

WEISSENSTEINTUNNEL

Die Sanierungszeit will gut genutzt sein!

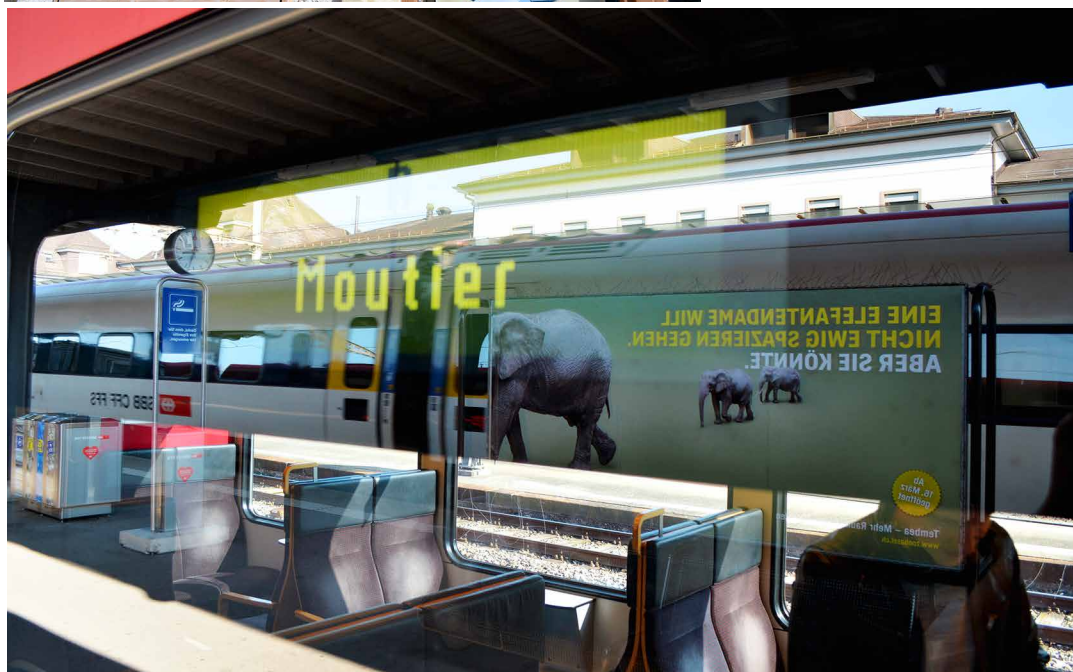
Der Weissensteintunnel ist für die nächsten drei Jahrzehnte gerettet. Somit hat die Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) wieder eine Zukunft – wenn genug Menschen mit ihr fahren. Es gilt deshalb, die Werbetrommel für diese attraktive Nebenlinie zu rühren.

Mit unserer Petition «Hände weg von der Solothurn-Moutier-Bahn!» entflammte der Widerstand gegen die Schliessung des Weissensteintunnels, eine kleine Volksbewegung, die mit dem positiven Entscheid des Bundes einen grossen Erfolg ernten konnte (s. VCS-Magazin 1/2017). Jemand schrieb uns damals: «Warum denn Hände weg?» Viel treffender wäre «Hände ran an die SMB!», es müssten

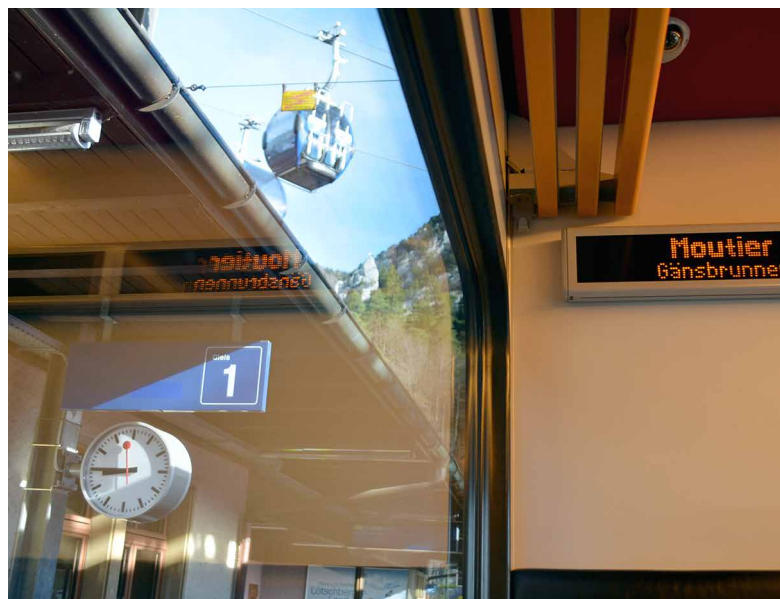
doch möglichst viele Leute einsteigen. Genau so ist es.

2021 soll die SMB durch den sanierten Tunnel fahren, Bewohnerinnen, Ausflügler und Wanderleute von vor und hinter dem Berg werden diesen Zeitpunkt herbeisehnen. Doch während den Bauarbeiten ist der Tunnel nicht befahrbar. Das birgt das Risiko, dass Fahrgäste, die sich notgedrungen andere Wege suchen oder sich mit dem Auto behelfen,

Geheimtipp Bahnhofbuffet Oberdorf: Die Energiequelle für müde Wanderbeine öffnet zur Zeit auf Voranmeldung ab 8 Personen (info@schalterbuffet.ch).



Am Tunnelleingang, schon fast auf dem Berg: Von der Talstation Oberdorf aus fährt die Seilbahn auf den Weissenstein.



nach der Sanierung nicht zurückkommen. Deshalb braucht es jetzt schlaue Ideen, wie die SMB noch besser ins Gesamtsystem einzubinden ist und wie sich neue Kundschaft gewinnen lässt. In der Zeit vor und während der Sanierung sollen die Zuständigen einen dichteren Zugfahrplan prüfen und den Busverkehr im Thal besser darauf abstimmen: Das Buskonzept wurde letztmals 2004 überarbeitet, mit der neuen Ausgangslage drängt sich eine Neubeurteilung geradezu auf!

Umfahrung Klus erübrigt sich
«Ran an die Solothurn-Moutier-Bahn» möchten wir ganz beson-

ders der Bevölkerung der Gemeinden entlang der Bahnlinie und im Thal zurufen. 5000 der über 17000 Petitionsunterschriften kamen von dort. Wenn die Einheimischen mindestens an ein, zwei Tagen pro Woche mit der SMB pendeln, ausfliegen, einkaufen fahren, ergibt allein das schon stattliche Fahrgastzahlen. Und ein solches vermehrtes Umsteigen würde vor Augen führen, dass man sich die über 65 Millionen Franken getrost sparen kann, die in eine Umfahrungsstrasse Klus/Balsthal (mit Tunnel!) gesteckt werden sollen. Damit würde bloss die SMB zusätzlich konkurrenziert. Ginge der Autoverkehr um zehn Prozent zurück, würden sich die meisten Staus bereits in Luft auflösen.

Der VCS wehrt sich gegen das unsinnige Strassenprojekt, investiert mit der Entwicklung von Ideen in die SMB – und wird auf diesen Seiten darauf zurückkommen.

Anita Wüthrich, VCS Solothurn
Stephanie Fuchs, VCS beider Basel

Sogar die Basler Elefanten fahren SMB... Warum nicht das nächste Mal via Moutier in den Zolli?



Luzern

Der Regierungsrat schaut tatenlos zu, wie der Verkehr rund um den Pilatusmarkt wächst und wächst.

So wird die Skepsis nicht kleiner

In der Theorie sind sie ein intelligentes Steuerungsinstrument. Den Praxistest aber müssen die Fahrtenmodelle im Kanton Luzern erst noch bestehen.

Viele erinnern sich noch: Der Pilatusmarkt im Schlund wurde trotz massivem Widerstand aus der Bevölkerung und trotz einem Nein an der Urne gebaut. Immerhin: Mehrere Auflagen sollten dazu führen, dass der generierte Verkehr nicht ins Uferlose anwächst. So legt ein Fahrtenmodell eine Limite von drei Millionen Autofahrten pro Jahr fest. In den letzten Jahren wurde diese Zahl überschritten, doch geschehen ist rein gar nichts: Der Regierungsrat lässt der Entwicklung ihren Lauf.

Bedenkliche politische Folgen

Die Regierung ist rechtlich nicht gezwungen, bei einer Überschreitung Massnahmen anzunehmen, aber sie kann. Die laxen Haltung des Luzerner Regierungsrats hat bedenkliche Folgen zum einen für die Umwelt im Raum Schlund, zum anderen aber auch verkehrspolitisch. Das Fahrtenmodell beim Pilatusmarkt war eines der ersten überhaupt. Werden hier die möglichen Verkehrslenkungsmassnahmen nicht ergriffen, so

nimmt die Skepsis gegenüber diesem Modell massiv zu.

Garantien statt Versprechungen

Der VCS ist häufig bei Bauprojekten mit Fahrtenmodellen konfrontiert. Sie werden als smartes, intelligentes Lenkungsinstrument angepriesen. Das bringe mehr als eine Begrenzung der Parkplatzzahlen, wird jeweils argumentiert. Oft sind in Bauprojekten aber weder die Massnahmen, die bei einer Überschreitung der zulässigen Anzahl Fahrten ergriffen werden müssen, klar definiert, noch die Zuständigkeiten. Wer setzt wann welche Massnahmen um? Auf wessen Kosten gehen sie? Gibt es bei Überschreitungen eine Bus-

se? Werden die Zahlen publiziert oder sind sie geheim?

Diese kniffligen Fragen versucht der VCS jeweils zu klären, damit verkehrsentensive Bauten mit klaren Vorgaben starten. Wenn jetzt der Kanton Luzern bei einem der grössten Einkaufszentren der Zentralschweiz wegschaut, wird das Vertrauen in die Fahrtenmodelle bald einmal dahin sein. Der VCS Luzern wird nun genauer hinschauen und abklären, welche Fahrtenmodelle es heute auf Kantonsgebiet gibt und ob die Vorgaben eingehalten werden. Wir bieten Hand für intelligente Steuerungsmöglichkeiten, aber es muss garantiert sein, dass bei Bedarf tatsächlich gesteuert wird.

Michael Töngi, Präsident

Am 21. Mai gilt es ernst

Die Kampagne des breit abgestützten Referendumskomitees gegen die Umfahrungsstrasse Aarwangen läuft auf Hochtouren, möglicherweise haben auch Sie bereits die Abstimmungszeitung im Briefkasten vorgefunden, in der ausführlich dargestellt ist, was diese unnütze Strasse mit dem geschützten Smaragdgebiet Oberaargau anrichtet. Besuchen Sie unsere Webseite www.luxusstrasse-nein.ch und beachten Sie den Artikel auf S. 23 in diesem Heft. Ein Höhepunkt der Kampagne folgt an der Mitgliederversammlung (MV) der VCS-Sektion Bern am 9. Mai in Langenthal:

Kontradiktorisches Podiumsgespräch

Unter der Leitung von Simon Keller (Radio Neo1) treten

- Kurt Bläuenstein, Gemeindepräsident Aarwangen, FDP
- Käthi Wälchli, Obersteckholz, Grossrätin SVP, Vizepräsidentin Region Oberaargau

als Befürworter der Umfahrungsstrasse an gegen

- Fredy Lindegger, Roggwil, Vorstand VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, Grüne
- Hans Kaspar Schiesser, Herzogenbuchsee, ehem. Leiter Verkehrspolitik des VCS, SP

Dienstag, 9. Mai 2017, Zwinglihaus, Bäreggstrasse 11, Langenthal.
Beginn um **20.00 Uhr** (Beginn der MV: 19.00 Uhr, Traktanden siehe www.vcs-be.ch)
Der Vorstand des VCS Bern heisst Sie in Langenthal herzlich willkommen!

Bern



150 Millionen Franken für 3 km Asphalt?



Keine Luxusstrasse im Oberaargau!

NEIN
zur Mogelpackung
«Verkehrssanierung Aarwangen»

www.luxusstrasse-nein.ch

REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

Vorstandsmitglieder gesucht!

Die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental mischt mit grossem Engagement in der Verkehrspolitik beider Regionen mit und darf zu Recht behaupten, massgeblich am Zustandekommen des Referendums gegen die Luxusstrasse im Oberaargau und am Wegfall der Umfahrung Burgdorf beteiligt gewesen zu sein. Nach der Wahl von Christoph Grimm in die Burgdor-

fer Stadtregierung und seinem Rücktritt aus unserem Vorstand sind wir auf der Suche nach Verstärkung. Haben Sie im Emmental oder im Oberaargau Wohnsitz – und Lust, sich wirksam für eine nachhaltige Verkehrspolitik einzusetzen? Melden Sie sich per Mail an regionoem@vcs-be.ch oder per Post an VCS-RG Oberaargau-Emmental, Bollwerk 35, 3011 Bern.

REGIONALGRUPPE BIEL

Ortsdurchfahrt Nidau: Neues Gesicht

Die VCS-Regionalgruppe Biel hat sich an der Mitwirkung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau beteiligt. Positiv ist, dass es durch die Senkung der Geschwindigkeit im Stedtli auf 30 km/h möglich wird, die Strasse überall (ohne Vortrittsrecht!) zu überqueren, und Umwege zum nächsten Fussgängerstreifen entfallen. Die mit der Hauptstrasse in Köniz gesammelten Erfahrungen haben die Gemeinde Nidau bewogen, das neue Verkehrsregime auszuprobieren. Die Verengung der Fahrbahn führt zu einer besseren Ausnutzung des verfügbaren öffentlichen Raums.

Die Schwachpunkte: Auf Druck der Ladenbesitzer dürfen keine Parkplätze aufgehoben werden, und es sind zu wenig Veloabstellplätze vorgesehen. In Nidau gibt es gute Geschäfte für den täglichen Gebrauch – Warentransport per Velo meist problemlos machbar –,

weniger für einen Grosseinkauf.

Volle Unterstützung verdient die Anordnung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn. Unklar ist wegen des eingeschränkten Projektperimeters, ob die Verlegung der Haltestelle Kirche zur Kantonalbank als beste Lösung gelten darf. Mit der Weiterführung der Linie nach Port braucht es die Wendeschleife beim Bahnhof Nidau nicht mehr, daher muss zuerst Klarheit herrschen, wo die nächste Haltestelle stadtauswärts vorgesehen ist. Es gilt, den Langsamverkehr weiter zu stärken und den ÖV nicht zu beeinträchtigen.

Mario Nobs, Geschäftsführer

Unsere nächsten – für Mitglieder wie immer öffentlichen – Vorstandssitzungen finden statt am Mittwoch, 3. Mai, und am Mittwoch, 21. Juni 2017. Ab 18.00 Uhr an der Aarbergstrasse 91 (Störchuchi) in Biel.



REGIONALGRUPPE THUN-OBERLAND

Einladung zur Begehung 2017 in Interlaken

Dienstag, 20. Juni, 19.30 Uhr, Hotel City Oberland, Interlaken
Mit anschliessendem Apéro

(Gemeinderat) und Denise Roth (Zeltner Ingenieure Belp).

Anmeldung für die Begehung Crossbow und den Apéro bis 4. Juni 2017 an:

suzanne.albrecht@vcs-be.ch

Anreise nach Interlaken West (an 19.23 Uhr): Thun ab 18.54, Spiez ab 19.05. Zu Fuss vom Westbahnhof in ca. 3 Minuten zum Hotel City Oberland. Rückreise: 22.05 Uhr nach Spiez und Thun.

Zur diesjährigen Begehung lädt die VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland nach Interlaken ein, wo Sie Neues zum Projekt CROSSBOW erfahren und die ausgeführten Projektabschnitte besichtigen können, dies unter Führung von Kaspar Boss

Schallschutzkonzept für Bern-Belp!

Der VCS Bern und die Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) erhoben 2015 zusammen mit dem WWF Bern Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigte 4. Ausbaustufe des Flughafens Bern, im Interesse des Klimaschutzes und der Wohnbevölkerung. Denn die Ausbaupläne (4. Ausbaustufe und Südanflug) führen absehbar zu mehr Flugverkehr und Fluglärm.

Mitte November 2016 genehmigte das Bundesverwaltungsgericht die 4. Ausbaustufe mit gewissen Auflagen zum Schutz der Bevölkerung. Wir erachten diese Auflagen als ungenügend und fordern in einer Beschwerde ans Bundesgericht vom Flughafen Bern die Erstellung eines Schallschutzkonzepts. Es soll die Menschen im lärmakustischen Einwirkungsbereich des Flughafens vor gesundheitsschädigenden Aufwachreaktionen schützen, die auf Fluglärm und durch den Flughafen verursachten Industrie- und Gewerbelärm in der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr) und der ersten Morgenstunde (06.00 – 07.00 Uhr) zurückgehen.

Gemäss Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung sind solche wiederholte Aufwachreaktionen gesundheitsschädigend und erhöhen das Risiko für physische und psychische Krankheiten erheblich. Das Bundesgericht hat, gestützt auf das Umweltschutzgesetz, bereits in einem früheren Entscheid einen Flughafenbetreiber zu entsprechenden Schutzmassnahmen verpflichtet.

Stéphanie Penher, Geschäftsleiterin

Einladung zur Generalversammlung

Zürich



Datum: Dienstag, 16. Mai 2017

Aus organisatorischen Gründen wird um eine Anmeldung auf vcszh@swissonline.ch gebeten.

17.15 Uhr: Treff auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon, vor dem Bahnhofgebäude

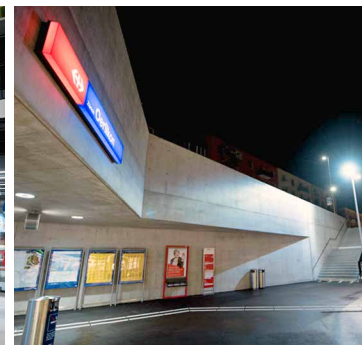
«Alles neu im ÖV in Zürichs Norden»

Der Bahnhof Oerlikon und seine gesamte Umgebung haben sich in den letzten Jahren massiv verändert. Während der Bahnhof selber, der Bahnhofplatz Süd und der Max Frisch-Platz schon weitgehend gebaut sind, wartet die Umsteigedrehscheibe Ost noch

Um den Bahnhof Oerlikon geht es im Rahmenprogramm zur GV des VCS Zürich.

auf ihre definitive Gestalt. Daniel Boesch (SBB, Netzentwicklung Region Ost) führt uns durch den Bahnhof Oerlikon. Hans Jörg Käppeli (Gemeinderat und Vorstandsmitglied VCS Zürich) zeigt die Fragestellungen bei der Umsteigedrehscheibe Ost auf.

18.30 Uhr: Generalversammlung des VCS Zürich mit anschließendem Apéro, Restaurant Cityport, Affolternstrasse 56



Traktanden: 1. Begrüssung; Wahl der Stimmzähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste; 2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 31. Mai 2016; 3. Jahresbericht 2016; 4. Jahresrechnung 2016, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes; 5. Budget

2017; 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren; 8. Statutenänderung: Änderung des Zweckartikels, Tätigkeitsbereich; 7. Verschiedenes

Anschliessend Apéro

Strassenlärmsanierung Stadt Zürich: Lausige Zwischenbilanz

Nun ist klar, was die Stadt Zürich an Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen unternehmen will. Oder vielmehr, was nicht: Über 80 Prozent der Betroffenen sollen keine bundesrechtskonforme Lärmsanierung mit Massnahmen an der Quelle erhalten.

Rund 130 000 Personen wohnen in Zürich an Strassen, die zu lärmig sind. Der Bundesrat sieht vor, dass landesweit alle von übermässigem Lärm Betroffenen bis zum 31. März 2018 geschützt werden: mit Massnahmen an der Quelle, wobei Temporeduktionen im Vordergrund stehen. Mittlerweile hat die Stadt Zürich an allen Strassen die entsprechenden Abklärungen getroffen, somit lässt sich ein erstes Fazit ziehen.

Bei rund 24 000 Lärmgeplagten will die Stadt mit einer Reduktion des Tempos die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung umsetzen. In allen übrigen Fällen – mit insgesamt über 100 000 Betroffenen – sollen Lärmschutzfenster her, ein Notbehelf, der zu den sogenannten «Erleichterungen» für den Strassenhalter zählt. Und dies, obwohl das Bundesge-

richt sich dazu unmissverständlich geäussert hat: «Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge haben, dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ist ultima ratio. Sie setzt voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft sind.»

Zeitverluste: billige Ausrede

Warum die Bilanz so lausig ist, kann am aktuellsten Fall gut illustriert werden. Im Zusammenhang mit einem Strassenbauprojekt an der Uetlibergstrasse wurden bundesrechtskonforme Lärmschutzmassnahmen zwar geprüft, dann aber verworfen. An diesem nur 300 m langen Strassenzug wohnen nicht weniger als 635 Personen. Die Lärmbelastung

liegt bei 24 von 29 Gebäuden sogar über den Alarmgrenzwerten. Einzige Begründung für das Njet: Der öffentliche Verkehr hätte mit Tempo 30 zu grosse Zeitverluste.

Auf der Quartierbuslinie 76 würde Tempo 30 zu einem Zeitverlust von rund 6 Sekunden führen. Zum Vergleich: Nur schon das Rotlicht an der Seebahnstrasse kostet den Bus immer wieder 50 Sekunden, ebenfalls längere Wartezeiten fallen vor der SZU-Barriere an. Weil die Stadt nicht gewillt ist, mit einer geeigneten Lichtsignalsteuerung diese Zeiteinbussen zu reduzieren, müssen also 635 Menschen auf Lärmschutz, wie er ihnen zusteht, verzichten.

Selbstverständlich wehrt sich der VCS Zürich, zusammen mit Uetlibergstrasse-Anwohnerinnen und -Anwohnern, gegen diesen unhaltbaren Entscheid mit einer Einsprache. Er erwartet vom Stadtrat, dass dieser bei den verbleibenden Sanierungsprojekten in den Kreisen 1, 3, 4, 5, 6, 11 und 12 der Bevölkerung den Lärmschutz zugesteht, den Bundesrat und Bundesgericht vorsehen.

Markus Knauss

Ob-/Nidwalden



Veloparkierung

In jüngster Zeit ist der VCS Ob- und Nidwalden sehr aktiv im Bereich Baugesuch-Einsprachen bzw. -Einwendungen, wobei es stets um Gleiche geht: die Veloparkierung, deren Planung selten den Empfehlungen von ASTRA und Velokonferenz entspricht. Beim Projekt Löwengrube in Ennetmoos (4 MFH) gelangen dank Intervention des VCS Verbesserungen, die allen dienen: besser platzierte Veloräume, neu eingeplante Schiebetüre, etc. Bei der Grossüberbauung Quellenhof, Stansstad, werden Verhandlungen über unsere Optimierungsvorschläge stattfinden, ebenso beim Schulhaus Morgenstern, Ennetmoos. Extrem veraltet ist die Veloparkierung in der Grossmatt in Hergiswil, wo die Totalsanierung des Schulhauses ansteht.

Viel zu oft wird die Veloparkierung noch stiefmütterlich behandelt. Der VCS arbeitet auf den nötigen Bewusstseinswandel sowohl in Planungsbüros als auch bei Gemeindebauämtern und den kantonalen Baudirektionen hin.

Daniel Daucourt



Basel-Stadt/Baselland

Velofahrerinnen und Fussgänger haben viele Gemeinsamkeiten – und im Strassenverkehr ein ähnliches Los. Sie sind ohne Blechhülle unterwegs und entsprechend verletzlich.

Beide Mobilitätsformen sind sauber, leise, platzsparend – optimal im dichten Stadtgewusel – und gesund. Beide werden vom übrigen Verkehr an den Rand gedrängt, oft übersehen, in Abgase gehüllt. Das müsste zusammen-

schweissen, möchte man meinen. Woher also die Unverträglichkeiten zwischen den umweltverträglichsten Mobilitätsformen?

In letzter Zeit wird von Fussgängerseite viel Unmut laut über unliebsame Begegnungen mit Velofahrenden. Unfälle sind zwar selten, das zeigt die Statistik, die grossen Risiken liegen ganz anderswo. Das ändert aber nichts daran, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger subjektiv von flitzenden Velos bedrängt oder bedroht fühlen. Und es gibt sie ja durchaus, die rücksichtslos Radelnden.

Und schon ist die Strasseneuphorie da

Wie zu befürchten war, lässt das deutliche Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) vom vergangenen Februar die Strassenlobby träumen. Ihr Argument, der NAF nütze auch dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr, erweist sich als leeres Gerede.

Umgehend hat das Bundesamt für Strassen ASTRA seinen «Sachplan Verkehr, Massnahmenteil Infrastruktur Strasse» (SIN) in die Vernehmlassung geschickt. Darin enthalten: der Bau des Gundeli-Autobahntunnels, ein 1960er-Uraltprojekt, das die Stadt gar nicht will. Die Baselbieter Strassenlobby im Dunstkreis der Wirtschaftskammer wiederum hat genau jetzt ihre 2015 lancierte Initiative «Zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» eingereicht. Sie

will u. a. Basel-Stadt freundschaftlich «verpflichten», den Gundeli-Autobahntunnel voranzutreiben. Er soll den Baselbieter Mehrverkehr schlucken.

Attacken auf die Umwelt

Im Abstimmungskampf zum NAF betonte die Autolobby den Nutzen für die Agglomerationsprojekte. Das war natürlich billige Schaumschlägerei. Wo Velo- und Tramprojekte konkret werden, bekämpft sie diese in vorderster Reihe: den

Mitgliederversammlung 2017

Montag, 22. Mai 2017, **Unternehmen Mitte (neu!)**, 1. Stock, Gerbergasse 30, 4001 Basel
18.15 Uhr: ordentliche Geschäfte
19.15 Uhr: Apéro
19.45 Uhr: «Fussgänger/Velo-Konflikte – muss das sein?»
Referat Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz: «Was erwarten

wir zu Fuss von Leuten auf dem Velo?»
Referat Pro Velo Schweiz (angefragt): «Was tun Velofahrende für die gute Nachbarschaft mit FussgängerInnen?»
Einladung (erfolgt auch per Post) und Details auf der Homepage.

Der Vorstand



Konfliktfeld Fussgängerstreifen – was geht, was nicht?

Kampagne in Planung
Fast-Unfälle und Schreckmomente trüben das Verhältnis unter den Nichtmotorisierten. Wir wollen einen Beitrag leisten, um dieses zu verbessern: mit der Planung einer Art Commitment, mit dem Velofahrerinnen und Velofahrer einen besonders rücksichtsvollen Fahrstil gegenüber dem Fussverkehr zusagen.

Am gleichen Strick ziehen
Jene, die zu Fuss, und jene, die mit dem Velo unterwegs sind, sollen

sich auf dem bisschen Platz, den die Verkehrsplanung ihnen lässt, nicht prügeln, sondern gemeinsam für mehr Platz und Sicherheit im Strassenverkehr kämpfen. Voraussetzung dafür ist ein gutes Miteinander.

Dieses wollen wir in einer gemeinsamen Kampagne mit Pro Velo beider Basel schaffen und pflegen.

Der Vorstand

NÄBENENAND
STATT GEGENENAND

Mehr Sicherheit für alle!

21. Mai 2017
BASLER VELORING JA
www.veloring.ch

Veloring Basel, den Margarethenstich, das Läufelfingerli (S9).

Und was tut der Gewerbeverband Basel-Stadt? Er will mit zwei Initiativen das Umweltschutzgesetz schwächen und die gesetzliche Vorgabe, den Autoverkehr in der Stadt bis 2020 um 10 Prozent einzudämmen, rückgängig machen.

Umso wichtiger bleibt für den VCS beider Basel die ungebrochene Unterstützung durch seine Mitglieder.

Stephanie Fuchs, Geschäftsleiterin

Gesucht I – Revisor/in!



Wer hat 2–3 Stunden Zeit pro Jahr, um unseren langjährigen, geschätzten Revisor Christian Pestalozzi (Oberwil) zu ersetzen? Mitglieder mit Zahlenflair melden sich bitte bei vcs.blbs@bluwin.ch.

Der Veloring verbindet die Veloachsen vom Stadtrand ins Zentrum untereinander und macht wichtige Ziele sicher erreichbar:

St. Johann-Quartier/Novartis-Campus – Kannenfeldpark – Schützenmattpark – Zolli (Zollisteg, neu) – Bahnhof SBB – St. Alban-Quartier – Wettsteinquartier/Roche – Erlenmattquartier – St. Johann/Novartis-Campus.
Ja am 21. Mai für sicheres, entspanntes Velofahren!
www.veloring.ch

Achtung Baustelle!

Greifengasse und Mittlere Brücke werden seit Anfang April bis August 2017 in mehreren Etappen umgebaut. Die Veloumfahrung verläuft via Rheingasse/Schafgässlein/Utengasse bzw. Teichgässlein/Unt. Rheingasse. Von Mitte Juni bis Mitte August wird die Fahrbahn der Mittleren Brücke komplett gesperrt sein. Velos geniessen während dieser Zeit Gastrecht auf den Trottoirs.

Bitte unbedingt langsam fahren und absteigen, wenn es zu eng wird – als Dank dafür, dass lange Umwege erspart bleiben. Wegen Baumulden etc. wurden in der Utengasse und Rebasse Velo-Parkplätze temporär aufgehoben. Wir wollen Ersatz (Abklärung bei Redaktionsschluss noch im Gang).

Danke fürs Mitmachen, liebe Velofahrende, es dient unserer Sache.

ÖV-Fonds: klingt gut, ändert wenig

Der Aargauer Grosse Rat hat einen speziellen Fonds für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Die wahre Lösung wäre ein Mobilitätsfonds.

Gefallen ist der Beschluss vom 7. März 2017 überdeutlich mit 113 zu 17 Stimmen. Gespeist wird der Fonds durch ordentliche Staatsmittel (etwa 14 Mio. CHF) und einen Viertel des Kantonsanteils am LSVa-Ertrag (etwa 6,6 Mio. CHF). Das neue Modell ist bezüglich der Strassenrechnung und des allgemeinen Staatshaushalts kostenneutral ausgestaltet: Es fließen künftig nicht mehr Mittel in die ÖV-Infrastruktur, sondern die kantonale Finanzstruktur wird verändert; die Finanzierung läuft neu über den zweckgebundenen ÖV-Infrastruktur-Fonds. Dies kann Vorteile haben bei Grossprojek-

ten, es erhöht die Planungssicherheit und glättet die Auswirkungen von Grossinvestitionen auf die Staatskasse. Doch wer genauer hinschaut, entdeckt grosse Mängel. Die eigentlichen Probleme bei der Verkehrsfinanzierung bleiben ungelöst.

Krasses Ungleichgewicht

In die Spezialfinanzierung Strasse fließen jedes Jahr 250 Mio. Franken, in den beschlossenen ÖV-Fonds hingegen nur ca. 25 Millionen. Auch wenn der ÖV-Betrieb nebenher mit ordentlichen Mitteln finanziert wird, bleibt das krasse Missverhältnis bestehen. Zudem muss der Gros-

se Rat die ordentlichen Mittel für den Fonds jährlich bewilligen. Bei der gegenwärtigen angespannten Finanzlage dürfte der Rotstift bald einmal auch hier angesetzt werden.

Es bräuchte einen verkehrsträger-übergreifenden Mobilitätsfonds, um die Mobilitätsbedürfnisse im Aargau möglichst effizient, ökologisch, menschenfreundlich und nachhaltig befriedigen zu können. Dabei müssten unbedingt die externen Kosten des Verkehrs miteinbezogen werden.

Mit dem neuen Fonds wird zwar ÖV-Infrastruktur gebaut und erhalten. Aber allein damit ist noch kein einziger Passagier befördert. Es braucht ein attraktives Angebot, doch drohen auch bei dessen Bestellung Sparmassnahmen. Dieses Problem hat der Grosse Rat bedauerlicherweise ausgeblendet.

Fabio Gassmann

Wohin die Reise geht im Aargauer ÖV, ist so offen wie zuvor.

Gesucht II – Velo-Hotspots BL

Gefahrenstellen auf dem Baselbieter Radrouthenetz, dringend zu beheben? Bitte melden Sie solche bis am 31. Mai 2017 an vcs.blbs@bluewin.ch – das Tiefbauamt BL ist interessiert.



Freiburg



Einladung zur GV

Dienstag, 23. Mai 2017, 19.00 Uhr, Centre le Phénix (Rue des Alpes 7), Freiburg

20.15 Uhr: Referat des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors Jean-François Steiert zu den kantonalen verkehrspolitischen Perspektiven

Traktanden: 1. Protokoll der Generalversammlung vom 24.5.2016; 2. Jahresbericht 2016; 3. Bericht des Kassiers 2016; 4. Revisorenbericht 2016; 5. Genehmigung der Jahresrechnung 2016; 6. Budget 2017; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2017; 9. Verschiedenes

Es wird ein Rückblick auf ein bewegtes Jahr: Trotz dem fast gleichzeitigen Abgang von Pierre-Olivier Nobs und Silvia Maspoli entfaltete der VCS Freiburg eine sehr rege Aktivität, von der Mitarbeit in Kommissionen über Einsprachen gegen zu wenig nachhaltige Projekte bis hin zu Velobörsen und Pedibus. Dazu kam die eigentliche politische Arbeit, bei Wahlen und Abstimmungen oder der kritikwürdigen kantonalen Strategie in Sachen Umfahrungsstrassen. Und: die Vereinsstruktur wurde im Sinn einer klaren Rollenenteilung bereinigt: Gegen aussen vertritt den VCS das demokratisch legitimierte Präsidium. Das politische und das administrative Sekretariat wurden zusammengelegt, dessen Leitung kümmert sich ums operative Geschäft und leistet Hintergrundarbeit im Dienst des Vorstandes. ■





Solothurn

Blick in die Energiezukunft

Im Hybridwerk in Zuchwil, Schauplatz der MV 2017, erprobt man Lösungen für eines der Hauptprobleme der Energiestrategie 2050.



Hybrid bedeutet «zusammengesetzt» oder «Mischling». Das Hybridwerk des Energie- und Wasserversorgers «Regio Energie Solothurn» heisst so, weil hier drei Energieformen und Wasser zusammenkommen und weil die Energie von einer Form in andere umgewandelt wird.

Kernstück ist ein Elektrolyseur, der via chemischen Prozess der Elektrolyse mittels Strom Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff aufspaltet. Ersterer kann in geringer Konzentration ins Erdgasnetz eingespeist werden.



«Power to Gas» heisst dieses Verfahren, das als Schlüsselement der Energiestrategie 2050 gilt, könnte es doch helfen, ein Kernproblem zu lösen: Die Nutzung von Solarenergie für den Winter, denn Gas kann anders als Elektrizität einfach und langfristig gespeichert werden.

Perfektioniert wird dieses Verfahren mit dem nächsten Schritt, der bereits im Gang ist, der Verarbeitung von Wasserstoff mit Kohlenstoff zu synthetischem Methan, das praktisch dasselbe ist wie Erdgas und zu

100 Prozent ins Gasnetz eingespeist werden kann.

Doch noch mehr ist «hybrid» an diesem Werk, wie die interessierte Besucherschar demonstriert bekam: Mit einem Blockheizkraftwerk kann es auch Gas in Strom und in Fernwärme umwandeln. Das ermöglicht eine dezentrale Energieversorgung – ein weiteres wichtiges Element der Energiestrategie 2050, die den VCS 2017 stark beschäftigt.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Wechsel an der Spitze

Das wichtigste Geschäft an der Mitgliederversammlung 2017 des VCS Solothurn am 15. März war der Wechsel im Präsidium, das in die Hände von Fabian Müller übergeht.

Heinz Flück und Anja Krusy hatten 2015 das Co-Präsidium im Sinn einer Übergangslösung übernommen. Sie haben es nun abgegeben, bleiben uns aber als Vorstandsmitglieder erhalten. An der MV dankte der Vorstand den beiden für ihr Engagement mit einem «Fresspäckli». Der neue Präsident wie auch der gesamte Vorstand wurden einstimmig (wieder-)gewählt.

Daneben gaben das Co-Präsidium und Geschäftsleiterin Anita Wüthrich einen Überblick über die Themen, die den VCS Solothurn 2016 und 2017 beschäftigten und beschäftigen werden, namentlich folgende:

■ Gestaltungsplan Gäupark: Der VCS hat gegen den Ausbau dieses Einkaufszentrums in Egerkingen Beschwerde erhoben.

■ Einsprache eingelegt haben wir auch gegen die Erhöhung der Parkplatzzahl beim Sälipark in Olten; wir fordern Projektverbesserungen (s. VCS-Magazin 1/2017).

■ Wir haben für die Erhaltung des Weissensteintunnels auf der BLS-Linie Solothurn–Moutier gekämpft (s. S. 30). Weiter engagieren wir uns für das «Läufelfingerli», die Zugsverbindung Sissach–Läufelfingen–Olten.

■ Weitere Schwerpunkte sind der Einsatz für verschiedene Lärmsanierungsprojekte, die Mitsprache beim Umbau des Bahnhofplatzes Olten und beim Nutzungsplan Weissenstein, wo wir eine striktere Parkplatzbewirtschaftung und bessere Angebote der Seilbahn fordern.

Der Vorstand

«Komplimente sind mir egal»

Fabian Müller sass schon von 2003 bis 2007 im Vorstand des VCS Solothurn, dessen neuer Präsident er nun ist. Was hat ihn geprägt, was treibt ihn an?

VCS-Magazin: Herzliche Gratulation, Fabian, weshalb dein Engagement für den VCS?

Fabian Müller: Er ist der Verband, der sich für eine nachhaltige, zukunftsfähige und ökologische Nutzung der Verkehrsträger einsetzt. Dies sind auch meine Prioritäten. Geprägt hat mich die Situation in der Klus bei Balsthal, wo der Kanton seit Jahren versucht, ein überrißenes Umfahrungsprojekt durchzudrücken, das mehr Probleme schafft als löst.

Als Präsident kommt viel Arbeit auf dich zu...

Mit meinen Engagements als «halbamtlicher» Hausmann, Geschäftsführer der casa fidelio und Kantonsrat muss ich meine Kräfte gut einteilen. Die gemeinsame Erziehung unserer Kinder ist mir sehr wichtig. Weil diese nun in der Schule und im Kindergarten sind, habe ich wieder etwas mehr Zeit.

Fortsetzung auf S.37



Fabian Müller (1979) ist verheiratet und hat zwei Söhne (7- und 5-jährig); die Familie wohnt in Balsthal. Beruflich ist er Geschäftsführer der casa fidelio, einer Institution für suchtmittelabhängige Männer. Seit 2009 sitzt er für die SP im Kantonsrat.

Was sind für dich die wichtigsten Themen für den VCS Solothurn in naher Zukunft?

Das werden vor allem die Revision des kantonalen Strassenverkehrsgesetzes sowie die geplante Umfahrung Klus zwischen Balsathal und Oensingen sein.

Welches Kompliment würdest du in ein paar Jahren, wenn du als Präsident wieder abtrittst, am liebsten hören?

Offen gestanden, mir sind Komplimente egal. Ich freue mich einfach darauf, mit einem tollen

Vorstandsteam unsere Ziele anzugehen und unsere Projekte zu verwirklichen.

Wie ökologisch bist du im Alltagsverkehr unterwegs?

Beruflich benutze ich hauptsächlich die öffentlichen Verkehrs-

mittel. Beim Einkaufen meistens das Auto meiner Frau – wenn ich mal einkaufe, dann gleich im grossen Stil. Beim Organisieren der Ferien ist es immer ein Abwägen zwischen Aufwand, Ökologie sowie Wünschen von Frau und Kindern. ■

Informative Jahresversammlung

Eine stattliche Anzahl Mitglieder befasste sich am 8. März an der Jahresversammlung 2017 im geschichtsträchtigen Museum am Hafen Romanshorn mit dem Thema Mobilitätsmanagement. In einem eindrücklichen Referat zeigte Georg Sele, Vorstandsmitglied des Verkehrs-Clubs Liechtenstein, wie die Industriefirma Inficon in Balzers mit einer Palette von Massnahmen die Mitarbeitenden dazu brachte, ihren Arbeitsweg möglichst zu Fuss,

per Velo oder ÖV zu bewältigen. So konnte der Anteil der Autopendler, von der Geschäftsleitung bis zum Putzpersonal, von 68 auf 40 Prozent gesenkt und die Tiefgarage um ein Geschoss mit 80 Parkplätzen reduziert werden. Das spart der Firma 120 000 Franken pro Jahr. Nebenwirkungen: weniger Stress, bessere Gesundheit und Fitness!

Walter Lang, Landschlacht, zeigte auf, wie die Spitäler Münsterlingen versuchen, die

Belastungen durch den Verkehr (Abgase und Lärm auf den Zufahrtsstrassen) in Grenzen zu halten. Mit der zusätzlichen Bahn-Haltestelle der Seelinie, dichtem Busfahrplan, geeigneten Fuss- und Velowegen sowie einer modernen Parkplatzbewirtschaftung soll der motorisierte Privatverkehr begrenzt werden, denn Platz für immer neue Parkieranlagen ist gar nicht vorhanden.

Im statutarischen Teil wurden die Verbandsgeschäfte genehmigt und zwei verdiente langjährige Vorstandsmitglieder, Jana Brönmann und Wolfgang Schreier, verabschiedet. Deshalb hier der Aufruf an alle, die sich eine Mitarbeit im Vorstand oder in anderer Form vorstellen können: Meldet euch bei uns, nehmt unverbindlich an einer Vorstandssitzung teil!

Peter Wildberger

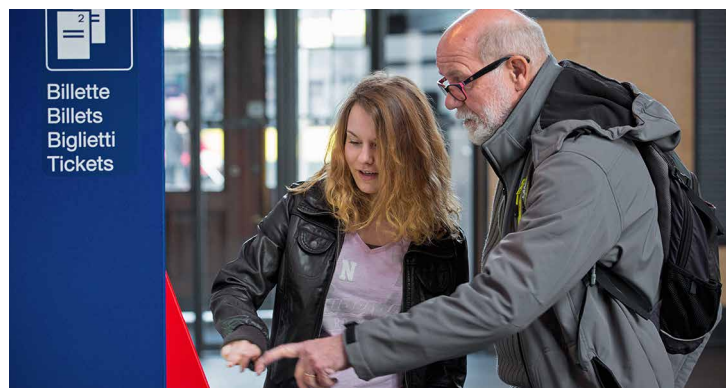
Thurgau 

Mobilitätskurse für Senioren

Der VCS und Pro Senectute organisieren auch dieses Jahr Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit Billettautomaten besser zurecht kommen möchten. Die Halbtages-Kurse, geleitet von Fachleuten, sind kostenlos und beginnen jeweils um 8.30 Uhr:

16. Mai: Frauenfeld; 13. Juni: Romanshorn; 14. Juni: Arbon; 19. September: Frauenfeld; 25. Oktober: Kreuzlingen; 26. Oktober: Weinfelden. Anmeldung und Auskunft:

Tel. 071 626 10 83, info@tg.pro-senectute.ch



Kursangebot für Seniorinnen und Senioren

Auch dieses Jahr organisiert die VCS-Sektion Schwyz zusammen mit Pro Senectute und weiteren Partnern halbtägige, kostenlose Kurse für Seniorinnen und Senioren, die über Neuerungen im öffentlichen und im Strassenverkehr im Bild sein wollen, um selbstständig und clever mobil zu bleiben und sich sicher fühlen zu können. Es erwarten Sie viele nützliche Tipps von ÖV-Experten und der Kantonspolizei Schwyz,

u.a. zu folgenden Fragen:

- Wie kann ich bequem am Automaten ein Billett kaufen?
- Welches ist das beste ÖV-Angebot für mich?
- Wie funktionieren die Tarifsysteme, der Tarifverbund?
- Was gibt's Neues an Strassenverkehrsregeln?
- Worauf muss ich als Fussgänger/-in besonders achten?

Die vermittelte Theorie und praktische Übungen machen fit

für den mitunter hektischen Alltag im öffentlichen Raum. Die Kurse finden bei jeder Witterung statt und dauern je von 13.30–17.15 Uhr:

Am 1. Mai in Küsnacht am Rigi, Monséjour-Zentrum am See, Quaistrasse 2. Anmeldung/Auskunft: Pro Senectute, Beratungsstelle Innerschwyz, Bahnhofstr. 29, 6440 Brunnen, Tel. 041 810 32 27 (8–11.30 Uhr), beratungsstelle@sz.pro-senectute.ch

Am 23. Mai in Lachen, Bahnhofplatz 3, 8853 Lachen Pro Senectute, Beratungsstelle Ausserschwyz, Tel. 055 442 65 55, lachen@sz.pro-senectute.ch Die Teilnehmenden erhalten nach dem Kurs einen Geschenkgutschein der SBB. ■

Schwyz 



Fürstentum Liechtenstein

Kontinuität im Vorstand



Sie bilden, an der GV vom 16. März im Amt bestätigt, den VCL-Vorstand: Paul Vogt, Rudolf Jenne, Georg Sele, Herbert Lageder, John Stoll und Willy Marxer (v.l.), dazu kommt Klaus Dünser (fehlt auf dem Bild).

Die Kontinuität ist gewährleistet, frische Kräfte sind willkommen: Wir suchen weitere Vorstandsmitglieder, besonders aus den Gemeinden Schaan und Ruggell.

Sicher im Sattel

Unsere Radfahrkurse für Primarschülerinnen und -schüler und ihre Eltern – mit einer von den Elternvereinigungen organisierten Zwischenverpflegung – finden 2017 in vier Gemeinden statt: Eschen, am 6. Mai; Vaduz, am 13. Mai; Ruggell, auch für Gamprin und Schellenberg, am 20. Mai; Schaan, am 10. Juni. Sie dauern jeweils von 13.30–17.15 Uhr. Details und Anmeldung: www.vcl.li/?page=1&id=54

Georg Sele

Die Rad-Wettbewerbe sind am Laufen!

Seit 1. April und bis Ende Oktober heisst es wieder «Radfahren für Ihre Gesundheit». Schon angemeldet? Wer erstmals mitmacht, muss sich registrieren.

Vom 1. Mai bis Ende Juni läuft der Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit». Mitmachen können Angestellte der beteiligten LIHK-Betriebe, der Landesverwaltung (inkl. Weiterführende Schulen) und Gemeindegestellte, einschliesslich der Lehrpersonen von Kindergärten und Primarschulen.

Details:

www.fahrradwettbewerb.li


Graubünden

Ja zum Radweg Trimmis–Chur

VCS und Pro Velo Graubünden begrüssen das von der Bevölkerung am 12.2.2017 bewilligte Radwegprojekt Trimmis–Chur: Damit kann endlich eine seit 31 (!) Jahren geforderte Verbesserung für den Alltagsveloverkehr umgesetzt und eine gewichtige Lücke im Veloroutennetz geschlossen werden. Die geplante Linienführung über den Mittelweg ist attraktiv, direkt und si-

cher, verläuft grösstenteils auf bestehenden Wegen und ist für Trimmis wie für Chur kostengünstig.

Strittig ist die Frage der Asphaltierung im Bereich der Trimmiser Witenen. Der VCS hält dazu fest: Beiträge von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm sind daran geknüpft, dass die Gemeinden Veloverbindungen möglichst as-

phaltieren. Im Bereich der Witenen verhält es sich jedoch anders. Da der Mittelweg im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) figuriert, muss seine Schutzwürdigkeit auch bei der Radwegprojektierung berücksichtigt werden. Eine Lösung mit einer naturbelassenen Wegoberfläche ist möglich: am ehesten mit einer Chaussierung

(Kiesbelag mit Koffer), welche für die Natur einen minimalen Eingriff bedeutet und für den Veloverkehr dennoch den nötigen Komfort bietet. Dass die restlichen Wegabschnitte asphaltiert werden, begrüssen wir sehr.

Stefan Grass

Stellungnahme zum Projekt: www.vcs-gr.ch/graubuenden/aktivitaeten

Offizielle Einladung zur MV 2017

Am Samstag, 20. Mai 2017, ab 09.15 Uhr, lädt der VCS Graubünden im Restaurant Astoria in Chur zur diesjährigen ordentlichen Mitgliederversammlung ein. Traktandenliste: 1. Protokoll der MV vom 4. Juni 2016; 2. Jahresbericht 2016 und Jahresprogramm 2017; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2016; 4. Budget 2017; 5. Wahlen; 6. Varia. Anschliessend wird mit der RhB ein Ausflug mit Wanderung in der Davoser Landschaft unternommen.

Details: www.vcs-gr.ch/de/graubuenden/ueber-uns/mv-2017.html

An der diesjährigen Velobörse vom 18. März in Chur, organisiert von VCS und Pro Velo, haben 55 Prozent der 954 zum Verkauf angebotenen Velos den Besitzer oder die Besitzerin gewechselt.



Bahnausbau ja, aber mit Augenmass



Die bestehenden zwei Einspur-Tunnel auf der sehr dicht befahrenen Strecke Zug–Zürich bieten grosse Probleme: Sie destabilisieren den Fahrplan. Schon eine kleine Verspätung oder Panne kann massive Folgen haben. Die logische Lösung heisst «Zimmerberg light».

Eigentlich scheint alles relativ einfach zu sein. Der unumgängliche Ausbau auf zwei Spuren ist für 500 bis 600 Millionen Franken zu haben: Für die Variante «Zimmerberg light» braucht es «nur» einen zweiten Albistunnel Baar Litti–Sihlbrugg (3,4 km), parallel zum bestehenden, sowie einen neuen Doppelspurtunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf (ca. 2 km). Doch die Zuger Regierung und die SBB bevorzugten einen 11,3 km langen und rund 1,3 Mia. Franken teuren «Zimmerberg-Basistunnel II» (ZBT II). Dieser würde es zwar ermöglichen, von Zug bis Zürich unterirdisch durchzubreisen, aber die Nachteile wären riesig. Zu den gewaltigen Kosten und der sehr langen Bauzeit käme hinzu, dass Thalwil nicht mehr angeschlossen und somit die Verbindungen ans linke Zürichseeufer und wei-

ter nach Glarus und Chur nicht mehr direkt gewährleistet wären. Zudem gäbe es keine Möglichkeit eines direkten Anschlusses an die Durchmesserlinie in Zürich zum Flughafen: Der Basistunnel endet im Sackbahnhof.

Ganz klar überdimensioniert

Zu beachten ist ferner, dass mit dem ZBT II die S-Bahn via Thalwil immer noch durch die zwei bestehenden Tunnel fährt. Ein ZBT II, der einzig Interregio und anderen Schnellverbindungen dient, ist aus unserer Sicht klar überdimensioniert. Und last but not least: Zugfahren ist für viele Personen ein Vergnügen und die Landschaft zwischen Zürich und Zug über weite Strecken eine Augenweide. Tunnelfahrten sind nicht jedermanns Sache.

Die Variante «Zimmerberg light» mit dem Ausbau der zwei bestehenden Tunnel Albis und Zimmerberg weist demgegenüber eine ganze Reihe von Vorzügen auf:

- Ihre Kosten sind um über die Hälfte geringer.
- Durch die Etappierbarkeit sind die viel kürzeren Bauetappen unabhängig voneinander realisierbar.
- Sie ist schneller realisierbar als der ZBT II. Sanierungsarbeiten an Wochenenden, an denen die Strecke gesperrt werden muss,

wären schneller nicht mehr nötig, und durch die Doppelspur ergibt sich rascher eine höhere Fahrplanstabilität.

■ Nicht nur Thalwil bleibt als Umsteigebahnhof erhalten, es können – für Zug nicht unwesentlich! – auch direkte Züge via Durchmesserlinie zum Flughafen Zürich verkehren.

■ Wie beim ZBT II wird ein Interregio-Viertelstundentakt zwischen Luzern und Zürich möglich.

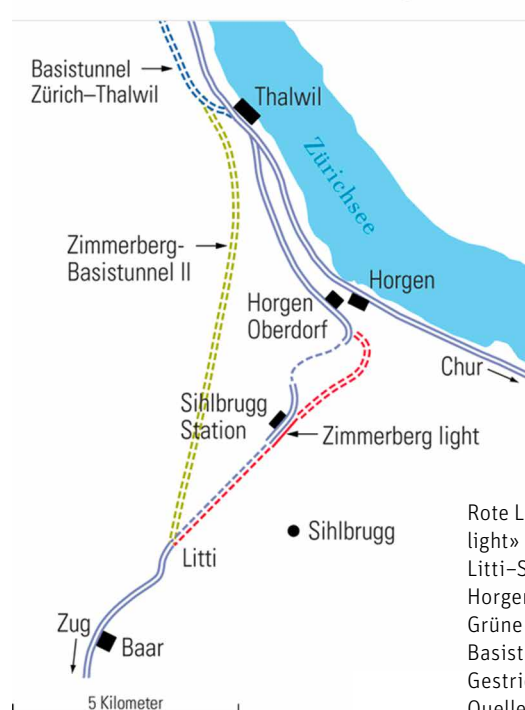
■ Von ICE über IR bis zur S-Bahn: Alle fahren durch diese zwei Tunnel. Die im Vergleich zum ZBT II höhere Verkehrsdichte macht die Strecke für die SBB rentabler.

Einziger Nachteil: Die Fahrzeit wird um etwa vier Minuten länger sein als mit dem ZBT II.

Göran Larsson

Mehr Infos: www.zimmerberg-light.ch

Bahnvarianten Zimmerberg



© NZZ/INFGRAFIK/mfe.

Rote Linien: Variante «Zimmerberg light» mit den zwei Tunnels Baar Litti–Sihlbrugg und Sihlbrugg–Horgen Oberdorf.
Grüne Linien: Variante «Zimmerberg-Basistunnel II» (ZBT II).
Gestrichelte Linien: Tunnel.
Quelle: NZZ

Die Generalversammlung naht

Dienstag, 9. Mai 2017, Rest. Colonia Italiana Zug, Zugerbergstrasse 14 in Zug. 18.30 Uhr Apéro, Beginn der ordentlichen GV 18.45 Uhr. Traktandenliste und Jahresbericht 2016 wurden allen Mitgliedern per Post zugestellt.

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