

soll ein Netz von Velo-Vorzugsrouten errichtet werden, mit einer Gesamtlänge von mindestens 50 Kilometern. Dieses Netz soll sich von der Innenstadt aus in die Quartiere erstrecken und diese miteinander verbinden. Die Mindestbreite der Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung, womit genug Platz vorhanden sein wird, um auch nebeneinander zu fahren.

Für normale Velostreifen sieht die Initiative eine Mindestbreite von 1,8 m vor. Ausserdem verlangt sie die Schaffung einer verwaltungsinternen Velofachstelle, die alle Bauprojekte im Kanton begleiten und auf die Durchsetzung der Mindestnor-

men achten soll. Zur Finanzierung des Ganzen ist ein Velofonds vorgesehen, der bis zur Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens fünf Millionen Franken gespeist wird.

Anderswo bereits Standard, bald auch in Basel

Die Forderungen der Initiative sind keineswegs utopisch, sie orientieren sich an realen Vorbildern. Manche mögen nun zunächst an international renommierte Velostädte wie Kopenhagen oder Utrecht denken. Doch auch einige Schweizer Städte haben in den letzten Jahren – zum Teil auch aufgrund

von erfolgreichen Volksbegehren – eigentliche Velo-Offensiven gestartet. Die nun für Basel vorgesehenen Mindestnormen sind insbesondere inspiriert von der Stadt Bern, die den Veloanteil am Gesamtverkehr bis 2030 verdoppeln will. Die in Bern bereits eröffneten Velostrassen zeigen, dass mit dem nötigen Willen auch in dicht besiedeltem Stadtgebiet genug Platz für sichere und komfortable Velorouten zu finden ist. Mit der Initiative für sichere Velorouten soll auch im Kanton Basel-Stadt die Grundlage dafür geschaffen werden.

Der Vorstand



Unterschriftenbögen und mehr Infos gibt es auf unserer Website: www.sichere-velorouten.ch

Neuer Schwerpunkt: Sichere Schulwege

Ob Elternverein, Schulbehörde oder Gemeinderat: Bei der Schulwegsicherheit sollten alle am gleichen Strick ziehen.

Im Aargau können sie ab diesem Jahr verstärkt mit der Unterstützung des VCS rechnen

Der VCS Aargau will künftig eine tragende Rolle übernehmen für mehr Sicherheit und Attraktivität der Schulwege in den Gemeinden und Städten. Die Kinder sollen ungefährdet zu Fuss und per Velo zum Schulhaus gelangen, damit ihnen – selbständig unterwegs – Zeit bleibt für die so wichtigen Gespräche und gemeinsamen Beobachtungen. Sichere Schulwege sind nicht zuletzt auch ein wirksames Mittel gegen die problematischen Elterntaxis.

Das Thema Schulweg rückt beim VCS Aargau mit dem neuen Präsidium ab sofort noch stärker in den Fokus. Bestehendes wie die Schulwegtagung wird mit weiteren attraktiven Angeboten für Elternvereine, Schulleitungen und Gemeindebehörden ergänzt, die der VCS Schweiz schon mit Erfolg etabliert hat. Der VCS Aargau will sie nun auch in unserem Kanton bekannter machen und in beratender Funktion Un-

terstützung bieten. Angedacht sind Informationsanlässe, Exkursionen und anderes mehr.

Mobilitätskonzept und Pedibus

Mit seinem «Mobilitätskonzept Schule» unterstützt der VCS planerische Vorhaben von Gemeinden im Zusammenhang mit dem Schulweg in einem mehrstufigen, von Fachleuten begleiteten Prozess – ein für Behördenmitglieder erfahrungsgemäss sehr hilfreiches Instrument. Ein weiteres bewährtes Mittel für Sicherheit auf dem Schulweg ist der VCS-Pedibus für Kindergärten und die untersten Schulstufen. In der Romandie und im Tessin ist er sehr beliebt und schon weit verbreitet, bringt er doch nebst dem Sicherheitsgewinn den Eltern auch zeitliche Entlastung. Nun wollen wir dem «Schulbus auf Füssen» auch bei uns zu grösserer Bekanntheit verhelfen.



Die Schulwege in Rothrist sollen auf Schwachstellen überprüft werden, damit Eltern ihre Kinder unbesorgt zur Schule schicken können.

Bereits ist der VCS Aargau in einer ersten Gemeinde in beratender Funktion aktiv. Wenden Sie sich mit Ihren Anliegen, Ihren Wünschen oder Ideen für siche-

re Schulwege in Ihrer Gemeinde an unsere Geschäftsstelle. Wir unterstützen Sie gerne.

Jacqueline von Arx,
Co-Präsidentin



Aargau

Wechsel an der Spitze der Sektion Aargau

Auf den Tag genau zehn Jahre lang hat Jürg Caflisch den VCS Aargau geführt. Wir danken Jürg auch an dieser Stelle herzlich für sein grosses Engagement in dieser verkehrspolitisch gerade auch auf kantonaler Ebene sehr bewegten Zeit!

Am 24. März hat die Mitgliederversammlung seine Nachfolge bestimmt. Neu steht ein Co-Präsidium der Sektion vor. **Jacqueline von Arx** ist Geografin und arbeitet als Projektleiterin beim Naturama.



Maurus Kaufmann ist Elektroingenieur und Mitglied des Aargauer Grossen Rats (Fraktion der Grünen). Dem neuen Führungs-Duo wünschen wir viel Erfolg in seiner Tätigkeit, von der auf Seite 49 dieser Ausgabe bereits erste Spuren sichtbar werden.

Neu in den Vorstand gewählt hat die Versammlung den jungen Raumplaner Benedikt Sutter aus Lenzburg, und neu als Revisor amtiert Alfred Rudolf. Herzlich willkommen!



Freiburg

Seit ein paar Monaten haben die Busse auf der Jo-Siffert-Strasse zwischen Corminboeuf und Givisiez ihre eigene Fahrspur. Parallel dazu wurde die erlaubte Geschwindigkeit von 80 auf 60 km/h gesenkt. So weit, so gut, kommen die Busse nun doch zügig an den Autokolonnen vorbei, die Richtung Freiburg oder Autobahn unterwegs sind. Der Wer-

Freie Fahrt für den Bus – und fürs Velo!

mutstropfen: Dem Veloverkehr Richtung Freiburg bleibt die neue Busspur verwehrt. Entweder man wählt den unbequemen Radweg – oder bleibt auf der Kantonsstrasse, häufig Überholmanövern ausgesetzt, bei denen es wegen der eher schmalen Fahrbahn und des hohen Verkehrsaufkommens in beiden Richtungen rasch mal brenzlig wird.

In Richtung Corminboeuf spitzt sich das Problem noch zu,

Velofahrende sind hier zwischen den Autos und dem Strassenrand regelrecht eingeklemmt. Es gibt Lenkerinnen und Lenker, die netterweise aufs Überholen verzichten. Dann wird das Velo zum Bremsklotz auf dem ganzen Strassenabschnitt... Zwar ist da wie gesagt der in beide Richtungen befahrbare Radweg auf der anderen Strassenseite. Doch wer ihn nimmt, muss nicht nur zweimal die Hauptstrasse überque-

ren, sondern auch noch Stopps bei Fussgängerstreifen einlegen.

Diese unbefriedigende Situation droht auf Jahre hinaus anzudauern. Die kantonalen Strassenbaufachleute müssten sich hier dringend etwas einfallen lassen: Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ist es ein Gebot der Stunde, dem Velo- und ebenso dem Fussverkehr nicht länger Steine in den Weg zu legen.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin



Wallis



Erstmals publiziert haben wir dieses Foto des Baggersees Steineji im VCS-Magazin 1/2021, als Illustration zum Artikel, der den Kampf von VCS Wallis und Pro Natura Wallis gegen die Pläne für eine grotesk überdimensionierte Autobahnraststätte bei Raron schilderte. Wo ursprünglich 40 Parkfelder vorgesehen waren, sollten nun plötzlich über 300 Abstellplätze entstehen – auf

Kosten von Landwirtschaftsboden und Teilen des Baggersees.

Nun sieht es ganz danach aus, dass die Einsprache gegen das Projekt und die intensive Lobbyarbeit mit Stellungnahmen und Briefen – bis hinauf ins Bundeshaus – gewirkt haben: Bundesrätin Simonetta Sommaruga's Departement hat die Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens verfügt! Die Freude darüber ist gross und die Analyse, was die neue Sachlage für VCS und Pro Natura genau bedeutet, schon im Gang. (G.)

Einmalige Chance vertan

Im November 2020 überwies der Grosse Rat ein Postulat zur Einplanung einer MGB-Haltestelle beim neuen Spital in Brig-Glis an den Staatsrat. Unverständlicherweise ist nun doch nichts daraus geworden.

Im Mai 2020 war der technische Bericht der Stadtgemeinde Brig-Glis zum Gestaltungsplan Bahnhof West veröffentlicht worden. Erwähnt ist darin eine mögliche Haltestelle der Matterhorn-Gotthard-Bahn beim neuen Spital Brig – als «langfristige Verbesserung der Erschliessungsgunst des Gestaltungsplanes». In seiner Antwort auf das Postulat kam der Staatsrat gestützt auf eine Studie zum Schluss, dass die Haltestelle zu einer massiven Verkleinerung des neuen Quartiers Bahnhof West sowie zu einer Neuplanung bei der Nordverle-

gung der MGB-Geleise führen würde. Zumindest zum letzten Punkt verlor der technische Bericht kein Wort...

Für den VCS Oberwallis ist die Begründung nicht nachvollziehbar, zumal es aufgrund des geplanten neuen SBB-Geleises sowieso zu einer Neuplanung des Quartiers und zu einer Bauverzögerung kommen wird. Und zweifellos hätte eine neue Haltestelle viele Vorteile: Kranke und gehbehinderte Menschen gelangten direkt ins Spital, ohne in Brig umsteigen und ohne Rampen oder Treppen bewältigen zu