

## AUTOFREIER SONNTAG

# Faltradmeisterschaft gastiert in Bern

**W**er auf Falträder, Vintage und britischen Cycle Chic steht, darf den autofreien Sonntag in der Bundesstadt am 10. September 2017 nicht verpassen.

Ein Highlight des bunten Anlasses, garantiert «very british», ist dieses Jahr die Brompton Swiss Championship, die Faltradmeisterschaft, die erstmals in Bern gastiert: Zum Velorennen für jedermann gehören

ein stilvolles Outfit – Hemd und Schlips – und eine Prise britischer Humor. Teilnehmen können alle, die bis dahin ein fahrtaugliches Brompton aufreiben können. Die Sieger/innen qualifizieren sich für das Finale der Weltmeisterschaft 2018. Aber natürlich gilt auch hier: Mitmachen ist wichtiger als gewinnen. ■

Mehr Informationen auf:  
[brompton.ch / quartierzeit.ch](http://brompton.ch/quartierzeit.ch)



Wer in Bern siegt, qualifiziert sich für das Finale der Weltmeisterschaft 2018.

## Umfrage

### Liebe Leserinnen und Leser

Dies ist das dritte VCS-Magazin mit neuem Sektionsnachrichten-Konzept (mehr Seiten, gleiche Ausgabe für alle).

Ihre Meinung dazu ist uns wichtig:

- Möchten Sie weiterhin alle Deutschschweizer Sektionsnachrichten lesen können?
- Möchten Sie – wie früher – weniger Seiten mit ausgewählten Sektionsnachrichten?
- Fühlen Sie sich über die Arbeit Ihrer Sektion gut informiert?
- Haben Sie Themenwünsche?
- Sprechen die aufgegriffenen Themen Sie an?
- Welche Themen sprechen Sie besonders an? Welche weniger?

Ihre Antworten helfen uns bei der Entscheidung. Bitte schicken Sie uns Ihre E-Mails an [sektionsnachrichten@verkehrsclub.ch](mailto:sektionsnachrichten@verkehrsclub.ch) bis Ende Juli 2017.

Herzlichen Dank!

Die Redaktion des VCS-Magazins

## Merci, Madeleine!

*Madeleine Lechmann, unsere langjährige Koordinatorin der VCS-Sektionen und Mitglied des Geschäftsleitungsgremiums, geht Ende Juni in Pension. Sie begleitet den VCS als Mitarbeiterin seit 1999, also seit gut 18 Jahren. Nun ist das zwar ein normaler Vorgang im Arbeitsleben eines Menschen, doch mit Madeleine verliert der VCS eine Aktivistin erster Güte und eine der guten Seelen im VCS-Team. Auch als interne Kämpferin für die Sprachenvielfalt und Mahnerin zur Gleichberechtigung hat sie die Kultur im VCS massgeblich geprägt. Mit Bestimmtheit wird sie nun nicht in den Ruhestand treten, sondern sich in ihrem Umfeld weiterhin für Mensch und Umwelt einsetzen. Aber nicht nur!*

*Weil diese vermittelnde Rolle zwischen Verbandszentrale und kantonalen Sektionen so wichtig ist, wurde die Stelle neu besetzt. Caroline Brennecke wird die Nachfolge von Madeleine übernehmen und die Funktion mit ihren eigenen Ideen bereichern. Schliesslich geht es nicht nur um die Sektionskoordination, sondern auch um das zuverlässige Funktionieren des Zentralsekretariats.*

*Wir danken Madeleine Lechmann für ihr wunderbares Wirken im VCS und wünschen ihr alles Gute! Caroline Brennecke heissen wir herzlich willkommen und freuen uns auf die Zusammenarbeit.*

Martin Enz, Co-Geschäftsleiter

## 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)

Doppelte Markierung wie hier in Zürich macht den Velostreifen entlang längsparkierter Autos sicherer.



Basel-Stadt/Baselland

## Bei der Velo-Markierung hapert's

**Aus aktuellem Anlass war in der Basler Presse in den letzten Wochen oft von Velounfällen die Rede. Was dabei zu wenig Beachtung fand, ist die in unserer Region oft mangelhafte Markierung.**

Ausgelöst haben die Debatte das drastische, unter Beteiligung der Kantonspolizei Basel-Stadt entstandene Video «Der Velofahrer» der Suva (s. auch Beitrag S. 29) und die Abstimmung zum Veloring Basel am 21. Mai 2017. Ein anständiger Fahrstil und eine anständige Infrastruktur dienen gewiss der Sicherheit der Velofahrenden – und natürlich auch allen anderen, die sich im öffentlichen Raum bewegen. Es gibt aber noch einen dritten Faktor: die Strassenmarkierung. Sie zeigt den Beteiligten, welches

Verhalten wo erwartet wird. Mit etwas Farbe am richtigen Ort lassen sich zahlreiche Konflikte und Unfälle verhindern. Die zwei hier präsentierten Massnahmen sind keineswegs revolutionär und in anderen Regionen längst umgesetzt. Höchste Zeit, dass die beiden Basel nachziehen.

### Velowege längs von Parkplätzen

Viele Velostreifen führen entlang von längsparkierten Autos. Wer dort in der Mitte des Streifens fährt, befindet sich ständig in Gefahr. Wird unvermittelt eine Tür geöffnet, bleibt kaum Zeit auszuweichen. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt Velofahrenden einen minimalen Abstand zum Strassenrand von 70 cm. In der Mitte des Streifens fahrend, sollte man also dieselbe Distanz zum Auto haben. Die beidseitige Markie-



©Raphael Fuhrer

rung des Velostreifens (s. Foto) begünstigt dies sehr stark.

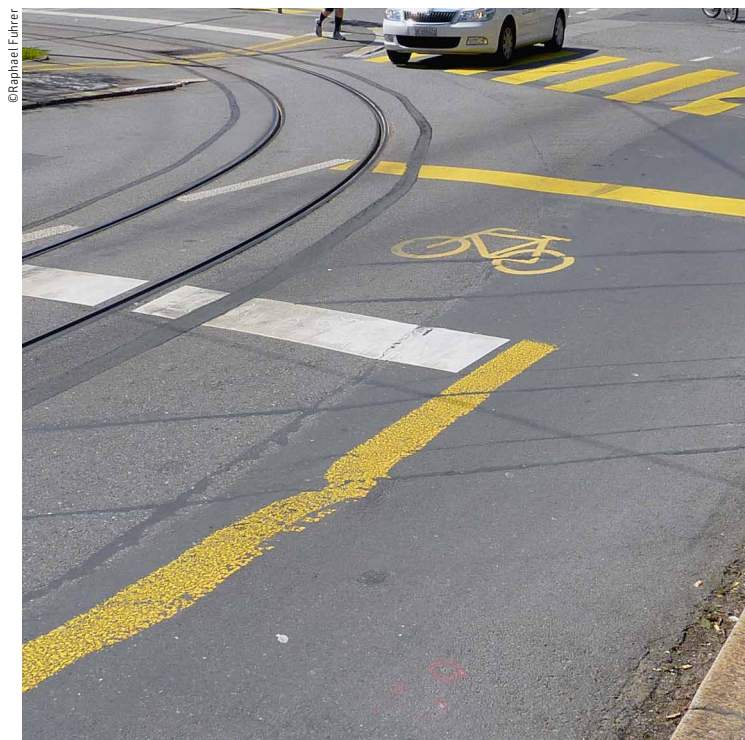
### Der «Velosack» vor Ampeln

Velofahrende haben das Recht, an vor Rotlichtern stehenden Autokolonnen rechts vorbei nach vorne zu fahren. Wo kein Velostreifen markiert ist, ist jedoch häufig auf halbem Weg Endstation. Je nachdem bildet sich auch eine Velokolonne zwischen Autos und Trottoir. Ausserdem kommt es immer wieder zu unklaren und auch gefährlichen Situationen (toter Winkel), wenn ein Auto oder Lastwagen rechts abbiegt. Besonders brenzlich wird's, wo eine separate Linksabbieger-Spur vorhanden ist und Velofahrende somit zwischen zwei Kolonnen eingeklemmt sind.

Abhilfe schafft die Trennung der Wartebereiche von Velos und Motorfahrzeugen. Statt hintereinander aufgereiht warten Velos als Gruppe vor den Autos. Um im Blickfeld der Autolenker/innen zu sein, brauchen sie Wartebereiche über die ganze Fahrbahnbreite (s. Foto unten). Der Vorsprung beim Losfahren dient der Sicherheit: Er trägt dem leichten Schwanken auf dem Zweirad und dem ungleichen Beschleunigungsvermögen Rechnung.

Dieser vorgezogene Haltebereich, «Velosack» genannt, ist in den beiden Basel unverständlicherweise kaum anzutreffen. Anderswo in der Schweiz, aber zum Beispiel auch in London, ist diese bewährte Lösung inzwischen fast selbstverständlich.

Raphael Fuhrer, Co-Präsident



Sicherheit dank Sichtbarkeit, hier in Bern. Schaltet die Ampel via Orange auf Grün, verschafft das dem Velo den nötigen Vorsprung auf die anfahrenden Autos.

### «Umfrage Autobesitz»: Der Wettbewerb läuft noch!

Mit dem Mitgliederbrief im März haben Sie den grünen Umfrage-Flyer erhalten. Danke für die zahlreichen bisherigen Einsendungen, die Wettbewerbsteilnahme ist noch bis am 30. Juni 2017 möglich. Die Preise sind attraktiv!

Mein Autobesitz:

- A Ich besitze kein eigenes Auto (gilt auch für Mitglieder Mobility o.ä.).
- B Ich kann ein Auto im gleichen Haushalt mitbenützen.
- C Ich würde gerne ein Auto mitbenützen.
- D Ich besitze ein Auto und werde daran vorläufig nichts ändern.
- E Ich möchte mein Auto zukünftig teilen.
- F Ich besitze ein Auto, überlege mir aber, es wegzugeben.

Schicken Sie Ihre Antwort unter Angabe Ihrer Adresse an [vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch) oder per Post an: VCS beider Basel, Gellertstrasse 29, 4052 Basel.

## Fakten zum Schuldanteil bei Unfällen

**Der neueste Suva-Kampagnenfilm, den die Kantonspolizei Basel-Stadt mitverantwortet, ist inakzeptabel in der Form wie auch in gewissen Aussagen.**

In «Der Velofahrer»\* wird das Bild eines verantwortungslos radelnden Familienvaters gezeichnet, der selbstverschuldet ums Leben kommt. Sein Kollege, mit dem Auto zum Arbeitsplatz gefahren, vermisst ihn dort, zuckt mit den Schultern und fragt: «Ist ihm die Luft ausgegangen?» – ein Zynismus, der zusammenzucken lässt. Am Schluss des Films wird bilanziert: Bei mehr als der Hälfte der Velounfälle trügen Velofahrende die Schuld. Grund genug, an ein paar Fakten zu erinnern.

Die Aussage im Film bezieht sich aufs Total, schliesst also Schleuder- und Selbstunfälle von Velofahrenden mit ein. Hier liegt es in der Natur der Sache, dass Verunfallte (meist) zu 100 Prozent die Schuld tragen. Unter Einschluss der Selbstunfälle, bei denen logischerweise der Verursacher selber zu Schaden kam, ergibt sich für die Unfälle mit Personenschaden 2016 folgendes Bild:

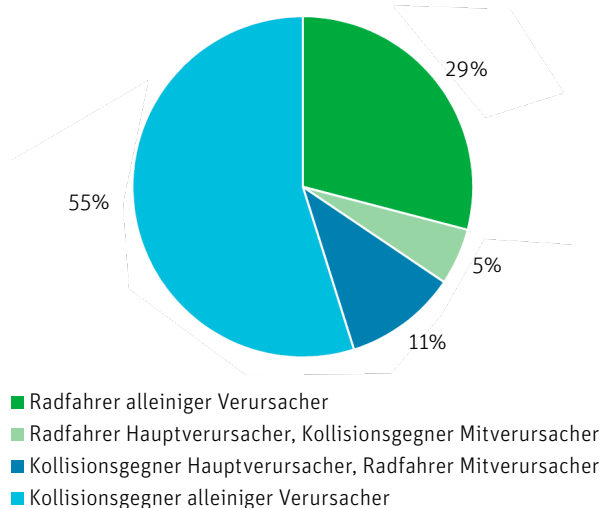


Hauptverursacher bei Unfällen mit Personenschaden

Lesebeispiel: In 84 % aller Unfälle mit Beteiligung eines Autos und mit Personenschaden ist das Auto Hauptverursacher. Quelle: Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen ASTRA, 2016.

### Viel häufiger Opfer als Täter

Bei der Schuldfrage interessieren aber vor allem die Kollisionen mit mindestens zwei Beteiligten. Bei Zweier-Kollisionen trugen im Zeitraum von 2011 bis 2016 die Velofahrenden in 29 Prozent der Fälle allein und in 5 Prozent der Fälle hauptsächlich die Schuld, zu zwei Dritteln war also der Kollisionsgegner (vor allem Motorfahrzeuglenkende) der alleinige oder der Hauptverursacher (bfu, SINUS-Report 2016).



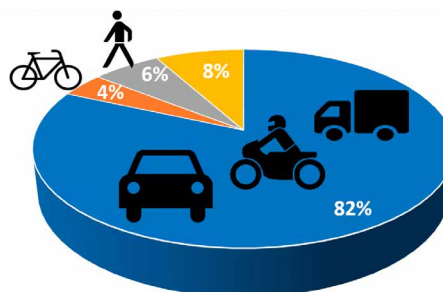
Verursacher von Kollisionen mit schweren Personenschäden bei Radfahrern, Ø 2011–2015. Quelle: bfu, SINUS-Report 2016.

Besonders ausgeprägt ist das Unfallrisiko für Velofahrende im Kreisverkehr: Dort trifft Velofahrerinnen und Velofahrer gemäss SINUS-Report bei Zweier-Kollisionen in fast neun von zehn Fällen keine Schuld.

Die jüngsten Unfallstatistiken zeigen auch, dass bei den wenigsten Velounfällen der Kollisionsgegner ein/e Fussgänger/in oder ein anderes Velo (inkl. E-Bikes und Mofas) ist.

Florian Mathys, Vize-Präsident und Verkehrsingenieur

\* [www.suva.ch/Home/Praevention/Freizeit/Velo](http://www.suva.ch/Home/Praevention/Freizeit/Velo)

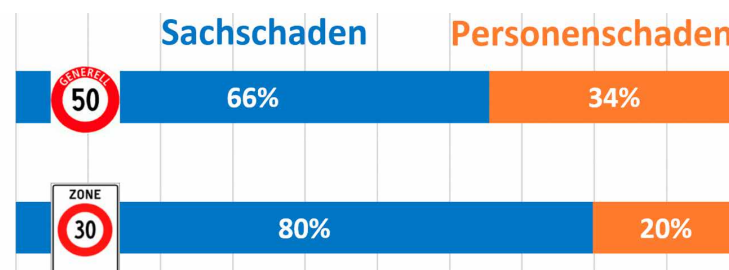


Velounfälle 2012–2016: Bei 82 % aller registrierten Velounfälle ist der Kollisionsgegner ein Motorfahrzeug. Quelle: bfu, SINUS-Report 2016

Kollisionsgegner bei Velounfällen (2012-2016)

## Blech- oder Personenschaden?

Im Zusammenhang mit dem Suva-Film sei einmal mehr auch festgehalten, dass Unfälle bei Tempo 30 deutlich seltener zu Personenschäden führen als solche bei Tempo 50.



Bei Tempo 50 als zulässiger Höchstgeschwindigkeit endet ein Drittel der Unfälle mit Personenschaden. Wo Tempo 30 gilt, kommt es in vier von fünf Fällen nur zu Sachschaden. Quelle: Unfallstatistik des Bundesamts für Strassen ASTRA, 2016

### Achtung Baustelle!

Der Aeschengraben wird umgestaltet, das ist kaum jemandem in Basel entgangen. Der VCS ist in Kontakt mit der Projektleitung, um die wichtige Veloverbindung möglichst durchlässig zu halten. Zwischenfazit: viel Verständnis beim Tiefbauamt, aber harziges Befolgen der Vorgaben durch die Baufirmen.

Meldet uns allfälligen Ärger, damit wir Verbesserungen einfordern können. Und bitte fahrt nicht verbotenerweise durch die Grünanlage. Sonst fokussieren die Zuständigen auf solches «ignorantes» Verhalten, statt sich der berechtigten Anliegen anzunehmen. Danke schön! [vcs.blbs@bluwin.ch](mailto:vcs.blbs@bluwin.ch)





Luzern

## Die Interessen der Bevölkerung müssen vorgehen

Gemeinsam mit 19 betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern hat der VCS Luzern Einsprache gegen den Gestaltungsplan Sagiareal Greppen erhoben.

Stein des Anstosses sind die aufgelegten Planunterlagen, welche die Interessen der Bevölkerung in inakzeptabler Weise missachten. Die Forderung nach einer detaillierten Erschliessungsplanung Verkehr und nach einem durchgängigen Uferweg entlang des Sagiareals wurden bereits früher vorgebracht. Im kommunalen Bau- und Zonenreglement respektive im Erschliessungsrichtplan sind sie festgeschrieben.

Die Erschliessungsplanung Verkehr muss aufzeigen, wie sich der zusätzliche Verkehr, den die über 70 neuen Wohneinheiten auslösen werden, reduzieren lässt. Im Fall Greppen muss die

Reduktion besonders stark ausfallen, dies aufgrund des überaus knappen Platzes auf der Seestrasse, an welcher auch das Schulhaus, die Kirche und das Gemeindehaus liegen.

### Privatisiertes Seeufer?

Was den Uferweg betrifft, widersprechen sich die aufgelegten Planunterlagen. Im Gestaltungsplan noch durchgehend eingezeichnet, endet der Weg in der beigefügten Umgebungsplanung abrupt einige Meter vor dem Flösserbecken. Die von der Bevölkerung geforderte Durchgängigkeit des Weges wäre somit nicht gewahrt – und ein weiteres Uferstück des Vierwaldstät-



Mit zusätzlichen 70 Wohnungen ist der Nutzungskonflikt auf der engen Seestrasse programmiert.

tersees der öffentlichen Nutzung entzogen!

Der VCS Luzern kämpft dafür, dass die Interessen Einzelner

nicht über die Interessen der Allgemeinheit gestellt werden.

Elias Vogler, Geschäftsleiter



Aargau

## Wie bringen wir das Velo in Schwung?

**Der Kanton Aargau will mit der beschlossenen Mobilitätsstrategie die Bedeutung des Veloverkehrs signifikant steigern. Aktuell sind allerdings erst wenige konkrete Fortschritte erkennbar.**

Insbesondere in den dicht besiedelten Räumen sollen wesentliche Anteile der Verkehrsleistungen mit dem Velo abgewickelt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, braucht es eine attraktive Verkehrsinfrastruktur für das umweltfreundliche Zweirad. Bei seiner Förderung muss im Hinterkopf präsent sein, dass das Velo grundsätzlich kein langsa-

mes Verkehrsmittel ist: Für viele kurze Wege ist es schon heute unschlagbar schnell. Dank Elektroantrieb wächst seine Konkurrenzfähigkeit auch auf mittleren Distanzen mehr und mehr. Damit das Velofahren zur für noch viel mehr Menschen attraktiven Alternative wird, sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

- Erstens sollte der Veloverkehr wenn immer möglich unabhängig vom Fussverkehr geplant werden. Die Mischung von beidem führt in den allermeisten Fällen zu unangenehmen, konfliktträchtigen Verkehrssituationen.
- Zweitens benötigt der Velo-

verkehr ein durchgehendes und zusammenhängendes Netz. Schwachstellen, wo sich Velofahrende nicht sicher oder schikaniert fühlen, können den Wert einer ansonsten attraktiven Velostrecke stark beeinträchtigen.

- Drittens braucht es auch attraktive Abstellanlagen direkt am Ziel.

### Die Mittel wären vorhanden

Der Stellenwert des Velos bei der Planung der Aargauer Verkehrsinfrastruktur ist leider auf kommunaler und kantonaler Ebene nach wie vor sehr gering. Der Velo- und Fussverkehr wird in erster Linie bei Strassenbauten

für den motorisierten Individualverkehr als «Beigemüse» mitberücksichtigt.

Was für eine nachhaltige Verbesserung der Veloinfrastruktur noch fehlt, ist eine proaktive und gemeindeübergreifende Planung und Finanzierung. Die Mittel wären mit der üppig gefüllten Strassenkasse im Aargau eigentlich vorhanden. Sonst besteht die Gefahr, dass die vernünftigen Konzepte und die Mobilitätsstrategie zu Papiertigern verkommen. Der VCS Aargau setzt gemeinsam mit seinen Partnern alles daran, dass die Mobilitätsstrategie-Saat aufgeht.

Der Vorstand

## «Durchfahrt Zug» im Mittelpunkt

Zug



Eine Verabschiedung und angeregte Diskussionen prägten die Generalversammlung 2017, zu der die VCS-Sektion ihre Mitglieder am 9. Mai ins Restaurant Colonia Italiana in Zug eingeladen hatte.

Nach einem feinen Apero kamen im offiziellen Teil der GV vereinzelte Anregungen für weitere Schwerpunkte im Jahr 2017: Es wurde eine Budgetaufstockung für Werbung/Internet gewünscht und danach auch bewilligt. Die anwesenden Mitglieder konnten später auch gleich Ideen für die Mitgliederwerbung anbringen. Zu den übrigen statutarischen

Punkten gab es keine Einwände, und der Vorstand – bestehend aus Ivo Egger, Göran Larsson, Markus Rast und Philipp Kissling (s. Foto) – wurde für ein weiteres Jahr wiedergewählt. Vorstandsmitglied Andreas Lustenberger musste aus zeitlichen Gründen demissionieren. Sein grosses Engagement für den VCS Zug wurde gewürdigt und verdankt.

Anschliessend präsentierte Philipp Kissling die Idee «Durchfahrt Zug». Das Ziel ist, eine effiziente und kostengünstige Verkehrsführung durch Zug umzusetzen, die viele autofreie Flächen für Fussgängerinnen und Velofahrer schafft: als Einladung zum Flanieren und Geniessen.



Aus der Präsentation ergaben sich ein interessanter Meinungsaustausch und auch konstruktiv-kritische Anmerkungen.

In kleinerer Runde wurde die

Diskussion mit dem Vorstand über Zug und eine nachhaltige Mobilität beim anschliessenden Essen fortgesetzt.

Markus Rast, Vorstandsmitglied

## ÖV-Ausbau bedingt Quartierschutz

Zürich



Selbstverständlich muss der öffentliche Verkehr in Winterthur gefördert werden. Aber nicht irgendwie, sondern mit intelligenten Lösungen, die einen Gewinn für alle darstellen.

In Wülflingen ist aktuell geplant, den Bus auf der Wülflingerstrasse zu bevorzugen. Dazu soll bei der Kreuzung Schloss Wülflingen eine neue Lichtsignalanlage gebaut werden – was eine Zunahme der Rückstaus auf der Salomon-Hirzelstrasse zur Folge hätte. Staus führen leider oft dazu, dass sich der Verkehr auf Ausweichrouten verlagert. Genau dies ist auch in

Wülflingen zu befürchten. Nebst dem Lindenplatz und der Oberfeldstrasse wären vor allem die Wartstrasse und die Verbindungsstrassen zur Wülflingerstrasse von Mehrverkehr betroffen.

### Wo bleibt die Verkehrsabnahme?

Der Stadtrat betont seit Jahren, dass negative Auswirkungen der

Verkehrsberuhigung in Quartieren auf das Hauptnetz zu vermeiden seien. Daher müsse die Realisierung des geplanten ÖV-Hochleistungskorridors auf der Wülflingerstrasse, inklusive der neuen Dosieranlage beim Schloss Wülflingen, mit dem Quartierschutz koordiniert werden.

Unter dem herrschenden Spardruck hat der Stadtrat die Arbeiten zum Schutz der Wohnquartiere aber sistiert und im Jahr 2016 schliesslich gänzlich eingestellt. Begründung: Es gebe keine Anzeichen, dass der Durchgangsverkehr in absoluten Zahlen grundsätzlich zugenommen habe. Dabei wurde 2012 vereinbart, dass der Verkehr im Quartier schrittweise abnehmen solle. Davon ist leider bis heute

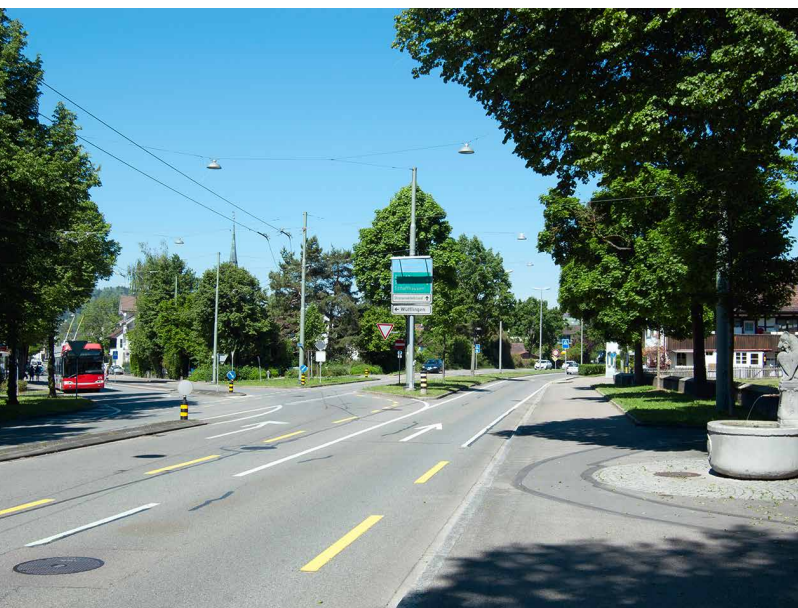
nichts zu spüren. Vergleicht man die Verkehrsmenge von 2009 mit jener von 2016, so ist, gemessen über die ganze Arbeitswoche, kaum eine Abnahme festzustellen, in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend vielmehr sogar ein weiterer Anstieg.

### Aufruf zur Intervention

Obwohl der Stadtrat immer auf die Koordination von Quartierschutz und Massnahmen auf dem Hauptnetz bestand, hat er nun den Umbau der Kreuzung beim Schloss Wülflingen ohne flankierende Massnahmen für den Quartierschutz geplant. Der VCS hat deshalb seine Mitglieder und alle Quartierbewohnerinnen und -bewohner dazu aufgerufen, am öffentlichen Mitwirkungsverfahren teilzunehmen. Dem Stadtrat soll signalisiert werden, dass die Anliegen von Wohnquartieren von Anfang an in die Planung einzubeziehen sind.

Kurt Egli, VCS Winterthur

An der Kreuzung Salomon-Hirzel-/Wülflingerstrasse soll der Bus bevorzugt werden. Als Folge davon hätten die Wohnquartiere vermehrt unter Ausweichverkehr zu leiden.





## «Berner Märsche» – Wandern in der Hauptstadtregion

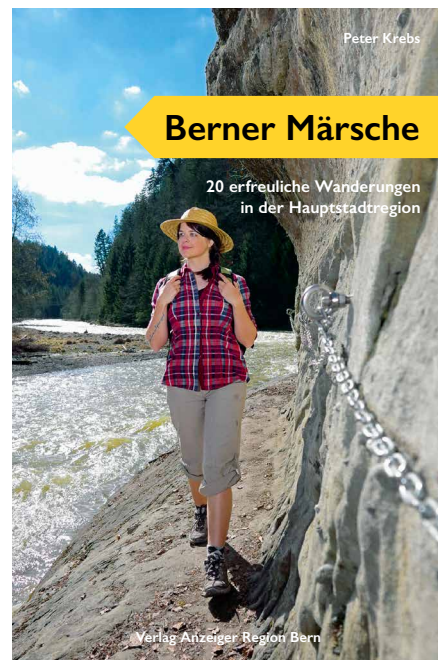
Wandernd durchs Land zu ziehen, lohnt sich auch da, wo man es nicht unbedingt erwartet. Man muss bloss wissen, wie und wo. Das neue Buch von Peter Krebs macht 20 Vorschläge für erfreuliche Wanderungen in der Bundesstadt und ihrer näheren Umgebung.

Der frühere Redaktor des VCS-Magazins verlässt dabei ausgetretene Pfade und stellt das

Geniessen in den Vordergrund. Vorgestellt werden Touren entlang der Aare, durch den Scherligraben, quer durch die Stadt Bern, über den Ostermundigenberg und viele andere. Anregende Texte und online abrufbare Karten machen das Werk zum perfekten Begleiter für Einheimische und Auswärtige, die die Region Bern zu Fuss erkunden wollen.

VCS-Mitglieder können es beim VCS Bern für Fr. 24.– beziehen und erhalten somit 20 Prozent Rabatt!

Bestellen Sie das Buch per Mail, mit dem Betreff «Berner Märsche», an [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch) oder per Tel. 031 318 54 44. ■



## Die Probleme bleiben ungelöst

Das Berner Volk hat seinen Entscheid gefällt: Der Projektierungskredit für die «Verkehrssanierung Aarwangen» wurde am 21. Mai mit 60 Prozent Ja-Stimmen genehmigt. Das Versprechen der Befürworter, mit der Umfahrungsstrasse die Verkehrsprobleme im Oberaargau zu lösen, wird schwerlich ein-

zulösen sein. Verbesserung der Verkehrssicherheit in Aarwangen? Eine wahre Propagandawalze fuhr die Strassenlobby dafür auf, realisierbar ist mehr Sicherheit mit dem Umfahrungsprojekt aber erst in 10 bis 15 Jahren. So lange darf nach Meinung des VCS mit den dringenden Verbesserungen nicht zugewartet werden. Massnahmen wie der Bau einer Fussgänger- und Velo-Brücke, die namentlich der Schulwegsicherheit dient, oder tiefere Tempolimiten müssen umgehend angepackt werden.

Ausserdem entstehen neue verkehrsplanerische Baustellen: Infolge der Umfahrung ist eine Verkehrsverlagerung nach Bützberg-Thunstetten und Langenthal zu befürchten. Ungeklärt bleiben vorderhand auch die Finanzierung des 150-Millionen-Projektes und die rechtliche Lage des durch die Berner Konvention geschützten und durch das geplante Asphaltband zerschnittenen Smaragdgebietes.

VCS-Sektion Bern

## 150 Millionen Franken für 3 km Asphalt?



Keine Luxusstrasse im Oberaargau!

# NEIN

zur Mogelpackung

«Verkehrssanierung Aarwangen»

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

## REGIONALGRUPPE BERN

### Autoarme Siedlungen: Wie viel Veloabstellplätze?

In jüngster Zeit forderten wir in Stellungnahmen zu autoarmen Siedlungen zwei Veloabstellplätze pro Zimmer. Vielen scheint dies übertrieben. Zu Recht?

Gemäss unserer Berechnung werden für eine 3,5-Zimmer-Wohnung 7 Veloabstellplätze realisiert. Gehen wir von einer dreiköpfigen Familie als Bewohnerin aus: 2 Alltagsvelos und 2 Sportvelos für die Erwachsenen (Bike, Renn- oder Tourenvelo), 1 Veloanhänger, Cargobike oder Elektrovelo plus 1 Like-a-Bike oder später ein Kindervelo für den Nachwuchs. Und schwups, schon sind die Abstellplätze ganz ordentlich belegt.

Die Erfahrungen aus der

ersten autofreien Siedlung der Schweiz, der Siedlung Burgunder in Bümpliz Süd, belegen den erhöhten Bedarf. Die Familien dort sind clever unterwegs – einmal mit diesem, einmal mit jenem Zweirad. Plant man die Abstellplätze in einer Siedlung nicht von Anfang an ein, wird es später sehr schwierig: Zusätzliche Veloparkplätze gehen dann auf Kosten des wertvollen Aussenraums.

Franziska Grossenbacher,  
Präsidentin RG Bern

© Franziska Grossenbacher



## REGIONALGRUPPE BIEL

**Einspracheverfahren A5-Westast: erster Akt**

Vom 18. April bis 23. Mai, also nach Redaktionsschluss, läuft die Einsprachefrist zum Ausführungsprojekt des A5-Westastes in Biel. Der VCS hatte bereits vor dem Auflageverfahren Opposition angekündigt.



Mit Ironie und schwarzem Humor ist dem urbanen Unding namens A5-Westast leider nicht beizukommen.

Schon jetzt zeigt sich, dass das ganze Verfahren eine Farce ist. Von betroffenen Privatpersonen und den einspracheberechtigten Verbänden wird verlangt, dass sie innert 35 Tagen rund 3000 Seiten Berichte und Pläne durcharbeiten. Die Frist ist gesetzlich vorgegeben und nicht verlängerbar. Bei Redaktionsschluss war eine Rüge des Komitees «Westast – so nicht!» hängig, weil bei

der Aussteckung und Profilierung des Projekts wichtige Markierungen entweder fehlten oder nur schwer sichtbar angebracht waren. Zum Beispiel waren Bäume, die gefällt werden müssten, gar nicht gekennzeichnet, und an einigen Stellen erfolgten die Markierungen erst, als die Einsprachefrist bereits lief. Das Komitee forderte deshalb deren Verlängerung.

Nicht nur der Zeitdruck und der enorme Umfang der Unterlagen machen es beinahe unmöglich, Einsprache zu erheben. Um die trotz der Zweisprachigkeit der Stadt Biel grösstenteils nur in Deutsch vorliegenden Dokumente beurteilen zu können, braucht es Fachwissen aus unterschiedlichsten Bereichen wie Ingenieurwesen, Geologie oder Umweltschutz. Und die Einspra-

chen müssen juristisch korrekt abgefasst sein, was der VCS mit dem Beizug des Rechtsanwalts und Spezialisten für Bau- und Planungsrecht Christian Wyss sicherstellt.

**Riesige ehrenamtliche Arbeit**

Es ist der grosse Verdienst des Komitees «Westast – so nicht!», die technischen und juristischen Fachleute an einen Tisch gebracht zu haben. Gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern von Verkehrs-, Umwelt-, Heimat- und Landschaftsschutzverbänden haben sie die Argumente und Einsprachepunkte erarbeitet und in beiden Sprachen der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt ([www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)). Dieser riesige, zu einem grossen Teil ehrenamtlich geleistete Einsatz kann nicht genug verdankt werden!

Parallel zur Projektauflage haben die Behörden eine Imagekampagne gestartet. Dabei scheuen sie auch vor Fehlinformationen nicht zurück. So ist auf einem Bild mit dem Anschluss Biel-West (Seevorstadt) das Haus der Bootsvermietung Neptun zu sehen. In den Unterlagen des Ausführungsprojekts steht klipp und klar, dass es abgebrochen wird.

Wollen die Behörden die Bevölkerung da für dumm verkaufen?

Urs Scheuss,  
Vorstandsmitglied RG Biel

## «Hallo Velo!» Velofestival am 6. August im Aaretal

Am Sonntag, 6. August 2017, ist die «petite reine» unbestrittene Herrscherin im Aaretal: «Hallo Velo!» bietet einen erlebnisreichen Rundkurs für Gross und Klein. Speziell für Bikerinnen und Biker wird auch der Gurten miteinbezogen, während für kleinere Veloräder ein zusätzli-

cher Minirundkurs in Münsingen und Bern eingerichtet ist.

Der grosse, ca. 40 km lange Rundkurs, der vor allem über Nebenstrassen verläuft, erstreckt sich zwischen Bern und Münsingen und führt durch die Gemeinden Allmendingen, Belp, Kehrsatz, Köniz und Rubigen.

Aber nicht nur Radeln, sondern auch Verweilen ist angesagt: Auch am Streckenrand stehen einige Attraktionen auf dem Programm. Der VCS ist Mitglied der Trägerschaft des Anlasses und freut sich auf Ihren Besuch. ■





Solothurn

## Welch schöne Wahlüberraschung!

**Die Solothurner Politik wird umweltfreundlicher: Mit Brigit Wyss, Grüne, und Susanne Schaffner Hess, SP, sind beide Favoritinnen des VCS in die Kantonsregierung gewählt worden.**

Es war eine mittlere Sensation: Mit Brigit Wyss wurde beim zweiten Wahlgang am 23. April die erste Grüne als Solothurner Regierungsrätin gewählt. Susanne Schaffner andererseits galt als Favoritin und wurde dieser Rolle vollauf gerecht. Damit besetzt Links-Grün zum ersten Mal seit zwölf Jahren wieder zwei der fünf Regierungssitze. Der VCS Solothurn hatte seine Mitglieder zu ihrer Wahl aufgerufen: Brigit Wyss und Susanne Schaffner sind langjährige VCS-Mitglieder, und auch die Smartvote-Auswertung zeigte, wie sehr ihnen Umweltsachen am Herzen liegen.

Die neuen Regierungsrätinnen werden ihr Amt am 1. August antreten. Susanne Schaffner übernimmt das Innendepartement und Brigit Wyss wird Volkswirtschaftsdirektorin. Der

VCS hat ihnen nicht nur gratuliert, sondern wollte von ihnen auch wissen, welche Möglichkeiten sie sehen, um in ihrer neuen Funktion die Interessen des Verbandes beziehungsweise der VCS-Mitglieder zu unterstützen.



**Susanne Schaffner** sagt dazu: «Die Präventionsarbeit der Polizei leistet einen wichtigen Beitrag an die Verbesserung der Sicherheit im Strassenverkehr. Wenn trotzdem etwas passiert, ist die sorgfältige Abklärungsarbeit von

## Reger Velobörsen-Betrieb

Um 10 Uhr öffneten VCS und Pro Velo am 25. März die Pforten des diesjährigen Velomäret auf dem Kreuzackerplatz in Solothurn. Zuvor hatte das eingespielte Team der zwei Organisationen die unterschiedlichsten Velotypen entgegengenommen und bewertet. 440 Fahrräder standen schliesslich auf dem Platz vor dem Berufsschulhaus bereit zum Verkauf: Kindervelos, Kinderlaufräder, Veloanhänger, Renn-, Stadt- und Tourenvelos.

Trotz kühler Bise und bedecktem Himmel fehlte es nicht an Publikum. 265 der Objekte wur-

den schliesslich verkauft, also ziemlich genau 60 Prozent. Die Organisatoren sind zufrieden: Dank ihrem Engagement konnten viele Velos, die ungebraucht im Keller standen, wieder in Verkehr gesetzt werden.

Am 22. April dann fand die Velobörse auf dem Marktplatz in Grenchen statt, bei bestem Wetter. Auch hier herrschte Freude über den gelungenen Anlass: Von den rund 250 angebotenen Velos fanden ebenfalls rund 60 Prozent einen neuen Besitzer oder eine neue Besitzerin.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

grösster Bedeutung, wie ich aus meiner Erfahrung als Anwältin weiss. Als künftige Vorsteherin des Departements des Innern ist es mir ein Anliegen, dass die Polizei des Kantons Solothurn diese Aufgaben möglichst gut erfüllen kann.»



Und **Brigit Wyss** äussert sich so: «Ökologische und soziale Anliegen sind mir sehr wichtig. Seit

15 Jahren arbeite ich als Juristin im Umweltbereich und werde diese Erfahrungen mit in mein neues Amt nehmen. Dank intelligenten Mobilitätskonzepten werden wir die prognostizierte Verkehrszunahme bewältigen und erst noch Ressourcen effizienter nutzen können. Das betrifft den Energieverbrauch wie auch den knappen Strassenraum.»

Auch wenn die meisten VCS-Kernthemen beim Bau- und Justizdepartement angesiedelt sind, das nach wie vor in bürgerlicher Hand ist, sind wir zuversichtlich, dass mit den beiden Neuen die Umweltsachen einen höheren Stellenwert erlangen werden. Guten Start ins neue Amt!

Der Vorstand des VCS Solothurn

## AUTOSTOPP 2017

### Den Daumen braucht's immer noch – aber anders

**Mitfahren in einem Auto, das sowieso dorthin fährt, wohin man will – das ist sinnvoll und günstig. Im Bezirk Bucheggberg macht Publiride dies möglich.**

Früher, als die heutigen Grosseltern noch jung waren, gab es den Autostopp: Man stellte sich an den Strassenrand, hielt den Daumen in die Höhe und wartete, bis einen jemand mitnahm. Das funktionierte meist sogar recht gut. Ob ein paar Kilometer weit in die Schule oder ans andere Ende von Europa – auf diese Weise kam man fast überallhin.

Heute, im Zeitalter von Apps und Sharing, geht das anders: Den Daumen benutzt man, um auf seinem Smartphone Start- und Zielort sowie die Wunschzeit einzugeben. Dann wartet man darauf, dass sich jemand meldet, der einen mitnimmt.

Publiride heisst dieses System. Im Bezirk Bucheggberg wird es seit Mitte letzten Jahres erprobt, getragen und finanziert durch die Vereinigung der Gemeindeprä-

sidentinnen und Gemeindepräsidenten Bucheggberg sowie die Regionalplanungsgruppe Espace Solothurn; das Projektmanagement liegt bei Postauto Schweiz.

### Mitmachen, Zukunft sichern

Publiride bringt die Nachfrage mit dem Angebot zusammen: Wer für eine bevorstehende Fahrt freie Sitzplätze im Auto hat und Leute mitnehmen will, gibt seine Fahrdaten ebenfalls im Computer oder Smartphone ein. Und wenn's zusammenpasst, kommen Nachfragende zu einer günstigen Fahrgelegenheit – vielleicht bezahlt man seinen Anteil an die Benzinkosten, vielleicht gar nichts – und beide Parteien möglicherweise zu einer interessanten Begegnung.

Publiride Buechibärg ist ein auf Ende 2018 befristeter Ver-



such. Ob er weitergeführt wird, ist offen.

Wir können praktisch wörtlich dasselbe sagen wie im letzten Magazin über den Weissensteintunnel und die Solothurn-Moutier-Bahn: Publiride Buechibärg

hat eine Zukunft – wenn genug Menschen mitmachen. Es gilt deshalb, die Werbetrommel für dieses umweltfreundliche Mobilitätsangebot zu rühren.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

### Versuchsbetrieb auch in Ballungsraum

Publiride wird ausser im Buechibärg noch an einem halben Dutzend weiterer Orte in der Schweiz erprobt. Einerseits in ländlichen, vom öffentlichen Verkehr nicht ideal erschlossenen Regionen. Andererseits auch in Zusammenarbeit mit grossen Unternehmen wie dem Kantonsspital Luzern, mit dem Ziel einer Verringerung des motorisierten Verkehrs in einem Ballungsraum.

Ichertswil, Teil der Gemeinde Lüterkofen, ideales Testgelände für das Publiride-System.

© Wikipedia/Ikiwaner



## Chur baut Fuss- und Velowege aus

Das Projekt «Gäuggelistrasse, Trottoirverbreiterung» (vom Migros Gäggeli bis zur Rheinstrasse) wurde im Spätherbst 2015 den drei angrenzenden Grundeigentümern vorgestellt und konnte dank deren zuvorkommender Unterstützung 2017 realisiert werden. Hauptziel dieses Projekts der Tiefbaudienste der Stadt Chur war es, die Verkehrssicherheit für alle Beteiligten zu optimieren. Das Hauptaugenmerk galt dem Fussverkehr, der sich heute, ganz anders als früher, auf einem von 1.40 m auf 3.00 m verbreiterten grosszügigen Trottoir inklusive Baumallee sicher be-

wegen kann. Die Zahl der Fussgänger/innen, der Familien mit Kinderwagen ist hier gross, insbesondere sind viele ältere Menschen aus dem naheliegenden Alters- und Pflegeheim Bener Park auf dieser Verbindungsachse zur Stadt unterwegs, teilweise auch mit Rollator und Rollstuhl. Kreuzen ist mit dem breiten Trottoir jetzt gut möglich.

Mit der Realisierung einer Langsamverkehrsverbindung über den Rhein wird durch die Tiefbaudienste des Departements Bau Planung Umwelt eine direkte, sichere und attraktive Verbindung vom Churer Rheinquartier

nach Haldenstein erstellt, mit Anbindung an die nationale Velo-route Nr. 2. Sie dient für den Weg zur Arbeit genauso wie für den Ausflug ins Naherholungsgebiet.

Die Hängebrücke über den Rhein weist eine grosse Spannweite von 91 m und eine Gehwegbreite von 3 m auf. Sie kann ohne Eingriff in den Flussraum erstellt werden: Die geologischen und topografischen Verhältnisse erlauben den Bau einer symmetrischen Hängebrücke mit zwei Pfeilern, die beidseits auf der Dammkrone stehen. Die Bauarbeiten dauern voraussichtlich bis Ende Oktober 2017.

Graubünden



40 Prozent der Gesamtkosten von ca. 2,4 Millionen Franken trägt via Agglomerationsprogramm der Bund, und von den Restkosten übernimmt der Kanton 48 Prozent. Für die Stadt betragen die Nettokosten ungefähr 450 000 und für die Gemeinde Haldenstein ca. 280 000 Franken.

Roland Arpagaus, Stadtingenieur

**Komfortabel:** Das verbreiterte Trottoir an der Gäuggelistrasse.

**Elegant:** Die geplante Rad- und Fussgängerbrücke Chur–Haldenstein.



© Tiefbauamt der Stadt Chur



## Fürstentum Liechtenstein

**Heute werden in Liechtenstein im Jahresdurchschnitt nur drei bis fünf Prozent der Fahrten mit dem Fahrrad absolviert. Gemessen am Potenzial ist das beschämend wenig.**

In Vorarlberg liegt der Fahrrad-Anteil bei etwa 16 Prozent; erklärtes Ziel der Politik sind dort 20 Prozent. Um in Liechtenstein ein ähnliches Niveau zu erreichen, muss das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel auf Landes- und Gemeindeebene bewusst gefördert werden, vorab mit einer guten Infrastruktur: direkte und sichere Radwege sowie überdachte Abstellanlagen mit Ständern, an denen der Velorahmen gesichert werden kann. Und es braucht Kommunikationsanstrengungen, damit die Leute die Vorteile des Rads für All-

## So wird der Radverkehr attraktiv

tagswege erkennen und umsteigen.

Hier ein kurzer Überblick, wo der Hebel vordringlich anzusetzen ist.

### Querungen von Hauptstrassen

Besonders gefährlich ist das Querens von Hauptstrassen, auf denen Tempo 80 gilt, dies besonders zu den Hauptverkehrszeiten. Als Problemstellen im Hauptradrouten-Netz stechen hervor:

- die Landstrasse zwischen Schaan und Bendorf, Querung bei Rietsträssle
- die Landstrasse zwischen Maueren und Schaanwald, Querung bei Langmahdstrasse.

Seit Jahren nehmen die Behörden die diesbezüglichen Anliegen des VCL nicht ernst.

### Rheindamm und Wuhrweg

Der VCL spricht sich generell ge-

gen eine Verlegung des Radverkehrs auf den Wuhrweg aus. Dieser soll weiterhin dem Fussverkehr, den Hundehaltern und Reiterinnen dienen. Der geteerte Fuss-/Radweg ist mit den angedachten 2.50 Metern zudem viel zu schmal für eine Hauptradroute, gerade auch im Hinblick auf die zunehmende Anzahl von schnellen Elektro-Fahrrädern. Die Hauptradrouten im Bereich der Deponie Eschen sollen auf dem Rheindamm bleiben, ebenso in Balzers zwischen der Fuss-/Radbrücke Trübbach und dem Mühlesträssle. In letzterem Fall sieht der VCL als Alternative, diesen Abschnitt als Fuss-/Radweg zu deklarieren, mit Zufahrt nur für Zubringer. Zudem sollen die Fahrten zum Kieswerk nur via Rheinau erfolgen, mit Vortritt für den Radverkehr auf dem Rheindamm.

### Breite von Hauptradrouten

Die Mindestbreite eines als solcher signalisierten Fuss-/Radwegs muss 2.50 Meter betragen. Für eine Hauptradroute ist dies jedoch in keiner Weise hinreichend. Auf einer Hauptradroute mit recht starkem Radverkehr, auf der zudem Fussgängerinnen, Skater, Familien zu Fuss oder per Velo, Leute mit Hund oder gar hoch zu Pferd in beiden Richtungen verkehren, sollte der Teerbelag eine Breite von 3.50 Meter haben, mindestens eine solche von 3.00 Meter bei beidseitig freiem Lichtraum – entsprechend der neuen Hauptradroute Vaduz-Triesen. Für den Pferdesport sollte daneben ein Natur-Reitweg vorhanden sein.

Der VCL-Vorstand bleibt am Ball und hofft auf Rückmeldung von VCL-Mitgliedern, wenn diese auf andere wichtige Schwachstellen im Radwegnetz stossen. Besten Dank!

Georg Sele



## St. Gallen/Appenzell

**Jahrzehntelang hat sich der VCS dafür eingesetzt, dass die Einbahnregelungen in der Altstadt für Velos aufgehoben werden. Nun ist es endlich so weit!**

Die Begegnungszone – zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h – soll nun auch in der nördlichen und der mittleren Altstadt eingeführt werden. Dank dem generellen Vortrittsrecht für die

Fussgänger/innen können die Trottoirs abgeschafft werden: Die grössere niveaugleiche Fläche erlaubt entspanntes Schlendern auf der ganzen Fahrbahn. Der Güterumschlag bleibt nach wie vor möglich.

In der südlichen Altstadt hat sich die Begegnungszone bewährt. Allerdings sind dort die Raumverhältnisse völlig anders – breite Strassenflächen lassen genügend Platz für alle. Auswei-

chen ist leicht und problemlos möglich. Die nördliche Altstadt hingegen ist geprägt durch enge Gassen.

Aus Sicht der Velofahrenden ist es sehr erfreulich, dass die Einbahnregelungen in der nördlichen und der mittleren Altstadt aufgehoben werden: Sie werden sich bald schon in der gesamten Altstadt frei bewegen können. Endlich geht's dann völlig legal die Metzgergasse hinunter, selbstverständlich mit der nötigen Rücksichtnahme auf alle anderen! Damit kommt die Stadt einer jahrzehntelangen Forderung von VCS und Pro Velo nach. Die Veloroute von Rotmonten in die Innenstadt führt nun direkt zum Marktplatz, ohne den lästigen Umweg über die sehr enge und unübersichtliche Engasse.

Visionen des VCS 2007: aus der Broschüre «Massnahmenpaket Innenstadt St. Gallen».



© Andreas Bernhardsgrütter

### Die Saat ist aufgegangen

Mit der Broschüre «Massnahmenpaket Innenstadt St. Gallen» hatten VCS und Fussverkehr Schweiz bereits 2007 verschiedene Massnahmen zur Verbesserung der Situation von Fussgängerinnen und Velofahrern vorgeschlagen. Wir sind erfreut,



© Tiefbauamt Stadt St. Gallen

So präsentierte sich der Strassenraum vor der Umgestaltung im September 2014.



Die Golliathgasse in ihrer heutigen Gestalt.

dass nun doch einiges davon umgesetzt wird. Die Begegnungszonen sind mittlerweile rechtskräftig; es gab keine Einsprachen. Nach Auskunft des Tiefbauamts steht der detaillierte Umsetzungsfahrplan noch nicht, die Zonen sollten aber noch in diesem Jahr signalisiert werden.

Mit der Ausdehnung der Begegnungszone auf die gesamte Altstadt (ausgenommen bleibt noch die Achse Marktplatz-

Bohl) gilt in Zukunft ein einheitliches Verkehrsregime für die Altstadt, zum Vorteil aller Verkehrsteilnehmer/innen und auch jener, die hier wohnen. Dem Stadtrat verbleibt die Aufgabe, die letzten noch nicht sanierten Gassen in der nördlichen Altstadt (Metzgergasse, Engelgasse etc.) so umzubauen, dass auch sie dem Prinzip einer Begegnungszone entsprechen.

Susanne Schmid

## Positive Signale vom Stadion

Das Fussballstadion in St. Gallen mit seiner Shoppingarena heisst jetzt nicht mehr AFG Arena, sondern Kybunpark. Eine andere Änderung machte nicht so grosse Schlagzeilen: Auf Wunsch der FC St. Gallen Event AG wurde das Parkierungskonzept bei Veranstaltungen angepasst.

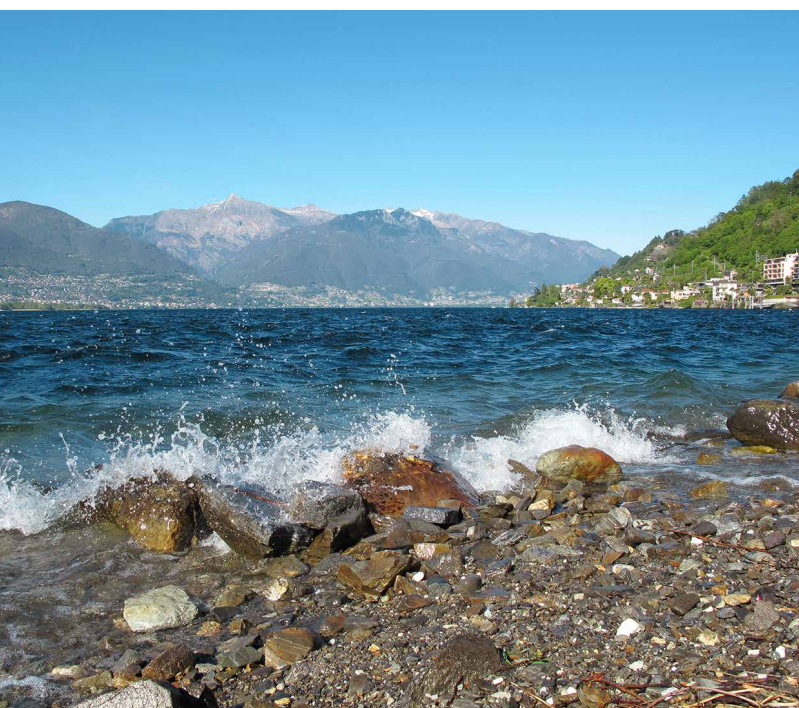
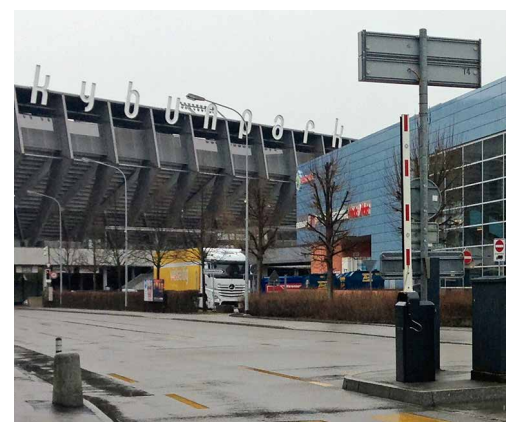
Erfreulicherweise hat sich gezeigt, dass weit weniger Parkplätze als erwartet benötigt werden – vor allem weil mehr Personen als angenommen mit dem öffentlichen Verkehr anreisen: Anstatt der ursprünglich erwarteten 50 Prozent sind es bei Events im Schnitt 57 Prozent der Besucher/innen. Das vom VCS ausgehandelte ÖV-Konzept entfaltet also Wirkung.

Neu werden Veranstaltungen in drei Kategorien eingeteilt. Für jede Kategorie sind die Zahl der zusätzlich benötigten Parkplät-

ze und ein Verkehrskonzept neu festgelegt worden.

Der VCS St. Gallen/Appenzell hat dem aktualisierten Parkierungskonzept zugestimmt. In fünf Jahren kommt es noch einmal auf den Prüfstand. Wir sind zuversichtlich, dass dann noch mehr Parkplätze eingespart werden können.

Helene Guillong



*Das Redaktions-/Produktionsteam der Regioseiten wünscht allen Leserinnen und Lesern eine erfrischende Sommerszeit!*

## Schade, schade

Zweifacher Rückschlag für Tempo 30: Kurz nachdem der Gemeinderat von Giswil seine Vorlage für Tempo 30 auf der Brünigstrasse zurückgezogen hatte, schickten die Stimmberechtigten in Sarnen am 21. Mai die geplante Verkehrsberuhigung im Dorfkern bachab. Der VCS hatte für beide Projekte die Werbetrommel gerührt und eindringlich dargelegt, warum es auch in Obwalden Zeit wäre, die Dorfzentren zu beleben: «Einwohner von Beckenried, Stansstad und Horw sowie von etlichen Gemeinden in touristischen Regionen wie Berner Oberland (u.a. Meiringen) oder Bündnerland kennen Tempo 30 im Dorfzentrum, zum Teil seit Jahren» – zur grössten Zufriedenheit einer grossen Mehrheit. «Auch nimmt erwiesenermassen die Anzahl

und Schwere von Unfällen ab. Und trotzdem verlieren die Fahrzeuglenkenden kaum Zeit.»

### Merkwürdige Prioritäten

Doch leider fruchteten all die Argumente – mehr Sicherheit und Ruhe, weniger Abgase, mehr Wohn- und Aufenthaltsqualität – genauso wenig wie die Unterstützung der gemeinderätlichen Pläne durch die Sarnen Fachgeschäfte. «Zwei Dritteln der Stimmbevölkerung ist es offenbar wichtiger, schnell mit dem Auto durchs Dorf zu kommen, als einen attraktiven Dorfkern zu haben», kommentierte Gemeindepräsident Paul Kuchler das Ergebnis gegenüber der Obwaldner Zeitung – und traf damit wohl den Nagel auf den Kopf.

Die Redaktion

Ob-/Nidwalden

