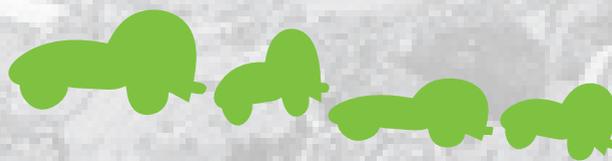


Für Mensch
und Umwelt



LOKAL

März 2015
Nummer 109
Region St.Gallen



Kein 3. Autobahnanschluss für Rorschach
Einkaufen ohne Schleppen
Klares Nein zur Parkgarage Schibenertor

Neu für VCS-Mitglieder:
10 % Rabatt auf Expressfahrten
in der Stadt St.Gallen



G wie Groschen. Beethoven hat seine Wut über den verlorenen Groschen in einem Musikstück ausgedrückt. Wenn Sie nicht komponieren können, so weiss das Büro von Moos, wie Sie keine Steuer-Groschen verlieren bei:
Buchhaltung + Jahresabschluss + Steuererklärung
Es zeigt Ihnen auch, wie Sie Teilbereiche selbst erledigen können.

Büro von Moos
Tel: 071 364 27 30

vau-em@bluewin.ch
www.kalos.ch/vau-em

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.



Schokolade
und feine Pralinen
klar vom claro

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

claro
FAIR TRADE

Der Auftrag lautet, einen Text zum Abschied vom Aktivsein im VCS zu schreiben. Abschied? Da kommt fast so etwas wie Wehmut auf. 1979 wurde er gegründet und seit 1980 war ich dabei – 35 Jahre nicht nur Mitglied beim Verkehrsclub der Schweiz, sondern auch als Aktivist, Unterschriftensammler, Artikelschreiber, Gespräche Führender, Sitzungsteilnehmer und so weiter.

Warum habe ich damals die Idee hinter dem VCS so gut gefunden? Da war einmal die Erkenntnis, dass der Verkehr nicht nur etwas Gutes ist (soweit Bedürfnisse nach Mobilität gestillt werden können), sondern dass zu viel Verkehr die Städte stark belastet; damals war es vor allem die Luftbelastung, heute sind es Lärm, Gefahren, Platzverbrauch oder die CO₂-Emissionen, die uns Sorgen machen. Zum Anderen war da die Idee des VCS, ein Verkehrsclub nicht nur für Autofahrende, sondern für alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu sein – Mobilität also ganzheitlich zu sehen.

So haben wir über all die Jahre zusammen in wechselnder Zusammensetzung enorm viel angepackt: zum Beispiel mehr als 30 Veloflohmärkte organisiert, 1987 einen ersten

» Fortsetzung auf Seite 18



Peter Jans' Abschied vom VCS: Für eine ganzheitliche, nachhaltige Mobilität

VCS-lokal

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 109
Auflage 2 200 Exemplare
erscheint viermal im Jahr

Redaktion
Mathias Nosedà, Daniel Rüttimann,
Peter Jans, Martin Boesch, Ruedi
Blumer, Felix Gemperte, Paul Zünd

Titelbild
www.goldach.ch

Layout
Ingrid Jacober

Korrektur
Cécile Federer

Lektorat
Daniel Rüttimann

Druck
Niedermann Druck AG
Letzistrasse 37
9015 St.Gallen

Kein dritter Autobahnanschluss für Rorschach	5
Einkaufen ohne Schleppen	7
Veloflohmarkt	9
Kurzstrecke ausbauen statt abschaffen!	10
Klares Nein zur Parkgarage Schibenertor	12
Im Alltag sicher unterwegs	15
Zum Schwäbrig und nach Gossau	16
Agenda	20

Zubringer Region Rorschach Variante 1: Witen



In der Agglo Rorschach ist geplant, mit einem zusätzlichen Autobahnanschluss den Verkehr direkt ins Zentrum zu führen. Mit diesem massiven Eingriff wird das Problem jedoch nicht gelöst – im Gegenteil. Nach alter Schule wird die Spirale mehr Verkehr – neue Strassen weiter geführt, statt mit cleveren Alternativen den Verkehr zu verhindern, zu verlagern und insgesamt erträglicher zu machen.

Kein dritter Autobahnanschluss für Rorschach

Von Felix Gemperle, Bild: www.srf.ch. Mobilität ist ein urmenschliches Bedürfnis. Wir alle sind mehr oder weniger mobil, benutzen unterschiedliche Transportmittel und haben auch das Bedürfnis zu reisen. Das ist im Grundsatz legitim, doch wenn wir mit neuen Strassen mehr Probleme schaffen als bestehende lösen, sind Alternativen gefragt.

Das Verkehrsaufkommen in der Agglomeration Rorschach ist im Grundsatz nicht problematischer als an andern Orten. Speziell ist einzig das Fehlen von Bahnunterführungen beziehungsweise Überführungen. Im dicht besiedelten Gebiet von Goldach über Rorschach Stadt nach Rorschach Bahnhof sind sämtliche Bahnquerungen mit Barrieren gesichert. Wenn diese geschlossen sind, ist kein Durchkommen. Diese Situation führt speziell in den Hauptverkehrszeiten zu Staus.

Mehr Verkehr im Herzen der Stadt

Als Lösung sehen die drei Gemeinden Rorschach, Rorschacherberg und Goldach einen dritten Autobahnanschluss. Dieser soll etwa zwei Kilometer nach dem Anschluss Meggenhus über einen der letzten un bebauten Hänge direkt ins Siedlungsgebiet führen. Weil aber auch dort kein Durchkommen ist, wird im Gebiet Wisenthal eine neue Bahnunterführung geplant, mit teuren Kunstbauten quer durch Industrie und teilweise auch durch Wohngebiete. Die Stadt Rorschach schreibt als Ziel im Bericht über die flankierenden Massnahmen «Das Stadtzentrum soll durch eine niveaufreie Anbindung für den MIV besser erreichbar werden» oder mit andern Worten: Der Verkehr soll hürdenfrei ins Stadtzentrum fahren dürfen. Modernen Verkehrsplanern bleibt bei einer solchen Aussage nur ein Kopfschütteln.

Der Verkehr soll hürdenfrei ins Stadtzentrum fahren dürfen. Modernen Verkehrsplanern bleibt bei einer solchen Aussage nur ein Kopfschütteln.

Es ist vor allem eine Auflistung von Analysen und Massnahmen, wie das Hamsterrad «zuviel Verkehr – neue Strasse – neuer Verkehr» weiter im Schwung gehalten werden kann.

Der Bericht «Flankierende Massnahmen» setzt sich vertieft mit der Verkehrsproblematik in der Region Rorschach auseinander. Es ist vor allem eine Auflistung von Analysen und Massnahmen, wie das Hamsterrad «zuviel Verkehr – neue Strasse – neuer Verkehr» weiter im Schwung gehalten werden kann. Die einzelnen Massnahmen sind aus verkehrsplanerischer Sicht zwar weitgehend nachvollziehbar. Sie beleuchten aber das Problem nur aus einer Sicht, nämlich der, dass der zusätzliche Autobahnanschluss die einzige Möglichkeit für die Lösung des Verkehrsproblems sei.

Spannend und nicht beantwortet ist die Frage, wie man mit punktuellen Massnahmen wie Bahnunterführungen, ergänzt mit den flankierenden Massnahmen, ohne einen Autobahnanschluss das Problem entschärfen könnte. Damit würde der negative Einfluss reduziert, ohne den Verkehr noch attraktiver zu machen.

Flankierende Massnahmen sind ungenügend

Von den insgesamt über vierzig vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen sind zwei Drittel als nicht zwingend bezeichnet. Darunter sind ganz entscheidende Themen wie die Umgestaltung und qualitative Aufwertung der St. Gallerstrasse in Goldach beziehungsweise der Pestalozzistrasse in Rorschach, Temporeduktionen sowie Verbesserungen für den Fuss- und Zweiradverkehr. Diese Inkonsistenz hätte zur Folge, dass wir dem motorisierten Verkehr eine neue Einfallsachse zur Verfügung stellen würden, ohne die negativen Auswirkungen an den heutigen Problemzonen wirksam zu verbessern.

Eigene Studie in Auftrag gegeben

Das Komitee gegen eine dritte Autobahnunterführung ist der festen Überzeugung, dass es sehr gute Alternativen gibt mit weniger Beton. Der motorisierte Individualverkehr darf nicht noch attraktiver werden. Verkehrsverhinderung, Umlagerung auf den öV und die Förderung des Langsamverkehrs sind ebenso gefragt wie die Ermöglichung einer Koexistenz der verschiedenen Verkehrsträger durch Strassenraumgestaltungen. Um solche Möglichkeiten auszuloten, hat das Komitee bei einem anerkannten Verkehrsexperten mit Unterstützung des VCS eine Studie in Auftrag gegeben. Wir sind gespannt auf das Ergebnis.

Die drei Gemeinden haben es verpasst, Alternativen zu einem dritten Autobahnanschluss ernsthaft zu prüfen. Dabei wären solche umweltfreundlicher, nachhaltiger und erst auch noch viel kostengünstiger zu haben. Schade um die verpasste Chance. Jetzt geht es darum, dieses unsinnige Projekt an der Urne zu bekämpfen.

Stellen Sie sich vor... Sie gehen zu Fuss, mit dem öV oder dem Velo in die Stadt, kaufen ein und treffen nachher Freunde, gehen ins Kino oder bummeln durch die Altstadt. Ihre schweren Einkaufstaschen geben Sie ab und nehmen sie zu Hause wieder in Empfang oder lassen sie bei Nachbarn deponieren... Sie tätigen einen Wocheneinkauf und die schwere Ladung wird Ihnen nach Hause geliefert... Ihr Einkauf fällt spontan ein bisschen grösser aus und Sie haben Ihre Sachen ohne Ihr Zutun innert weniger Stunden zu Hause. Der Velohauslieferdienst machts möglich.



Einkaufen ohne Schleppen

Von Paul Zünd.* Unser Ziel ist es, die letzten Kilometer bei der Versorgungskette mit dem Fahrrad zu überbrücken. Wir wollen möglichst viele Einkäufe sicher, abgas- und staufrei das ganze Jahr über nach Hause bringen. Dabei leisten wir einen aktiven Beitrag zur Reduktion von CO₂-Emissionen, stärken die Standorte der Fachgeschäfte in der Innenstadt und schaffen Arbeitsplätze für Menschen, die sonst auf der Reservebank sitzen.

Der Velohauslieferdienst machts möglich

Nachdem Sie Ihre Einkäufe bezahlt und eingepackt haben, füllen Sie einen Auftragszettel aus und übergeben Ihre Einkäufe dem Ladenpersonal oder deponieren sie an einem vorbestimmten Platz. Eine FahrerIn oder ein Fahrer des Velohauslieferdienstes holt in regelmässigen Abständen die hinterlegten Sendungen in den Partnergeschäften ab und bringt sie in unser Verteilzentrum. Von dort werden die Sendungen an die verschiedenen Empfänger ausgeliefert und der Fahrpreis eingezogen. Wir gehen dabei von einem Preis von weniger als zehn Franken pro Lieferung aus. Für den Transport der schweren Warenladungen in der hügeligen Stadt St.Gallen setzen wir Gespanne aus modernen Elektrowelos mit Anhängern oder Lastenvelos ein. Unser Vorhaben wird bereits in mehreren Schweizer Städten erfolgreich umgesetzt. Sie sind vernetzt durch den Verein Velolieferdienste Schweiz > www.velolieferdienste.ch.

Stellensuchende liefern

Die Fahrerinnen und Fahrer arbeiten im Rahmen eines Einsatzprogrammes beim Velohauslieferdienst St.Gallen. Sie sind stellensuchend oder werden von den Sozialen Diensten unterstützt. Hier sind sie wieder im Einsatz und stärken ihre Fähigkeiten im Arbeitsmarkt.

Noch ist es nicht soweit

Der Verein Velolieferdienste St.Gallen organisiert den Velohauslieferdienst in der Stadt St.Gallen als Nonprofit-Organisation. Finanziert wird er durch die Einnahmen aus seinen Fahrten, Gelder seiner Sponsoringpartner und Beiträge der Stadt St.Gallen.

Noch ist es nicht soweit. Das Projekt steckt erst in den Startlöchern. Damit der Velohauslieferdienst starten kann, braucht es nebst der Organisation auch den politischen Willen. Die Stadt St.Gallen kann Hand bieten und so den Weg frei machen. Helfen Sie mit, liebe Leserin, lieber Leser, tragen Sie die Idee weiter. Gemeinsam können wir neue Wege gehen.

* *Initiant Projekt «Velohauslieferdienst» in St.Gallen, familie.z@bluewin.ch*

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

33. Veloflohmarkt

2015

Samstag, 25. April

Veloanhänger

Kinderverlos · Damen-/Herrenvelos · Sportvelos · Tandems · Mountainbikes



Veloannahme

Direktannahme:
Freitag 16 bis 18 Uhr
Samstag ab 8 Uhr
Waaghaushalle St.Gallen

Veloverkauf

Samstag 9 bis 12.30 Uhr
Waaghaushalle St.Gallen

Veloabholservice

nur in der Stadt St.Gallen
Fr. 5.- pro Velo
(für VCS-Mitglieder gratis)
telefonische Anmeldung:
21. bis 23. April (8.30 bis 11.30 Uhr)
Telefon 071 222 26 32

Ihr Velo bzw. Verkaufserlös muss am
Samstag bis 12.30 Uhr abgeholt werden!
Mehr unter www.vcs-sgap.ch

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 · 9004 St.Gallen

Die Schweiz zählt zehn Städte mit mehr als 50 000 EinwohnerInnen. St. Gallen gehört als einzige Ostschweizer Stadt zu diesen Top Ten. Sie alle kennen attraktive öffentliche Verkehrsbetriebe, die auch für die ganze Agglomeration wichtig sind. Alle zehn bieten unter anderem ein Kurzstreckenbillett an. Nur in St. Gallen droht der Kurzstrecke die Abschaffung.

Kurzstrecke ausbauen statt abschaffen!

Von Ruedi Blumer. Bereits anfangs Juni 2014 habe ich mit einem Vorstoss im Kantonsrat die Regierung gebeten, sich gegen das Ansinnen des Tarifverbundrates, die Kurzstrecke abzuschaffen, zur Wehr zu setzen.

In der Antwort der Regierung vom 19. August 2014 steht, der Tarifverbundrat treffe weitere Abklärungen und insbesondere interessiere, wie andere Verbunde mit diesem Thema umgehen. Entscheide seien Mitte 2015 zu erwarten. Nun heisst es plötzlich, dieses Thema werde bereits im Februar oder März beraten und entschieden.

Einzelfahrten verteuern sich um bis zu 55 Prozent

Der VCS setzt sich mit Nachdruck für die Erhaltung der Kurzstrecke ein. Das Kurzstreckenbillett gilt für maximal fünf Haltestellen. Es gilt zu verhindern, dass St. Gallen sich ins Abseits manövriert und für öV-NutzerInnen und UmsteigerInnen an Attraktivität einbüsst. Mit der im Dezember 2014 erfolgten Aufteilung der Zonen 210 und 212 in vier Zonen (210 bis 213) in St. Gallen, Gossau und Herisau,

nimmt die Kurzstrecke an Bedeutung deutlich zu. Insbesondere für kurze Fahrten über Zonengrenzen hinweg ist das Kurzstreckenbillett ganz wichtig. Ohne dieses Angebot verteuern sich Einzelfahrten über die neuen Zonengrenzen hinweg um bis zu 55 Prozent. Das gleiche gilt auch für Kreuzlingen und Altstätten, wo ebenfalls Zonen halbiert wurden.

Zur Erhöhung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Agglomerationen ist es entscheidend wichtig, dass der Modalsplit (die Verteilung auf die verschiedenen Verkehrsträger) zu Gunsten von öV, Velo und Fuss verändert werden kann. Das erreichen wir aber nur, wenn es nebst «massgeschneiderten» Abonnements auch interessante Angebote für gelegentliche öV-NutzerInnen und potentielle UmsteigerInnen vom Auto zum öV gibt. Konsequenz zu Ende gedacht bedeutet das folgendes: Das Kurzstreckenangebot muss ausgebaut werden auf alle Agglomerationen im Tarifverbund.

Um zusätzliche Einnahmen zu generieren, prüft der Tarifverbundrat auch die Aufhebung der Lokalzonen. Sollten die heutigen Lokalzonen Buchs, Frauenfeld, Kreuzlingen, Wattwil und Wil Ende 2015 tatsächlich aufgehoben werden, ist die Ausweitung der Kurzstrecke auf diese Zentren zwingend nötig um den Preisanstieg abzufedern.

24-, 48-, 72-Stundenkarte

Eine weitere Angebotsverbesserung wäre die 24-Stundenkarte für den gesamten Tarifverbund. Der Zürcher Verkehrsverbund kennt dieses Angebot genauso wie alle wichtigen europäischen Städte. Insbesondere auch aus Sicht der Tourismusförderung wäre die 24-Stundenkarte sehr wertvoll. Das wäre bedarfsgerechter und kundenfreundlicher als ein 9-Uhr-Pass, der kurz nach Mitternacht abläuft. Im Weiteren wäre die Schaffung einer attraktiven 48- und 72-Stundenkarte zu prüfen. Gerade als Reaktion auf die Euroschwäche wären solche Angebote auch für Gäste aus dem Ausland wichtig.

Es gilt zu verhindern, dass St. Gallen sich ins Abseits manövriert und für öV-NutzerInnen und UmsteigerInnen an Attraktivität einbüsst.

ARCHITEKTUR PLANUNG BERATUNG

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

DORIS KÖNIGER
Dipl. Architektin ETH/SIA

Gewusst wie – gerade auch in kleineren Projekten

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.

Parkgarage Schibenertor: Städtebau versus privater Profit – die Stadt ist gefordert.

Klares Nein zur Parkgarage Schibenertor

Trotz der Ablehnung durch eine breite Opposition in der Bevölkerung will der Stadtrat das Parkhausprojekt Schibenertor realisieren lassen.

Von Martin Boesch, Bild: Markus Tofalo. Der VCS war und ist nach wie vor klar gegen die Parkgarage Schibenertor. In früheren Beiträgen im VCS-lokal haben wir aufgezeigt, dass dieses zusätzliche Projekt weder wegen der Erreichbarkeit noch wegen der Belegung der zahlreichen bestehenden Parkgaragen rund um den Marktplatz nötig ist. Damit ist auch klar, dass die von uns geforderte dringende Aufhebung der oberirdischen Parkplätze ohne Kompensation möglich ist. Selbst die City Parking AG wirbt ja für ihr halb leerstehendes Parkhaus Fachhochschule mit dem Werbespruch «Einkaufen am Marktplatz – bequem erreichbar».

Stadtrat gewichtet privaten Profit höher als öffentliche Interessen

Trotz der Ablehnung durch eine breite Opposition in der Bevölkerung will der Stadtrat das Parkhausprojekt Schibenertor realisieren lassen. Er hat mit der Konzessionserteilung gezeigt, dass er das kommerzielle Profitstreben der Investoren stärker gewichtet als die öffentlichen Interessen städtebaulicher, umwelt- und verkehrspolitischer Art. Als politische Behörde ist er aber diesen Zielen nach wie vor verpflichtet; er kann und darf sich nicht einfach darüber hinwegsetzen, auch wenn die Mitsprachemöglichkeiten der Bevölkerung und die rechtlichen Mittel des VCS erschöpft sind.

Wir haben deshalb vor einem Jahr dem Stadtrat eine ausführliche Auflistung dieser Anliegen vorgelegt mit der Aufforderung, sie umfassend zu berücksichtigen, wenn er schon diese Parkgarage realisieren will.

Die Reaktion des Stadtrates war insgesamt sehr unverbindlich, mit Verweis auf das noch offene Baubewilligungsverfahren. Alles soll dort geregelt werden, so die Fahrtenneutralität, die Aufhebung der oberirdischen Parkplätze, die Privilegierung von öV und Lang-



samverkehr, die Anzahl öffentlicher Parkbuchten, die Höhe der Parkgebühren, undsoweiter – eine wahre Wundertüte also. Vom Manorparkhaus her wissen wir zur Genüge, was davon zu halten ist!

Städtebauliche Bedeutung des Projektes

Ein zentrales Anliegen war und ist für den VCS die städtebauliche Situation am Schibenertor. Dieser Platz verdient seit langem eine kräftige Aufwertung – zu viele Parkplätze unter den Bäumen, zu viel Verkehr belasten ihn. Der autofreie Marktplatz sowie die Aufhebung aller Parkplätze in der nördlichen Altstadt werden eine gewisse Verbesserung bringen.

Und ausgerechnet hier soll nun mit der neuen Parkgarage ein zusätzlicher Verkehrsmagnet entstehen? Ausgerechnet hier soll die Ein- und Ausfahrtsrampe den Platz entzweischen? Wenn diese Parkgarage schon unbedingt gebaut werden soll, dann zumindest so, dass der Schaden möglichst klein ist. Gibt es – zum Beispiel – eine andere Möglichkeit für die Ein- und Ausfahrtsrampen?

Bisher ist nichts derartiges öffentlich bekannt geworden, weder im Rahmen der ersten Marktplatzvorlage, noch im Zusammenhang mit der Konzessionserteilung für Union+. Sind Alternativen geprüft

Sind Alternativen geprüft worden? Mit welchem Ergebnis? War es einfach zu teuer?

Zeigt sich, dass technisch machbare und städtebaulich bessere Lösungen nicht realisiert werden, weil sie zu aufwendig, zu teuer sind, dann ist das ganze Projekt nicht bewilligungsfähig.

worden? Mit welchem Ergebnis? War es einfach zu teuer? Oder gab es andere Erschwernisse, sodass die Projektverantwortlichen und mit ihnen der Stadtrat den Weg des geringsten Widerstandes gingen? Der VCS und damit die Öffentlichkeit haben ein Anrecht auf klare Antworten auf solche Fragen, ein Anrecht auf sorgfältige Prüfung von Alternativen.

Nur beste Variante ist bewilligungsfähig

Eine prüfenswerte Alternative für die Zu- und Wegfahrtsrampen könnte darin bestehen, diese in die Hintere Poststrasse beziehungsweise die Hintere Bahnhofstrasse zu verlegen, mit Zu- und Wegfahrt über die Waisenhausstrasse. Damit kann der Platz am Schibenerotor massiv entlastet werden, durch das Wegfallen des Rampenbauwerkes, durch weniger Parkhausverkehr und natürlich auch durch die Aufhebung der bis jetzt dort bestehenden Parkplätze. Das wäre auch für den öV und den Langsamverkehr ein grosser Gewinn.

Zeigt sich, dass technisch machbare und städtebaulich bessere Lösungen nicht realisiert werden, weil sie zu aufwendig, zu teuer sind, dann ist das ganze Projekt nicht bewilligungsfähig. Eine verantwortungsvolle, korrekt entscheidende Baubehörde kann dann nicht einfach die zweitbeste Lösung durchwinken, bloss weil die Bauherrschaft aus Kostengründen das so will. Eine weitere Bau-Blamage im Olma-Stil kann sich die Stadt St.Gallen nicht leisten.

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



Angebot: Unterwegs tun sich ältere Menschen oft schwer – zum Beispiel im Umgang mit Billettautomaten. Ein halbtägiger Kurs verschafft mehr Sicherheit.

Im Alltag sicher unterwegs

Reisen mit dem öffentlichen Verkehr ist heute einfach, bequem, günstig und sicher, doch die Hektik auf der Strasse oder die neuen Billettautomaten verunsichern viele Menschen. Experten des öffentlichen Verkehrs und der Polizei vermitteln ihnen Grundlagen um sicher unterwegs zu sein.

Sie lernen wie man Billettautomaten bedient und mit welchen Fahrausweisen man am besten im und ausserhalb des Tarifverbundes unterwegs ist. Mit dem Mobilitätskurs «mobil sein & bleiben» werden folgende Kursinhalte vermittelt:

Mit welchen Billetten ist man am besten mit der Bahn und dem Bus unterwegs und von welchen Sonderangeboten kann man profitieren

Tipps und Tricks, wie man Billettautomaten bedient

Wie bewegt man sich als zufussgehende Person gefahrenlos im Verkehr und schützt sich vor kriminellen Übergriffen

mobil^{sein}

Kurs mobil sein & bleiben
Stadtpolizei, Vadianstrasse 57a, St.Gallen
Dienstag, 5. Mai 2015, 8.30–12 Uhr
kostenlos dank der Unterstützung der Partner

Infos und Anmeldung bis 21. April 2015
Pro Senectute
Regionalstelle St.Gallen
071 227 60 28

Leichte Wanderung das ganze Jahr über, für Erwachsene und Kinder:

Haltestelle Schachen (an der SOB-Bahnlinie Herisau–Degersheim) – über den Niveaubahnübergang nach Norden – gleich nach den ersten Häusern rechts auf den Wiesenwanderweg zum Schwänberg – Tobelmüli – Marstal – Fennhof (Haltestelle der Buslinie Herisau–Gossau 80.152)

**Karte: Degersheim 1:25 000 oder Wanderkarte St. Gallen und Umgebung
Zeit: zwei Stunden ohne Pause
Ausrüstung: leichte Wanderschuhe oder Turnschuhe**



Zum Schwäbrig und nach Gossau

Von Mathias Nosedá. Für diese Wanderung reicht die Zeit auch noch, wenn die ganze Familie ausgeschlafen und ausgiebig gefrühstückt hat. Zwei Mal in der Stunde hält der Zug der Südostbahn in Schachen. In Fahrtrichtung Degersheim geht es noch unter einer Barriere durch und danach sind die Beete eines unbekanntlichen leidenschaftlichen Gärtners direkt am Gleis zu besichtigen. Was könnte ich bei mir zu Hause alles nachholen!

Unmittelbar nach den ersten Häusern verlassen wir den breiten Pfad nach rechts in Richtung Schwänberg, zuerst durch ein kleines Bachtobel, dann durch kräftige Wiesen hinab zum ältesten Weiler der Region mit herausragenden Häusern: vorbei am Rutenkaminhaus des Meiers des Abtes von St. Gallen zum alten Rathaus mit dem wunderbaren Fachwerk.

Leider hat das einzige Restaurant im Weiler geschlossen, die phantastischen «Fläde» der Familie Zimmermann sind nach 80 Jahren Vergangenheit. Gegenüber zeigt sich das alte Rathaus aus dem 17. Jahrhundert schön herausgeputzt. Jeden ersten Sonntag im Monat kann es zwischen 14 und 16 Uhr besichtigt werden.

Wir verlassen den Schwänberg in Richtung Gossau, hinunter zur Tobelmüli und hinauf zur Rüti. Bei trockenen Wegen wandern wir auf dem Weg hoch über der Glatt zum Marstal und weiter zum Fennhof (Bushaltestelle). Der Alpstein zeigt sich wunderbar im Süden. Bei nassen Wegen lohnt sich der Weg zur Muelt und zum Bahnhof Gossau.

Variante: Statt direkt nach Gossau zu wandern, kann man ab Schwänberg zuerst die Wiesenbachschlucht besuchen. Eine schöne Landschaft verbindet zwei alte Kleinwasserkraftwerke, welche ein schönes Stück Technikgeschichte repräsentieren (Feuerstellen).

» Fortsetzung von Seite 3

Velostadtplan herausgegeben und die Veloinitiative lanciert, die Südumfahrung und die Umfahrung Heiligkreuz erfolgreich bachab geschickt, in der Volksabstimmung der Erweiterten Blauen Zone zum Erfolg verholfen, in Gesprächen mit Behörden und Verwaltung für die Anliegen der zu Fuss gehenden und Velofahrenden lobbyiert (manchmal mehr und manchmal weniger erfolgreich) oder beim Erarbeiten der Städteinitiative mitgewirkt.

Der 30. November 2014 bringt für mich nun eine grosse Veränderung. Mit der Wahl in den Stadtrat muss ich meine aktive Mitarbeit in der VCS-Ortsgruppe St.Gallen beenden. Was mich in all den Jahren veranlasst hat, mich im VCS für einen stadtgerechten Verkehr einzusetzen, geht damit aber nicht verloren. Im Stadtrat und in der Verwaltung gibt es zahlreiche Möglichkeiten, entsprechend zu wirken. Das Mobilitätskonzept als wichtiges Standbein im Energiekonzept und der Richtplan sollen nicht nur schöne Broschüren und Pläne bleiben, sondern umgesetzt werden. Und bei allen Massnahmen ist darauf zu achten, dass sie dem Volksauftrag entsprechen, der im Reglement für eine nachhaltige Verkehrspolitik verankert ist.

Dabei bin ich mir bewusst, dass es immer darum geht, mehrheitsfähige Lösungen zu finden. Mit dem Kopf durch die Wand geht selten gut. Ich bin aber überzeugt, dass immer mehr St.Gallerinnen und St.Galler eine stadtgerechte, den Bedürfnissen und Möglichkeiten aller Menschen, auch der ganz jungen und der älteren, angepasste Verkehrsplanung wollen.

Und weil es manchmal Widerstände gibt oder die guten Ideen oder der Wille zur Umsetzung fehlen, darum braucht es den VCS auch in Zukunft. Ich wünsche dem Verkehrsclub gute und engagierte Mitglieder, viel (Öko-) Power, eine überzeugende Ausstrahlung und viel Erfolg auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität!

Zum Schluss ist es mir noch ein echtes Anliegen, für die grosse Unterstützung während der Wahlkampagne zu danken. Der Vorstand und zahlreiche Mitglieder des VCS haben sich in verschiedener Weise engagiert dafür eingesetzt, den Stadtrat wieder zu einem repräsentativeren Abbild der Bevölkerung zu machen. Ich bin sicher, dass diese Stimmen massgeblich zum sehr guten Wahlergebnis beitragen haben.

Peter Jans

**Wer umweltbewusst fährt,
dem dankt die Natur.**

Sankt Galler Stadtwerke
Telefon 0848 747 900
erdgasmobil@sgsw.ch
www.sgsw.ch

erdgas 
Die freundliche Energie.



33. Veloflohmarkt Early-Bike

Samstag, 25. April 2015, ab 8.45 Uhr

Gutschein nur für VCS-Mitglieder

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

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein
mit umseitiger Adresstikette.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Ortsgruppe St.Gallen
Rorschacherstrasse 21 . 9004 St.Gallen



Stadt St.Gallen
Sportamt

Sommer-Sauna-(S)Pass für Hallenbad und Sauna Blumenwies

vom 1. Mai bis 31. Oktober
für nur CHF 200.-



