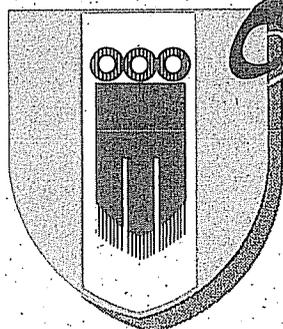
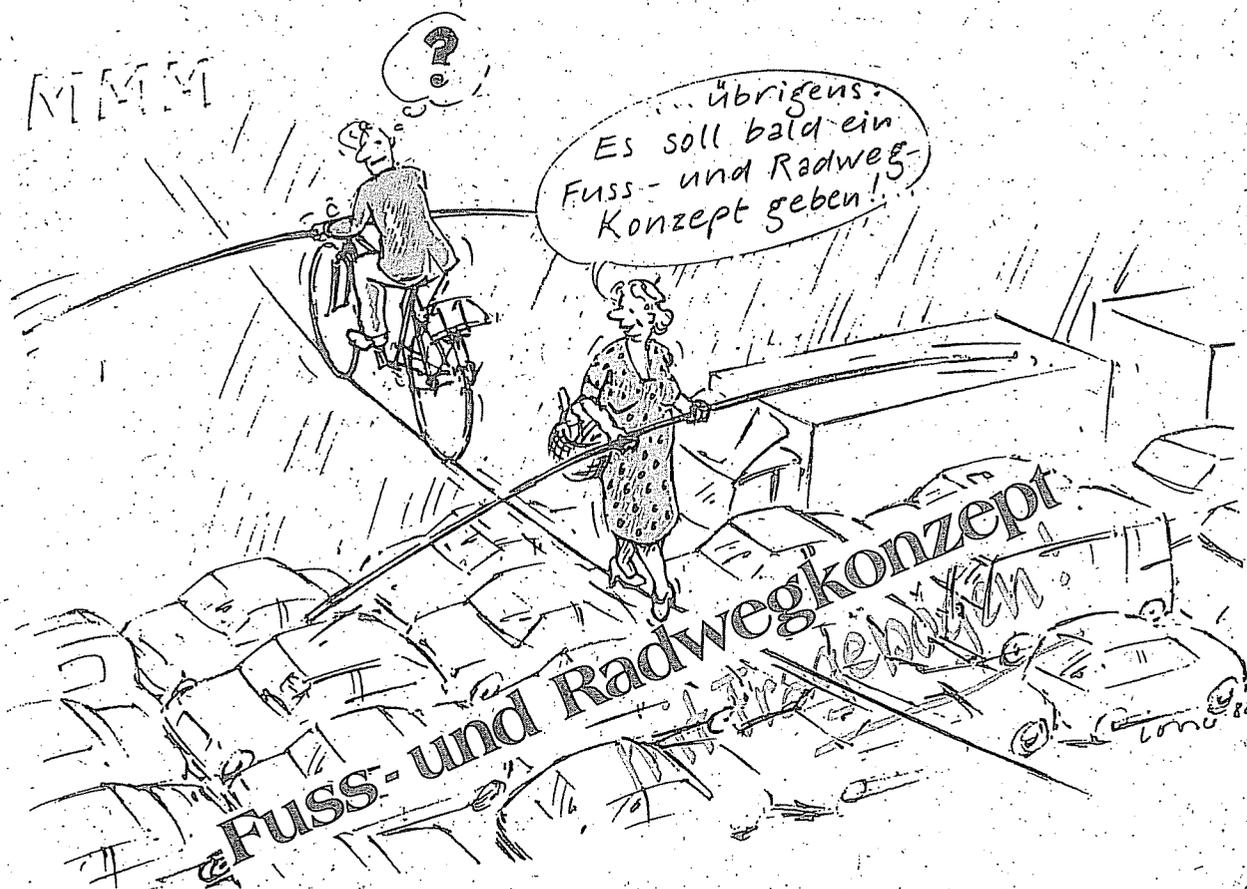


Buchs aktuell

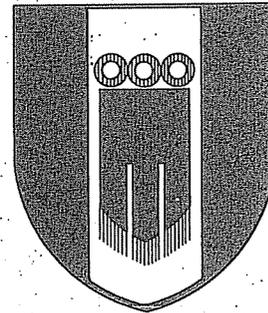


MITTEILUNGSBLATT
DER GEMEINDE BUCHS SG



Inhalt

Vorwort	3
Politische Gemeinde	4
Fuss- und Radwegkonzept	
Wir gratulieren	13
Betagte Buchser	
Schulgemeinde	14
Schulwegsicherung - Verkehrserziehung	
Ortsgemeinde	15
Alpstrasse Malschüel	
Us em Dorf	16
Naturnahe Lebensräume auf dem Gemeindegebiet Buchs	
Teil 2	
Evangelische Kirchengemeinde	18
Kircheninneres im neuen Glanz	
Katholische Kirchengemeinde	19
Beton: Bau- und Gesprächsstoff	
Unbekannte Bekannte	22
Der gute Geist der Gleismonteure	
Grüschtlloch	23



Herausgeber

Politische Gemeinde Buchs
Rathaus
9470 Buchs

Redaktion

Informationskommission
der Politischen Gemeinde Buchs

Gerold Mosimann
Verena Kuhn
Heiner Schlegel

Gestaltung und Illustration

ARTelier Sepp Gähwiler, Buchs

Auflage

5000 Exemplare

Druck

Buchs Druck

Geschätzte Mitbürgerinnen und Mitbürger

Die Mobilität, noch vor wenigen Jahren geradezu Ausdruck der Freiheit in der westlichen Welt, beginnt als Problem wahrgenommen zu werden. Die Luftbelastung nimmt vielerorts schon Ausmasse an, die nach drastischen und einschränkenden Massnahmen rufen. Je länger je mehr Leute klagen über den Lärm, und schon manches Glück wurde Opfer unserer Mobilität.

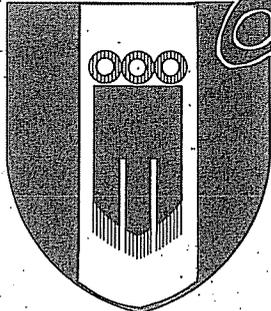
Zu den sanften und damit auch bezüglich der Umwelt und der Landschaft unproblematischen Formen der Mobilität zählen der Fussgänger- und Radfahrerverkehr. Doch waren es gerade sie, welche im Zuge des Strassenausbaus viel zu wenig berücksichtigt wurden. Hier gewisse Korrekturen vorzunehmen, war erklärtes Ziel des Gemeinderates bei der Vergabe des Fuss- und Radwegkonzeptes, das in der vorliegenden Ausgabe von Buchs aktuell vorgestellt wird. Mit der Fertigstellung des Konzeptes ist ein wichtiger Schritt getan, doch wurde bisher erst "Denkarbeit" verrichtet. Nun geht es also darum, die auf Papier festgehaltenen Massnahmen in die Tat umzusetzen. Dies ist teilweise ein langwieriger Prozess, weil Gefahrenstellen häufig nur in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton beseitigt werden können.

Das Fuss- und Radwegkonzept findet im übrigen seine Fortsetzung im Verkehrskonzept, zu dem die ersten Arbeiten, z.B. die kürzlich durchgeführte Parkraumerhebung und Kundenbefragung, erst angelaufen sind.

Der Bevölkerung von Buchs wird mit der beigehefteten Antwortkarte die Möglichkeit gegeben, sowohl zum Fuss- und Radwegkonzept wie zum bevorstehenden Verkehrskonzept Wünsche und Anregungen zu formulieren. Der Gemeinderat und die Verkehrskommission verbinden diese Möglichkeit mit der Bitte an die Mitbürgerinnen und Mitbürger, davon Gebrauch zu machen.

Heiner Schlegel

Buchs aktuell



Warum ein Fuss- und Radwegkonzept für Buchs?

Wie die meisten Schweizer Gemeinden kann sich Buchs nicht über mangelnden Verkehr beklagen. Im Gegenteil: Als regionales Einkaufs- und Dienstleistungszentrum, als Gemeinde mit glücklicherweise grossem Arbeitsplatzangebot sowie als Standort eines wichtigen Grenzbahnhofes weist Buchs ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen auf:

- Wichtige Arbeitspendlerbeziehungen gemeindeintern und zu den benachbarten Gemeinden
- Grosses zentrumsbedingtes Verkehrsaufkommen auf den Hauptachsen in der Längsrichtung des Rheintales sowie Richtung Fürstentum Liechtenstein und Richtung Toggenburg.

Soviel Verkehr bringt natürlich auch viele Probleme: Ausser den bekannten Immissionsproblemen (Abgase, Lärm etc.) und der Beeinträchtigung der Wohnqualität in der Gemeinde vor allem auch eine Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmer - der Fussgänger und Velofahrer.

Mit dem "Verkehrskonzept Buchs" will die Gemeinde diese Verkehrsprobleme nun lösen oder dort, wo echte Lösungen noch nicht möglich sind, mindestens entschärfen.

Als erster, weil dringendster Teil des Verkehrskonzeptes wurde das "Fuss- und Radwegkonzept" erarbeitet, das nun vorliegt und der Bevölkerung zur Stellungnahme unterbreitet wird.

Beachtlich hoher Fussgänger- und Veloverkehr

Zwischen den einzelnen Dorfteilen und zu den benachbarten Gemeinden bestehen im allgemeinen relativ gute Fuss- und Radwegverbindungen, die über weite Strecken ziemlich gefahrenfrei sind. Einzelne Querbeziehungen (z.B. die Verbindung Rietli-Flös) sind zudem durch Lichtsignale gesichert. Diese Verbindungen führen zusammen mit den günstigen topografischen Voraussetzungen dazu, dass der Anteil der Fussgänger und Velofahrer am Gesamtverkehr recht hoch ist. Die beiden folgenden Angaben zeigen z.B. den erstaunlich hohen Velofahrer-Anteil:

- 33 % der "Binnenpendler" benutzen das Velo oder das Mofa. Dies ist der zweithöchste Anteil im Kanton St. Gallen!
- Jährlich werden rund 7'000 Velos und ca. 1'000 Mofas eingelöst. Mit diesem Zweiradbestand gehört Buchs ebenfalls zu den "Spitzenreitern" im Kanton!

Die Kehrseite der Medaille: Gefahrenstellen für Fussgänger und Velofahrer

Doch im Buchser Zentrum und im Bereich der Hauptstrassen stellen sich Fussgängern und Velofahrern etliche Gefahren und kritische Situationen, von denen hier einige erwähnt seien:

- Fehlende oder unattraktive Alternativrouten zwingen die Velofahrer auf die stark belasteten Hauptstrassen.
- Die beschränkten Möglichkeiten, die Einbahnstrassen im Zentrum zu umgehen, führen zu lästigen Umwegen oder Verkehrsverstössen durch Velofahrer.
- In Bahnhofnähe müssen sich die Velofahrer auf einer gefährlichen, dreispurigen Strasse mit mehreren Einlenkern bewegen!
- Etliche Fussgängerstreifen befinden sich an ungeeigneten, unattraktiven oder unübersichtlichen Stellen (Beispiel: eingangs Grünaustrasse).

Die Anforderungen an das Fuss- und Radwegkonzept

Angesichts dieser Ausgangslage und der gefährlichen Alltagssituationen für Fussgänger und Velofahrer hat der Gemeinderat Buchs für das Fuss- und Radwegkonzept die folgenden fünf Anforderungen formuliert:

Anforderungen an das Fuss- und Radwegkonzept

1. Aufzeigen der wichtigsten funktionellen Fussgänger- und Velofahrbeziehungen
2. Aufzeigen der Problemstellen aller Art wie Gefahrenbereiche, bauliche Schikanen, unattraktive Umwege, fehlende Verbindungen, falsche Führung der Fussgänger und Velofahrer, notwendige Entmischungsbereiche usw.
3. Konzept zur Verbesserung der Fuss- und Velowegverbindungen mit grundsätzlichen, mittel- bis langfristig im Rahmen allgemeiner Tiefbauvorhaben zu realisierenden Vorschlägen, Aufstellen von in der Fuss- und Velowegplanung zu beachtenden Grundsätzen
4. Einzelne Detailstudien mit beispielhaftem Charakter, welche die Art der Problemlösung aufzeigen

Die Erhebung der Fussgänger- und Velofahrer-routen....

Die Planung für Fussgänger und Velofahrer darf in keiner Gemeinde vom "grünen Tisch" aus erfolgen, sonst ist ihr Scheitern vorprogrammiert. Die speziellen örtlichen Situationen und vor allem die spezifischen Fussgänger- und Velofahrer - "Gewohnheiten" müssen genau abgeklärt werden. Tut man dies nicht, kann es z.B. passieren, dass gutgemeinte, sichere Wege, die den Fussgängern und Velofahrern aber (zu grosse) Umwege zumuten, in der Regel dann nicht benutzt werden.

Als erster Arbeitsschritt wurden deshalb in Buchs die Grundlagen über die heute benutzten Fuss- und Velofahrtrouten erhoben. Dies war nur dank des grossen Einsatzes von Schulklassen (von jedem Schulhaus), von Kommissionsmitgliedern und Privatpersonen möglich. Sie zeichneten die von ihnen benutzten Schul-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitwege auf. Aus den Eintragungen ergab sich ein dichtes Netz der "täglichen Fuss- und Velowege" in Buchs.

... die Folgerungen daraus...

Eine Analyse dieses Netzes - bei dem sehr schön sogenannte "Routenbäume" mit feinen Verästelungen weit in die Quartiere hinaus zu sehen sind - zeigt für die unterschiedlichen Strassentypen und Verkehrssituationen die Hauptprobleme für Fussgänger und Velofahrer.

Hieraus drängten sich für das Fuss- und Radwegkonzept die folgenden generellen Forderungen auf:

Ziel der Konzepterarbeitung ist die flächenhafte Verbesserung der Verkehrssicherheit und Verbindungsqualität für Fussgänger und Zweiradfahrer.

Im Vordergrund steht die gezielte Eliminierung der Konfliktpunkte auf dem ganzen Strassennetz.

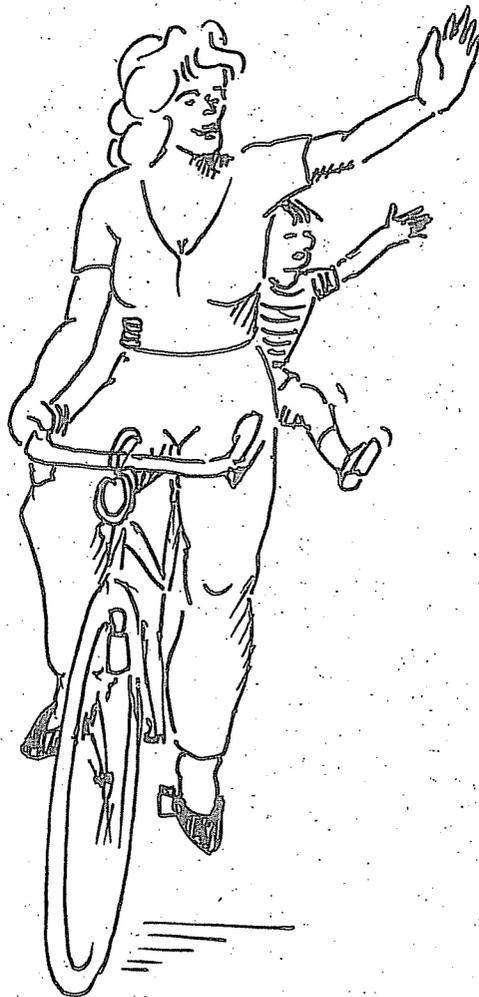
... und ihre Verwirklichung in 4 Massnahmen

Die Analysen und Folgerungen zeigten, dass zur Verbesserung der Verkehrssituation in Buchs Massnahmen in den nachstehend erläuterten vier Teilbereichen notwendig sind:

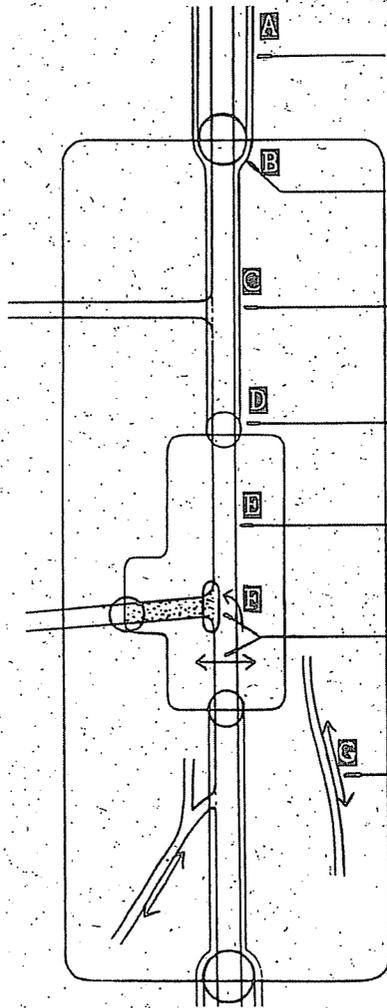
Massnahmenbereich 1: Hauptstrassen

Das Hauptproblem bei den Hauptstrassen (Churer-, St. Galler-, Rheinstrasse) besteht zur Zeit darin, dass ein sicheres Ueberqueren für Fussgänger und Velofahrer nicht garantiert ist. Hier soll mit vier Hauptmassnahmen Abhilfe geschaffen werden:

1. Schutzbereiche und Ueberquerungshilfen in der Fahrbahnmitte
2. Pfortnerbereiche bei den Ortseingängen
3. Ausgeprägte Raumbildung/"Raumkammern" z.B. mit Baumalleen
4. "Situationsgerechte Fahrgeschwindigkeiten" durch tiefere Innerortsgeschwindigkeit und Verkehrsberuhigung



Die folgende Abbildung zeigt, wie diese Massnahmen bei den unterschiedlichen Abschnitten der Hauptstrassen verwirklicht werden können.



- A Ausserortsbereich: Velowege parallel oder abseits der Strasse notwendig
- B Gestalteter Pförtnerbereich als Uebergang von der Ausserorts- auf die Innerortsstrecke
- C Innerortsbereich: Velowege oder Velostreifen
- D Gestalteter Uebergang in den Zentrums- und Kernbereich
- E Kernbereich: Mischverkehr mit flankierender Beruhigung des Verkehrs
- F Kreuzungen und Uebergänge à Niveau mit Schutzmassnahmen für Fussgänger und Velofahrer
- G In den Quartieren flächenhafte Verkehrsberuhigung

Massnahmenbereich 2: Strassen im Zentrum

Etwas anders ist das Hauptproblem bei den Verkehrsstrassen im Zentrum gelagert. Die vielfältigen Fahrbeziehungen und Verflechtungen nach allen Richtungen berücksichtigen vor allem die Bedürfnisse des motorisierten Verkehrs - Fussgänger und Velofahrer müssen sich heute noch "unterordnen" und "anpassen". Ein konkretes Beispiel: Das bestehende Einbahnstrassensystem für Autos kommt den Verkehrsbedürfnissen der Radfahrer nicht entgegen. Viele Velofahrer behelfen sich "illegal" damit, dass sie die Einbahnstrassen in der Gegenrichtung befahren, oder dass sie das Trottoir für die Fahrt in die Gegenrichtung benutzen, womit sie natürlich die Fussgänger stören.

Hier will das Konzept die untragbare Situation mit den folgenden Massnahmen verbessern:

1. Reduktion der Fahrbahnflächen auf das notwendige Mass
2. Vereinfachung der Kreuzungen
3. Ausscheidung von Velofahrbereichen
4. Eliminierung von Konfliktpunkten
5. Bepflanzung freigewordener Flächen

Massnahmenbereich 3: Gemeindestrassen / Quartierstrassen

Vor allem auf den neu ausgebauten Quartierstrassen liegt das Hauptproblem für Fussgänger und Velofahrer in der Gefährdung durch die unangepasste Fahrweise und die zu hohe Fahrgeschwindigkeit der Autos.

Abhilfe bringen die folgenden Massnahmen:

1. Gezielte bauliche Massnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung, welche vor allem auch die Einhaltung von tieferen Fahrgeschwindigkeiten erleichtert
2. Eliminierung von Gefahrenstellen
3. Schulwegsicherung

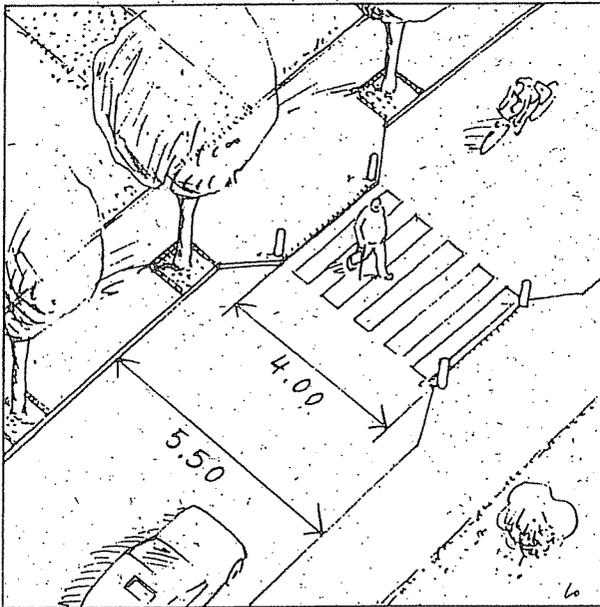
Für Die Umgestaltung von Gemeinde- und Quartierstrassen gibt es eine Reihe erprobter "Gestaltungselemente". Zwei Beispiele zeigen die nachfolgenden Abbildungen:

Massnahmenbereich 4: Separate Fuss- und Radwege

Der grösste Teil der bestehenden Fuss- und Radwege in Buchs befindet sich auf und entlang von Autostrassen. Am sichersten und attraktivsten sind aber separate Wege, wie sie in einzelnen Teilen der Gemeinde (z.B. Saarweg) noch vorkommen. Sie bieten die Möglichkeit, ohne Umwege ans Ziel zu gelangen. Hauptproblem ist, dass die bestehenden separaten Fuss- und Radwege lückenhaft und (wegen der Verkehrssituation) zum Teil schlecht erreichbar sind.

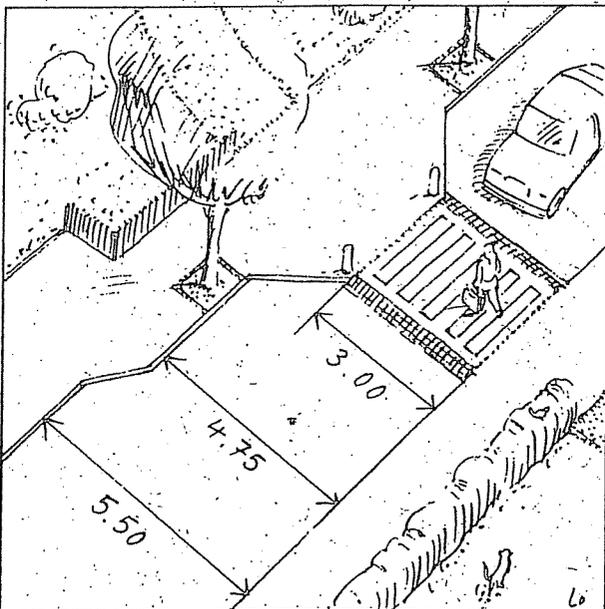
Hier drängen sich folgende Massnahmen auf:

1. Schliessung von Lücken im Fuss- und Radwegnetz (Netzergänzung)
2. Verbesserung der Erreichbarkeit und sichere Anschlüsse



Bessere Gestaltung einer innerörtlichen Verbindungsstrasse:

- genereller Fahrbereich: 5.50 m
- örtliche Verengungen: 4.00 m



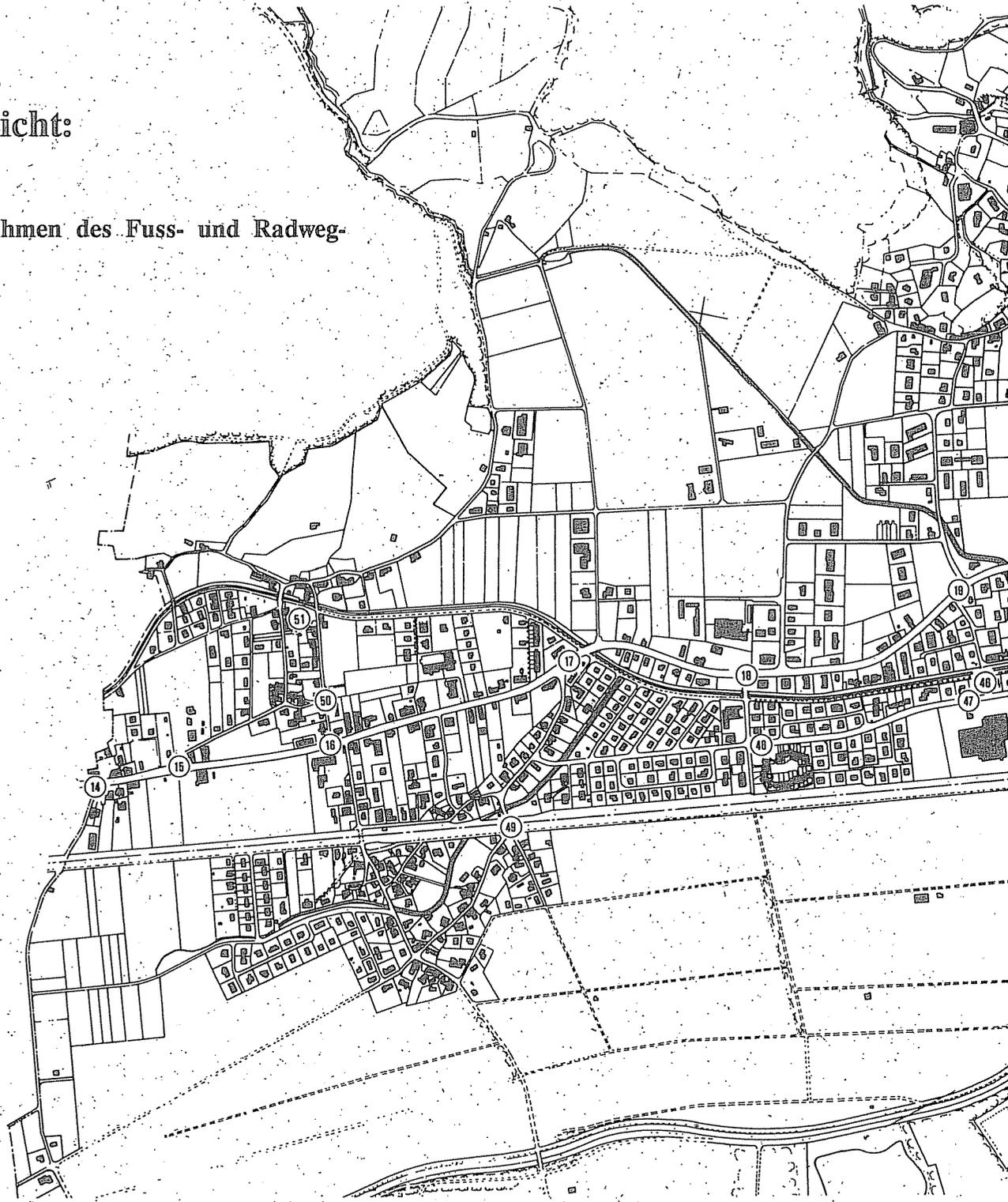
Bessere Gestaltung einer quartierinternen Verbindungsstrasse

- genereller Fahrbereich: 4.75 m
- Kreuzungsbereiche: 5.50 m
- örtliche Verengungen: 3.00 m



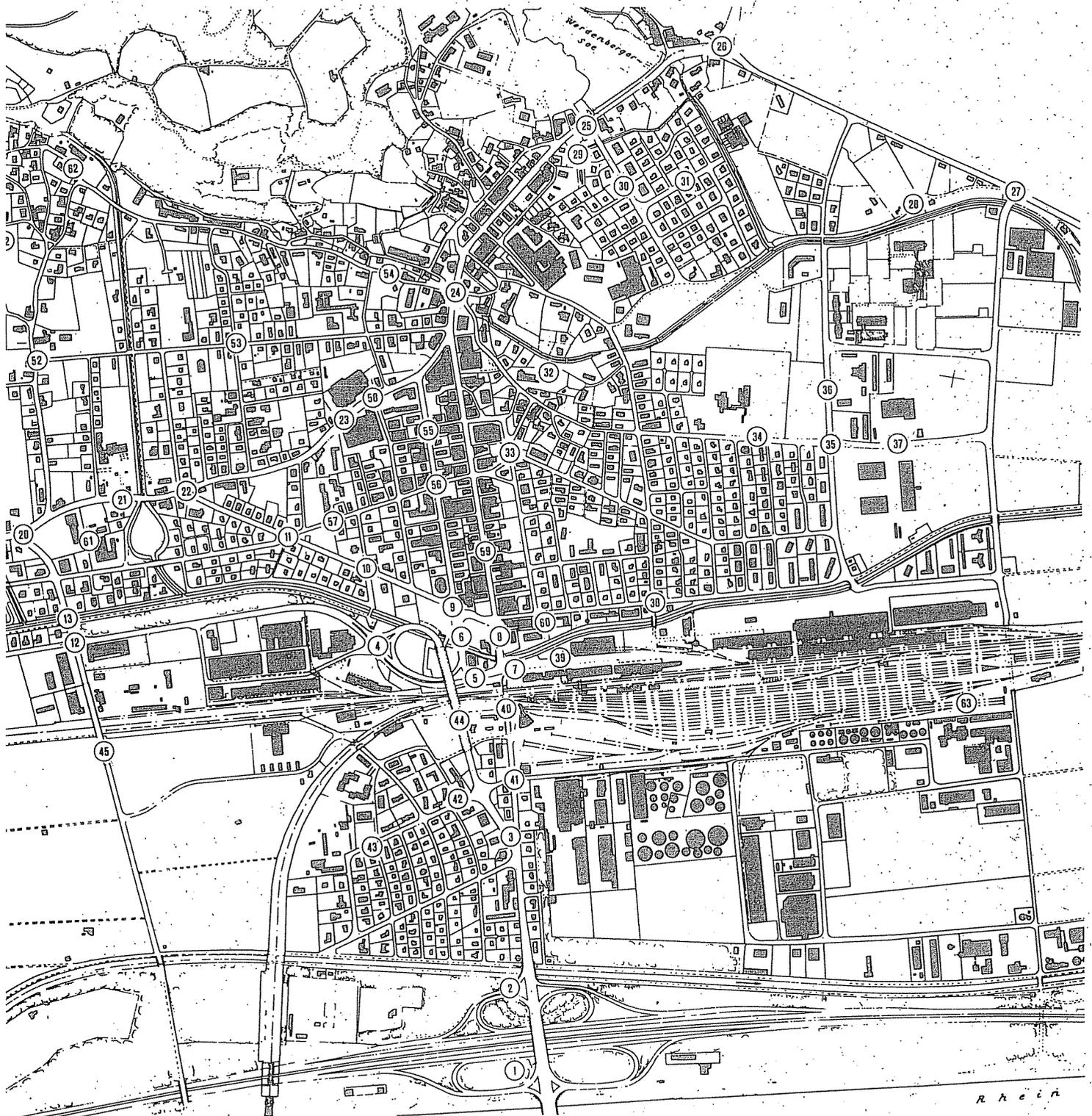
Kurzübersicht:

Die 63 Massnahmen des Fuss- und Radwegkonzeptes



1 Autobahnanschluss: Fussgängerstreifen sichtbar platzieren
 2 Autobahnanschluss: Velostreifen bis Beginn Binnenkanalweg verlängern
 3 Rheinstrasse: Mittelinsel
 4 Mühleäulikreuzung: Umbau in Kreiselkreuzung. Veloweg Giessenweg - Bahnhof
 5 Grünaustrasse - Bahnhofstrasse: mehr Verkehrssicherheit durch Spurreduktion
 6 Grünaustrasse: Velostreifen statt 3. Fahrspur
 7 Bahnhofplatz: Schutzbereich vor der Unterführung
 8 Bahnhofstrasse: Velostreifen statt 3. Fahrspur
 9 Kappelistrasse - Bahnhofstrasse: Einbahnstrasse für Velo öffnen
 10 Kappelistrasse: Schulwegsicherung mit Fahrbahnverengungen
 11 dito
 12 Rheinaustrasse - Heldaustrasse: Kreiselkreuzung
 13 Rheinaustrasse - Giessenweg: Sicherer Fussgänger- und Velowegübergang
 14 Churerstrasse Räfis: Bau Mittelinsel
 15 Churerstrasse - Schläppliweg: Bau Mittelinsel und Pförtner
 16 Schulhaus Räfis: Bau Mittelinsel
 17 Churerstrasse - Gätterli: Bau Mittelinsel
 18 Churerstrasse - Ackerweg: Bau Mittelinsel
 19 Churerstrasse - Flösweg: Bau Mittel-

insel
 20 Churerstrasse - Rheinaustrasse: Bau Mittelinsel
 21 Churerstrasse - Turnhallenstrasse: Bau Mittelinsel / Fussweg zur Volksgartenstrasse
 22 Churerstrasse - Kappelistrasse: Bau Mittelinsel
 23 Anschluss Pfundgut: Neugestaltung für sichere Fusswegübergänge
 24 St. Gallerstrasse Zentrum: Bau Mittelinsel
 25 St. Gallerstrasse - Kirchgasse: Pförtnerbereich
 26 St. Gallerstrasse - Werdenberg: Kreiselkreuzung
 27 Langäuli- strasse - Göldiweg: Sichere Veloverbindung und Pförtnerbereich
 28 Wettiweg - ein idealer Velo- und Fussweg
 29 Wegverbindung Carl Hilty-Strasse - Schingasse
 30 Carl Hilty-Strasse: Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung
 31 Schlossweg: Weitere Bepflanzung mit Bäumen
 32 Wegverbindung hinter der Stütlimühle
 33 Alvierstrasse: Verkehrsberuhigung durch Umgestaltung
 34 Hanlandstrasse: Sichere Schulwegübergänge durch Fahrbahnverengung und Temporeduktion
 35 Werdenbergstrasse - Hanlandstrasse: Kreuzungsumgestaltung
 36 Werdenbergstrasse: Baumallee statt Trottoir-



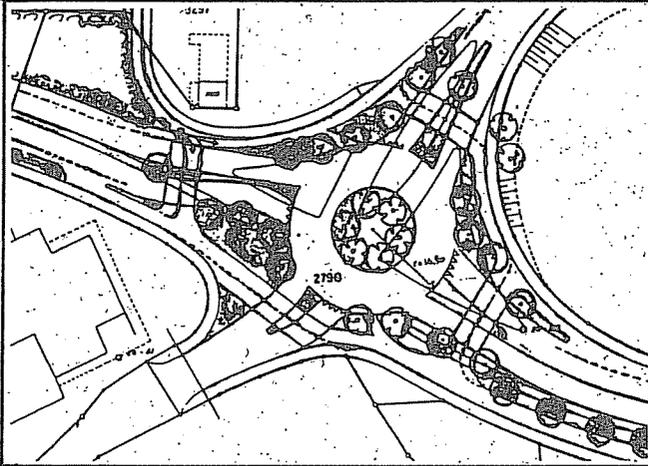
parkierung 37 Hanflandstrasse: dito 36 38 Quartierstrassen: generell "Kein Vortritt" statt "Stop"
 39 Bahnhofplatz: Fussgängerfreundliche Gestaltung
 40 "Schulbeispiel": grosszügige Bahnhofunterführung für Fussgänger und Velos 41 Industriestrasse: Sichere Velowegübergänge 42 Birkenaustrasse: Pfortnerbereich beim Quartiereingang 43 Sichere Gestaltung Kindergartenzugang 44 Vidadukt: Nordseitiges Trottoir mit Zugang vom Bunkerweg 45 Rheinaustrasse: Treppe von Brücke zum Eisenbahnweg 46 Schulhaus Flös: Besserer Zugang für Fussgänger/Velos 47 Heldastrasse: Umgestaltung des Schulhausbereichs zur Verkehrsberuhigung 48 Heldastrasse: verkehrsberuhigende Umgestaltung 49 Heutige Bahnübergänge für Fussgänger und Velos beibehalten 50 Wegverbindung Räfiser Halde - Schule Räfis 51 Wegverbindung Untere - Obere Gasse 52 Kreuzgasse: Umgestaltung zur Erhöhung der Verkehrssicherheit 53 Schulhausstrasse: Umgestaltung zur Verkehrsberuhigung 54 Altendorferstrasse: Heutige Bauten

als "eindrücklichen alten" Pfortnerbereich erhalten
 55 Veloverbindung Schmiedgasse - Bäckergrasse 56 Grünaustrasse: Sichere Fussgängerübergänge durch Fahrbahnreduktion 57 Kindergarten Volksgartenstrasse: Bessere Sicht durch "Vorziehen" des Trottoirs 58 Sichere Fussgängerübergänge Bahnhofstrasse - Pfrundgut im Zusammenhang mit Neubauten im Zentrum 59 Wegverbindung Bahnhofstrasse - Grünaustrasse 60 Wegverbindung Alvierstrasse - Turnhallenstrasse bei Werkhof-Neubau 61 Altendorferstrasse: Verkehrsberuhigung zum Schutz der Fussgänger 62 Wegverbindung Industriestrasse - Langgäulstrasse hinter Fluka

SAEMTLICHE 63 SKIZZIERTEN MASSNAHMEN SIND IM FUSS- UND RADWEGKONZEPT BUCHS DETAILLIERT BESCHRIEBEN UND MIT FOTOGRAFIEN DOKUMENTIERT.

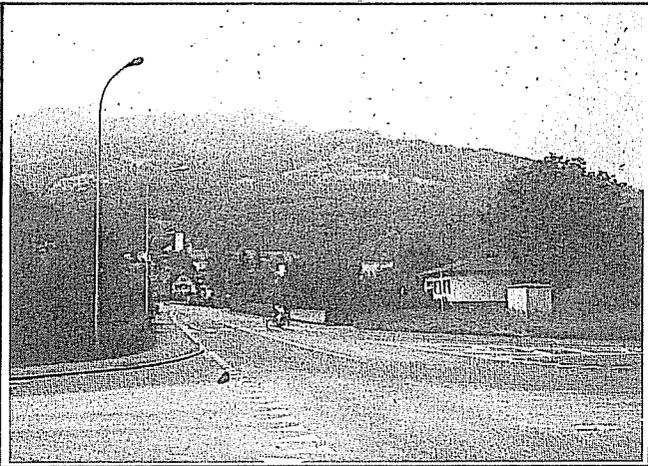
Auf den folgenden Seiten werden acht ausgewählte Beispiele näher erläutert.

8 der 63 geplanten Massnahmen



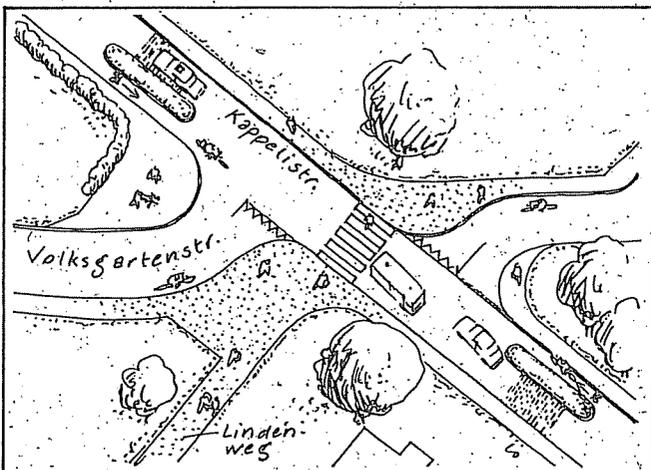
zB. Massnahme 4

Die Kreuzung Mühleäuli soll in einen Kreislauf umgestaltet werden, damit wird auch die Verbindung von der Bahnunterführung zum Giesenweg verbessert.



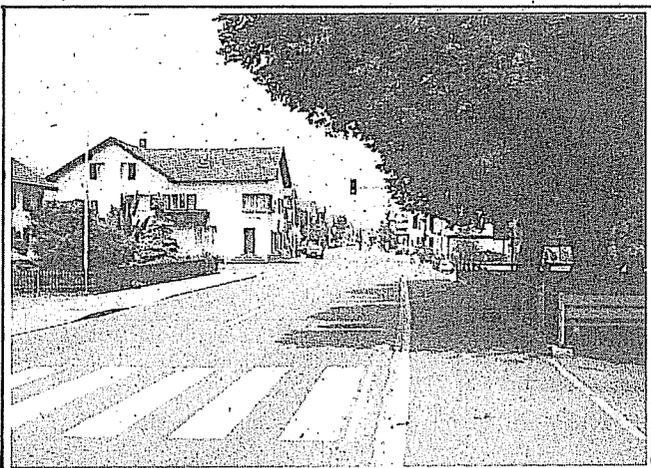
zB. Massnahme 12

Rheinaustrasse - Heldastrasse: Die Kreuzung soll umgestaltet werden, zur Reduktion der Abbiegegeschwindigkeit und zur "Torbildung" in die Heldastrasse. Evtl. Anordnung von Velostreifen auf der Helda- und Rheinaustrasse.



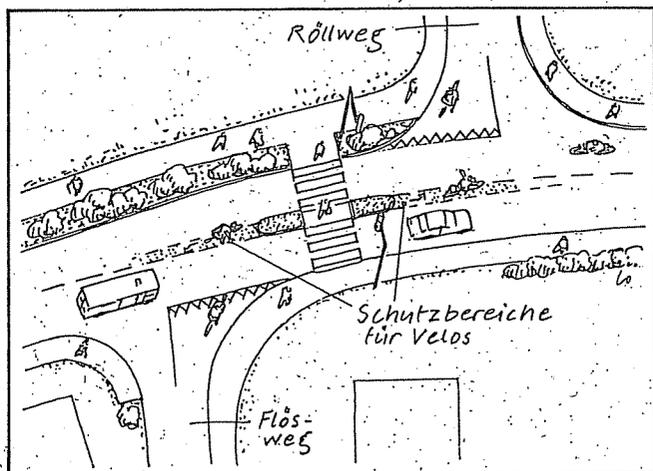
zB. Massnahme 11

Kappelistrasse: Schulwegsicherung mit Fahrbahnverengungen. Dadurch wird der Veloroutenübergang Volksgartenstrasse - Kappelistrasse geschützt.



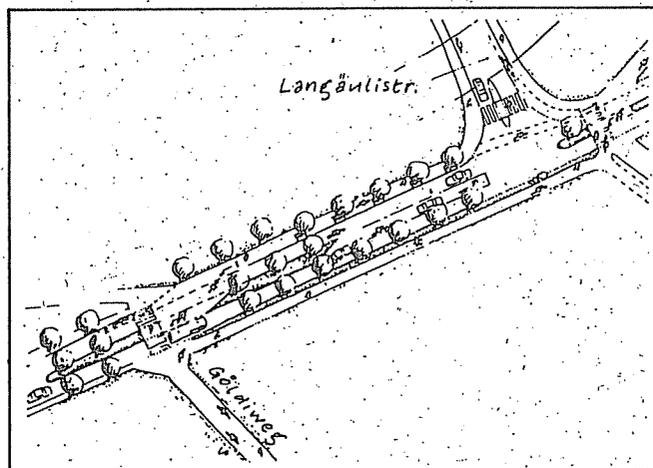
zB. Massnahme 16

Bau einer Mittelinsel im Bereich des Schulhauses Räfis. Der Platz dafür kann geschaffen werden, indem die Fussgänger hinter den Bäumen durchgeführt werden.



zB. Massnahme 19

Churerstrasse - Flös-weg: Einbau einer Mittelinsel zum Schutz der abbiegenden Velofahrer, die heute durch das Lichtsignal nicht geschützt sind.



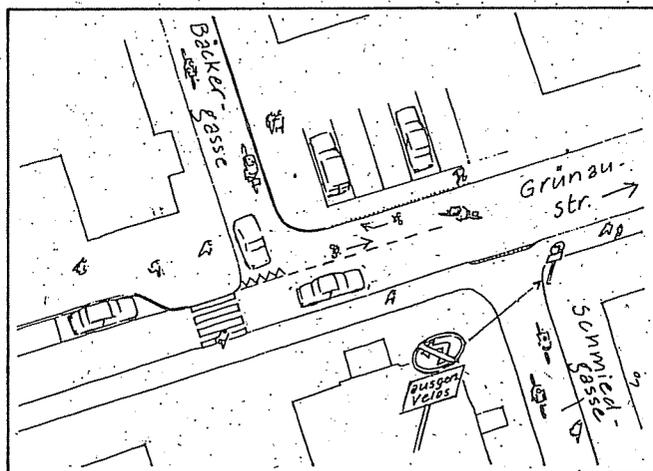
zB. Massnahme 27

Langäulistrasse - Göldiweg: Schutz des äusserst gefährlichen Ueberganges: Reduktion der Abbiegespur, Umgestaltung und Bepflanzung des Mittelbereiches zur optischen Unterbrechung der längen Gerade und zur Kennzeichnung des Konfliktpunktes.



zB. Massnahme 50

Die Gefährlichkeit des Verkehrs wird offensichtlich selbst auf Quartierstrassen empfunden. Deshalb Realisierung einer direkten Schulwegverbindung vom Baugebiet Räfiser Halde zum Schulhaus Räfis.



zB. Massnahme 55

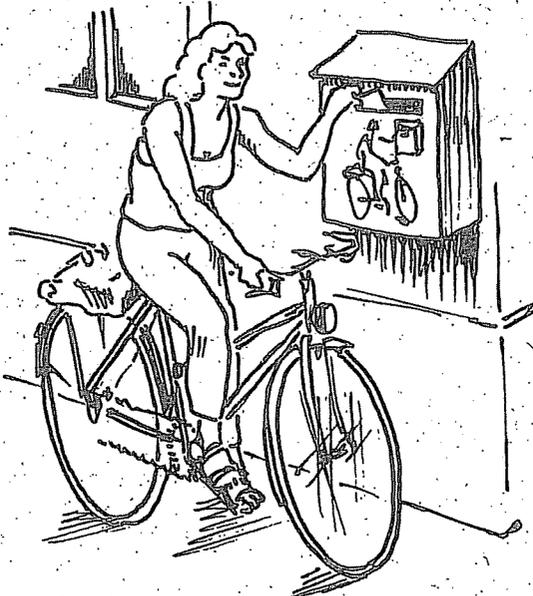
Sicherstellung der Veloverbindung von der Schmiedgasse zur Bäcker-gasse.

Aeussern Sie sich zum Fuss- und Radwegkonzept

Diese achtseitige Zusammenfassung des Fuss- und Radwegkonzeptes informiert Sie in knapper Form über die wichtigsten Bestandteile des Konzeptes.

Weitere Informationen können Sie der Lokalpresse entnehmen. Ferner werden Parteien und Interessengruppen zur Vernehmlassung eingeladen, so dass eine grössere Zahl von Organisationen mit dem Fuss- und Radwegkonzept bedient werden. Schliesslich steht Ihnen auf der Gemeindeverwaltung Buchs zu den Schalterzeiten das Originalkonzept mit sämtlichen Detailplänen zur Einsicht offen.

Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie sich nach Ihrer persönlichen Information zum vorliegenden Konzept auch schriftlich äussern: Zu diesem Zweck sind in der Mitte dieser Ausgabe von "Buchs aktuell" zwei Fragebogen in Form von Geschäftsantwortkarten eingehäftet. Aeussern Sie auf diesen Karten Ihre Meinung! Sagen Sie uns, was Ihnen am Konzept gefällt bzw. missfällt. Und benutzen Sie als Autofahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel die Gelegenheit, uns schon jetzt Anregungen für die weitere Bearbeitung des Verkehrskonzeptes Buchs zu geben! Die beiden Karten können Sie entweder an die Gemeinde einsenden oder in die "öffentlichen Briefkästen zum Fuss- und Radwegkonzept" werfen, die Ihnen in den nächsten Wochen an vielen Orten in der Gemeinde auffallen werden. (Die Karten werden auch von den Schulen entgegengenommen; Sie können sie also auch Ihren schulpflichtigen Kindern mitgeben.)



Sämtliche Stellungnahmen zum Konzept werden ausgewertet. Details sind für die Gemeinde ebenso wichtig wie generelle Meinungsäusserungen.

Die nächsten Schritte beim Verkehrskonzept Buchs

Das Fuss- und Radwegkonzept ist der erste Schritt des Verkehrskonzeptes Buchs. Die nächsten Schritte - insgesamt sechs, bis der fertige Planungsbericht vorliegt - hat die Verkehrskommission in einem Arbeitsprogramm festgelegt:

Zunächst geht es darum, sich über die bestehenden Probleme beim öffentlichen und privaten Verkehr einen gleich guten Ueberblick zu verschaffen, wie dies zu Beginn des Fuss- und Radwegkonzeptes mit der Erhebung der Fussgänger- und Velofahrtrouten getan wurde.

Zu diesem Zweck dienen (ausser dem Fragebogen, der dieser Ausgabe von "Buchs aktuell" beiliegt) eine "Kundenumfrage" und eine "Parkierungserhebung", welche kürzlich mit Hilfe der Buchser Schulen durchgeführt wurden.

- Die "Kundenumfrage" will ermitteln, wo die Kunden der Buchser Geschäfte und Gewerbetreibenden wohnen und vor allem, welche Verkehrsmittel sie für ihre Einkaufswege wählen.
- Die "Parkraumerhebung" soll das Resultat zeigen, wie die heute bestehenden öffentlich zugänglichen Parkplätze vor allem im Zentrum- und Bahnhofbereich im Detail benutzt werden:
 - Parkierungsdauer der Fahrzeuge im Tagesverlauf
 - Parkplatzbelegung im Tagesverlauf
 - Herkunft der Fahrzeuge (aufgrund der Nummern)
 - Täglicher Fahrzeugumschlag pro Abstellplatz

Im Anschluss an diese Untersuchungen werden verschiedene Lösungsmöglichkeiten für die Buchser Verkehrsprobleme aufgezeigt und unterschiedliche Konzeptentwürfe angefertigt. Vor- und Nachteile der einzelnen Lösungsmöglichkeiten müssen gegeneinander abgewogen werden. In diesem Arbeitsschritt werden die Zielrichtung und die Gestaltung des Verkehrskonzeptes Buchs festgelegt.

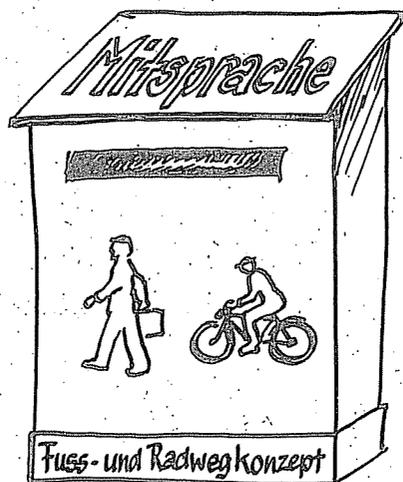
Danach sollten ausgewählte Bearbeitungsvarianten detaillierter bearbeitet und die zugehörigen Massnahmenpakete und Realisierungsprinzipien bestimmt werden, inkl. der jeweiligen Kosten und ihrer Finanzierung.

Die Arbeiten am Verkehrskonzept Buchs dauern natürlich relativ lange. Wichtig ist jedoch, dass bereits während der Planung trotzdem sorgfältig bestimmte Einzelmassnahmen realisiert werden können. In diesem Sinne wurden die Arbeiten zur Berichtigung einzelner heikler Stellen auf der Churer- und St. Gallerstrasse (wie im Fuss- und Radwegkonzept ersichtlich) bereits mit den kantonalen Stellen koordiniert.

J. Dietiker / W. Wyss

Standorte Briefkästen

Post Buchs 1, Bahnhof
 Post Buchs 2, St. Gallerstr. 31
 Post Buchs 3, Räfis
 Coop-Filiale Stationsstrasse, Räfis
 Milchzentrale, Feldeggstrasse, Räfis
 Milchzentrale, Filiale Kreuzgasse
 Usego-Laden, Alberweg, Birkenau
 Bäckerei Frick, Wiedenstrasse
 Kindergarten, Brunnenstrasse
 Coop-Center, Bahnhofstrasse
 Schrybi, Papeterie, Bahnhofstrasse
 Parkhof, Bahnhofstrasse
 Migros, Churerstrasse



Betagte Buchser

In den Monaten Januar bis April 1989 feiern einige unserer betagten Mitbürgerinnen und Mitbürger hohen Geburtstag.

Die Gemeinde Buchs gratuliert herzlich

zur Vollendung des 90. Lebensjahres

Herrn Andreas Eggenberger-Zimmermann
 Ahornweg 7, geb. 11.01.1899

Herrn Peter Dörig-Rhyner
 Haldengasse 18, geb. 14.01.1899

Herrn Ulrich Vetsch
 Wiedenstrasse 44, geb. 27.01.1899

Fräulein Barbara Stricker
 Nebenbachweg 7, geb. 16.02.1899

zur Vollendung des 91. Lebensjahres

Frau Cäcilia Nigg-Darnuzer
 Feldstrasse 14, geb. 30.04.1898

zur Vollendung des 92. Lebensjahres

Frau Margareth Müntener-Meier
 Stationsstrasse 2, geb. 09.04.1897

zur Vollendung des 94. Lebensjahres

Frau Anna Rothenberger-Vetsch
 Groffeldstrasse 6, geb. 28.01.1895

zur Vollendung des 95. Lebensjahres

Frau Katharina Müntener-Burtscher
 Feldeggstrasse 2, geb. 18.01.1894

zur Vollendung des 98. Lebensjahres

Herrn Gustav Farner-Dirnberger
 Grünaustrasse 20, geb. 19.01.1891



Schulwegsicherung - Verkehrserziehung!

In dieser Nummer wird das neue Buchser Fuss- und Radwegkonzept durch die politische Gemeinde vorgestellt. Bei eingehendem Studium der vorliegenden Broschüre stellt sich bei manchen besorgten Eltern die - berechnete - Frage nach den Vorstellungen der Schulbehörde.

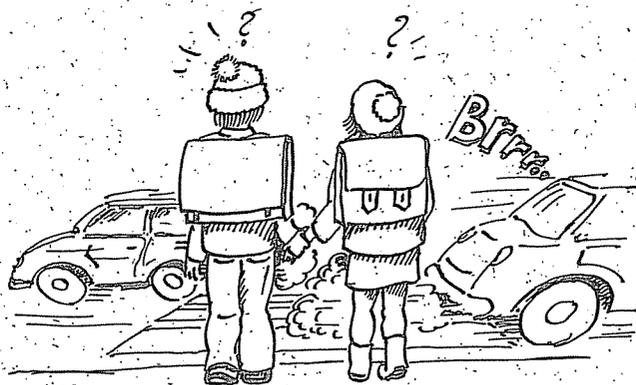
Schulrat und Lehrerschaft setzen sich bereits seit vielen Jahren intensiv mit diesem sehr wichtigen Problemkreis auseinander, verbringt doch der Schüler in seinem Tagesablauf relativ viel Zeit auf dem Schulweg. Die Schulwegsicherung ist also kein neues Problem, doch wird es in Anbetracht des explosionsartig steigenden Strassenverkehrs immer wichtiger. Die "bfu"-Broschüre über die Schulwegsicherung vermerkt in ihrem Vorwort:

"1985- verunfallten in der Schweiz im Strassenverkehr rund 8'000 Kinder und Jugendliche im Alter von 5 bis 19 Jahren, vorwiegend als Fussgänger oder Lenker eines Velos oder Motorfahrrades.

Viele erlitten ihr tragisches Schicksal auf dem Schulweg, den sie fast täglich zu gehen gezwungen sind. Erhöhte Sicherheit in diesem Bereich ist deshalb eine öffentliche Aufgabe, die von Eltern, Lehrern, Polizeiorganen, Strassenbauern, Verkehrsingenieuren und Unfallhütern gemeinsam immer wieder in Angriff genommen und unter Berücksichtigung des jeweiligen Erkenntnisstandes gelöst werden muss."

Es versteht sich von selbst, dass die Schulbehörde in diesen Entscheidungsprozess einbezogen werden muss. Die Verantwortlichen der Schulgemeinde Buchs legen bei der Schulkreis-einteilung (5 Schulkreise - 10 Kindergärten), vor allem aber bei der alljährlichen Schülerzu-teilung ihr Hauptaugenmerk auf kurze und im Rahmen der Möglichkeiten sichere Schulwege.

Im Zusammenhang mit dem "ordentlichen" Schulweg muss sich der Schulrat aus versicherungstechnischen Gründen auch mit dem "äusserordentlichen" Schulweg - dem Umweg - befassen. Das Kind braucht Ummwegmöglichkeiten, sei es, um zum Beispiel aus Angst vor dem stärkeren Schüler aus der anderen Klasse ausweichen zu können, um einen seiner Mitschüler abholen zu können oder einfach, weil es Abwechslung sucht und etwas Neues sehen will. Dabei lernt das Kind seine Umwelt kennen, lernt aktiv daran teilzuhaben. Es lernt, sich nicht nur auf dem vorgeschriebenen Weg "verkehrsgerecht" zu verhalten, sondern überdies für seine eigene Sicherheit zu sorgen.



Der Schulrat schenkt der Verkehrserziehung in der Volksschule die gebührende Beachtung; die wichtigsten Aktivitäten und Veranstaltungen finden Sie nachstehend:

- Zu Beginn eines jeden Schuljahres sorgen unsere ortsansässigen Polizeiorgane dafür, dass die Kinder die Hauptstrassen gefahrlos überqueren können (Schulwegüberwachung).
- Verkehrserziehung im Kindergarten in den ersten Schulwochen
- Kindertagschüler tragen den roten Kindertags-Gürtel.
- Erstklässler werden mit dem gelben Gürtel ausgerüstet (Tornister und Mappen werden zudem auch mit diesem Streifen gekennzeichnet).
- Jährliche Verkehrserziehungstage in den 1. und 3. Primarklassen
- In der 4. Primarklasse besuchen die Schüler mit ihrem Klassenlehrer den Verkehrsgarten in Sargans oder Altstätten (Spezialaktionen wie Linksabbiegen mit dem Velo).
- In der 5. Klasse Primarschule befassen sich die Schüler bereits mit dem Vortrittsrecht; zudem werden generell die Kenntnisse über die Verkehrssignale, die Veloausrüstung und die Bedeutung der Haftpflichtversicherung vertieft.
- Die Schüler der 6. Primarklassen absolvieren die obligatorische Radfahrerprüfung.
- Velos und Mofas von Schülern werden periodisch auf ihre Betriebssicherheit hin untersucht (Häufigkeit und Schwere der festgestellten Mängel sind erschreckend!).

- Die Kantonspolizei bildet ständig Schülerpatrouilleure für die verantwortungsvolle Arbeit aus; diese Sechstklässler sorgen an stark frequentierten Fussgängerstreifen für ein sicheres Ueberqueren der Strasse.

In regelmässigen Abständen überprüft der Schulrat die Zufahrtsstrassen zu unseren Schulanlagen im Hinblick auf die Anforderungen an die Verkehrssicherheit. Die letzte Begehung mit den Verantwortlichen der Kantonspolizei am 21. Mai 1987 hat ergeben, dass die Zufahrtswege den heutigen Erkenntnissen entsprechen. Zudem suchen wir gemeinsam mit den Instanzen der Politischen Gemeinde (zuständig für das gemeindeeigene Strassennetz), dem Kantonalen Baudépartement (andere Strassen) und den Polizei-Organen nach brauchbaren Lösungen für die Sanierung von neuralgischen Punkten, zum Beispiel:

- Einmündung Carl-Hilty-Strasse/St. Gallerstrasse (Erstellen einer Lichtsignalanlage noch für 1988 vorgesehen)
- Bahnüberführung Rondelle (Variante = Unterführung benutzen)
- Kreuzung Werdenbergstrasse/Hanflandstrasse (Stop-Strassen!)
- Kindergarten Kappeli/Volksgartenstrasse (auf Kosten der Schulgemeinde saniert)
- Kreuzung Churerstrasse/Saarstrasse

Abschliessend dürfen wir den Eltern versichern, dass der Problembereich "Schulwegsicherung - sicherer Schulweg" von uns mit grösster Aufmerksamkeit beobachtet wird.

Unser Appell geht an alle Erwachsenen:

Was nützen alle Instruktionen, alle auf Höchglanzpapier gedruckten Broschüren, alle Ermahnungen, Warnungen und Drohungen, wenn den Kindern das Vorbild fehlt?

Die Schulbehörde wird sich auch in Zukunft für die Belange der kleinsten und schwächsten Verkehrsteilnehmer vehement einsetzen, immer darauf hoffend, dass sich die heutigen Kinder dannzumal als Erwachsene daran erinnern, welche Signalwirkung das Vorbild hat (hätte?), denn Vorbilder sind Bilder - Bilder prägen sich ein!

Bruno Etter, Schulratspräsident

Alpstrasse Malschüel

Das Weiterbestehen einer Kuhalp hängt hauptsächlich von ihrer guten Erschliessung ab. In den Jahren 1985 bis 1988 ist die Alp Malschüel mit einer 2,7 km langen Alpstrasse zwischen Untersäss (1487 m ü.M.), Mittelsäss (1630 m ü.M.) und Obersäss (1777 m ü.M.) erschlossen worden. In sechs Kehren erreicht sie mit 8 bis 12 Prozent Steigung das Ziel.

Die Ortsbürger haben für dieses Vorhaben insgesamt 625'000.- Franken bewilligt. Das Werk wird vom Kant. Meliorationsamt mit ca. 20 Prozent subventioniert, sodass zulasten Ortsgemeinde eine halbe Million geht. Im Kredit enthalten sind auch fünf von der Strasse abzweigende Düngewege in einer totalen Länge von 800 m. Sie werden wieder begrünt und fallen somit weniger unangenehm auf.

Die Bauarbeiten erforderten im ersten Teilstück beträchtliche Felssprengungen sowie aufwendige Wasserleitungen und Durchlässe. Am 23. Oktober dieses Jahres hat die Unternehmerschaft die Strasse übergeben.



Damit hat die Ortsgemeinde einen ersten grossen Schritt in der Erschliessung von Malschüel, Mittel- und Obersäss getan. Es warten noch weitere Schritte: Erschliessungsgraben mit Strom, Milchleitung und Wasser (bekanntlich muss das Wasser zum Obersäss gepumpt werden). Nicht zu vergessen sind all die baulichen Massnahmen zur Erfüllung der Schutzvorschriften für die Wasserversorgung unserer Gemeinde.

This Schwendener

Naturnahe Lebensräume auf dem Gemeindegebiet Buchs

2. Teil

Der Wald auf dem Buchserberg

Ueber den unteren Hängen, die heute teilweise verbaut oder als Bauland vorgesehen sind, daneben auch intensiv bewirtschaftet werden, steigt der ausgedehnte Laubmischwald bergwärts.

Wen schmerzt es nicht, die ständig neuen Meldungen über die beängstigenden Situationen in unseren Wäldern zu lesen? Und es macht betroffen, das in Zahlen ausgedrückte Fortschreiten der geschädigten Bäume wahrzunehmen. Noch fehlt aber der Mut zur Vorstellung, dass die Schutzfunktion auch des prächtigsten Buchserbergwaldes zusammenbrechen könnte, dass einmal kein wechselnder Aspekt in seiner bunten Abfolge vom Frühlingsgrün bis hin zu den stillen Herbstfarben mehr wäre und Pflanzen, Tieren wie letztlich auch uns Menschen die Lebensgrundlagen entzogen würden.



Waldgedanken, denen nur noch aus einem grossen Verantwortungsbewusstsein heraus begegnet werden kann.

Inzwischen, von aussen gesehen und ohne fachliche Sachkenntnisse, scheint unser Wald noch intakt zu sein. In wechselnder Zusammensetzung, den entsprechenden, jeweiligen Bedingungen angepasst, decken artenreiche Kraut-

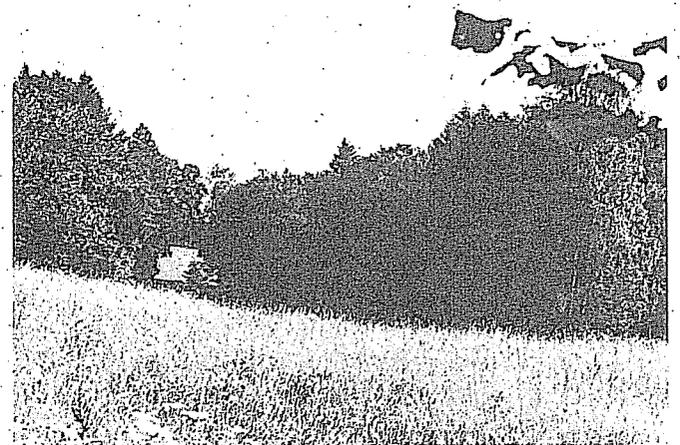
schichten, in schattigen, feuchteren Lagen Hochstäudenfluren und eine vielfältige Farngesellschaft den Boden ab. Noch heute steigen gar Farnspezialisten gelegentlich auf den Buchserberg, um den in der Gegend sehr seltenen, in der Schweiz nur im Kanton Tessin häufiger vorkommenden Brauns Streifenfarn zu suchen.

Nach oben bilden Fichtenwälder zusammen mit Ahorn und Buchen untermischt, die natürliche Waldgrenze von heute.

Ein Hangried

Noch im Waldgürtel, etwas abseits der Fahrstrasse, blieb ein artenreiches, schön strukturiertes Kalkhangried mit einem Magerwiesenfragment im Oberhang erhalten. Von einem lichten Waldsaum umgeben, geprägt von Einzelbäumen, Gebüsch- und Baumgruppen, anstehenden Felsköpfchen und einem schmalen Wiesenbächlein, sieht dieser kostbarste Lebensraum einer reizvollen Parklandschaft gleich.

Eine althergebrachte, schonende Nutzungsform hat dem schützenswerten Ried das Fortbestehen ermöglicht. Ihm kommt trotz seiner Kleinräumigkeit und der Gefährdung äusserer Einflüsse eine grosse Bedeutung zu, denn es stützt, wenn auch inmitten von intensiv bewirtschaftetem Land, das ökologische Gleichgewicht und dessen Stabilität und trägt zur biologischen Vielfalt bei.

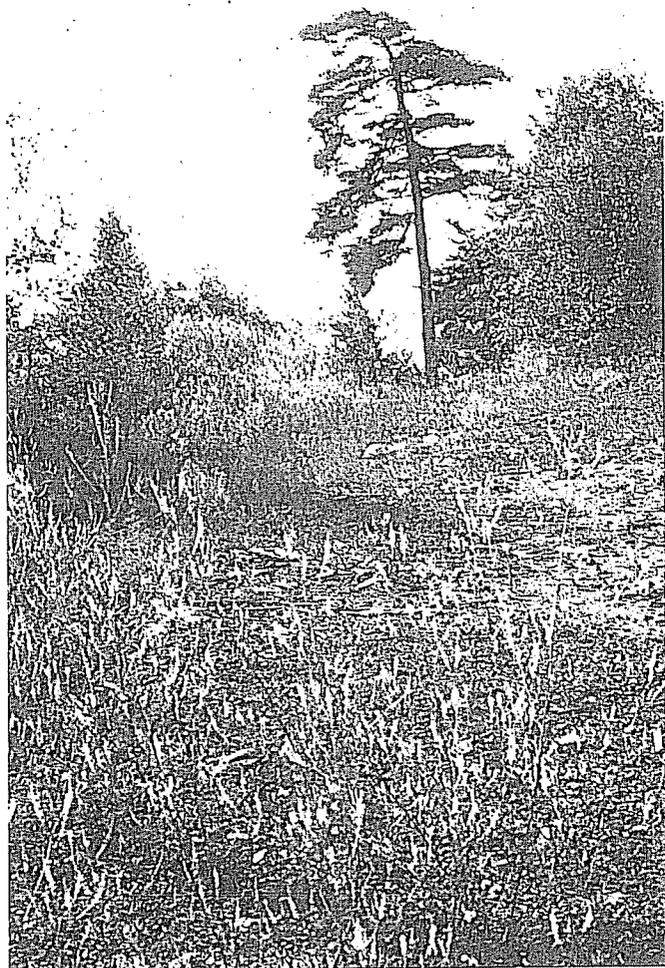


Wen wundert es, dass bei einer einmaligen Begehung 138 Pflanzenarten festgestellt wurden, ein Artenspektrum, wie es heute nicht wieder entstehen könnte. Die Zusammensetzung der Flora und mit ihr in vielfältiger Weise verbundene eine reiche Fauna, kann nur in Verbindung mit den nacheiszeitlichen Klima- und Vegetationswechsellern gesehen werden, denn jede Peri-

ode hinterliess ihre Spuren, somit eingewanderte Pflanzen aus verschiedenen Richtungen und Gebieten.

Nordische Einwanderer sind etwa die Mehlsprimel und das Gewöhnliche Fettblatt. Aus der ehemaligen Föhrenwaldsteppe retteten sich die Färberscharte, das Nordische Labkraut, viele Sauergräser (Seggen) und Simsen in diesen Lebensraum. Das Heidekraut kam aus Hochmooren, Alpenpflanzen sind etwa der Schwalbenwurzian und die grosse Sterndolde. Bleiben noch Pflanzen, deren Heimat der südliche, mediterrane Raum ist. Wer denkt dabei nicht gleich an Orchideen, die heute noch farbige Tupfer in unser Ried malen und den viel stilleren Gekielten Lauch in den Schatten stellen, aber auch er behauptet sich in der grossen Artenvielfalt.

Ein kleines Kalkhangried, gross aber in seiner Artenzusammensetzung, ein Mosaiksteinchen in der Liste der naturnahen Lebensräume, an denen wir uns noch erfreuen dürfen, die uns jedoch für ihr Fortbestehen verantwortlich machen.



Fotos Büro Broggi

"Bi den Seen"

Der Name ist gut gewählt. Viele kleine Karseen liegen, wie zufällig hingestreut, in Mulden und Vertiefungen im Berggebiet unterhalb des "Margelchopf". Der Geologe könnte das Geheimnis ihrer Entstehung lüften.

Karseen; sie werden wie Weidetümpel oft als Viehtränke genutzt. Aber trotzdem finden Alpmatten und der Himmel noch Raum, um sich an klaren Tagen im Wasser zu spiegeln.

Ein Lebensraum ganz besonderer Prägung liegt vor uns. Hier ist der Bergmolch heimisch, ebenso tummeln sich da ans Wasser gebundene Kleintiere und Libellen. Die pflanzliche Vielfalt wird klein, nur gerade eine Wasserasternart und ein Hahnenfuss haben sich der Höhe und den steten Wasserstandsschwankungen angepasst. An den flachen Tümpelrändern finden sich die Fadenförmige Binse, das Scheidige Wollgras und einige Sauergräser zu kleinsten Lebensgemeinschaften zusammen. Sie bringen es fertig, auch während einer kurzen Vegetationszeit zu blühen und zu fruchten.

Man mag dieses einmalige Landschaftsbild vom ästhetischen Aspekt her mögen und werten, sicher ist aber zudem, dass hier trotz der räumlichen Kleinheit einige Tiere und Pflanzen im alpinen Gebiet ihre Ueberlebenschance nutzen.

Edith Waldburger

Literaturhinweis

Broggi M.F.:
Berichte Botanisch-Zoologische Gesellschaft
Liechtenstein-Werdenberg-Sargans, (BZG),
Band 12
Kaiser M.:
Natürliche Lebensräume im Kanton St. Gallen
Waldburger E.:
Berichte BZG, Band 12

Nachtrag

Kürzlich wurde Frau Waldburger durch einen Anerkennungspreis der Karl Binding-Stiftung für ihr Schaffen auf dem Gebiet der Botanik geehrt. Buchs aktuell gratuliert Frau Waldburger von Herzen zu dieser Ehre.

Innenrenovation

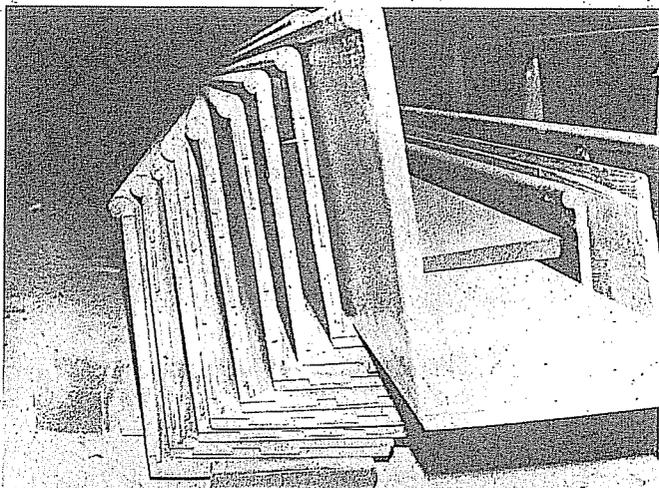
Was sind schon 60 Jahre im Leben eines Kirchenbaus. Weniger als ein Menschenalter. Aber Farbe, Holzschutz und Technik waren erneuerungsbedürftig.

Baukonstruktion

Stahlbetonbauteile und Backsteinmauerwerk sind in gutem Zustand. Ausser einigen Rissen bei Dilatationen (Materialtrennfugen) waren keine aufwendigen Sanierungen notwendig. Die Fundamente stehen auf blaugrauem hartem Kalkstein. Die Bauleute haben das auch zu spüren bekommen beim Ausheben einer Vertiefung für eine Schmutzwasserleitung zur neuen Toilette beim Turmeingang. Die Hohlraumauffüllung unter den Bänken geschah mit Schaumbeton. Zusätzlich wurde noch eine Wärmedämmung eingebaut.

Form und Farbe

Die klaren Linien und der symmetrische Aufbau wirken etwas streng, aber andererseits angenehm und gut erfassbar. Es bestand kein Grund, zusätzlich dekorative Mittel zu verwenden. Die bestehende Bleiverglasung animierte zur Betonung der entsprechenden Farben in den Bogennischen. Der Kanzelbereich ist um eine Stufe erhöht. Der Bodenbelag besteht aus 2 cm starken Natursteinplatten, Calacatta-Lucciasco aus der Gegend von Cararra.



Das Zerlegen der Bänke ist eine aufwendige Arbeit

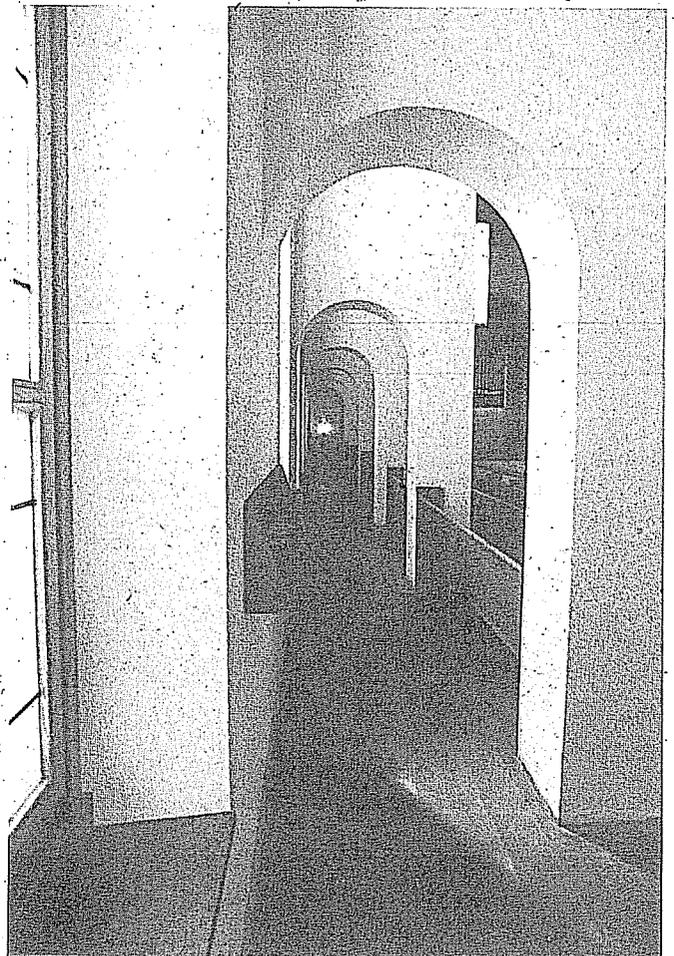
Fotos Leemann

Ausstattung

Das Zerlegen der Bänke, Auffrischen und die Wiedermontage mit verdeckten T-Eisen im Kirchenschiff war sehr aufwendig. Aber auf diesem Tannenholz wurde bereits 10'000 Stunden lang gesessen. Die Bänke sind im Vergleich mit anderen nicht unbequem. Die Kissen dienen als zusätzlicher Komfort und als Verbesserung der Akustik bei Anlässen mit weniger Personen, wie zum Beispiel bei Abdankungen.

Die bestehende Beleuchtung passt ausgezeichnet zum Charakter der Kirche und war ein guter Entwurf. Die Lichtstärke der Wandleuchten konnte durch den Einbau von zwei neuen Deckenleuchtern reduziert werden. Dies ergibt weniger Blendung und bei trüben Tagen und bei Abendanlässen genügend Licht im ganzen Raum mit festlichem Gepräge.

Die Umfunktionierung der rückseitigen Emporennische in einen Vorbereitungsraum bedingte eine zusätzliche Massnahme zur Verbesserung der Akustik mittels Absorptions- und Reflektionswänden.



Bogennischen im neuen Glanz

Im Unterrichtsraum gibt es keine Bänke in Stufenform mehr. Neuer Bodenbelag, Beleuchtung und Möblierung geben den Räumen ein freundliches Gepräge.

Das innere Kleid der Kirche ist neu und frisch. Der damalige Entwurf wurde dabei aber nicht umgestaltet. Eine Besucherin äusserte sich in diesem Sinne, dass sie sich jetzt im Kirchenraum wohl fühle, aber nicht genau sagen könne, was verändert wurde.

Architekt Leemann AG

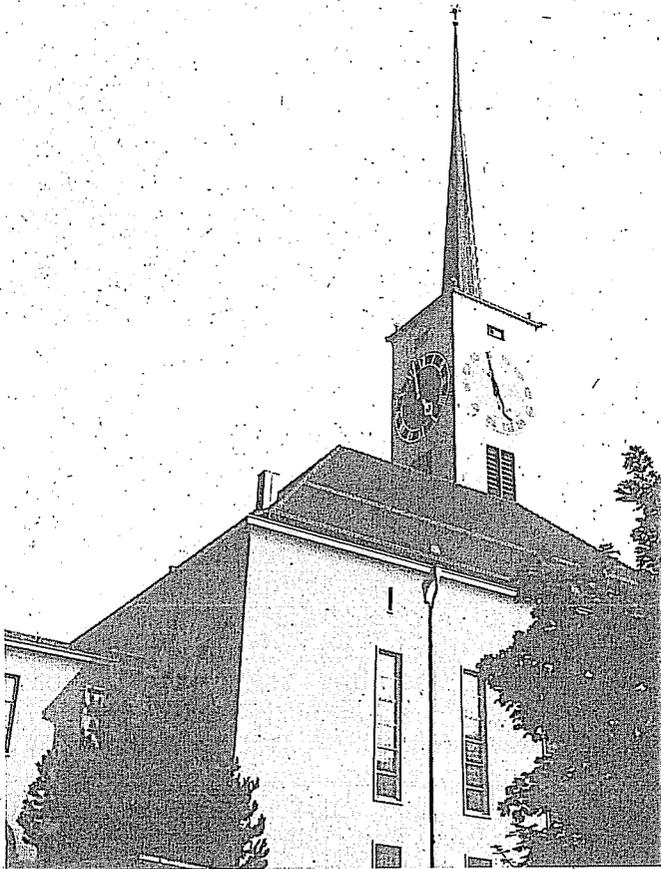


Foto Mosimann

Beton: Bau- und Gesprächsstoff

Wie hat der Katholische Kirchenverwaltungsrat das Problem der Betonschäden an der Kirchenfassade gelöst?

In den Jahren 1963 bis 1965 wurde die Katholische Pfarrkirche erstellt. Der bestens bekannte Architekt Justus Dahinden hatte von der Katholischen Kirchgemeinde den Auftrag erhalten, eine Kirche samt Pfarreiräumlichkeiten sowie Pfarr- und Mesnerhaus zu errichten.

Den damaligen Verantwortlichen sei an dieser Stelle nochmals gedankt für den Mut und die Weitsicht und den Kirchbürgern dafür, dass sie den Entscheid für dieses architektonisch eigenwillige Bauwerk gefällt haben. Die Beschränkung der architektonischen und konstruktiven Mittel auf das notwendigste forderte eine gleichfalls asketische Haltung in der Materialgebung. So wurde der Sichtbeton zum alleinigen Bauelement dieser Kirche.

Mit dem Stichwort 'Beton' wären wir beim heutigen Thema. Die Stahlbeton-Bauwerke sind in den vergangenen Jahrzehnten durch die Anpassung der Konstruktionen und Materialien an die wirtschaftlichen Gegebenheiten feingliedriger, aber auch empfindlicher geworden. Die zunehmenden Beanspruchungen durch sauren Regen sowie Luftverschmutzung treffen in erster Linie die technologischen Schwachstellen der Bauwerke, was zu einer ansteigenden Zahl von Bauschäden führt. Es liegt im Interesse der Eigentümer wie der Benutzer, dass die Bausubstanz im Rahmen einer zweckmässigen Lebensdauer mit optimierten Investitionen erhalten werden kann.

Die Kirchenverwaltung hat die Schwachstellen und Schäden früh genug erkannt und will in der Folge dieses Beitrages die vollzogenen Schritte der Erhaltungsstrategie aufzeigen.

Um Massnahmen zu planen, sind frühzeitige und verlässliche Untersuchungsergebnisse über Schwachstellen und das Schadenausmass notwendig. Wir haben deshalb im Jahre 1985 die EMPA mit der Ueberprüfung der Betonqualität der Fassadenteile beauftragt. Die Untersuchungen mussten auch an unzugänglichen Orten des Turmes durchgeführt werden.

Als Resultat erwartete die Kirchenverwaltung Auskunft über

- Schwachstellen
- Eisenüberdeckung

- Verschmutzungen, Algenbewuchs
- Karbonatisierungstiefen
- Statik, Druckfestigkeit des Betons
- Porosität
- Zeitliche Entwicklung der Betonqualität
- Sanierungsmassnahmen

Ausserdem haben wir uns konkret mit dem 'Betonkrebs' und dessen Sanierung auseinandergesetzt. Mit dem Studium von Fachaufsätzen, durch Beratung von Baufachleuten und Zuzug von Spezialfirmen wurden wir fast zu Experten für die Betonsanierung. Mit der Erkenntnis, dass der Hauptfeind des Betons das Wasser mit den darin gelösten Schadstoffen ist, formulierten wir klare Sanierungsziele, nämlich

- Bausubstanzerhaltung, Statik
- Erhaltung der Architektur, insbesondere der Sichtbetonstruktur
- Verhinderung von Schmutzablagerungen samt deren Schadstoffe
- Verhinderung der Wasseraufnahme und dessen Eindringen in den Beton
- Gewährleistung der Atmungsfähigkeit und Dampfdurchlässigkeit von innen nach aussen
- Wetterhaut mit hoher Lebensdauer und Resistenz gegen Schadstoffe, UV-Strahlen, Hagel
- Die Wetterhaut soll technologisch so konzipiert sein, dass sie nach deren natürlichen Abnützung ohne besonderen Mehraufwand wieder durch eine neue aufgetragen werden kann.
- Sanierung in Etappen ohne sichtbare Uebergänge
- Restrisiko gering halten, z.B. Sanierung durch eine einzige Spezialfirma
- Kostenoptimum

Im Jahre 1985 haben wir begonnen, Spezialfirmen zur Offertstellung und Sanierung einzuladen. Namhafte und weniger bekannte Firmen kamen, sicher ein Dutzend; grösstenteils haben wir nach der Problemstellung bis zum heutigen Tag nichts mehr von ihnen gehört.

Schliesslich haben wir uns für eine initiative und innovative Firma aus Zürich entschieden. Referenzen und Referenzobjekte haben wir uns selbstverständlich an Ort und Stelle vorführen lassen.

Mitte 1986 wurde die erste Etappe in Angriff genommen. Bis jetzt sind die Fassaden an Pfarr- und Mesmerhaus sowie die Ostseite des Kreuzganges und der Kirche saniert. Die Kirchenverwaltung hat das Risiko auf Kritik nicht gescheut und zuerst die Eingangspartie zur Kir-

che saniert. Wir haben bisher nur lobende Worte gehört.

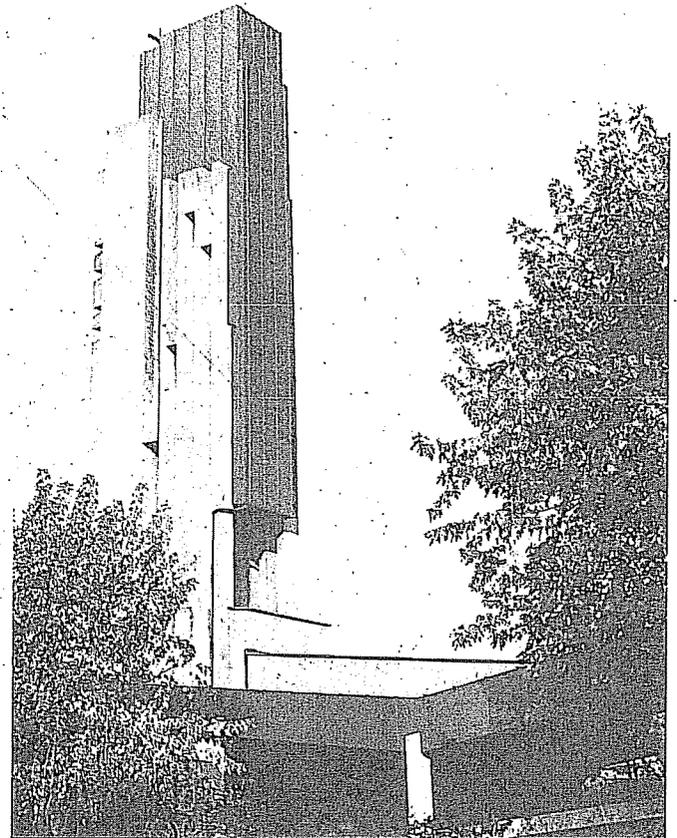


Foto Mosimann

Der Kern der Sanierung war natürlich die Ausführung. Mit Spezialgeräten wurden die zu sanierenden Bauteile mit einer Dampfhochdruckanlage gründlich gereinigt, wobei die Schadstellen freigelegt wurden. Ein elektrisches Spitzgerät entfernt lose Betonteile und reibt Armierungseisen blank, worauf ein spezielles bauchemisches Produkt die zu sanierenden Flächen durchtränkt. Dies ist ein Arbeitsvorgang, der sehr sorgfältig ausgeführt werden muss und zugleich allfällige Haarrisse schliessen soll. Ausbruchstellen werden mit einem Spezialmörtel, der wasser-, aber nicht dampfdicht ist, so verfüllt, dass Flickstellen nicht mehr zu erkennen sind. Für uns entscheidend ist, dass die Schalbrettstruktur mit viel Liebe zum Detail eingespachtelt wurde. Den Schluss macht die sogenannte Wetterbeschichtung.

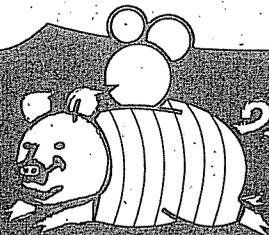
Die klare Zielsetzung der Betonsanierung war eine Herausforderung an alle Beteiligte aus drei Blickrichtungen. Zum ersten war da die technologische und technische Seite des Unternehmers, zum zweiten die Tatsache, dass es sich um eine Kirche handelt, die Jahrzehnte überdauern muss und schliesslich die Blickrichtung des Auftraggebers, die Kontrollierbarkeit der Zielerfüllung.

Alfred Bamert



besser isolieren Energie sparen

Pack s'Huus ii - spar Energie



Amt für Umweltschutz (AFU)
Linsebühlstrasse 91, 9001 St.Gallen
Telefon: 071 21 30 88



Baudepartement
des Kantons St.Gallen

Leni Schlegel, Rottenköchin beim Buchser Bahnmeister

Mitternacht. Der Lärm der Baumaschinen längs des Schienenstrangs ist verstummt. Unweit der Baustelle ein Unterkunftswagen. Sein Aeusseres: ziegelrot bemalt, unauffällig. Eine Wasserleitung und eine elektrische Stromleitung führen zum Wagen.

Hinter einem beleuchteten Fenster die Silhouette einer Frau mittleren Alters. Die Silhouette von Leni Schlegel, der Rottenköchin.

Im Inneren des Fahrzeugs angeregte Diskussion. Braungebrannte Männer sitzen an den Vierertischchen im Essraum, vor sich die dampfende Suppe. Die Gleismonteure, im Volksmund Gramper genannt, geniessen sichtlich die warme Mitternachtsmahlzeit.

Nebenan in der Küche hantiert Leni Schlegel, Köchin und Wirtin in einer Person. Es brodelt in der Pfanne. Die Gleismonteure sind Lenis einzige Kundschaft. Leni ist eine feinfühligte Gastgeberin. Sie weiss um die strenge Arbeit der Gleismonteure. Der Nachtdienst kann hart sein, manchmal sogar zermürend wirken, öfters leidet sie mit.

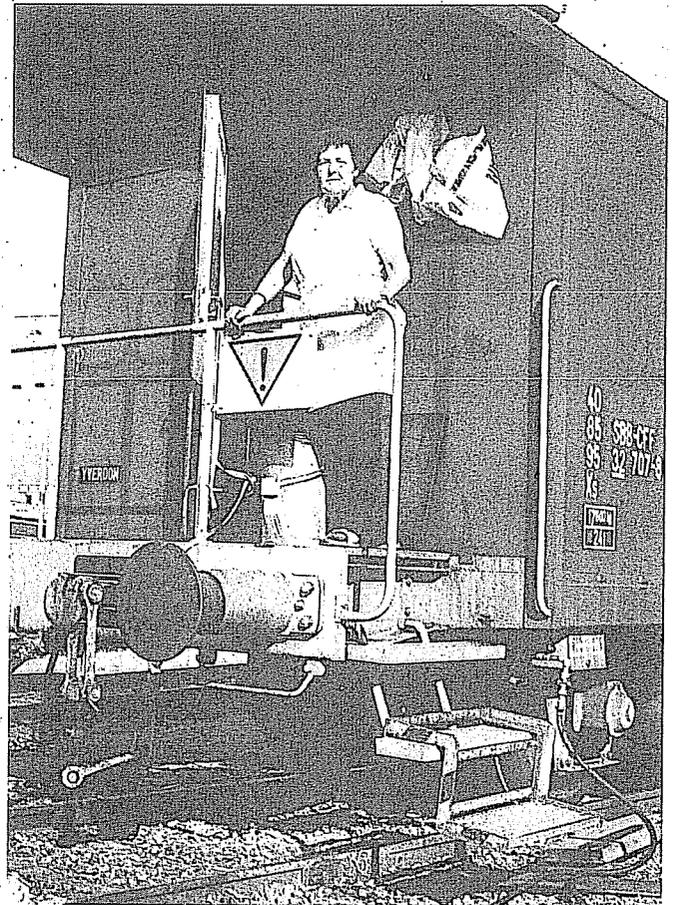
Auf Leni ist Verlass. Pünktlich wie die Uhr hält sie das Essen bereit. Leni ist Meisterin in ihrem Fach. Sie kocht bodenständig und abwechslungsreich.

Eine Menükarte auf den Tischchen sei nicht notwendig. Ihre Gäste - Spanier oder Schweizer - seien nicht verwöhnt. Was auf den Tisch komme, werde gegessen, meint die Rottenköchin schalkhaft.

Je nach Einsatzort zwischen Sargans und Altstätten wechselt die Küche auf Rädern ihren Standort. Jeweils in den Bahnhöfen, in deren Nähe die Männer vom Gleisbau arbeiten, stellt die Rotté die rollende Küche ab.

In ihrer Arbeitsküche fühlt sich Leni zu Hause. Sie findet die Chromstahlkücheneinrichtung super. Ein Kühlschrank ist vorhanden, Abstellflächen hat es genügend. Angenehm findet sie den Gasherd.

Auf dem Herd habe sie schon für vierundzwanzig Gleismonteure gekocht. Die Gasflammen lassen ein besonders feines Regulieren der Kochhitze zu.



Wie und was die Rottenköchin einkauft bleibt ihr überlassen. Sie erhält für das Kochen pro Mann und Mahlzeit fünf Franken. Leni weiss, was ihre Männer gerne haben, sie lässt sich Zeit zum Kochen.

Heute tischt sie Suppe, Kartoffelsalat und Schübli auf. Morgen serviert sie Geschnetzeltes nach Zürcher Art, Rösti oder Teigwaren und Salat.

Leni Schlegel ist Witwe.

Zusammen mit ihrem Gatten hatte sie in der Weite die Milchzentrale geführt. Der Tod ihres Lebensgefährten veränderte ihr Leben. Auf der Suche nach einer Betätigung fand sie Arbeit beim Bahnmeister in Buchs.

Seit zehn Jahren ist sie bei den SBB angestellt. Sie freut sich, für die Männer vom Gleisbau kochen zu dürfen.

Ihr Wunsch: Die Gleismonteure sollen sich bei ihr wohlfühlen und nach anstrengender Arbeit im Rottenwagen neue Kräfte sammeln können.

Gerold Mosimann

Grünabfuhr



Küchen- und Gartenabfälle gehören nicht in den Kehricht.....

denn dafür sind sie zu schade!

Geben Sie bitte keine organischen Küchen- und Gartenabfälle in die Kehrichtabfuhr!

Jeden Montag ab 06.00 Uhr, und zwar das ganze Jahr hindurch, sammelt die offizielle Grüntour die Grünabfälle. Auf dem Kompostplatz der Kehrichtverbrennungsanlage werden die Grünabfälle fachgerecht kompostiert. Der Kompost kann gratis bezogen werden.

Bereitstellen der Küchen- und Gartenabfälle:

- in Grün-Containern oder Behältern
- in grossen Schachteln oder Papiersäcken
- Sträucher und Aeste gebündelt, maximal 1,5 Meter lang

Wichtig!

Wir bitten Sie, Grünabfälle weder in zugebundenen noch offenen Plastiksäcken zur Abfuhr bereitzustellen. Plastiksäcke können nicht kompostiert werden, sie verrotten nicht.

Offene, mit Grüngut vollgestopfte Plastiksäcke lassen sich vielfach nur schlecht ausschütten. Aeste und Rosenschnitt bleiben im Plastik hängen.

Umweltschutzkommission

Werdenberger Idiotikon

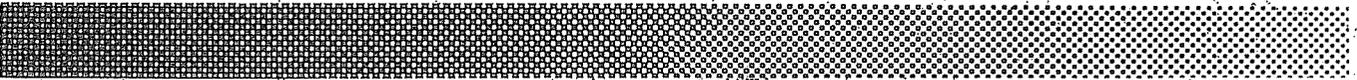
Brägel: (Die Silbe "Brä" wird gesprochen wie beim Nachnamen Bräker)
Brägel wird beinahe ausschliesslich in Verbindung mit Holunder verwendet. "Holder-Brägel" bedeutet Holunder-Brei.

chorbe: (gesprochen wie geschrieben) "chorba" hat eine doppelte Bedeutung. Einerseits wird darunter die Tätigkeit des Korbflechtens verstanden, andererseits bedeutet das Wort viel und genüsslich essen. Dabei ist es durchaus positiv besetzt: man stelle sich etwa einen hungrigen Jugendlichen vor, der frisches Brot verzehrt.

Anekdote

Vor geraumer Zeit soll in Buchs ein Haus unter etwas mysteriösen Umständen abgebrannt sein. Jedenfalls bestand die Vermutung, der Besitzer habe seine Hände mit im Spiel gehabt. Etwas später war in einem Restaurant, in Gegenwart des Hausbesitzers, der Hausbrand Gegenstand eines Gesprächs. In dessen Verlauf soll ein Spassvogel, der die Feinheiten der Sprache beherrschte, zum Besitzer gesagt haben: "Du häsch grad recht kaa, dass dir z' Huus verbrunne isch".





neues Rathaus

Buchstiftung

