

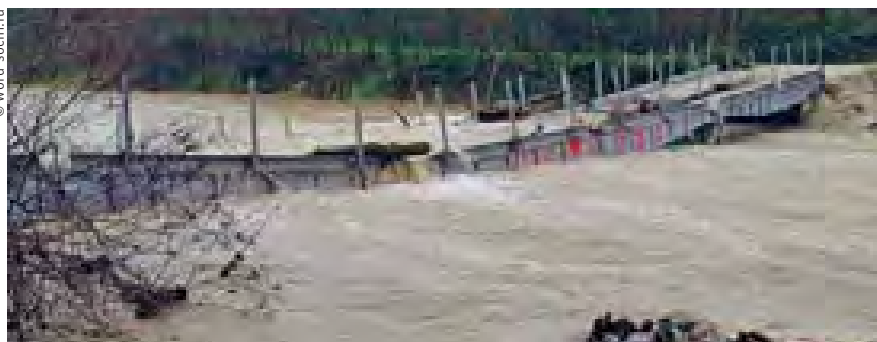
# Olympia, hier und anderswo

Während die Bündner Bevölkerung ihr Nein zur Olympiakandidatur 2022 deponieren konnte, wird in Sotschi Olympiagigantismus betrieben – zum Schaden der artenreichen kaukasischen Küste. Gefragt wird dort niemand.

**S**turmwarnung. Im März dieses Jahres leidet Sotschi unter Schlammlawinen, Erdbeben und Überschwemmungen. In der russischen Stadt, wo 2014 die olympischen Winterspiele stattfinden, werden momentan ganze Berghänge planiert, Strassen gebaut und Siedlungen in die Höhe gezogen. Bisher wurden

rund 37 Milliarden Euro investiert. Dank seiner Lage am schwarzen Meer war Sotschi ein beliebter Ferienort. Doch die einzigartige Natur wird durch den Olympiagigantismus zerstört. «Die Schweizer haben Glück, dass sie die Winterspiele demokratisch ablehnen konnten», meint der Umweltschützer Boris Shein.

© word-sochi.ru



Überschwemmungen in Sotschi: Zu viel Wald wurde gerodet.

## 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. 041 661 04 07

**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. 041 811 74 04

**TG:** www.vcs-tg.ch  
Tel. 071 642 19 91

**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. 004232325453

Alle Regional-Seiten des VCS-Magazins: [www.verkehrclub.ch](http://www.verkehrclub.ch)

## IOC muss Farbe bekennen

Umweltschützer sind in Sotschi keine gern gesehenen Gäste, da sie das kritische Interesse der internationalen Medien wecken könnten. «Das Gesetz verbietet jegliche Aktivitäten in Nationalparks, die Flora und Fauna schaden können. Was im Sotschi-Nationalpark geschieht, wie zum Beispiel der Bau einer Gaspipeline, steht in absolutem Widerspruch dazu», berichtet Valery Suchkov von der Umweltorganisation Environmental Watch on Northern Caucasus.

Besonders negative Auswirkungen auf die Umwelt hat auch die neue Auto- und Bahnstrecke zwischen Adler und Krasnaja Poljana. Dadurch sei das Ökosystem des Flusses Msymta zusammengebrochen. Unter dem Druck des UN-Umweltschutzkomitees sei zwar eine Deklaration zur Wiederbelebung der Natur im Msymta-Tal verabschiedet worden, doch konkrete Schritte in dieser Richtung seien ausgeblieben, sagte Wladimir Kimajew der Zeitung «RBC Daily».

Sotschi ist kein Einzelfall. Die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz fordert vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC), das steuerfrei in Lausanne beheimatet ist, ein Konzept für nachhaltige Winterspiele. «Es

kann nicht sein, dass das IOC solche Machenschaften gutheisst oder noch fördert», sagt Raymond Rodewald, Geschäftsleiter der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz.

Stefanie Stäubli

## Kommentar

### Rechtzeitig den Stecker gezogen

© Stephan Wagner



Das klare Abstimmungsresultat ist eine Rückkehr zur ökonomischen, sozialen und ökologischen Vernunft. Nur das Bündner Volk konnte verbindlich den Stecker ziehen und die Olympiakandidatur selbst beenden. Wäre die Übung weitergegangen, hätte nur ein kleiner Kreis Involvierter entschieden, ob allenfalls

auf die Kandidatur verzichtet werden muss, wenn die Planung und Finanzierung bis zum Unterschreiben der Garantien ans Internationale Olympische Komitee (IOC) aus dem Ruder laufen. Mit den geltenden Reglementen und Vertragsbedingungen des IOC ist es nicht mehr verantwortbar, Olympische Winterspiele in den Alpen durchzuführen. Die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt sind so nicht mehr tragbar. Dem wirtschaftlichen Nutzen für wenige stehen hohe Schulden und gravierende Umweltbelastungen für die Allgemeinheit gegenüber. Ich vermute, dass der Glaube nicht da war, dass alle im Kanton Graubünden von einer Olympiakandidatur profitieren können. Übrigens sind die Umweltorganisationen konstruktiv mit dabei, wenn es um vernünftige Projekte geht. Die Bereitschaft zur Mitwirkung am weit weniger umweltbelastenden Projekt Ski-WM 2017 in St. Moritz haben wir kürzlich an einer Sitzung bekräftigt.

Stefan Grass ist Mitglied des VCS-Zentralvorstandes. Er war Leiter des Komitees Olympiakritisches Graubünden.

## Fluglärm bedroht Bahnprojekt

**Die Elektrifizierung der Hochrheinlinie – Voraussetzung für den Halbstundentakt zwischen den Agglomerationen Basel und Schaffhausen – schien auf bestem Weg. Was bloss sollen die plötzlichen Störmanöver aus dem Aargau und aus Bundesbern?**

Wer via Zürich von Basel nach Schaffhausen reist, sitzt zwei Stunden im Zug. Ab Basel Badischer Bahnhof über die Hochrheinlinie dauert die Reise nur halb so lang – obwohl hier immer noch Dieselzüge verkehren. Mit ihnen ist indessen maximal der Stundentakt möglich, weshalb sich die stadtnahen Abschnitte Basel–Waldshut-Tiengen (D) und Schaffhausen–Erzingen (D) nicht in die S-Bahn-Systeme der beiden Kernstädte einbinden lassen.

Nachdem der Kanton Schaffhausen Nägel mit Köpfen gemacht hatte – die Elektrifizierung des Abschnitts Schaffhausen–Erzingen wird dieses Jahr abgeschlossen, gleichzeitig verlegt die Deutsche Bahn die fehlende zweite Spur zwischen Erzingen und Beringen (SH) –, konkretisierten endlich auch Basel-Stadt und seine Partner in Baden-Württemberg ihr Engagement. Am 18.1.2013 unterzeichneten sie die «Basler Erklärung», um die Elektrifizierung Basel–Waldshut–Erzingen gemeinsam voranzutreiben. Die Integration der Strecke ins Regio-S-Bahn-System Basel soll den grenzüberschreitenden motorisierten Pendelverkehr eindämmen.

### Sachfremde Verknüpfungen

Dank der Vorreiterrolle von Schaffhausen schien es, als hätte die Elektrifizierung der restlichen Strecke gute Karten für eine Mitfinanzierung durch den Bund. Plötzlich aber machte die Aargauer Regierung einen Rückzieher (der Aargau fungiert in der «Bas-

ler Erklärung» als Unterstützer, doch fehlte der zuständige Regierungsrat bei der Unterzeichnung, angeblich wegen Terminkollisionen). Kurz darauf lehnte die nationalrätliche Verkehrskommission einen Bundesbeitrag ab – und konstruierte, wie der Kanton Aargau, eine gänzlich sachfremde Verknüpfung mit den Dossiers Fluglärm- und Steuerstreit, auf dass Deutschland wie gewünscht einlenke.

In den grenznahen Aargauer Regionen löst das politische Manöver Kopfschütteln aus. Die Elektrifizierung sei ein wichtiges Puzzleteil einer grenzüberschreitenden Mobilitätspolitik, erklärt Jürg Cafilisch vom VCS Aargau. «Ab 2016 wird Waldshut im Halbstundentakt von Baden erschlossen, teils mit Direktverbindungen nach Zürich. Die Elektrifizierung ist Voraussetzung für gute Anschlüsse an diese Verbindung. Der VCS Aargau ist über die Vermengung mit der Steuerfrage und dem Fluglärm-dossier befremdet.»

Ähnlich plump operierte einst

die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer, als sie die Abnahme des Verkehrs der deutschen Hochrhein-Autobahn A98/E54 via Klettgau oder das Zürcher Weinland als Gegenleistung für den Fall ins Gespräch brachte, dass Deutschland bereit wäre, mehr Fluglärm zu schlucken. Auch sie erntete dafür aus den betroffenen Regionen harsche Kritik. Klipp und klar ist auch der Kommentar von Hugo Mahler vom VCS Schaffhausen: «Wer glaubt, mit der Verknüpfung zum Flugverkehr Druck ausüben zu können, ist auf dem Holzweg.» Die «Trotzli-Reflexe» der Nationalratskommission seien «für keines der hängigen Dossiers zielführend». In den betroffenen Regionen würden sie schlicht als unsolidarisch empfunden.

### Schnitt ins eigene Fleisch?

Die Schaffhauser und auch die Basler Regierung zeigen sich optimistisch, das Bundesparlament bis zur entscheidenden Sommersession für ihr Anliegen sensibilisieren zu können. Unterstützend Überzeugungsarbeit leisten wollen auch die VCS-Sektionen Aargau, beider Basel und Schaffhausen. Hugo Mahler gibt zu bedenken, dass die Schweiz mit einem Nein hauptsächlich den eigenen nördlichen Grenzregionen einen Bärendienst erweisen würde.

«Der deutschen Bevölkerung bleiben ja immerhin die bestehenden Direktverbindungen zum Knoten Ulm mit schlanken Anschlüssen nach Augsburg/München und weiteren Richtungen.»

Sehr wichtig wäre schliesslich auch, dass der Verband öffentlicher Verkehr VÖV dem Einbezug der deutsch-schweizerischen Linie in den Geltungsbereich von Halbtax- und Generalabo zustimmt.

Stephanie Fuchs,

Geschäftsführerin VCS beider Basel

### St. Gallen–Basel via Deutschland

Für den Kanton Schaffhausen ist eine leistungsstarke West-Ost-Bahnverbindung eine wichtige Alternative zur Hochrhein-Autobahn A98/E54. Ausserdem besteht die Idee, die Zugreise von St. Gallen nach Basel über eine Spange via Konstanz nach Schaffhausen und von da über die Hochrheinlinie zu führen. Die 49. Plenarkonferenz der Ostschweizer Kantonsregierungen vom März 2012 äusserte sich dazu folgendermassen: «St. Gallen–Konstanz: neue Schnellverbindung, zweistündlich ab 2015, stündlich ab 2018; Verlängerung via Singen über Schaffhausen nach Basel (mit Elektrifizierung Hochrheinstrecke)».



Die direkteste und schnellste Bahnverbindung von Basel nach Schaffhausen führt über deutschen Boden.



Bern

## VCS Kanton Bern

### ■ Dienstag, 4. Juni 2013

Wir kombinieren unsere Mitgliederversammlung (MV) mit einer Begehung entlang der zukünftigen Tramlinie in Ostermundigen. Fachleute des Kantons und der Gemeinde erläutern das Projekt und stellen sich gerne Ihren Fragen. Mit den besser organisierten Verkehrsflüssen, den mehrheitlich durchgehenden Radstreifen und den aufgewerteten Strassen und Plätzen bringt das Tram in Ostermundigen allseits viel Positives. Die Bernstrasse erhält praktisch über ihre gesamte Länge ein zeitgemässes Erscheinungsbild. Mit dem umgestalteten Dreieck und der grosszügig ausgebauten

Bahnhofunterführung gewinnen zentrale Aufenthaltsorte an Attraktivität.

■ Treffpunkt: 17.30 Uhr bei der Haltestelle Zollgasse in Ostermundigen. Die Begehung dauert 80 Minuten und findet bei jeder Witterung statt.

■ Statutarischer Teil der MV: ab 19.10 Uhr im Bären Ostermundigen (Bernstr. 25), mit anschliessendem Apéro.

■ Ihre Anmeldung für die Begehung und Anträge zur Traktandenliste sind bis zum 22. Mai zu richten an: info@vcs-be.ch oder 031 318 54 44. Mehr Informationen zum Rundgang und die Traktandenliste des statutarischen Teils sind ab Mitte Mai zu finden unter: www.vcs-be.ch. ■

## VCS-Regionalgruppe Bern

### ■ Mittwoch, 15. Mai 2013

Die RG Bern lädt zur diesjährigen MV alle Mitglieder und Interessierten ins Lichtspiel ein. Es wartet ein interessantes und abwechslungsreiches Rahmenprogramm: 17.30 – 18.30 h: Statutarischer Teil 18.30 – 19.00 h: Apéro 19.00 – 20.15 h: Entwicklung Gaswerkareal: Auswirkungen auf den Verkehr? Diskussion mit: Alec von Graffenried, Losinger Marazzi AG; Daniel Imthurn, Co-Präsi-

dent QM3; Franziska Teuscher, Gemeinderätin (angefragt) 20.15 – 21.15 h: Kurzfilme zum Thema Mobilität aus dem Lichtspielarchiv

■ Ort: Lichtspiel, Sandrainstrasse 3, 3007 Bern, im Kinosaal

■ Anmeldung erwünscht an: regi-onbern@vcs-be.ch. Die Traktanden des statutarischen Teils werden auf <http://www.vcs-rgbern.ch> aufgeschaltet. ■

## Wahlempfehlung: Philippe Chételat

Am 9. Juni wird im Verwaltungskreis Biel ein neuer Regierungstatthalter gewählt. Philippe Chételat, der den Sitz für die SP verteidigen will, versteht den Regierungstatthalter als «eine Art Ombudsmann». Die Kontakte zur Bevölkerung, die Zusammenarbeit mit den Behörden, Entscheide über Baubewilligungen und im Gastgewerbe – all das reizt den 48-Jährigen, der mit sei-

ner Familie in Port lebt und als Gerichtspräsident am Regionalgericht tätig ist. «Ich weiss, wie man verhandelt und Lösungen findet.» In der Region kennt er sich bestens aus, hat er doch sein ganzes Leben – abgesehen von einem Jahr – im Seeland verbracht. Der perfekt zweisprachige Chételat («Es ist wichtig, dass sich Romands und Deutschschweizer mit der Verwaltung in ihrer Mut-

## VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland

### ■ Dienstag, 28. Mai 2013, 17.15

Uhr, Geschäftsstelle VCS Thun-Oberland, Schulhausstr. 2, Thun. Anschliessend Abendrundfahrt auf dem Dampfschiff Blümlisalp.

■ Traktanden: 1. Protokoll der Mitgliederversammlung vom 5. Juni 2012; 2. Jahresbericht 2012; 3. Rechnung, Revisorenbericht und Bilanz 2012; 4. Schwerpunkte 2013; 5. Budget 2013; 6. Struktur und Organisationsprozess; 7. Wahl der Vorstandsmitglieder und RevisorInnen; 8. Varia.

Die Unterlagen liegen an der MV auf. Anträge der Mitglieder können bis am 14. Mai bei der Geschäftsstelle eingereicht werden. Der statutarische Teil wird zu Gunsten des folgenden Pro-

gramms kurz gehalten: Wir offerieren einen kleinen Apéro auf dem Dampfschiff Blümlisalp, wo zudem die Möglichkeit besteht, auf eigene Kosten ein Nachtessen im für uns reservierten Bereich einzunehmen.

■ Anmeldungen für die anschliessende Schiffrundfahrt in der 1. Klasse und das Nachtessen (beschränkte Platzzahl!): bis am 20. Mai bei der Geschäftsstelle in Thun.

■ Fahrplan: Thun ab 18.40 Uhr, Rundfahrt bis Beatenbucht, Ankunft Thun 21.20 Uhr.

Gruppentarife (Preise Vorjahr): 1.Kl. ohne 1/2-Tax Fr. 54.40, mit 1/2-Tax Fr. 27.20, GA-Zuschlag 1. Kl. Fr. 10.40. ■

## VCS-Regionalgruppe Biel

### ■ Mittwoch, 15. Mai 2013, 19.00

Uhr im Rest. Romand in Biel (vom Zentralplatz ca. 50 Meter schüssaufwärts); Jahresversammlung und 25-Jahr-Jubiläumsfeier

■ Traktanden: 1. Protokoll der Jahresversammlung vom 3. Mai 2012; 2. Wahlen; 3. Rechnung 2012 / Budget 2013; 4. Tätigkeitsbericht 2012 / Aktivitäten 2013; 5. Anträge aus Mitgliederkreisen; 6. Verschiedenes

Wie angekündigt sind alle ehemaligen Vorstandsmitglieder der RG Biel herzlich zur Teilnahme eingeladen; Wir feiern unser 25-jähriges Bestehen und würden

uns freuen, nach der Versammlung bei einem kleinen Imbiss mit euch in Erinnerungen an vergangene Zeiten zu schwelgen – und/oder in Zukunftsvisionen!

■ Anträge sind schriftlich bis am 1. Mai zu richten an: VCS-Regionalgruppe Biel, Postfach 1314, 2501 Biel.

Die nächsten (für Mitglieder wie immer offenen) Vorstandssitzungen finden statt am Dienstag, 18. Juni und am Mittwoch, 21. August 2013, 18 Uhr im «Grüne Huus», Zionsweg 44, Biel-Madretsch. ■

tersprache unterhalten können») hat, obwohl seit 1993 SP-Mitglied, noch nie ein politisches Amt bekleidet. Als Richter sei es ihm wichtig, sich politisch zurückzuhalten. «Natürlich habe ich meine Überzeugungen. Aber ich will jeden Fall fair und unvoreingenommen angehen.» ■



© Valérie Chételat



## Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt's

Wer kennt das Bild nicht: Betriebe in der Agglomeration, entlang von Strassen, Bahnlinien oder Autobahnen, die um ihre Lager-, Produktions- und Bürogebäude auf jeder verfügbaren Fläche Parkplätze (PP) eingerichtet haben. In den Städten ist dies schon lange nicht mehr möglich. Die Angestellten pendeln hier meist mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), dem Velo oder zu Fuss.

Speziell in der Agglomeration Luzern hat sich das ÖV-Angebot in den letzten Jahren stark verbessert. Wenn nun die Betriebe auch hier mitziehen und jene, die umweltfreundlich zur Arbeit kommen, unterstützen und belohnen, kann das ÖV-Angebot noch weiter ausgebaut werden.

Der VCS Luzern unterstützt das auch vom Kanton mitgetragene Konzept des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Statt Parkplätze quasi auf Vorrat zu erstellen, soll das Mobilitätsverhalten der Arbeitnehmenden, der Kundinnen und Besucher sowie der Güterverkehr analysiert werden. Auf Grund dieser Analyse lässt sich festlegen, mit welcher Kombination von Massnahmen die grösstmögliche Wirkung zu erzielen ist:

- PP-Bewirtschaftung; je nachdem gekoppelt mit der Auszahlung eines Öko-Bonus oder mit Förderung des CarPooling
- Verbesserung des ÖV-Angebots (Haltestelle, Taktfrequenz)
- Einführung/Förderung von work@home / Teleconferencing

- Einführung und Unterstützung ÖV-Vergünstigung (z.B. Jobticket)
- Erstellen von Velo-Infrastrukturen, kombiniert mit Anreizprogramm(en)
- Betriebliches Flottenmanagement gekoppelt mit CarSharing/ Ecodriving-Fahrkursen
- ÖV- und velofreundliches Spesenreglement
- Einführung und Unterstützung eines Hauslieferdienstes.

### Beispiel Schindler Aufzüge AG

Wenn der VCS Luzern ein spezielles Augenmerk auf Firmenparkplatz-Ausbauten richtet, dann gilt dieses nicht allein der Anzahl PP, sondern vor allem der Anzahl Fahrten, die erzeugt werden. Mit einem cleveren Management etab-

lieren Unternehmen langfristig eine effiziente Mobilität mit deutlich weniger Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen und reduzieren gleichzeitig weitere Umweltbeeinträchtigungen wie Lärm, Schadstoffe oder Stausituationen.

Mit der Schindler Aufzüge AG konnte sich der VCS Luzern kürzlich darauf einigen, durch die Erweiterung des betrieblichen Mobilitätsmanagements den Anteil des motorisierten Individualverkehrs weiter zu senken und nicht auf eine Aufstockung der Parkplatzzahl zu setzen.

Monique Frey, Geschäftsleiterin

MV vom 8.5.2013 in Luzern – s. Beilage!

Luzern

## Gross in Mode: Kreisel mit Bypass

Im Kanton Zug sollen in den nächsten Jahren drei grosse Strassenbauprojekte realisiert werden: die Umfahrung Cham-Hünenberg, die Tangente Zug-Baar und der Zuger Stadttunnel. Alle drei sind umstritten. Nebenher wird zurzeit aber das gesamte Zuger Strassennetz ausgebaut und an diversen Orten die Kapazität stark erhöht. Diese öffentlich kaum wahrgenommene Kapazitätssteigerung wird die Wohnzonen viel stärker belasten, als viele es wahrhaben wollen. Eine Schlüsselstellung nehmen dabei die ausgebauten Kreisel ein.

Mit diversen Bypässen, die direktes Rechtsabbiegen ausserhalb des Kreisels erlauben, sollen die Kapazitäten stark erhöht werden. So wurden die Autobahnauffahrten in Rotkreuz und Lindencham, der Knoten Neufeld in Baar, der Knoten Grindel in Steinhausen und der Knoten Forrenstrasse in Rotkreuz bereits mit solchen Knotenumfahrungen ausgestattet. Auch bei den

eingangs erwähnten Grossbauprojekten sollen Bypässe (teils entgegen den bewilligten Projekten) dafür sorgen, dass die Strasse mehr Verkehr schluckt. Sogar im unterirdischen Kreisel des Stadttunnels plant das Tiefbauamt einen Bypass ein.

Nur zwei Jahre nach Inbetriebnahme der Nordzufahrt Zug treten auf Grund der starken Verkehrszunahme, die auf das rasante Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum zurückgeht, die ersten Staus auf. Nun erwägt der Regierungsrat, den nördlichen Kreisel mit einem weiteren Bypass auszubauen.

### Verlagerung ins Wohngebiet

Die Bypässe erhöhen zwar die Kapazität der zeitweise überlasteten Knoten, fördern aber dadurch auch das Verkehrsaufkommen. Damit wird noch mehr Verkehr in die Dörfer und Städte geleitet, wo die Verkehrsnetze jetzt schon überlastet sind und mangels Platz nicht ausgebaut werden können.

Der Stau wird somit in die Siedlungsgebiete verlagert.

Auch für Velofahrerinnen und -fahrer haben solche Verkehrsanlagen einen Haken: Der Bypass mündet in sehr spitzem Winkel wieder in die Hauptachse ein. Wer bei der Kreiselausfahrt am rechten Rand radelt, wird leicht übersehen, wie VCS und Pro Velo schon öfters zugetragen wurde.

Die Velowege, mit denen der Grossteil dieser Verkehrsanlagen umfahren wird, sind eine aufwändige Angelegenheit. Als Ausgaben fürs Velowegnetz deklariert – obwohl die Ursache beim motorisierten Individualverkehr liegt –, fehlen die dafür benötigten Gelder dann anderenorts.

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied

Generalversammlung der VCS-Sektion Zug, Dienstag 14. Mai 2013, 19.30 Uhr, Baarerstrasse 14 (Metalli), Kinder- und Jugendtheater. Gastreferat von Rudolf Käser, Köniz: «Tempo 30 auf Kantonsstrassen»



Kreisel mit 3 Bypässen.

Zug

Freiburg

## Einladung zur GV

Die Generalversammlung 2013 der VCS-Sektion Freiburg findet statt am Mittwoch, 15. Mai, um 19.30 Uhr im «Ancienne Gare» Freiburg, Raum 003. Nach dem statutarischen Teil wird Thierry Bruttin, Stadtarchitekt von Freiburg, ab 20.30 Uhr ein Referat halten zum Thema: «Aufwertung des Bourg-Quartiers: Herausforderungen und/oder Chancen». ■



## Zürich

## Generalversammlung des VCS Zürich

- Samstag, 8. Juni 2013, Hotel Sommerau-Ticino, Zürcherstrasse 72, 8953 Dietikon (ca. 400 m vom Bahnhof Dietikon)
- 9.30 Uhr Generalversammlung Traktanden: 1. Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste; 2. Genehmigung des Protokolls

- der GV vom 2. Juni 2012; 3. Jahresbericht 2012; 4. Jahresrechnung 2012, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes; 5. Budget 2013; 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren; 7. Verschiedenes
- 10.30 Uhr: Die neue Limmattal-



© Architrone 2011

Bahnhofplatz Dietikon mit Limmattalbahnhof. Mehr dazu an der GV vom 8. Juni.

bahn – Präsentation und Begehung

Referent: Daniel Issler, Geschäftsführer, Gesamtprojektleiter Limmattalbahnhof

■ Aus organisatorischen Gründen ist eine Anmeldung für die Gene-

ralversammlung beziehungsweise die Informationsveranstaltung zur Limmattalbahnhof erwünscht (Tel. 044 291 33 00 oder Mail [vcszh@swissonline.ch](mailto:vcszh@swissonline.ch)).

Weitere Informationen zur GV unter [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch) ■

## Dampf machen für die S-Bahn



Auf den Bund zu warten, ist in diesem Fall definitiv keine Lösung.

Die Zürcher Bevölkerung soll darüber abstimmen, ob sie einen Ausbau des Bahnhofs Stadelhofen will und, wenn ja, wie rasch. Möglich macht dies die Volksinitiative des VCS Zürich. Dass der Zürcher Regierungsrat grundsätzlich die Bedeutung des Ausbaus für die Weiterentwicklung der S-Bahn klar und deutlich anerkannt hat, ist erfreulich. Nur: Tun will er offenbar nichts dafür, vielmehr empfiehlt er das VCS-Volksbegehren zur Ablehnung. Dadurch verpasst er es zu bestimmen, wie und

unter welchen Rahmenbedingungen ein solcher Bahnausbau stattfinden kann.

Diese Aufgabe will der Regierungsrat nach Bern delegieren. Der Bund wird aber vor 2030 kein entsprechendes Projekt realisieren, obwohl der Bahnhof Stadelhofen schon heute am Limit läuft. Mit der dynamischen Entwicklung am rechten Zürichseeufer, im Zürcher Oberland und der Region Winterthur spitzt sich die Situation von Jahr zu Jahr zu.

Der Kanton muss deshalb, wie bei der Zürcher S-Bahn und der Durchmesserlinie, Planung und

Projektierung dieses zentralen Infrastrukturprojekts selber übernehmen. Mit dem Geld, das der Bund aktuell für den Kanton Zürich vorgesehen hat, hätte die Regierung die Mittel dazu. Über allfällige Kostenaufteilungen zwischen Bund und Kanton kann dann verhandelt werden, wenn klar ist, welche Projektbestandteile zu welchem Zeitpunkt zu realisieren sind.

Dank der Volksinitiative hat es die Zürcher Bevölkerung in der Hand, den Regierungsrat zu einer aktiveren Haltung zu verpflichten. ■



## Solothurn

## Ein unverständlicher Entscheid

**Das Bundesgerichtsurteil vom 6. März 2013 in Sachen «Gäupark und Umnutzung Melitta-Gebäude» befremdet. Inhaltlich trat das Gericht nicht auf die VCS-Einsprache ein.**

Die Beschwerde der Migros Aare wurde gutgeheissen, die Entscheidung des Verwaltungsgerichts sowie des Bau- und Justizdepartements, die zu Gunsten des VCS ausgefallen waren, werden aufgehoben. Begründung: Der VCS habe nicht rechtzeitig Beschwerde erhoben, weil er die Umnutzung des Melitta-Gebäudes schon früher hätte erkennen können.

Das Ganze ist ein schwerer

Schlag für das Verbandsbeschwerderecht. Denn als Folge dieses Urteils darf sich der VCS nicht mehr auf eine korrekte Einhaltung der Publikationspflicht verlassen. Er müsste zu einer Art Kontrolltätigkeit übergehen, die mit den begrenzten Ressourcen eines Verbandes unvereinbar ist. Zudem läßt das Urteil Bauherren und Gemeinden geradezu ein, die Publikationspflicht – wie bei der

fraglichen Umnutzung geschehen – zu umgehen, um dem VCS dann u. a. Zeitungsartikel über die Einweihung eines Erweiterungsbaus unter die Nase zu reiben.

Fakt ist: Im Gäupark wurden widerrechtlich zusätzliche Verkaufsflächen genehmigt. 2004 wurde die Erweiterung um 3800 m<sup>2</sup> nur in Form einer einfachen Baubewilligung ausge-

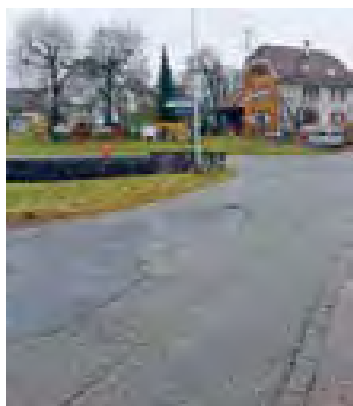
schrieben. Ein solcher Ausbau hätte jedoch einen Gestaltungsplan erfordert und hätte im kantonalen Amtsblatt ausgeschrieben werden müssen. Nur so hätte der VCS davon Wind bekommen können. Im Fall «Melitta» hat die Gemeinde bewusst das Baugesetz umgangen. Nun wird sie auch noch höchstrichterlich dafür belohnt – unbegreiflich! ■

## Tempo 50 beim Schulhaus?

**In Deitingen soll die Schulhausstrasse saniert und sicherer werden. Ein glasklarer Fall für Tempo 30, sollte man meinen.**

Die Strasse weist starke Belagschäden auf und die Werkleitungen müssen ebenfalls erneuert werden. Was liegt da näher, als

gleich auch die Schulwegsicherheit auf diesem 200 Meter kurzen Strassenabschnitt zu erhöhen, der auch dem motorisierten Zugang



zum Schulhaus und zur Dreifachturnhalle «Zweien» sowie deren Parkplätzen dient. Dem Gemeinderat schwebte ein Ausbau auf eine Breite von sieben Metern vor. An der Gemeindeversammlung im Jahr 2009, als der Finanzbeschluss fiel, wurde die Projektidee einer Mischverkehrsfläche mit Alleecharakter präsentiert. Das Endprojekt sieht nun leider ganz anders aus.

#### Gefahr erkannt...

Die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BfU) stand dem Gemein-

derat bei der Planung zur Seite. In ihrer Expertise ist von sehr geringem motorisiertem Verkehr die Rede. Einzig bei Anlässen in der Turnhalle abends und am Wochenende ergebe sich ein erhöhtes Verkehrsaufkommen. Und: Da der Unterricht in Blockzeiten stattfindet, nähmen die Schulkinder beim Kommen und Gehen die Strasse jeweils auf ihrer gesamten Breite in Beschlag (Trottinette und Velos).

Eine Verbreiterung der Strasse auf 6.7 bis 7 Meter beurteilte die BfU als viel zu grosszügig; als Folge davon wären höhere Geschwindigkeiten – und im Falle einer Kollision viel gravierendere Verletzungen – zu befürchten. Der heutige Strassenquerschnitt (ca. 5 m) reiche aus, sofern die Linienführung und die Sichtverhältnisse verbessert würden.

#### ... doch nicht gebannt

Ein Tempolimit von 30 km/h erwähnt die BfU erstaunlicherweise mit keinem Wort. Sie empfiehlt nur ein 2,5 Meter breites Trottoir

und eine 4,5 Meter breite Strasse – bei Tempo 50! Fragt sich bloss, wie die 200 Schülerinnen und Schüler auf diesem Trottoir in Schach gehalten werden sollen. Der VCS Solothurn hatte zwar die Gelegenheit, bei einer Besprechung dabei zu sein. Leider fanden seine Anregungen für einen sichereren Schulweg aber kein Gehör.

Anita Wüthrich

Wo sich Schulkinder tummeln, müsste Tempo 30 selbstverständlich sein.

## Wichtige Daten

### Samstag, 27. April, Velobörse

auf der Alten Brücke in Olten  
Von 8 bis 16 Uhr kann am Stand des VCS das eben erworbene Velo gemäss «Verordnung über die technischen Anforderungen an Strassenfahrzeuge» perfekt ausgerüstet werden. Verkauft wird Velozubehör wie Reflektoren, Glocken, Veloschlösser, etc. Velo-Annahme 8–12 Uhr; Verkauf 8.30–16 Uhr. Es werden nur gebrauchte Velos aus der Region Olten angenommen. Elektrovelos sind ausgeschlossen. Händler sind nicht zugelassen (lokale Händler nur auf vorgängigen Antrag an [info@igveloolten.ch](mailto:info@igveloolten.ch)). Am 27.4. unangemeldet anwesende Händler werden abgewiesen. 20% des Verkaufspreises, mindestens aber Fr. 10.– pro Velo, gehen als Provision an die Veranstalterin.

### Mittwoch, 15. Mai, GV

Samstag, 25. Mai, Velofahrkurs in Solothurn. Informationen erhältlich bei [info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch)



### Sonntag, 26. Mai, slowUp Buechibärg.

Gemeinsame VCS-Mitglieder-Ausfahrt auf der ca. 30 km langen autofreien Strecke. Teilnehmende sind zum Mittagslunch eingeladen. Treff auf der Kreuzackerbrücke in Solothurn (Seite Kreuzackerpark). Start: 11 Uhr.

Donnerstag, 30. Mai (Fronleichnam), Sonderausstellung **BiodiverCity** an der mia in Grenchen (Mittelländer Ausstellung). Von 14–20 Uhr wird der VCS am Aktivitätentisch präsent sein – Spiel, Spass und Gewinn sind garantiert. Eintritt frei. ■

## Einladung zur GV

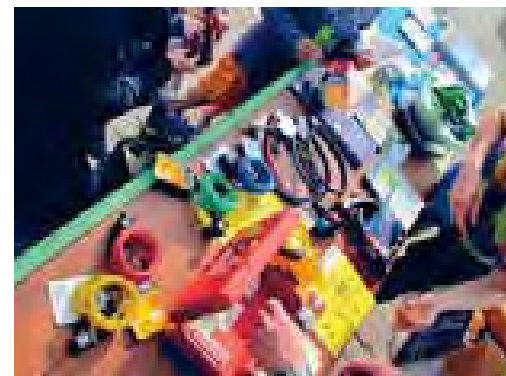
der VCS-Sektion Solothurn am Mittwoch, 15. Mai 2013, im Kongress-Hotel, Bahnhofstr. 5 in Olten, auf der Winkel-Unterführung Programm:

- 18 Uhr Generalversammlung – offizieller Teil
- Traktanden: 1. Begrüssung; 2. Protokoll der GV 2012; 3. Jahresbericht; 4. Kassa- und Revisionsbericht; 5. Wahlen; 6. Jahresprogramm 2013; 7. Verschiedenes

- 19.30 Uhr Referat «Fuss- und Veloverkehr in Unterführungen» von Daniel Grob, Verkehrsplaner
- 20.30 Uhr Apéro

Protokoll, Jahresbericht und Jahresrechnung liegen an der GV auf und können vorab bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge sind bis Donnerstag, 8. Mai 2013, an [info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch) oder 079 884 62 06 einzureichen.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme. ■



## Einladung zur Mitgliederversammlung 2013

Am Freitag, 24. Mai 2013, ab 20 Uhr, sind alle interessierten Sektionsmitglieder zur ordentlichen Mitgliederversammlung des VCS Graubünden im Hotel Drei Könige in Chur eingeladen. Traktandenliste: 1. Protokoll der MV vom 28. April 2012; 2. Jahresbericht 2012 und Jahresprogramm 2013; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2012; 4. Budget 2013; 5. Wahlen; 6. Varia  
Infos: <http://www.vcs-gr.ch/de/graubuenden/ueber-uns/mitgliederversammlung.html> mit Jahresbericht 2012 und Jahresprogramm 2013 als PDF.

Graubünden



## Bahnanschluss bis Roveredo

Eine Verlängerung der Tessiner S-Bahn von Castione bis nach San Vitore/Roveredo (GR) würde neue Chancen eröffnen für die Weiterentwicklung des unteren Miso. Die VCS-Sektionen Graubünden und Tessin treiben das viel versprechende Projekt nach Kräften voran. Ausführliche Informationen dazu gibts in der Juni-Nummer des VCS-Magazins.

Stefan Grass