



Basel-Stadt/Baselland

ABSTIMMUNG BASELLAND, 24. SEPTEMBER 2017

Ja zum Margarethenstich



© BLT

Die gelben Trams warten auf ihren Einsatz am Margarethenstich. Ein Ja am 24.9. macht die neue, überfällige Verbindung möglich.

VCS ist der Meinung, der Platz sei als eigenes Projekt vorzeitig zu realisieren.

Untauglicher «Gegenvorschlag»

Was führt die Gegnerschaft ins Feld? Sie befürchtet Stau auf der Binnerstrasse und auf dem Dorenbachviadukt, wenn der Autoverkehr eine Tramquering abwarten muss. Eine Verkehrsstudie mit Modellierung konnte aufzeigen, dass die Wartezeit pro Tramquering nicht einmal 30 Sekunden beträgt und dementsprechend nur wenige Autos aufgehalten werden. Pro Stunde nehmen die 16 Tramkurse somit höchstens acht Minuten in Anspruch. Sie befördern dafür in den Hauptverkehrszeiten stündlich ca. 2500 Fahrgäste, und jeder von ihnen gewinnt 5 Minuten. Man rechne.

Die Baselbieter Gegner holen

als Scheinlösung auch eine alte Idee hervor, die – notabene – alleine von Basel-Stadt zu bezahlen wäre. Eine Abzweigung an der Heuwaage soll via innere Margarethenstrasse zum Bahnhof führen. Technisch wohl machbar, wäre die Spitzkehre betrieblich ein Murks, und oben bei der Markthalle würden sich Trams gegenseitig im Weg stehen und so erst noch die wichtige Veloroute behindern.

Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms namhaft an den Kosten von 21 Mio. Franken für den Margarethenstich: ein Beweis für das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Ausbaus des Tramnetzes und den Nutzen für einen verträglichen Agglomerationsverkehr. Dem Kanton Baselland bleiben nach Abzug der Beteiligungen durch Bund, Kanton Basel-Stadt und BLT effektiv bloss noch Kosten von 7,3 Mio. Franken.

Dominik Beeler, Co-Präsident

Am 24. September 2017 stimmt der Kanton Baselland über den Realisierungskredit für die Tramverbindung Margarethenstich ab, zu der Basel-Stadt längst Ja gesagt hat. Die Vorteile liegen auf der Hand.

Der Landrat hatte den Kredit gutgeheissen, doch wurde dagegen das Referendum ergriffen. Die Gegner fürchten um den Fluss des Autoverkehrs. Der VCS beider Basel empfiehlt hingegen, ein überzeugtes Ja in die Urne oder den Briefkasten zu legen, denn der Kredit sichert den Bau einer Verbindung von der BLT-Tramstrecke aus dem Leimental direkt zum Bahnhof SBB. Das Leimental hat keine S-Bahn, wie es der grossen Bevölkerungszahl eigentlich entspräche. Deshalb ist der Margarethenstich als Direktverbindung für die zahlreichen Pendlerinnen und Pendler von grosser Bedeutung. Man rechnet mit täglich rund 1000 Personen, die aufs Tram umsteigen werden, dessen Fahrt in Zukunft bis zu fünf Minuten weniger lang dauert.

Neu wird die Tramlinie 17 von Ettingen über den Bahnhof Basel SBB und die Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof verkehren. So werden auch Mes-

se und Roche aus dem Leimental umsteigefrei erreichbar. Der Margarethenstich macht zudem den Trambetrieb flexibler. So kann die Innenstadt bei Störungen oder Grossanlässen wie der Fasnacht umfahren werden.

Drehscheibe «Margarethenplatz»

Das Projekt überzeugt nicht nur wegen des Zeitgewinns: Auf der Margarethenbrücke soll eine wichtige Umsteigemöglichkeit zwischen Tram und Zug entstehen – eine erhebliche Entlastung fürs Nadelöhr Centralbahnplatz und den Bahnhofshaupteingang! Dazu werden die Zugperrons bis zur Brücke verlängert und erhalten Aufgänge, wie sie schon zu den S-Bahn-Gleisen bestehen. Natürlich müssten diese behindertengerecht sein. Die Brücke selber wird zu einer Art Platz verbreitert.

Das Projekt «Margarethenplatz» ist in den Plänen zum S-Bahn-Herzstück enthalten. Der

MOBILITÄTSWOCHE 2017 BASEL DREILAND

Stadtspaziergang und VCS-Kino

Vom 11. bis 17. September beteiligt sich Basel gemeinsam mit über 2400 anderen Städten wiederum an der Europäischen Mobilitätswoche. Der VCS steuert dazu besondere Leckerbissen bei.



Das bunte Programm – ganz im Zeichen der umweltfreundlichen Fortbewegung – setzt sich aus kostenlosen Angeboten von 40 Organisationen und Unternehmen sowie den Gemeinden Basel, Riehen und Lössli zusammen. Der VCS beider Basel lädt am Freitag, 15. September 2017, zu einem Stadtspaziergang ein. Unser Vorstandsmitglied und SP-Grossrat Steffi Luethi-

Brüderlin zeigt dabei, welche Wundmale eine «autogerechte» Verkehrspolitik in der Stadt Basel hinterliess – und heute noch schafft. Steffi macht Stadtführungen im privaten Kreis und kennt die Thematik aus seiner langjährigen Partei- und Parlamentsarbeit in Basel-Stadt bestens. Er war schon Initiator der

kantonalen Volksinitiative «Basel – autofrei», über die 1996 abgestimmt wurde. Mit oder ohne vorgängigen Spaziergang zu geniessen ist der zweite Programmpunkt: VCS-Kino, verbunden mit einem Umtrunk.

Wir freuen uns sehr auf Ihre Teilnahme.

Das «autogerechte» Basel – verheilte und geliebte Wunden: ein Stadtpaziergang.

17.15 – ca. 18.15 Uhr, Treffpunkt: Unterer Rheinweg, bei der Mittleren Brücke (Seite rheinabwärts).

VCS-Kino «Mir schloofe hindenuuse». Schweizer Dokumentarfilm (40 Min.), ein Zeitdo-

kument zur Verkehrssituation 1977 an der Feldbergstrasse. Ort: Museum Kleines Klingental, Unterer Rheinweg 26, Start: 16.30, 17.30 und ca. 18.30 Uhr (nach dem Stadtpaziergang).

Vorstand und Geschäftsstelle

<http://mobilitaetswoche.ch>

www.mobilityweek.eu

Velotouren – organisiert von Mitgliedern für Mitglieder?

Ein Mitglied hat uns angefragt, weshalb der VCS beider Basel nicht auch regionale Velotouren anbiete. Eine gute Frage. Besagtes Mitglied wurde nämlich widerwillig auch TCS-Mitglied, um an dessen geführten Touren teilnehmen zu können – würde aber eigentlich lieber mit Gleichgesinnten ausfliegen.

Nur: Die Geschäftsstelle und der Vorstand können solches nicht leisten, zumindest nicht in Alleinregie. Deshalb haben wir drei Fragen an Sie, geschätzte Mitglieder:

- Würden Sie an VCS-Velotouren (ca. 2–4 Std.) in der Region teilnehmen?
- Können Sie sich vorstellen, solche Velotouren ehrenamtlich zu leiten?
- Haben Sie Interesse, sich in einer Arbeitsgruppe «VCS-Velotouren» einzubringen?

Wir stellen uns vor, dass im Rahmen der Touren auch ein verkehrspolitischer Aspekt beleuchtet oder «en passant» eine besonders gute bzw. zu verbessernde Verkehrssituation besichtigt werden könnte. Die Hauptsache wäre aber das umweltfreundliche, gemeinsame Unterwegssein, mal eher gemütlich, mal zugeschnitten auf sportliche Mitglieder, organisiert als Feierabend-, Sonnenaufgang- oder Nachmittags-tour. Über all das würde die erwähnte Arbeitsgruppe beraten.

Was halten Sie von der Idee? Wir freuen uns über möglichst zahlreiche Rückmeldungen.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin



Radeln in der Region mit Gleichgesinnten, wäre das etwas für Sie?

Gewinner und Gewinnerinnen unseres Wettbewerbs

Mit dem Mitgliederbrief im März 2017 haben Sie unsere Umfrage mit Wettbewerb zum Thema Auto-besitz erhalten («Umfrage Auto-besitz»). Zu gewinnen waren Gutscheine einer Velowerkstatt oder für Wanderschuhe Ihrer Wahl im Wert von 2 x Fr. 100.– und 2 x Fr. 50.–. Wir freuen uns, hier die (persönlich benachrichtigten) Gewinner/innen zu präsentieren. Gutscheine im Wert von

je Fr. 100.– gehen an Familie Munz, Muttensz/BL, und Erdgard Gerhardt, Seltisberg/BL;

je Fr. 50.– erhalten Sylvia Stahel, Münchenstein/BL, und Jürg Honegger, Basel.

Insgesamt trafen 354 Rückmeldungen ein, vielen Dank! Das ergibt natürlich kein repräsentatives Bild zum Auto-besitz unserer über 9000 Mitglieder. Dennoch fällt auf, dass die meisten Antwortenden kein eigenes Auto besitzen: Damit haben wir nun auch konkrete Ansprechpersonen, um in Erfahrung zu bringen, was autofrei lebende Mitglieder sich vom VCS erhoffen. Verschiedene geben an, bei Bedarf auf ein Auto im gleichen Haushalt oder auf Mobility zurückzugreifen. Einzelne möchten gerne ein privates Auto mitbenützen. Während 6 Personen sich überlegen, ihr Auto wegzugeben, geben 56 an, ein Auto zu besitzen und daran vorläufig nichts ändern zu wollen – wobei einige bereit wären, es zukünftig zu teilen. Wir werden sie und jene mit Interesse an der Mitbenützung anfragen, ob wir sie miteinander in Kontakt bringen sollen.



Die Gewinnerinnen und Gewinner wählen zwischen einem Gutschein für neue Wanderschuhe und einem solchen für ihre Lieblingsvelowerkstatt.



SEKTION BERN

Wechsel im Präsidium



An der Mitgliederversammlung des VCS Kanton Bern in Langenthal wurde Jan Remund, seit 2015 Co-Präsident der Grünen Kanton Bern, zum neuen Präsidenten gewählt. Seine politische Arbeit begann bei den Grünen Köniz, die er zehn Jahre angeführt und auch im Parlament vertreten hat. Er arbeitet als Solarressourcenexperte bei Meeteost, wo er den Geschäftsbereich

Energie und Klima leitet. Jan Remund wohnt in Mittelhäusern, ist verheiratet und hat zwei Töchter.

Der Vorstand und die Mitarbeitenden bedanken sich herzlich bei der abgetretenen Präsidentin Maria Iannino Gerber. Im April 2012 als Co-Präsidentin gewählt, übernahm sie im Jahr darauf das Präsidium. Schon ab 2008, als sie sich in der Regionalgruppe Bern

engagierte, profitierte der VCS von ihrem Netzwerk als Grossrätin und Gemeinderätin in Wohlen.

Jan Remund leitet den 15-köpfigen Sektionsvorstand. Hinzu kommen im VCS Kanton Bern die 24 Vorstandsmitglieder der vier Regionalgruppen Bern, Thun-Oberland, Oberaargau-Emmental und Biel-Bienne. ■

www.vcs-be.ch

VCS-Cargobikes in Burgdorf

Seit dem 21. Juni können in Burgdorf zwei E-Cargobikes einfach und bequem gemietet werden, um Kinder oder Waren von A nach B zu bringen.

Möglich gemacht hat's die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental: Als regionaler Partner, zusammen mit der Stiftung intact als «Host» und der Stadt Burgdorf, kam sie für die Finanzierung von zwei Cargobikes auf. Das neue Mobilitätsangebot passt perfekt zu Burgdorf, das sich bereits einen Namen als Velostadt gemacht hat: Die Cargobikes entlasten die Umwelt, indem sie – mit Sitzen und Gurten auch für den Kindertrans-

port bestens ausgerüstet – Autofahrten ersetzen.

Im Rahmen eines kleinen Anlasses wurden die zwei Fahrzeuge auf die mit der Emmestadt eng verbundenen Namen «Zähringer» und «Kyburger» getauft und der Stiftung intact übergeben. Verfügbar sind sie an den Standorten Velostation (beim Bahnhof) und Tennishalle Burgdorf.

Die Bikes können über die Plattform carvelo2go gemietet werden – zu sehr günstigen Preisen. Die Grundgebühr beträgt Fr. 5.–, dazu kommt ein Stundentarif von Fr. 2.– pro angefangene Stunde. ■

A5-WESTAST

Unzweckmässig, unverhältnismässig

Nach grosser Vorarbeit im Austausch mit anderen Schutzverbänden haben der VCS und der WWF eine gemeinsame Einsprache gegen das Autobahnprojekt A5-Westast Biel eingereicht: Das Vorhaben verfehlt sein Ziel, die Stadt zu entlasten. Vielmehr überflutet der Anschluss Biel-Centre die umliegenden Quartiere mit Verkehr, und der Halbanschluss Biel-West beeinträchtigt das Naturschutzgebiet «Felseck» sowie den Trockenwiesenstandort «Pavillon». Beide Anschlüsse führen zu übermässigen Luftbelastungen, etwa beim Bahnhof und am Strandboden, und in der 15-jährigen Bauzeit würden vielerorts Luft- und Lärmgrenzwerte durch Pfählungen und Lastwagenfahrten überschritten. Da der Westast im Grundwasser gebaut würde, bleiben viele Risiken ungeklärt.

Petition und Demo

Der Widerstand wächst weiter. Bereits haben über 6000 Menschen die Petition «Biel notre Amour» gegen den Autobahnwahn unterzeichnet (bielnotreamour.ch). Am Samstag, 23. September, findet eine grosse Demonstration in Biel statt. Treffpunkt ist um 14 Uhr auf dem Walslerplatz beim Bahnhof. Auf www.bielwirdlaut.ch gibt's weitere Informationen dazu – nehmen Sie teil!

Mehr zur Einsprache auf: www.vcs-rgbielbienne.ch

Nächste Vorstandssitzungen: Mittwoch, 11.10, und Donnerstag, 23.11, 18.00 Uhr, Aarbergstrasse 92 («Störchuchi») in Biel. Interessierte Mitglieder sind willkommen. ■

Entlastungsstrasse Nord Münsingen

Am 24. September 2017 entscheidet Münsingens Bevölkerung, ob sie die Entlastungsstrasse Nord (ESN) will oder nicht. Der VCS sagt Nein.

Die ESN soll den Ortsteil West direkt an die Bernstrasse anbinden und so den Ortskern und das Bahnhofquartier entlasten. Es wird davon ausgegangen, dass



sich damit der Verkehr auf der Hauptverkehrsachse verflüssigen und vermindern liesse. Die ESN würde ein landschaftlich und historisch einzigartiges Naherholungsgebiet zwischen dem Psychiatrie-Zentrum Münsingen und dem Schlossgut, teils ein Landschaftsschutzgebiet, durchschneiden und direkt am Schulzentrum Schlossmatt vorbeiführen. Für die Sicherheit der Schulkin-

der würde die Entlastungs- zu einer Belastungsstrasse. Zudem ist mit einer Mehrbelastung in den Quartieren des Unterdorfs durch Schleichverkehr zu rechnen.

Der Entlastungseffekt für die Bernstrasse dürfte nur marginal und erfahrungsgemäss schnell durch Mehrverkehr aufgezehrt sein. Störend ist auch, dass in diesem Projekt neue Entwicklungen in der Arbeitsorganisation

(Home-Office etc.) und andere Mobilitäts- und Wohnformen (autoarmes bzw. -freies Wohnen) nicht einbezogen werden: Ein Mobilitätsmanagement, wie im gültigen Richtplan erwähnt, ist nirgends ersichtlich.

Bei der Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung durch den Kanton

(Synthesebericht 2012) erhielt die Strasse keine guten Noten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde nur als «mittel» und ihr Bau als nicht dringlich eingestuft. Unter diesen Umständen soll auf das Projekt verzichtet und dafür endlich die Sanierung der Ortsdurchfahrt, verbunden mit der Einführung von Tempo 30, in Angriff genommen werden.

Elisabeth Striffeler

Acht Portionen Erfahrung und viel Engagement

Der Vorstand der VCS-Sektion Solothurn besteht aus acht Personen, die ganz unterschiedliche Fähigkeiten mitbringen. Die optimale Mischung macht's aus.

Ein Vereinsvorstand braucht verschiedene Arten von Kompetenzen. Beim VCS Solothurn haben wir das Glück, dass fünf der acht Mitglieder eine besonders wichtige Qualifikation mitbringen: ein politisches Amt. Unser Präsident Fabian Müller ist SP-Kantonsrat und Gemeinderat von Balsthal, Heinz Flück Gemeinderat der Grünen in Solothurn, Heli Schaffter Gemeinderätin in Bellach. Christine Bänninger ist in Derendingen als Mitglied der Kommission für Gemeindeentwicklung engagiert, während Benno Barbisch, Zuchwil, gleich in mehreren Kommissionen sitzt. Sie alle können so einerseits die Lokalpo-

litik im Sinn des VCS beeinflussen und andererseits Erfahrungen und Wissen von dort in die Vorstandsarbeit einfließen lassen.

Die anderen drei bringen ihre allgemeinen Kompetenzen ein: Anja Krusse als Erwachsenenbildnerin etwa vorausschauendes Denken in Zusammenhängen sowie Erfahrung in Personalwesen und Organisationsentwicklung. Christoph Bleuler arbeitet nach gescheiterter IV-Berufsin-tegration im gelernten Beruf als Fremdsprachlehrer für Deutsch und unterstützt die Geschäftsleiterin Anita Wüthrich im VCS-Büro. Heini Lüthy, von Beruf selbständiger Redaktor und Texter, hilft ihr bei der Pressearbeit.

Und alle acht bringen sie ihre gesammelte Lebenserfahrung ein – und ihren gesunden Menschenverstand. Den braucht es nämlich auch in einem Vereinsvorstand. ■



Unsere Vorstandscrew: Heini Lüthy, Christine Bänninger, Benno Barbisch, Fabian Müller, Anya Krusse, Heinz Flück...

Solothurn



Verstärkung aus dem übrigen Kantonsgebiet gesucht

Einziger Makel: Unser Vorstand ist stark Solothurn-lastig besetzt. Wir würden uns freuen über Verstärkung aus anderen Regionen des Kantons, vor allem aus Grenchen, Olten-Niederamt und dem Schwarzbubenland. Interessierte melden sich bitte auf der Geschäftsstelle: info@vcs-so.ch

... sowie Heli Schaffter und Christoph Bleuler.



Gutes Zeugnis für Olten

Aktuelle Zahlen zeigen: Was den Autobesitz angeht, liegen die grossen Solothurner Gemeinden im Schweizer Durchschnitt. Mit einer Ausnahme.

Statistiken mögen trocken sein, aber oft sind sie auch interessant – wie im Fall der Statistik der Schweizer Städte 2017, die das Thema «Mobilität und Verkehr» beleuchtet. Im Schweizer Durchschnitt haben pro 1000 Einwohner/innen 535 Leute ein Auto. In Grenchen (546), Solothurn (552) und Zuchwil (531) sind es ähnlich viele, in Olten mit 429 aber deutlich weniger – die «Eisenbahnerstadt» macht ihrem Namen also Ehre.

Grundsätzlich gilt landesweit: je grösser eine Gemeinde, desto weniger Autos pro Einwohner/in. Ein wichtiger Grund dafür ist zweifellos das in grösseren Orten besser ausgebaute Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Die ganze Statistik mit vielen weiteren Themen ist zu finden unter: staedteverband.ch > Dokumentation

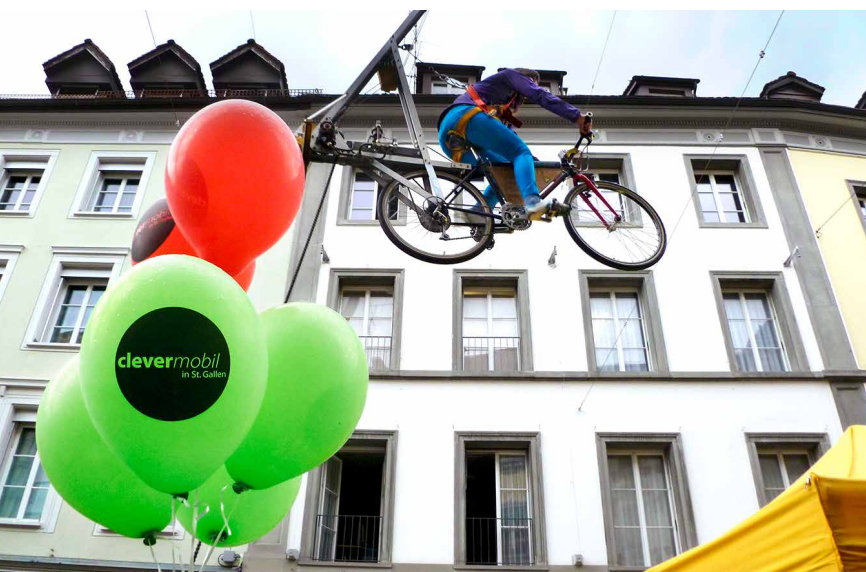
Der Vorstand des VCS Solothurn



St. Gallen/Appenzell

Mehr als nur Bratwurst-Stadt?

Die unsinnige «Mobilitäts-Initiative» bezweckt, in St. Gallen das Rad der Zeit zurückzudrehen. Der VCS wehrt sich dagegen und rechnet sich gute Chancen aus.



clevermobil in St. Gallen: 11. Mobilitätsmarkt

Clevere Mobilität ist vielfältige Mobilität. Wer Velo, ÖV, Auto und Zufussgehen geschickt kombiniert, gelangt schnell, bequem und umweltfreundlich ans Ziel. Am Samstag, 9. September 2017, findet von 10 – 17 Uhr der Mobilitätsmarkt am Bohl, in der Marktgasse und am Bärenplatz statt.

Die «clevermobily Challenge» verwandelt den Markt in ein interaktives Spielfeld für Kinder und Erwachsene, auf dem sich verschiedenste Mobilitätsformen auf Herz und Nieren testen lassen.

St. Gallen will nicht nur die Bratwurst-Stadt sein, sondern auch Fussgänger- und Velostadt werden. Dazu bekannten sich die St. Gallerinnen und St. Galler am 7. März 2010 – mit 59 Prozent Ja-Stimmen zur Städte-Initiative bzw. zum städtischen Verkehrsreglement. Damit war St. Gallen die erste Stadt schweizweit, die sich für die Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs und gleichzeitig für die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aussprach. Ein wegweisendes Signal für die weiteren Urnengänge zur Städte-Initiative des Vereins UmverkehrR.

Seit dem 1. April 2010 ist in der Stadt St. Gallen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Kraft. Seither sind zahlreiche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt worden. Der VCS St. Gallen/Appenzell freut sich über die Fortschritte und sagt: «Weiter so!» Denn es ist noch einiges zu tun in Bezug auf ein attraktives, zusammenhängendes Velowegnetz, die Sicherheit für Fussgänger/innen oder die Führung der Busspuren. Erfreulicherweise konnte der MIV seither nahezu plafoniert werden.

Vorwärts in die Vergangenheit?

Dass das Umdenken jedoch nicht in allen Köpfen stattgefunden hat, zeigt die Anfang Jahr eingereichte «Mobilitäts-Initiative». Ein Komitee von bürgerlichen Parteien und weiteren Organisationen fordert, der Autoverkehr in der Stadt solle wieder zunehmen dürfen. Die Initiative will einen Wechsel von der angebots- zu einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung, was den MIV betrifft. Damit würde das fortschrittliche, für Mensch und Umwelt positive Verkehrsreglement ausgehebelt, was wir unbedingt verhindern müssen.

Die Volksabstimmung findet voraussichtlich im ersten Quartal 2018 statt. Sehr erfreulich ist, dass der Stadtrat die Initiative zur Ablehnung empfiehlt. Dies zeigt, dass die Stadt ihr Verkehrsreglement als wirkungsvolles und erfolgreiches Instrument weiterhin nutzen will und dass dieses breite Unterstützung genießt. St. Gallen soll sich zu einer echten Fussverkehrs- und Velostadt entwickeln, und der VCS will mit einem beherzten Abstimmungskampf dafür sorgen, dass die rückwärts-gewandte «Autoinitiative» die verdiente deutliche Absage erhält.

Raphaela Wendel, Geschäftsleiterin

Unsere neue Geschäftsleiterin

Seit dem 1. Juli 2017 heisst die Geschäftsleiterin der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell Raphaella Wendel. Sie hat die Nachfolge von Helene Guillong angetreten, die sich beruflich neu orientiert.

Raphaela Wendel hat das Studium der Wirtschaftswissenschaften an der HSG abgeschlossen und Berufserfahrung u. a. beim Kanton St. Gallen und der Post gesammelt. In Kolumbien hat sie

sich für verschiedene NGOs im Themenbereich interfamiliäre Gewalt eingesetzt und Menschenrechts-Schulungen für Staatspersonal begleitet. Eindrücklich in Erinnerung blieb ihr der fixe autofreie Sonntagvormittag in Bogotá. Ob so was dereinst auch in St. Gallen realisierbar ist? Bereits bei der Wahl der Studienrichtung war es unserer neuen Geschäftsleiterin ein Anliegen, sich Rüstzeug anzueignen, um sich wirkungsvoll für das Wohl der heutigen Gesellschaft und künftiger Generationen einzusetzen.

Der VCS St. Gallen/Appenzell freut sich sehr, Raphaella Wendel dafür eine ideale Plattform bieten zu können. Mit ihr wird der VCS in Bewegung bleiben und die Vernetzung auf allen Ebenen vorantreiben, um den verkehrs-, umwelt und klimapolitischen Zielen näher zu kommen.

In Bewegung bleibt auch Helene Guillong, die sich als versierte und engagierte Geschäftsleiterin für die Umsetzung zahlreicher Verbesserungen im Fuss- und

Veloverkehr (Agglomerationsprogramme!) und damit für eine lebenswerte Umwelt einsetzte. Sie verlässt den VCS, wie sie sagt, mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Die unkomplizierten, spannenden Kontakte werde sie ebenso vermissen wie die interessanten Projekte. Gleichzeitig freut sich Helene Guillong auf die neue Herausforderung. Der Vorstand dankt ihr herzlich für ihr grosses Engagement und wünscht ihrer Nachfolgerin einen erfolgreichen Start. ■

Den Linienbus attraktiver machen

Grosse Pufferzeiten im Taktfahrplan – also unnötig lange Fahrzeiten – und verpasste Anschlüsse in den Hauptverkehrszeiten verärgern die Bus-Passagiere. Konsequente Busbevorzugung hingegen schafft zufriedene Kundinnen und Kunden und senkt die ÖV-Kosten. Aber Busbevorzugung ist politisch hoch umstritten – man könnte ja die Auto fahrende Wählerschaft verärgern.

Betrachten wir ein paar Zahlen und Fakten: Zu den staugefährdeten Zeiten befördert ein Bus durchschnittlich etwa 100 Personen. Die Kapazität eines Gelenkbusses beträgt 137 Personen, die eines Doppeldeckers 124 und die eines Standardbusses 80 Perso-

nen. Ein Auto befördert in diesen Zeiten bei uns durchschnittlich etwa 1,05 Personen, obwohl die Kapazität 4 bis 5 Personen beträgt. In den Hauptverkehrszeiten wiegt ein Bus also etwa 95 Autos auf. Wer macht da wohl den Stau?

Wenn wir den Bus konsequent bevorzugen, wird er attraktiver für viele, die zur Arbeit pendeln. Und je mehr Leute den Bus für den Arbeitsweg verwenden, umso weniger Auto-Stau hat es auf den Strassen.

Lichtsignalanlage und Busspur

Es ist heute Stand der Technik, dass Lichtsignalanlagen vom Bus aus gesteuert werden. Dies muss auch bei Baustellen gelten. Wo

der nötige Platz vorhanden ist, soll die Bevorzugung der Busse durch eigene Spuren verstärkt werden. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen wird so angepasst, dass die Autos zurückgehalten werden und die Busspur also auch als Pfortner wirkt.

Im Bereich Vaduz-Süd wurde die erste grössere Busspur mit Pfortnerung realisiert. Im Gegensatz zu Fahrbahnhaltestellen lassen sich Busspuren jedoch nicht kurzfristig verwirklichen, zumal sie sehr teuer sind. In speziellen Fällen ist eine elektronische Busspur kurzfristig realisierbar – und auch recht wirksam.

Fahrbahnhaltestellen als Regel

Auf Strassenabschnitten mit viel Autoverkehr besteht Staugefahr. Dort sollen deshalb preiswerte Fahrbahnhaltestellen statt teurer Buchten errichtet werden. Während der kurzen Wartezeit des Busses für den Aus- und Einstieg entleert sich die Strasse vor dem Bus, sodass er hoffentlich bis zur nächsten Haltestelle freie Fahrt hat.

Generell sollten auf staugefährdeten Strecken möglichst alle Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen gestaltet sein. Ausser dort, wo aus betrieblichen Gründen eine Busbucht erforderlich ist.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



Neue Velobrücke über die Landquart

In Landquart ist im Juli die neue Radwegverbindung über die Landquart eröffnet worden, ein in verschiedener Hinsicht mustergültiges Bauwerk.

Die neue Radwegbrücke neben der Autobahnbrücke ist ein Knotenpunkt, der eine nationale und eine regionale Veloroute verknüpft. Weil diese Verbindung vom Parkplatz des Landquart Fashion Outlets zum Kreisel des A13-Anschlusses auch für den Alltagsverkehr bedeutsam ist, richtete die Regierung höhere Kantonsbeiträge aus. Der Kanton zahlte nicht nur für den im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden liegenden Veloverkehr einen Beitrag, sondern plante und projektierte auch selber. Er steuerte 856 000 Franken an das Vorhaben bei, das mit 1,7 Millionen Franken veranschlagt war. Zudem konnten die beiden Gemeinden Landquart und Maienfeld auf einen Bundesbeitrag in der Höhe von

615 000 Franken aus dem Agglomerationsfonds zählen.

Regierungsrätliche Klarsicht

Die 280 Meter lange neue Radwegverbindung ist das erste Projekt, bei dem von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, wie Regierungsrat Mario Cavigelli ausführte. Mit solchen Projekten soll der Veloverkehr in Graubünden künftig noch mehr Gewicht erhalten. Was Wander- und Radwege für Freizeit und Tourismus anbelangt, sei der Kanton zwar bereits gut aufgestellt, «Nachholbedarf besteht aber bei den Radwegenanlagen für den Alltagsverkehr», betonte der Regierungsrat.

Dementsprechend soll die Radwegverbindung Landquart-Maienfeld kein Einzelfall bleiben. In einem «Sachplan Velo» definiere die Regierung zurzeit Radwegenanlagen «von überwiegendem kantonalem Interesse», die für den Alltagsverkehr bedeutend seien, so Cavigelli. Diese sollen ebenfalls auf höhere Kantonsbeiträge zählen können.

© Yanik Burkli, Bündner Tagblatt



Die Velobrücke gefällt auch dem Präsidenten des VCS Graubünden (3. v.l.).

Mit der Eröffnung der neuen Brücke ist das Projekt Radweg Landquart-Maienfeld noch nicht vollendet. Im kommenden Jahr sollen die provisorische Überführung beim Kreisel des A13-Anschlusses ersetzt und die Zubringerstrasse Neugut erneu-

ert werden. Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Landquart soll zudem der Radweg unter den SBB-Gleisen etwas angehoben und «barrierefrei» unter der RhB-Brücke durchgeführt werden. (BT 12.07.2017).

Stefan Grass

Graubünden





Zürich

Ja am 24. September zum Schutz der Landschaft Uster West

Seit 1970 verspricht der Stadtrat von Uster, der Kanton baue die Strasse «Uster West» – früher auch «Westtangente» oder «Zubringer Nord» genannt – demnächst. Die Strasse würde direkt ans national geschützte Glatten-Werriker-/Brandschänkiriet angründend erstellt.

Nun ist aber seit 1990 bekannt, dass das Strassenprojekt nicht realisierbar ist – als Folge der Unterschutzstellung des grossflächigen Riedgebietes durch die vom Schweizer Volk angenommene Rothenthurm-Initiative. Nur der Stadtrat von Uster glaubte und glaubt auch heute noch unbeirrbar an die alten Pläne.

Damit das Volk in dieser Sache ein Machtwort sprechen kann, wurde im Juni 2013 die kommunale Volksinitiative «zur Erhaltung der Landschaft in Uster West (keine Strasse Uster West») eingereicht (s. Kasten).

Erfolgreiche Sabotageversuche Stadt- und Gemeinderat von Uster versuchten mit Ungültigkeitsbeschwerden bis vor Bundesgericht, die Initiative für ungültig erklären zu lassen. Damit verzögerten die Behörden die Abstimmung um mindestens drei Jahre, blieben aber letztlich ohne Erfolg: Das Bundesgericht wies ihre unbegründeten Beschwerden vollumfänglich ab.

So können die Ustermer

Stimmberechtigten am kommenden 24. September endlich über das Volksbegehren abstimmen. Mit einem JA zur Initiative erreichen wir:

- die integrale Erhaltung der national geschützten Riedlandschaft Glatten-/Werriker-/Brandschänkiriet und des zugehörigen Erholungsgebietes
- die Abwendung einer «landschaftsschützerischen Todsünde» (SP-Kantonsrat Stefan Feldmann, Uster, bei der Behandlung des Kantonalen Verkehrsrichtplanes im Kantonsrat, 29.1.2007)
- dass 1200 Schüler/innen des neuen und des alten Schulhauses Krämeracker nicht zusätzlichem Lärm und Immissionen ausgesetzt werden

«Die zuständigen politischen Organe der Stadt Uster werden verpflichtet, sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden politischen, demokratischen und rechtlichen Mitteln gegen die Realisierung des kantonalen Strassenprojektes «Uster West» zu wehren.»

- und dass die Sonnenbergstrasse nicht zur Transitachse nach Niederuster und nach Riedikon/Mönchaltorf wird.

Mit dem Verzicht auf die Kantonsstrasse «Uster West» kann der Kanton Zürich 21 Millionen Franken oder mehr einsparen und für nachhaltigere Lösungen einsetzen.

Paul Stopper, Uster, VCS-Vorstand

Kindergarten- & Schulkinder gefährden?



Gegenvorschlag zur
Anti-Stau-Initiative
NEIN

Überparteiliches Komitee
«Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein zur SVP-Zwängerei.»

Nein am 24. September zur Anti-Stau-Zwängerei!

Die Verfassungsänderung, die mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative angestrebt wird, ist eine ideologische Zwängerei und hätte schlimme Folgen für den öffentlichen Verkehr und die Sicherheit auf den Strassen.

Nach zahlreichen verlorenen Abstimmungen wollte die SVP mit ihrer Anti-Stau-Initiative die radikale Bevorzugung des Autos in der Verfassung des Kantons Zürich verankern. Der Gegenvorschlag, über den wir am 24. September abstimmen, nimmt dieses Anliegen auf und sieht vor, dass die Kapazitäten des Autoverkehrs keinesfalls vermindert werden dürfen. Bei Kapazitätsreduktionen auf Kantonsstrassen müsste im Gegenzug Ersatz geschaffen, also neue Strassenfläche gebaut werden.

Zum einen hätte die Verfassungsänderung gravierende Folgen für den öffentlichen Verkehr: Bus-Bevorzugungen oder gezielte Verkehrsberuhigungen wären

nicht mehr möglich. Verspätungen im ÖV-Betrieb würden sich häufen. Auch die schwächsten Verkehrsteilnehmer/innen hätten unter der Vorlage zu leiden: Verkehrsberuhigende Massnahmen zum Schutz von Kindern sowie älteren und gebrechlichen Menschen wäre so gut wie ausgeschlossen. Die für sichere Schulwege unerlässlichen Lotsendienste würden verboten, neue Fussgängerstreifen verhindert und bedürfnisgerechte Ampeln untersagt.

Kurz zusammengefasst: Der Gegenvorschlag bremst den ÖV aus, er gefährdet die Sicherheit der Fussgänger/innen, er entmündigt die Gemeinden und verunmöglicht eine kohärente Verkehrspolitik für die Zukunft.

Der VCS Zürich ruft deshalb eindringlich dazu auf, die Kampagne des gegnerischen Komitees, dem er angehört, zu unterstützen.

www.oev-ausbremsen.ch

Eine Velo-Vision für Stadt und Kanton



Die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz ist generell nicht für Velos gebaut. Mit dem Boom der E-Bikes hat sich dieses Problem zusätzlich verschärft.

Das Verkehrsaufkommen auf Schweizer Strassen steigt kontinuierlich. Der Platz wird besonders zu Stosszeiten immer knapper, und wer Velo fährt, muss sich zwischen Autos, Cars und Bussen durchzwängen. Fahrrad und Individualverkehr machen sich gegenseitig den Platz streitig. Als wäre dies nicht schon genug, kommen mehr und mehr E-Bikes hinzu. Damit die Infrastruktur der rasanten Entwicklung nicht ewig hinterherhinkt, hat die Planungsgruppe von ProVelo Luzern und VCS Luzern nun eine Vision für ein durchgängiges Netz für Velo- und E-Bike-Fahrende entwickelt, welches schnelle und sichere Veloverbindungen für Jung und Alt gewährleisten soll.

E-Bikes sind treue Diener, super schnell und bringen einen mit minimalster Umweltbelastung von A nach B. Leider steigen aber auch die Unfallzahlen Jahr für Jahr. Kein Wunder, denn die Strassen gehören grundsätzlich dem motorisierten Verkehr, das Trottoir den Fussgänger/innen. Velos, E-Bikes, Cargovelos oder Velos mit Kinderanhänger fristen ein Dasein am Rande. Planerinnen und Planer

reagieren mit eher hilflos anmutender Pflasterlipolitik, um hier 10 und da 20 Zentimeter Velostreifen zu gewinnen. Und es scheint, als wisse niemand so recht, auf welches Ziel hingearbeitet werden soll.

Zeit für einen Quantensprung

Was der Arbeitsgruppe von VCS und Pro Velo Luzern vorschwebt, ist Folgendes: Drei durchgängige Velobahnen (Begriffsdefinition siehe Box) verbinden als Hauptachsen alle wichtigen Städte und Dörfer des Kantons Luzern untereinander und mit den umliegenden Kantonen. Ihnen untergeordnet, garantieren Velostrassen ein schnelles Vorankommen und sorgen Velostreifen für Sicherheit überall da, wo es um die Feinverteilung geht.

Damit das Potenzial des Velos vollumfänglich ausgeschöpft werden kann, beinhaltet die erarbeitete Vision auch Strategien abseits bzw. am Rande der Strassen. Dazu gehören unter anderem gute Signalisationen, Sensibilisierung von Arbeitgebenden und -nehmenden, Parkier- und Reparaturmöglichkeiten entlang der Velobahnen und bei Arbeitsplätzen, etc.

Stadt und Kanton Luzern brauchen endlich eine realistische Velo-Vision, damit Schulkinder, Pendlerinnen und Naturliebhaber künftig schnell und sicher am Stau vorbeiradeln können,

ob mit oder ohne elektrische Unterstützung. Die Zeit ist reif für einen Quantensprung in der Luzerner Velopolitik.

Details zur Vision finden Sie unter: www.vcs-lu.ch/luzern/vision-velonetz/.

Tobias Ammann,
Mitglied Planungsgruppe



Veloachsen Kanton Luzern – Vision von Pro Velo und VCS Luzern
Schematische Darstellung der Velobahnen und Velostrassen im Kanton Luzern.

Begriffsdefinitionen

Velobahn Zur Überwindung langer Distanzen: autofrei, direkt, vortrittsberechtigt, Überholen möglich (z.B. Freigleis, aber mit vortrittsberechtigten Strassenquerungen; Pendant zur Autobahn).

Velostrassen Falls aufgrund der Siedlungsdichte in Zentrumsnähe keine separate Strasse möglich ist: geringe Anzahl Autos akzeptiert (Zubringer), für Velos direkt, vortrittsberechtigt, Überholen möglich (z. B. Pilotversuch Taubenhaus-/Bruchstrasse, aber ohne Schwellen und mit weniger fahrenden und parkierten Autos; Pendant zur Kantonsstrasse).

Velostreifen Mit dem heutigen Minimalstandard nur zur Feinverteilung und Lenkung auf Velostrassen und Velobahnen.



Eine Einsprache – und eine Petition

Gegen die N8 Lungern Nord-Giswil Süd. Zusammen mit dem WWF Unterwalden und Pro Natura Unterwalden hat die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden

Einsprache erhoben gegen das Ausführungsprojekt N8 Lungern Nord-Giswil Süd mit dem rund 2 km langen Kaiserstuhltunnel. Wir erachten das Projekt

in jeder Hinsicht als unverhältnismässig: Gesamtkosten von 270 Millionen Franken, massiver Eingriff in die Umwelt und schutzwürdige Lebensräume, Beanspruchung grosser Landwirtschafts- und Waldflächen. Ausserdem ist das Verkehrsaufkommen relativ gering.

Wir sind überzeugt, dass sich die vorhandenen Verkehrssicherheitsprobleme und der Schutz vor Naturgefahren mit einem Ausbau der bestehenden Strasse lösen lassen. Unlängst hat das ASTRA auf den Bau eines Tunnels am Brünig verzichtet, es begnügt sich nun mit dem Ausbau der Brünigstrasse: Der erwartete

volkswirtschaftliche Nutzen würde die hohen Kosten für einen Tunnel nicht rechtfertigen.

Für bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden. Der öffentliche Verkehr, insbesondere die Bahnverbindung zwischen Luzern, Nidwalden und Engelberg, ist für den Kanton wirtschaftlich relevant, und zwar in stark zunehmendem Mass: Die Anzahl Fahrgäste ist in den letzten 10 Jahren um gewaltige 76 Prozent gestiegen. Der ÖV-Anteil an den zurückgelegten Distanzen nahm zwischen 2010 und 2015 von 12,2 auf 18,1 Prozent zu. Diese äusserst posi-

ve Entwicklung der Fahrgastfrequenzen generierte Mehrerträge für die Zentralbahn, was wiederum zu geringeren Ausgaben für den Kanton Nidwalden führte.

Leider bestehen seit dem Fahrplanwechsel 2014 am späteren Morgen und am Abend schlechte Anschlüsse in Richtung Basel und Bern. Ausserdem ist Nidwalden seit 2014 nur noch einmal pro Stunde mit Zug und Zürich verbunden – ausser zu den Hauptverkehrszeiten, dank der S44. Insbesondere Pendler/innen, aber auch Touristen, die weiter als bis Luzern fahren, sind mit der aktuellen Situation nicht zufrieden.

Mit einem Bruchteil des Betrags für den N8-Ausbau könnten umsetzbare, vernünftige Verbesserungen im kantonalen ÖV finanziert werden. Genau dies fordert eine von IG ZB-Pendler, Grüne Nidwalden, Pro Bahn (Sektion Zentralschweiz) und der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden gestartete Petition. Sie verlangt vom Landrat, dass der entsprechende Rahmenkredit angepasst wird, um die genannten fehlenden Verbindungen zu ermöglichen. Danke für Ihre Unterstützung!

Ernst Weber, Vorstandsmitglied
Alice Wigger, Geschäftsführerin

www.vcs-ownw.ch -> Petition



Zug

Weitere Anlässe im Kanton Zug

■ Samstag, 9. September: Velobörse Zug, Einkaufszentrum HERTI Zug, 11.00–12.30 Uhr.

■ Freitag, 22. September: «Filme für die Erde»-Festival, in der Aula der PH Zug, Zugerbergstrasse 3, Zug. Von 12.15 bis 22.00 Uhr werden vier spannende Dokumentarfilme gezeigt.

Aus guten Gründen gegen den ÖV-Abbau

Die bestens eingeführte und gut genutzte Buslinie 8 verbindet die bevölkerungsstarken Gemeinden Risch, Cham, Steinhausen und Baar. Sie führt durch Wohn- und Industriequartiere, fährt bei Einkaufs- und Schulzentren vor und stellt die Erreichbarkeit von Kantonsspital, Arztpraxen, Pflegeheimen und Sonderschulen sicher.

Ältere und gehbehinderte Menschen schätzen diese Linie sehr. Doch nun soll die Buslinie 8 aufgetrennt werden. Je nach Fahrziel soll man nun bis zu zwei

Mal umsteigen und unangenehme Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Die von den verantwortlichen Stellen genannten Gründe – Sparen, fehlende Fahrplanstabilität und Überangebot (?) zwischen Cham und Steinhausen – sind für uns nicht nachvollziehbar.

Der Vorstand der VCS-Sektion Zug hat sich auch dieses Jahr im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan 2017/2018 ganz grundsätzlich gegen die kurzsichtigen Sparmassnahmen durch Streichung und

Verschlechterung von Angeboten ausgesprochen, stellte doch das bis vor wenigen Jahren existierende Bus- und Bahnangebot ein ganzheitliches, gut funktionierendes ÖV-System dar: nachweislich ein Standortvorteil für den Kanton Zug! Daher setzt sich der Vorstand auch dafür ein, dass der sonntägliche 15-Minuten-Takt auf den Hauptlinien 3, 6 und 11 wieder durchgehend eingeführt wird, und zwar ohne 15-minütige Standzeiten beim Metalli.

Markus Rast

Informationsanlass zur Durchfahrt Zug

Acht Bachelorarbeiten zum Thema Verkehrskonzept in der Stadt Zug sind an der Hochschule Rapperswil erarbeitet worden. Sie bewerteten den Vorschlag «Durchfahrt Zug» von Philipp Kissling, Vorstandsmitglied der VCS-Sektion Zug (s. VCS-Magazin 1/17). Zusätzlich dachte sich jeder Student weitere mögliche Verkehrskonzepte für die Stadt Zug aus. Die Ergebnisse wurden dann miteinander verglichen, ausge-

wertet und schliesslich dem VCS Zug und städtischen Mitarbeitern am 12. Juli 2017 in interessanten Vorträgen präsentiert.

Austausch mit Stadt und ZVB Zu berücksichtigen ist, dass die Studenten lediglich acht Wochen Zeit hatten, um sich einzuarbeiten, zu analysieren und auszuwerten. Verständlicherweise blieben so einige Aspekte ausgeblendet. Trotzdem vermitteln

die Arbeiten weitere Ideen, und in manchen Dingen bestärken sie die Vorschläge des VCS Zug. Nun müssen wir weiter an der «Durchfahrt Zug» feilen und uns mit der Stadt Zug und der ZVB austauschen.

Wir möchten unseren Mitgliedern die Möglichkeit geben, mehr über das Projekt zu erfahren, Fragen zu stellen oder Ideen einzubringen, und laden Sie darum herzlich ein zum:

Informationsanlass zur «Durchfahrt Zug»:

am Mittwoch, 27. September 2017, 19.00 Uhr im Theater Metalli, 3. Untergeschoss, Baarerstrasse 14, Zug

Nach dem Anlass spendiert der VCS Zug einen Apéro. Eine Anmeldung ist nicht nötig. Wir freuen uns auf Ihr Kommen und einen informativen Abend.

Vorstand der VCS-Sektion Zug

Einladung zur grossen ÖV-Debatte

Freiburg



Wie soll die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg aussehen? Um diese Frage dreht sich die hochkarätig besetzte Gesprächsrunde, die im Anschluss an unsere – kurze – ausserordentliche Generalversammlung stattfindet.

Donnerstag, 28. September, im Centre le Phénix, rue des

Alpes 7, Freiburg
19.00 Uhr: Ausserordentliche Generalversammlung
 Statutenrevision

19.45 Uhr: Debatte über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg

Moderiert wird die Diskussion vom SRF-Journalisten Nicolas Rossé. Miteinander und kontrovers

diskutieren werden

■ Eliane Dévaud-Sciboz, Vize-Präsidentin von Avry und Mitglied des Agglomerationsvorstands

■ Vincent Ducrot, Generaldirektor der TPF

■ Pierre-Olivier Nobs, Mitglied des Gemeinderats, Ortspolizei-, Mobilitäts- und Sport-Direktion der Stadt Freiburg

■ Michaël Themans, Stellvertretender Vize-Präsident für die Innovation, EPFL

■ Vincent Ducrot, Generaldirektor der TPF

21.45 Uhr Aperitif

Wir freuen uns, Sie zu dieser spannenden Veranstaltung begrüssen zu dürfen.

Prisca Vythelingum

Tempo 60 auf der Bachtobelstrasse Weinfelden?

Thurgau



Auf der unübersichtlichen Panoramastrasse durch die Rebberge zwischen Weinfelden und Ottoberg ist seit Jahrzehnten durchgehend Tempo 50 signalisiert. Nun will der Kanton auf zwei kurzen Strecken dieser 5,5 Meter breiten Strasse ohne Trottoir die Limite auf 60 km/h heraufsetzen. Damit würde die Höchstgeschwindigkeit innerhalb von 750 Metern vier Mal wechseln.

Dabei ist hier der Anteil an Fussgängerinnen, Velofahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen hoch, die Strasse ist eine Postautostrecke und wird als wichtiger Wildkorridor häufig von Rehen gequert. Die höhere Geschwindigkeit hätte einen fatalen Einfluss auf die Unfallsschwere, wenn langsame Verkehrsteilnehmer/innen zu Schaden kommen, und würde mehr Lärm sowie mehr Luftbelastung verursachen. Nach dem Einwendungsverfahren beim

Departement für Bau und Umwelt des Kantons haben wir gegen die Verkehrsordnung Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben.

Wartehäuschen bei Bushaltestellen

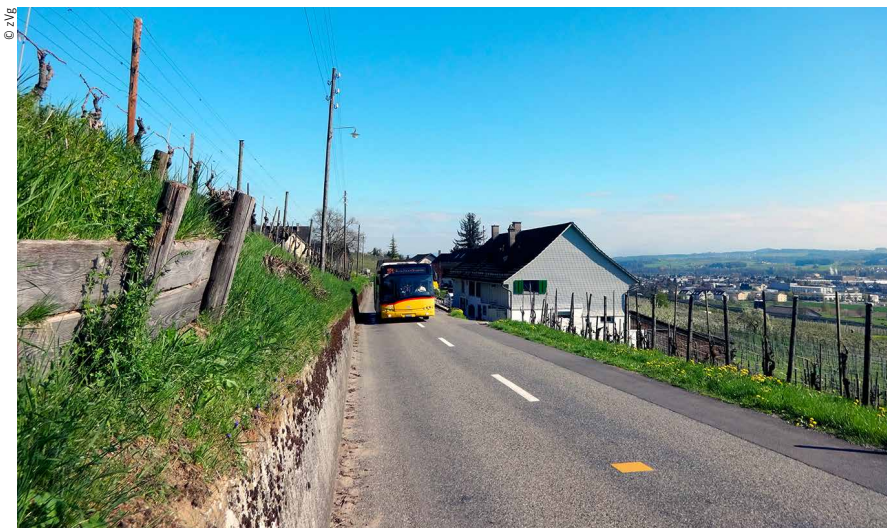
Auf unsere Intervention bei der Vernehmlassung zum Konzept öffentlicher Verkehr hin sollen im Thurgau in Zukunft Bushäuschen bereits ab 10 und nicht erst ab 20 Einsteigenden pro Tag erstellt werden. Neben dem Schutz vor Regen, Schnee, Wind und Sonne sind sie auch ein Blickfang und beste Werbung für den öffentlichen Verkehr.

Peter Wildberger

In der Nähe des Schlossgutes Bachtobel beansprucht das Postauto zwei Drittel der Strassenbreite.

Mobil sein und bleiben

Folgende Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit Billettautomaten besser zurecht kommen möchten, finden dieses Jahr noch statt: Frauenfeld am 19. September, Kreuzlingen am 25. Oktober, Weinfelden am 26. Oktober, jeweils von 8.30 bis 12 Uhr. Anmeldung: Tel. 071 626 10 83. info@tg.pro-senectute.ch



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