

ABSTIMMUNG BASEL-STADT, 21. MAI 2017

## Ein Veloring für alle – und niemand verliert!

**F**ahren Sie mit Ihrem Velo mit gutem Gefühl über den Aeschenplatz, die Kreuzung beim Badischen Bahnhof oder um den Dorenbachkreisel? Wenn ja, dann gehören Sie zur Kategorie Alltagsprofi – gewohnt, im Velosattel mit anspruchsvollen Verkehrssituationen umzugehen. Nun stellen Sie sich bitte vor, Sie müssten zusammen mit Kindern, ihrer Grossmutter oder einem Freund aus dem Ausland über diese Plätze radeln. Keine schöne Vorstellung, oder? Genau hier setzt der Veloring Basel an.

### Eine sichere Route ringsherum

Mit dem Veloring entsteht eine durchgehend sichere und deutlich markierte Route rund um die Basler Innenstadt. Erstes ist entscheidend, weil schon eine einzige gefährliche Kreuzung (wie die oben aufgeführten) Leute von der Nutzung des Velos abhalten kann, so sicher befahrbar der Rest der Route auch sein mag. Wer auf dem Veloring zirkuliert, ist bei einmündenden Strassen vortrittsberechtigt, und Nebeneinanderfahren ist erlaubt. Selbstverständlich gilt dieses Vortrittsrecht nicht am Fussgängerstreifen und ebenso wenig gegenüber dem öffentlichen Verkehr und Hauptverkehrsstrassen mit viel Autoverkehr. Gezielte Massnahmen sorgen aber

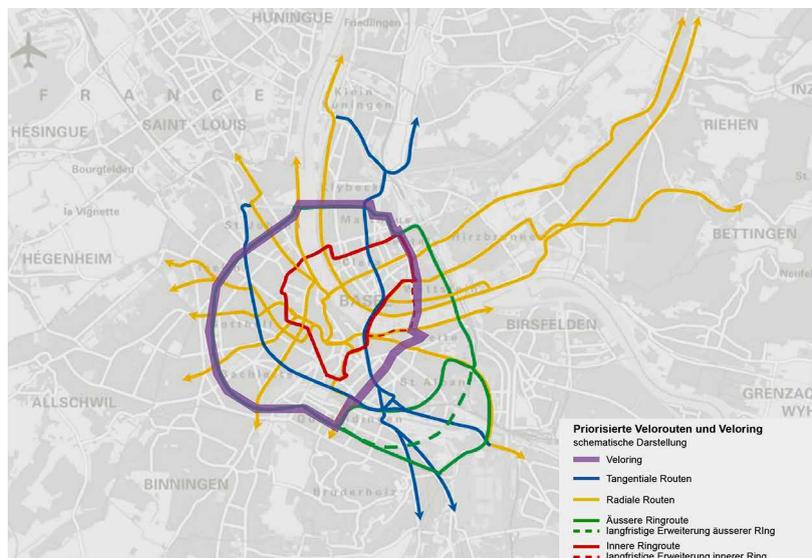
dafür, dass das Kreuzen solcher Achsen auch unsicheren oder gemühtlichen Velofahrenden keine Schweissausbrüche beschert.

### Nahtlos mit dem Netz verwoben

Der Veloring verbindet einige der wichtigsten Zielorte – Bahnhöfe, Universitätsgebäude, Arbeitsplatzgebiete, Parks – und fügt sich logisch und nahtlos ins städtische Veloroutennetz ein.

Mit einer Fussgänger- und Velobrücke über den Zoo hinweg (entlang der SNCF-Gleise, nicht über den Löwen, Erdmännchen und Bisons!) entsteht endlich eine sichere Verbindung zwischen Gundeli und Basel-West. Dafür wird ca. ein Drittel der fürs Gesamtprojekt nötigen 25 Millionen Franken eingesetzt.

Der Bund wird über das Agglomerationsprogramm einen weiteren Drittel beisteuern. Die restlichen Gelder sind für Markierungen und verschiedene bauliche Anpassungen vorgesehen. Zum Vergleich: Mit dem Geld für einen unsinnigen Gundeli-Tunnel könnte Basel 28 Veloringe bauen, und beim geplanten Rheintunnel unter der Osttangente verschlingen nur schon die Projektierungsarbeiten fast so viel Mittel wie der ganze Veloring. Die 1,4 Milliarden Franken für den Bau des Tunnels entsprechen den Kosten von 56 Veloringen.



Der Veloring Basel ergänzt das bestehende Velowegnetz und verbindet wichtige Ziele untereinander, durchgehend und sicher.

### Entlastung für die Strassen

Der Veloring nimmt niemandem etwas weg – auch wenn das Gegenteil behauptet wird. Falls stellenweise überhaupt Parkplätze aufgehoben werden müssen, dann aus Sicherheitsgründen und damit zum Wohl aller Baslerinnen und Basler. Zu 90 Prozent verläuft die Route auf untergeordneten Strassen oder schon

bestehenden Velowegen. Bringt der Veloring erwartungsgemäss wieder mehr Menschen dazu, in den Velosattel zu steigen, wird auf Basels Strassen sogar Platz frei. Wo Platz ist für drei Autoverkehr-Ringe, hat es mehr als genug Platz für einen Veloring.

Florian Mathys, Vizepräsident VCS beider Basel, Initiativkomitee Veloring

### Willkommen im Personenkomitee

Am 21. Mai 2017 stimmen wir an der Urne über den Veloring ab. Mit Ihrer Unterstützung fahren auf der neuen, durchgehenden Route rund um die Innenstadt ab 2022 Familien mit Kindern, begeisterte Velotouristinnen aus aller Welt, Ältere und Jüngere, kurz: alle, die nicht möglichst schnell, sondern möglichst sicher und gemütlich von A nach B radeln wollen. Werben Sie heute schon im Familien- und Freundeskreis für ein Ja! Und werden Sie Mitglied im Personenkomitee für den Veloring Basel:

[www.veloring.ch](http://www.veloring.ch)

### Die VCS-Sektionen

**AG:** [www.vcs-ag.ch](http://www.vcs-ag.ch)  
Tel. 062 823 57 52

**BE:** [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tel. 031 318 54 44

**BL/BS:** [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch)  
Tel. 061 311 11 77

**FR:** [www.vcs-fr.ch](http://www.vcs-fr.ch)  
Tel. 026 422 29 74

**GL:** [www.vcs-gl.ch](http://www.vcs-gl.ch)  
Tel. 055 640 34 21

**GR:** [www.vcs-gr.ch](http://www.vcs-gr.ch)  
Tel. 081 250 67 22

**LU:** [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch)  
Tel. 041 420 34 44

**OW/NW:** [www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch)  
Tel. 079 836 60 11

**SG/AI/AR:** [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)  
Tel. 071 222 26 32

**SH:** [www.vcs-sh.ch](http://www.vcs-sh.ch)  
Tel. 052 672 28 19

**SO:** [www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch)  
Tel. 079 884 62 06

**SZ:** [www.vcs-sz.ch](http://www.vcs-sz.ch)  
Tel. 041 202 14 04

**TG:** [www.vcs-tg.ch](http://www.vcs-tg.ch)  
Tel. 052 740 28 27

**UR:** [www.vcs-ur.ch](http://www.vcs-ur.ch)  
Tel. 041 871 10 16

**VS:** [www.vcs-vs.ch](http://www.vcs-vs.ch)  
Tel. 027 927 14 33

**ZG:** [www.vcs-zg.ch](http://www.vcs-zg.ch)  
Tel. 041 780 88 38

**ZH:** [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)  
Tel. 044 291 33 00

**FL – VCL:** [www.vcl.li](http://www.vcl.li)  
Tel. 00423 232 54 53

[www.verkehrsclub.ch/sektionen](http://www.verkehrsclub.ch/sektionen)

ABSTIMMUNG KANTON BERN, 21. MAI 2017

## Nach der Referendums- nun die Abstimmungshürde!

Kurz und intensiv war die Sammelzeit, doch Ende Januar konnte das Komitee «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau!» 11 213 beglaubigte Unterschriften bei der Staatskanzlei Bern einreichen. Am 21. Mai 2017 können die Stimmberechtigten des Kantons Bern das Projekt stoppen.

In der Septembersession 2016 beschloss der Grosse Rat, zur Erhöhung der Verkehrskapazität in Aarwangen eine Umfahrungsstrasse zu bauen. Aus finanz- und umweltpolitischen Gründen ergriff ein breit abgestütztes Komitee unter der Leitung des VCS Bern dagegen das Referendum. Vier Argumente stehen im Vordergrund:

- Die Finanzierung des Strassenbaus ist mehr als unsicher. Ein solches Risiko darf der Kanton Bern mit seinen chronischen Finanznöten nicht eingehen.

- Die vorgesehene Umfahrung führt zum Verlust von wertvollem Kulturland und durchquert ein wichtiges Naherholungsgebiet, das national als Smaragdgebiet zertifiziert wurde.

- Die gewählte Variante führt zu mehr Verkehr und verlagert die bestehenden Probleme in die umliegenden Gemeinden.

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/-innen, eines der zentralen Projektziele, lässt sich mit einer umfassenden Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aarwangen deutlich günstiger und in kürzerer Zeit verbessern.

Die grosse Zahl von Unterschriften, gerade auch aus der Region, ist ein gutes Omen, aber verhindert ist diese Luxusstrasse damit natürlich noch lange nicht. Es ist nun Zeit für eine engagierte Kampagne im ganzen Kanton, um die Bevölkerung insbesondere über die massiven finanziellen und umweltpolitischen Folgen zu informieren, die der Bau der



Strasse nach sich ziehen würde.

Bei der Durchführung der Kampagne sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen. Helfen Sie uns, die Abstimmungszeitung in ausgewählte Briefkästen zu verteilen, und liken Sie unbedingt die Facebook-Seite «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau!». Möchten Sie Leserbriefe

verfassen oder die Kampagne lieber finanziell unterstützen? Dann melden Sie sich direkt bei uns, via [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch) oder Tel. 031 318 54 44. Herzlichen Dank!

Lisia Bürgi

Für weitere Informationen:  
[www.luxusstrasse-nein.ch](http://www.luxusstrasse-nein.ch)

SOLOTHURN

## Olten baut an seiner Zukunft – wir gestalten mit

Olten ist derzeit ein spannendes Terrain für den VCS. Zum einen zielen wir mit dem Projekt «Sälipark 2020» auf Verkehrsberuhigung im Bifangquartier ab. Grundsätzlich ist es ja positiv, wenn Einkaufszentren wie der Sälipark, der ausgebaut werden soll, dort stehen, wo viele Leute wohnen. Deshalb befürwortet der VCS das Projekt, erhebt aber gleichzeitig auch Einsprache: Er stellt sich gegen die vorgesehene Verkehrserschlies-

sung und die Zerstückelung der geplanten Begegnungszone.

Generell fordert der VCS die vollständige Erschliessung der Parkierungsanlage von Süden her. Nur so wird das Einkaufszentrum via Sälikreisel in alle Richtungen ans übergeordnete Strassennetz angebunden und die Schul- und Wohnzone im Bifangquartier entlastet. Nun heisst es die weitere Entwicklung abwarten; der VCS ist einer von 40 Einsprechern, die Nachbesserungen fordern. Der

Ball liegt jetzt beim Stadtrat.

### Eine rundum gefreute Sache

Der zweite Hotspot ist der Bahnhofplatz. Bis 2023 soll er komplett neu gestaltet werden. Die allererste Information über den Stand der Planung fand im April 2011 statt. Am 19. Dezember 2016 wurden die Verbände nun über das Betriebs- und Gestaltungskonzept orientiert.

Vor sechs Jahren prangerten wir vor allem die ungenügende

Berücksichtigung des Langsamverkehrs an und machten entsprechende Vorschläge. Umso erfreuter stellen wir heute fest, wie positiv sich das Projekt seither entwickelt hat. Das aktuelle Konzept für diese Verkehrsdreh-scheibe überzeugt, alle Nutzergruppen werden angemessen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung ist für die Zeit nach den Sommerferien geplant.

Christoph Bleuler, Vorstandsmitglied



Solothurn

## Einladung zur Mitgliederversammlung

**Mittwoch, 15. März 2017**, im Besucherpavillon des Hybridwerks der Regio Energie Solothurn, Allmendweg 17, Zuchwil (Bushaltestelle Aarmatt)

### Vorprogramm:

#### Besichtigung des Hybridwerks

■ ab 18.00 Uhr Eintreffen im Besucherpavillon

#### ■ 18.15 Start zum Rundgang

Das Hybridwerk ist eine europaweit einzigartige Anlage zur Energiegewinnung. Sie erlaubt es, verschiedene Energieformen in

andere umzuwandeln: Strom in Gas, Gas in Strom, Strom und Gas in Wärme. Als Teil des Leuchtturmprogramms des Bundesamts für Energie leistet es einen Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie 2050: Es werden Techniken erprobt, die für den Umstieg von der Atom- auf erneuerbare Energien wegweisend sein können. Eine der grossen Herausforderungen besteht darin, die im Sommer im Überfluss vorhandene Energie der Sonne so zu spei-



Besichtigen Sie mit uns das Hybridwerk der Regio Energie Solothurn in Zuchwil!

chern, dass sie auch den Bedarf im Winter deckt.

[www.hybridwerk.ch](http://www.hybridwerk.ch)

#### ■ 20.00 Uhr Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn im Besucherpavillon

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2016, Jahresbericht des Co-Präsidiiums, Kassen- und Revisionsbericht, Wahlen, Jahresprogramm 2017, Verschiedenes

#### ■ 21.00 Uhr Apéro

Wir bitten Sie um Anmeldung (Adresse s.u.), damit wir die Füh-

rung im Werk und den Apéro planen können.

Protokoll, Jahresbericht und Jahresrechnung liegen an der MV auf und können vorab bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge können bis Mittwoch, 1. März 2017, eingereicht werden:

[info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch) oder VCS-SO, Postfach 804, 4501 Solothurn

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Der Vorstand

## Einkaufen ohne Heimschleppen

**In Solothurn und Zuchwil kann man sich Einkäufe per Velohauslieferdienst heimbringen lassen. Was der Umwelt dient, hilft gleichzeitig Benachteiligten beim Einstieg in den Arbeitsmarkt.**

Buchstäblich unbeschwert einkaufen, weil man die Ware umgehend vor die Haustür geliefert bekommt: Das ist dank dem Hauslieferdienst Collectors seit Sommer 2016 in Solothurn und Zuchwil möglich. Pro 20 Kilo kostet der Service Fr. 4.50; wer ihn regelmässig nutzt, erwirbt am besten ein Jahresabonnement. Aktuell nehmen zwei Dutzend Geschäfte teil, darunter

grosse wie Migros, Coop, Denner und Manor.

### Gekauft – gebracht – entsorgt

Doch es kommt noch besser, denn die Dienstleistung funktioniert auch in umgekehrter Richtung: Collectors holt Recycling-Güter wie Pet, Glas, Alu oder Batterien ab und führt sie der sachgerechten Entsorgung zu. Wichtig ist neben dem Um-

weltschutzeffekt auch der sozialpolitische Aspekt: durch die Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten, welche die Integration in den Arbeitsmarkt fördern. Bis Ende 2016 war der Betrieb mit zwei Kurieren und zwei Mitarbeitern für die Disposition in einer Versuchsphase.

«Wir sind auf sehr gutem Kurs. Die Lieferungen nehmen stetig zu, und es macht Freude zu sehen, wie zufrieden Kunden und Geschäfte mit dem Service sind», sagt Geschäftsleiter Philipp Keel. Die Auswertung der Versuchsphase habe gezeigt, dass Collectors noch mehr Mittel in die Wer-

bung investieren müsse. Doch die definitive Betriebsaufnahme sei beschlossene Sache. In einer nächsten Phase soll das Angebot auf weitere Gemeinden rund um Solothurn ausgedehnt werden.

Hinter dem Projekt steht der Verein Collective, dem Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik, den Energiestädten Zuchwil und Solothurn, den Sozialdiensten und der 2000-Watt-Region Solothurn angehören. Der VCS Solothurn leistet einen Sponsoring-Beitrag.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

[www.collectors-so.ch](http://www.collectors-so.ch)

## Velobörsen



### ■ Samstag, 25. März, bei der Gewerbeschule in Solothurn

Annahme: 8–11 Uhr, Verkauf: 9–13 Uhr. Bitte Ausweis mitnehmen (ID, Pass, Fahrausweis). Es werden nur gebrauchte Velos aus der Region (Umkreis von 15 km) und max. 5 Velos pro Person angenommen. Händler aus der Region sind nur ausnahmsweise, nach vorhergehender Ab-

sprache mit dem Veranstalter, zugelassen. Händler ohne Berechtigung werden abgewiesen. Verkaufsfomulare vorbestellen bei: [regula.aepfi@sunrise.ch](mailto:regula.aepfi@sunrise.ch)

### ■ Samstag, 22. April, auf dem Marktplatz in Grenchen

Annahme: 8.15–11 Uhr, Verkauf: 9.15–13 Uhr. Seit über 20 Jahren organisiert und durchgeführt von der VCS-RG Grenchen.

### ■ Samstag, 29. April, auf der Alten Brücke in Olten

Annahme: 8–12 Uhr, Verkauf: 8.30–16 Uhr. Nur gebrauchte Velos aus der Region! Elektrovelos ausgeschlossen. Händler grundsätzlich nicht zugelassen (lokale Händler nur auf vorgängigen Antrag an [info@igveloolten.ch](mailto:info@igveloolten.ch)), unangemeldet anwesende werden abgewiesen.



## Die Autobahn ins Wohnquartier

Stadt- und Kantonsregierung wollen trotz eklatanter Mängel an ihrem Megaprojekt Rosengartentunnel festhalten und diesem per Gesetz zum Durchbruch verhelfen. Eine Verkehrsentslastung für die Wohnquartiere und die Stadt ist nicht geplant, die neue Tramlinie dient als Alibi.

Zurück zur Verkehrsplanung der 70er-Jahre – mit einer vierspurigen Hochleistungsstrasse ins Herz der Stadt Zürich hinein, ohne jede Rücksicht auf Bevölkerung, Kosten und Stadtbild: Für 800 Millionen Franken soll ein Strassenzug von knapp 800 m Länge vom Autoverkehr «entlastet» werden – eine Million pro Laufmeter Rosengartenstrasse. Dazu müssen Häuser abgerissen werden, denn die Tunnelein- und -ausfahrten liegen mitten in einem Wohnquartier. Die dort Ansässigen leiden weiterhin unter mindestens 56000 Autofahrten pro Tag.

**Die Verkehrslawine rollt weiter**  
Dabei ist Zürich bekanntlich lufthygienisches Sanierungsgebiet, und über ein Drittel der Stadtbevölkerung lebt an Strassen mit Lärmbelastungen jenseits der erlaubten Grenzwerte. Besonders belastet bleiben die

Menschen in den Stadtkreisen 3, 4, 5, 6 und 10, die trotz dem Rosengartentunnel nach wie vor eine permanente Verkehrslawine zu erdulden hätten.

Bei dieser Ausgangslage ist klar, dass dem geplanten Tram nur Alibifunktion zukommt – als grünes Mäntelchen, das die rein strassenseitige Planung besser aussehen lässt. Schafft man nämlich ein neues Tramangebot, müsste sich doch durch den Umsteigeeffekt der Autoverkehr massiv reduzieren lassen. Genau dies ist aber bewusst nicht geplant.

**Neben den Bedürfnissen vorbei**  
Unberücksichtigt bleibt bei diesem planerischen Machwerk, dass Zürich West und Zürich Nord, Limmattal und Glattal heute schon perfekt durch die S-Bahn miteinander verbunden sind. Wenn zusätzliche Kapazitätsbedürfnisse bestehen,

dann nicht mehr im Zentrum der Stadt, sondern in der Peripherie, in den neuen Entwicklungsgebieten in Affoltern, Altstetten/Letzi Hirzenbach/Stettbach und Manegg. Für Autofahrten, die trotz gut ausgebautem öffentlichem Verkehr nicht zu ersetzen sind, stehen ab 2025 die ausgebaute Nordumfahrung und die bestehende Westumfahrung zur Verfügung. Ebenfalls ausser Acht lassen Stadt- und Kantonsregierung den verbindlichen Beschluss der Stadt Zürich, innert zehn Jahren den Autoverkehrsanteil um einen Drittel zu reduzieren.

**Viel schneller dank Tempo 30**  
Wer die Belastung durch den Autoverkehr am Rosengarten lindern will, sollte nicht nochmals 15 Jahre warten. Die Realisierung der vom Gemeinderat schon beschlossenen Fussgängerstreifen und die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung, mittels Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h, würden die Lage der Quartierbevölkerung umgehend spürbar verbessern.

Markus Knauss/Gabi Petri

Aargau



## MV 2017 der VCS-Sektion Aargau zur Aargauer Velopolitik

Wir laden Sie herzlich zur Mitgliederversammlung des VCS Aargau ein:

**Donnerstag, 6. April 2017**, im Odeon (Bahnhofplatz 11) in Brugg.

Nach dem statutarischen Teil um 18.30 Uhr wird im öffentlichen Teil, ab 19.30 Uhr, die Velopolitik des Kantons Aargau im Zentrum stehen. Bei Redaktionsschluss dieses Magazins standen leider noch nicht alle Details fest.

Für diese Informationen verweisen wir auf die Homepage des VCS Aargau ([www.vcs-ag.ch](http://www.vcs-ag.ch)), und wir werden unsere Mitglieder auch per Newsletter mit genaueren Informationen zur Veranstaltung einladen.

Die Unterlagen zur ordentlichen MV, wie die Jahresrechnung und der Jahresbericht, sind auf der Homepage des VCS Aargau einzusehen (ab Anfang März).

Quellenangabe: Visualisierung VCS Zürich



Die Regierung kann doch nicht behaupten, die Stadt werde entlastet, wenn das Projekt den Strassenraum beim Tunnel auf sieben Spuren ausweitet und dafür Häuser (u.a. das auf der Visualisierung rot eingerahmte Gebäude) abgerissen werden – dies mitten im Wohnquartier. So werden keine Probleme gelöst, sondern Probleme nur verschoben, für eine Milliarde Franken!



Bern

## Einladung zur MV in Langenthal

Am Dienstag, 9. Mai 2017, hält die VCS-Sektion Bern ihre diesjährige Mitgliederversammlung ab, aus aktuellem Anlass in Langenthal (Angabe der Lokalität im VCS-Magazin 2/17). Anschliessend an den statutarischen Teil laden wir ein zu einem öffentlichen Podiumsgespräch zur kantonalen Abstimmung vom 21. Mai über das Referendum «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau».

### ■ 19.00 Uhr: Statutarischer Teil Traktanden:

1. Begrüssung; 2. Protokoll der Mitgliederversammlung 2016;

3. Jahresbericht 2016; 4. Rechnung 2016 (Revisorenbericht und Entlastung des Vorstandes); 5. Wahlen; 6. Schwerpunkte und Budget 2017; 7. Anträge der Mitglieder; 8. Verschiedenes

### ■ 20.00 Uhr: Podium zum Referendum «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau»

Anträge richten Sie bitte bis am 24. April 2017 schriftlich an [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch), alles Weitere entnehmen Sie bitte dem VCS-Magazin Nr. 2 vom 27.4., der Website [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch) oder dem Newsletter der VCS-Sektion Bern.

## REGIONALGRUPPE BIEL

### Schöne Pläne – doch was davon wird wahr?

In den Städten Nidau und Biel ist die städtebauliche Begleitplanung für den Westast der A5 zur Mitwirkung durch die Bevölkerung aufgelegt worden. Die Mitwirkung erfolgt also, bevor das Westast-Ausführungsprojekt überhaupt publik ist. Dement-

sprechend hat man noch keine Kenntnis davon, wie das Autobahnstück, falls es wirklich gebaut werden sollte, im Detail aussieht.

Aus diesem Grund hat sich der Vorstand der VCS-Regionalgruppe Biel eingehend überlegt, ob er sich zu diesem Zeitpunkt

## Die Solothurn-Moutier-Bahn bleibt!

**Hoch erfreuliche Botschaft aus Bern: Das Bundesamt für Verkehr BAV hat entschieden, den Weissensteintunnel zu sanieren und damit die Solothurn-Moutier-Bahn SMB zu erhalten.**

Am 4. Dezember 2014 reichte der VCS die Petition «Hände weg von der Solothurn-Moutier-Bahn!» beim Bund ein. Die über 17'000 Unterschriften und die Arbeit des Pro-Weissensteintunnel-Komitees zeigten Wirkung: Die Kantone Solothurn und Bern sprachen sich klar gegen die Stilllegung der Bahnlinie aus, Solothurner Nationalräte setzten sich im Parlament ein, und nun, Mitte Februar, hat der Bund eingelenkt. Die SMB ist unverzichtbar für die Arbeitswege vieler Pendlerinnen und Pendler und den Transport von Schülerinnen und Schülern, sie entlastet die Strasse (Klus bei Balsthal!) und erspart Umwege und Stauzeiten.

Jetzt sind die Standortkantonen gefordert! Der VCS erwartet, dass sie für ein attraktives Angebot sorgen. Die Fahrzeiten der Busse im Thal müssen besser auf den Bahnverkehr abgestimmt und die Weissenstein-Seilbahn in den Tarifverbund einbezogen werden. Das Potenzial der Bahnlinie als Zubringer zum TGV Belfort-Montbéliard ist ernsthaft zu prüfen. Und die Bevölkerung ist eingeladen, die SMB zu nutzen, für den Arbeitsweg wie für die Reise auf den Berg.

Die VCS-Sektionen Bern, Solothurn, beider Basel und Jura danken dem Experten Daniel Cattin und allen, die unsere Petition unterstützt haben!

überhaupt äussern soll. In seinen Augen ist die gewählte Reihenfolge falsch; die städtebauliche Begleitplanung sollte auf einem genehmigten Ausführungsprojekt basieren.

### Abspecken ist angesagt

Schöne Bilder, angedachte Bauungen: Mit den aufgelegten Plänen wird versucht, die Bevölkerung für diesen A5-Fortsatz einzunehmen und dem weiteren Erstarken des Komitees «Westast – so nicht» entgegenzuwirken. Die Umsetzung der präsentierten Ideen und Projekte ist aber alles andere als gesichert. Sie hängt komplett vom Willen und den Finanzen der öffentlichen Hand und möglicher Investoren ab – und ist dadurch noch unverbindlicher als die vorgesehenen, aber noch nicht mal geplanten

flankierenden Massnahmen zu den Autobahn-Teilstücken.

Der VCS folgt ganz und gar der Linie des Komitees «Westast – so nicht» und fordert den Verzicht auf die beiden stadunverträglichen Anschlüsse «Bienne Centre» und «Seevorstadt» sowie eine Redimensionierung von vier auf zwei Spuren. Der Westast soll eine Autobahn 3. Klasse sein, wie es dereinst auch die Fortsetzung der A5 am linken Bielerseeufer Richtung Neuenburg sein wird.

Mario Nobs, Geschäftsleiter RG Biel

Unsere nächsten (für Mitglieder öffentlichen!) Vorstandssitzungen finden statt am: Mittwoch, 2. Mai, und Mittwoch, 21. Juni 2017, 18.00 Uhr an der Aarbergstrasse 91 («Störchuchi») in Biel.





## U-Abo-Initiative: Ziel erreicht

**Der Klimawandel erfordert eine Verkehrswende und entsprechendes Bewusstsein. Ermutigende Zeichen dazu kommen aus dem Baselbiet, wo geplante Sparexperimente beim öffentlichen Verkehr breite Abwehrfronten ausgelöst haben.**

Der Klimawandel findet statt, hier und jetzt. Wir wissen, dass sich die Welt grundlegend verändern wird, wenn wir weiterhin verschwenderisch fossile Brennstoffe nutzen. Es liegt auf der Hand, dass als Antwort auf den Klimawandel öffentliche Gelder investiert werden müssen, um das Schlimmste abzuwenden. Ein Grossteil davon muss in ambitionierte Projekte zur Emissionssenkung fliessen, beispielsweise in den Ausbau des ÖV-Netztes.

Überall aber prallt die Tatsache der Klimaerwärmung auf die Scheinlogik der Sparwut. Seit rund 30 Jahren wird immer weniger in den öffentlichen Sektor investiert – gerade auch im Kanton Basel-Landschaft. Die Förderung des Wirtschaftswachstums und ein ausgeglichener Staatshaushalt dienen als Rechtfertigung für kollektive Opfer in den Bereichen ÖV, Bildung, Gesundheit und Umweltschutz. Ich meine, wir dürfen nicht länger zulassen, dass die Preise im öffentlichen Verkehr steigen, während gleichzeitig der Service schlechter und das Autofahren billiger wird.

### Im Nu über 4000 Unterschriften

Im Juli 2015 wurde die Absicht der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion publik, die Subventionen an das Umweltschutzabonnement (U-Abo) zu streichen, um jährlich 15,4 Mio.

Franken einzusparen. Damit war die Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte ernsthaft gefährdet. Das Ziel der U-Abo-Einführung vor über 30 Jahren war, möglichst viele Menschen zur Nutzung von Zug, Bus und Tram zu motivieren. Das ist zweifellos gelungen. Der Anteil von Abo-Besitzerinnen und -Besitzern am Fahrgastaufkommen ist im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) höher als in allen anderen Tarif- oder Verkehrsverbänden der Schweiz. Neben der Einheitszone ist der vernünftige Preis der wichtigste Erfolgsfaktor.

So lancierten im August 2015 die Grünen BL, die SP BL, das junge grüne Bündnis nordwest (jgb), die JUSO BL, Pro Natura Baselland und der VCS beider Basel eine gemeinsame Volksinitiative, mit der die Beitragspflicht des Kantons an TNW-Abonnemente im Gesetz verankert werden sollte. In nur einem Monat kamen über 4000 Unterschriften zusammen. Dieser Druck seitens der Bevölkerung brachte die Regierung dazu, im Januar 2017 diese unsinnige Sparübung abzublenden. Die Initiative konnte zurückgezogen werden.

### Wachsende Hoffnung für die S9

Das zweite aktuelle Beispiel für den Widerstand gegen die Abbaupläne beim öffentlichen Verkehr ist das «Baselbieter Komitee

für den ÖV in den Randregionen». Einmal mehr möchte der Regierungsrat den Betrieb der S9 – das Läuferfingerli – einstellen. Doch auch dieses kurzsichtige Vorhaben scheint zum Scheitern verurteilt. Dem immerzu noch wachsenden Komitee gehören inzwischen Landräte aller Parteien an. Deshalb wächst auch die Hoffnung, dass der Landrat mehrheitlich für den Erhalt des Läuferfingerli stimmen wird.

Die Anzeichen mehren sich also, dass die Bevölkerung das Opfern von kollektiven Errungenschaften auf Kosten von

Mensch und Umwelt nicht zulassen wird. Doch damit die Mobilität umwelt- und klimaverträglich wird, braucht es nicht bloss den Erhalt des heutigen Angebots. Wir brauchen bessere ÖV-Verbindungen statt neuer Strassen, verdichtete Siedlungen mit kurzen Wegen zur Arbeit und zu Einkaufsmöglichkeiten, sichere und direktere Wegnetze für den Fuss- und den Veloverkehr sowie eine CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe, kurz: eine nachhaltige Verkehrswende.

Anna Ott, Vorstandsmitglied

Basel-Stadt/Baselland



### Das Läuferfingerli braucht Support

Werden auch Sie Mitglied des Komitees zum Erhalt des Läuferfingerli: entweder direkt über [www.proS9.ch](http://www.proS9.ch) oder indem Sie uns anrufen: 061 311 11 77 oder 076 584 11 77.

## Die Velobörse mit Kultstatus

Als VCS-Mitglied (Ausweis mitbringen!) sind Sie wiederum VIP am Velomärt Basel, mit exklusivem Zutritt schon um 9 Uhr. Wer noch nicht Mitglied ist, kann es online oder auch vor Ort noch werden, flüstern Sie es weiter ([www.verkehrsclub.ch/mitgliedervorteile/mitglied-werden](http://www.verkehrsclub.ch/mitgliedervorteile/mitglied-werden)).

**Helferinnen und Helfer** (keine Vorkenntnisse nötig!) suchen wir für den Freitagabend, 21. April, und den ganzen Samstag, 22. April 2017. Vielen Dank!

Unser fröhliches Team freut sich auf Ihre/Deine Nachricht: [simon.trinkler@gmail.com](mailto:simon.trinkler@gmail.com) oder 076 584 11 77.

### Vorankündigung: Mitgliederversammlung 2017

Montag, 22. Mai 2017, 18.15 Uhr, Markthalle Basel. Einladung und Details folgen per Post und demnächst auf [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch).



## Graubünden

An seiner Retraite im vergangenen Herbst hat der Vorstand des VCS Graubünden sich mit Matthias Müller, Leiter Public Affairs in der VCS-Zentrale in Bern, über die heutigen Möglichkeiten von professioneller Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im VCS ausgetauscht

und zudem zwei Schwerpunkte für seine Arbeit im Jahr 2017 festgelegt. Das Wichtigste dazu hier im Überblick.

### ■ 1. Nein zur Kandidatur für Olympische Winterspiele 2026:

Stefan Grass übernahm die Koordination der kantonalen Abstimmungskampagne, und mit Jürg

Looser als Kassier war ein zweites Vorstandsmitglied in die Arbeit eingebunden, zu deren Finanzierung der VCS Graubünden Fr. 15 000.– beitrug. Die Bündner und die schweizerischen Umweltorganisationen sowie die SP Graubünden unterstützten das Komitee Olympiakritisches Graubünden mit insgesamt Fr. 70 000.–, zuzüglich privater Spenden von Fr. 35 000.– ergab sich ein Budget von Fr. 105 000.– für die NEIN-Kampagne.

Mehr dazu unter: [www.olympia-nein.ch](http://www.olympia-nein.ch)

■ 2. Unterstützung der Energiestrategie ES2050: Keine neuen Atomkraftwerke, mehr erneuerbare Energien, weniger Energieverbrauch: Das sind die Pfeiler der ES2050. Das Parlament hat das erste Massnahmenpaket dazu bereinigt. Erneuerbare Energien sollen demnach so gefördert werden, dass mit ihnen bis in 20 Jahren viermal mehr Strom produziert wird als heute. Neben Biomasse, Sonnen- und Windenergie sollen auch grosse Wasserkraftwerke subventioniert



Andreas Thöny, Stefan Grass, Arne Hegland, Jürg Looser, Matthias Müller und Forti Anhorn (v.l.n.r.) besprachen an der Vorstandsretraite 2016 in erster Linie die Kampagne gegen die Bündner Olympiakandidatur.

werden. Insgesamt soll der Energieverbrauch zurückgehen. Am 21. Mai 2017 kommt die ES2050 vors Volk. Der VCS Schweiz unterstützt sie in der Umweltallianz und in der Klimaallianz. Der VCS Graubünden wird die kantonale Abstimmungskampagne, die unter Federführung des WWF steht, mit Fr. 1000.– unterstützen.

Stefan Grass

### Klares Nein zur Olympia-Zwängerei

Mit satten 60 Prozent, also noch viel deutlicher als bei der Volksabstimmung zum gleichen Thema 2013, hat das Bündner Volk am 12. Februar eine Kandidatur des Kantons Graubünden für die Ausrichtung Olympischer Winterspiele abgelehnt. «Es ist ein Bekenntnis zur ökonomischen, sozialen und ökologischen Vernunft», kommentierte Stefan Grass, Leiter des gegnerischen Komitees, das Ergebnis. Das Komitee wertet es als Zeichen dafür, dass die Bündnerinnen und Bündner die Landschaft als Kapital erhalten und die Unterstützung von Breitensport, Ganzjahrestourismus, Bildung und Kultur nicht aufs Spiel setzen wollen.

Trotz der IOC-Agenda 2020 sei die Ausgangslage immer noch dieselbe: Die Schweiz müsste «noch immer gigantische Spiele mit hohen Kosten für Bund, Kanton und Host City organisieren». Mit Knebelverträgen zwingt das IOC die Organisatoren von Olympischen Spielen nach wie vor, unkalkulierbare Risiken mit finanziellen Garantien in Milliardenhöhe auf sich zu nehmen.

Die Diskussion über Sinn und Unsinn von Winterspielen in der Schweiz geht mit der Kandidatur «Sion 2026», die nun konkurrenzlos im Raum steht, nahtlos weiter.

Die Redaktion



## Thurgau

Nachdem unsere Einsprache von den Gemeinden Wigoltingen und Müllheim abgelehnt wurde, hat die VCS-Sektion Thurgau gegen das Projekt «Fashion Outlet Edelreich» in Hasli Rekurs beim Baudepartement des Kantons eingereicht.

Es widerspricht der Vernunft

und allen raumplanerischen Prinzipien, ein Einkaufszentrum mit 90 bis 120 Geschäften, 30 000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche und 750 Gastro-Sitzplätzen fernab einer grösseren Ortschaft auf die grüne Wiese zu bauen (unser Bild). Da es zu Fuss, mit dem Velo

und dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar wäre, würden mehr als 90 Prozent der Beschäftigten und der Kundschaft mit dem Auto anreisen. An Wochenenden könnten bis zu 15 000 Leute das Outlet-Center besuchen, was zu Staus und Unfallgefahr auf den betroffenen Gemeindestrassen führen würde.

Zudem besteht ein erhebliches Risiko, dass das Ganze zu einer Investitionsruine verkommen könnte, da die Schweiz bereits

jetzt die grösste Outlet-Dichte Europas hat und der Online-Kauf auf Kosten des Detailhandels noch immer zunimmt. Auch wäre trotz zusätzlicher Massnahmen die Hochwassergefahr durch die Thur und den Kemmenbach nicht endgültig gebannt.

Peter Wildberger

### Velobörse in Kreuzlingen

Samstag, 1. April 2017, im Park Haus Sallmann, Hauptstrasse 74  
Annahme: 9 – 11 Uhr; Verkauf: 12 – 13.30 Uhr



## Einladung zur Generalversammlung

■ **Donnerstag 16. März 2017, 18.35 Uhr, Rest. Linde, Schaan**

Impulsreferat von Andreas Pichler, Geschäftsführer von CIPRA International, zum Thema «Zukunftsfähige Mobilität in den Alpen – vom Reden zum Tun». Die offizielle Einladung zur GV erfolgt per Post.

**Interessiert an Mobilitätsfragen?** Gewillt, die Verkehrspolitik zu beeinflussen, statt nur die Faust im Sack zu machen? An der GV wird jeweils der Vorstand des VCL gewählt. Er kann Verstärkung immer brauchen, engagierte Frauen und Männer sind herzlich willkommen. Georg Sele erteilt dazu gerne Auskunft.

■ **News via E-Mail – VCL auf Facebook**

Etwa zehn Mal im Jahr informieren wir interessierte Mitglieder, derzeit sind es gut ein Drittel, via E-Mail über unsere Arbeit. Kurzes E-Mail an den VCL, und schon wirst auch Du damit bedient!

Auf der Homepage gibt's ständig Informationen zu aktuellen Projekten und Aktionen. Bitte deshalb regelmässig [www.vcl.li](http://www.vcl.li) > News konsultieren.

Auch via Facebook publizieren wir regelmässig Neuigkeiten – bitte als «Friend» anmelden: [www.facebook.com](http://www.facebook.com) > VCL-Verkehrs-Club-Liechtenstein

## «Radfahren für Ihre Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel läuft noch bis am 31. März 2017 der Winter-Wettbewerb. Um bei der Verlosung dabei zu sein, muss die Meldung über die gefahrenen Kilometer bis spätestens am 4. April erfolgen.

Gleich anschliessend geht es los mit dem Sommer-Wettbewerb «Radfahren für Ihre Gesundheit» – vom 1. April bis 31. Oktober. Dem Hauptsponsor Hilti AG und den Sponsoren,

FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, ThyssenKrupp Presta AG und Swarovski AG, sei dafür auch an dieser Stelle gedankt.

**Anmeldungen sind via Plattform [www.fahrradwettbewerb.li](http://www.fahrradwettbewerb.li) ab 1.4.2017 möglich**, auf der VCL-Homepage bieten wir weiterhin das Formular als pdf- und als xls-Datei an. Bei Fragen: T 232 54 53 oder E-Mail ([vcl@powersurf.li](mailto:vcl@powersurf.li)) an den VCL.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



## Neuer Steuermann am Ruder

Die VCS-Sektion Luzern hat Elias Vogler als neuen Geschäftsleiter gewählt. Er tritt die Nachfolge von Monique Frey an, die auf eine sehr erfolgreiche Amtszeit zurückblicken kann.

Mit grossem Einsatz, Fachwissen und viel Herzblut leitete Monique Frey die letzten sechs Jahre über die Geschäfte des VCS Luzern. In ihrer Ära hat der VCS manchen Erfolg feiern können, zum Beispiel für die Begrenzung des Autoverkehrs in der Stadt Luzern, zum Beispiel im Kampf gegen die Verschandelung des Seetals mit einer neuen Mega-

strasse. Monique hat beharrlich für den VCS zentrale Themen wie Tempo 30 oder überdimensionierte Parkplatzangebote bei neuen Überbauungen verfolgt. Sie verlässt die Stelle, da sie sich auf ihre beiden anderen grossen Herausforderungen als Kantonsrätin und als Beraterin in der Entwicklungszusammenarbeit konzentrieren will. Im Kantonsrat wird sie sich auch in Zukunft für unsere Anliegen einsetzen. Der VCS Luzern bedankt sich bei Monique Frey an dieser Stelle nochmals für ihre wertvolle Arbeit.

### Willkommen, Elias Vogler

Anfang Jahr hat Elias Vogler das Ruder übernommen. Er ist gelernter Landschaftsgärtner und hat nach dem Bachelorstudium zum Umweltingenieur den Master in Betriebswirtschaft an der Hochschule Luzern abgeschlossen. Seit fünf Jahren arbeitet er im

Team der Luzerner Wanderwege. Mit der neuen Aufgabe beim VCS kann er sein Tätigkeitsfeld im Bereich der umweltschonenden Mobilität kräftig ausweiten. Der 30-jährige Grosswanger, heute in Luzern wohnhaft, ist ein passionierter Bergerklimmer, sei es auf dem Bike oder zu Fuss.

Gemeinsam mit dem Vorstand wird sich Elias für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität im Kanton einsetzen. Vordringliches Ziel bleibt, dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern zum Durchbruch zu verhelfen und das Mega-Strassenprojekt Spange Nord in der vorliegenden Form zu verhindern. Der neue Geschäftsleiter freut sich darauf, den VCS in verschiedenen Projektgruppen und Gremien zu vertreten.

Die Arbeit wird uns so schnell nicht ausgehen: Mit unserer ÖV-Initiative setzen wir 2017 einen Schwerpunkt – für ein gutes Bus- und Bahnangebot! Wir wünschen Elias Vogler bei seiner

vielseitigen, spannenden Tätigkeit viel Befriedigung und Erfolg.

Michael Töngi, Präsident

Monique Frey übergibt die Geschäftsleitung des VCS Luzern an Elias Vogler.



### Eingaben zum Bus- und Zugangebot

Sind Sie mit den aktuellen Bus- und Zugverbindungen im Kanton Luzern zufrieden? Falls Sie Mängel sehen, melden Sie uns Ihre Verbesserungsvorschläge bis am 23. März 2017. Wir setzen uns für Ihre Anliegen ein.

[info@vcs-lu.ch](mailto:info@vcs-lu.ch)

Per Telefon: 041 420 34 44

Luzern





Ob-/Nidwalden

## Neue Geschäftsführerin

Herzlich begrüssen wir im Team des VCS Ob- und Nidwalden die neue Geschäftsführerin Alice Wigger (36). Sie hat ihr Amt am 1. Februar 2017 angetreten. Der Vorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit ihr.

Geboren, aufgewachsen und zur Schule gegangen ist Alice in Ennetmoos und Stans (NW). Nach abgeschlossener KV-Lehre bei der Gärtnerei Kuster vertiefte Alice ihre Französischkenntnisse in Versoix (GE). Danach folgten Weiterbildungen zur Marketingplanerin und Personalfachfrau. Fundierte Berufserfahrungen sammelte sie namentlich in Bern, Neuenburg und Zürich.

Alice ist zudem ausgebildete Pilates- und Yogalehrerin und

unterrichtet mit grosser Leidenschaft. Als naturverbundene Person liebt sie es, ihre Freizeit möglichst draussen zu verbringen, sei es auf dem Bike, in der Luft am Gleitschirm oder an der Felswand beim Klettern. «Die Natur ist das kostbarste Gut, das wir haben», sagt Alice, «es freut mich, dass ich mich hier, wo ich verwurzelt bin, beim VCS dafür einsetzen kann.»

Der Vorstand



## Einladung zur MV 2017

Herzlich willkommen zur diesjährigen Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden! Der Vorstand freut sich auf Ihr zahlreiches Erscheinen. Protokoll, Jahresbericht und Rechnung 2016 sowie Programm und Budget für 2017 können bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Die Unterlagen liegen an der Versammlung auf.

### ■ Dienstag, 11. April 2017

Hotel Krone Sarnen, Brünigstrasse 13, Sarnen

■ **19.15 Uhr: Statutarischer Teil**  
Begrüssung / Wahl der Stimmenzählenden; Protokoll der MV 2016; Jahresbericht 2016; Rechnung 2016 und Revisorenbericht; Wahlen; Jahresprogramm 2017; Budget 2017; Anträge (bitte 10

Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); Verschiedenes

### ■ 20.15 Uhr: Thematischer Teil

Referat von Philipp Schubiger, Leiter Planung PostAuto Region Zentralschweiz zum Thema PostAuto sowie neue Angebote in den Kantonen Ob- und Nidwalden. Mit anschliessender Diskussionsrunde.

Haben Sie Interesse daran, die kantonale und kommunale Verkehrspolitik in Ob- und Nidwalden direkt zu beeinflussen? Wenn Ihnen eine nachhaltigere Mobilität am Herzen liegt, bieten wir Ihnen dafür eine ideale Plattform: als zukünftiges Vorstandsmitglied des VCS. Besondere Vorkenntnisse braucht es dafür keine. Unser Co-Präsident Daniel Daucourt – Tel. 077 445 73 67, daniel.daucourt@vcs-ownw.ch – erteilt gerne nähere Auskunft.



Zug

## Einladung zur GV der VCS-Sektion Zug

Herzlich willkommen zur Generalversammlung. Sie findet statt am **Dienstag, 9. Mai 2017, 18.30 Uhr**, im Restaurant Colonia Italiana, Zugerbergstrasse 14, in Zug. Bitte Datum vormerken, genauere Infos folgen.

### Vorstandsmitglied gesucht

Sind Sie an der Zuger Verkehrspolitik interessiert, möchten Sie sich aktiv für eine nachhaltige Mobilität einsetzen? Dann freut sich der Vorstand des VCS Zug, von Ihnen zu hören. Es sind keine speziellen Vorkenntnisse erforderlich für das Vorstandsamt. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf: E-Mail [info@vcs-zg.ch](mailto:info@vcs-zg.ch) oder Tel. 041 780 88 38 (Nachricht hinterlassen).



Schwyz

## Einladung zur Mitgliederversammlung

Herzliche Einladung zur 31. MV der VCS-Sektion Schwyz am **Di, 18. April 2017, 19 Uhr**, im Hotel Drei Könige, Paracelsuspark 1, Einsiedeln. – Beim vom VCS offerierten Apéro (ca. 20 Uhr) nehmen Vorstand und Geschäftsleitung gerne Ihre Anregungen entgegen.

Nach den offiziellen Traktanden, ab 20.15 Uhr, wird **Thomas Kückler, Vorsitzender der Ge-**

**schäftsleitung der SOB**, für uns eine Standortbestimmung zur zukünftigen Bahnerschliessung des Kantons Schwyz vornehmen und gerne auf Ihre Fragen eingehen.

Zusätzliche Traktanden können bis zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung bei der Geschäftsstelle eingereicht werden.

Wir freuen uns auf Ihr zahlreiches Erscheinen.



Freiburg

## Ein neues Einfallstor in die Stadt?

Im Zug der Erweiterung des Kantonsspitals, das am Stadtrand von Freiburg auf Boden der Gemeinde Villars-sur-Glâne steht, plant der Kanton eine neue Zufahrtsstrasse. Zunächst nur für den Baustellenverkehr genutzt, soll sie später 10000 Fahrzeuge pro Tag schlucken. In den aufgelegten Plänen ist der VCS leider auf etliche Mängel gestossen. Vor allem ist keinerlei ÖV-Infrastruktur vorgesehen und nichts dagegen vorgekehrt, dass diese Strasse zu einem zusätzlichen

Einfallstor in eine schon heute von Autos verstopfte Stadt wird.

In seiner Stellungnahme hat der VCS deshalb konkrete Massnahmen zugunsten des ÖV, einen Mobilitätsplan für das Spitalpersonal sowie eine vollständige Wabenlösung verlangt, die einen Autostrom Richtung Stadt unterbindet. Notabene: Der von zehn Gemeinden mitgetragene Agglomerationsplan der 3. Generation sieht eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs vor.

Gérald Collaud



Präsentation der Idee «Durchfahrt Zug» am «Filme für die Erde»-Festival.

## Verkehrsführung Stadt Zug: Ein völlig neuer Ansatz

Mit der Ablehnung des Stadttunnelprojekts in der Volksabstimmung von 2015 wurde der Weg frei für neue Verkehrsmodelle für Zug. Unser Autor skizziert hier Grundidee und Ziele seines verkehrsplanerischen Ansatzes.

Möglichst viele Gebiete der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu befreien, so muss das übergeordnete Ziel lauten. Die dänische Hauptstadt Kopenhagen, eine der Vorzeigestädte in Sachen Veloförderung, macht vor, wie eine entsprechende Verkehrsplanung auszusehen hat. Der Veloverkehr erhält gleich viel Platz wie der MIV und die öffentlichen Verkehrsmittel. Die direkte Linie gehört wenn immer möglich dem Velo, dessen unschlagbare Trümpfe im geringen Platzverbrauch und seiner Emissionsfreiheit liegen. Mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung in Kopenhagen entfällt inzwischen auf lautlose, effiziente Zweirad.

**Zug: ideal für Einbahnverkehr**  
Zugs Innenstadt verfügt im Norden mit Industrie-/Poststrasse und Bahnhof-/Baarerstrasse über zwei leistungsfähige parallele Strassenachsen. Werden diese zwischen MIV und Veloverkehr aufgeteilt, muss Ersterer im Einbahnregime geführt werden, damit sämtliche Parkhäuser erreichbar bleiben. Die zweite Spur kann dann als sichere Veloroute im Gegenverkehr verwendet werden. In der Bahnhofstrasse könnte die Velospur in die Vorstadt verlegt und die damit frei gewordene Autospur für den Fussverkehr oder eine Bushaltestelle verwendet werden.

Für den MIV stünde so in der Stadt zwar weniger Platz zur Verfügung, die Effizienz würde aber unter Umständen sogar verbessert, fallen durch eine konsequente Verkehrsführung doch sehr viele Konfliktpunkte weg.

Ganz konkret sähe das dann so aus: Die Hauptschlaufe der Einbahn führt von der Chamerstrasse über die Gartenstrasse in die Bahnhofstrasse Richtung Postplatz. Dadurch wird die Vorstadt vom MIV befreit. Dann geht's über die Poststrasse in die Industriestrasse und weiter in die Gubelstrasse. Eine weitere Schlaufe wäre mit Industrie- und Baarerstrasse nördlich der Gubelstrasse möglich. Interessant ist hier vor allem der Postplatz, wo lediglich noch ein Konfliktpunkt übrig bleibt: die Einfahrt in Richtung Poststrasse von der Baarer- und der Bahnhofstrasse her. Mit einem einfachen «Reissverschluss» ist auch dies lösbar.

### Gewichtige Vorteile für alle

Damit das System effizient bleibt, muss ein guter Verkehrsfluss gewährleistet sein – indem die Zufahrten mit Pfortnersystemen ausgestattet werden. Zudem sollten, wegen der störenden Parkiermanöver, die Aussenparkplätze verschwinden. Auch eine Temporeduktion würde den Verkehrsfluss und damit die Systemeffizienz erhöhen.

Daraus resultiert nebst dem

Plus an MIV-freien Zonen:

- mehr Platz für den Langsamverkehr
- weniger Lärm dank besserem Verkehrsfluss
- erhöhte Sicherheit dank weniger Konfliktpunkten
- weniger MIV auch im Umland, da der Veloverkehr konsequent gefördert wird.

Ein wichtiger Nebeneffekt ist, dass die grossen Einkaufszentren Metalli, Neustadt, Manor und Coop-City mit dem Bahnhof in einer grossen MIV-freien Zone liegen würden. Die grossen Menschenströme zwischen diesen Zentren beeinträchtigen heute den Verkehrsfluss stark. Diese Behinderungen wären mit dem neuen Regime Vergangenheit.

### Viel billiger als ein Tunnel

Im Vergleich zu einer Umfahrung im Berg sind die Kosten und das Risiko von Kostenüberschreitungen sehr gering. Das Gleiche gilt für den Unterhalt und nötige Sanierungen. Dazu kommt, dass sich die Kapazität für den MIV nur geringfügig erhöht und damit das restliche Strassennetz kaum zusätzlich belastet wird. Umwegfahrten sind mit diesem System zwar auch nicht zu vermeiden, hätten aber ein viel geringeres Ausmass, als dies beim Grossprojekt der Fall gewesen wäre.

In den Verkehrsplanungsbüros ist man sich einig, dass der MIV in den Städten kein taugliches Zukunftsmodell ist, und sucht dementsprechend nach Alternativen. Ein Stadttunnel

wäre insofern eher hinderlich gewesen: Er hätte den Handlungsspielraum stark eingeschränkt. Mit der intelligenteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sind keine zusätzlichen, mögliche Lösungen behindernden Bauten notwendig. Der Nachteil gegenüber dem Tunnelprojekt ist, dass man die Durchfahrt nicht autofrei gestalten kann – wobei dies auch nur teilweise vorgesehen war.

Die Idee «Durchfahrt Zug» wurde am «Filme für die Erde»-Festival im September 2016 an einem Stand präsentiert, zudem auch in politischen Kreisen. An der Fachhochschule Rapperswil wird 2017 eine Bachelorarbeit diese und andere Ideen einer Beurteilung unterziehen. Wir sind gespannt auf die Resultate, welche auf diesen Sommer zu erwarten sind.

Philipp Kissling

