



Solothurn

Tempo 30 bringt doppelten Gewinn

In der ganzen Schweiz müssen Strassen lärmsaniert werden. Beim Sanierungsprojekt in Büren hat der VCS Solothurn mit seiner Einsprache Recht bekommen: Das Verwaltungsgericht will, dass der Kanton dort die Einführung von Tempo 30 prüft.

Grundsätzlich ist alles klar: Der Bund schreibt im Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung vor, dass Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis Ende März 2018 bezüglich Lärm sanieren müssen. Dieser muss in erster Linie an der Quelle bekämpft werden, am einfachsten und billigsten mittels tieferer Geschwindigkeiten. Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 halbiert den Lärm ungefähr.

Im Fall des Lärmsanierungsprojekts Büren, das nötig ist, weil der Strassenlärm hier an einigen Orten die Immissionsgrenzwerte überschreitet, hat sich der Kanton Solothurn die Sache aber sehr einfach gemacht: Das zuständige Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons (AVT) prüfte die Situation anhand seiner «Vollzugshilfe», einem Handbuch «zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten». Das AVT kam zum Schluss, der Einbau eines lärm-dämmenden Strassenbelags sei wirksamer als eine Temporeduktion. Da auf der kurvigen Liestaler- und Seewenstrasse im Dorfkern ohnehin nicht mit 50 km/h gefahren werde und der heutige Strassenbelag noch intakt sei, wolle man ihn aber erst etwa 2030 bis 2035 ersetzen. Mit anderen Worten: Wir tun nichts.

Richterliche Nachhilfeaktion
Gegen diesen Beschluss erhob die VCS-Sektion Solothurn im Frühling 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Mit Urteil vom 4. September hiess dieses nun die Beschwerde gut und

wies das Verfahren an die Vorinstanz, also den Regierungsrat, zurück. Dieser «hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen (...) bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind». Und es brauche ein Gutachten über die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit: «Auf jeden Fall könnte mit Tempo 30 eine wirksame und sicher raschere Lärmreduktion erreicht werden als mit der geplanten Belagssanierung in weiter Ferne.» Zudem könnte diese Massnahme fristgerecht, das heisst bis Ende März 2018, in Kraft gesetzt werden.

«Einen riesigen Nagel eingeschlagen»

Peter Ettler ist Präsident der Lärmliga Schweiz. Im letzten September hielt er vor der parlamentarischen Gruppe «Natur und Umwelt» des Solothurner Kantonsrats ein Referat über Lärmsanierungsprojekte. Das VCS-Magazin wollte als Erstes von ihm wissen, was die gerichtliche Verpflichtung, die Einführung von Tempo 30 in Büren zu prüfen, konkret bedeutet.



Peter Ettler: Das heisst, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau AVT nicht einfach gestützt auf die Vollzugshilfe entscheiden darf. Diese ist so abgefasst, dass Tempo 30 auf verkehrsintensiven Strassen praktisch nie umgesetzt wird. Das Verwaltungsgericht sagt: Ihr dürft Lösungen wie Tempo 30 nicht von vornherein abschliessen.



Tempo 30, hier auf der Durchgangsachse von Köniz (BE), funktioniert und macht den Verkehr nicht nur viel sicherer, sondern auch viel leiser.

Das Gericht weist weiter darauf hin, dass in erster Linie die lärmintensiveren Beschleunigungs- und Bremsphasen ins Gewicht fallen. Und solche kämen bei Tempo 50 öfter vor als

bei Tempo 30, sie dauerten zudem länger.

Was Peter Ettler im nachfolgenden Interview so zusammenfasst: «Man hat mit Tempo 30 einen doppelten Gewinn.»

eine Temporeduktion von 50 auf 30 den Lärm halbiert. Temporeduktionen schützen aber nicht bloss vor Belästigung, sie eliminieren krankmachenden Lärm. Dieser ist gemäss neuesten Gesundheitsstudien etwa gleich schädlich wie die Luftverschmutzung.

Was bedeutet der Entscheid im Fall Büren für künftige Lärmschutzprojekte im Kanton Solothurn?

Das Gericht hat mit diesem Entscheid zwar einen riesigen Nagel eingeschlagen. Aber die zuständigen Ämter sind renitent. Gut möglich, dass das AVT das nächste Projekt wieder genau gleich auflegt und hofft, dass niemand Einsprache erhebt. Leider wehren sich die Leute selten.

Text und Interview:

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Muss man nicht sagen, dass sich der Kanton die Sache zu einfach gemacht hat?

Ämter wie das AVT schälen nie alle wichtigen Aspekte sorgfältig heraus, die für eine intensive Abwägung nötig wären. Diese Haltung stelle ich bei allen Ämtern fest, die sich mit Strassen befassen, auch beim Bundesamt für Strassen Astra. Es herrscht da die Meinung, die freie Fahrt mit den gesetzlichen Regelgeschwindigkeiten wie «50 innerorts» gehe allen anderen Interessen vor. Übersehen wird, dass

Cargovelo-Sharing-Projekt in Olten

Bei schönstem Wetter wurde Ende September das Oltner Cargovelo der Bevölkerung vorgestellt. An einem Testfahrdachmittag konnte das Gefährt auf der Kirchgasse ausprobiert werden. Auch Eltern mit ihren Kindern wagten sich auf eine Ausfahrt und staunten über die einfache Handhabung. Ein Testfahrer bewerkstelligte sogleich den ersten Möbeltransport und brachte seinen neuen Schrank vom Brocki problemlos und zügig nach Hause. Auch Stadtprä-

sident Martin Wey liess sich die Gelegenheit zur Probefahrt nicht entgehen.

Die zweijährige Testphase hat damit begonnen. Das Cargovelo eignet sich zum Transport grösserer Einkäufe ebenso wie für einen Ausflug mit Kindern. In der Box ist dafür eine Sitzbank installiert, die Platz für zwei Kinder bietet. Bis 125 Kilo Transportgewicht sind zugelassen; der Elektromotor bietet willkommene Unterstützung.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



50-Prozent-Rabatt für VCS-Mitglieder

Das Cargovelo kann im Grünland-Bioladen an der Solothurnerstrasse 15 in Olten reserviert und gemietet werden. Die Mindestmietdauer beträgt einen halben Tag, dies kostet 10 Franken, ein ganzer Tag 18 Franken. VCS-Mitglieder bezahlen die Hälfte. Weitere Infos auf:

www.vcs-so.ch

Vorankündigung: MV 2018 am 7. März

Bitte reservieren Sie sich bereits heute das Datum der nächsten Mitgliederversammlung des VCS Solothurn: Wir bieten Ihnen am 7. März 2018 ab 18 Uhr neben dem statutarischen Teil wie üblich auch etwas Unterhal-

tendes, Informatives oder Spannendes.

Das detaillierte Programm entnehmen Sie bitte dem Mitgliederbrief, den wir Ihnen im Februar zuschicken werden.

Der Vorstand

BAHN-DIREKTVERBINDUNG ZÜRICH–AARAU

Besser keine Luftschlösser bauen

So überzeugend sie planerisch auch ist, der VCS Aargau schätzt die Chancen einer unterirdischen Direktverbindung zwischen Altstetten und Rapperswil als sehr klein ein. Es bleibt wohl nur die Suche nach einer kosteneffizienten, rasch realisierbaren Alternative.

Für die Beseitigung von Schienen-Engpässen wurde mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) eine solide Basis für Ausbauschritte im Fünfjahres-Rhythmus sichergestellt. Ein Engpass besteht auf der wichtigsten Ost-West-Verbindung der Schweiz zwischen Zürich und Aarau, einer der am stärksten belasteten Bahnstre-

cken überhaupt. Seit dem Bau des Heitersbergtunnels nimmt sie neben den Zügen von Zürich nach Olten und Bern auch die schnellsten Verbindungen nach Basel auf.

Eine Direktverbindung von Zürich nach Aarau – ein 30 km langer durchgehender Tunnel von Altstetten nach Rapperswil – wäre eine planerisch elegante Variante, würde sie doch den Bodenverbrauch und die Lärmemissionen minimieren. Der teureren oberirdischen Variante mit Chestenberg- und Hornettunnel wäre sie sicherlich vorzuziehen. Aber: Das Budget bei den FABI-Ausbauschritten beträgt jeweils ca. 6 Milliarden Franken (bzw. 12 Mia., wenn zwei Schritte zusammgelegt werden). Dass in diesem Rahmen eine Direktverbindung Alt-

stetten–Rapperswil realisiert wird, scheint angesichts der absoluten Kosten von 6,1 Milliarden Franken leider sehr unwahrscheinlich – so gut das Kosten-Nutzen-Verhältnis an sich auch sein mag. Im Bundesparlament dürften sich für eine derartige Konzentration der Mittel auf den Ausbau der Aargauer Bahninfrastruktur keine Mehrheiten finden.

Lieber den Spatz in der Hand...

Kommt dazu, dass sich die Kantonsregierungen weder in Zürich noch in Solothurn oder Bern für das Projekt einsetzen. Der Aargau steht hier ganz allein da. Bei Engpässen auf dem Schienennetz hat der Fernverkehr sowieso Priorität, es werden die Aargauer Regionalzüge sein, für welche dann

eben allenfalls kein Platz mehr da ist. Und Güterzüge werden, solange kein Ausbau erfolgt, aller Wahrscheinlichkeit nach weite Umwege fahren, um den Engpass nicht zusätzlich zu belasten. Dies ist unökologisch und der Attraktivität des Schienengüterverkehrs auch nicht gerade zuträglich.

Es gilt darum, alternative Lösungen zu finden, die kosteneffizient umsetzbar sind und schnell deutliche Verbesserungen bewirken würden. Der VCS Aargau ist mit einem Experten daran, ebensolche Massnahmen zu suchen, um sie in die laufende Diskussion zu den FABI-Ausbauschritten einspeisen zu können. Ganz nach dem Motto: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Fabio Gassmann, Geschäftsführer



Aargau



Bern

REGIONALGRUPPE BERN

«Nur das Tram bietet eine langfristig taugliche Lösung»



Am 26. November stimmt die Stadt Bern über die Umstellung der Buslinie Bern–Ostermundigen auf Trambetrieb ab. 2014 wurde die Vorlage TramRegion-Bern von den Stimmberechtigten der Stadt mit 61 Prozent angenommen, in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz jedoch verworfen. Anderthalb Jahre später stimmte Ostermundigen einer Tramlinie erfreulicherweise doch noch zu. Die VCS-Regionalgruppe Bern empfiehlt den städtischen Stimmberechtigten ganz klar ein erneutes Ja zum Tram nach Ostermundigen. Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern und ehemaliges Vorstandsmitglied der VCS-Sektion Bern, hat dem VCS-Magazin drei Fragen zum Projekt beantwortet.

VCS-Magazin: Warum braucht es das Tram Bern–Ostermundigen?

Ursula Wyss: Aus drei Gründen. Erstens wegen der notwendi-

gen Kapazität. Zweitens weil ein Tram attraktiv ist und die Leute dadurch auf den ÖV umsteigen. Und drittens weil ein Tram der nötigen Entwicklung in der städtischen Agglomeration hilft. Der «10er»-Bus nach Ostermundigen transportiert heute 8,4 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Das wird auf dem Netz von BERNMOBIL nur noch vom «9i»-Tram getoppt. Folge davon sind überfüllte Busse und Verspätungen. Für die Zukunft besteht im Korridor Bern–Ostermundigen zudem ein Entwicklungspotenzial mit bis zu 4000 Arbeitsplätzen und Wohnraum für rund 3500 Personen. Dadurch wird eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen prognostiziert. Aus all diesen Gründen ist klar: Nur das Tram bietet eine langfristig taugliche Lösung mit hohem Komfort für alle Fahrgäste.

Wie vereinbaren Sie die Velo-Offensive und das neue Tram?

Die Velo-Offensive und das Tramprojekt ergänzen sich. Wenn wir den weiterhin zunehmenden Verkehr stadtverträglich abwickeln wollen, braucht es beides. Beim ÖV gilt es die Kapazität auszubauen. Beim Veloverkehr hingegen besteht Nachholbedarf, was die Qualität der Infrastruktur betrifft. Heute fahren viele Menschen – gerade Ältere oder Familien – nicht Velo, weil es ihnen nicht sicher genug ist.

Welche Aufwertungen der Quartiere sind mit dem Tram vorgesehen?

Tram Bern West zeigt seit 2011,

welch positiven Effekt eine Tramlinie auf die Attraktivität eines Quartiers hat. Seit deren Eröffnung hat der motorisierte Individualverkehr zwischen der Innenstadt und dem Westen Berns abgenommen, der öffentliche Verkehr konnte hingegen um über 20 Prozent zulegen. Der Westen der Stadt hat seither enorm an Attraktivität ge-

wonnen. Bei der Linie nach Ostermundigen wird zum Beispiel konkret bei der Schönburg der Platz mit Baumbepflanzung aufgewertet. Auch der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs wird neu gestaltet, die heutigen Parkplätze werden aufgehoben.

Interview: Stéphanie Penher, Geschäftsleiterin VCS Kanton Bern

Die gute Adresse für Ihr Anliegen

Empfinden Sie in Ihrem Mobilitätsalltag als Velofahrerin, Fussgänger, Auto- oder Rollstuhlfahrerin das eine oder andere als störend? Haben Sie Verbesserungsvorschläge für eine konkrete unbefriedigende Verkehrssituation? Dann behalten Sie dies nicht still für sich, sondern melden uns bitte Ihr Anliegen, schriftlich oder telefonisch. Wir leiten es gerne in geeigneter Form an die zuständigen Stellen weiter. Was Velo-Problemstellen angeht, können Sie die Verantwortlichen mit der App «Velophone» auch direkt darauf aufmerksam machen.

VCS-Sektion Bern, Tel. 031 318 54 44, info@vcs-be.ch

REGIONALGRUPPE BIEL

Bunte Grossdemo gegen den Westast

Biel war laut an diesem Samstag im September. Sehr laut. Und die Strassen waren für einmal nicht von Autos, sondern von Demonstrantinnen und Demonstranten verstopft. Über 3000 Menschen

gingen auf die Strasse, um gegen den geplanten Westast der A5-Umfahrung zu protestieren. Es kamen die Alten und die Jungen und ganz Kleine, es kamen gestandene Politikerinnen genau-





Fotos: Stefan Hofmann Fotostudio

so wie Menschen, die zum ersten Mal überhaupt an einer Demonstration teilnahmen, Menschen aus Biel und aus der Region. Sie alle trillerten, trommelten, schrien Parolen und rasselten am 23. September gegen eine Autobahn mit-

ten durch die Stadt, die 2,2 Milliarden Franken verschlingen soll. Marschierten friedlich durch Biels Strassen und versammelten sich dann auf der Esplanade, um gemeinsam bei Musik, Speis und Trank zu feiern.

Ja, Biel war laut, bunt, fröhlich und in Aufbruchstimmung an diesem Tag. Auch dank Unterstützung des VCS.

Bettina Epper,

VCS-RG Biel/Seeland/Berner Jura

Nächste für Mitglieder öffentlich zugängliche Vorstandssitzung: Mittwoch, 23. November 2017, 18.00 Uhr, Aarbergstrasse 91 (Störchuchi) in Biel.

Der regionale ÖV als Tourismus-Impuls

An einer Tagung des VCS Wallis und der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete diskutierten Fachleute und Politiker/innen in Brig über das Thema «Der öffentliche Regionalverkehr als Impulsgeber für den Tourismus».

Wie tourismusrelevant ist der öffentliche Regionalverkehr? Welche Synergien gibt es zwischen ihm und dem Tourismus? Wie funktioniert die Zusammenarbeit, und wo geht die Reise hin? Diesen Fragen gingen Bahnunternehmer, Tourismusfachleute und Politikerinnen in Brig nach.

Sandro Borrelli, Marketingleiter bei der BLS, berichtete über den Erfolg des «Lötschbergers» als Regional- und Tourismusbahn. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels betreibt die BLS einen RegioExpress über die Bergstrecke, mit Fokus auf dem Tourismus. Erfreulicher Nebeneffekt: Die Strecke bleibt so der einheimischen Bevölkerung auch als wichtige Regionallinie erhalten.

Den Blick über die Landesgrenze hinaus öffnete Joachim Dejacco, der das Konzept der Südtiroler Vinschgaubahn vorstellte. Seit der Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahnlinie zwischen Meran und Mals im Jahr 2005 wird alles unternommen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu gestalten und den Fahrgästen das Umsteigen auf Bus und Bahn zu versüssen. Ein Grossteil der Zug- und auch einige Busbahnhöfe wurden neu konzipiert.

Gotthard-Bergstrecke, Grimsel-Tunnel und Bus alpin

Dieter Bogner, Projektleiter des Programms San Gottardo 2020, ging in seinem Referat dem Potenzial der Gotthard-Bergstrecke nach. Seit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels stellt sich die Frage, was mit ihr passiert. Ob es gelingt, die geschichtsträchtige Bahnlinie touristisch zu nutzen und damit ihren Betrieb längerfristig zu sichern, ist noch offen.

Gerhard Fischer, Präsident der IG Grimselbahn, schilderte die

Vision, mit einem 22 km langen Tunnel zwischen Meiringen und Oberwald die Lücke im Schmalspurbahn-Netz zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis zu schliessen und gleichzeitig die Hochspannungsleitung, die heute den Grimselpass verunziert, in den Tunnel zu verlegen.

«Der Bus alpin fährt da weiter, wo der öffentliche Verkehr normalerweise aufhört»: So umriss schliesslich Samuel Bernhard die Rolle dieses Puzzlesteins bei

der Förderung des sanften Tourismus. Der Bus alpin hilft mit, die Attraktivität der bedienten Regionen zu steigern und die regionale Wertschöpfung zu erhöhen. Als «letzte Meile» im ÖV-Netz trägt er dazu bei, dass mehr und mehr Touristinnen und Touristen das Auto zu Hause lassen.

Brigitte Wolf, Geschäftsleiterin

Wallis





Basel-Stadt/Baselland

ABSTIMMUNG BASELLAND, 26. NOVEMBER 2017

NEIN zur Stilllegung des Läufeingerli



Wer die S9 zwischen Sissach und Olten auf den Schienen behalten will, muss am 26. November den 8. Generellen Leistungsauftrag (8. GLA) ablehnen. Denn in diesem Auftrag steckt die Stilllegung des Bahnbetriebs.

Diesmal muss es gelingen. Die Margarethenstich-Niederlage vom September tut zwar noch immer weh. Aber wir lassen uns beim Einsatz für den öffentlichen Verkehr nicht unterkriegen: Das Läufeingerli geben wir nicht her.

Zur Abstimmung im November braucht es fast eine Gebrauchsanleitung: Wer die S9 retten will, muss Nein sagen zu den «Ziffern 2.7c und d im 8. Generellen Leistungsauftrag im Öffentlichen Verkehr». Diese bestimmen, wie der ÖV während den Jahren 2020–2021 im Baselbiet aussehen soll. Die Ausführungen zu den Jahren 2018/19 lösen keine Kontroversen aus, doch was danach geschehen soll, hat es in sich: Ende 2019, wenn die Konzession – und die Finanzierung – für das Läufeingerli ausläuft, soll der Bahnbetrieb eingestellt werden. Deshalb widersetzt sich der VCS diesen «Ziffern»

und damit dem 8. GLA für die Jahre 2020/21.

Stehen im verspäteten Bus?

Wir lehnen einen Busersatz für das Läufeingerli ab. Die versprochenen wenigen Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten sind bloss Lockvögel. Es besteht keine Garantie dafür. Kaum eingeführt, würden sie durch die Bau- und Umweltschutzdirektion am einzigen Kriterium «Kostendeckungsgrad» gemessen und gegebenenfalls gleich wieder geopfert. Vor allem aber setzt der Busbetrieb die Pünktlichkeit des ÖV aufs Spiel. Nebst ohnehin längerer Reisezeit werden die Passagiere zu den Stosszeiten im Stau vor Sissach und Olten stehen und dort womöglich ihre Anschlüsse verpassen.

Ohne Eile die Zukunft planen

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat beim Bundesamt für Verkehr BAV eine direkte S-Bahn-Verbindung Olten–Läufeingerli–Sissach–Liestal–Basel zur

Prüfung eingereicht. Es wäre ein Schildbürgerstreich, nun parallel dazu die Bahnlinie S9 auf Busbetrieb umzustellen. Das BAV wird kaum Zeit und Energie in die Prüfung eines Projektes stecken, das der betroffene Kanton hintertreibt. Das Baudepartement hat es bisher versäumt, unvoreingenommen alle Zukunftsmöglichkeiten des Läufeingerli auszuloten, und redet zudem eine Zeitnot herbei, die gar nicht besteht.

Bis Ende 2019 fährt das Läufeingerli sowieso. Der Solothurner Kantonsrat berät erst in der Sommersession 2019 über sein zweijähriges ÖV-Programm, das Solothurner Pendant zum vierjährigen Baselbieter GLA, einschliesslich des Angebots für die Linie Olten–Sissach. Wenn Solothurn zwei Jahre für die ÖV-Planung der Jahre 2020/21 genügen, braucht Baselland dafür nicht doppelt so lang. Wir können also die Planung des 8. GLA für die Jahre 2020/21 ruhig an den Absender zurückschicken.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

Danke für Ihre Gedanken

Mit ihrer Antwort zu unserer Umfrage über den privaten Autobesitz haben uns einige Mitglieder auch sehr schöne Gedanken mitgeteilt. Mit Erlaubnis des Autors publizieren wir hier beispielhaft eine der Zuschriften.

«Grundsätzlich sollten wir ja so wenig wie möglich Auto fahren, das ist ja das Grundprinzip, denn weniger Umweltverschmutzung, weniger Lärm und Verkehr, weniger Unfälle, das ist das Wichtigste. Kürzlich wollten wir ein Mobility-Auto mieten, um ein E-Velo zum Mechaniker zu bringen. Wir haben dann aber doch Bus und Tram benutzt, denn die sind ja schon fahrbereit und ha-

ben erst noch einen wesentlich grösseren «Laderaum». Das Mobility-Auto muss man ja trotzdem zuerst reservieren und abholen. – Das ist keine Kritik an Mobility, seine zahlreichen (...) Standorte sind sehr praktisch und das nächste Auto stand bloss ca. 400 m von unserem Wohnort entfernt. – Bus und Tram haben uns nur CHF 3.10 gekostet, also noch weniger als das Mobili-

ty-Angebot. Für das Auto hätten wir beim Velogeschäft zudem einen Parkplatz suchen und bezahlen müssen.

«Wenn man die Zeit genau misst, besteht kein Verlust»

Wir leben in einer Zeit der Hektik, alles muss schnell gehen. Mich dünkt, dann kommt in uns sofort der Gedanke auf: Mit dem Auto geht's am schnellsten. Das kommt wohl vor allem daher, dass man am Steuer das Gefühl hat, aktiv zu sein und mit dem schnellen Zerrinnen der Zeit mithalten zu können. Warten, angewiesen sein auf den Fahr-

plan des Trams oder sein als zu zögerlich empfundenen Anfahren wecken in uns das Gefühl, dass wir Zeit verlieren, dass wir einem langsameren Tempo ausgeliefert sind. Wenn man die Zeit aber genau misst, dann besteht kein Verlust, sondern eher ein Gewinn. Aber wir müssen uns einlassen auf eine ruhigere Mobilität, z. B. einen Lesestoff bereithalten, so dass wir die Zeit im Tram nützen und sogar geniessen können. Man muss das wirklich wieder lernen!

Diese Überlegung gilt sicherlich nicht für jede Situation, aber bestimmt für ganz viele, vor al-

lem in der Stadt. Und wenn wir diese Autofahrten ausschalten können, dann ist das ein grosser Gewinn! Auch für unsere Herzkranzgefässe! Ja, das sind ver-

borgene Bonuspunkte, von denen man gar nicht spricht, weil sie nicht messbar sind. Aber das aufmerksame Lesen im Tram, vertieft in ein Buch, das uns

interessiert, auch wenn es nur zwölf Minuten sind, bringt derartige Gewinne.»

Wir danken unserem Mitglied für seine bedenkenswerten

Zeilen. «VCS ist super, machen Sie weiter so!», hiess es da zum Schluss. Solches tut uns in der Umweltseele gut.

Der Vorstand

SCHÄNZLISANIERUNG IN MUTTENZ

Projektleitung muss nachbessern

Die Sanierung des Schänzli-tunnels ist in aller Munde. Die einen regen sich über den Stau auf, den sie mitunter selber verursachen. Wer per S-Bahn oder Velo pendelt, trifft auf überfüllte Züge und miserable Veloumwege.

Unter dem offiziellen Titel «A2 Erhaltungsprojekt Schänzli» wird der Schänzlitunnel bis Ende 2021 saniert. Das Projekt zerrt an den Nerven: Während der Bauzeit ist das Nadelöhr meistens nur einspurig befahrbar. Heute verkehren werktags fast 70000 Autos durch den Tunnel. Während der kommenden drei- bis vierjährigen Kernbauphase muss mit regelmässigen Verkehrszusammenbrüchen gerechnet werden. Doch das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Kanton Baselland bieten nur Alibi-Lösungen. Dabei ertrinken Muttentz und das Birstal schon heute im Verkehr, weil die Autos die verstopfte Autobahn meiden und die Kantons- und Quartierstrassen überrollen.

An fehlendem Geld liegt nicht

Der Bund gibt 20 bis 30 Millionen Franken für Umleitungs-massnahmen aus, die bis jetzt wenig bis gar nicht überzeugen: Die Park+Rail-Anlagen in Zwingen und Aesch erhielten ein paar zusätzliche Parkplätze und haben die Preise gesenkt. Für Auto-Pendler/innen stehen 150 E-Bikes zu vergünstigten Konditionen bereit. Das ist – freundlich ausgedrückt – ein schlechter Witz. Im Landrat war verlangt

worden, dass der Kanton die S3 zwischen Basel und Aesch werktags auf Viertelstundentakt verdichtet. Das hätte einen spürbaren Umsteigeeffekt gebracht. Voraussetzung dafür wäre ein provisorisches Wendegleis in Aesch – das die Autolobby im Landrat versenkte, obwohl es mit dem nächsten Bahnausbau-schritt des Bundes ohnehin realisiert wird.

Unbrauchbare Veloumleitung

Den Vogel abgeschossen haben Mitte August nun die Wasserwerke Reinach. Während eines Jahres bauen sie auf der wichtigsten Veloroute entlang der Birs eine neue Transitleitung. Der Veloweg ist derweil gesperrt und die Radelnden werden auf einen gefährlichen Umweg verwiesen. Er führt unter anderem entlang der Eisenbahnlinie und ist viel zu eng (s. Bild). Velo- und Fussverkehr – ausgerechnet jene Mobilitätsformen also, die am wenigsten Platz brauchen – behindern sich gegenseitig.

Eine Absprache zwischen den Wasserwerken, Kanton und Bund hat anscheinend nicht stattgefunden. Oder hat der Kanton trotz E-Bike-Verleih schlichtweg nicht an die Velofahrenden gedacht?

Der Kanton hat geschlafen

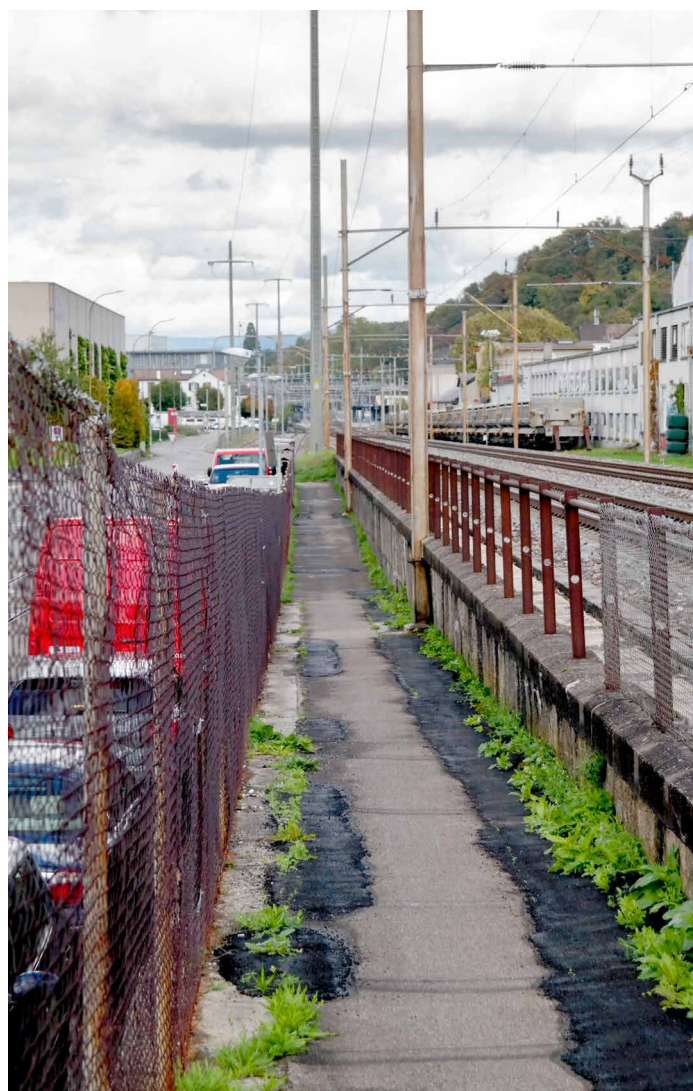
Weder der Kanton noch der Bund kümmern sich also um Massnahmen, die während der Bauzeit einen – womöglich durchaus nachhaltigen – Umsteigeeffekt auslösen könnten. Weshalb erhöhen sie die ÖV-Kapazitäten nicht? Weshalb sorgt

der Kanton nicht für optimale und vor allem sichere Veloverbindungen? Er hätte – wohlge-merkt mit Bundesgeldern – die Chance gehabt, Infrastrukturprojekte zu finanzieren, welche die Strasse erheblich entlasten. Er hat diese Chance kläglich

vertan und damit grossen Ärger auf allen Seiten verursacht.

Die Projektleitung muss dringend nachbessern. Fünf Jahre Bauzeit sind zu lange für Halb-batzigkeiten.

Jan Kirchmayr, designiertes
Vorstandsmitglied, Landrat SP, Aesch



Hier sollen sich Fussgängerinnen und Velofahrer, auch solche mit E-Bikes und Veloanhänger, während Monaten durchwursteln.



Freiburg

Mobilitäts-Video fürs Greyerzerland

Aus Anlass der Greyerzer Messe 2017 hat die VCS-Sektion Freiburg ein Video veröffentlicht, das die sanfte Mobilität im Greyerzerland propagiert. Dies lag umso mehr auf der Hand, als der städtische öffentliche Verkehr während den zehn Messtagen gratis ist. 2012 und 2013 hatten wir im Rahmen der Freiburger Mo-

bilitätswoche schon mit zwei Videos demonstriert, wie überlegen das wendige, schnelle Velo im städtischen Verkehr ist. Ob jede und jeder im Privatauto sitzt oder sich alle in den Velosattel schwingen beziehungsweise den Bus benutzen, macht einen himmelweiten Unterschied beim Platzbedarf. Eine Aufnahme von der Grand-Rue in Bulle führt dies eindrücklich vor Augen.

Spektakuläre Luftaufnahmen

Nach der ersten guten Erfahrung mit diesem Informationsmittel griffen wir – mit den heutigen Möglichkeiten, namentlich Luftaufnahmen einer Drohne –



darauf zurück, unter der technischen Leitung von Fabian Jobin, Direktor von Upperview Productions. Unser Zielpublikum war generationenübergreifend, und es gelang auch, Staatsrätin Anne-Claude Demierre für diesen guten Zweck einzuspinnen. Unser

Video zirkuliert in den Sozialen Medien und prangt auf den Internetseiten unserer Partner, darunter das Amt für Strassenverkehr OCN, die Gemeinde Bulle und die TPF.

Isabelle Colliard,
VCS-Sektion Freiburg



Graubünden

Was bringt der vom Schweizer Volk 2014 gutgeheissene Bahnausbau Graubünden? Es ist, wie der folgende Überblick zeigt, erfreulich viel.

Das Bundesparlament hat zusammen mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) den Bahnausbau 2025 verabschiedet, mit Massnahmen im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. Gemeinsam mit Kantonen, Bah-

Der Kanton tickt im Halbstundentakt

nen und Güterverkehrsbranche erarbeitet das Bundesamt für Verkehr BAV nun den Ausbauschritt 2035. Bis 2018 wird dazu die Botschaft ans Parlament vorliegen.

Für Graubünden heisst das: Die SBB realisieren bis 2025 einen Kapazitätsausbau Zürich-Chur und St. Gallen-Chur mit Doppelspurabschnitten, was einen ganztägigen Halbstundentakt mit Anschlüssen in Sargans, Landquart und Chur ermöglicht. Das Ziel ist, dass der SBB-Halbstundentakt in Landquart von der RhB übernommen wird (bis Davos und Scuol). Ab Chur wird die RhB dank einer neuen Brücke über den Hinterrhein bei Reichenau einen Halbstundentakt bis Ilanz anbieten.

Da stündlich zwei RhB-Züge, immer eine halbe Stunde versetzt, ab Landquart durch den Vereinatunnel und ab Chur durch den Albulatunnel nach St. Moritz fahren werden, ergibt sich ein Halbstundentakt vom Unterland ins Oberengadin. Der dazu nötige neue Albulatunnel wird 2020 in Betrieb genommen. Bei der RhB stehen bis 2025 Ausbauten zur Fahrplanstabilität auf der Strecke Landquart-Klosters-Vereina-St. Moritz im Vordergrund.

Grossprojekt im Prättigau

Der Ausbauschritt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) umfasst gesamtschweizerisch je nach Variante bis zu zwölf Milliarden Franken. Der Bundesrat hat sich statt der kleineren Ausbauvariante (7 Milliarden bis 2030) für das grosse Paket entschieden: 11,5 Milliarden bis 2035. Darin sind für Graubünden Projekte im Um-

fang von 178 Millionen vorgesehen, das grösste davon im Prättigau: Auf der RhB-Strecke sollen bei Fideris 124 Millionen Franken in einen einspurigen 1,4-Kilometer-Tunnel und eine anschließende Strassenüberführung investiert werden – zwecks höherer Fahrplanstabilität.

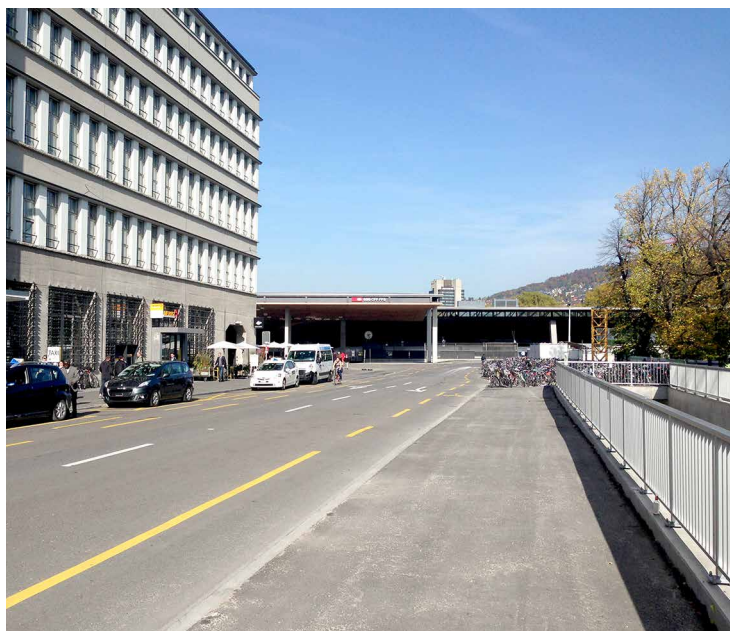
In Landquart ist zur Erleichterung des Umsteigens das erste gemeinsame Perron von SBB und RhB inklusive Gleisanlagen für 37 Millionen Franken geplant. Zudem wird auf der Berninalinie zwischen St. Moritz und Tirano eine neue Kreuzungsstelle (Kostenpunkt: 17 Millionen) für mehr Fahrplanstabilität sorgen. Um leistungsfähig zu bleiben, braucht die RhB den Kredit zuhanden der Privatbahnen, der nun für die Vernehmlassung und die erwähnte Botschaft ans Parlament eingeplant ist.

Stefan Grass

... auch für Graubünden



Ein guter Zug der Schweiz



Wie verteilen wir den öffentlichen Raum? Diese Frage stellt sich akut im Umfeld der Sihlpost beim Hauptbahnhof Zürich.

Zürich



Völlig verquere Prioritäten

Rund 120000 Personen nutzen täglich die neu eröffnete Passage Sihlpost beim Hauptbahnhof. Die meisten davon passieren die Sihlpost auf ihrem Weg zu den Tram- und Bushaltestellen. Die Priorität bei einer Neugestaltung des Umfelds müsste logischerweise beim Platz für Fussgänger/innen sowie bei den Velowegen liegen.

Doch was plant der rot-grüne Stadtrat unter freisinniger Führung? Statt das Trottoir vor der Sihlpost zu verbreitern, soll es unverändert schmal bleiben. Und der Strassenraum wird mit

Parkplätzen zugestrichelt. Dafür werden die Velowege ersatzlos wegfallen, was wegen der vielen ein- und ausparkenden Autos brandgefährlich ist.

Viel zu tun also für den VCS Zürich, damit der öffentliche Raum bedarfsgerecht zugeteilt wird, in erster Linie jenen, die umweltgerecht mobil sind. Immerhin hat er schon erreicht, dass in der neuen Veloabstellanlage Europaplatz vorerst 1000 kostenfreie Abstellplätze erhalten bleiben.

Markus Knauss/Gabi Petri

Fuss- und Veloverkehr: endlich gleichrangig!

Bis jetzt lagen die Prioritäten im Thurgau bei der Förderung des motorisierten Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Mit dem nun fertig gestellten Langsamverkehrskonzept sollen die Anliegen jener, die sich zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen, gleichwertig Beachtung finden.

Das ist gut für die persönliche Fitness und die Umwelt. Wichtig ist, dass der Kanton die zu schaffende Fachstelle mit dem kommenden Budget personell genügend dotiert. Alle Bau- und Umbauprojekte sollen auf die Bedürfnisse der langsameren Verkehrsteilnehmer/innen hin geprüft und angepasst werden, damit Fehlleistungen wie beim Bau der Kantonsstrasse westlich des Bahnhofs Arbon nicht mehr passieren, wo das Velo einfach vergessen wurde.

Ein anderes negatives Beispiel sind Randsteinabschlüsse bei Abzweigungen von Strassen. Begründet werden sie mit dem Gleichstellungsgesetz, das als

Orientierungshilfe auf Trottoirs für Sehbehinderte 3 cm hohe Randsteinabsätze bei Abzweigungen vorsieht. Im Thurgau werden diese meist 5 bis 7 cm hoch gebaut, da die Strassenplaner/innen nicht vom Velo aus denken. Im Winter setzen die Randsteine Eis an und verursachen Stürze.

Für alle, die auf ungefederten Velos, im Kindersitz, mit Anhänger oder Lastenvelo unterwegs sind, sind die Randsteine wegen der Schläge unangenehm bis gefährlich und gesundheitsgefährdend, da beim Rechtsabbiegen ausgeschwenkt und abgebremst werden muss, um die Schwelle möglichst rechtwinklig meistern zu können – und dies theoretisch erst noch einhändig, da ja der rechte Arm die Richtung anzuzeigen soll.

Wir haben mit dem kantonalen Tiefbauamt Lösungen diskutiert, wie flachere Randsteinabschlüsse oder Lücken den Fahrkomfort verbessern können.

Peter Wildberger

Thurgau



An dieser Abzweigung wurden schon mehrmals Leute sehr unsanft aus dem Velosattel geworfen, weil die Randsteine vereist waren.

Vorstandsmitglieder gesucht

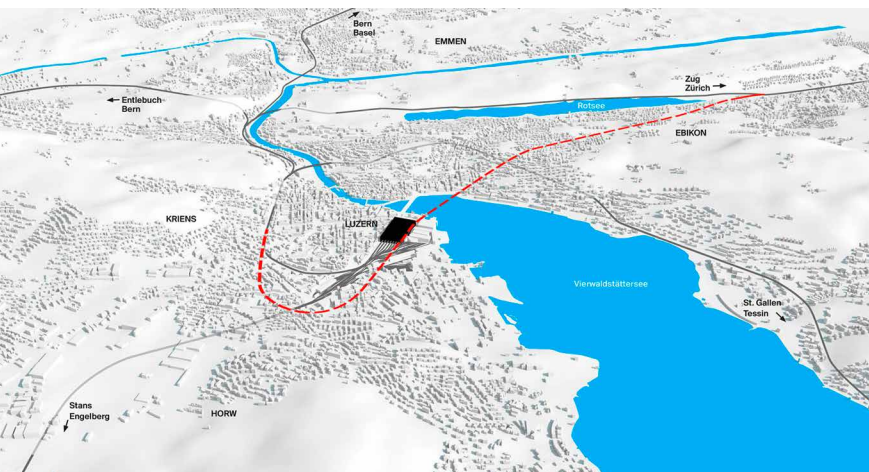
Damit wir die vielfältigen Arbeiten im VCS-Vorstand auf mehr Schultern verteilen können, wünschen wir uns zusätzliche Vorstandsmitglieder. Möchten Sie ganz konkret etwas für einen menschen- und umweltgerech-

teren Verkehr tun? Wenn ja, so melden Sie sich doch unverbindlich bei info@vcs-tg.ch oder Telefon 052 740 28 27. Gerne können Sie auch probeweise an einer unserer Vorstandssitzungen teilnehmen.



Luzern

Warum es den Durchgangsbahnhof braucht



Durchgangsbahnhof Luzern:
Geplante Linienführung.
Quelle: <https://durchgangsbahnhof.lu.ch/medien/visualisierungen>,
Visualisierung: Velvet Creative Office.

bauen, wäre ein Grossteil der Investitionen verloren. Zum anderen bleibt es beim Kopfbahnhof mit all seinen Nachteilen.

Nur der Durchgangsbahnhof schafft den Rahmen, um den öffentlichen Verkehr im Raum Luzern langfristig ausbauen zu können. Auf der Linie nach Zürich und auf diversen S-Bahn-Linien muss der Takt verdichtet werden. Erst so kann mit einer guten Verknüpfung von Bahn und Bus der ÖV-Anteil wesentlich gesteigert werden. Durchmesserlinien erlauben einen Quantensprung bei der S-Bahn, die heute mit Ein- und Ausfahrt und Aufenthalt im Bahnhof viel Zeit verliert. Das gilt auch für den Fernverkehr: Für Baslerinnen und Berner oder Fahrgäste aus der Westschweiz verkürzt sich die Reisezeit ins Tessin um 20 Minuten. Luzern kann so zum vollwertigen Knotenbahnhof werden.

Der VCS Luzern setzt auf dieses Projekt, weil alles andere teures Flickwerk wäre.

Michael Töngi, Präsident

Für Details zum Durchgangsbahnhof:
<https://durchgangsbahnhof.lu.ch>

Teuer, aufwändig, schlicht ein Grossprojekt halt: Trotzdem spricht sich der VCS Luzern für den Durchgangsbahnhof aus. Dies aus guten Gründen.

Zwar hat die Kantonshauptstadt ein modernes Bahnhofsgebäude, doch die Gleisinfrastruktur rund um Luzern stammt aus dem 19. Jahrhundert. Der grösste Teil der Züge wird über zwei Gleise in den Sackbahnhof geführt. Und die Kapazität ist so gut wie ausgeschöpft: Um den geplanten Halbstundentakt nach Bern ein-

führen zu können, muss ein Zug nach Basel weichen. Dass Luzern am Limit ist, wird von allen anerkannt – die Frage ist jedoch, wie die Lösung aussehen soll.

In einem Planungsbericht hat die Luzerner Regierung 2015 alle ins Spiel gebrachten Varianten aufgezeigt. Neben dem Durchgangsbahnhof-Projekt wurde eine Vielzahl von Skizzen und Plänen ausgearbeitet. Grob gesagt, lassen sich diese in zwei Varianten unterteilen: Entweder ein neuer Bahnhof im Norden der Stadt oder ein Ausbau der heu-

tigen Zufahrtslinien. Beide Varianten haben massive Nachteile – ganz abgesehen davon, dass längst nicht klar ist, ob sie weniger kostspielig wären. Ein Bahnhof im Norden läge nicht mehr in der Mitte der Agglomeration und würde für über 100 000 Personen ein zusätzliches Umsteigen oder lange Busfahrten quer durch die Stadt bedeuten. Der Bahnhof gehört ins Zentrum der Stadt, das ist der grosse Vorteil der Bahn.

Alles andere wäre Flickwerk
Und ein Ausbau der bestehenden Linien? Natürlich kann man ein drittes und viertes Gleis in den Bahnhof führen und am Flaschenhals Rotsee eine Doppelspur realisieren. Der Preis ist mit über einer Milliarde Franken aber auch hier hoch. Zwei weitere gewichtige Nachteile: Diese Variante ist nicht «aufwärtskompatibel». Möchte man später doch noch einen Durchgangsbahnhof



Zug

Seit zehn Jahren schiebt die Stadt Zug ein Verkehrsberuhigungsproblem vor sich her. Nun will sie es mit einer Hauruck-Übung aus der Welt schaffen.

Geht man in Zug die «Graue Gutschrankabfahrt» herunter, kommt man in die Loretostrasse und dann rechts abbiegend in die Alte Baarerstrasse. Auf diesen Strassen besteht seit über zehn Jahren theoretisch eine Tempo-

Zugs theoretische Tempo-30-Zone

30-Zone. Theoretisch, weil ihre Einführung immer noch nicht abgeschlossen ist.

Wie das? Wird eine Tempo-30-Zone erstellt, ist sie erst genehmigt, wenn mindestens 85 Prozent der Autos unter 38 km/h fahren: So will es die sogenannte v85-Norm, die eigentlich abgeschafft gehört.

Da beim Loreto aber immer noch zu viele zu schnell fahren, ist die Einführung auch nach über zehn Jahren noch immer nicht abgeschlossen. Seinerzeit verhinderte wohl auch mangelnder po-

litischer Wille ihre Durchsetzung mittels geeigneter Massnahmen.

Nein zur geplanten Verkürzung
Heute möchte die Stadt das Kapitel endlich abschliessen. Doch statt weitere Massnahmen zu prüfen, möchte sie die Zone einfach verkürzen – in der Hoffnung, so die v85-Auflage erfüllen zu können. Erst danach will die Zuger Polizei Kontrollen machen. Auf gewissen Strassenabschnitten, wo Schüler/innen von der Kanti und vom Loreto die Strasse überqueren, wären dann

wieder 50 km/h erlaubt – obwohl die Stadt diesen Abschnitt gerne möglichst autofrei hätte, um das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der VCS findet, dass die Sicherheit vorgeht. Zwar ist dieser Strassenabschnitt eine Ausfallachse der Stützpunktfeuerwehr, was gewisse bauliche Massnahmen verunmöglicht. Gemäss einer Expertise, die dem VCS-Vorstand vorliegt, gibt es aber diverse zielführende Alternativen dazu.

Stéphanie Vuichard, Geschäftsführerin

Dem Regierungsprogramm fehlt so einiges

Die Verkehrsmittelwahl für Alltagswege hat wesentlichen Einfluss auf Staus in den Hauptverkehrszeiten, auf schädliche Belastungen von Mensch und Umwelt, auf Fitness und Gesundheit jeder einzelnen Person sowie auf soziale Kontakte und den gesellschaftlichen Zusammenhalt in den Gemeinden. Mehr Menschen ist gleichbedeutend mit mehr zurückgelegten Wegen, aber nicht notwendig mit mehr Autoverkehr. Diese Fakten sind im aktuellen Regierungsprogramm nicht hinreichend berücksichtigt.

Wer und was aber beeinflusst die Verkehrsmittelwahl zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse? Es sind dies weitgehend Land und Gemeinden – indem sie Infrastrukturen bauen. Eine für

den Autoverkehr attraktive Infrastruktur fördert den Einsatz des Autos, eine auf den Fuss- und Radverkehr ausgerichtete fördert den «Aktivverkehr». Linienbusverkehr ist bei konsequenter Bevorzugung attraktiver für die Fahrgäste und kostengünstiger für den Staat.

Daraus leitet der VCL folgende Forderungen ab:

- Es braucht eine langjährige Kampagne zur Förderung einer bewussten, gesundheitsfördernden Verkehrsmittelwahl. So können die Nachfrage nach Gesundheitsdienstleistungen und mithin die Gesundheitskosten gesenkt werden. Die Lebensqualität steigt.
- Die Mobilität mit allen Verkehrsmitteln (einschliesslich der S-Bahn FL.A.CH) muss sichergestellt wer-

den. Dies verbessert die Erreichbarkeit, weil das Strassennetz von Autoverkehr entlastet wird.

- Es dürfen keine Infrastrukturen mehr hinzukommen, die zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Autos als bequemstes Verkehrsmittel im Alltag führen. Stattdessen sind bauliche Massnahmen zugunsten von Fuss- und Fahrradverkehr umzusetzen.
- Damit mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, braucht es weitere Busspuren mit Lichtsignalanlagen zum Zurückhalten der Autos zu Stosszeiten sowie mehr preiswerte Fahrbahnhaltestellen zur dynamischen Busbevorzugung. Teure Busbuchten sind nur soweit betrieblich nötig am Platz.
- Die 3V-Kaskade des Agglome-

rationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wird durch Land und Gemeinden umgesetzt, das heisst: Verkehr vermeiden, Autoverkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verlagern, verbleibenden Autoverkehr verträglicher gestalten.

- Es braucht eine langjährige Kampagne für Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Pull- und Push-Massnahmen, d.h. Mobilitätsbeiträgen und Parkplatzbewirtschaftung.
- In der Klimapolitik werden CO₂-Reduktionsmassnahmen auch im motorisierten Verkehr als grösster Quelle von Treibhausgasen definiert.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



Sicher und gekonnt zur Schule rollen

Mit dem Kickboard fahren will gelernt sein. Der VCS Ob- und Nidwalden organisierte deshalb erneut einen Kurs für mehr Sicherheit auf dem Schulweg.

Wie führt man eine korrekte Fuss-Stopp-Bremsung durch? Und wie ist das schon wieder mit der richtigen Position beim Bremsbügelstopp? Viele Kinder aus Buochs und Umgebung wollten es wissen, hatten dabei das eine oder andere Aha-Erlebnis und ganz viel Spass.

Die coolen Flitzer namens Kickboard und Micro-Scooter

erfreuen sich grosser Beliebtheit bei Kindern, auch bei den ganz Kleinen und nicht zuletzt für die Fahrt zur Schule. Der Umgang damit scheint einfach, aber wirklich sicher fährt nur, wer das Fahrzeug richtig kennt, um die Verkehrsregeln weiss und sich im Verkehr korrekt verhält. Schon zum sechsten Mal organisierte deshalb die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden einen entsprechenden Kurs als Beitrag an die Schulwegsicherheit.

Übung macht den Meister: Am Mittwoch, 25. Oktober 2017,

fanden sich die Schülerinnen und Schüler aus der Region auf dem Schulhausplatz in Buochs ein. René Lauper, der auch Sportkoordinator beim Bundesamt für Sport BASPO ist, leitete den 90 Minuten dauernden Kurs. Kindgerecht und abwechslungsreich waren die Übungen, gespickt mit der Vermittlung von Tipps und Tricks. Auch etwas Theorie durfte nicht fehlen.

Auch einen willkommenen Nebeneffekt dürfte der Kurs zeitigen: Richtiges Bremsverhalten vermindert den Verschleiss von Schuhsohlen...

Alice Wigger, Geschäftsführerin

Ob-/ Nidwalden



Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52

BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21

GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22

LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32

SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19

SO: www.vcs-so.ch
Tel. 079 884 62 06

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 052 740 28 27

UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33

ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 00423 232 54 53

www.verkehrsclub.ch/sektionen