



Bern

## Wieder eine Chance vergeben

**Die vorberatende Kommission des Grossen Rates hat es leider verpasst, die Variantenentscheide zu den Verkehrssanierungen Aarwangen–Langenthal Nord und Burgdorf–Oberburg–Hasle zu korrigieren. Sie setzt auf die teuren, unökologischen Projekte, die der Regierungsrat will.**

Der VCS ist überzeugt, dass neue verkehrstechnische Lösungen im unteren Emmental und im Oberaargau nötig sind. Die vom Regierungsrat vorgelegten Projektierungskredite, Ergebnis einer Mitwirkung mit konsultativem Charakter, gehen jedoch klar am Ziel vorbei. Die fraglichen Varianten schnitten schon in den vom Kanton in Auftrag gegebenen «Übergeordneten Berichten Bewertung» schlecht ab. Im Oberaargau lautete deren Fazit, dass die Variante «Null+» unter dem Strich einen grösseren Nutzen bringt als die gewählte Umfahrung; im Emmental lag die offiziell bevorzugte Variante (AV5)

nie in den vorderen Rängen. Die grossrätliche Bau-, Energie-, Verkehrs- und Raumplanungskommission (BaK) hat es verpasst, hier korrigierend einzugreifen und auf die Varianten «Null+» umzuschwenken.

### Finanziell abenteuerlich

Wie der Antwort auf eine Interpellation von SP-Nationalrätin Nadine Masshardt zu entnehmen ist, steht auch die Finanzierung weiterhin auf wackligen Beinen. Das ASTRA hält darin fest, der geplante Autobahnzubringer Oberaargau könne nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen werden, da er die Kri-

terien des Sachplans Verkehr für Verbindungen von nationaler Bedeutung nicht erfülle. Und Burgdorf wurde vom Bundesamt für Statistik vom Status der Agglomeration in jenen einer Kernstadt herabgestuft (wie u.a. Lyss, Murten, Langenthal) und muss deshalb um Agglomerationsfondsbeiträge bangen. Ferner ist insbesondere bei der Untertunnelung von Oberburg mit dem bergmännisch im Grundwasserstrom zu bauenden Tunnel die Gefahr markanter Mehrkosten gross.

Luxusprojekte wecken immer auch Begehrlichkeiten: Wenn der Kanton hier dermassen viel Geld

aufwerfen will, warum sollten dann andere Regionen hintanstehen? In der Gemeinde Hindelbank versucht man bereits, auf den Zug aufzuspringen: Im Rahmen der Mitwirkung zur Sanierung der Ortsdurchfahrt ertönt sehr laut der Ruf nach einer Umfahrungslösung.

Nur eine Rückweisung der Vorlagen durch den Grossen Rat führt zu einer wirklichen Lösung. Dann ist der Weg frei, die finanzierbaren und umweltverträglichen «Null+»-Lösungen zu optimieren und möglichst schnell umzusetzen.

Christoph Waber, Geschäftsführer VCS  
Regionalgruppe Oberaargau-Emmental

## Road-Pricing statt ÖV-Verteuerung

Die Infrastrukturen des Strassen- und des öffentlichen Verkehrs stossen in Spitzenzeiten, vor allem im Morgen- und Abendverkehr, an ihre Kapazitätsgrenzen. Mit Mobility-Pricing will der Bund die Überlastung der Verkehrswege in den Stosszeiten mildern. Dafür sollen Pilotprojekte gestartet werden, unter anderem auch im Grossraum Bern.

So weit, so gut. Nur: Die Entwicklung des Kilometerpreises für Autofahrerinnen einerseits und die Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel andererseits verlief über die letzten zehn Jahre alles andere als parallel. Das Autofahren ist immer günstiger geworden, während sich die Benutzung von Bahn, Bus und Tram zunehmend verteuerte. Der VCS unterstützt grundsätzlich das Prinzip «pay as you use», das für die Definition von Mobility-Pricing si-

cher am relevantesten ist. Denn um den gesamten Mobilitätskonsum zu steuern, ist das Verursacherprinzip zentral.

### Das grosse Aber

Es gibt indessen andere politische Ziele, insbesondere im Umweltbereich, die wichtiger sind als «die Lösung der Probleme, die durch die Verkehrsüberlastung in den Hauptverkehrszeiten entstehen» – und wo eine Bepreisung in den Spitzenzeiten schwerlich zielführend sein wird.

Im Bereich der Umweltziele braucht es eine Bepreisung basierend auf den durch die Fahrzeuge verursachten negativen Auswirkungen. Wird hier angesetzt, wäre der motorisierte Individualverkehr teurer als der öffentliche Verkehr, was das Umsteigen fördern und die Schadstoffemissionen verringern würde. Eine noch grössere Verlagerung (Mo-

dalverschiebung) des Verkehrs lässt sich nur erreichen, wenn die Mobilitätsbepreisung für die Strasse deutlich höher ausfällt als für den öffentlichen Verkehr.

Deshalb braucht die Schweiz jetzt Road-Pricing und nicht Mobility-Pricing.

Stéphanie Penher,  
Geschäftsleiterin VCS-Sektion Bern

## REGIONALGRUPPE BIEL

### Jetzt erst recht: AGGLOlac autofrei!

**Vor Jahresfrist konnten sich Bevölkerung, Verbände und Parteien zur Revision der baurechtlichen Grundordnung im Bereich AGGLOlac äussern. Die Kritik des VCS trägt erste Früchte.**

AGGLOlac ermöglicht Verdichtungen und Siedlungserweiterungen an Lagen, die eine hohe Erschliessungsqualität aufweisen, was ÖV, Fuss- und Veloverkehr betrifft. Bereits in der Mitwirkung kritisierte der VCS deshalb die zu hohe Anzahl Parkplätze. Es ist absurd, in ei-

nem neuen Quartier an zentraler Lage fast einen Parkplatz pro Wohnung zu erstellen, zumal das vorhandene Verkehrsnetz den Neuverkehr gar nicht aufnehmen könnte.

Ein inzwischen von der Projektgesellschaft AGGLOlac veröffentlichtes Verkehrsgutachten

gibt dem VCS in diesem Punkt recht: Zur Bewältigung des Mehrverkehrs müsste in der Region der MIV plafoniert werden, selbst dann, wenn «nur» 0.7 Parkplätze pro Wohnung erstellt würden!

AGGLOlac soll nicht neue Verkehrsprobleme erzeugen, sondern Teil der Lösung werden – als autofreies Quartier! Die überar-

beitete Bauverordnung des Kantons Bern ermöglicht autofreies und autoarmes Wohnen, sofern ein Mobilitätskonzept vorhanden ist. Der VCS ruft die Projektgesellschaft AGGLOlac und die Gemeinde Nidau eindringlich auf, endlich ein solches Konzept zu erarbeiten und ein auch verkehrsmässig zukunfts-

weisendes Projekt vorzulegen.

Urs Scheuss, VCS-RG Biel

Nächste RG-Sitzungen: Mittwoch, 19.10. und 30.11.2016, 18.00 Uhr an der Aarbergstrasse 91 in Biel

Unterstützen Sie das Komitee «Westast – so nicht!» und gehen Sie mit ihm auf eine Stadtwanderung durch Biel. Die Daten und Infos finden Sie auf [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)

## REGIONALGRUPPE THUN-OBERLAND

### Feier zum 30. Geburtstag

Im Mai 1986 wurde die VCS-Regionalgruppe Berner Oberland als selbständiger Verein gegründet. Dementsprechend konnten wir, in Anwesenheit einiger Gründungsmitglieder, an der Mitgliederversammlung vom 28. Juni das 30-jährige Bestehen feiern – und taten dies mit einer Begehung des Bypass Thun Nord. Kreisoberingenieur Markus Wyss erläuterte uns das grösste Verkehrsprojekt der Region.

An ihrem 30. Geburtstag hat sich die Regionalgruppe (RG) per Statutenänderung in die VCS-Sektion Bern integriert. Die Aufgaben vor allem in der regionalen Verkehrspolitik bleiben dieselben, doch die Vereinsadministration fällt weg. Andrea de Meuron strich als neue Präsidentin hervor, dass die RG zu einer verlässlichen Ansprechpartnerin bei Verkehrsprojekten geworden ist und der VCS oft schon früh in Projektierungen einbezogen wird. Mitglieder des RG-Vorstandes sind in über zehn Verkehrs- und Planungskommissionen im Berner Oberland tätig und bemühen sich dort um die Optimierung von Projekten im Sinne einer umwelt- und menschengerechten Mobilität.

Was heute oft selbstverständlich scheint, erforderte in der Vergangenheit und erfordert weiterhin den vollen Einsatz des VCS:

■ Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr (Städte-Initiative Thun!)

■ Verkehrsberuhigte Wohnquartiere dank Tempo 30

■ Schulwegsicherheit, aktuell beim Bau der Allmendstrasse, wo der VCS und andere die Öffnung der Uttigenstrasse fordern, um sichere Fuss- und Velowege zu erreichen

■ Taktverdichtung bei den Stadtbussen, bei S-Bahn und Postauto

sowie beim Moonliner

■ Autoarmes/-freies Wohnen (aktuell: Testplanung Freistatt Thun).

Vieles ist erreicht, vieles bleibt zu tun.

Kontakt: Andrea de Meuron,  
079 695 75 75/Geschäftsleiterin  
Suzanne Albrecht, 079 352 93 07  
[www.vcs-rgthunoberland.ch](http://www.vcs-rgthunoberland.ch)

Begehung des Bypass Thun Nord im Rahmen der Mitgliederversammlung



## REGIONALGRUPPE BERN

### Ja zum familienfreundlichen Wohnen am 25.9.!

Die Stadt Bern will auf der Engehalbinsel, auf dem Areal der ehemaligen Krankenpflegeschule Engeried an der Reichenbachstrasse 118, einen Ersatzneubau mit etwa 100 familienfreundlichen, langfristig bezahlbaren Mietwohnungen realisieren. Am 25. September wird über die dazu nötige Änderung des Zonenplans abgestimmt.

Nach der Siedlung Stöckacker Süd, deren erster Teil diesen Herbst bezugsbereit ist, will die Stadt ein weiteres grösseres Wohnbauprojekt anpacken. Nach dem Wegzug der Krankenpflegeschule soll das gesamte Areal gemeinnützige und preisgünstige Mietwohnungen beherbergen. Dieser Entscheid ist sehr zu begrüssen, denn die Wohnungsnot in der Stadt Bern ist gross, insbesondere in diesem Segment. Zudem wird der Neubau zu einem belebten und durchmischten Quartier beitragen. Das Rossfeld wird von der neuen Siedlung profitieren. Geplant sind auch quartierbezogene Nutzungen wie Bibliothek und Tagesschule.

#### Bessere ÖV-Erschliessung?

Grosse Bedenken bestanden im Quartier wegen des befürchteten Mehrverkehrs. Der VCS begrüsst den Entscheid, die Anzahl Parkplätze auf einen halben pro Wohnung zu beschränken. Dafür ist pro Zimmer ein Veloabstellplatz vorgesehen. Das Areal ist nicht ideal, aber gut an den ÖV an-



gebunden. Der Neubau könnte auch eine Chance sein, die ÖV-Erschliessung im Rossfeld weiter zu verbessern. Und auch dies spricht für das Vorhaben: Es soll nach dem SIA-Effizienzpfad Energie gebaut werden, Energieeffizienz und Ressourcenschonung werden an oberster Stelle stehen.

Aus all diesen Gründen empfiehlt der VCS überzeugt ein Ja am 25. September zur Zonenplanänderung.

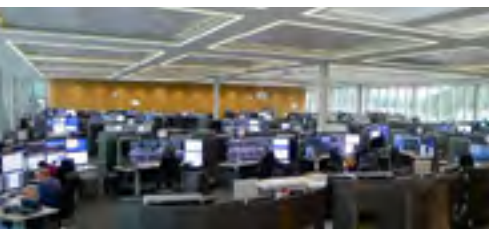
Franziska Grossenbacher,  
Präsidentin VCS-RG Bern



Solothurn

## Spannende Besichtigung – und neue Gesichter im Vorstand

Rund 40 Personen nutzten am 15. Juni die Möglichkeit, im Rahmen der Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn die SBB-Betriebszentrale (BZ) Mitte in Olten zu besuchen.



Das Herzstück der BZ-Mitte ist der Kommandoraum mit über 100 Leitstellen-Arbeitsplätzen.

Der Blick hinter die Kulissen dieses imposanten Gebäudes versetzte manche in Staunen. Die BZ Mitte ist eine von fünf Betriebszentralen; von hier aus wird der gesamte Bahnverkehr im Mittelland gesteuert. Dieses Vorprogramm bescherte auch der anschliessenden Mitgliederversammlung be-



Neu mit Stimmrecht im Vorstand dabei: Heini Lüthy und Christoph Bleuler.

achtlichen Zulauf. Zielstrebig und charmant führte Co-Präsidentin Anja Krusysse durch die Traktanden. Der Jahresbericht wurde anhand einer bebilderten Präsentation erläutert, Rechnung und Budget passierten ohne Einwand.

Doch noch etwas emotional wurde es bei den Wahlen: Karl Zimmermann und Marc Dietrich verliessen das Vorstandsteam. Anja Krusysse und Heinz Flück würdigten deren Mitarbeit und überreichten ein Dankeschön-Präsent. Als Ersatz stellten sich Christoph Bleuler und Heini Lüthy zur Wahl – dies nach einem Probejahr

im Vorstand ohne Stimmrecht. Beide wurden einstimmig gewählt, genau gleich wie die bisherigen Vorstandsmitglieder Christine Bänninger, Benno Barbisch, Heinz Flück, Anja Krusysse und Heli Schaffter. Das Co-Präsidium (Anja Krusysse/Heinz Flück) bleibt dem VCS noch mindestens ein Jahr erhalten. Auch die Revisoren Rolf Bruckert und Urs Huber wurden einstimmig bestätigt.

Zum Ausklang verwöhnte das Gleis-13-Team die Anwesenden mit einer reichhaltigen Auswahl an Leckereien.

Die Geschäftsstelle

## Zusammenstehen für die Bahn

Die Solothurner Bahninfrastruktur steht unter Druck: Eine Meldung über drohende Abbaumassnahmen folgt der anderen. Mit den Abbauplänen sind aber viele nicht einverstanden. Sie gründen Komitees, um Gegenruck zu erzeugen. Hier ein aktueller Überblick.

**Der Kampf um den Weissensteintunnel**, um die direkte Bahnverbindung Solothurn–Moutier, hat bereits 2014 begonnen. Der VCS reichte damals 17 000 Petitionsunterschriften in Bern ein. Inzwischen setzt sich das Komitee «Weissensteintunnel erhalten» für das Überleben dieser Bahnstrecke ein. An dessen jüngstem Anlass bekräftigte Regierungsrat Roland Fürst, dass es keine brauchbare Alternative zu einer Sanierung des Tunnels gebe. Im Juli berichteten die Medien, die BLS als Betreiberin der Bahnlinie sei bereit, den Tunnel mit einer Investition von 100 Mio. Franken für weitere 25 Jahre zu sichern.  
[www.vcs-so.ch/news/solothurn-moutier-bahn](http://www.vcs-so.ch/news/solothurn-moutier-bahn)

**Die Fernverkehrshalte am Bahnhof Grenchen Süd** sollen gestrichen werden. Das Komitee «Ja! zum Bahnhof Süd» bündelt in der Region die Kräfte, um das Unheil abzuwenden, und hat eine Petition gestartet. Unterstützen auch Sie, liebe Leserinnen und Leser, dieses Anliegen mit Ihrem Namen:

[www.vcs-so.ch/news/ja-zum-bahnhof-grenchen-sued](http://www.vcs-so.ch/news/ja-zum-bahnhof-grenchen-sued)

**Dem Läuferfingerli**, der ältesten Bahnlinie durch die Jurahügel zwischen Basel und Olten, drohe das Abstellgleis. So titelte das Oltner Tagblatt schon 2005. Und schrieb weiter, dass die Baselpolizei Regierung im neuen Generalen Leistungsauftrag stattdessen Busse vorschlage. Was damals verhindert werden konnte, hat der Landrat des Kantons Basel-Stadt nun wieder aus der Schublade geholt. Deshalb wurde noch vor den Sommerferien das überparteiliche Komitee «Pro Läuferfingerli» gegründet.

[www.vcs-so.ch/news/Laeufelfingerli](http://www.vcs-so.ch/news/Laeufelfingerli)

## Olten: Veloparkplätze gesucht

In Olten sollen auf dem Amtshausquai 56 neue Veloabstellplätze geschaffen werden. Diese als Provisorium gedachte Veloabstellanlage soll die momentan katastrophale Velo-Parkiersituation am Bahnhof entschärfen, bis das neue unterirdische Veloparkhaus mit über 1000 Plätzen gebaut ist.

Bei der Anlage am Bahnhofquai hinter der Bushaltestelle wird man zum Falschparken regelrecht gezwungen, da es an Ab-

stellplätzen fehlt (Bild links). Wer künftig einen der neuen 56 Parkplätze benutzt, muss auf dem Weg zum Zug zwar noch die Aare queren. Doch bereits die bestehende Anlage am Amtshausquai aare-abwärts zeigt, dass in der heutigen Notlage sogar so weit weg liegende Parkiermöglichkeiten willkommen sind (Bild rechts). Der VCS unterstützt deshalb die Bestrebungen der Stadt.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



## Grossratswahlen 2016: Trau, schau, wem!

Aargau



Wie umweltfreundlich sind die Parteien im Grossen Rat? Wer stimmt wie bei verkehrs- oder energiepolitischen Vorlagen?

Diese Fragen sind im Vorfeld des 23.10.2016 brennend aktuell, denn es stehen auf kantonaler

Ebene für den Umweltschutz sehr bedeutsame Entscheide an – in klassischen Themenbereichen des VCS, aber beispielsweise auch im Gewässerschutz. Um Transparenz zu schaffen, haben die Aargauer Umweltverbände WWF, Bird Life,

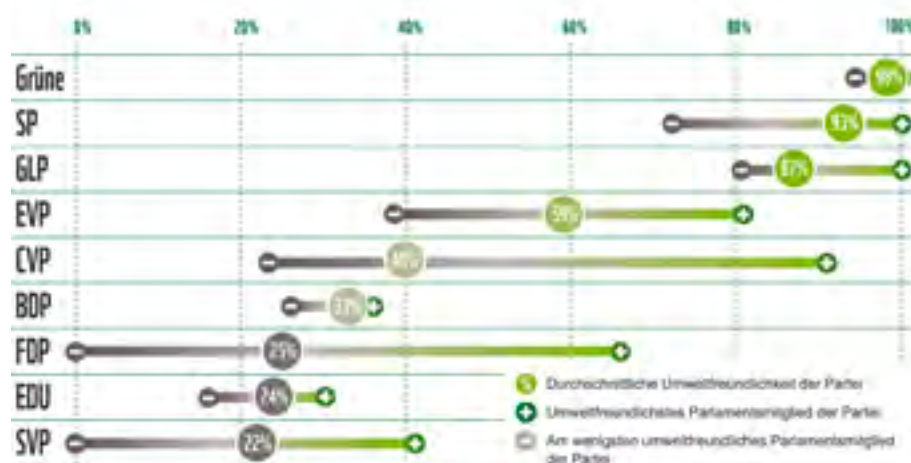
NWA und VCS ein Umweltrating erstellt. Auf [www.umweltrating.ch](http://www.umweltrating.ch) lassen sich die Wahlversprechen der Kandidierenden und das Abstimmungsverhalten der amtierenden Grossrätinnen und Grossräte analysieren.

Wir bieten unseren Mitgliedern an dieser Stelle einen Überblick – und empfehlen kandidierende VCS-Mitglieder ganz besonders zur Wahl. ■

### Umweltrating der Parteien

#### Abstimmungsverhalten im Grossen Rat zu Umweltgeschäften 2013–2016

Ganz offensichtlich tragen die Grünen ihren Namen nicht von ungefähr: Sie führen als insgesamt umweltfreundlichste Partei die Rangliste an. Aber auch SP und GLP schneiden durchschnittlich sehr gut ab und haben in ihren Reihen einige Fraktionsmitglieder mit exzellenten Umweltwerten. Bei den eher bürgerlich-rechten Parteien lohnt es sich, ganz genau hinzusehen: Insbesondere bei FDP und CVP gibt es parteiinternen grosse Diskrepanzen. Die Parteizugehörigkeit allein sagt nicht unbedingt viel darüber aus, wie umweltfreundlich oder eben -unfreundlich einzelne Kandidierende sind. Vergessen Sie nicht zu wählen – der Umwelt zuliebe.



Für die Grossratswahlen vom 23. Oktober empfiehlt der VCS Aargau folgende kandidierende VCS-Mitglieder zur Wahl:

#### Aarau

- Gugger Daniel, Suhr (EVP)
- Hunziker Lelia, Aarau (SP)
- Ohnsorg Petra, Aarau (Grüne)
- Piller Itamar, Aarau (Grüne)
- Suter Gabriela, Aarau (SP)
- Waldmeier Christoph, Aarau (EVP)
- Wittwer Hansjörg, Aarau (Grüne), bisher

#### Baden

- Bertozzi Guido, Turgi (Grüne)
- Caflisch Jürg, Baden (SP), bisher, Präsident VCS Aargau
- Capitanio Manuel, Neuenhof (Grüne)
- Chopard-Acklin Max, Nussbaumen-Obersiggenthal (SP)
- Dzung Dacfe, Wettingen (Grüne)
- Emmenegger Kurt, Baden (SP), bisher
- Kasper Gabriel, Baden (FDP)
- Keller Christian, Obersiggenthal (Grüne), Vorstand VCS Aargau
- Mahler Andreas, Fislisbach (GLP)
- Meier Obertüfer Jürg,

#### Wettingen (Grüne)

- Schilling Beatrice, Baden (Grüne)
- Studer, Lilian, Wettingen (EVP)
- Zumbrunnen Denise, Wettingen (Grüne)

#### Bremgarten

- Covo Sandro, Jonen (SP)
- Dietschi Markus, Widen (Grüne)
- Frauchiger Robert, Hägglingen (SP)
- Kqira Mark, Wohlen (SP)
- Mauron Eric, Hermetschwil-Staffeln (CVP)
- Schüepp Thomas, Unterlunkhofen (Grüne)
- Waldispühl Ueli, Zufikon (Grüne)

#### Brugg

- Fauver Connie, Stilli (Grüne)
- Haudenschild Peter, Brugg (FDP)
- Haus Maja, Brugg (Grüne)
- Obrist Robert, Schinznach (Grüne), bisher

#### Kulm

- Debrunner Christa, Unterkulm (Grüne)
- Feucht Rosmarie, Gontenschwil (Grüne)
- Gautschy Renate, Gontenschwil (FDP), bisher
- Hämmerli Martina, Gontenschwil (Grüne)
- Lüscher Severin, Schöffland (Grüne), bisher

#### Laufenburg

- Burgener Brogli Elisabeth, Gipf-Oberfrick (SP), bisher
- Frei Iris, Herznach (Grüne)
- Häseli Gertrud, Wittnau (Grüne), bisher

#### Lenzburg

- Bachmann René, Niederlenz (Grüne)
- Kälin Irène, Lenzburg (Grüne), bisher, Vorstand VCS Aargau
- Kaufmann Maurus, Seon (Grüne)
- Röthenmund Ulrich, Seon (SP)
- Zimmerli Reto, Othmarsingen (EVP)

#### Muri

- Bissegger Alice, Benzenschwil (SP)
- Burkard Flurin, Waltenschwil (SP), bisher, Vorstand VCS Aargau
- Knecht Sebastian, Bünzen (Grüne)
- Leuppi Andreas, Muri (Grüne)
- Stöckli Roland, Boswil (SP)

#### Rheinfelden

- Imhof Fritz, Zuzgen (EVP)
- Pfoster Dominik, Möhlin (GLP)
- Rohrer Claudia, Rheinfelden (SP)

#### Zofingen

- Bossard Martin, Kölliken (Grüne)
- Hösli Viviane, Zofingen (SP), bisher
- Kilchenmann Urs, Oftringen (SP)

- Siegrist-Bachmann Renata, Zofingen (GLP), bisher

#### Zurzach

- Frey Markus J., Hettenschwil (SP)