



SCHWEIZER GEMEINDE  
COMUNE SVIZZERO  
VISCHNANCA SVIZRA  
COMMUNE SUISSE

Zeitschrift für Gemeinden und Gemeindepersonal | Revue pour Communes et leur personnel  
Rivista per Comuni e i loro impiegati | Revista per Vischnancas e ses personal



NACHHALTIGE MOBILITÄT:  
UNSER FOKUSTHEMA IM AUGUST

LA MOBILITÉ DURABLE:  
LE POINT FORT EN AOÛT

MOBILITÀ SOSTENIBILE:  
IL TEMA CENTRALE DI AGOSTO

Jetzt weiterbilden.

## CAS Digital Public Services and Communication | CAS Kommunalpolitik

Studienstarts: Herbst 2018

[www.fhsg.ch/publicservices](http://www.fhsg.ch/publicservices) oder [weiterbildung@fhsg.ch](mailto:weiterbildung@fhsg.ch)

 **FHS St.Gallen**  
Hochschule  
für Angewandte Wissenschaften



**SMART  
CITY DAY  
2018** 



[www.smartcityday.ch](http://www.smartcityday.ch)

5<sup>ème</sup> édition au Forum Fribourg  
**Villes intelligentes : à quel point ?**  
Jeudi 13 septembre 2018

PROPOSÉ PAR

 **Innabridge**  
Innovating Infrastructure

**5 Editorial**

Das Image entstauben.  
Redorer son image.  
Migliorare la propria immagine.

**6 ACS**

Combattere la radicalizzazione:  
I comuni possono richiedere aiuti  
finanziari alla Confederazione.

**12 Banda Ultra Larga**

Una nuova guida per i comuni.

**15 ACS**

Combattre la radicalisation: les com-  
munes peuvent demander des aides  
financières auprès de la Confédération.

**18 Très Large Bande**

Un nouveau guide est à disposition des  
communes.

**22 Fonds intercommunal pour la mobilité**

Les communes du canton de Genève  
unissent leurs forces pour les grands  
projets de transports.

**28 La mobilité électrique**

Les questions à poser et les exemples  
de bonnes pratiques.

**31 SGV**

Aktionsplan gegen die Radikalisierung:  
Gemeinden können beim Bund  
Finanzhilfe beantragen.

**34 Schweizer Pärke**

Viele Gemeinden bündeln ihre Kräfte,  
um die Lebensqualität der Bevölkerung  
zu steigern und den Tourismus  
anzukurbeln. Beispiele vom Flusspark  
am Rhein bis zum Bärenland in Arosa.

**52 Sicherer Umgang mit Dokumenten**

Der Verband der Schweizerischen  
Einwohnerdienste will seine Mitglieder  
für einen besseren Umgang mit  
Fälschern sensibilisieren.

**56 Intelligente Mobilität**

Vom E-Bike über gut geplante  
Ladenetze für Elektroautos bis hin  
zur intelligenten Güterversorgung:  
Die «Schweizer Gemeinde» stellt  
wichtige Fragen und Lösungen vor.

**68 Hochbreitband**

Ein neuer Leitfaden für Gemeinden.

10

**La nuova Bellinzona**

L'aggregazione nel Bellin-  
zone è uno dei più  
grandi progetti nella storia  
della Svizzera. Un bilancio  
con il sindaco,  
Mario Branda.



26

**Bulle repense la mobilité**

Bulle et son aggloméra-  
tion adhèrent comme  
première région-pilote en  
Suisse romande au projet  
RegioMove. Marie-France  
Roth-Pasquier, présidente  
de l'agglomération  
mobul, décrit le processus  
pour «Commune Suisse».



44

**Das neue Glarus**

Die bisher radikalste  
Fusion hat aus 25 Glarner  
Gemeinden drei gemacht.  
Diese hätten aber mehr  
Spielraum als zuvor,  
sagt Regierungsrätin  
Marianne Lienhard.



**Titelbild/Couverture**

Auch die Gemeinde Cham (ZG) hat «Carvelos» angeschafft. Jack, der  
Hund, fühlt sich wohl darin! / A Cham, le «Carvélo» est apprécié par  
Jack le chien!

*Bild/photo: Gemeinde Cham/Commune de Cham*

# IHRE DREHSCHLEIBE BEI SCHÄDEN

PuraCittà  
für Werkhöfe  
[www.puracitta.ch](http://www.puracitta.ch)

Rostige Geländer, verstopfte Kanäle,  
defekte Schaukeln oder versprayte  
Wände?

Bei jeder Schadenmeldung und  
Schadenbehebung sind alle Beteiligten  
direkt verbunden und jederzeit im Bild.

Einfach, mobil und zuverlässig.



Pura  
Città

## *Machen Sie auf sich aufmerksam!*

Mit einer Anzeige in der Fachzeitschrift «Schweizer Gemeinde».

Die führende Fachzeitschrift für politische Entscheidungsträger der kommunalen Ebene ist die ideale Plattform für Ihr Marketingziel. Ihre Anzeige, Publireportage oder Firmeninformation erreicht sämtliche Gemeinden in allen Sprachregionen der Schweiz.

**Ihre Ansprechperson für Anfragen:**

Michelle Müller Anzeigenleiterin, Tel. +41 31 300 63 83  
[michelle.mueller@staempfli.com](mailto:michelle.mueller@staempfli.com)



## Lust auf mehr?

Abonnieren Sie die «**Schweizer Gemeinde**»  
für 90 Franken im Jahr (11 Ausgaben) unter:  
[www.tinyurl.com/SG-bestellen](http://www.tinyurl.com/SG-bestellen)



## Das Image entstauben

Qualifiziertes, gut ausgebildetes und «passendes» Personal ist die Grundlage einer funktionierenden Gemeinde respektive Gemeindeverwaltung. Doch vor allem für kleinere und abgelegene Kommunen wird es zunehmend schwierig, ihre offenen Stellen zu besetzen. Insbesondere diejenigen für qualifizierte Fachkräfte wie beispielsweise Finanzverwalter/in, Gemeindegeschreiber/in oder Bauverwalter/in. Mit Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeitern kann ein temporärer personeller Engpass überbrückt werden (siehe Seiten 50–51).

Das Rekrutierungsproblem hat auch damit zu tun, dass die öffentliche Verwaltung mit einem «verstaubten» Image zu kämpfen hat. Die Gemeinde wird oftmals als nicht besonders attraktive Arbeitgeberin wahrgenommen. Erschwerend kommt hinzu, dass Employerbranding und Personalmarketing auf kommunaler Ebene noch zu stark vernachlässigt werden. Gemeinden sind attraktive Arbeitgeberinnen, sie haben viel anzubieten. Nur sollten sie ihre Alleinstellungsmerkmale auch kommunizieren. Es gilt also hervorzuheben, was die Gemeinde als Arbeitgeberin besonders macht, und sich bewusst zu werden, welche Arbeitnehmer/innen dafür empfänglich sind. Natürlich müssen die Arbeitgeberversprechen in der Realität dann gelebt werden.

Die klare Positionierung im Arbeitsmarkt ist umso wichtiger, weil die Gemeinden verstärkt in einem Wettbewerb – dem «Search for Talents» – mit den Unternehmen der Privatwirtschaft, aber auch mit anderen Arbeitgebern der öffentlichen Dienste stehen. Die Besetzung einer offenen Stelle ist für eine Gemeinde eine ausgezeichnete Möglichkeit, um Werbung in eigener Sache zu machen. Es gilt, die möglichen Kandidatinnen und Kandidaten zielgruppengerecht anzusprechen und die Kraft der Emotionen zu nutzen. Dabei kann es helfen, Mitarbeitende in den Bewerbungsprozess mit einzubeziehen, denn sie sind authentische Botschafter.

## Redorer son image

Un personnel qualifié, bien formé et «adapté» constitue la base du bon fonctionnement d'une commune/d'une administration communale. Toutefois, il devient de plus en plus difficile pour les communes plus petites ou isolées de pourvoir leurs postes vacants. Notamment ceux destinés aux professionnels qualifiés comme les administrateurs/trices des finances, secrétaires communaux(les) ou conducteurs/trices de travaux. Les travailleuses et travailleurs temporaires permettent de combler temporairement la pénurie (cf. pages 50 à 51).

La pénurie de main-d'œuvre est également à mettre en lien avec le combat que mène l'administration publique contre son image «poussiéreuse». La commune est souvent perçue comme un employeur peu attrayant. A cela s'ajoute le fait aggravant que la promotion de l'image de l'employeur et le marketing du personnel au niveau communal sont encore beaucoup trop négligés. Les communes sont des employeurs attrayants, elles ont beaucoup à offrir. Il faudrait, cependant, qu'elles communiquent davantage leurs caractéristiques uniques. Il s'agit de souligner ce qui fait de la commune une employeuse si spéciale et de prendre conscience des employé(e)s susceptibles d'y obtenir un poste. Il est évident que les promesses de l'employeur doivent trouver un écho dans la réalité.

Un positionnement clair sur le marché du travail est d'autant plus important que les communes sont en concurrence accrue avec les entreprises du secteur privé, mais aussi avec les autres employeurs du secteur public, pour la recherche de talents. L'occupation d'un emploi vacant offre à une commune une excellente occasion de faire de la publicité pour son propre compte. Il s'agit de s'adresser aux potentiels candidat(e)s en fonction des groupes cibles et d'exploiter la force des émotions. Pour ce faire, il peut aussi s'avérer utile d'associer des collaborateurs au processus de candidature, car ils font office d'ambassadeurs authentiques.

## Migliorare la propria immagine

Personale qualificato, ben formato e «adeguato»: questa è la condizione indispensabile per un comune e un'amministrazione comunale funzionanti. Tuttavia, soprattutto per i comuni più piccoli e discosti è sempre più difficile occupare i posti di lavoro vacanti. In particolare quelli che richiedono personale che dispone di competenze specifiche, come ad esempio amministratori finanziari, segretari comunali o tecnici comunali. Il ricorso a lavoratori interinali consente di colmare una carenza di personale temporanea (vedi le pagine da 50 a 51).

Le difficoltà di reclutamento di personale hanno anche a che fare con l'immagine un po' «antiquata» contro cui lottano le amministrazioni pubbliche. Il comune viene spesso considerato un datore di lavoro poco attrattivo. A ciò si aggiunge il fatto che a livello comunale si trascura ancora troppo la promozione dell'immagine e della reputazione del datore del lavoro così come il marketing del personale. I comuni sono datori di lavoro attrattivi che hanno molto da offrire. Essi dovrebbero però comunicare i loro punti di forza specifici. È importante sottolineare gli elementi che rendono interessante il comune quale datore di lavoro ed essere consapevoli di quali siano i gruppi target interessati a tali caratteristiche. Ovviamente le promesse del datore di lavoro devono trovare poi riscontro nella realtà.

Un posizionamento chiaro nel mercato del lavoro è reso ancora più importante dal fatto che i comuni sono in concorrenza – in termini di «ricerca di talenti» – con le imprese dell'economia privata e con altri datori di lavoro dei servizi pubblici. Per un comune, l'occupazione di un posto vacante rappresenta un'ottima occasione per farsi pubblicità. È importante rivolgersi ai potenziali candidati in modo mirato in base al target di riferimento e sfruttare la forza delle emozioni. Può anche essere utile coinvolgere i collaboratori nel processo di selezione, poiché essi agiscono come veri ambasciatori.

*Philippe Blatter  
Kommunikationsverantwortlicher  
Responsabile communication  
Responsabile comunicazione*

# Combattere la radicalizzazione: aiuti finanziari

Dal 1° luglio è in vigore l'Ordinanza contro la radicalizzazione e l'estremismo. Per i loro progetti e programmi le città e i comuni possono richiedere aiuti finanziari alla Confederazione. I fondi saranno a disposizione dall'inizio del 2019.

Individuare e contrastare tempestivamente la radicalizzazione: è questo l'obiettivo del Piano d'azione nazionale per prevenire e combattere la radicalizzazione e l'estremismo violento approvato da Confederazione, cantoni, città e comuni alla fine del 2017. Il Piano d'azione comprende 26 misure che si fondano su numerosi sforzi già in atto. Poggia sul principio secondo il quale la collaborazione interdisciplinare istituzionalizzata è il fattore più importante di una prevenzione efficace.

Nel quadro dell'attuazione del Piano d'azione, la Confederazione può sostenere mediante contributi finanziari progetti e programmi lanciati da cantoni, comuni, città e dalla società civile, che hanno come obiettivo la prevenzione e la lotta contro la radicalizzazione e l'estremismo violento in tutte le sue forme. La relativa base giuridica è in vigore dal 1° luglio. Il sostegno prestato

dalla Confederazione ammonta al massimo al 50 per cento delle spese complessive. I progetti e i programmi devono servire alla sensibilizzazione, all'informazione, al trasferimento di conoscenze, alla consulenza e alla formazione continua. Per quanto concerne le misure della società civile, viene dato per scontato uno stretto coordinamento con le autorità.

Le richieste di sostegno finanziario possono essere inoltrate da subito alla Rete integrata Svizzera per la sicurezza; termine di inoltrare è il 30 settembre 2018. Sarà possibile inoltrare richieste anche nel periodo dal 2019 al 2022. Il prossimo termine sarà nella primavera 2019. I moduli con i relativi criteri per l'inoltrare delle richieste sono disponibili online.

*pd/pb*

#### Informazioni:

[www.tinyurl.com/aiuti-finanziari-nap](http://www.tinyurl.com/aiuti-finanziari-nap)

## Il servizio di Winterthur rimane operativo

In considerazione della domanda di consulenza e di trasferimento di conoscenze, nonché dei suoi effetti positivi, il servizio «estremismo e prevenzione della violenza» della città di Winterthur entra definitivamente in funzione. All'inizio era stata prevista un'attività solo fino alla fine del 2018. In generale, la città trae un bilancio positivo: il servizio ha nettamente ridotto la tensione nella popolazione, ha affermato davanti ai media a Winterthur Nicolas Galladé, capo del Dipartimento della socialità. Inoltre il servizio ha contribuito alla stesura del Piano d'azione nazionale per prevenire e combattere la radicalizzazione e l'estremismo violento.

*ats*

## Risultato di tutto rispetto per il referendum dei comuni

Poco meno di un anno fa l'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) ha proposto l'introduzione di un referendum dei comuni a livello federale: per indire un referendum ci vorrebbe l'appoggio di 200 comuni di 15 cantoni (vedi «Comune Svizzero» 9/17). Il consigliere nazionale Stefan Müller-Altermatt ha presentato un'iniziativa parlamentare in tal senso nella sessione autunnale 2017. L'iniziativa è stata esaminata dalla Commissione delle istituzioni politiche del Consiglio nazionale (CIP-N).

La Commissione ha proposto di respingere l'iniziativa sull'introduzione di un referendum dei comuni a livello federale, essendo del parere che gli attuali strumenti siano sufficienti a garantire che le esigenze dei comuni siano debitamente prese in considerazione. Tuttavia, l'idea ha ottenuto un risultato di

tutto rispetto: la CIP-N ha respinto l'iniziativa con soli 12 voti contro 8 e 3 astensioni. Nel suo comunicato stampa la CIP-N afferma che, pur manifestando una certa simpatia per l'iniziativa, la maggioranza ha posto diversi interrogativi in merito alla sua attuabilità e, in un'ottica istituzionale, ha espresso una certa perplessità quanto all'idea che i comuni possano intervenire direttamente nel processo decisionale federale indipendentemente dai cantoni. Una minoranza commissionale reputa invece che lo strumento delineato dall'iniziativa consentirebbe ai comuni di tutelarsi contro le leggi federali che minano la loro autonomia. Ora se ne occuperà il Consiglio nazionale in seduta plenaria.

*pb*

#### Informazioni:

[www.tinyurl.com/referendum-dei-comuni](http://www.tinyurl.com/referendum-dei-comuni)

## Disciplinare la ponderazione degli interessi nella LPT

L'ACS ha preso posizione sull'iniziativa parlamentare «La Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio e i suoi compiti come perito». Vede con favore un rafforzamento del margine di azione delle autorità decisionali nell'ambito della «ponderazione degli interessi della pianificazione territoriale».

Tuttavia, secondo l'ACS ciò andrebbe disciplinato dalla Legge sulla pianificazione del territorio (LPT), dato che interventi in zone meritevoli di protezione richiedono sempre una riflessione a tutto campo in materia di pianificazione del territorio. L'ACS chiede di sospendere l'iniziativa parlamentare finché il Consiglio federale avrà licenziato il disegno di legge LPT 2.

*pb*

# Tardi, ma in modo deciso: il Ticino modera il suo traffico

La mobilità è una delle sfide centrali per il Ticino, soprattutto nella nuova Bellinzona, che è diventata la dodicesima città più grande della Svizzera. Anche in altri comuni ticinesi si cerca di incoraggiare l'uso della mobilità sostenibile.

Nel cantone con il tasso di motorizzazione più alto e con il più alto tasso di inquinamento atmosferico in Svizzera, per lungo tempo i trasporti pubblici erano considerati come i peggiori del paese: frequenze inefficienti, coincidenze mai garantite e mancanza di pulizia all'interno dei bus hanno contribuito a quest'immagine poco lusinghiera dei trasporti pubblici ticinesi.

Il punto di svolta è stata la completa chiusura al traffico delle strade nel centro storico di Bellinzona. Le polemiche attorno a questa decisione sono ormai un ricordo del passato: «Oggi sarebbe impensabile rivedere questa scelta. I Bellinzonesi si sono abituati e apprezzano il miglioramento della qualità di vita», commenta il sindaco Mario Branda. «Con il tempo il centro è diventato sempre più un luogo d'incontro e di scambio. Ora vorremmo estendere questa valorizzazione anche alla parte alta di Viale Stazione e ad altri spazi circostanti». Nemmeno i trasporti pubblici urbani hanno più il permesso di circolare nel centro e devono quindi fare una deviazione. Le misure iniziano a dare i loro frutti: «Il cambiamento è sorprendente: in due anni il numero di passeggeri è aumentato del 58 per cento. Questa cifra è impressionante, tuttavia bisogna tenere presente che siamo partiti da molto lontano. In realtà c'è ancora molto da fare».

## Più viaggiatori quando piove

Il nuovo collegamento attraverso il tunnel di base del San Gottardo mostra i primi effetti, in particolare durante i week-end in cui il nord è sommerso dalla pioggia mentre al sud splende il sole. Secondo le FFS, nel corso dei primi sei mesi di quest'anno il numero di viaggiatori è aumentato del 30 per cento. Nel prossimo futuro verranno realizzati numerosi progetti, come il nuovo nodo intermodale alla stazione di Bellinzona o la nuova fermata ferroviaria per i treni regionali nei pressi di Piazza Indipendenza, fermata che da anni è richiesta dall'Associazione traffico e ambiente (ATA). Il sindaco sottolinea che sono pre-

visti ulteriori miglioramenti dell'offerta di trasporti pubblici, in particolare corsie riservate ai bus.

## 7000 bici elettriche contribuiscono alla moderazione del traffico

Nella città ticinese si cerca anche di incoraggiare il traffico pedonale e ciclabile. A tale scopo Bellinzona ha, per esempio, sostenuto e sovvenzionato l'acquisto di 700 biciclette elettriche. «I cittadini fanno buon uso delle biciclette. Ecco perché negli ultimi anni abbiamo lavorato alla costruzione di nuove piste ciclabili e passerelle pedonali per servire meglio i quartieri situati sull'altra sponda del fiume Ticino». La moderazione del traffico si estende anche ai quartieri residenziali. «Ci è voluto un po' di tempo, forse troppo, ma ci stiamo arrivando.

Recentemente sono state approvate quattro nuove zone solo per il quartiere Bellinzona. Molti altri quartieri disponevano già di zone a traffico limitato; vogliamo continuare su questa linea, assicurando che i quartieri possano mantenere il loro carattere e le loro peculiarità. Allo stesso tempo è però altrettanto importante sviluppare e condividere un sentimento di appartenenza e una partecipazione alla nuova realtà del Comune», conclude il sindaco. Così anche al sud delle Alpi si sta sviluppando una nuova mobilità, orientata al futuro e al miglioramento della qualità di vita.

Filippo Rivola

Traduzione: Anna Panzeri

Fonte: VCS-Magazin 04/17

## Oltre 100 stazioni di ricarica in Ticino

Il Canton Ticino dispone di 132 zone con limite di velocità massimo di 30 km/h e di sette zone d'incontro. L'elettromobilità è diffusa anche in Ticino, come spiega Carlo Caccia, direttore del corso «Mobilità elettrica per i Comuni». Secondo Caccia in Ticino, grazie a diversi progetti VEL sono state messe in servizio già oltre 100 stazioni pubbliche di ricarica. Da alcuni anni il finanziamento, la costruzione e la manutenzione di queste infrastrutture pubbliche sono condotti dall'ITF locale (progetto emoti, <http://www.emoti.swiss>).

Ascona, ad esempio, per la sua amministrazione comunale e per i suoi uffici di servizio (polizia, genio civile, ecc.) si serve quasi esclusivamente di auto elettriche e ha installato diverse stazioni pubbliche di ricarica. Anche Locarno possiede diverse stazioni di ricarica così come svariate auto elettriche. La Città di Mendrisio nel 2015 ha adottato un programma relativo alla mobilità per l'amministrazione e da allora adotta opportune misure. Il parco veicoli comunali (65 veicoli totali) conta attualmente otto veicoli elettrici; per il 2020 se ne vuole

aumentare ulteriormente la percentuale. Presso il municipio è stata allestita una postazione Mobility con due veicoli, tra cui un'auto elettrica. I due veicoli sono a disposizione del personale come auto aziendali da usare durante l'orario di lavoro. Chi si reca al lavoro con i mezzi pubblici ottiene uno sconto sull'abbonamento annuale della Comunità tariffale locale «Arcobaleno». I parcheggi dell'amministrazione sono gestiti concedendo vantaggi di prezzo nell'uso di un posto auto ai gruppi di persone che utilizzano il car sharing. Mendrisio mette a disposizione dei collaboratori comunali una piattaforma online per l'organizzazione del car sharing.

## Informazioni e contatti:

Ascona: Fabio Laloli, direttore Azienda elettrica comunale Ascona, [aziende@ascona.ch](mailto:aziende@ascona.ch), Dario Salvadori, consulente incaricato, [dario.salvadori@ascona.ch](mailto:dario.salvadori@ascona.ch)

Locarno: [conforto.luigi@locarno.ch](mailto:conforto.luigi@locarno.ch)

Mendrisio: <http://mendrisio.ch/servizio-colonnine-di-ricarica-per-auto-elettriche>, Mario Briccola, vice-direttore Ufficio tecnico comunale, [mario.briccola@mendrisio.ch](mailto:mario.briccola@mendrisio.ch).

# Grandi fusioni, reti e lavoro temporaneo fanno tendenza

Pianificare, investire, organizzare. Numerosi comuni hanno raggiunto i loro limiti: mancano soldi, tempo e personale. «Comune svizzero» riferisce sulle soluzioni adottate, dalle reti alla liberazione offerta dalla megafusione.

In Svizzera, i comuni sono sempre meno. La tendenza a un numero ridotto, ma a dimensioni maggiori, si è confermata anche nello scorso anno. Il numero dei comuni è così diminuito di 33 unità, quando l'anno precedente erano già 39 in meno. Al 1° gennaio 2018, secondo l'elenco ufficiale dei comuni pubblicato dall'Ufficio federale di statistica, nel paese se ne contavano ancora 2222.

## Friburgo potrebbe diventare la terza città della Svizzera occidentale

Tra le molte aggregazioni ancora in progetto saltano all'occhio alcuni casi particolari, come ad esempio la prima fusione intercantonale, prevista tra Morat (FR) e Clavaleyres (BE), con i 50 abitanti del minicomune bernese che, nel 2021, intendono passare al Canton Friburgo. Dal caso particolare, sembrano nel frattempo essere diventate trendy soprattutto le grandi – per non parlare di mega – fusioni. Ad esempio nei cantoni di Berna, Argovia e Friburgo si discute di aggregazioni comprendenti fino a undici comuni, mentre nel Vaud e nel Vallese le unioni di numerose entità comunali sono già una realtà. Se la grande fusione avesse luogo, con i suoi circa 74 000 abitanti la città di Friburgo diventerebbe ad esempio la terza città per dimensione della Svizzera romanda, dopo Ginevra e Losanna.

## Il bilancio di Glarona e Bellinzona

In questo numero, «Comune svizzero» si chiede perciò cosa ne sia stato delle grandi fusioni realizzate sino ad ora. Il ruolo dei pionieri fu assunto dai glaronesi, con la riforma territoriale più radicale mai vista sinora in Svizzera: nel 2006 decisero infatti di aggregare i loro 25 comuni in soli tre organismi. «In tutta la Svizzera non vi era alcun esempio simile e non potemmo orientarci ad alcun modello»: la consigliera di Stato Marianne Lienhard (UDC) e Urs Kundert, responsabile del centro di competenza per le questioni comunali, sono unanimi. Dopo la decisione della Landsgemeinde, il governo aveva immediatamente assunto la direzione strategica

## Die institutionellen Gliederungen, Stand: 1.1.2018

Kantone, Bezirke, Gemeinden der Schweiz

## Les niveaux institutionnels, état: 1.1.2018

Cantons, districts, communes de Suisse

## Le ripartizioni istituzionali, stato: 1.1.2018

Cantoni, Distretti, Comuni della Svizzera

## Administrative divisions, last update: 1.1.2018

Swiss cantons, districts, communes

Gemeinden / communes / Comuni / communes	2222
Bezirke / districts / Distretti / districts	143
Kantone / cantons / Cantoni / cantons	26

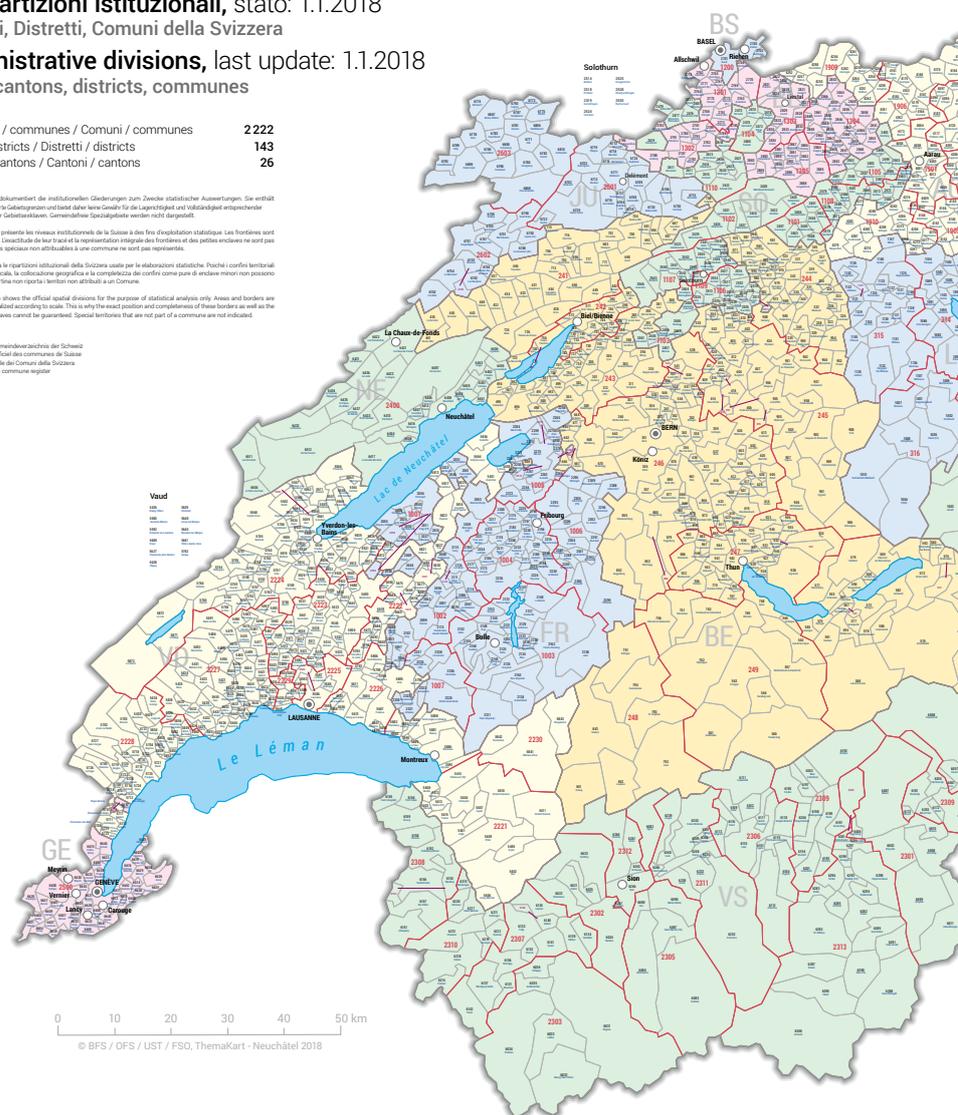
Hinweis: Diese Karte dokumentiert die institutionellen Gliederungen zum Zwecke statistischer Auswertungen. Sie enthält nicht alle Gemeinden und Gebietsänderungen, die im Laufe der Zeit eingetreten sind. Die Gebietsänderungen werden nicht dargestellt.

Remarque: Cette carte présente les niveaux institutionnels de la Suisse à des fins d'exploitation statistique. Les frontières sont généralisées à l'échelle. L'actualité de nos tracés et la représentation intégrale des frontières et des parties enclavées ne sont pas garanties. Les territoires spécifiques non attribués à une commune ne sont pas représentés.

Note: La cartina illustra le ripartizioni istituzionali della Svizzera usate per le elaborazioni statistiche. I confini territoriali sono generalizzati su scala. La correttezza geografica e la completezza dei confini come pure di enclave minor non possono essere garantiti. La cartina non riporta i territori non attribuiti a un Comune.

Please note: This map shows the official spatial divisions for the purposes of statistical analysis only. Areas and borders are cartographically generalised according to scale. This only reflects position and completeness of these borders as well as the smaller commune enclaves cannot be guaranteed. Special territories that are not part of a commune are not included.

Quelle: Amtliches Gemeindeverzeichnis der Schweiz  
Source: Répertoire officiel des communes de Suisse  
Fonte: Elenco ufficiale dei Comuni della Svizzera  
Source: Official Swiss commune register



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI  
Département fédéral de l'intérieur DFI  
Bundesamt für Statistik BFS  
Office fédéral de la statistique OFS

della riforma strutturale dei comuni, che avrebbe dovuto diventare realtà nel 2011. Il tutto all'insegna del motto «GL 2011: tre comuni forti – un cantone concorrenziale». Furono istituiti due gruppi di progetto paralleli. Al gruppo cantonale spettavano le competenze inerenti alla cantonalizzazione del diritto sociale e tutelare, così come all'elaborazione delle condizioni quadro per i nuovi comuni, al coordinamento delle attività di

implementazione e al controlling. I gruppi Glarona Sud, Glarona e Glarona Nord erano dal canto loro responsabili della configurazione concreta dei rispettivi comuni. Il costo della ristrutturazione ammontò a circa 18 milioni di franchi, ma lo spazio di manovra dei comuni è oggi maggiore di allora. Trovate i dettagli del bilancio del «nuovo» Glarona da pagina 44 a 47.

Di ristrutturazioni «storiche» se ne sono viste anche in Ticino, dove poco più di un anno fa ha visto la luce la nuova Grande Bellinzona (cfr. articolo alle pagine da 10 a 11). L'aggregazione del capoluogo cantonale ticinese con 12 comuni vicini si annovera tra i più grandi progetti di fusione nella storia della Svizzera.

## Alternative alle fusioni

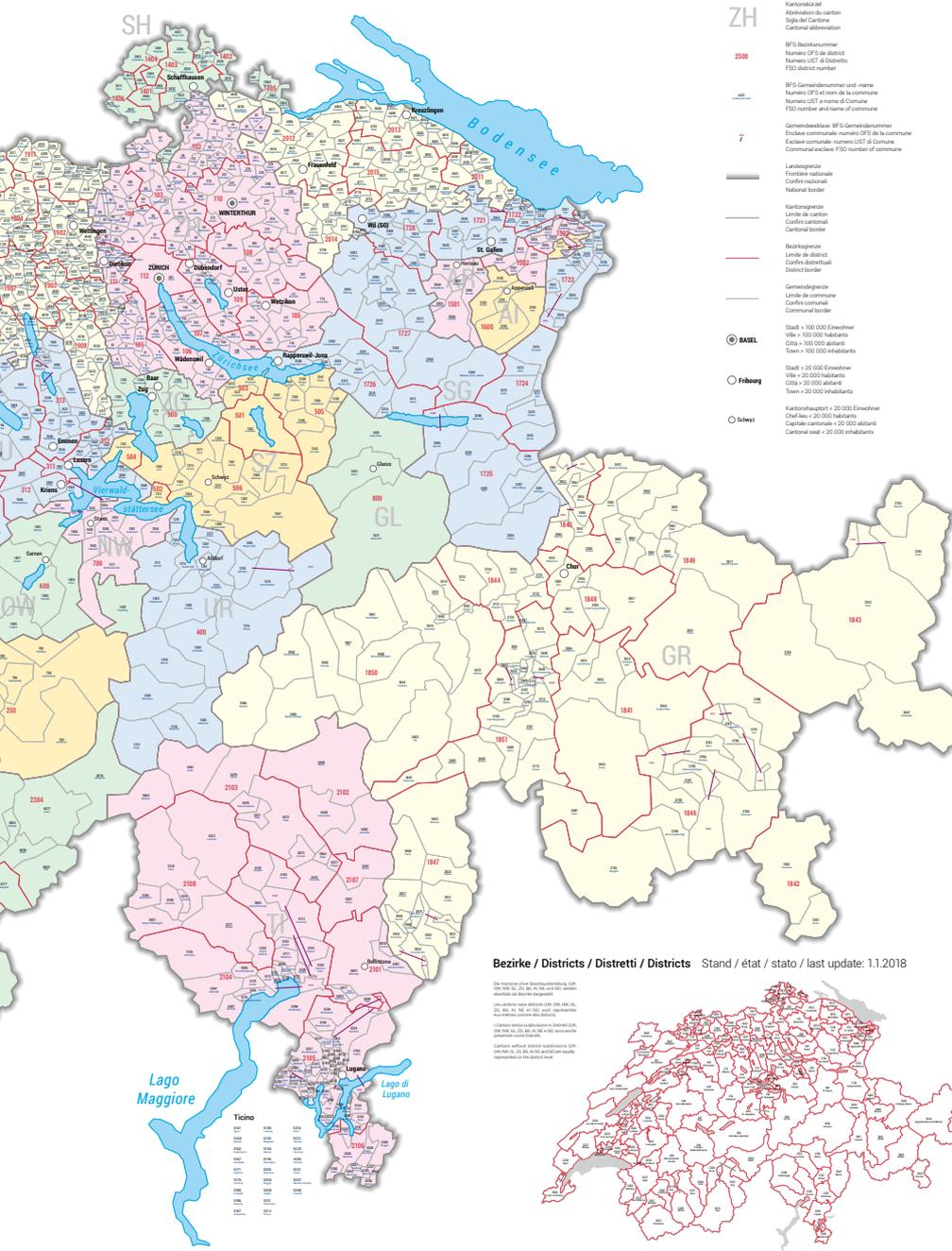
Quale alternativa alle fusioni, altri comuni scelgono la cooperazione intercomunale. Vi sono anche quelli che, sebbene siano geograficamente tutt'altro che vicini, mettono in rete i loro problemi comuni scambiandosi strategie tese alla loro soluzione (cfr. contributo alle pagine da 48 a 49). E quando in un comune i problemi di organico risultano essere solo temporanei, la soluzione può essere quella del ricorso al lavoro interinale (cfr. articolo alle pagine da 50 a 51). Tra le sfide, un ruolo centrale è assunto dalla mobilità: nuove forme di traffico dolce fanno tendenza non solo nella nuova Bellinzona, ma anche in numerosi altri comuni ticinesi (cfr. pagina 7).

## Sicurezza delle amministrazioni

Occorrerebbe tuttavia stabilire se la quotidianità dei politici comunali, così come quella degli impiegati del comune, diventi visibilmente più complessa a fronte degli sviluppi di carattere giuridico e tecnico. Un fatto attestato non da ultimo dagli sforzi intrapresi dall'Associazione svizzera dei servizi agli abitanti (ASSA) al fine di sensibilizzare i propri membri. Ne parla il contributo alle pagine da 52 a 55.

*Denise Lachat  
Gerhard Lob  
sda*

*Traduzione: Waldo Morandi*



Al 1° gennaio 2018, secondo l'elenco ufficiale dei comuni pubblicato dall'Ufficio federale di statistica, nel paese se ne contavano ancora 2222. Grafico: Ufficio federale di statistica

# L'aggregazione di Bellinzona permette grandi investimenti

Il primo bilancio dell'aggregazione di Bellinzona: fra piccoli problemi da risolvere e grandi progetti da lanciare. Progetti che chiedono un totale di 100 milioni di franchi di investimenti. Il bambino di un anno deve crescere.



Il 18 ottobre 2015 è stata una giornata storica per Bellinzona. In una votazione consultiva nasce la nuova Bellinzona, sui 18 comuni coinvolti in un grande progetto di aggregazione, 13 dicono sì. «Questa votazione porta tutto il Ticino nel XXI secolo», dichiarerà il direttore del Dipartimento delle istituzioni, Norman Gobbi (Lega), responsabile politico del processo di fusioni comunali. Grazie alla fusione con altri 12 comuni (Giubiasco, Sementina, Monte Carasso, Gudo, Pianezzo, Sant'Antonio, Camorino, Claro, Gorduno, Moleno, Gnosca, Preonzo) la capitale ticinese con 18000 abitanti si trasforma in un polo urbano con oltre 42000 abitanti. Quattro comuni (Lumino, Arbedo-Castione, Cadenazzo, Sant'Antonino) ai tempi votano contro l'aggregazione.

## La nuova Bellinzona è governata da una maggioranza di PLR e sinistra

Dopo l'approvazione da parte del Gran Consiglio, la nuova Bellinzona vede la luce con le prime elezioni politiche (differite), il 2 aprile 2017. Nelle elezioni per il Municipio, il Partito Liberale Radicale (PLR) con il 28,1% delle schede diventa il primo partito della nuova città davanti all'Unità Sinistra-Verdi (20,6), il PPD (14,1) e Lega-UDC (11,1). Vengono eletti come municipali tre PLR, due socialisti, un PPD e un rappresentante della Lega-UDC.

Grazie ai voti personali e la sua grande popolarità il primo sindaco della nuova Bellinzona resta Mario Branda (PS) anche se il suo partito si trova solo al secondo posto. Al contrario di Lugano, dove domina la Lega dei Ticinesi, Bellinzona, polo principale del Sopraceneri è governata da una chiara maggioranza di PLR e sinistra. Nel consiglio comunale (60 seggi) il PLR domina con 22 consiglieri, davanti all'Unità di Sinistra (13), PPD e GG (12), Lega-UDC-Indipendenti-Noce (9), Verdi (2), e infine l'estrema sinistra con MPS-POP-Indipendenti (2). Nel panorama svizzero Lugano e Bellinzona rimangono controcorrente visto che le dieci più grandi città elvetiche sono governate da alleanze rosso-verde. L'aggregazione nel Bellinzonese è uno dei più grandi progetti di aggregazione nella storia della Svizzera. «È chiaro che un progetto di tali dimensioni non si fa da un giorno all'altro», dice il sindaco Mario Branda, traendo un bilancio dopo poco più di un anno dalla creazione della nuova città. «Per concludere il processo di aggregazione ci vorranno ancora due e tre anni» e usa una metafora: «È come un bambino di un anno – dobbiamo farlo crescere».

## Lo stipendio dei municipali ha dominato le discussioni pubbliche

Branda ricorda il grande lavoro svolto, soprattutto in ambito amministrativo,

per adeguare la città alle nuove esigenze e cita a mo' di esempio il nuovo regolamento comunale che doveva integrare 13 regolamenti diversi, l'adeguamento del sistema previdenziale per i 1400 dipendenti, la creazione dell'Azienda Multiservizi Bellinzona (AMB) e vari impianti normativi. «Credo che tanti cittadini non si siano neppure accorti di tutto questo», dice il sindaco.

Questo è forse dovuto al fatto che nel primo anno della nuova Bellinzona un tema ha dominato le discussioni pubbliche: lo stipendio dei municipali. Il primo regolamento stilato a tal proposito prevedeva che il sindaco dovesse ricevere 120000 franchi (per un impegno indicativo del 70%), il vice-sindaco 95000 (al 60%) e i cinque municipali 80000 franchi a testa (per un impegno indicativo del 50%). Il nuovo municipio sosteneva che per un impegno complessivo equivalente indicativamente al 380% e un costo salariale lordo annuo pari a 615000 franchi l'importo degli onorari dei membri del Municipio risultava inferiore all'importo complessivo corrisposto precedentemente nei 13 comuni aggregati. Questo calcolo ha fatto però infuriare la destra leghista e UDC e l'estrema sinistra che lanciavano – ognuno per proprio conto e con ragioni diverse – il referendum contro questi stipendi considerati eccessivi che erano stati già approvati dal consiglio comunale. Nella

prima votazione ufficiale dall'aggregazione in città, il 21 gennaio 2018, i cittadini di Bellinzona con il 58% di no respingevano il regolamento e perciò gli onorari stabiliti. Per il nuovo municipio una sconfitta.

## «Unica grande città dove i municipali non sono professionisti»

Come conseguenza veniva elaborata una nuova proposta che prevedeva un



Il Castelgrande di Bellinzona.

Foto: mad.

che fissati gli «orari di lavoro» che prevedevano impegni lavorativi fra le 20 e le 28 ore settimanali. Paragonata alla prima versione questa soluzione permetteva di risparmiare 151 000 franchi all'anno. Accettata dal sindaco e dagli altri municipali veniva approvata nell'aprile 2018 dal consiglio comunale. «Siamo forse l'unica città della nostra dimensione in Svizzera dove i municipali non sono professionisti», dice Branda. Nel giugno 2018 Bellinzona approva i bilanci consuntivi 2017, con un utile che sfiora 1,5 milioni di franchi. Un messaggio corposo che contiene i 13 bilanci degli ex comuni. Cifre nere per i risultati d'esercizio, con le eccezioni di Camorino e Monte Carasso. Per Andrea Bordoli, il neo presidente del Consiglio comunale, si è trattato di un'occasione per un mini-bilancio del nuovo comune: «Ci vorrà probabilmente ancora un po' di tempo, come è giusto che sia, ma credo che il senso di appartenenza alla città ne uscirà accresciuto».

## I vecchi comuni adesso sono i quartieri

In effetti ad esempio la creazione delle associazioni di quartiere – i vecchi comuni sono diventati quartieri – finora è riuscita solo parzialmente. Anche nell'ambito della gestione rifiuti ci sono ancora problemi, visto che nei vecchi comuni esistevano quattro enti diversi per la raccolta. In questo momento non tutti cittadini dispongono dei stessi servizi. Ma il sindaco Branda spera che entro il 1° gennaio 2019 la situazione sarà risolta. Speranze anche per la gestione dello sgombero della neve. Nell'inverno 2017/2018 forti nevicate hanno messo in

che si occupano di raccogliere le richieste e le lamentele dei cittadini: «Alcuni uffici amministrativi, quando interpellati o sollecitati, non rispondono con sufficiente velocità e precisione, capita quindi che i cittadini debbano magari fare due o tre telefonate prima di avere la risposta e questo non è bene». Le risposte dovrebbero arrivare più velocemente. La nuova Bellinzona ha un territorio di oltre 160 km<sup>2</sup>, tra le città svizzere con più di 30 000 abitanti possiede la superficie più estesa in assoluto, circa il doppio della città di Zurigo. Questo significa un impegno considerevole dal punto di vista dell'organizzazione dei servizi e della cura del territorio e la necessità di una collaborazione attiva, per esempio, con i patriziati.

## Trasferimento delle Officine FFS, progetti urbanistici di grandi dimensioni

Intanto questi sembrano piccoli problemi da risolvere se confrontati ai grandi progetti strategici che la nuova Bellinzona vorrebbe realizzare nei prossimi anni, tra essi il trasferimento delle Officine FFS da Bellinzona a Arbedo-Castione (comune che non ha voluto aggregarsi), sostenuto dalla città con 20 milioni di franchi, che metterà a disposizione della città un'area molto pregevole nelle vicinanze della stazione. Superficie che verrà utilizzata per un progetto urbanistico di grandi dimensioni. Il messaggio è stato presentato in giugno 2018 ed entro fine anno dovrebbe essere approvato. Sembra esserci un largo consenso anche se l'estrema sinistra contesta il progetto e parla di un «pizzo» che cantone e città pagherebbero alle FFS per salvare i posti di lavoro.

Accanto a questo grande progetto ve ne sono altri: la costruzione della nuova sede dell'Istituto di Ricerca in Biomedicina IRB (i lavori sono già cominciati), la ristrutturazione del nuovo ospedale San Giovanni con 1000 posti di lavoro, e in ambito turistico la valorizzazione dei Castelli (patrimonio UNESCO) e delle zone di montagna come Monte Carasso e il suo ponte tibetano. «Sono progetti che chiedono un totale di 100 milioni di franchi di investimenti e che siamo in grado di sostenere solo grazie all'aggregazione», dice Branda. Per non dimenticare il *masterplan* per la pianificazione del territorio che dovrebbe essere pronto entro due anni. Insomma. Si può dire che a Bellinzona il futuro è appena cominciato.

«Alcuni uffici amministrativi, quando interpellati o sollecitati, non rispondono con sufficiente velocità e precisione, capita quindi che i cittadini debbano magari fare due o tre telefonate prima di avere la risposta e questo non è bene».

**Mario Branda (PS), primo sindaco della nuova Bellinzona.**



onorario di 95 000 franchi annui per il sindaco, di 75 000 per il vicesindaco e di 65 000 per i singoli membri dell'esecutivo cittadino, stipendi a cui si aggiungevano rimborsi forfettari di 5000 franchi per il sindaco e di 2500 franchi per tutti gli altri. In questa proposta venivano an-

tilt il centro e i servizi cittadini non riuscivano a liberare strade e marciapiedi. Sono piovute le critiche e il municipio dopo aver fatto un mea culpa, ha promesso miglioramenti per il futuro. Branda inoltre non è ancora soddisfatto dello sportello reale e di quello online

Gerhard Lob



# Mettere in comunicazione le autostrade dell'informazione

I collegamenti a banda larga sono gli assi portanti della società dell'informazione. Nel processo decisionale l'iniziativa spetta alle autorità politiche. Una nuova guida dovrebbe facilitare questo compito.



L'espansione è spinta dal mercato. Il mercato non può tuttavia essere lasciato sempre a se stesso, perché gli investimenti si dirigeranno principalmente nelle aree densamente popolate. Per sviluppare modelli appropriati alle regioni periferiche bisogna invece attivare la fantasia. Sulla scia delle esperienze raccolte in diverse parti della Svizzera, scoprirete come aree urbane, rurali o miste, caratterizzate da strutture, posizioni e topografia differenti possano essere collegate alle autostrade dell'informazione. Si tratta di soluzioni su misura, delle quali non esiteremo comunque a illustrare i potenziali ostacoli di per-

corso. Ed è proprio questo l'obiettivo degli esempi seguenti: fornire elementi d'ispirazione. I casi presentati non vogliono fornire modelli esemplari, ma piuttosto illustrare il ventaglio di possibili soluzioni e i ruoli interpretati dall'ente pubblico.

Nell'estate 2014, UPC e il Cantone Ticino hanno festeggiato in Vallemaggia la conclusione dei lavori di ammodernamento delle reti in fibra ottica. La rete è stata in parte rinnovata fino alle cascate. Due anni dopo, però, il Parlamento ticinese ha chiesto un'ulteriore espansione, soprattutto verso le regioni montane e periferiche.

## **Agglomerati urbani, periferie e zone montane in Ticino**

I lavori di rinnovamento della propria rete in Ticino sono durati tre anni. UPC ha posato oltre 1100 chilometri di cavi in fibra ottica consentendo a circa 300 000 utenti, ossia il 90 per cento della popolazione ticinese, di accedere a Internet con/a una velocità fino a 500 Mbit/s. In collaborazione con vari comuni, reti partner e operatori di rete regionali, UPC ha svolto lavori in oltre 200 località.

L'ammodernamento è stato effettuato non solo negli agglomerati urbani, ma anche nelle periferie e nelle zone montane, comprese la Val Leventina, la Valle

Vista sul piano di Magadino e sul Lago Maggiore.

Foto: mad.



di Blenio e la Vallemaggia. Nel Comune di Cevio, ad esempio, la rete è stata rinnovata fino a singole cascate. Anche l'albergo sul Lago di Robieci, a 1940 metri sul livello del mare, ha ottenuto un collegamento veloce.

La cerimonia di inaugurazione in Vallemaggia ha segnato anche la conclusione dei lavori di ammodernamento della rete UPC a livello nazionale, durati complessivamente otto anni. «L'ampliamento della rete in fibra ottica è un vantaggio non solo per la popolazione, ma anche per le aziende locali», ha dichiarato Claudio Zali, capo del Dipartimento del territorio: «Disporre di infrastrutture

moderne è l'unico modo per garantire la competitività dell'economia ticinese». Per il sindaco del Comune di Maggia, l'accesso a tecnologie innovative è vitale soprattutto per il futuro delle valli periferiche del Cantone Ticino.

Un'opinione condivisa dal Parlamento ticinese, che nel 2016 ha infatti incaricato il Governo di garantire al 95 per cento della popolazione l'accesso alla banda ultra larga al più tardi entro 10 anni. Alla fine del 2017, il Dipartimento cantonale dell'economia era in procinto di attribuire un mandato a un consulente indipendente. L'obiettivo è quello di riunire tutti gli attori e di accelerare il processo nelle regioni periferiche, eventualmente con un contributo finanziario del Cantone.

In breve:

- Area collegata: Upgrade presso oltre 200 ubicazioni/località nel Cantone Ticino
- Superficie: 90% delle zone abitate
- N. di abitanti/n. di collegamenti: 354000 abitanti/160000 collegamenti
- Tecnologie: fibra ottica (Hybrid Fiber Coax) fino a 500 Mbit/s
- Investimenti: oltre 60 milioni di franchi
- Progetto realizzato da: UPC Cablecom Svizzera Sagl in cooperazione con reti partner
- Informazioni aggiornate: [gemeinden@upc.ch](mailto:gemeinden@upc.ch)

Ufficio federale delle comunicazioni



Il Cantone di Ticino vuole garantire l'accesso alla banda ultra larga al 95 per cento della popolazione. Mappa: UFCOM

## Nuova guida, nuovo atlante interattivo

Che si parli di banda larga performante o di reti d'accesso di nuova generazione (Next Generation Access oppure reti NGA) la sostanza è la stessa: si tratta sempre di servizi d'accesso a banda larga dalle prestazioni superiori, che vanno oltre quelle delle tradizionali reti di telecomunicazione. In un'economia domestica media in Svizzera, per la banda ultra larga si parla attualmente di una velocità tra i 20 e i 25 Megabit al secondo.

L'Ufficio federale delle comunicazioni (UFCOM), la Conferenza dei direttori cantonali dell'economia pubblica (CDEF), il Gruppo svizzero per le regioni di montagna (SAB), l'Associazione dei Comuni svizzeri (ACS) e l'Unione delle città svizzere (UCS) hanno

elaborato una nuova guida alla banda larga performante per i comuni, le regioni et i cantoni: «Verso l'autostrada dell'informazione».

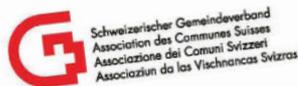
Anche l'atlante interattivo della banda larga è stato aggiornato. L'atlante mostra la copertura dei servizi a banda ultra larga in Svizzera, dalle grandi città ai piccoli paesi; selezionando un'area a propria scelta è possibile ottenere un estratto della carta con informazioni sull'attuale disponibilità di collegamenti in fibra ottica, cavo coassiale o cavo in rame, nonché indicazioni sulle diverse ampiezze di banda.

**Ulteriori informazioni:**  
[www.bandaultralarga.ch](http://www.bandaultralarga.ch)  
[www.atlantebandalarga.ch](http://www.atlantebandalarga.ch)

# Biodiversité dans les communes

Le E-Paper est  
téléchargeable  
en format PDF.

Un guide assorti de douze exemples pratiques



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associaziun da las Vischnancas Svizras

Le guide comprend 12 exemples tirés de la pratique, un manuel pour la planification et la communication ainsi qu'une liste de liens donnant accès à des renseignements complémentaires. E-Paper disponible sous [www.tinyurl.com/guide-biodiversite](http://www.tinyurl.com/guide-biodiversite)

PUSCH

Biodiversità  
nei comuni

Biodiversität  
in Gemeinden



# Aides financières dans le cadre du PNA

L'ordonnance sur les mesures visant à prévenir et à combattre la radicalisation et l'extrémisme est en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet. Les villes et les communes peuvent demander des aides financières pour des projets et programmes auprès de la Confédération.

Lutter et rompre à temps le cercle vicieux de la radicalisation: tels sont les buts visés par le Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent (PNA) qui a été adopté fin 2017 par la Confédération, les cantons, les villes et les communes. Le Plan d'action contient 26 mesures qui s'appuient sur un grand nombre d'efforts déjà mis en œuvre. Il se fonde sur l'idée de base qu'une collaboration interdisciplinaire institutionnalisée constitue le principal élément pour une prévention efficace.

Dans le cadre de la concrétisation du PNA, la Confédération peut, par un programme d'incitation dont le but est d'empêcher ou de combattre la radicalisation et l'extrémisme violent quels qu'ils soient, soutenir des mesures prises sous forme de projets et de programmes par les cantons, les communes, les villes et la société civile. La base légale y relative est en vigueur de-

puis le 1<sup>er</sup> juillet. L'aide financière octroyée par la Confédération s'élève à 50% au maximum du total des dépenses. Les projets et programmes doivent en particulier servir à la sensibilisation, à l'information, à la transmission de connaissances, au conseil et à la formation continue. Concernant les mesures de la société civile, il est impératif qu'une étroite collaboration existe avec les autorités. Les demandes de soutien financier peuvent être déposées dès maintenant auprès du Réseau national de sécurité. Le délai de dépôt est le 30 septembre 2018. Des propositions de projets pourront également être déposées de 2019 à 2022. Le prochain délai sera au printemps 2019. Les formulaires contenant les critères d'exigences pour le dépôt des requêtes sont disponibles en ligne. *pd/pb*

#### Informations:

[www.tinyurl.com/aides-financieres-pna](http://www.tinyurl.com/aides-financieres-pna)

## Le service spécialisé de Winterthur reste actif

Le «Service spécialisé pour la prévention de l'extrémisme et de la violence» (FSEG) de Winterthur est introduit définitivement. Le motif est constitué par le besoin de conseils et la transmission de connaissances ainsi que les impacts positifs du service spécialisé. Initialement, le FSEG était limité jusqu'à fin 2018. La ville tire un bilan général positif du travail du FSEG: le service spécialisé a contribué à atténuer visiblement les tensions dans la population, a précisé Nicolas Galladé, chef du Département des affaires sociales de Winterthur, devant les médias. Par ailleurs, il a contribué à la mise en œuvre du Plan d'action national de lutte contre la radicalisation et l'extrémisme violent (PNA). *ats*

## Demi-succès pour le référendum des communes

Il y a tout juste un an, l'Association des Communes Suisses (ACS) a proposé d'introduire le référendum des communes au niveau fédéral: 200 communes dans 15 cantons doivent avoir le droit de déposer un référendum (voir «Commune Suisse» 9/17). Au cours de la session d'automne 2017, le conseiller national Stefan Müller-Altermatt a déposé une initiative parlementaire correspondante. La Commission des institutions politiques (CIP) du Conseil national s'est penchée sur la question. Ladite commission s'est certes prononcée contre l'introduction d'un référendum des communes au niveau fédéral étant donné qu'elle est d'avis que les instruments actuellement en place sont suffisants pour permettre aux communes de faire entendre leur voix. L'idée a toutefois connu un demi-succès: en effet, la

CIP n'a rejeté l'initiative que par 12 voix contre 8 et 3 abstentions. La majorité des membres a fait preuve d'une certaine sympathie à l'égard de l'initiative mais a néanmoins exprimé d'importants doutes à l'égard de la faisabilité et émis des réserves relevant de la politique de l'Etat vis-à-vis de l'idée que les communes puissent intervenir directement et indépendamment des cantons dans le processus de décision politique à l'échelon fédéral, souligne la CIP dans un communiqué de presse. Une minorité des membres en revanche est d'avis que grâce à cet instrument, les communes pourraient faire obstacle à des lois fédérales susceptibles de porter préjudice à la capacité d'influence des organes communaux. Dans une prochaine étape, le conseil national se penchera sur le dossier en séance plénière. *pb*

## Réglementer la pesée d'intérêts dans la LAT

L'ACS a donné son avis au sujet de l'initiative parlementaire «Rôle de la Commission fédérale pour la protection de la nature et du paysage». Elle approuve que la marge de manœuvre des autorités décisionnelles dans la «pesée de tous les intérêts relevant de l'aménagement du territoire» soit renforcée. De l'avis de l'ACS, cette question devrait toutefois être réglée dans la loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), étant donné que les atteintes aux milieux dignes de protection impliquent toujours des réflexions relevant de l'aménagement du territoire. L'ACS propose de bloquer l'initiative parlementaire jusqu'à ce que le Conseil fédéral approuve la deuxième étape de la révision de la LAT. *pb*

# «Les communes façonnent notre ADN»

Suite à la fusion des caisses de pension Previs et Comunitas, les communes sont plus que jamais un élément primordial de l'ADN de la Previs. Stefan Muri, directeur de la Previs, et Hannes Germann, président de l'Association des Communes Suisses, sont unanimes à cet égard.

Parmi les dix plus grandes caisses de pension actuellement en activité en Suisse, la Previs est la seule à avoir cet ancrage dans les communes: fondée il y a 60 ans par l'Association des Communes Bernoises, elle est aujourd'hui dirigée par un ex-gestionnaire financier et actuel conseiller municipal de Wohlen bei Bern, mais aussi soutenue et guidée par le président du conseil municipal de Brienz qui a participé à gérer les répercussions de la plus grande inondation de la région. Aujourd'hui, le président du Conseil de fondation de la Previs, Peter Flück, siège au Parlement cantonal de Berne en tant que représentant des communes de l'Oberland bernois. De son côté, le directeur de la Previs, Stefan Muri, est chargé de la construction et de la planification au conseil municipal de Wohlen bei Bern.

## Agir en expert

Stefan Muri peut donc s'appuyer sur son expérience lorsqu'il s'agit des préoccupations et besoins des communes: «Même si nous sommes aujourd'hui une institution collective de grande envergure présente dans toute la Suisse, notre compétence centrale demeure celle de nos débuts: le soutien aux com-

munes et aux entités proches des communes telles que les hôpitaux et les établissements médico-sociaux. C'est un domaine que je connais sur le bout des doigts.»

## La prévoyance professionnelle dans un contexte de changement permanent

Voilà maintenant 17 ans que Stefan Muri travaille pour la Previs (ancienne Caisse de pension pour le personnel des communes bernoises), d'abord en tant que responsable Finances au sein de la direction, puis comme directeur. Depuis 2000, il a observé et contribué à façonner l'ensemble des changements, restructurations et évolutions économiques de la prévoyance professionnelle en Suisse et à la Previs. «Mon travail au sein de la commune m'a habitué à penser et à agir en entrepreneur, sans jamais perdre de vue mon propre plan et les objectifs communs, même quand le chemin est long. Cette fermeté est souvent déterminante dans l'approche – de plus en plus économique – du système LPP, inscrit dans la loi depuis 1985.»

## Préparer l'avenir avec clairvoyance

Cette responsabilité et ces défis exigent souvent des décisions de la direction et du Conseil de fondation de la Previs, dont la communication relève régulièrement du numéro d'équilibre: «Egalisation de l'âge de la retraite pour les hommes et les femmes à 65 ans, abolition du régime tant vanté de primauté des prestations ou abaissement progressif du taux de conversion d'ici 2022, il s'agit là de décisions absolument indispensables de notre point de vue. Si l'on considère l'espérance de vie future, il va de soi qu'il faut que le capital dure plus longtemps. Ce serait faire acte de négligence que de rester les bras croisés et d'attendre qu'il soit trop tard pour signaler que les caisses sont vides.»

## Pas à pas vers le succès

Depuis toujours, Stefan Muri et Peter Flück privilégient la transparence et une approche pas à pas qui mène vers un succès à long terme. Il leur importe par

## Un partenaire innovant des communes suisses

Désormais, Previs Prévoyance entretient officiellement une relation de coopération étroite avec l'Association des Communes Suisses, comme l'explique son président, Hannes Germann: «Dès le début, l'Association des Communes Suisses a soutenu la fusion entre Comunitas et la Previs. Il était donc naturel de poursuivre avec la Previs le partenariat éprouvé de longue date qui existait avec Comunitas. Cette coopération a vocation à soutenir et promouvoir la prévoyance professionnelle dans les communes et les institutions affiliées, mais aussi à tirer parti des synergies dans divers domaines.»

exemple de réduire le taux de conversion progressivement, sur plusieurs années, et de permettre à chacun d'anticiper cette baisse. C'est pourquoi, lors de la crise financière de 2008, il avait été crucial de ne pas lancer de mesures radicales d'assainissement pour pallier l'insuffisance de couverture du capital de la Previs, mais plutôt de s'en tenir à la restructuration, déjà initiée, du système de l'institution. Stefan Muri souligne: «Aujourd'hui, nous affichons un taux de couverture de 103%, toutes caisses de prévoyance confondues!»

## Un soutien de taille

Voilà des qualités qui convainquent également Hannes Germann, président de l'Association des Communes Suisses: «Du fait de sa longue tradition et de son orientation sur les communes, les institutions proches des communes et les affiliations du service public, la Previs est parée au mieux pour l'avenir. Voilà une bonne condition de départ car, compte tenu de l'évolution démographique, du climat actuel incertain en matière de placements et des blocages politiques dans nos institutions sociales, la prévoyance

**Nous sommes aux côtés de 1300 employeurs et 40000 assurés**

Après la fusion avec Comunitas, Previs Prévoyance a emménagé dans de nouveaux bureaux, plus grands et modernes, sur deux étages dans le quartier de la Länggasse à Berne. Dans ce cadre, l'institution a également mis en place des solutions numériques et de nouveaux processus de travail afin de rester proche de ses clients, efficace et attentive aux coûts dans son activité.

**Informations:**  
www.previs.ch

professionnelle joue un rôle plus déterminant que jamais. Or, la Previs propose des solutions de prévoyance complètes et flexibles, tout en s'engageant en faveur d'une gouvernance d'entreprise stricte. Une institution de prévoyance aux finances saines et aux solutions modernes présente des atouts certains aux yeux des communes qui se préoccupent de plus en plus de leur image de marque – le fameux Employer Branding dont on parle si souvent – et se veulent à ce titre des employeurs attractifs.»

### Une mécanique complexe

Stefan Muri part en outre du principe qu'un certain nombre de communes ne pourront bientôt plus se permettre d'entretenir leur propre organisation interne de prévoyance: «Les villes et les communes plus petites que Bienne, par exemple, feront bien de repenser leur organisation actuelle en matière de prévoyance professionnelle et de rejoindre Previs Prévoyance. Pour le moment, ce changement n'aura guère d'impact d'un point de vue purement financier mais ce sont les défis de gestion actuels et à venir qui feront la différence. Le contexte réglementaire devient de plus en plus complexe: prescriptions, exigences et nouvelles orientations du législateur nécessitent une professionnalisation accrue. A terme, un gestionnaire financier exerçant à titre accessoire ne suffira plus. Il faudra faire appel à des spécialistes et les coûts devront être assumés par les communes.»

### C'est maintenant que tout se joue

La réforme Prévoyance vieillesse 2020 a été rejetée par la population à l'automne dernier. L'AVS et la LPP de notre système d'assurances sociales à trois piliers doivent à présent être réformées séparément dans le cadre d'une nouvelle joute sociale. Pour le président de l'Association des Communes Suisses et conseiller aux Etats Hannes Germann, c'est maintenant que tout se joue: «Nous devons créer des systèmes qui rendent les premier et deuxième piliers plus robustes et plus fiables, afin de rapprocher les personnes lorsqu'elles vieillissent du point de vue de la situation patrimoniale



*Forts d'une expérience de longue date, ils connaissent mieux que quiconque les besoins des communes suisses et de leurs collaborateurs: Stefan Muri, directeur de la Previs, et Peter Flück, président du Conseil de fondation (à gauche).  
Photo: màd*

et de revenu. En ce qui concerne l'AVS, nous devrions donner un signal fort aux personnes travaillant dans les branches à bas salaires. La rente minimale AVS et une éventuelle modeste rente de la caisse de pension ne suffisent pas à assurer les moyens de subsistance. Les personnes concernées sont souvent contraintes de faire appel aux prestations complémentaires, à l'aide sociale. Or dans ce cas, ce sont les cantons, communes et villes qui paient l'addition.»

*Beat Hugli*

Publicité

Nous rendons l'**e-government** possible.

Avec nos solutions de paiement numériques.

[postfinance.ch/e-government](https://postfinance.ch/e-government) ou téléphone 0848 848 848 (tarif normal).

**PostFinance**



# Exemples de voies vers l'autoroute des données

Les raccordements à haut débit constituent le système nerveux de la société de l'information. Il appartient aux décideurs politiques de prendre les choses en main pour éviter que leurs communes ou régions perdent en attractivité. Un guide les appuie sur ce chemin.

Le déploiement du réseau est dicté par les forces du marché. Or, celui-ci à lui seul ne suffit pas partout; les investissements sont consacrés en premier lieu aux zones densément peuplées. Dans les régions périphériques, il faut faire preuve d'inventivité pour concevoir un modèle adéquat. Sur la base d'exemples concrets, le guide (cf. encadré) décrit les possibilités concrètes de raccorder à des autoroutes de l'information des régions urbaines, rurales ou mixtes présentant des structures, des situations et une topographie très différentes. Il indique quelles autoroutes conviennent le mieux selon les situations et aborde également les obstacles susceptibles d'entraver le raccordement.

## L'exemple de Fribourg

Dans un premier temps, le Canton de Fribourg et Swisscom ont uni leurs forces pour créer un réseau cantonal de fibre optique de très haute qualité qui connecte aussi bien les villes que les villages. Toutefois, les choses n'allaient pas

assez vite pour Swisscom, qui s'est retirée prématurément. Depuis, les deux parties poursuivent leur extension chacune de son côté, avec différentes technologies.

Dans un premier temps, le canton, Swisscom et les compagnies d'électricité ont collaboré en vue de créer un réseau de fibre optique couvrant tout le canton de Fribourg, jusque dans les régions les plus isolées. Le canton a participé à hauteur de 5 millions de francs au capital-actions de fth fr SA, une coentreprise regroupant les entreprises d'approvisionnement en énergie actives dans le canton. En 2012, le Parlement fribourgeois a décidé de préfinancer les investissements des entreprises d'approvisionnement en énergie dans les régions rurales au moyen d'un prêt sans intérêt de 35 millions.

En ville de Fribourg, la fibre optique a été mise sur le marché fin 2012; d'autres villes ont suivi. Dès qu'une zone est raccordée, plusieurs fournisseurs y utilisent le réseau de fibre optique pour fournir

des services de téléphonie fixe, d'internet à très haut débit et de télévision numérique.

La durée prévue des travaux d'extension était de 15 ans. D'ici 2027, 90% des ménages et toutes les entreprises du canton devaient être raccordés directement à la fibre optique. Toutefois, en 2017, Swisscom s'est retirée après six mois de négociations, argumentant que la demande des clients en large bande croissait plus vite que prévu. Depuis, l'entreprise de télécommunication assure elle-même la liaison par fibre optique jusqu'à proximité des bâtiments et transmet les signaux sur les quelques centaines de mètres restants jusqu'aux appartements et aux commerces via des lignes classiques en cuivre.

Il s'agit certes d'une technologie moins performante que celle initialement prévue, mais elle peut être mise en place plus rapidement et suffit pour le moment, expliquent les responsables de Swisscom. Grâce à elle, les communes rurales ont bénéficié d'un accès internet rapide jusqu'à six ans avant ce qui avait été envisagé dans le partenariat avec fth fr. Toutefois, le partenariat se poursuit, dans la mesure où les projets d'agrandissement déjà engagés ont été achevés comme prévu. L'exploitation et la maintenance se déroulent également comme convenu.

fth fr, quant à elle, considère le partenariat comme étant terminé et poursuit l'extension de son réseau avec une bande passante illimitée et un accès ouvert. «Nous avons toujours l'intention de raccorder tout le canton, mais seuls», déclare son directeur Frédéric Mauron. Cependant, il faudra probablement plus de temps que prévu pour que le réseau couvre tout le territoire. L'accent est désormais mis sur le raccordement des régions présentant les plus grands besoins. Le choix s'est porté sur un modèle d'accès ouvert, qui permet à plusieurs fournisseurs de services d'accéder au réseau de manière illimitée et non discriminatoire. Selon Frédéric Mauron, ce



Le canton de Fribourg et Swisscom avaient uni leurs forces pour créer un réseau qui connecte aussi bien les villes que les villages. Aujourd'hui, le réseau est développé par fth fr SA et Swisscom, en partie en coopération. Photo: OFCOM

modèle non seulement sert l'intérêt des clients finaux, mais renforce aussi la compétitivité du canton et stimule sa croissance économique.

Les deux parties n'ont pas l'intention de construire des réseaux parallèles. Néanmoins, dans les nouveaux bâtiments, certains appartements seront raccordés aussi bien par fttb fr que par Swisscom, avec sur les murs deux différentes prises installées côte à côte. En fin de compte, le client a l'embaras du choix.



Le canton de Fribourg comprend aussi bien des villes que de larges zones rurales.

Carte: OFCOM

En bref:

- Zone raccordée: canton de Fribourg
- Surface: 1592 km<sup>2</sup>
- Population/nombre de raccordements: 280 000/140 500
- Technologie: fttb fr AG: Fiber To The Home (FTTH) à 4 fibres avec accès ouvert au réseau, Swisscom: Fiber to the Curb (FTTC), FiberToThe Street (FTTS), Fiber to the Building (FTTB)
- Coûts: quelques centaines de millions de francs
- Déploiement du réseau: fttb fr SA et Swisscom, en partie en coopération
- Informations actuelles sur: [www.ftth-fr.ch/fr](http://www.ftth-fr.ch/fr) et [www.swisscom.ch/reseau](http://www.swisscom.ch/reseau)

### L'exemple de Chavannes-de-Bogis (VD)

Grâce à sa participation financière à l'extension du réseau de fibre optique de Swisscom, Chavannes-de-Bogis dispose de cinq fois plus de capacité à large bande que prévu au départ. Au-delà de la zone centrale, un hameau aux abords du village est également raccordé. Les entreprises étaient particulièrement impatientes de voir le projet s'achever fin 2017. La commune de Chavannes-de-Bogis est située à l'extrême sud-ouest de la Suisse, entre le canton de Genève et la France. Les responsables de cette com-



La Commune de Chavannes-de-Bogis s'est engagée à verser une participation financière à Swisscom. Aujourd'hui, elle bénéficie d'un réseau avec un débit augmenté.

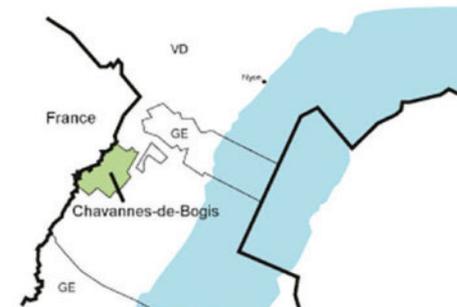
Photo: Patrick Nouhailler's..., CC BY-SA 3.0, Wikimedia

mune vaudoise de 1300 habitants avaient manqué à l'époque le raccordement à un réseau de télévision. Lorsqu'il s'est agi de fibre optique, leurs successeurs n'ont pas voulu réitérer cette imprévoyance. Lorsqu'ils ont été contactés par Swisscom dans le cadre de son plan de déploiement dans toute la Suisse, ils n'ont pas perdu de temps. «Les entreprises notamment ont poussé à conclure rapidement un accord», explique Alain Barraud, président du conseil municipal. A l'origine, le réseau de fibre optique de Chavannes-de-Bogis devait être développé selon la norme FTTC, c'est-à-dire jusque dans les quartiers. Cet aménagement de base, qui offre des performances haut débit jusqu'à 100 Mbit/s, ne coûte rien aux communes. Toutefois, celles qui décident de s'impliquer financièrement ou matériellement peuvent solliciter une technologie différente et/ou une couverture plus large. Lors des discussions avec Swisscom, Chavannes-de-Bogis a fait valoir qu'elle souhaitait l'un et l'autre.

La commune s'est engagée à verser une participation financière de plus de 150 000 francs. Grâce à ces moyens supplémentaires, le débit sera augmenté dans la zone centrale ainsi que dans le hameau de Péguey. De plus, le réseau de fibre optique ne s'arrêtera pas au niveau des quartiers, il s'étendra jusqu'aux rues et aux bâtiments. Associées à la dernière norme de transmission G.fast, ces technologies FTTS et FTTB permettent d'utiliser des largeurs de bande allant jusqu'à 500 Mbit/s.

Ce débit est presque cinq fois plus élevé que ce qui était prévu au départ. Selon Alain Barraud, c'est surtout dans la zone industrielle qu'une puissance plus élevée était réclamée. Depuis l'achèvement des travaux fin 2017, M. Barraud est président d'une commune qui offre non

seulement une vue imprenable sur le pittoresque lac Léman, mais dispose également d'un réseau moderne de fibre optique, base indispensable aux dernières technologies de communication.



La commune vaudoise de Chavannes-de-Bogis est située entre le canton de Genève et la France.

Photo: OFCOM

En bref:

- Zone raccordée: commune de Chavannes-de-Bogis
- Surface: 3 km<sup>2</sup>
- Population/nombre de raccordements: 1300/630
- Technologie: Fibre to the Street (FTTS) et Fiber to the Building (FTTB)
- Coûts: part de la commune environ 156 000 francs
- Déploiement du réseau: Swisscom
- Informations actuelles sur: [www.swisscom.ch/reseau](http://www.swisscom.ch/reseau)

### L'exemple d'Entremont (VS)

Fondée dans les années 1980 pour diffuser la télévision par le câble, net+ Entremont installe aujourd'hui la fibre optique jusqu'à l'hospice du Grand Saint-Bernard. Leader incontesté du multimédia dans son district, l'entreprise publique de droit privé tire profit de sa proximité avec les clients.

Cette belle histoire commence à Bagnes en 1986 lorsque Verbier, célèbre station de sports d'hiver située dans le district bas-valaisan d'Entremont, fonde une société anonyme afin de participer au marché florissant de la télévision câblée. 20 ans plus tard, l'internet et la téléphonie sur réseau fixe sont intégrés à son catalogue de prestations. Peu à peu, les cinq autres communes du district rejoignent la société.

Désormais, 98% de la population d'Entremont est desservie en haut débit, des habitants du plus petit village à ceux de la station internationale de Verbier. En moyenne, la fibre optique arrive jusqu'à 100 mètres des appartements ou des commerces. Même l'hospice du Grand Saint-Bernard a été raccordé en 2015. Chose inhabituelle, net+ Entremont a

pris en charge les coûts, fidèle à sa devise «Nous nous connectons au monde». La société publique de droit privé a pu se permettre ce geste généreux grâce à ses bénéficiaires réguliers. Eloi Rossier, président du conseil d'administration de net+ Entremont et président de la commune fondatrice de Bagnes, laquelle est de loin actionnaire majoritaire, explique qu'environ 1,1 à 1,2 million de francs sont distribués chaque année aux communes ou réinvestis. Ce processus permet de rester à la pointe du progrès et de stimuler l'innovation. L'introduction de la téléphonie mobile est actuellement à l'étude. La zone de desserte comprend 15 000 habitants; en haute saison, ce chiffre grimpe à 60 000 grâce à Verbier. net+ Entremont réalise un chiffre d'affaires total d'environ 7,5 millions de francs par an. Près de la moitié de ce montant provient de services internet, un bon quart de la radio et de la télévision et environ un dixième de la téléphonie. «Nous sommes le leader incontesté sur le marché local», se réjouit Eloi Rossier. Non seulement l'entreprise propose des produits moins chers que ceux de la concurrence, mais elle tire profit de la proximité avec la clientèle: «Si quelqu'un a un problème, il décroche le téléphone et la solution est trouvée en un rien de temps.»



Le district d'Entremont en Valais. Carte: OFCOM

En bref:

- Zone raccordée: 6 communes du Bas-Valais (Bagnes, Orsières, Vollèges, Sembrancher, Liddes, Bourg-Saint-Pierre)
- Surface: 631 km<sup>2</sup>
- Population/nombre de raccordements: 15 000 à 60 000 (durant la saison d'hiver)/7000
- Technologie: Fiber to the Home (FTTH) et Fiber to the Building (FTTB)
- Coûts: 6,5 millions de francs
- Déploiement du réseau: net+ Entremont
- Informations actuelles sur: [www.netplus.ch/entremont](http://www.netplus.ch/entremont)

Office fédéral de la communication



Fondée dans les années 1980 pour diffuser la télévision par le câble, net+ Entremont installe aujourd'hui la fibre optique jusqu'à l'hospice du Grand Saint-Bernard. 98% de la population d'Entremont est desservie en haut débit, des habitants du plus petit village à ceux de la station internationale de Verbier.

Photo: OFCOM

### Nouveau guide, nouvel atlas

Le guide «Les voies vers l'autoroute de données» a été édité par l'Office fédéral de la communication (OFCOM), la Conférence des chefs des départements cantonaux de l'économie publique (CDEP), le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB), l'Association des Communes Suisses (ACS) et l'Union des villes suisses (UVS).

Les informations ont pour but d'aider les décideurs politiques à trouver la solution qui convient le mieux à leur région. Elles devraient servir de boussole dans la jungle des possibilités technologiques et fournir des indications générales sur le très haut débit. Avant de s'inspirer des exemples fournis, il convient de se renseigner pour savoir si ceux-ci sont encore d'actualité. Les informations ont été préparées par un groupe de travail composé de représentants des associations citées

ci-dessus et des autorités fédérales, en collaboration avec des représentants de l'industrie. Elles sont notamment destinées aux personnes amenées à prendre des décisions au niveau des cantons, des régions et des communes ainsi qu'au public intéressé.

En même temps que le guide, l'atlas du haut débit a été actualisé. L'atlas interactif de la large bande indique comment, de la grande ville aux petits villages, la Suisse est desservie en large bande. Pour la région choisie, il est possible d'obtenir des extraits de carte montrant la desserte en raccordement de cuivre, de câbles coaxiaux ou de fibre optique, ainsi que les largeurs de bandes disponibles.

**Pour de plus amples informations:**

[www.treslargebande.ch](http://www.treslargebande.ch)  
[www.atlaslargebande.ch](http://www.atlaslargebande.ch)

# Semainiers: quelle commune est compétente pour le social?

Une jeune femme est enregistrée comme semainière dans une commune en raison des horaires irréguliers de son apprentissage. Avec son compagnon, elle habite dans une autre commune. Laquelle des deux doit payer l'aide sociale?

Jessica M. (22 ans) fait un apprentissage d'employée en intendance AFP. Auparavant, elle avait déjà commencé un apprentissage qu'elle a interrompu suite à la faillite de l'entreprise formatrice. La recherche d'une nouvelle place d'apprentissage a été difficile. Finalement, elle a trouvé une place dans une auberge de campagne où, pendant la première année d'apprentissage, elle a perçu un salaire de 900 francs par mois. Ses parents vivent à l'étranger et ne sont pas en mesure de fournir des prestations d'entretien.

Du fait que Jessica M. a des horaires irréguliers, elle est dans l'impossibilité de rejoindre son domicile tous les jours. L'entreprise formatrice lui a trouvé une chambre dans les environs dont le loyer mensuel s'élève à 300 francs. Pour les repas pris dans l'entreprise de l'employeur, celui-ci lui facture un forfait de 300 francs également.

Il y a peu, Jessica M. a loué avec son compagnon qui exerce une activité lucrative un appartement dans la commune de Z. Elle y séjourne ses jours de congé, tout comme pendant les vacances et les jours d'école professionnelle.

## Du point de vue de l'aide sociale, deux questions se posent

1. Qui est compétent en matière de soutien de la jeune femme?
2. Comment calculer l'aide sociale?

Lorsque le lieu de travail ou de formation ne coïncide pas avec le domicile d'une personne, la commune de domicile où la personne est également déclarée et exerce ses droits politiques est considéré comme domicile de soutien. Lorsque la personne séjourne à un autre endroit uniquement à des fins de travail ou de formation, donc à des fins particulières, la compétence reste auprès du domicile principal (voir notice CSIAS «La compétence territoriale dans l'aide sociale»).

A 22 ans, Jessica M. est considérée comme une «jeune adulte» dans le sens des normes CSIAS. Pour les jeunes adultes, il s'agit d'accorder la plus haute

priorité à l'insertion professionnelle durable; ceux-ci doivent achever une formation initiale correspondant à leurs capacités. En principe, c'est aux parents de pourvoir à l'entretien de l'enfant et d'assumer les frais d'une formation initiale appropriée (art. 276, al. 1 CCS). Cette obligation d'entretien subsiste également après la majorité tant que la personne suit encore une formation initiale (art. 277, al. 2 CCS). Dès lors, les jeunes adultes en formation sont soutenus dans les cas où les recettes (p. ex. salaire d'apprentis, bourses d'étude) ne sont pas suffisantes et où les parents ne sont pas en mesure d'assurer l'entretien nécessaire (normes CSIAS, chapitre H.11; exemple pratique ZESO no 3/15 «Echec au CFC: les parents doivent-ils continuer à soutenir?»).

Dans le calcul des besoins, les frais supplémentaires effectifs liés à l'acquisition du revenu et à l'intégration sont à prendre en charge dans leur intégralité dans la mesure où ceux-ci soutiennent la réalisation des objectifs individuels dans le cadre de l'aide sociale. En peuvent faire partie des dépenses supplémentaires pour les déplacements, les repas pris à l'extérieur ou une chambre au lieu de travail, si un retour au domicile n'est pas possible ou ne peut raisonnablement être exigé en raison des horaires de travail ou de la distance. Ces frais ne doivent pas être compensés par les suppléments d'intégration (normes CSIAS, chapitre C.2) ou les franchises sur le revenu provenant d'une activité lucrative (normes CSIAS, chapitre E.1.2). Dans la prise en compte des frais, il s'agit de tenir compte du fait que certaines parts de frais (p. ex. transports publics du réseau local ou nourriture et boissons) sont déjà contenus dans le forfait pour l'entretien (normes CSIAS, chapitre B.2.1); c'est pourquoi seule la différence est à octroyer (normes CSIAS, chapitre C.1.1).

## Les réponses

1. C'est la commune dans laquelle la jeune adulte a son centre de vie qui est compétente en matière d'octroi de

l'aide sociale matérielle. Tant que Jessica M. séjourne au lieu de travail en qualité de vraie semainière, le domicile d'assistance reste le domicile où elle habite avec son compagnon. Dans ce cas, c'est la commune de Z.

2. En dehors des frais habituels du forfait pour l'entretien (1 personne dans un ménage de 2 personnes) et de la part aux frais de logement, il s'agit de prendre en charge les coûts liés effectivement à la formation. Ce sont les frais supplémentaires de 300 francs pour la chambre et les frais de déplacement vers le domicile ou l'école. Du fait que les frais de nourriture sont déjà pris en considération dans le forfait pour l'entretien, les frais de repas facturés par l'entreprise formatrice ne sont pas en prendre en compte dans leur intégralité. On prendra en compte 8 à 10 francs par repas principal (normes CSIAS, chapitre C.1.1). En plus du loyer, du forfait pour l'entretien et des PCi indispensables, il s'agit d'octroyer un supplément d'intégration en raison de l'activité de formation.

*Patricia Max, Heinrich Dubacher, commission Normes CSIAS et pratique*

## Conseils juridiques de la pratique de l'aide sociale

A cet endroit, «Commune Suisse» présente des cas traités par le conseil juridique de la Conférence suisse des institutions d'action sociale (CSIAS). Les réponses concernent des questions exemplaires, mais juridiquement difficiles telles qu'elles peuvent se présenter à tout service social. La CSIAS propose à ses membres une offre de conseil permettant de répondre à de telles questions rapidement et de manière compétente. [www.csias.ch](http://www.csias.ch)

# La mobilité du futur? Les communes veulent piloter!

Confignon et Plan-les-Ouates doivent gérer la création d'un quartier de 4000 logements et d'importantes surfaces d'activité. Pour accompagner ce développement, une convention a été signée avec le Canton de Genève.



Plus qu'un quartier, un morceau de ville et quelque 4000 logements vont se construire sur un territoire de 58 hectares situé à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon. Selon le programme actuel, les travaux doivent débuter courant-fin 2019 dans un premier périmètre situé à Plan-les-Ouates – secteur Rolliet – pour environ 1000 logements, 15000 m<sup>2</sup> destinés aux activités, ainsi que des infrastructures sportives. La suite devrait s'échelonner jusqu'à 2030.

Le déclassement de ces terres agricoles situées en bordure de l'agglomération genevoise a été imposé aux deux communes par les autorités cantonales – et par la population lors d'un vote en 2011. Dans le contexte d'important développement qui prévaut actuellement à Genève, Confignon (4600 habitants) et Plan-les-Ouates (10750 habitants) comprenaient qu'elles puissent avoir un rôle à jouer, mais n'entendaient pas se laisser tout imposer. Deux préoccupations prédominaient: la densité du logement et la mobilité. Ce dernier point est extrêmement sensible à Genève, où le réseau routier est saturé. «Nous sommes déjà confrontés à un transit de travailleurs frontaliers très important. Et le projet ne

prévoit aucune nouvelle route», insiste Fabienne Monbaron, maire de Plan-les-Ouates.

## Pas d'urbanisation à la carte

En réaction, la commune avait commandité une étude d'impact qui abordait les mesures à mettre en place pour éviter la saturation, le report sur le réseau routier secondaire, l'engorgement. Transmise au canton, cette étude a contribué à l'élaboration d'un projet de densification mesurée, pour un total de quelque 3000 logements. A la satisfaction des communes. Mais pas du tout du goût de Berne, qui a rappelé le canton à ses responsabilités: pas question de déclasser des terres agricoles pour des projets de soft-urbanisation. L'indice d'utilisation du sol (IUS) doit être de 1,30, ce qui représente environ 4000 logements.

«Nous avons accueilli cette demande avec une certaine réserve», commente a posteriori, avec une finesse d'ambassadeur, Dinh Manh Uong, conseiller administratif de Confignon en charge de l'aménagement du territoire. «Mais nous comprenions l'argument selon lequel on ne peut pas déclasser pour faire du 1,0!» Après discussions avec la société civile et délibérations, la commune

s'est déclarée favorable à un coefficient de 1,23 à 1,26 maximum. «Nous acceptons de faire un compromis majeur. Mais nous demandons en échange au canton un train de mesures dans le domaine de la mobilité. L'idée était d'obtenir un engagement solennel et formel. Pas juste une promesse.»

## Esprit de concertation

Du côté de Plan-les-Ouates, c'est également une certaine réserve qui a prévalu. Des ateliers ont été organisés avec la participation de la population des deux communes, toujours dans un esprit de concertation. «Il est possible de s'opposer, de multiplier les recours, mais cela épuise tout le monde, et les projets finissent tout de même par se réaliser. Nous en avons fait l'expérience sur un autre site», argumente Fabienne Monbaron. Pour l'instant, cette stratégie d'ouverture donne des résultats: «Le plan localisé de quartier (PLQ) du Rolliet n'a finalement provoqué que quatre oppositions.» L'IUS sera de 1,8 sur la partie urbanisée – de 1,1 à l'échelle du périmètre, qui compte d'importantes infrastructures sportives et scolaires. Sur le deuxième site, la jauge est toujours fixée à 1,26.

Un nouveau morceau de ville sera créé sur un territoire de 58 hectares à cheval sur les communes de Plan-les-Ouates et Confignon. Les communes ont dû accepter une utilisation élevée du sol. En contrepartie, elles ont exigé des aménagements pour une mobilité douce.

Visualisations: m&àd



## Mesures spectaculaires négociées:

### Pas de tram? Pas d'emménagements!

Sur le terrain de la mobilité, la réaction de la Confédération plaçait Confignon et Plan-les-Ouates dans une situation intéressante au moment de négocier avec le canton. Sur les bases d'un projet de résolution préparé par Confignon, et d'une requête conjointe des communes en comité de pilotage, un spectaculaire train de mesures allait être adopté. Lors de la signature officielle par les parties, le conseiller d'Etat Antonio Hodgers a relevé une «excellente collaboration avec les communes» qui a permis d'arriver à un accord en à peine quelques mois, d'avril à novembre 2017. Que prévoit cet accord? Pour la version courte, il faut retenir que les communes ont obtenu une ligne de tram, une ligne de bus – et un téléphérique! Et l'engagement du canton que l'urbanisation ne se fera pas en absence des infrastructures promises. A Genève, nul n' imagine aujourd'hui que l'on puisse en arriver là. Mais si tel devait être le cas, faute d'accès direct au bouton rouge qui dit stop, personne ne pourra reprocher aux communes de laisser s'engager une dynamique d'oppositions. Un tel accord pourrait faire

date. Son respect par chacune des parties est, quant à lui, le garant de la réalisation du projet dans les temps.

Selon des projections, le développement – logement, zone d'activité – pourrait induire le passage de 20000 véhicules de plus par jour. S'en prémunir est primordial. «Même si les Cherpines sont loin du centre de Confignon, la mobilité est toujours une source d'inquiétudes pour nos habitants», expose Dinh Manh Uong. Les petites routes sont déjà empruntées par des automobilistes lassés des encombrements sur les grands axes. Il en est ainsi d'une toute petite route qui relie, à travers champs, Plan-les-Ouates à Confignon. «Dans le cadre du projet d'aménagement, nous avons obtenu qu'elle soit réservée à la mobilité douce et une nouvelle ligne de bus qui desservira le centre de Confignon, pour se rendre ensuite à Bernex.»

### Un téléphérique pour l'aéroport

Le prolongement de la ligne du tram 15, qui s'arrête aujourd'hui sur le seuil de Plan-les-Ouates, irriguera directement le quartier des Cherpines et la zone industrielle toute proche (ZIPLO). Pour un service privilégié: à Genève, les trams suivent des tracés directs – aux bus de drainer les usagers depuis les quartiers environnants. Les Cherpines bénéficieront d'une des rares exceptions à cette logique, avec un crochet jusqu'au cœur du périmètre.

Bien davantage qu'une rareté, les Cherpines devront être reliées au nord du canton par un téléphérique! Le tracé de ces pylônes se dirigera d'abord vers Confignon et Bernex (où d'autres importants projets de développement urbain sont en cours), avant de prendre la direction de l'aéroport, de sa gare CFF et

des P+R attenants, desservant au passage quelques importantes zones industrielles. Celles et ceux qui attendent de le voir pour le croire devront patienter jusqu'aux alentours de 2025.

### Rapprochement des communes, création d'un fonds intercommunal

Au fil du processus, les deux communes se sont rapprochées. Les deux conseils administratifs in corpore ont commencé à se rencontrer une fois par mois. En fonction des thèmes, les commissions municipales sont associées.

Ce printemps, les autorités évoquaient charges et répartition des charges. Pour Confignon, selon les premières estimations, les investissements devraient s'élever à la hauteur de 110 millions. Une somme à mettre en parallèle avec une marge d'autofinancement de quelque 3 millions par an. Ce cas particulier éclaire sur les motivations de la création, l'année dernière, du fonds intercommunal pour le développement urbain (FIDU), alimenté par toutes les communes genevoises en fonction de leur taille, ainsi que par le canton, pour une dotation annuelle de 25 millions. Ce Fonds soutient la construction de logements (sauf villas) et d'infrastructures – écoles, parcs. «Rien n'est encore fixé, mais selon les premières projections, nous pourrions bénéficier, sur la durée du projet, d'environ 28 millions pour la totalité du développement», évoque Dinh Manh Uong.

Les moyens financiers des deux acteurs sont contrastés. Confignon inaugurera aux Cherpines sa première zone industrielle/d'activités. Alors que Plan-les-Ouates est déjà dotée de vastes surfaces appréciées par des sociétés mondialement connues. Mais Fabienne Monbaron avance, entre les Cherpines et



Signature de la convention (de g. à d.): Xavier Magnin, conseiller administratif de Plan-les-Ouates, Thierry Durand, maire de Plan-les-Ouates, Elisabeth Gabus-Thorens, maire de Confignon, Dinh Manh Uong, conseiller administratif de Confignon, Sylvie Jay, conseillère administrative de Confignon, Luc Barthassat, ex-conseiller d'Etat chargé du DETA, Antonio Hodgers, conseiller d'Etat chargé du DALE, Fabienne Monbaron, conseillère administrative de Plan-les-Ouates.

Photo: m&àd

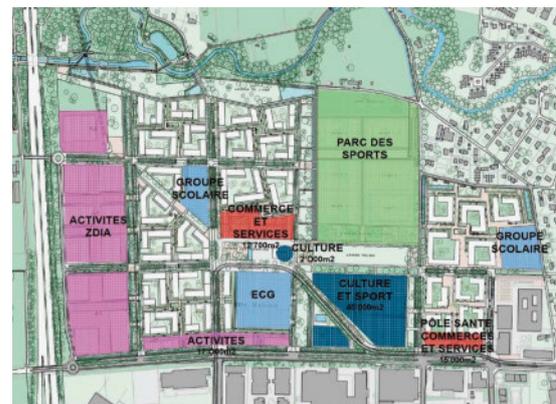
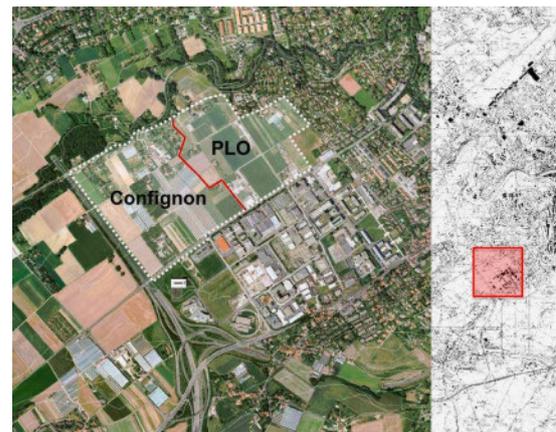
d'autres projets d'urbanisation à l'étude ou en cours de réalisation, des investissements de l'ordre de plusieurs centaines de millions pour ces prochaines années. Outre le FIDU, la maire cherche des cofinancements auprès des communes environnantes, qui bénéficieront du centre sportif et notamment de la piscine de 50 mètres qui manque cruellement à Genève. En mars, les signes les plus favorables venaient davantage de Saint-Julien, située de l'autre côté de la frontière. Car le projet intéresse la France voisine à plus d'un titre: si le tram 15 doit rentrer un jour à Saint-Julien, pourquoi ne pas y prolonger également la ligne du téléphérique jusqu'aux parkings des grands centres de loisirs?

Musique d'avenir. Fabienne Monbaron focalise davantage sur l'avancement du tram des Cherpines. A ce jour, le canton est confronté, selon elle, à quelque 260 oppositions (ou groupe d'oppositions). «Ce n'est pas comme cela que j'aime faire de la politique, mais pour rentrer dans la négociation, et c'est ainsi que la procédure fédérale le prévoit, la commune a dû elle-même faire opposition», regrette la maire. Pour des emménagements prévus fin 2021, début 2022,

les travaux du quartier devront commencer fin 2019. Et ceux du tram? Tic-tac? Au canton, Benoît Pavageau, directeur des Transports Collectifs au Département des Infrastructures (DI), confirme par écrit que le projet est dans les temps. «Le planning de réalisation de la 1<sup>re</sup> section (...) est le suivant: jusqu'à la fin 2018 poursuite du processus de levée des oppositions permettant une obtention de la DAP (déclaration d'approbation des plans) dans le courant du 2<sup>e</sup> trimestre 2019. Une fois cette déclaration obtenue, la phase de préparation des travaux pourra débuter en vue d'un lancement des premiers travaux fin 2019. Deux années complètes seront nécessaires pour l'exécution du chantier (incluse la phase d'essais et de marche à blanc), la mise en service est donc programmée lors de l'étape de décembre 2021.»

Vincent Borcard

*Le déclassement des terres agricoles situées en bordure de l'agglomération genevoise a été entériné par un vote populaire (à droite en haut). A droite en bas les plans des futurs aménagements.*



# Mobilité durable en région de montagne: Verbier innove

Depuis l'été 2017, une application et un site Internet facilitent les déplacements au sein et vers la station valaisanne de Verbier. Son but est à terme de réduire le trafic privé. La station bagnarde dépend encore fortement de l'automobile.

En Suisse, près de 80% des personnes qui se rendent dans une station alpine ont recours à la voiture. Un constat qui vaut tout particulièrement pour Verbier en Valais. Du fait de sa localisation géographique, de son développement très rapide et axé sur la parahôtellerie (appartements en location, résidences secondaires), ainsi que de l'étalement de ses constructions, la station bagnarde est en effet fortement dépendante de l'automobile, tant pour son accès que pour les déplacements internes. Une dépendance de nature à remettre en cause sa qualité de vie, son image, voire son attractivité, arguait une étude réalisée en 2010 par le Laboratoire de socio-

logie urbaine de l'Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL)\*.

### De 3000 à 30000 habitants voire plus

«Les problèmes de circulation sont particulièrement aigus à certaines périodes de l'année. De 3000 en basse saison, la population peut dépasser les 30 000 habitants lors certains pics de fréquentation, à Noël par exemple», rappelle Tristan Larpin, chef du service de l'aménagement du territoire de la commune de Bagnes. Face à cette situation, les autorités bagnarde ont décidé de prendre des mesures pour réduire le trafic automobile et encourager l'utilisation des transports publics. Tout d'abord en développant les services de

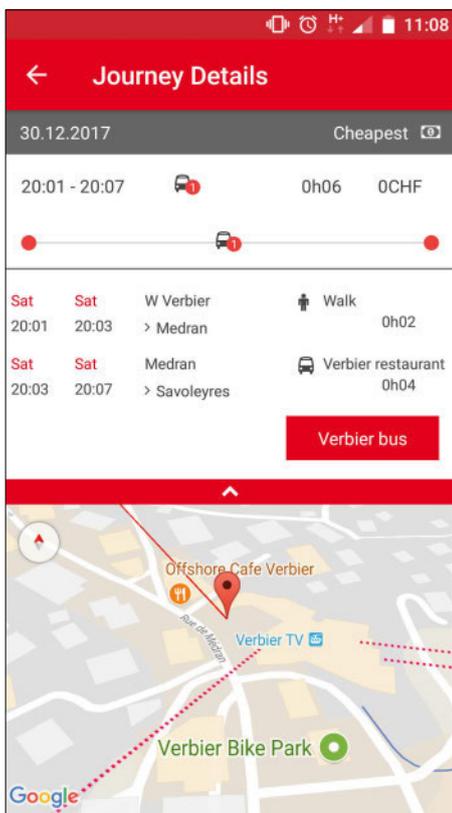
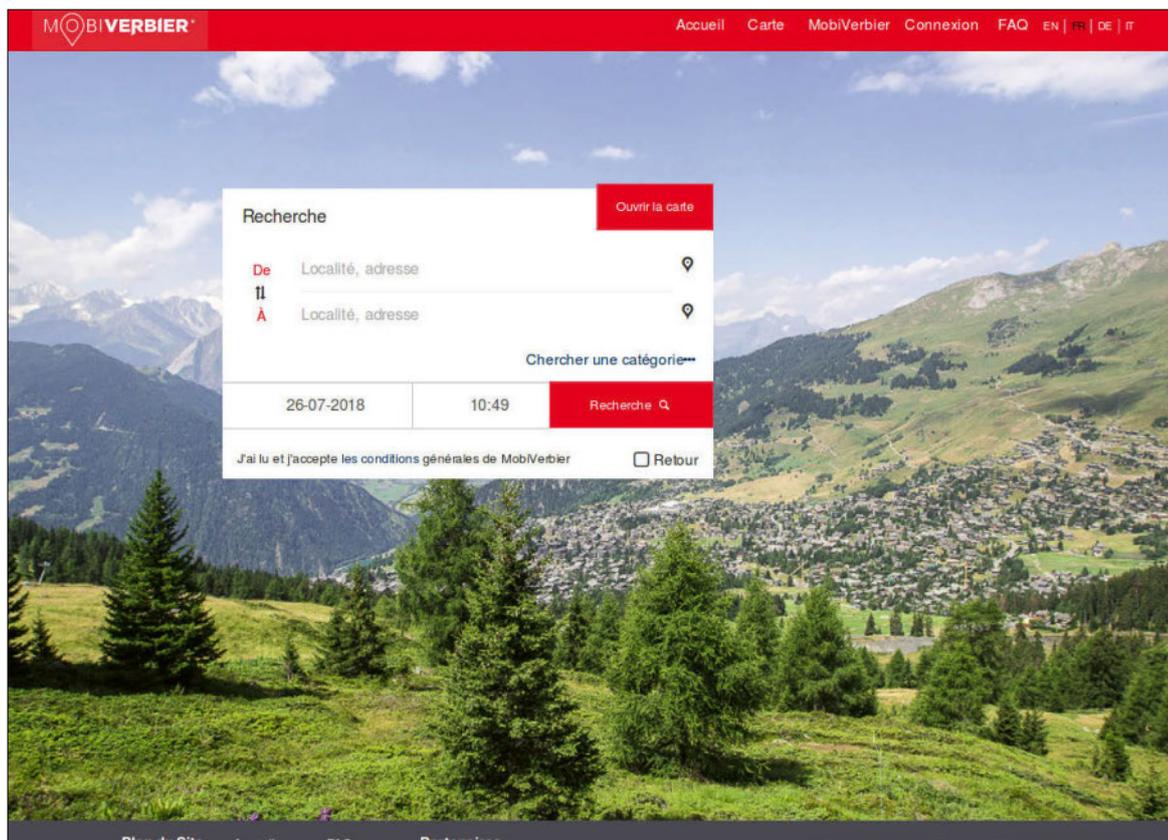
navettes intra-station et les parking P+R, puis en initiant l'été dernier un site Internet et une application mobile\*\*, ceci dans le but de faciliter les déplacements vers et à l'intérieur de Verbier.

### MobiVerbier fait valoir les divers prestations de la commune

«Il s'agit dans un premier temps de valoriser et de mieux faire connaître l'offre existante, par exemple les parkings P+R, mais aussi et notamment les navettes gratuites», précise l'aménagiste communal. Et d'ajouter: «Il ne faut pas oublier que la commune consacre un montant de pas moins de trois millions de francs par année à ce type de prestations.»

L'outil en ligne MobiVerbier, développé par une spin-off de l'EPFL, permet à l'utilisateur d'organiser ses trajets porte-à-porte et de trouver les modes de transport les plus adaptés à ses besoins en temps réel, sur la base de critères comme le meilleur prix, le trajet le plus rapide ou le plus écologique. L'outil agrège également toutes les offres spécifiques à la station.

Photo: routeRank



MobiVerbier en application pour smartphone.

Photo: routeRank

Suite à un appel d'offre, c'est l'entreprise routeRANK, une spin-off de l'EPFL, qui est spécialisé dans des portails de mobilité, a adapté son système à la situation spécifique de la commune pour mettre en place l'outil en ligne et l'application smartphone MobiVerbier.

Le logiciel permet à l'utilisateur d'organiser ses trajets porte-à-porte et de trouver les modes de transport les plus adaptés à ses besoins en temps réel, sur la base de critères comme le meilleur prix, le trajet le plus rapide ou le plus écologique. L'outil agrège également toutes les offres spécifiques à la station, les navettes gratuites bien sûr, mais aussi le car postal, le train jusqu'au Châble, le parking relais du Châble desservi par la télécabine menant à Verbier, ainsi que les possibilités d'auto-partage et de covoiturage. Autre spécificité, il inclut par ailleurs des informations importantes comme les hébergements, les restaurants et les offres de loisirs, à l'image par exemple du Verbier Festival en été, que l'on peut sélectionner sans en connaître l'adresse exacte.

«L'instrument mis au point pour Verbier est emblématique et particulièrement innovant, relève Sara Manzano Merino, chargée du business development au sein de la société routeRANK. Et il devrait à terme encourager ses utilisateurs à choisir d'autres options que la voiture, de manière à réduire leur empreinte éco-

logique et à déplacer une partie du trafic individuel vers une mobilité plus durable.» Selon elle, les régions de montagne ont tout intérêt à montrer l'exemple en matière de durabilité, si elles ne veulent pas perdre leur charme et donc leur attrait.

Pour Verbier, l'enjeu est également bien là. Il s'agit de préserver ses atouts en tant que destination touristique. Pour le moment, il est toutefois encore trop tôt pour connaître l'impact concret de MobiVerbier en matière de réduction du trafic individuel. «Le logiciel est en phase de rodage. Il est utilisable mais pas encore parfait», fait valoir Tristan Larpin. Les premières données exploitables devraient néanmoins être disponibles à la fin de l'année. «La force du projet, c'est qu'il nous permettra de mieux connaître les habitudes de déplacement des touristes et des résidents. Des informations précieuses pour aider les autorités politiques à prendre des décisions», conclut-il.

Marie-Jeanne Krill

#### Infos:

\* Vincent Kaufmann, Sébastien Munafò: «Vers une mobilité plus durable à Verbier. Etat des lieux et pistes d'améliorations». LaSUR, EPFL, décembre 2010.

\*\* <https://www.mobiverbier.com/fr/>

# Bulle et son agglomération accompagnent la croissance

Le développement urbain de la ville de Bulle (FR) et son agglomération est très important et exerce une forte pression sur tout le système de transport. Dans le cadre d'un projet-pilote, la mobilité est repensée en profondeur.



*Bulle et son agglomération évoluent dans un contexte de croissance démographique très rapide. Pour bien la gérer au niveau de la mobilité, la région adhère, entre autres, au projet RegioMove en tant que région-pilote pour la Suisse romande.* Photo: màd.

Bulle et son agglomération, constituée des communes de Vuadens, Riaz, Morlon et Le Pâquier, évoluent dans un contexte de croissance démographique toujours très rapide qui provoque une forte pression foncière, une multiplication des projets de construction de même qu'une pression sur tout le système de transport. Le besoin d'un accompagnement du développement urbain est important, en particulier dans le développement des réseaux de transport public et de mobilité douce ainsi qu'une proposition pertinente pour la valorisation des espaces publics. En 2007, le premier Projet d'agglomération (PA1) des cinq communes a été déposé, celui de 3<sup>e</sup> génération (PA3) de «mobul» a récemment été accepté par la Confédération.

## Coordonner urbanisation et transports

Ce projet vise, comme les autres projets d'agglomération, une vision coordonnée entre urbanisation et transports. Outre la mise en œuvre de projets de transports publics et d'aménagements routiers, le PA3 permet d'avoir une vision globale de l'aménagement du territoire de l'agglomération. Son ambition est d'améliorer la qualité de vie en ville, de renforcer le rôle économique moteur de l'agglomération et d'améliorer la collaboration intercommunale.

Le PA3 est bien entendu conforme à la nouvelle loi fédérale sur l'aménagement du territoire (LAT), de même qu'au plan directeur cantonal en cours de finalisation et est d'une importance régionale capitale puisque le futur plan directeur régional s'en inspirera en grande partie.

De plus, la ville de Bulle a adapté son Plan d'aménagement local (PAL) pour l'harmoniser au projet d'agglomération; celui-ci prévoit par exemple de modifier le parcours d'une ligne de transport urbain et de renforcer sa fréquence. Le PAL reprend ces intentions dans son plan directeur des transports publics.

## Une nouvelle ligne de bus et un plan d'action en faveur du vélo

Le PA3 vise à accompagner les développements urbanistiques futurs par une desserte multimodale en tentant de diminuer la part des véhicules motorisés. Il ambitionne donc de renforcer la desserte en transports publics, tant du point de vue de l'augmentation des cadences que de l'amélioration du tracé des lignes, d'améliorer l'attractivité des bus

en privilégiant leur circulation sur les axes principaux, en développant des liaisons piétonnes et cyclistes avec des itinéraires dédiés à la mobilité douce ou encore en menant une politique de stationnement encore plus volontariste. Le développement de l'agglomération rend par exemple nécessaire la création d'une véritable troisième ligne de bus urbain pour mieux desservir sa zone d'activités et les nouveaux secteurs urbanisés. Une réflexion basée sur des techniques innovantes de transports en commun est menée en parallèle pour ces secteurs et les quartiers plus éloignés.

### Première région-pilote de RegioMove en Suisse romande

Ces bouleversements en profondeur demandent aux communes de l'agglomération de faire preuve d'un esprit innovant et tourné vers l'avenir pour pouvoir proposer des réponses adéquates. Le plan d'action en faveur du vélo mené par Bulle en est un exemple.

C'est dans ce but que la région de la Gruyère et l'agglomération mobil, avec le soutien du Service de la mobilité du canton de Fribourg, ont décidé d'adhérer au projet RegioMove en tant que région-pilote pour la Suisse romande. Elles organisent le premier atelier le 30 novembre prochain à Bulle, atelier qui lancera une réflexion sur les différents

enjeux de la mobilité du futur. Nous souhaitons ainsi envisager l'avenir avec courage et ambition. Un changement est à l'œuvre et nous en sommes tous les acteurs. Cette première sensibilisation devrait déboucher sur des mesures concrètes.

Toutes ces initiatives promettent à l'agglomération une ville qui n'est plus seulement un moteur économique et culturel, mais aussi un vecteur d'intégration et de qualité de vie.



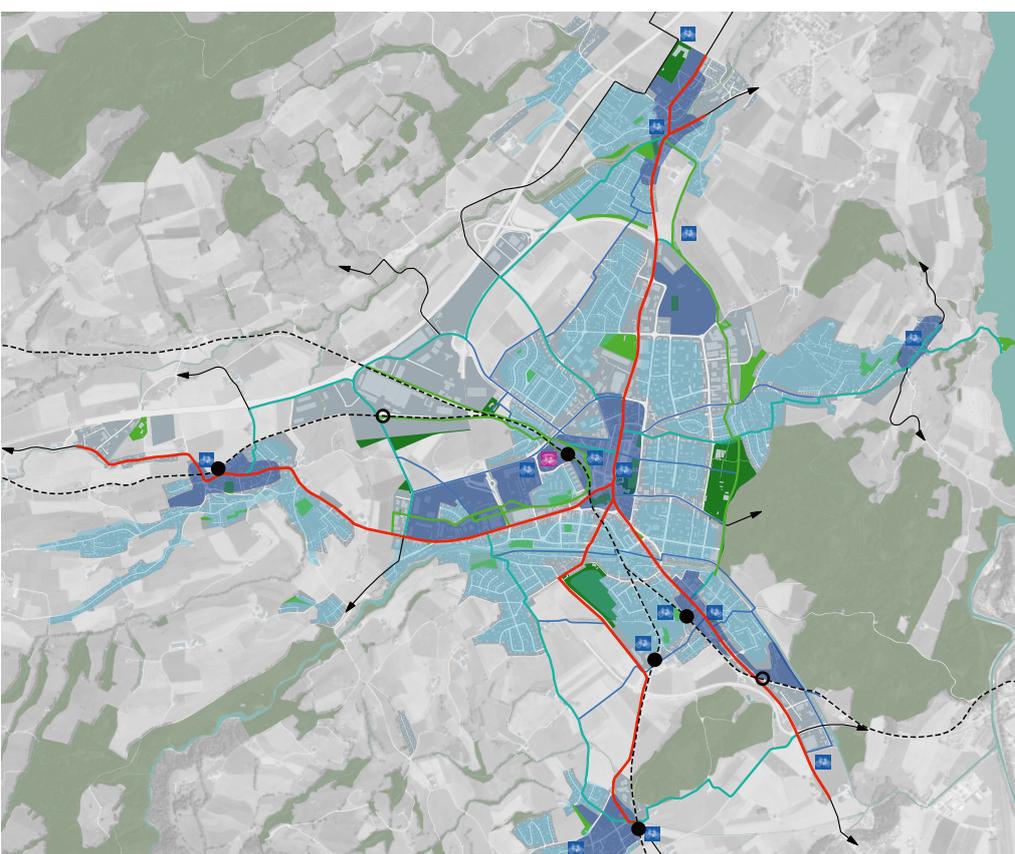
Marie-France Roth Pasquier  
Conseillère communale à Bulle en charge des transports, intégration et jeunesse  
Présidente de l'agglomération mobil

Infos:  
<https://www.regiomove.ch/bulle-gruyere>

## Les régions-pilotes de RegioMove

RegioMove est une initiative du Büro für Mobilität AG et du fonds de soutien Engagement Migros, qui emprunte de nouveaux chemins et cherche des solutions d'avenir avec les communes et régions partenaires. RegioMove se définit comme un moteur, motivateur et porteur de savoir-faire. Il veut affûter le regard et contribuer à une planification des investissements plus sûre. RegioMove accompagne les communes pas à pas dans ce processus de changement, grâce à des modules sur mesure. Dans le cadre de la phase-pilote 2017-2019, RegioMove collabore avec des communes et des régions motivées afin d'appliquer localement, de vérifier et de constamment optimiser chaque module de l'offre RegioMove. Les régions-pilotes bénéficient de conditions avantageuses et d'un rôle pionnier en Suisse. Une région-pilote est encore recherchée en Suisse romande. Un colloque visant l'échange d'expériences entre Romands se tiendra à Fribourg début 2019.

Contact: RegioMove, Virginie Kauffmann, tél. 031 311 93 63, [info@regiomove.ch](mailto:info@regiomove.ch), [www.regiomove.ch](http://www.regiomove.ch).



**mobul** BULLE | MORLON | LE PÂQUIER | RIAZ | VUADENS

### PROJET D'AGGLOMÉRATION DE 3<sup>E</sup> GÉNÉRATION PA3

#### MOBILITÉS DOUCES

- Urbanisation
- Pénétrante d'agglomération
- Voie verte
- Réseau structurant
- Liaison de quartier
- Liaison vers l'extérieur (planification cantonale, itinéraires nationaux et ATE)
- Zone à vitesse modérée
- Secteur de qualité piétonne (maillage, confort et sécurité)
- Vélostation
- Parking vélos
- Réseau ferroviaire
- Gare principale
- Gare à étudier
- Parc urbain
- Parc intégrant des équipements publics bâtis
- Forêt
- Cours d'eau

Les projets de mobilité douce dans le PA3 de l'agglomération de Bulle. Graphique: mäd.

# Mobilité électrique: comment l'intégrer intelligemment

Que peuvent faire les communes afin que la mobilité électrique soit développée de manière coordonnée, contribue réellement au virage énergétique et réponde aux besoins de la population? «Commune Suisse» a enquêté.



La balayeuse de rue électrique baptisée «Elsa» nettoie les quartiers de la ville de Saint-Gall.

Photo: mäd.



Thoune utilise «Futuricum», un camion-poubelle électrique pour le centre-ville.

Photo: mäd.

«Celui qui veut atteindre les objectifs de la société à 2000 watts ne peut y arriver qu'en encourageant les transports publics, les déplacements à pied ou à vélo ainsi que la mobilité électrique.» C'est ce qu'affirme Karin Hungerbühler, du département environnement et énergie de la ville de Saint-Gall, une localité qui s'est déjà fixé des objectifs très ambitieux il y a plusieurs années. Dans cette cité de l'énergie détentrice du label d'or, le trafic motorisé individuel sera à 90% électrique en 2050. Pour y parvenir, Saint-Gall mise notamment sur des subides accordés aux privés pouvant atteindre jusqu'à 15% du prix d'achat ainsi que sur le développement conséquent du réseau de recharge. La ville montre l'exemple et achète en priorité des véhicules électriques pour sa flotte.

## Effet dissuasif du prix plus élevé des véhicules communaux électriques

Krispin Romang, directeur adjoint de Swiss eMobility, ne voit «aucune raison valable qui plaiderait contre l'achat de véhicules électriques», tant pour les pri-

vés que pour les collectivités publiques. Selon lui, les voitures électriques sont clairement les véhicules du futur, aussi bien du point de vue économique qu'écologique. Mais le marché joue encore trop peu le jeu. Krispin Romang constate que le prix plus élevé des véhicules communaux électriques a un effet dissuasif, notamment dans les petites communes, et que l'évaluation complète des coûts est trop peu prise en considération. Karin Hungerbühler confirme que la balayeuse de rue électrique baptisée «Elsa» («elektrisch sauber») était plus chère qu'un véhicule fonctionnant à l'énergie fossile. Saint-Gall a toutefois prévu un fonds énergétique pour des projets comme «Elsa». Il est alimenté par les redevances des clients du réseau électrique et permet notamment de financer ce genre de projets-pilotes. L'investissement sera toujours payant. «Elsa» consomme en effet 5 à 7 kWh par heure de marche, une énergie électrique qui, grâce à l'électricité verte de Saint-Gall, est renouvelable et sans émissions de CO<sub>2</sub>. Cela correspond à 1,5 litre de diesel – soit un peu

plus du quart de la consommation d'une machine conventionnelle. Les coûts d'exploitation devraient par ailleurs être inférieurs d'environ 75% à ceux d'un véhicule traditionnel.

## Thoune (BE) décroche le Prix de l'innovation de l'OIC

Depuis début avril 2018, la ville de Thoune utilise «Futuricum», un camion-poubelle électrique pour le centre-ville. Ce véhicule écologique remplace un ancien camion qui fonctionnait au diesel. Grâce à ce camion électrique, les immissions (polluants et bruit) peuvent être sensiblement réduites. Une réduction qui fournit une contribution essentielle à l'objectif visé par la ville, à savoir «zéro émission». Les coûts d'exploitation d'un camion électrique sont faibles. Le courant nécessaire pour les trajets provient pour moitié de l'incinération des déchets (AVAG) et de l'énergie hydraulique (Energie Thun AG). Cette collaboration permet de couvrir les besoins énergétiques directement depuis la région. Le développement et les tests du

véhicule ont bénéficié du soutien de l'Office fédéral de l'énergie (OFEN). Le projet a également séduit le jury de l'Organisation Infrastructures communales (OIC) qui lui a décerné le premier Prix de l'innovation.

## Installer des conduits pour câbles vides plutôt que de rééquiper

La mobilité électrique ne doit pourtant pas seulement être réservée aux villes suisses. «Dans les communes de petite et moyenne taille, on est également conscient que les autorités devront à un moment ou à un autre se pencher sur ce thème», relève Monika Tschannen, membre de la direction de «rundum mobil». Sur mandat de SuisseEnergie, les spécialistes de la mobilité fournissent des connaissances spécialisées à ces communes, la mobilité électrique se développant dans de nombreux endroits, et suite à des initiatives privées, de manière encore très peu coordonnée et cohérente. Une planification prévoyante, notamment en ce qui concerne le réseau de recharge, est l'alpha et l'oméga d'un succès à long terme. «Il est ainsi plus avantageux d'installer des conduits pour câbles vides que de devoir procéder plus tard à des rééquipements.» Dans le cadre du cours d'une demi-journée sur l'«Électromobilité dans les communes intelligemment intégrée» organisé lors d'une chaude après-midi à Schwytz, Monika Tschannen souligne également l'importance d'élaborer des concepts en matière de mobilité. «Afin que la mobilité se développe dans le sens de la stratégie énergétique et contribue également à décharger le trafic, par exemple lors de bouchons, il est en effet nécessaire d'avoir une vision d'ensemble et d'intégrer l'électromobilité dans la stratégie communale en matière d'aménagement du territoire, d'énergie et de trafic.»

La situation dans la ville de Schwytz est particulièrement parlante à cet égard. «Nous avons atteint nos limites en termes de nombre de voitures», affirme Oliver Sutter, directeur des constructions de la commune de Schwytz. Une gestion de la mobilité est absolument indispensable dans la région de Schwytz et de ses environs, ceci en raison de l'augmentation de 30% du trafic qui y est prévue d'ici 2040 suite à la croissance de la population. Du fait de sa topographie pentue, la priorité se concentre notamment sur le potentiel des vélos électriques. Dans la pratique, c'est toutefois surtout de communication dont a besoin Schwytz. Selon Oliver Sutter, il ne faut en effet pas sous-estimer la part de la population âgée qui a grandi à une époque où le trafic individuel se déve-

loppait et où les surfaces pour le parking étaient disponibles de manière illimitée.

## Le travail de pionnier des communes de la vallée de la Birse

Le programme du cours sur l'électromobilité intelligemment intégrée est dense. Il va de questions de fond comme les conditions de fabrication des batteries (le problème de l'extraction du cobalt au Congo) jusqu'à des aspects pratiques comme les besoins en énergie et en espace des divers moyens de transports. Et la question du réseau de recharge prend naturellement une importance centrale lorsque l'on parle d'électromobilité. Il vaut la peine ici de jeter un coup d'œil à ce qui se passe ailleurs, comme le montre l'exemple de la démarche conjointe des huit communes de la vallée de la Birse qui sont réunies au sein de la Région-Energie Birsstadt. De nombreuses communes sont confrontées au fait que des prestataires de stations de recharge leur proposent des offres toutes faites. Les prestataires installent les stations en partie gratuitement et les exploitent ensuite eux-mêmes. Il peut ainsi arriver que deux lucratives stations de recharge rapide de deux prestataires différents se trouvent dans deux communes situées à une courte distance l'une de l'autre. C'est ce qu'ont voulu éviter les communes de la vallée de la Birse. Dans leur région, «ce qui est juste doit être situé au bon endroit», comme l'explique Christoph Tóth, coordinateur Énergie et Environnement de la Région-Energie Birsstadt. En d'autres mots, cela signifie que les communes veulent créer une base pour une planification ordonnée et coordonnée qui tienne également compte de critères comme la croissance de la population, l'évolution des places de travail ainsi que les sites très fréquentés prévus ou déjà existants. Après une planification générale effectuée par la société Protoscar sur mandat de la Région-Energie, les communes travaillent maintenant à la planification détaillée en collaboration avec la compagnie d'électricité locale. Un point important, estime Christoph Tóth. «La compagnie d'électricité locale connaît les performances actuelles du réseau et sait donc ce qui est possible et où.» Les communes de la vallée de la Birse réalisent actuellement un vrai travail de pionnier. Il s'agit de définir des critères pour les appels d'offres destinés à un réseau de recharge desservant toute la région, garantissant une recharge et un paiement faciles, la consultation des communes lors de la fixation des prix ainsi qu'un approvisionnement complet en électricité verte. Il n'existe

pas de modèle pour cela. C'est pourquoi la Région-Energie Birsstadt s'est également adressée à l'Office fédéral de l'énergie (OFEN) afin de lui demander un soutien technique et financier. L'OFEN n'a pas encore donné de réponse. L'objectif demeure toutefois de définir les critères des appels d'offres et de les faire approuver par les commissions compétentes du Conseil communal d'ici la fin de l'année.

## Mendrisio, Nyon, La Tour-de-Peilz...

Le petit guide «La mobilité électrique dans les communes» publié par Suisse-Energie présente aussi de nombreux exemples d'actions concrètes prises à l'initiative des communes suisses. La commune de Mendrisio (TI) par exemple s'est dotée en 2015 d'un concept de mobilité destiné à son administration et déploie depuis cette date des mesures dans ce sens. La flotte de véhicules municipaux (65 véhicules au total) comprend actuellement huit véhicules électriques, une proportion qui devrait encore augmenter d'ici 2020. Une station Mobility dotée de deux véhicules, dont une voiture électrique, a été installée à la mairie. Les deux véhicules sont mis à la disposition des employés pendant les heures de travail en tant que véhicules de service. Les personnes empruntant les transports en commun pour se rendre à leur travail bénéficient d'un rabais sur les abonnements annuels de la communauté tarifaire locale «Arcobaleno». Les places de stationnement sont gérées par l'administration, et le covoiturage bénéficie d'un tarif avantageux en cas d'utilisation partagée d'une place de stationnement. La commune de Mendrisio met une plate-forme de covoiturage en ligne à la disposition de ses employés.

La ville de Nyon (VD) s'engage en faveur de la mobilité électrique dans sa commune à travers différentes mesures. Début 2017, elle a été récompensée à ce titre en se voyant décerner la «Fiche d'or» de Swiss eMobility. Nyon dispose actuellement d'un réseau public de bornes de recharge, dont quatre pour les voitures électriques et deux bornes pour les scooters électriques. Publibike exploite un réseau local de bikesharing avec cinq emplacements et plus de 100 vélos en libre-service, dont la moitié sont des vélos électriques. Les citoyens et les employés de la ville de Nyon bénéficient en outre d'une subvention financière pour l'achat de vélos, scooters, trottinettes et voitures électriques. La ville organise également divers événements autour de la mobilité électrique et donne l'exemple en intégrant dans la



Une partie de l'équipe de la Direction de l'urbanisme, de la mobilité et du développement durable de Vevey est en balade en vélo-cargo sur les quais de Vevey. En arrière-plan, la fourchette de l'Alimentarium de Vevey.

Photo: mäd.

flotte de l'administration 15 vélos électriques et un scooter électrique et en achetant de l'électricité issue de sources d'énergie 100% renouvelables.

Avec un territoire assez dense et de taille moyenne, des quais donnant accès au lac, un port, une gare et un centre-ville qui concentre les activités commerciales, touristiques et scolaires, La Tour-de-Peilz (VD) a tous les atouts pour favoriser et développer une mobilité multimodale sur son territoire et en relation avec les communes voisines de Vevey et Montreux, voire plus lointaines via les axes du Simplon (Genève-Brigue) et de la Veveysse (Fribourg-Berne).

La Semaine européenne de la mobilité a lieu chaque année du 16 au 22 septembre et a pour but de sensibiliser les citoyennes et les citoyens à la mobilité douce. Depuis 2016, La Tour-de-Peilz prend part à cet événement à l'occasion d'une manifestation ouverte à toutes et tous organisée sur la place des Anciens-Fossés. Au vu du succès des deux premières éditions, des activités seront proposées durant toute la Semaine de la mobilité, en 2018. La promotion de la mobilité douce se fera, notamment, par le biais de tests grandeur nature sur cinq jours de véhicules urbains durables. Ainsi, chacun pourra se familiariser avec la conduite de voitures électriques, de vélos électriques et à pédales, de trottinettes, ou encore de skateboards sur un parcours dans la ville et au bord du lac. En outre, la commune va faire, cette année, l'acquisition de plusieurs véhicules

électriques pour les besoins des services communaux. Elle procédera également à l'installation de bornes de recharges approvisionnées, notamment au travers des installations photovoltaïques présentes sur plusieurs bâtiments communaux, ce qui permettra de recharger les véhicules à l'électricité solaire.

### Les vélos-cargos à Vevey

Les vélos de transport «carvelo2go» conquièrent peu à peu les communes suisses. L'Association des Communes Suisses (ACS) a aussi contribué à leur diffusion en collaboration avec l'Académie de la mobilité du TCS. En juin 2016, la ville de Vevey, pionnière en Suisse romande, rejoignait le réseau de partage de vélo-cargos électriques carvelo2go. Cette plateforme, qui permet d'emprunter ces vélos spéciaux à des prix avantageux, remporte un franc succès auprès des Veveysannes et Veveysans avec 210 abonnés et une moyenne de 350 locations annuelles. Ces véhicules à assistance électrique sont pratiques, très maniables et se prêtent idéalement au transport d'enfants et de marchandises en ville ainsi qu'au transport et à la prise en charge des déchets. La ville possède actuellement quatre vélo-cargos tout public répartis sur son territoire, et la mise en place d'un cinquième vélo est en cours de réflexion.

Vevey œuvre depuis 20 ans, date de la création de son Agenda 21 local, à promouvoir la mobilité douce. Cette offre complète les initiatives déjà nombreuses

sur le territoire, comme les vélos en libre-service (12 stations), une vélostation à la gare, les bourses aux vélos et les subventions à l'achat de vélos électriques. De plus, afin de développer la pratique du vélo et de la marche, Vevey a entrepris la réalisation d'un plan directeur des mobilités douces qui a pour objectif d'identifier les itinéraires privilégiés pour les piétons et les cycles et les aménager pour les rendre accessibles, sûrs et confortables.

### Un règlement sur les frais qui favorise la mobilité douce

Après les présentations des orateurs, des discussions animées ont eu lieu à Schwytz dans les groupes de travail sur les possibilités offertes par la mobilité électrique et la mobilité douce en général. Certaines communes misent sur les mesures d'encouragement, d'autres ajoutent une part de contrainte. Par exemple via un règlement sur les frais qui ne considère pas les trajets en automobile comme des heures de travail, contrairement aux voyages en train.

Denise Lachat

Traduction: Marie-Jeanne Krill

Avec la contribution sur Vevey et La Tour-de-Peilz de Chloé Wiss, responsable Point CommUNE!, magazine de l'Union des Communes Vaudoises

# Radikalisierung bekämpfen: Der Bund leistet Finanzhilfen

Seit dem 1. Juli ist die Verordnung gegen Radikalisierung und Extremismus in Kraft. Städte und Gemeinden können beim Bund Finanzhilfen für Projekte und Programme beantragen. Das Geld steht ab Anfang 2019 zur Verfügung.

Radikalisierung möglichst frühzeitig erkennen und bekämpfen: Dies ist das Ziel des Nationalen Aktionsplans zur Verhinderung und Bekämpfung von Radikalisierung und gewalttätigem Extremismus (NAP), den Bund, Kantone, Städte und Gemeinden Ende 2017 verabschiedet haben. Der Aktionsplan enthält 26 Massnahmen, die auf vielen bereits bestehenden Bemühungen aufbauen. Er orientiert sich am Grundgedanken, dass eine institutionalisierte interdisziplinäre Zusammenarbeit das wichtigste Element für eine wirkungsvolle Prävention ist.

Im Rahmen der Umsetzung des NAP kann der Bund Projekte und Programme von Kantonen, Gemeinden, Städten und der Zivilgesellschaft, die die Verhinderung und Bekämpfung von Radikalisierung und gewalttätigem Extremismus in all seinen Formen zum Ziel haben, mit finanziellen Beiträgen unterstützen. Die

rechtliche Grundlage dazu ist seit dem 1. Juli in Kraft. Die vom Bund geleistete Unterstützung beträgt maximal 50 Prozent der gesamten Ausgaben. Die Projekte und Programme sollen insbesondere der Sensibilisierung, Information, Wissensvermittlung, Beratung und Weiterbildung dienen. Bei Massnahmen der Zivilgesellschaft wird eine enge Abstimmung mit den Behörden vorausgesetzt. Gesuche für finanzielle Unterstützung können ab sofort beim Sicherheitsverbund Schweiz eingereicht werden. Eingabefrist ist der 30. September 2018. Die Eingabe von Gesuchen wird auch in den Jahren 2019 bis 2022 möglich sein. Die nächste Frist ist im Frühling 2019. Die Formulare mit den Anforderungskriterien für die Einreichung der Gesuche sind online verfügbar. *pd/pb*

**Informationen:**  
[www.tinyurl.com/finanzhilfen-nap](http://www.tinyurl.com/finanzhilfen-nap)

## Winterthurer Fachstelle wird weitergeführt

Die Fachstelle Extremismus und Gewaltprävention (FSEG) der Stadt Winterthur wird definitiv eingeführt. Gründe dafür sind die Nachfrage nach Beratung und Wissensvermittlung sowie die positive Wirkung der Fachstelle. Ursprünglich war die FSEG bis Ende 2018 befristet. Generell zieht die Stadt eine positive Bilanz: Die Fachstelle habe zu einer deutlich spürbaren Entspannung in der Bevölkerung geführt, sagte Sozialvorsteher Nicolas Galladé vor den Medien in Winterthur. Zudem trug sie zum nationalen Aktionsplan des Bundes zur Verhinderung von Radikalisierung und gewalttätigem Extremismus (NAP, siehe Haupttext) bei. *sda*

# Achtungserfolg für das Gemeindereferendum

Vor knapp einem Jahr hat der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) vorgeschlagen, ein Gemeindereferendum auf Bundesebene einzuführen: 200 Gemeinden aus 15 Kantonen sollen das Referendum ergreifen können (siehe «Schweizer Gemeinde» 9/17). In der Herbstsession 2017 hat Nationalrat Stefan Müller-Altermatt eine entsprechende parlamentarische Initiative eingereicht. Nun befasste sich die Staatspolitische Kommission (SPK) des Nationalrates damit. Sie sprach sich zwar dagegen aus, ein Gemeindereferendum auf Bundesebene einzuführen, da sie der Meinung ist, dass die aktuellen Instrumente ausreichen, um Anliegen von Gemeinden Gehör zu verschaffen. Ein Achtungserfolg ist der Idee trotzdem beschieden: Die SPK lehnte die Initiative mit lediglich

12 gegen 8 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab. Die Mehrheit habe gewisse Sympathien für die Initiative gezeigt, setze aber grosse Fragezeichen hinter die Praktikabilität und äussere staatspolitische Bedenken gegenüber der Idee, dass sich Gemeinden unabhängig von den Kantonen direkt in den bundespolitischen Entscheidungsprozess einbringen, heisst es in einer Medienmitteilung der SPK. Eine Minderheit sei der Ansicht, dass sich die Gemeinden mit diesem Instrument gegen Bundesgesetze wehren könnten, welche die Gestaltungsfähigkeit der Gemeinden beeinträchtigten. Als Nächstes wird sich der Nationalrat im Plenum mit dem Geschäft befassen. *pb*

**Informationen:**  
[www.tinyurl.com/gemeindereferendum](http://www.tinyurl.com/gemeindereferendum)

# Interessenabwägung im RPG regeln

Der SGV hat zur parlamentarischen Initiative «Die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission und ihre Aufgabe als Gutachterin» Stellung genommen. Er begrüsst es, dass der Spielraum der Entscheidbehörden in der «raumplanerischen Interessenabwägung» gestärkt wird. Dies müsste aus Sicht des SGV allerdings im Raumplanungsgesetz (RPG) geregelt werden, da Eingriffe in schützenswerte Gebiete immer umfassende raumplanerische Überlegungen voraussetzen. Der SGV beantragt, die parlamentarische Initiative zu sistieren, bis der Bundesrat die RPG-2-Vorlage verabschiedet hat. *pb*

**Stellungnahme:**  
[www.tinyurl.com/sn-naturschutz](http://www.tinyurl.com/sn-naturschutz)

# «Die Gemeinden prägen die DNA der Previs Vorsorge»

Nach der Fusion der Pensionskassen Previs und Comunitas wird die Previs DNA stärker denn je von Gemeindegliedern mitgeprägt. Darin sind sich Previs Geschäftsführer Stefan Muri und Hannes Germann, Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbands, einig.

Solche Wurzeln hat ausser der Previs Vorsorge keine andere der heute zehn grössten Pensionskassen der Schweiz zu bieten: gegründet vor 60 Jahren vom Verband Bernischer Gemeinden, geprägt und geführt von einem ehemaligen Finanzverwalter der Gemeinde Wohlen bei Bern und heutigen Gemeinderat, gestützt und geleitet von einem, der in Brienz als Gemeinderatspräsident die Tage und Wochen nach dem grössten Hochwasser der Region mitmanagte. Heute sitzt Previs Stiftungsratspräsident Peter Flück als Vertreter der Berner Oberländer Gemeinden im Berner Kantonsparlament. Previs Geschäftsführer Stefan Muri verantwortet im Gemeinderat von Wohlen bei Bern Bau und Planung.

## Handeln aus dem Effeff

So kann Stefan Muri denn auch mit gutem Gewissen aus dem Vollen schöpfen, wenn es um die Anliegen und Bedürfnisse der Gemeinden geht: «Auch wenn wir heute als Sammeleinrichtung viel breiter und schweizweit aufgestellt sind, bleibt unsere Kernkompetenz jene aus den Gründerjahren: die Betreuung von

## Innovative Partnerin der Schweizer Gemeinden

Die Previs Vorsorge pflegt ab sofort ganz offiziell eine enge Kooperation mit dem Schweizerischen Gemeindeverband – ganz im Sinn von Verbandspräsident Hannes Germann: «Der Schweizerische Gemeindeverband hat die Fusion von Comunitas und Previs von Beginn weg unterstützt. Es lag somit auf der Hand, die langjährige und bewährte Partnerschaft, die mit der Comunitas bestand, unter dem Dach der Previs fortzusetzen. Die Kooperation verfolgt das Ziel, die berufliche Vorsorge für das Gemeinwesen und angegliederte Institutionen zu unterstützen und zu fördern sowie in verschiedenen Bereichen die Synergien zu nutzen.»

Gemeinden und gemeindenahen Betrieben wie Spitälern oder Pflegeheimen. Ich kenne sie aus dem Effeff.»

## Berufliche Vorsorge im Dauerwandel

Stefan Muri ist seit 17 Jahren bei der Previs, der früheren Pensionskasse für das Personal Bernischer Gemeinden (PKBG), dabei. Zuerst als Ressortleiter Finanzen in der Geschäftsleitung, dann als Geschäftsführer. Er hat seit dem Jahr 2000 alle Verwerfungen, Umbauten und betriebswirtschaftlichen Weiterentwicklungen der beruflichen Vorsorge in der Schweiz wie bei der Previs hautnah miterlebt und mitgeprägt. «Ich bin es aus meiner Arbeit in der Gemeinde gewohnt, unternehmerisch zu denken und zu handeln, trotz langen Wegen, den eigenen Plan und die gemeinsam gefassten Ziele nie aus den Augen zu verlieren. Eine Standhaftigkeit, die auch im zunehmend betriebswirtschaftlich geprägten Umgang mit dem seit 1985 gesetzlich verankerten BVG-System oft matchentscheidend ist.»

## Weitsichtig die Weichen stellen

Eine Verantwortung und Herausforderungen, die von Geschäftsleitung und Stiftungsrat der Previs nicht selten Entscheidungen abverlangen, deren Kommunikation immer mal wieder zum Hochseilakt wird: «Ob die Gleichsetzung des Pensionsalters von Mann und Frau bei 65, die Abschaffung des früher viel gepriesenen Leistungsprimats oder die sanfte Senkung des Umwandlungssatzes bis 2022. Entscheidungen, die aus unserer Sicht absolut zwingend sind. Sieht man die Lebenserwartungen der Zukunft, dann muss das Kapital länger erhalten. Es wäre fahrlässig, hier tatenlos zuzusehen, um irgendwann vermehren zu müssen, dass die Kassen leer sind.»

## In kleinen Schritten zum Erfolg

Muri und Flück setzen seit jeher auf kleine Schritte, die langfristig zum Ziel führen, und auf Transparenz. So sei es eben wichtig, den Umwandlungssatz über Jahre hinweg langsam abzusen-

## Für 1300 Arbeitgeber und 40000 Versicherte da

Nach der Fusion mit Comunitas bezog die Previs Vorsorge kürzlich im Berner Länggasse-Quartier auf zwei Stockwerken neue, grössere und moderne Büroräumlichkeiten. Es sind dafür auch digitale Lösungen und neue Arbeitsabläufe entwickelt worden, um weiterhin kundennah, effizient und kostenbewusst arbeiten zu können.

Informationen:  
[www.previs.ch](http://www.previs.ch)

ken, und die Senkung für alle vorhersehbar zu machen. Deshalb sei es auch entscheidend gewesen, in der Finanzkrise 2008 bei Unterdeckung des Previs Kapitals nicht massive Sanierungsaktionen zu starten, sondern auf den zuvor eingeschlagenen Weg der Umstrukturierung des eigenen Systems zu vertrauen. Stefan Muri: «Heute liegen wir bei der Deckung über alle Vorsorgewerke bei 103 Prozent!»

## Präsidialer Support

Dies sind Qualitäten, die auch Hannes Germann, Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbands, überzeugen: «Die Previs ist mit ihrer langjährigen Tradition und der Ausrichtung auf Gemeinden, gemeindenahen Institutionen und Anschlüsse aus dem Service Public für die Zukunft bestens gerüstet. Eine gute Voraussetzung, denn mit Blick auf den demografischen Wandel, das risikobehaftete Anlageumfeld und die politischen Blockaden in unseren Sozialwerken kommt der beruflichen Vorsorge heute mehr denn je eine zentrale Rolle zu. Die Previs bietet umfassende und flexible Vorsorgelösungen. Und sie verpflichtet sich einer strengen Corporate Governance. Sollte das viel zitierte Employer Branding das Gemeindeumfeld noch stärker beschäftigen, sind eine ge-



*Sie kennen die Bedürfnisse der Schweizer Gemeinden und von deren Mitarbeitenden aus eigener langjähriger Erfahrung: Previs Geschäftsführer Stefan Muri und Stiftungsratspräsident Peter Flück (l.). Bild: zvg*

sunde Vorsorgeeinrichtung und moderne Vorsorgelösungen mögliche Trümpfe einer Gemeinde, sich als attraktive Arbeitgeberin zu positionieren.»

### **Komplexes Meccano**

Stefan Muri geht zudem davon aus, dass sich manche Gemeinden das Pflegen ihrer hausgemachten eigenen Vorsorge-Organisation bald nicht mehr leisten können: «Städte und Gemeinden, die kleiner sind als etwa Biel, tun gut daran, ihre aktuelle Organisation der beruflichen Vorsorge zu überdenken und sich der Previs anzuschliessen. Rein finanziell mag ein Wechsel allenfalls noch nicht viel bringen. Es sind die aktuellen und zukünftigen Herausforderungen an die Verwaltung, die den Unterschied ausmachen. Die Regulatorik wird stets komplexer: Vorschriften, Auflagen und Neuorientierungen des Gesetzgebers bedingen mehr Professionalisierung. Das wird auf Dauer beispielsweise nicht mehr vom Finanzverwalter im Nebenamt zu stemmen sein. Es braucht zusätzliche Fachleute. Kosten, die letztlich den Gemeinden ans Eingemachte gehen.»

### **Es geht um die Wurst**

Die Altersreform 2020 ist letzten Herbst an der Urne gescheitert. AHV und BVG unseres auf drei Säulen bauenden Sozialversicherungssystems sollen nun in einem neuen sozialen Hosenlupf getrennt reformiert werden. Für den Präsidenten des Schweizerischen Gemeindeverbands und Ständerat Hannes Germann geht es um die Wurst: «Wir sollten Systeme schaffen, welche die erste wie auch die zweite Säule wieder stärker und glaubwürdiger machen. Dies mit dem Ziel, die Leute im Alter von der Vermögenslage bzw. von der Einkommenslage her näher zusammenzubringen. Bei der AHV sollten wir – wenn schon – ein starkes Zeichen setzen für die Leute aus Tieflohnbranchen. Mit dem AHV-Minimum und allenfalls einer bescheidenen Rente aus der PK kann die Existenzsicherung nicht gewährleistet werden. Diese Leute werden oft in die Ergänzungsleistungen gedrängt, in die Sozialhilfe. Das heisst: Kantone, Gemeinden und Städte bezahlen diese Zeche.»

*Beat Hugli*

Anzeige

## Bringen Sie das **E** ins Government.

Mit unseren digitalen Zahlungslösungen.  
[postfinance.ch/e-government](https://postfinance.ch/e-government) oder Telefon 0848 848 848 (Normaltarif).

**PostFinance** 

# Drei Länder planen einen Flusspark am Rhein

Die Gemeinden und Städte zwischen Bad Bellingen (D), Kembs (F) und Stein (AG) respektive Bad Säckingen (D) werten im Projekt «Rheinliebe» die Uferzonen auf und schaffen einen gemeinsamen Flusspark.



Der Eisensteg beim alten Rheinkraftwerk von Rheinfelden war einst eine beliebte Fussgänger- und Veloverbindung zwischen den beiden Flussufern. Mit dem Abbruch des alten Wasserkraftwerks musste auch der Steg abgebrochen werden. Ein Verlust für die Bevölkerung beidseits des Rheins, die sich für einen Ersatz stark gemacht hat. Das Bürgerengagement trägt Früchte: Bald wird ein neuer Steg mit einer Länge von 213 Metern das schweizerische mit dem deutschen Rheinfelden verbinden. Franco Mazzi, Stadtpräsident des schweizerischen Rheinfelden, und sein deutscher Amtskollege Klaus Eberhardt sind sich einig: «Der Steg setzt ein sichtbares Zeichen für das gute Zusammenleben der Menschen in beiden Rheinfelden. Diese Verbindung stärkt das Image beider Städte als attraktive Wohn- und Wirtschaftsstandorte.»

Der Bau stellt allerdings einen Eingriff in den Gewässerraum dar. Und so mussten gleichwertige ökologische Ausgleichsflächen geschaffen werden, wie Urs Affolter, Stadtbaumeister von Rheinfelden, sagt. Mittlerweile sind alle Einsprachen behandelt worden, im Herbst soll mit

dem Bau der Brücke begonnen werden, ein Jahr später soll sie fertig sein. Kostenpunkt: rund fünf Millionen Franken.

## Rheinufer durchgängig machen

Der Steg zwischen Rheinfelden Schweiz und Rheinfelden Baden (D) ist Teil des Projekts «Rheinuferrundweg Extended», das vor acht Jahren im Rahmen der Internationalen Bauausstellung Basel (IBA) 2020 ins Leben gerufen wurde. Er ist auch eines der Leuchtturmprojekte der «Rheinliebe», einer grenzüberschreitenden Vision: Die Rheinufer von Stein (AG) und Bad Säckingen (D) bis Bad Bellingen (D) und Kembs (F) sollen besser zugänglich sein, die Uferlandschaft aufgewertet und gleichzeitig geschützt werden. Um alle Uferabschnitte einzubeziehen, hat die IBA Basel seit 2011 zahlreiche weitere Projektträgerschaften für die Projektgruppe «Rheinliebe» gewinnen können. Mittlerweile stehen 42 Teilprojekte in der Planung, in der Umsetzung oder kurz vor der Vollendung.

Neben dem Rheinesteg stand mit dem geplanten Umbau des alten Zollhauses in Stein zu einem Kulturhaus ein weiteres Prestigeobjekt auf der Traktanden-

liste. Das Projekt wurde jedoch letztes Jahr von der Bevölkerung an der Urne abgelehnt. Seitdem tüfelt eine Arbeitsgruppe an einer neuen Zollhausvariante. Erfolgreicher verlief die Abstimmung im Juni dieses Jahres über den 1,4-Millionen-Kredit für die Aufwertung des Rheinufers in Stein. Geplant sind neben der Wegsanierung eine Rampe vom Zollhaus zur Rheinpromenade, eine 20 Meter breite Verweiltreppe unterhalb der Holzbrücke, eine Grillstelle, ein Spiel- und Sportplatz sowie ein Aussichtssteg mit Informationstafeln und Fernrohr. Die Adlerterrasse wird mit einer Pergola und mit Sitzbänken ergänzt, unterhalb der Terrasse wird eine Ausstiegshilfe für Schwimmer erstellt. Auf der gegenüberliegenden Rheinseite realisiert das deutsche Städtchen Bad Säckingen unter anderem einen barrierefreien Zugang zum Rheinuferweg. Rheinabwärts verbreitert Mumpf (AG) den schmalen Uferweg, wertet die Aufenthaltsbereiche am Wasser auf und erneuert die Fähre. Im Nachbardorf Wallbach wird das Ufer in Kombination mit dem notwendigen Hochwasserschutz aufgewertet. Geplant sind weitere Ufer-

aufschüttungen zugunsten der Natur und die Sanierung bestehender Wasserzugänge und Aufenthaltsbereiche.

### Von Lehrpfad bis Freizeitkarte

In Möhlin (AG) scheiterte die Idee, einen ehemaligen römischen Wachturm für rund 700 000 Franken zu rekonstruieren, aus Kostengründen. Dafür wird der Aufenthaltsbereich am Rhein saniert. Auf der deutschen Seite wird das Rheinufer in

Rheinlandschaft als «Weltgarten» vorgestellt. Am Hochrhein, oberhalb von Basel, werden die Reste der Urlandschaft, aber auch die vielfältigen Nutzungen und Kulturen im Dreiland erlebbar. Dazu gehört zum Beispiel eine grosse Wasserklangschale, die zeigt, wie Vibrationen Wellen erzeugen. Zwischen St. Johann Basel und Huningue (F) wird eine grenzüberschreitende Promenade für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen. Ein

reg-Netzwerkstelle in St. Gallen. Bedingung für die Unterstützung ist der grenzüberschreitende Charakter. Während für Gemeinden wie Rheinfelden oder Stein bzw. Bad Säckingen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit bereits seit Jahren Tradition hat, betreten andere Gemeinden ohne direkte Verbindung über den Rhein Neuland.



Verbinden, was zusammengehört: Ein 213 Meter langer Steg soll den Fluss zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Rheinfelden überspannen. Visualisierung: Rendermanufaktur



Fussgänger und Velofahrer freuen sich auf den neuen Steg. Visualisierung: Rendermanufaktur

den Gemeinden Wehr, Schwörstadt, Rheinfelden und Grenzach-Wyhlen ebenfalls mit diversen Massnahmen wie Rheintreppen, Schiffsanlegestellen, einer Aussichtskanzel und einem neuen Lehrpfad aufgewertet. Kaiseraugst (AG) ist der äusserste Punkt des Projekts «Rheinferrundweg Extended». Weil die Gemeinde mit einem durchgehenden Rheinuferweg, einem Schwimmbad, einem Campingplatz und römischen Fundstellen bis zum Rhein bereits über eine attraktive Flusspromenade verfügt, sind hier keine weiteren Massnahmen geplant. Um den naturnahen Tourismus in der Region zu fördern, lancieren die Projektverantwortlichen zudem eine Länder- und gemeindeübergreifende Freizeitkarte mit App. Schliesslich erhalten alle Projektstandorte eine einheitliche Signaletik.

### «Weltgarten» und «Dichterweg»

Zwischen Basel und Bad Bellingen macht das Projekt «Entdeckung Rhein» verborgene Natur- und Kulturschätze sichtbar. Nördlich von Basel wird die

trinationaler «Dichterweg» verbindet das Dreiländereck und stellt den Bezug zum Rhein her. Eine Archäologieausstellung zeigt die Bedeutung des Standorts als grösste keltische Siedlung der Schweiz. Bad Bellingen (D) wertet den Erholungsraum entlang des Rheins mit Verkehrskonzepten auf.

### Finanzierung aus verschiedenen Töpfen

Finanziert werden die «Rheinliebe»-Projekte auf Schweizer Seite zu 30 Prozent über den Interreg-Fördertopf, die deutschen Projekte kommen in den Genuss von bis zu 70 Prozent. «Dies war ein wichtiges Argument für die deutschen Gemeinden, beim «Rheinliebe»-Projekt mitzumachen», sagt Henri Leuzinger, Verantwortlicher für die Öffentlichkeitsarbeit des Projekts «Rheinferrundweg Extended». Ein weiterer Fördertopf konnte mit dem Agglo-Programm Basel gefunden werden, das Projekte im Bereich Freizeit- und Langsamverkehr unterstützt. Abgerechnet werden die lokalen Projektkosten der Schweizer Gemeinden halbjährlich über die Inter-

### Wiederkehrende Veranstaltungen

Im November 2017 gaben die Projektverantwortlichen des Abschnitts «Rheinferrundweg Extended» den Startschuss für die verschiedenen lokalen Projekte in der Region. Allerdings standen bis im Juni noch vereinzelte Beschlüsse aus den Gemeindeversammlungen aus. Bis 2020 sollen alle Projekte weitgehend fertiggestellt sein. Derzeit arbeitet die Projektgruppe mit den übergeordneten Behörden einen Massnahmenplan aus, um die gemeinsame und zukünftige Rheinferrundweggestaltung weiter zu koordinieren und umzusetzen. Ferner arbeitet die IBA Basel daran, wiederkehrende Veranstaltungen zu organisieren, die die Menschen zusammenführen – zum Beispiel einen «Rheinliebe»-Marathon.

Fabrice Müller

# «Als Lebensader spielt der Rhein eine zentrale Rolle»

Monica Linder-Guarnaccia, Geschäftsführerin der IBA Basel 2020, erklärt im Interview, wie es zum Projekt «IBA Rheinliebe» gekommen ist und welche Herausforderungen damit verbunden sind.



Monica Linder-Guarnaccia, Geschäftsführerin der IBA Basel 2020. Bild: IBA Basel

## Das Projekt «IBA Rheinliebe» rückt die Beziehung zum Rhein ins Zentrum. Braucht es das?

**Monica Linder-Guarnaccia:** Mit der IBA Basel wollen wir modellhaft aufzeigen, wie eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit stattfinden und sich eine Region entwickeln kann. Der Rhein spielt in unserer Region als Lebensader und verbindendes Element eine zentrale Rolle, zugleich stellt er aber auch eine Grenze dar. Mit dem Projekt «IBA Rheinliebe» schafft die IBA Basel als neutrale Projektentwicklerin ein Instrument für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Die «IBA Rheinliebe» soll die Lebensqualität der Bevölkerung am Rhein steigern, neue Zugänge zum Rhein schaffen, Brücken schlagen zum Gegenüber und zum Nachbarn und Synergien besser nutzen.

## Welche Rolle spielt dabei die IBA Basel?

**Linder-Guarnaccia:** In einem ersten Schritt führten wir unter den Gemeinden und der Bevölkerung eine Befragung durch, um herauszufinden, welche Bedürfnisse vorhanden sind. Es folgten Vorstudien zum Natur- und Freiraum bis hin zum Massnahmenplan und Gestaltungshandbuch. Anfänglich gab es sechs Projektideen, mittlerweile sind 20 Gemeinden aus der Schweiz, Deutschland und Frankreich am Projekt beteiligt. Wir haben die übergeordnete Projektleitung übernommen.

## Gemeinden aus drei Ländern arbeiten für das «Rheinliebe»-Projekt zusammen. Das tönt nach organisatorischen und kommunikativen Herausforderungen.

**Linder-Guarnaccia:** Ja, die gibt es in der Tat. Verschiedene Kulturen, Entscheidungsprozesse und Arten, ein Thema anzugehen, spielen hier mit. Wir versuchen, als neutrale Stelle einen gemeinsamen Nenner zu finden. Wichtig sind der gegenseitige Respekt und das Verständnis füreinander. Obwohl die Verantwortlichen aus den Gemeinden für gewöhnlich ihre Partikularinteressen vertreten, gilt es in diesem Projekt, zugunsten der Gesamtidee auch Kompromisse einzugehen.

## Wie sorgen Sie dafür, dass die «IBA Rheinliebe» auch nach der IBA Basel 2020 anhalten wird?

**Linder-Guarnaccia:** Wir streben eine nachhaltige, effiziente Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden und Verwaltungen an. Die IBA Basel versteht sich als Lernlabor für Politik und Verwaltung. Dadurch – so sind wir überzeugt – kann sich die «IBA Rheinliebe» weiterentwickeln. Bis 2020 wollen wir entsprechend für alle IBA-Projekte Empfehlungen zur weiteren Handhabung und zur Stärkung der Region formulieren.

Interview: Fabrice Müller

## Ein Lernlabor und ein Instrument zur Stadt- und Regionalentwicklung

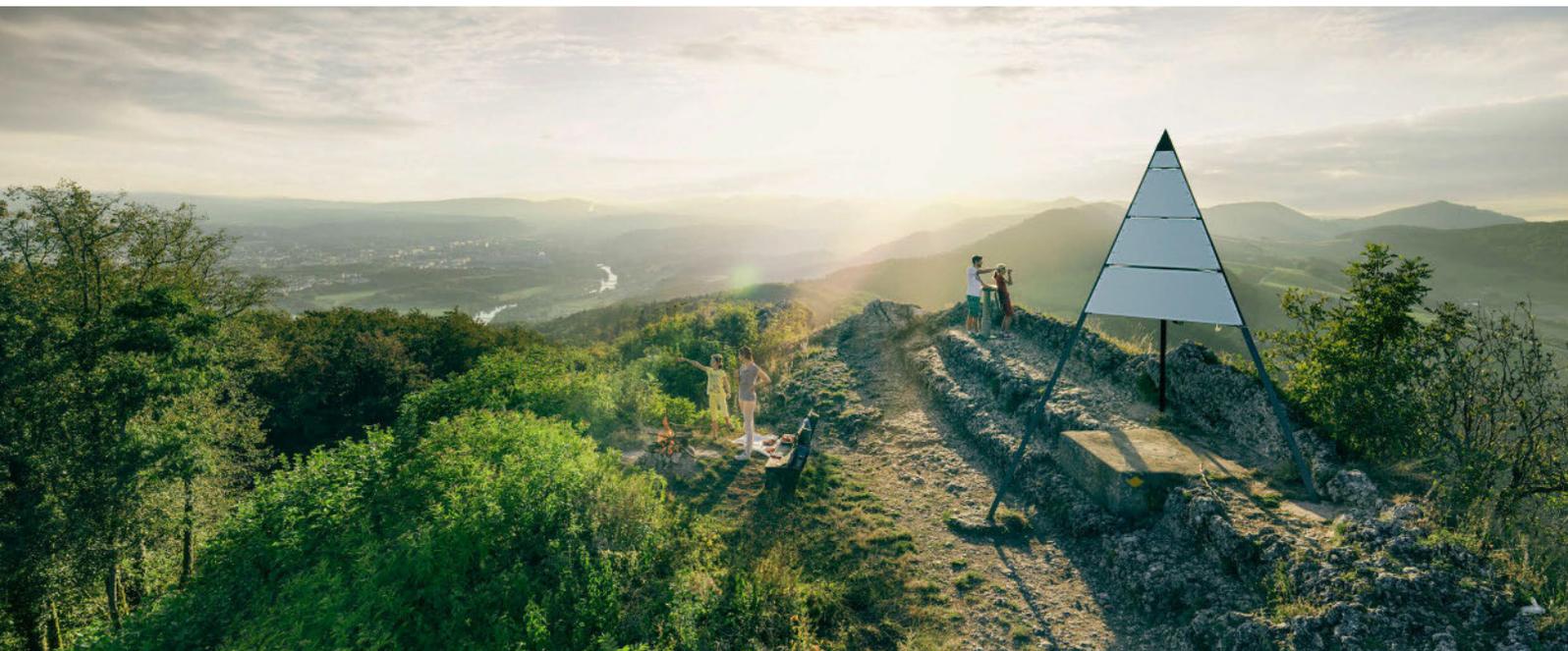
Internationale Bauausstellungen haben sich im Zeitraum eines Jahrhunderts als Instrument deutscher Planungs- und Baukultur international einen beachtlichen Ruf erworben. Im Laufe der Zeit lösten sie sich dabei immer mehr von der ursprünglich stark bautechnischen Orientierung. Heute stehen neben ästhetischen und technologischen auch soziale, wirtschaftliche und ökologische Aspekte sowie die Qualität von Prozessen und von Partizipation im Vordergrund. Der Alltag in der trinationalen Stadtregion bestimmt die Themen und das Vorgehen der IBA Basel 2020. Getreu ihrem Motto «Au-delà des frontières, ensemble – Gemeinsam über Grenzen wachsen» will die IBA Basel 2020 die gemeinsame Verantwortung für die Agglomeration in Projekten, Gebäuden, Infrastrukturen und Landschaftsräumen konkretisieren und Anstösse für eine grenzüberschreitende Kooperationskultur liefern. *FM* [www.iba-basel.net](http://www.iba-basel.net)



Aufwertung des Flussufers: Visualisierung des Projekts «Rheinliebe» bei Basel. Bild: zvg

# Zwei Kantone, 28 Gemeinden, ein gemeinsamer Park

Wie gut ist der Jurapark Aargau mit seinen 28 Parkgemeinden in der Bevölkerung verankert? Gut, lautet das Resultat einer im Frühling durchgeführten Umfrage. Aber: Die Präsenz muss verstärkt werden.



Der Fricktaler Höhenweg hat eine Länge von 60 Kilometern und zieht sich von Rheinfelden (AG) über die Hochebenen des Tafeljuras bis ins Mettauertal nahe der Grenze zu Deutschland. Im Bild der Aussichtsberg Gisliflue.

Bild: Michel Jaussi

Der Chriesiwäg in Gipf-Oberfrick führt durch die wunderschöne, kirschbaumreiche Landschaft des Fricktals. Entlang des Weges finden die Besucher mehrere Infotafeln zum Kirschenanbau. Der Themenweg ist Teil des Angebots des Juraparks Aargau, der 2012 ins Leben gerufen wurde und 241 Quadratkilometer sowie 28 Parkgemeinden mit rund 40 000 Einwohnern in den Kantonen Aargau und Solothurn umfasst. Mit verschiedenen Themenwegen, Führungen, Workshops wie auch mit dem jährlichen Jurapark-Markt fördert der regionale Naturpark im Aargauer Jura den sanften Tourismus. Ein weiterer Höhepunkt ist zum Beispiel der über 60 Kilometer lange Fricktaler Höhenweg, der sich von der Altstadt von Rheinfelden über die Hochebenen des Tafeljuras und den wilden Tiersteinberg bis ins Mettauertal zieht.

## Standortbestimmung und Orientierung

Doch wie gut ist der Jurapark Aargau, der sich in der zweiten Hälfte der ersten

Betriebsphase befindet, in der Bevölkerung verankert? Um der Juraparkbevölkerung und auswärtigen Parkbesuchern den Puls zu fühlen, führte der Jurapark von Mitte März bis Mitte Mai eine Umfrage durch. 828 Personen nahmen daran teil. 86 Prozent von ihnen erachten den Erhalt und die Förderung von Lebensräumen als «sehr sinnvoll», gefolgt von der nachhaltigen Siedlungsentwicklung (74 Prozent), der Umweltbildung (70 Prozent), der Vermarktung von Regionalprodukten (66 Prozent) sowie der Förderung naturnaher Tourismusangebote (65 Prozent). Das besondere Segment «Landschaftsmedizin» und das Themenfeld «Energieeffizienz», wofür bereits andere Beratungs- und Förderungsangebote existieren, wurden eher zurückhaltend beurteilt. Wie Markus Schmid, stellvertretender Geschäftsführer des Juraparks Aargau, informiert, diene die Umfrage als Standortbestimmung – unter anderem auch im Hinblick auf die bevorstehende Evaluation der

Pärke-Charta – und als Orientierung für die weitere Stossrichtung des Parks.

## Sichtbarkeit erhöhen

Die Umfrage sei insgesamt sehr positiv ausgefallen. Für kritische Voten sorgten vor allem die Sichtbarkeit des Parks und die Bekanntheit der Angebote. «Diese Hinweise haben uns darin bestätigt, dass wir noch stärker präsent sein müssen», sagt Schmid. Im Rahmen der nächsten Fünfjahresplanung wolle man daher bei allen Tätigkeiten ein besonderes Augenmerk auf die Sichtbarkeit des Parks legen. Dazu gehören laut Schmid auch der Ausbau der Onlinepräsenz und die Teilnahme an Veranstaltungen.

Fabrice Müller

## Infos:

[www.jurapark-aargau.ch](http://www.jurapark-aargau.ch)

In Arosa findet Napa, der einstige Zirkusbär aus Serbien, erstmals natürlichen Lebensraum vor.

Bild: Arosa Bärenland

# Bären sollen in Arosa mehr Sommergäste anziehen

Arosa bietet misshandelten Bären ein neues Zuhause. Das Anfang August eröffnete Bärenland soll mithelfen, den Sommertourismus anzukurbeln. Ein Leuchtturmprojekt für die Gemeinde in den Bündner Bergen.

Napa hat in seinem Leben kaum Wälder und Wiesen gesehen. Der einstige Zirkusbär aus Serbien musste meist in winzigen Käfigen ausharren, in denen er sich kaum bewegen konnte. Seit Anfang Juli lebt er in Arosa (GR). Nach vier Wochen im Eingewöhnungsgehege erkun-

det er nun die gebirgige Landschaft bei der Mittelstation der Weisshornbahn. «Es war ein emotionaler Moment», sagt Pascal Jenny, als er an die Ankunft des zwölfjährigen Braunbären zurückdenkt. Der Tourismusdirektor hat das Bärenland Arosa initiiert. Acht Jahre Planung,

ein Auf und Ab mit verschiedenen Konzepten sowie viel Überzeugungsarbeit liegen hinter ihm (siehe Kasten). Anfang Monat konnte er die drei Hektaren grosse Anlage im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard feierlich eröffnen.



Das grosszügige Gehege bei der Mittelstation der Weisshornbahn in Arosa soll bis zu fünf Bären Platz bieten. Zu sehen sind sie von der Aussichtsplattform aus. Bild: Arosa Bärenland

Ziel sei es, sich in der Sommersaison neu zu positionieren, sagt Jenny. Arosa liege höher als andere Bündner Tourismusorte. Im Sommer gebe es ab und zu Schnee, was abschreckend wirken könne. Die Gemeinde verzeichnet jährlich rund 350 000 Hotelübernachtungen, wovon lediglich 100 000 auf den Sommer entfallen. Ähnlich sieht die Auslastung der Ferienwohnungen aus: Von rund 130 000 Parahotellerieübernachtungen werden gerade einmal 30 000 in den Sommermonaten registriert. «Wir brauchen neue Leuchttürme», ist Jenny daher überzeugt. Das Bärenland soll Wissensvermittlung und Unterhaltung verbinden. Neben Lehrpfaden und einer Aussichtsplattform sind ein Spielplatz und eine Minigolfanlage realisiert worden.

#### Ein Glücksfall für die Bergbahnen

«Bislang verdienen wir unser Geld vor allem im Winter», stellt Gemeindepräsident Lorenzo Schmid fest. Das Bärenland sei ein wichtiger Mosaikstein im touristischen Angebot. Er hofft, dass die Gästezahlen bereits im März zunehmen werden, wenn man noch Skifahren kann und der Bär aus dem Winterschlaf erwacht. Davon sollen unter anderem die Bergbahnen profitieren, die in den letzten Jahren rote Zahlen geschrieben haben. Für sie sei die neue Attraktion ein Glücksfall, sagt Schmid, der dem Verwaltungsrat vorsteht. Der jetzige Standort sei geradezu ideal. «Schon von der Kabine aus kann man die Anlage überblicken.» Hanspeter Gadiant, Präsident des lokalen Handels- und Gewerbevereins, spricht von einem «erfreulichen und nachhaltigen Projekt». Es schaffe Arbeitsplätze und helfe damit gegen die Abwanderung. «Ich verspreche mir viel davon.»

#### Hitzetourismus als Chance

Co-Projektleiter Stephan Oetiker rechnet mit zusätzlichen Besuchern im hohen fünfstelligen Bereich. Vieles werde jedoch von weiteren Innovationen und Entwicklungen abhängen, gibt er zu bedenken. «Im Rennen um die Zukunft des Bergtourismus sind wir gut aus den Startblöcken gekommen – aber es liegen noch viele Meter vor uns.»

Man müsse sich mit Trends rechtzeitig auseinandersetzen, so Oetiker. Das Skifahren werde als Breitensport unter Druck kommen und noch im Laufe unserer Generation ganz verschwinden. «Will eine Bergdestination auch in Zukunft vom Tourismus leben können, ist darum eine Verschiebung der Wertschöpfung vom Winter in den Sommer unumgänglich.» Zurzeit seien die Städte zwar noch wichtige Tourismusmagnete. Mit den steigenden Temperaturen würden sie aber an Attraktivität einbüßen. «Die Menschen werden zukünftig vermehrt vor der Hitze in den Norden Europas oder in die Berge flüchten», sagt Oetiker. Mit diesen Hitzetouristen würden urbane Bedürfnisse die Berge erreichen.

#### Natürlicher Lebensraum

«Arosa eignet sich für Bären gut», sagt Carsten Hertwig von der Stiftung VIER PFOTEN. «Die Tiere könnten in dieser Gegend natürlicherweise vorkommen.» Für die Gemeinde gesprochen habe zudem, dass bereits eine touristische Infrastruktur bestanden habe. «Wir mussten nicht in eine unverbauete Landschaft eingreifen.» Der Bärenexperte hat Napa auf der 1400 Kilometer langen Reise von Palic in Serbien ins Bärenschutzzentrum begleitet. «Er hat die Fahrt gut überstanden, ist neugierig und erkundet sein neues Zuhause mit Freude.» Bereits im

kommenden Frühjahr soll der Braunbär, der auch Eisbärgene und deswegen ein auffallend helles Fell hat, Gesellschaft erhalten. Bis zu vier weitere Artgenossen können in den grosszügigen Gehegen gehalten werden. Entscheidend ist, dass sie zusammenpassen. «Ideal wäre eine bestehende, stabile Gruppe», sagt Hertwig. Er hat bereits einige Tiere im Visier. Letztlich gäben für eine Platzierung allerdings häufig administrative Faktoren den Ausschlag.

#### Der Tierschutz geht vor

Tierschutz und Tourismus zu verbinden, sei eine Gratwanderung, räumt Pascal Jenny ein. Es brauche Kompromisse. Angesichts der Grösse und der Ausgestaltung der Bärenanlage ist beispielsweise nicht garantiert, dass die Besucher die Tiere zu Gesicht bekommen. Es werden zudem keine Bären gezüchtet. Aufgenommen werden ausschliesslich Tiere, die aus misslichen Verhältnissen stammen. Arosa werde wegen der intakten Landschaft geschätzt, sagt Gemeindepräsident Schmid. Es gelte, dieser bewusst Sorge zu tragen.

Eveline Rutz

#### Infos und Kontakte zur Stiftung:

[www.arosabaerenland.ch](http://www.arosabaerenland.ch)

### Heimatlose Jungbären gaben Anstoss

Auslöser für das Bärenland Arosa waren eigentlich zwei Berner Jungbären. Als Berna und Ursina 2010 eine neue Bleibe suchten, bot Tourismusdirektor Pascal Jenny spontan seine Hilfe an. Im gleichen Jahr wurde der Tourismusorganisation ein Legat für den Bau einer Bärenanlage in Aussicht gestellt. Für den Nachwuchs aus dem Bärenpark Bern war das Zeitfenster allerdings zu knapp. Ein erstes Projekt scheiterte 2011 an der Arosener Bürgergemeinde. Diese sprach sich insbesondere gegen den damals vorgesehenen Standort ausserhalb des intensiv touristisch genutzten Gebiets aus. 2012 kam die Stiftung VIER PFOTEN auf Arosa zu. Gemeinsam haben sie die jetzige Anlage entwickelt. Die Investitionen von rund 6 Millionen Franken sind zu einem Grossteil über Stiftungs- und Spendengelder finanziert worden. Der Kanton steuerte 1,2 Millionen Franken bei.



# Ein idyllisches Tal setzt auf Natur, Kultur und Wirtschaft

Als erster Park der Schweiz erhielt der Naturpark Thal für seine aussergewöhnlichen natürlichen und kulturellen Werte 2010 das Label «regionaler Naturpark von nationaler Bedeutung». Davon profitiert auch das lokale Gewerbe.

Sanfte Jurahügel, schroffe Klusen, blumenreiche Weiden und tiefe Schluchten: Der Naturpark Thal im Solothurner Jura bietet Erholung für jeden Geschmack.

Mit einer Fläche von 139 Quadratkilometern umfasst er den ganzen Bezirk Thal mit den Gemeinden Gänsbrunnen, Welschenrohr, Herbetswil, Aedermannsdorf,

Matzendorf, Laupersdorf, Balsthal, Mümliswil-Ramiswil und Holderbank. Als erster Park der Schweiz erhielt er für seine aussergewöhnlichen natürlichen

ren, mit dem öV anstatt mit dem Privatfahrzeug in den Naturpark zu reisen.

### Zertifizierte Produkte, mehr Umsatz

Zu den Perlen im Naturpark gehören auch die – notabene schweizweit ersten – zertifizierten Naturparkprodukte. Die kulinarischen Köstlichkeiten, wie etwa Urdinkel-Teigwaren, Thaler Wurst, feinstes Thaler Rapsöl und über 15 schonend erzeugte Mehle aus Thaler Getreide, sind in verschiedenen Dorfläden im Naturpark, bei der «so natürlich» GmbH, aber auch in diversen Coop-Filialen erhältlich. Neu ist auch die VEBO-Gärtnerei mit ihrem gesamten Sortiment dabei. Aktuell sind 390 Produkte von acht Produzenten zertifiziert, Verhandlungen mit weiteren potenziellen Labelproduzenten laufen.

Die Käserei Reckenkien wurde 1909 gegründet und stellt den zertifizierten Naturparkkäse her, zum Beispiel den würzig-feinen Hoselupf oder das Passwang-Mutschli. Das Reckenkien ist ein Weiler oberhalb der Gemeinde Mümliswil. Zwölf Bauernbetriebe liefern ihre Milch an die Käserei ab. Die Milch stammt zu 100 Prozent von Produzenten, die weniger als fünf Kilometer von der Abgabestelle (Käserei) entfernt liegen. Damit werden lange Transportwege vermieden und die Umwelt geschont. Die Käsermeister Hans-Jörg Stoll und Josef Fluri verarbeiten die silofreie Milch zu Joghurt und feinen Käsespezialitäten. Josef Fluri kann aus erster Hand von der Wirkung einer Partnerschaft mit dem Naturpark Thal berichten. «Das Naturparklabel und die Vermarktung als Naturparkproduzent bringen umsatzmässig sehr wohl etwas.» Der Naturpark Thal hat 2017 den Thaler Produzenten mit den Labelprodukten rund 900 000 Franken Umsatz beschert. Und auch im Bereich Marketing unterstützt er seine Labelproduzenten. Er vernetzt seine Partner mit dem Gewerbe, dem Gastgewerbe sowie den agrotouristischen Anbietern in der Region, mit dem Ziel, Vermarktung und Verkauf der Produkte zu fördern. Mit über 200 Jahren Kamm-, Keramik- und Uhrenindustrie weist der Naturpark zudem eine einzigartige Industriegeschichte auf, die verschiedene Museen auf lebendige Art zeigen.

*Jasmine Hartmann, Naturpark Thal*

### Infos:

[www.naturparkthal.ch](http://www.naturparkthal.ch)



*Mensch, Natur, Landschaft und Wirtschaft sollen im Naturpark Thal im Gleichgewicht stehen.*

*Bild: Yves Matiegka*

und kulturellen Werte im Jahr 2010 das Label «regionaler Naturpark von nationaler Bedeutung». In der wunderschönen Umgebung gibt es jede Menge zu entdecken. Im Naturpark Thal wird eine nachhaltige Entwicklung der Region ermöglicht. Dabei steht das Gleichgewicht von Mensch, Natur, Landschaft und Wirtschaft im Vordergrund. Der Naturpark befasst sich daher mit verschiedensten Themen, beispielsweise in den Bereichen Natur und Landschaft, Gesellschaft oder Mobilität.

### Wertschöpfung für die Berggasthöfe

Mit dem «NaturparkBus» fahren Gäste jeden Sonn- und Feiertag vom 1. Mai bis

und mit 1. November auf die zweite Jurakette hinauf. So ist der Aufstieg bereits geschafft, und die Wanderung kann beginnen. Ab der Saison 2018 ist der NaturparkBus in die Tarifverbände A-Welle und Libero integriert und fährt direkt verschiedene Berggasthöfe an. Mit der Integration in die beiden Tarifverbände wird bewusst auf Einnahmen aus den Ticketverkäufen verzichtet. Im Gegenzug soll durch die höhere Anzahl an Fahrgästen die Wertschöpfung in der Region und insbesondere in den Gastronomiebetrieben auf der zweiten Jurakette gesteigert werden. Zudem möchten die Promotoren des NaturparkBusses mit den attraktiven Tarifen mehr Personen dazu motivie-

# Grossfusionen, Netzwerke und Temporärerarbeit sind im Trend

Planen, investieren, organisieren: Etliche Gemeinden stossen an Grenzen, es fehlt an Geld, Zeit und Personal. Die «Schweizer Gemeinde» berichtet über gewählte Lösungen, vom Netzwerk bis zum Befreiungsschlag per Megafusion.

In der Schweiz sinkt die Zahl der Gemeinden weiterhin. Der Trend zu weniger, aber grösseren Gemeinden setzte sich auch im letzten Jahr fort. So ging die Zahl der Gemeinden um 33 zurück, nachdem es im Vorjahr bereits 39 weniger waren. Am 1. Januar 2018 wurden gemäss dem vom Bundesamt für Statistik veröffentlichten amtlichen Gemeindeverzeichnis noch 2222 Gemeinden gezählt.

## Freiburg könnte drittgrösste Westschweizer Stadt werden

Unter den vielen noch geplanten Zusammenschlüssen stechen einige Sonderfälle hervor, wie die erste Fusion über Kantonsgrenzen hinweg, zwischen Murten (FR) und Clavaleyres (BE); die 50 Einwohnerinnen und Einwohner zählende Berner Minigemeinde will auf das Jahr 2021 hin zum Kanton Freiburg wechseln. Vom Sonderfall zum Trend scheinen indes vor allem Gross-, um nicht zu sagen Megafusionen zu werden. So sind in den Kantonen Bern, Aargau und Freiburg Zusammenschlüsse von bis zu elf Gemeinden in Abklärung, in der Waadt und im Wallis sind Zusammenschlüsse von zahlreichen Gemeinden bereits Realität. Die Stadt Freiburg mit ihren rund 74 000 Einwohnerinnen und Einwohnern beispielsweise würde zur drittgrössten Westschweizer Stadt hinter Genf und Lausanne avancieren, wenn die Grossfusion dereinst Tatsache würde.

## Bilanz in Glarus und in Bellinzona

Die «Schweizer Gemeinde» fragt in dieser Ausgabe darum nach, was aus den bisherigen Grossfusionen geworden ist. Den Anfang machten die Glarner mit der schweizweit bisher radikalsten Gebietsreform: Im Jahr 2006 beschlossen sie, ihre 25 Gemeinden auf drei zusammenzuschmelzen. Wie die Bilanz des «neuen» Glarus ausfällt, lesen Sie auf den Seiten 44 bis 47.

«Historische» Verschiebungen gab es auch im Tessin, wo vor gut einem Jahr das neue Gross-Bellinzona entstanden ist (vgl. Artikel auf Italienisch auf den Seiten 10 bis 11). Die Fusion der Tessiner

Kantonshauptstadt Bellinzona mit zwölf Nachbargemeinden gehört zu den grössten Fusionsprojekten in der Schweizer Geschichte. Bei der Konsultativabstimmung im Oktober 2015 hatten sich vier Gemeinden, die eigentlich Teil dieses Projekts sein sollten, dagegen ausgesprochen (Lumino, Arbedo-Castione, Cadenazzo, Sant'Antonino). Alle anderen Gemeinden (Giubiasco, Sementina, Monte Carasso, Gudo, Pianezzo, Sant'Antonio, Camorino, Claro, Gorduno, Moleno, Gnosca, Preonzo) sind nun Quartiere des neuen Bellinzona, einer Stadt mit 42 000 Einwohnern.

Erstmals gewählt wurde im neuen Gross-Bellinzona am 2. April 2017. Wenig überraschend hat sich die FDP als stärkste Partei behauptet, denn die Liberalen dominierten in den Agglomerationsgemeinden. Danach folgen die Sozialdemokraten und Grünen vor der CVP und der Lega. Damit unterscheidet sich Bellinzona deutlich von Lugano, wo die Lega die politisch stärkste Kraft ist. Obwohl die SP nur zweitstärkste Partei ist, wurde mit dem populären und bisherigen Stadtpräsidenten Mario Branda ein Sozialdemokrat auch zum ersten Stadtpräsidenten von Gross-Bellinzona gewählt.

## Viel Arbeit, viel Kritik

Im ersten Jahr nach der Fusion dominierte die Diskussion um die Bezüge der Exekutivmitglieder die öffentliche Debatte. Ein Referendum von der Rechten und äusseren Linken war erfolgreich. In der Folge mussten Stadtpräsident und Stadträte (es gibt keine Frauen in der siebenköpfigen Exekutive) ihre vorgesehenen Bezüge abspecken. Kritik vonseiten der Bevölkerung hagelte es im Winter 17/18, als nach heftigen Schneefällen die Strassen und Trottoirs über Tage nicht von Schnee und Eis befreit wurden. Die Exekutive entschuldigte sich öffentlich.

13 Gemeindeverwaltungen mussten zusammengelegt und einheitliche Reglemente für die Stadtangestellten ausgearbeitet werden. Das war viel Arbeit, welche die Bevölkerung kaum zur Kenntnis genommen hat, wie Sindaco Branda

sagte. Neben der Lösung etlicher kleiner Probleme arbeitet Bellinzona insbesondere an grossen Projekten, die zusammen ein Investitionsvolumen von 100 Millionen Franken erreichen, das nur

## Die institutionellen Gliederungen, Stand: 1.1.2018

Kantone, Bezirke, Gemeinden der Schweiz  
**Les niveaux institutionnels, état: 1.1.2018**  
 Cantons, districts, communes de Suisse  
**Le ripartizioni istituzionali, stato: 1.1.2018**  
 Cantoni, Distretti, Comuni della Svizzera  
**Administrative divisions, last update: 1.1.2018**  
 Swiss cantons, districts, communes

Gemeinden / communes / Comuni / communes	2 222
Bezirke / districts / Distretti / districts	143
Kantone / cantons / Cantoni / cantons	26

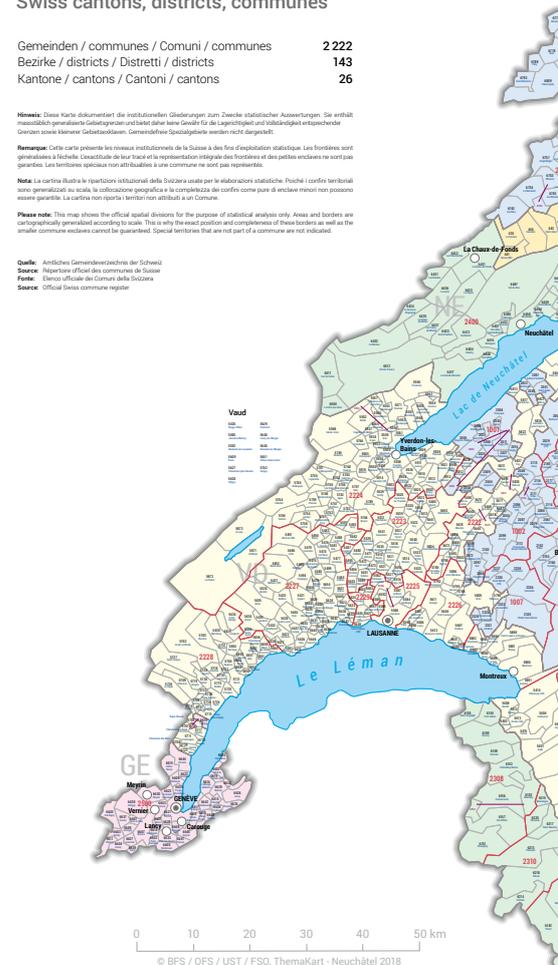
Hinweis: Diese Karte dokumentiert die institutionellen Gliederungen zum Zwecke statistischer Auswertungen. Sie enthält keine rechtlich verbindlichen Angaben über die Grenzen der Gemeinden und Kantone. Die Grenzen sind nicht verbindlich. Grenzen sowie kleinere Gebietsänderungen, Gemeindefusionen/Specialgebiete werden nicht dargestellt.

Remarque: Cette carte présente les niveaux institutionnels de la Suisse à des fins d'exploitation statistique. Les frontières sont généralisées à l'échelle. Les limites de nos lieux et la représentation intégrale des frontières et des petites entités ne sont pas garanties. Les territoires spéciaux non attribuables à une commune ne sont pas représentés.

Note: La cartina illustra le ripartizioni istituzionali della Svizzera usate per le elaborazioni statistiche. Poiché i confini territoriali sono generalizzati su scala, la collocazione geografica in completezza dei confini come pure di entità minori non possono essere garantite. La cartina non riporta i territori non attribuiti a un Comune.

Please note: This map shows the official spatial divisions for the purpose of statistical analysis only. Areas and borders are cartographically generalised according to scale. This is why the exact position and completeness of these borders as well as the smaller commune entities cannot be guaranteed. Special territories that are not part of a commune are not indicated.

Quelle: Amtliches Gemeindeverzeichnis der Schweiz  
 Source: Répertoire officiel des communes de Suisse  
 Fonte: Elenco ufficiale dei Comuni della Svizzera  
 Source: Official Swiss commune register





# Die Megafusion spaltet die Glarner auch heute noch

Die 25 Glarner Gemeinden sind auf drei zusammengeschmolzen. Es ist die grösste bisher umgesetzte Fusion der Schweiz. Die Befürworter loben die Professionalisierung der Behörden, die Kritiker bemängeln, die Fusion habe zu viel gekostet, und nun fehle das Geld. Ein Augenschein.



Die Glarnerinnen und Glarner stimmen immer noch an der Landsgemeinde über kantonale Vorlagen ab. Vor zwölf Jahren hatten sie beschlossen, die 25 Gemeinden radikal auf drei zu reduzieren.

Bild: Susanna Fricke-Michel

«Ja, was jetzt?» «Ehrli, würggli, ächt?» Fusion, ja sicher, aber mit sieben oder zehn Gemeinden oder doch nur noch mit deren drei? Warm war es an diesem 7. Mai 2006, gar hitzig. Nach so vielen Wortwechseln, Arme hoch mit dem Ausweis und wieder runter, und Anträge gegen Anträge abstimmen lassen, herrschte gegen Mittag an der Landsgemeinde Verwirrung. Doch dann breitete sich die Meldung des Abstimmungsergebnisses wie ein Lauffeuer über die Kantonsgrenze hinweg aus: Die Glarnerinnen und Glarner hatten aus 25 Gemeinden drei gemacht.

In diese Fusion miteingebunden waren die bisherigen 18 Schul- und die 16 Fürsorgegemeinden sowie die neun Tagwen, die sich mit Bürgergemeinden vergleichen lassen. Gleichzeitig wurde das

Sozial- und Vormundschaftswesen, eine der grössten Aufgaben der Gemeinden, kantonalisiert.

## Lauwarm erwischt

Der Land- und Regierungsrat mit seinem Mitarbeiterstab wurde nicht ganz kalt erwischt vom Resultat. Bereits seit 2003 hatte sich die Regierung mit einer umfassenden Fusion der Gemeinden befasst. Von Beginn an war Urs Kundert als Leiter der Fachstelle Gemeindefragen des Departementes für Volkswirtschaft und Inneres mit dabei. Zuerst unterstand er Regierungsrätin Marianne Dürst. 2014 übernahm Marianne Lienhard das Departement und wurde seine Chefin. Sie sagt heute: «Kaum jemand weiss so viel über unsere Fusion wie Urs Kundert.»

Dieser erklärt: «Die Gemeinden hatten zunehmend Mühe, Personen zu finden, die in einer Kommission oder im Gemeinderat mitarbeiten wollten.» Und wenn zu viele Ämter nicht von der Gemeinde besetzt werden könnten, müsse der Kanton einspringen. Das trifft auch auf die Finanzen zu: «Der Kanton wurde immer öfter von finanziell angeschlagenen Gemeinden angefragt, ob er die Finanzierung einer dringend notwendigen Reparatur übernehmen könne, weil die Gemeindekasse mehr als leer, aber die beschädigte Maschine mehr als notwendig war, um beispielsweise weitere Schäden am Bannwald zu verhindern», sagt Kundert. Wer in so schwierigen finanziellen Engpässen stecke, könne von Investitionen nicht einmal träumen. Vor allem aus diesen zwei Gründen habe

sich eine Fusion aufgedrängt, sagt Kundert. Dass es nicht wie von der Regierung beantragt zehn Gemeinden wurden, kam unerwartet. Doch die Regierung liess sich nicht erschüttern, sondern liess sich weiter durch Jean-Claude Kleiner von der OBT St. Gallen beraten und begleiten; Kleiner stand von Beginn an als Fachperson Pate. Rudolf Galliker sorgte als Fachmann für die Kommunikation.

## «Drei starke Gemeinden»

Denn: «Es gab schweizweit kein vergleichbares Modell. Wir konnten uns an keinen Vorbildern orientieren», sind sich Marianne Lienhard und Urs Kundert einig. Die Regierung habe nach dem Entscheid der Landsgemeinde umgehend die strategische Leitung der Gemeindestrukturreform übernommen, die 2011 in Kraft treten sollte. Alles unter dem Leitspruch: «GL 2011: drei starke Gemeinden – ein wettbewerbsfähiger Kanton.» Es wurden zwei parallel arbeitende Projektgruppen gebildet. Die Gruppe Kanton war für die Kantonalisierung des Sozial- und Vormundchaftswesens sowie für die Erarbeitung von Rahmenbedingungen für die neuen Gemeinden, die Koordination der Umsetzungsarbeiten und das Controlling zuständig. Die Projektgruppen Glarus Süd, Glarus und Glarus Nord waren für die konkrete Ausgestaltung ihrer Gemeinden verantwortlich.

## «Ausserordentliche» gibt Schwung

Im Juni 2007 wurden Unterschriften gesammelt für eine erneute Abstimmung über die Fusion. Doch die ausserordentliche Landsgemeinde am 25. November 2007 bestätigte mit einer Mehrheit von zwei Dritteln den angepeilten Zusammenschluss zu drei Gemeinden und gab vor, dass die Fusion bis Ende 2010 mit den neuen Strukturen umzusetzen sei. Beschwingt durch diesen Volksentscheid, wurde zielstrebig weiter gearbeitet. Der Zeit- und Massnahmenplan enthielt zwölf Rubriken respektive elf «Hauptbaustellen» sowie die Erfassung der Meilensteine, welche die Fortschritte und Erfolge der Arbeiten aufwiesen. Neben dem Finanz-, Schul- und Forstwesen, der Informatik und der Stellenbörse galt es auch andere relevante Betriebe und Einrichtungen wie die Energieversorgung, die Alters- und Pflegeheime und die Feuerwehr neu zu organisieren und sinnvoll in die neue Gemeindestruktur einzubinden.

Nationale Vorgaben machten die Aufgabe nicht gerade leichter, etwa bei der Harmonisierung der Schulen und dem Projekt «Sonderpädagogische Angebote.»

## 18 Millionen Franken für die Strukturreform der Gemeinden

2010 war ein Jahr des Überganges. Auf den 1. Januar wurden die neuen Behörden angestellt. Um einen möglichst reibungslosen Übergang zu schaffen, waren die bisherigen Mitglieder der Behörden bis Ende Juni ebenfalls im Amt. Dieser vorübergehende personelle Mehraufwand schlug denn auch bei den Gesamtkosten der Fusion gewaltig zu Buche, wie Urs Kundert unumwunden eingesteht. Er rechnet, dass das Vorprojekt bis zur Landsgemeinde 2006 etwa eine viertel Million Franken kostete. Wann immer möglich und sinnvoll, wurde die Fusion durch Angestellte des Kantons umgesetzt. Gemäss Marianne Lienhard verblieben unter den neuen Strukturen deutlich weniger Behördenmitglieder im Amt: Nach der Fusion wurden schlicht weniger Mitglieder benötigt, von den Kommissionen bis hin zu den Gemeinderäten.

Die Landsgemeinde hatte für die Umsetzung der Gemeindestrukturreform einen Kredit von maximal 18 Millionen Franken gesprochen. Der Ausgleich der unterschiedlichen Vermögensverhältnisse, der dazu diente, dass keine Gemeinde die Schulden einer anderen Gemeinde übernehmen musste, kostete rund zwölf Millionen. Für externe Ressourcen wie juristische und politische Beratungen wurden rund 1,5 Millionen aufgewendet. Dazu gehörten die Ausgaben für die Kommunikation. «Die Bevölkerung, die Behördenmitglieder, aber auch die Mitarbeitenden der Verwaltungen laufend zu informieren, war sehr wichtig und wertvoll», sind sich Lienhard und Kundert einig. Aber: «Die genauen Kosten der Gemeinden kennen wir nicht. Sie dürften sich insgesamt auf zwei bis drei Millionen belaufen.»

Der Prozess der Strukturreform ist heute fast abgeschlossen. Die Stimmberechtigten haben die selben Möglichkeiten wie bisher, sich am Geschehen ihrer Gemeinde zu beteiligen. Je nach Wohnort müssen sie zu den Versammlungen allerdings weiter anreisen als früher, und die Gemeindeverwaltung ist nicht unbedingt an ihrem Wohnort untergebracht.

## Von «professioneller geworden» bis «man hat uns angelogen»

Eine spontane Umfrage an der diesjährigen Landsgemeinde zeigt, dass die Fusion nach wie vor Freund und Feind hat. Eine Lehrerin, die wie alle anderen lieber nicht namentlich genannt werden möchte, sagt: «Heute wird viel professioneller gearbeitet, alles ist einheitlicher geregelt. Das ist gut, auch wenn ich nun teilweise länger warten muss, bis etwas

entschieden wird, und ich nicht mehr schnell über den Gartenhag hinweg die Einwilligung der Präsidentin der Schulkommission erhalte. Die Gemeindeversammlung ist anonymer. Das ermöglicht ein freieres Abstimmen als früher, als jeder genau wusste, wie der andere abgestimmt hat.»

Ein jüngerer Mann, der gerade aus dem Ring kommt (dort darf sich nur aufhalten, wer im Kanton Glarus stimmberechtigt oder wie der Bundesrat ein Gast der Regierung ist), sagt kurz und knapp: «Ich bin mit nur drei Gemeinden im Kanton aufgewachsen. Dieser politische Prozess ist zwar noch nicht ganz beendet, aber für mich normal.»

Das sieht ein Glarner, der an der Landsgemeinde Käse verkauft, völlig anders: «Wir wurden nur angelogen. Die Fusion ist ein Witz. Jetzt fehlt das Geld für dringende Investitionen. Die Personen, die auf der Gemeindeverwaltung arbeiten, kennen den Kanton nicht mehr, haben keinen Bezug zu unserer Heimat.»

Ein Besucher der Landsgemeinde outet sich als Heimwehglarner: «Auch wenn ich nicht mehr hier lebe, bin ich sehr stolz auf meinen Heimatkanton. Er ist dank der Fusion fortschrittlich, alles andere als hinterwäldnerisch! Nur dass ich nun Glarus-Süd als Bürgerort habe, sticht mir etwas ins Herz.»

Susanna Fricke-Michel



Die drei Glarner Gemeinden.

Bild: zvg.

# «Die Gemeinden haben seit der Fusion mehr Spielraum»

Die «Scheinautonomie» der Gemeinden hat einem echten Gestaltungsspielraum Platz gemacht: Das ist die positive Seite der Glarner Fusion. Die Schattenseite: Die Bürgerinnen und Bürger entfremden sich vom Staat.

### **Frau Lienhard, was ging Ihnen als Erstes durch den Kopf, als vor zwölf Jahren an der Landsgemeinde die Fusion von 25 Ortsgemeinden zu drei Gemeinden beschlossen wurde?**

**Marianne Lienhard:** Es herrschte eine Aufbruchstimmung. Ich war damals Landrätin und habe mich für das Zehnermodell stark gemacht. Als dann klar war, dass die Änderung noch viel einschneidender ausfällt, war das ein grosser Ruck. Es war eine riesige Chance, aus alten Strukturen ausbrechen zu können. Es gab kein Tabu mehr, über alles, das den Kanton, die Heimat, betraf, konnte und musste geredet werden. Dank dem Dreiermodell waren alle Gemeinden direkt betroffen.

### **Worüber wurde als Erstes geredet?**

**Lienhard:** Über die Aufgaben. Wir haben alle Aufgaben der Gemeinden und des Kantons analysiert, hinterfragt und danach so verteilt, dass diese Aufgaben so sinnvoll wie möglich gelöst werden können. Dabei stellte sich oft die Frage, ob der, der bezahlt, auch befehlen kann und soll.

### **Warum war das so wichtig?**

**Lienhard:** Mit einer Fusion wird der Aufgabenkatalog des Kantons und der Gemeinden nicht kleiner. Die Aufgaben müssen erledigt werden. Wir haben im Rahmen der Neustrukturierung alle Aufgaben der öffentlichen Hand analysiert und danach bestimmt, wer für was zuständig ist. Sinn einer Fusion ist es, Synergien zu schaffen und nutzen.

### **Hat die Fusion mehr gekostet oder hat man bereits Geld gespart?**

**Lienhard:** Da wir für die Jahre 2009 und 2010 eine Steuersenkung beschlossen hatten, hatten wir weniger Einnahmen. Der Kanton hat von einigen Gemeinden die Schulden übernommen, damit das nicht die Gemeinden übernehmen mussten, mit denen sie fusionierten. Das kostete zwölf Millionen Franken. Hinzu kam, dass im Übergangsjahr während sechs Monaten mehrere Ämter in den

Gemeinden doppelt geführt wurden. Alles in allem, mit den Kommunikationsmitteln, die ebenfalls sehr wichtig waren sowie den externen Beratern, mussten für die Fusion inklusive Entschuldung der Gemeinden rund 20 Millionen Franken bezahlt werden.

### **Kein Klacks für einen Kanton, der gerade mal 40 000 Einwohner hat. Lohnt sich das wirklich?**

**Lienhard:** Ja. Die Gemeinden stehen finanziell nun so stabil da, dass sie etwa öffentliche Räume wie Plätze neu gestalten können. Sie haben generell einen grösseren Spielraum. Vor der Fusion konnten die Gemeinden eigentlich nur noch verwalten. Sie konnten fast nur gebundene Ausgaben tätigen. Ihre Kompetenzen und Möglichkeiten sind nun grösser, das sorgt für Aufwind. Eine Befragung durch die HTW Chur ergab zudem, dass die Bewohnerinnen und Bewohner im Grossen und Ganzen zufrieden sind mit den neuen Strukturen. Die Professionalität habe sehr zugenommen.

### **Einige beklagen sich aber, dass etliche Angestellte den Kanton gar nicht kennen würden.**

**Lienhard:** Das hören wir immer wieder. Dass das Personal sein Sachgebiet kennt, ist viel wichtiger, als über unsere Sehenswürdigkeiten Bescheid zu wissen. Dafür ist die Tourismusorganisation zuständig.

### **Die Fusion sollte sich auch positiv auf die Wirtschaft auswirken. Nun zeigte allein der Gang vom Bahnhof bis hierher zur Zwinglistrasse, dass diverse Ladenlokale leer stehen und auch Geschäfte mit einer langen Tradition demnächst aufgegeben werden.**

**Lienhard:** Das ist leider so, entspricht aber dem Trend der Zeit und ist ein Phänomen, das nicht nur das Glarnerland kennt.

**Urs Kundert:** Es lässt sich schwer sagen, wie sich die Umstrukturierung auf die

Wirtschaft auswirkte. Das wurde nicht untersucht.

### **Wie verlief die Fusion der einzelnen Gemeindebetriebe wie Elektrowerke und Altersheime?**

**Kundert:** Sie gestaltete sich schwierig, denn es durfte keine Versorgungslücken geben. Gerade beim Personal war die Verunsicherung sehr gross. Viele befürchteten einen Stellenverlust. Komplex war die Umstrukturierung auch im Altersbereich. In Glarus Süd ist dieser Prozess noch nicht ganz abgeschlossen. Wir müssen auch die geografischen Gegebenheiten berücksichtigen.

### **Die langen Anfahrtswege?**

**Kundert:** Auch, aber vor allem die Naturgefahren. Einigen Ortschaften droht jeweils im Winter zeitweise Lawinengefahr.

### **Apropos Weg: Wie weit ist Glarus noch vom Ziel entfernt, dass die Fusion**

#### **Alltag ist?**

**Kundert:** Wir sind fast im Ziel, haben nun aber noch eine Hürde zu nehmen: die Raumplanung. Der Bund will, dass wir unsere Bauzonen verkleinern. Wir dachten, mit den grösseren Gemeinden lasse sich das besser ermöglichen. Aber das betroffene Land gehört fast ausschliesslich Privatpersonen. Da sind noch nicht alle Gemeinden am Ziel.

### **Welche positive Auswirkungen der Fusion zeichnen sich bereits ab?**

**Kundert:** Wir haben alle Aufgaben überprüft und sinnvoll vergeben. Wir sind dadurch für die Zukunft optimal gerüstet. Der Handlungsspielraum der Gemeinden ist viel grösser. Vorher herrschte eine Scheinautonomie.

### **Und die negativen Auswirkungen?**

**Kundert:** Die Bürgerinnen und Bürger scheinen am politischen Geschehen in ihrer Gemeinde weniger Anteil zu nehmen. Die Versammlungen sind meistens schlechter besucht, als wir uns erhofft hatten. Je nach Traktandum wird mobili-



Regierungsrätin Marianne Lienhard und Urs Kundert, Leiter der Fachstelle Gemeindefragen, vor dem Hausberg der Glarner, dem «Glärnisch».

Bild: Susanna Fricke-Michel

siert, es entsteht eine Betroffenheitsdemokratie. Gerade ältere Bewohnerinnen und Bewohner vermissen es, dass ihnen die Gemeinderäte nicht mehr so einfach über den Weg laufen, die Verwaltung oft nicht mehr in ihrem Dorf liegt.

### Wie oft müssen Sie über die Fusion berichten?

**Kundert:** Zu Beginn war das deutlich mehr der Fall als jetzt. Nun kommt das nur noch gelegentlich vor. Meistens bei Gemeinden oder Regionen, die mit personellen Problemen kämpfen.

### Wem raten Sie zu einer Fusion?

**Kundert:** Es liegt uns fern, Ratschläge zu geben. Jedes Fusionsprojekt – das kann auch Vereine oder andere Körperschaften betreffen – ist grundsätzlich einzigartig und erfordert ein massgeschneidertes Vorgehen. So, wie der Kanton Glarus kein Vorbild hatte für diese grundlegende Art der Fusion, so kann auch unser Zusammenschluss nicht eins zu eins auf andere Projekte übertragen werden. Es gibt keinen Königsweg für Fusionen.

Susanna Fricke-Michel

### Zur Person:

Marianne Lienhard war von 2006 bis 2014 Landrätin des Kantons Glarus und übernahm anschliessend als Regierungsrätin von Marianne Dürst das Departement für Volkswirtschaft und Inneres des Kantons. Somit ist sie unter anderem für die Anliegen der Gemeinden und die Fusion zuständig. Die SVP-Politikerin wohnt in Elm, hat einen eidgenössischen Fachausweis als Fachfrau Finanz- und Rechnungswesen. Marianne Lienhard ist verheiratet und spielt in einer Harmoniemusik mit, wenn sie in ihrer Freizeit nicht gerade wandert oder Ski fährt.

sfm

## Die drei grössten Knacknüsse der Fusion

Regierungsrätin Marianne Lienhard und Urs Kundert, Leiter der Fachstelle Gemeindefragen, nennen drei Knacknüsse der Fusion und die Lösungen dazu:

### Das Personal

Die sozialverträgliche Überführung des Gemeindepersonals in die neuen Strukturen sei eine grosse Knacknuss gewesen. «Um Entlassungen vorzubeugen, wurde das Gemeindepersonal teilweise bereits während der Umsetzungszeit reduziert. Natürliche Abgänge wurden nicht mehr ersetzt oder neues Personal nur befristet angestellt», erklärt Urs Kundert. Für den Umgang mit den Angestellten einigten sich die Gemeinden und der Kanton auf soziale Grundsätze. Alle Stellen wurden öffentlich ausgeschrieben, und das Personal musste sich um mehrere Arbeitsplätze bewerben. Das betraf auch die Angestellten der Elektrowerke, der Alters- und Pflegeheime sowie der Spitex. Während dieser Zeit stand dem Personal eine

Ombudsstelle offen. «Dabei mithelfen zu müssen, möglicherweise die eigene Stelle oder die bisherigen Funktionen abzuschaffen, war für das Personal wirklich eine happige Sache», sagt Marianne Lienhard. Der Personalbestand wurde mit natürlichen Abgängen und vorzeitigen Pensionierungen abgebaut.

### Die Sicherung der Vermögen

Wie die Regierungsrätin erklärt, war auch die Sicherung der Gemeindevermögen eine weitere Knacknuss: «Die Regierung hatte bis zum Gemeindegemeinschaftsabschluss per Ende 2010 darauf zu achten, die Gemeindevermögen möglichst zu erhalten oder zumindest dafür zu sorgen, dass diese nicht zum Nachteil anderer Gemeinden verwendet werden.» Zahlreiche Gemeinden hatten für das Jahr 2009 mehr als das Doppelte an neuen Investitionen beschlossen, um so ihr Vermögen noch an den alten Standort der Gemeinde zu binden. Die Regierung verhinderte solche Vorteile, indem sie fast alle 259 Gemeindebud-

gets aufhob und die betroffenen Gemeindevorstände ins Gebet nahm. «Durch das konnte das gesamte Investitionsvolumen des Budgets 2009 von ursprünglich geplanten 41,5 auf unter 20 Millionen Franken gesenkt werden, ohne notwendige Investitionsvorhaben zu vernachlässigen», sagt Urs Kundert.

### Übergang der alten und neuen Gemeindebehörden

Die neuen Behördenmitglieder sollten möglichst frühzeitig bei wichtigen Geschäften wie der Anstellung des Personals, dem Erlass von Reglementen und der Budgetierung mitwirken können. Deshalb wurden im Herbst 2009 Gemeindevorstände durchgeführt. Am 1. Januar 2010 nahmen die neu Gewählten ihre Arbeit auf, bis Ende Juni wurde parallel gearbeitet, dann endete die Amtszeit der zurückgetretenen oder nicht mehr gewählten Gemeindebehörden.

Susanna Fricke-Michel

# Gemeinden finden Lösungen dank gemeinsamem Netzwerk

Was haben Gemeinden wie Domat/Ems, Hausen, Langendorf, Wangen-Brüttisellen oder Zollikofen gemeinsam? Ähnliche Herausforderungen und ein Netzwerk, das ihnen hilft, diesen zu begegnen. Protokoll eines Treffens.



Unter Leitung des Beratungsbüros Kontextplan diskutieren Gemeindevertreter aus der ganzen Deutschschweiz über ihre Erfahrungen und entwickeln zusammen Strategien. Die Treffen stehen allen offen, das nächste findet Mitte September statt. Bild: Lucas Huber

Kooperationen von Gemeinden finden auf zahlreichen Ebenen statt. Man tauscht sich aus, trifft sich zu Klausuren, bildet Zweckverbände bei Feuerwehren, Zivildiensten, der Abfallentsorgung. Gewöhnlich sind das Kooperationen unter Nachbarn. Eine Gruppe von Gemeinden, die rein geografisch so gar nichts miteinander zu tun haben, beschreitet einen kooperativen Weg auf einer anderen Ebene. Um Sachverhalten, Herausforderungen und Problemen zwar nicht gemeinsam, doch aber mit den Inputs und Erfahrungen der anderen zu begegnen,

haben sie sich zum Netzwerk «Gemeinden mit Qualität» zusammengeschlossen.

## **Gemeinsam vorwärtskommen**

Das soll nicht heissen, dass sich diese Gemeinden für qualitativ besser als andere halten, ganz und gar nicht. Doch sie legen grossen Wert auf gewisse Kernanliegen, etwa punkto Lebensqualität, Infrastruktur, Wertschöpfungsbindung, dem Austausch mit der Bevölkerung oder wie dahinsiechenden Dorfzentren beizukommen ist. Und sie tauschen sich

rege aus, um sich gemeinsam zu pushen und vorwärtszubringen. Denn Konkurrenz belebt das Geschäft, doch dazu später.

Einmal im Jahr treffen sich Vertreter dieser Gemeinden zum Wissens- und Informationsaustausch. Dann werden Erfahrungsberichte über Strategieprozesse ausgetauscht, Inputvorträge zu aktuellen Herausforderungen gehalten und das Drängendste in Sachen Gemeindeentwicklung erörtert. Spätestens hier beantwortet sich die Frage, was Bergdietikon, Fällanden, Domat/Ems, Langendorf,



Eva Gerber (rechts) von Kontextplan im Gespräch mit Marlis Dürst, Gemeindepräsidentin Wangen-Brüttisellen. Bild: Lucas Huber

Hausen, Lindau und Zollikofen gemeinsam haben. Und Wangen-Brüttisellen natürlich. Dort nämlich, im pittoresken Ortszentrum, fand das letzte Netzwerktreffen statt, eingeladen dazu hatten Gemeindepräsidentin Marlis Dürst einerseits und Eva Gerber andererseits. Letztere ist Mitglied der Geschäftsleitung beim Planer- und Beratungsbüro Kontextplan mit Filialen in Bern, Solothurn und Zürich. Sie ist mit der Organisation der Treffen betraut, mit der Gestaltung des Seminars, dessen Inhalte aus Information, Schulung, Motivation und Werbung bestehen.

### Wie Ortskerne entwickelt werden

Schwerpunkt ebendieses Treffens war die qualitative Entwicklung von Ortskernen, weshalb sich das illustre Grüppchen aus Gemeinderäten, Verwaltungsmitarbeitern und Kommunalstrategen kurzerhand in den Ortskern von Wangen-Brüttisellen begab. Dort waren gerade Baggerschaukel und Presslufthammer zu Gange, endlich, wie manch ein Wangener verlauten liess. Denn die Umgestaltung war dringend nötig, das illustrierte die Gemeindepräsidentin zurück im Sitzungszimmer anhand eines Clips. Dieser zeigte ein besorgniserregendes Durcheinander aus Kindern auf Fahrrädern, Linienbussen und Autos, Handzeichen, Ausweichmanövern, Beinahunfällen. Ein Nadelöhr sondergleichen. Marlis Dürst kommentiert: «Das Zentrum war nicht nur chaotisch, es war auch gefährlich.» Vor der Umgestaltung hat die Gemeinde ein Konzept erarbeitet, bei dessen Entstehung die Bevölkerung eng eingebunden war. «Erfahrungen aus diesem Prozess geben wertvolle Anstösse für andere Gemeinden, die sich für die Entwicklung ihres Ortszentrums engagieren möchten», erklärte Eva Gerber. Auch zur Einführung der Zivilaviatik auf dem Flughafen Dübendorf, von der

Wangen-Brüttisellen betroffen wäre, befragte die Gemeinde ihre Einwohner. «Die Ablehnung war gross, das hat uns sehr geholfen», erklärte Dürst und ergänzte: «Auch in Sachen Fusionen oder Betreuungsangebot in den Schulen haben wir den Puls gefühlt. Man muss die Leute an einen Tisch holen.»

Die breite Abstützung respektive das Einbeziehen der Bewohnerschaft führte zum Erfolg – und ist eine jener Qualitäten, die die Netzwerkgemeinden gross schreiben. Auch in Hausen AG hat man mit Publikumsumfragen einen veritablen Wurf gelandet und damit ein Gemeindeforum, ein Entwicklungskonzept sowie die Bau- und Nutzungsordnung auf den Weg gebracht. Die Gemeinde arbeitet, geht es um Konzeptionelles, eng mit Kontextplan zusammen. Diese Kooperation bringe den grossen Vorteil des Blicks des Aussenstehenden und dessen Unvoreingenommenheit mit sich, berichtete Gemeindepräsident Eugène Blass.

Vorzeigbare Umfragen werden auch aus Zollikofen BE gemeldet. Besonders die Nachvollziehbarkeit sei dabei wichtig, erzählte Gemeindeglied Stefan Sutter. Und: «Nicht an gesetzten Zielen rumschrauben!» Das ginge sofort zulasten der Akzeptanz. In Zollikofen wird nun alle vier Jahre eine Bevölkerungsumfrage zur strategischen Entwicklung durchgeführt.

### Die Erfahrungen der einen helfen den anderen, Fehler zu vermeiden

Umfragen wie diese respektive der Fokus auf Partizipation bilden die Ausgangslage für Standortbestimmungen, Analysen, Workshops, schliesslich für eine Umsetzungsplanung. Und sie sind das Fundament für die Erarbeitung von Strategieprozessen auf diversen Ebenen, nicht zuletzt für die räumliche Entwicklung. Das funktionierte etwa auch in Huttwil so, berichtete Sitzungsleiterin Eva Gerber. Die Gemeinde mit grob 5000 Einwohnern litt unter leer stehenden Ladenlokalen und geschlossenen Restaurants und dem, was sich als «Kebabisierung» von Dorfzentren einen unschönen Namen gemacht hat. Die Planer bezogen die Bevölkerung und Akteure mit ein, veranstalteten ein Wirtschaftsforum und luden die lokalen Unternehmer an einen runden Tisch. Es wurden Zentrumsbereiche definiert und künftige Nutzungsmischungen erörtert. Dabei wurde offensichtlich, dass künftig nicht mehr nur der Detailhandel zu Belebung und Rendite beitragen kann. Neue Nutzungskonzepte für Liegenschaften wie Wohnen, Wohnen-Arbeiten und (Sozio-)Kultur sind nötig. Wichtiges Vorhaben war

dabei auch, das heimliche Dorfzentrum, den Brunnenplatz, vermehrt als Begegnungsort zu positionieren und Parkplätze zu reduzieren. Dafür war ein politischer Aushandlungsprozess erforderlich, der nicht immer einfach war. In der Zentrumsentwicklung ist es gemäss Eva Gerber wichtig, Tatsachen schonungslos zu benennen und neue, zukunftsfähige Lösungen zu suchen. Mit dem Festhalten an alten Lösungsmustern sei in der Regel kein Fortschritt zu erzielen.

### Nächstes Netzwerk im September

Es ist dieser Austausch, der die Gemeindeforum so bereichernd für die teilnehmenden Vertreter macht. Sie profitieren voneinander, darin sind sie sich einig. Die Erfahrungen des einen können die Fehler des anderen vermeiden, Übersehenes in den Fokus rücken, Möglichkeiten veranschaulichen. Und gerade weil sich nicht alle einig sind, sind die Treffen anregend, fruchtbar, stimulierend. Und sie fördern den Wettbewerb unter den Gemeinden. Erich Kohler jedenfalls, Gemeindepräsident von Domat/Embs, begrüsst den Umstand, dass die Treffen zu einer gesunden Konkurrenz führen würden; «man misst sich automatisch mit den anderen und stellt Vergleiche an».

### Nächstes Treffen am 14. September

Zu den Treffen des Netzwerks «Gemeinden mit Qualität» sind übrigens alle an einer qualitätsorientierten Entwicklung interessierten Gemeinden eingeladen, die Teilnehmerzahl ist begrenzt, das nächste Treffen findet am 14. September 2018 in Zürich statt, Schwerpunkt wird die Kooperation in der Gemeindeentwicklung bilden.

Lucas Huber

[www.kontextplan.ch](http://www.kontextplan.ch)



Anstösse für andere Gemeinden: Blick auf das letzte Netzwerktreffen. Bild: zvg.



# Was tun, wenn plötzlich der Gemeindegeschreiber ausfällt?

Unerwartete personelle Engpässe stellen für kleine wie für grosse Gemeinden eine enorme Belastung und Herausforderung dar. Und dies nicht nur in Kaderpositionen. Die pragmatische Lösung: der Einsatz von Temporärpersonal.

Mal heissen sie Springer, mal Temporärangestellte, Leiharbeiter oder auch Zeitarbeiter. Doch immer geht es dabei um den befristeten Einsatz von externen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und speziell von Führungskräften in Unternehmen oder öffentlichen Verwaltungen.

## **Immer mehr befristete Einsätze auch für Managementpositionen**

Diese Zeitarbeit hat sich in der Schweizer Wirtschaft seit den 1980er-Jahren mehr und mehr verbreitet. Aktuell wächst die-

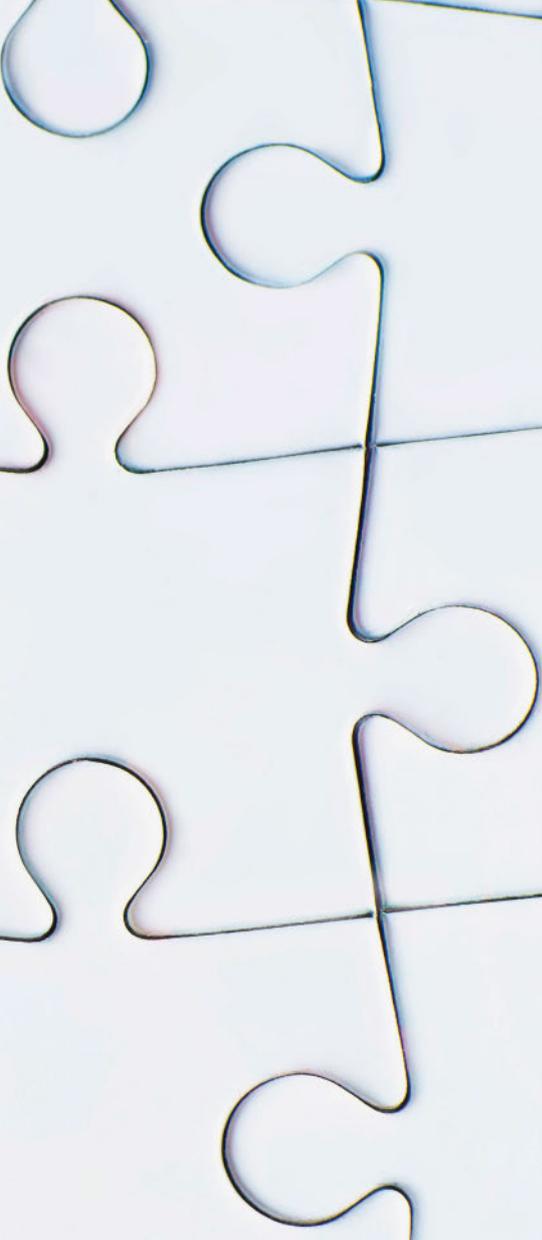
ser Markt jährlich immer noch zwischen fünf und zehn Prozent. Und das Ende der Entwicklung dürfte noch lange nicht erreicht sein. Das zeigen Länder wie die Niederlande, Grossbritannien oder die USA. In Grossbritannien beispielsweise werden bereits 20 Prozent aller Führungskräfte als Manager mit einem befristeten Arbeitsvertrag eingesetzt.

Laut einer aktuellen Umfrage des Arbeitskreises Interim Management Provider (AIMP) von 2015 beläuft sich das Marktvolumen für das Zeitarbeitsge-

schäft in den DACH-Ländern (Deutschland, Österreich, Schweiz) auf über 2,5 Milliarden Franken. Branchenriesen wie Adia Interim (heute Adecco) oder Manpower haben die Begriffe Temporär- oder Zeitarbeit auch im breiten Publikum bekannt gemacht.

## **Bedarf sowohl bei kleinen wie bei grossen Gemeinden**

Angeblich dramatische Personalprobleme bei den Schweizer Gemeinden schafften es im April sogar in die Schlag-



Bei Personalnot auf einer Gemeindeverwaltung können spezialisierte Leiharbeiter Abhilfe schaffen.

Bild: Shutterstock

zeilen der helvetischen Boulevardmedien. Weniger bekannt sein dürfte, dass zumindest im Verwaltungsbereich schon häufig Zeitarbeiterinnen und Zeitarbeiter zum Einsatz kommen, dies gerade auch in Gemeindeverwaltungen. Nahelegend ist dies bei den vielen kleineren und oft abgelegenen Gemeinden, die häufig tatsächlich Mühe bekunden, frei gewordene Stellen umgehend wieder zu besetzen. Für diese Gemeinden stellen speziell unerwartete personelle Engpässe in Kaderpositionen eine enorme Belastung und Herausforderung dar. Aber auch Gliedstaaten, die sonst kaum Probleme am Arbeitsmarkt kennen, greifen immer häufiger auf externe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zurück. Der Wunsch nach flexiblen Arbeitszeiten, eine Schwangerschaft oder ein Sabbatical machen es immer wieder nötig, kurzfristig Leihpersonal einzusetzen.

**Erfahrungen aus Ittigen und Burgstein**  
So auch in der grossen Berner Vorortsgemeinde Ittigen. Vor Kurzem hat sie

beispielsweise einen Posten in der Gemeindeschreiberei vorübergehend extern besetzt. Annamaria Dick, Gemeindeschreiberin der Gemeinde mit ihren 11 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, hat vorwiegend gute Erfahrungen mit Temporärmitarbeitern gemacht. Dies nicht zuletzt, weil sie die Sicht von Aussen einbringen und sich oft auch freier ausdrücken können, da ja keine internen Abhängigkeiten bestünden. Auf externe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter greift Ittigen von Fall zu Fall zurück.

In der kleinen bernischen Gemeinde Burgstein, die knapp 1100 Einwohner zählt, musste temporär ebenfalls der Gemeindeschreiber ersetzt werden. Für Gemeindepräsident Martin Franceschina ist dieser Einsatz nahtlos über die Bühne gegangen. «Wenn immer möglich, versuchen wir zwar eine frei gewordene Stelle nahtlos zu ersetzen. Das ist noch immer die einfachste Lösung. Doch wir haben mit der Leiharbeit gute Erfahrungen gemacht.» Der Aussenblick der Externen, die «second opinion», sei oft sogar eine Bereicherung gewesen.

### Dienstleistungen für die öffentliche Hand

Diesen Aspekt betont auch das in Zürich domizilierte Beratungsunternehmen Federas, das 1994 auf Initiative des Vereins Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute gegründet worden ist und Dienstleistungen und Beratungen für die öffentliche Hand erbringt. Unter anderem hat es sich auch auf den Personalverleih spezialisiert. «Unsere Springer bringen aufgrund ihrer Einsätze in verschiedenen Organisationen die Bereitschaft und die Erfahrung mit, sich in kürzester Zeit in bestehende Strukturen einzuarbeiten. Dadurch können sie auch aufzeigen, welche Arbeitsweisen am effizientesten sind und sich bewähren. Auch nach ihrem Einsatz bleibt somit ein spürbarer Nutzen», ist Jürg Minger, Leiter der Federas-Niederlassung Bern, überzeugt.

### Bauverwalter und Finanzfachleute sind besonders gesucht

Am häufigsten werden von den Gemeinden derzeit Bauverwalter, Finanzfachleute und Gemeindeschreiber zur Überbrückung gesucht. Doch auch generell steigt die Nachfrage nach Zeitarbeit bei den Gemeinden stetig an. In Zürich hat Federas mittlerweile bereits einen Pool von 40 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern aufgebaut, die als Springer einsetzbar sind. In Bern ist ein solcher Pool aktuell im Entstehen begriffen. Bezahlt wird bei Federas nur die Leistung. Bei temporärem Personal werden

also nur die effektiv geleisteten Arbeitsstunden verrechnet. Kann jemand – aus welchen Gründen auch immer – nicht zur Arbeit kommen, entstehen für den Auftraggeber keine Kosten. Temporäre Fachkräfte seien in der Vollkostenrechnung deshalb kaum teurer als Festangestellte – mit dem grossen Vorteil, dass sie nur für einen vereinbarten Zeitraum bezahlt werden müssten. Die Erfahrung habe gezeigt, dass nicht überbrückte Engpässe die hohen Fluktuationskosten, die im Durchschnitt ein Jahressalär betragen, noch deutlich in die Höhe treiben könnten.

Ähnliche Dienstleistungen wie Federas bietet auch die in Bowil domizilierte Finances Publiques an. Im Verbund mit dem Partnerunternehmen Abplanalp-Ramsauer AG kann die Gruppe 30 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter als Leiharbeiter einsetzen, darunter speziell auch Gemeindeschreiberinnen und -schreiber sowie Finanzfachleute. «Viele unserer Mitarbeiter sind oder waren während vieler Jahre Gemeinderäte, Gemeindeschreiber, Bauverwalter oder Finanzverwalter», betont das Bowiler Unternehmen. Diese Mitarbeiter seien über jede Tätigkeit der Gemeinden aus eigener praktischer Erfahrung im Bild und hätten auch entsprechende Weiterbildungen absolviert.

### Aufgaben für Pensionierte

Allerdings: Auch für die spezialisierten Beratungsunternehmen wie Federas oder Finances Publiques ist die Rekrutierung von Fachpersonal für die Gemeinden nicht immer einfach. Nach Jürg Minger, Leiter der Federas-Niederlassung Bern, sind es oft Pensionierte oder kurz vor der Pensionierung stehende Fachkräfte, die für solche Springer-Aufgaben gewonnen werden können. Seltener sei es möglich, diese Fachleute via Inserate zu finden. Am wichtigsten ist für beide Beratungsunternehmen aber das eigene Beziehungsnetz. Jürg Minger sagt: «Dank persönlichen Kontakten und jahrelanger Erfahrung haben wir ein Gespür dafür, welche Person für einen bestimmten Einsatz passen könnte. In einem zweiten Schritt ist es zentral, dass die Gemeinden die temporäre Fachkraft kennenlernen und von deren Fähigkeiten überzeugt sind. Erst dann werden die vertraglichen Bedingungen geregelt.»

Fredy Gilgen

# Heimatort «Schweiz»? Die Einwohnerdienste sorgen vor

Die heute vorhandenen technischen Möglichkeiten und Geräte erlauben es Laien, amtliche Dokumente mit wenig Aufwand zu verändern oder zu fälschen. Die Einwohnerdienste der Schweiz wappnen sich mit einem Sicherheitspapier.



Auch Dokumente der Einwohnerdienste werden vermehrt gefälscht. Ein Sicherheitspapier soll dies verhindern.

Bild: VSED

Dokumentenfälscher versuchen, sich im Verkehr mit Banken, Versicherungen, Amtsstellen oder Privaten einen unberechtigten Vorteil zu verschaffen. Nicht nur Ausweispapiere, auch Dokumente der Einwohnerdienste werden vermehrt gefälscht. Das merken die Einwohnerdienste selbst oft nicht. Aber es gibt Fälle, in denen Missbräuche aufgedeckt worden sind. So fragte die Kantonspolizei bei einer Gemeinde die Personalien einer Person, die einen Kreditkartenantrag stellen wollte, ab. Der Polizei lag eine Wohnsitzbescheinigung der Gemeinde vor. Anhand von falsch aufgeführten Personalnummern und der Angabe «Schweiz» als «Heimatort» zeigte sich, dass die Wohnsitzbescheinigung gefälscht worden war.

In einem anderen Fall wollte ein Finanzinstitut eine Adresse verifizieren und erhielt von der Gemeinde die Auskunft, dass die Person nicht im Einwohnerre-

gister eingetragen sei. Das Institut legte darauf eine Wohnsitzbescheinigung vor. Die Prüfung ergab, dass neben falschen Personalien und Adressangaben andere Zeilenabstände verwendet worden waren und dass an der Stelle des jeweils aufgeführten Mitarbeitenden «Service-Team» stand. Amtstempel und Unterschrift einer Mitarbeiterin waren hingegen aufgedruckt. Somit war klar, dass ein Original für die Erstellung der Fälschung verwendet worden war.

### Wertschriftenpapier mit hochwertigen Sicherheitsmerkmalen

Der Vorstand des Verbands der Schweizerischen Einwohnerdienste (VSED) nahm diese Vorfälle zum Anlass, ein Sicherheitspapier für die Einwohnerdienste zu lancieren. Eine Umfrage unter den Mitgliedern bekräftigte das Vorhaben. Für die Umsetzung wurde mit der Firma FO-Security GmbH eine seriöse

und kompetente Anbieterin mit jahrzehntelanger Erfahrung im Sicherheitsdruck gefunden. Seit letztem Herbst bietet der VSED nun ein ansprechendes Papier mit hochwertigen Sicherheitsmerkmalen an. Viele Gemeinden verwenden das Sicherheitspapier bereits. Der Vorstand des VSED freut sich über die vielen Bestellungen.

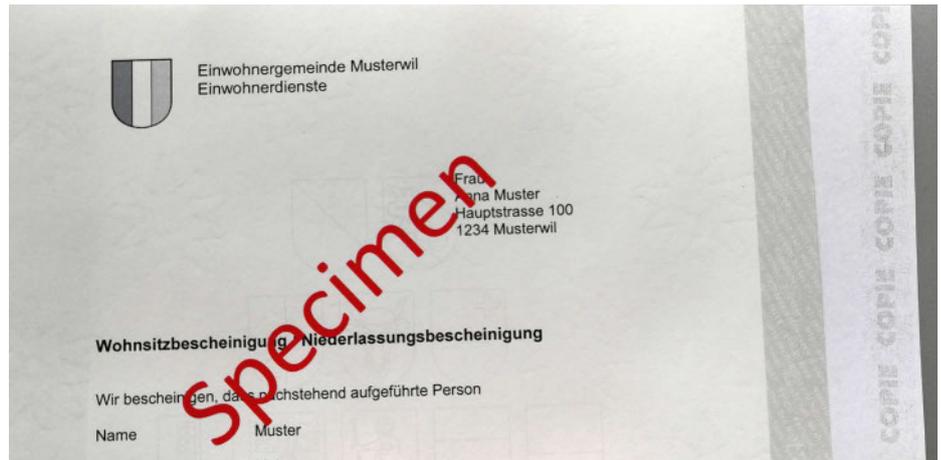
Beim Sicherheitspapier des VSED handelt es sich um ein Wertschriftenpapier. Es ist naturfarbig, UV-reaktiv, leicht satiniert, lasertauglich, säure- und laugenbeständig mit einem Gewicht von 100 g/m<sup>2</sup> und im Format A4. Es weist folgende Sicherheitsmerkmale auf:

- mehrstufiges Wasserzeichen (Edelweiss)
- Sicherheitsstreifen seitlich in grau, darin sind diagonal in weisser Schrift die Namen der Kantone aufgeführt; auf einer Kopie erscheint im Sicherheitsstreifen das Wort «COPY»

- fein aufgedrucktes Wasserzeichen mit den Kantonswappen
- Melierfasern in Rot und Blau sichtbar und UV-reaktiv (ebenfalls in Rot und Blau)
- Feuchtstempel oder Prägestempel, wie sie üblicherweise verwendet werden, können nach wie vor eingesetzt werden.

Der VSED empfiehlt die Verwendung des Sicherheitspapiers für folgende Dokumente aus seinem Fachbereich: Meldebestätigungen, Wohnsitz- bzw. Niederlassungsbescheinigungen, Lebensbescheinigungen, Handlungsfähigkeitszeugnisse, Heimatausweise/Aufenthaltsausweise; es kann auch für weitere Dokumente in den verschiedenen Bereichen der Gemeindeverwaltung eingesetzt werden.

Das Papier kostet für Aktivmitglieder des VSED 20 Rappen pro Stück, 30 Rappen kostet es für Gemeinden ohne VSED-Mitgliedschaft. Die Versandkosten werden zusätzlich nach effektivem Aufwand verrechnet. Die Auslieferung erfolgt in Schachteln à 500 Stück. Bestellungen können über die Website des VSED aufgegeben werden.



Das vom Verband der Schweizerischen Einwohnerdienste in Auftrag gegebene Sicherheitspapier ist mehrfach mit Sicherheitsmerkmalen ausgestattet. Bild: VSED

*Theres Fuchs,  
Vorstandsmitglied  
des Verbands  
Schweizerischer  
Einwohnerdienste  
(VSED)*



**Infos und Kontakte:**

Für Rückfragen steht Theres Fuchs, Vorstandsmitglied VSED, [theres.fuchs@gelterkinder.ch](mailto:theres.fuchs@gelterkinder.ch), 061 985 22 20, zur Verfügung. [www.vsed.ch](http://www.vsed.ch)

Anzeige





**nest** Die IT-Lösung für Städte und Gemeinden  
easy government

**nest** setzt neue Massstäbe - für Einwohnerdienste, Steuerverwaltungen und den Bereich Gebühren/Werke. Mehr als 480 Städte und Gemeinden vertrauen auf **nest**.

**Die Software**

- ◆ ermöglicht den elektronischen Austausch mit Bund, Kanton, Gemeinden
- ◆ hilft, Geschäftsfälle via Portal zu erledigen (etwa E-Umzug)
- ◆ macht Papier im Meldewesen überflüssig
- ◆ integriert Systeme anderer Hersteller
- ◆ enthält ein komfortables Dokumentenmanagement inkl. Vertragsmanagement

Eine Software von **innosolv** und **KMS**  
[www.nest.ch](http://www.nest.ch)

# Passlesegeräte bringen den Behörden mehr Sicherheit

Die Einwohnerdienste sind seit dem Beitritt der Schweiz zum Schengen-Abkommen die erste «Kontrolllinie» für ausländische Reisepapiere. Dieser Schlüsselrolle seien sich viele nicht bewusst, schreibt Matthias Beuttenmüller.



Gefälschte Dokumente werden mit dem Passlesegerät leichter erkannt. Bild: Martina Rieben

2004 haben die Schweiz und die EU im Rahmen der Bilateralen II das Schengen-Assoziierungsabkommen abgeschlossen, um den Reiseverkehr zu erleichtern. Mit der Assoziierung der Schweiz an Schengen hat sich das Regime der Personenkontrolle an den Landesgrenzen grundsätzlich geändert. Mit dem Wegfall der systematischen Ausweis- und Personenkontrollen an den Aussengrenzen, also den Schweizer Flughäfen, ergab sich die Notwendigkeit, neue, im gesamten Schengen-Raum geltende koordinierte Massnahmen zur Bekämpfung der illegalen Migration und der grenzüberschreitenden Kriminalität zu etablieren. Unter der Leitung des Bundesrats, der betroffenen Bundesstellen des EJPD (SEM, fedpol), des EDA, des EFD (Grenzwachkorps) sowie des VBS (Nachrichtendienst) wurde ein Aktionsplan «Integrierte Grenzverwaltung» erarbeitet. So soll unter anderem verhindert werden, dass ausländische Personen mithilfe von gefälschten Ausweispapieren eine Aufenthaltsberechtigung in der Schweiz erlangen.

## Markante Zunahme seit 2016

Die Europäische Agentur für die Grenz- und Küstenwache (Frontex) stellt zudem seit Ende 2015 eine markante Zunahme von Personen fest, die mit unechten bzw. nicht auf die Person zustehenden Reisedokumenten nach Westeuropa gelangt.

gen. Es wurde gar von einem Sicherheitsrisiko wegen gefälschter und gestohlener Reisedokumente gesprochen. Auch in der Schweiz sei das Problem bekannt, bestätigte der Bundesrat gegenüber der Sendung «10vor10» am 22. Dezember 2015.

## Behörden haben Mitwirkungspflicht

Die Einwohnerdienste bilden als erste Anlaufstelle von ausländischen Personen, die sich aus dem Ausland in der Schweiz registrieren, auch die erste sogenannte «Kontrolllinie» des erwähnten nationalen Aktionsplans. Trotz dieser Tatsache werden ausländische Reisedokumente, die als Grundlage für die Erfassung und damit die Anmeldung bei der Gemeinde dienen, bis heute nur selten einer eingehenden Echtheitsprüfung unterzogen. Ist jedoch die «Hürde» der schriftlichen Anmeldung für eine ausländische Person mit gefälschten oder nicht zustehenden Dokumenten einmal genommen und erlangt diese so eine Aufenthaltsberechtigung, stehen ihr praktisch Tür und Tor offen, um sich in der Schweiz und im Schengenraum frei zu bewegen und Dienstleistungen in Anspruch zu nehmen – bis hin zur Einbürgerung. Die Fälschung eines Ausweises ist kein Kavaliärsdelikt, in den meisten Fällen handelt es sich um organisierte Kriminalität! In erster Linie ist von der Unschuldsvormutung auszugehen, aber

es gilt, wachsam, sensibilisiert und gewappnet zu sein und die vorgelegten Reisedokumente respektive deren Echtheitsmerkmale zu überprüfen. Die gesetzlichen Grundlagen zur Legitimation der Ausweisüberprüfungen befinden sich im Ausländergesetz, vor allem die Mitwirkungspflicht nach Art. 90.

Ausländerinnen und Ausländer müssen sich bei einem Zuzug innert 14 Tagen bei den zuständigen Einwohnerdiensten mit allen erforderlichen Unterlagen anmelden. Dazu gehört die Vorweisung eines gültigen Reisedokuments. Die Kontrolle der Richtigkeit sämtlicher eingereicherter Dokumente obliegt somit als erster Anlaufstelle den Einwohnerdiensten. Während sich beispielsweise Heimatscheine oder Mietnachweise am Schalter relativ einfach überprüfen lassen, sind vor allem bei ausländischen Reisedokumenten spezifischere Kenntnisse gefragt, besonders auch eine Sensibilisierung auf mögliche Fälschungsmerkmale und die bevorzugte Vorgehensweise von Dokumentenfälschern.

Der Verband Schweizerischer Einwohnerdienste (VSED) hat diese Problematik erkannt. Innerhalb des Vorstandes genießt die Thematik hohe Priorität. Aus diesem Grunde wurde in einem ersten Schritt den Mitgliedsgemeinden nahegelegt, ausländische Reisedokumente systematisch zu kontrollieren und im Rahmen ihrer Möglichkeiten zu analysieren. Zudem hat der VSED bereits Schulungen angeboten und beabsichtigt, in diesem Bereich weiterhin einen Schwerpunkt zu setzen.\*

## Privater Anbieter

Städte oder grössere Gemeinden, welche die Voraussetzungen für einen Zugriff auf das Bundesportal des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartementes geschaffen haben, können auf der Applikation «ARKILA/iFado» Ausweisabfragen tätigen, um Dokumente rudimentär zu überprüfen. Da nicht alle Gemeinden über einen Zugriff auf das Portal verfügen, sollten andere Möglichkeiten geschaffen werden. Sämtlichen Mitgliedsgemeinden des VSED, die «ARKILA/iFado» nicht nutzen, steht für die

Prüfung der Legitimation ausländischer Ausweisdokumente die Datenbank «identT» zur Verfügung. Diese Datenbank zeigt alle relevanten und aktuell gültigen Legitimationsdokumente, wie Reisepässe, ID-Cards, von 204 Ländern. Der VSED hat in diesem Jahr eine strategische Partnerschaft mit dem privaten

Anbieter IDENTT SWISS GmbH abgeschlossen. Denn den Einwohnerdiensten kommt in diesem Bereich eine Schlüsselrolle zu.

*Matthias Beutenmüller, Chef Einwohnerdienste Solothurn und Vorstandsmitglied des VSED*



«Die Zahl der Verdachtsfälle hat sich seit der Anschaffung des Passlesegeräts vervierfacht»

**Herr Ott, die Einwohnerdienste der Stadt Bern waren schweizweit die ersten, die vor rund vier Jahren ein Lesegerät für Pässe angeschafft haben. Was war der Anlass dafür?**

**Alexander Ott:** Anlass dazu war der Aktionsplan «Integrierte Grenzverwaltung» des damaligen Bundesamts für Migration (BFM), heute Staatssekretariat für Migration (SEM). Anhand von vier Filtern wurden Massnahmen zur Erhöhung der inneren Sicherheit der Schweiz und gegen die grenzübergreifende Kriminalität definiert. Die Fremdenpolizei der Stadt Bern konnte an dem Aktionsplan, welcher von 2014 bis 2017 dauerte, mitarbeiten; sie war an zwei Massnahmen federführend beteiligt. Eine davon war der Einsatz von Geräten zum Auslesen und Prüfen von Informationen aus biometrischen und nichtbiometrischen Reisedokumenten und Aufenthaltsbewilligungen.

**Welche Vorteile bringt das Gerät?**

**Ott:** Grundsätzlich sind es zwei. Erstens ist es auch ungeschultem Personal möglich, Dokumentenfälschungen festzustellen und Fahndungsregister abzufragen. Zweitens bietet die Auseinandersetzung mit Dokumentenfälschungen bzw. Fälschungs- und Sicherheitsmerkmalen von Ausweispapieren aber auch übrigen Dokumenten die Gelegenheit, das Personal auf die Thematik einzustimmen und zu sensibilisieren.

**Nur wenige Gemeinden haben ein Lesegerät. Ein Sicherheitsrisiko?**

**Ott:** Kaum jemand nimmt bewusst ein Sicherheitsrisiko in Kauf. Vielmehr besteht in der Regel eine klare Aufgabenteilung zwischen Einwohnerdiensten und Migrationsbehörden. Während die Migrationsämter meist sehr aufmerksam auf jede Form von Missbrauchspotenzial Acht geben, ist dieses Sensorium bei den Einwohnerdiensten noch nicht überall entwickelt. Wie und in welcher Intensität die Zusammenarbeit und der gegenseitige Informationsaustausch zwischen Einwohnerdiensten

und Migrationsämtern vonstatten geht, hat ebenfalls starken Einfluss auf das Bewusstsein und die Aufmerksamkeit der Mitarbeitenden an den Schaltern der Einwohnerdienste.

**Sicherheit kostet. Wie teuer war die Anschaffung des Lesegeräts für Bern? War der Kauf politisch unbestritten?**

**Ott:** Das Dokumenten-/Personenprüfgerät, wie es von uns verwendet wird, kostete inklusive Lizenzen und Schulung rund 23000 Franken. Die Anschaffung war unbestritten. Die Reduktion des Missbrauchspotenzials und der Sekundärschäden war ausschlaggebend.

**Wie viele Fälschungen werden in Bern pro Jahr durchschnittlich aufgedeckt?**

**Ott:** Pro Jahr werden rund 50 Dokumente und Ausweispapiere festgestellt, welche Fälschungsmerkmale aufweisen. Bei den kontrollierten Unterlagen handelt es sich um Reisepässe, Identitätskarten, Aufenthaltsbewilligungen, Arbeitsverträge, Mietverträge und weitere Dokumente, welche im Zusammenhang mit Aufenthaltsgesuchen eingereicht werden. Die Zahlen der Verdachtsfälle hat sich im Vergleich zu früher in etwa vervierfacht.

**Gibt es gehäuft Fälschungen aus bestimmten Ländern oder Regionen?**

**Ott:** Wir selbst stellen am Schalter der Einwohnerdienste keine Häufung im eigentlichen Sinn fest. Da wir aber in engem Austausch mit dem Bundesamt für Polizei (fedpol) und dem Grenzwachtkorps (GWK) stehen, werden wir frühzeitig über Vorfälle im Ausland (beispielsweise Diebstahl von Visa oder das Aufdecken neuer Fälschungstechniken) orientiert und können uns im Hinblick auf unsere internationale Kundschaft entsprechend einstellen.

**Was passiert, wenn bei der Kontrolle der Verdacht auf Fälschung entsteht?**

**Ott:** Fällt einer oder einem Schalterangestellten etwas an einem Reisepass

auf, wird dieser mit dem automatischen Dokumenten-/Personenprüfgerät näher geprüft. Ergibt sich ein «Hit», wird die betroffene Person durch die Fremdenpolizei der Stadt Bern befragt, und das Reisedokument wird sichergestellt. Ob es sich um eine tatsächliche Fälschung handelt, ergibt sich aus dem Prüfungsbericht des GWK oder der Kantonspolizei. Fehlbare Personen werden angezeigt.

**Sie geben selber Kurse zum Thema «Wie erkenne ich einen gefälschten Pass?». Verraten Sie die Fälschertricks?**

**Ott:** Was wir an den Kursen im Rahmen des VSED vermitteln können, sind Informationen über Dokumentenarten, ihre Besonderheiten, Sicherheitsmerkmale und Schwachstellen. Daraus ergibt sich im Idealfall eine Sensibilisierung und die Fähigkeit, Abweichungen von der Norm zu erkennen. Über die Tricks der Fälscher liesse sich stundenlang diskutieren. Es gibt Tausende von Büchern und Dokumentationen dazu. Aus unserer Sicht viel interessanter und wichtiger ist, wo Personen mit gefälschten oder nicht zustehenden Dokumenten sich auszuweisen versuchen. Sie sprechen gemäss einschlägigen Erfahrungen nämlich an den Stellen vor, wo für sie das Risiko, erkannt zu werden, am geringsten ist. Hier setzen wir mit unseren Bemühungen an.

*Interview: Denise Lachat*

\* <https://www.vsed.ch/weiterbildung/kursangebote-auf-deutsch>



*Alexander Ott ist Leiter Polizeiinspektorat, Vorsteher Einwohnerdienste, Migration und Fremdenpolizei (EMF) der Stadt Bern.*

*Bild: zvg.*

# Vom E-Bike bis zum Flugauto: Visionen intelligenter Mobilität

Das Schweizer Verkehrssystem ist zuverlässig, effizient und sicher. Doch es stösst zunehmend an seine Grenzen. Dementsprechend wird die bessere Nutzung der vorhandenen Kapazitäten immer wichtiger. Ein Blick in die Zukunft.



Kein Bild aus «Star Wars», sondern das Projekt «Pop. Up Next.» von Italdesign, einem italienischen Designstudio für Automarken. Das Auto überwindet Distanzen in der Grossstadt im Nu dank der Dockingstation, mit der es in die Lüfte entschweben kann. Bild: Italdesign

Selbstfahrende Busse, geteilte E-Bikes und Mobility Pricing: Das Schweizer Verkehrssystem ist im Umbruch. Das bestätigte auch der Strategiekongress Smart-Suisse, der diesen Mai in Basel stattfand. Insbesondere über die Entwicklung von Schweizer Städten zu sogenannten Smart Cities wurde referiert und sinniert. Zugegen war auch Jörg Astalosch, CEO von Italdesign, einem Designstudio für diverse Automobilmarken. Der 46-Jährige zeigt sich überzeugt, dass die intelligente Mobilität vor einem Entwicklungssprung steht. «Im Mittelpunkt steht dabei nicht wie bisher einfach ein Auto oder ein Zug, sondern die Kombination verschiedenster Verkehrsmittel, die den Menschen verlässlich, kostengünstig

und schnell von A nach B bringen.» Um dieses Ziel zu erreichen, schwebt Astalosch ein System mit Flugautos vor. Das dürfte in der Schweiz zwar noch länger kein Thema sein, wie er einräumt: «Das Projekt richtet sich an Megastädte wie London oder New York.»

## Mit «Whim» pauschal und günstiger unterwegs, ohne persönliches Auto

Als weitaus reifer erweist sich die Idee von Mobility as a Service, kurz MaaS. Hinter der Idee der «Mobilität als Dienstleistung» steht der Gedanke, sich von Beförderungsmitteln zu verabschieden, die man persönlich besitzt. Sampo Hietanen, CEO des finnischen Unternehmens MaaS Global Ltd, verspricht mit-

tels einer App namens «Whim» unlimitierten Zugang zu verschiedenen Transportleistungen – und das für eine fixe Gebühr von knapp 500 Euro monatlich. «Die Schweizer wenden im Vergleich pro Monat rund 1000 Franken für ihre Mobilität auf», weiss er. Angesichts des leistungsfähigen ÖV-Systems sei ein eigenes Auto ein ziemlicher Luxus, zumal sich Mobilität überall und jederzeit auch auf andere Art und Weise gewährleisten lasse, so der gelernte Ingenieur. Seine Hoffnung: «Es wäre grossartig, wenn sich bis 2025 niemand mehr bemüsstigt fühlt, ein Auto zu besitzen.» Die App «Whim» ist aktuell im Grossraum Helsinki wie auch im englischen Birmingham und im belgischen Antwerpen im

Einsatz. Sie erlaubt es, in den genannten Regionen nicht nur Tickets für den öffentlichen Verkehr zu erwerben, sondern etwa auch ein Velo zu mieten, ein Taxi zu bezahlen oder einen Mietwagen zu bestellen. Das Besondere an «Whim» gegenüber Konkurrenzprodukten: Die App ist nicht ortsgebunden; wer sie in Helsinki nutzt, kann auch in Birmingham und Antwerpen auf sie zurückgreifen – und das zu den Bedingungen des in der Heimat gelösten Abonnements. Noch ist die Verknüpfung von drei europäischen Städten wenig attraktiv, kann aber als Modell dienen. Vor allem jedoch bringt das Angebot verschiedene Mobilitäts-Player zusammen, die bisher nicht kooperieren. MaaS ist also eher Vermittler von Transportleistungen als Anbieter. Bislang fokussiert die App auf urbane Räume, doch Hietanen ist überzeugt, dass sich sein Produkt in einigen Jahren auch in ländlichen Gebieten nutzen lassen wird.

### Der digitale Reisebegleiter, zum Beispiel «abilio» der Südostbahn

Gerd Scheller, CEO von Siemens Mobility Schweiz, weiss um die Prognosen, dass sich die urbane Mobilität bis ins Jahr 2050 verdreifachen soll. Damit die Reisenden auch künftig noch entspannt unterwegs sein können, müsse die Mobilität flexibler werden, «zumal die Ansprüche der Reisenden grösser werden». Nebst Sicherheit und Preisgünstigkeit seien auch die persönliche Präferenzen und vor allem eine einfache Bedienung wichtige Kriterien. «Wer unterwegs ist, will nicht unterschiedliche Apps auf seinem Handy haben, sondern ein einziges Interface», betont Scheller. Die Antwort seines Unternehmens auf diese Herausforderungen ist ein «digitaler Reisebegleiter». Dieser soll unterschiedlichste öffentliche und private Transportangebote zu einem bedarfsgerechten Angebot vernetzen – und das möglichst nahtlos und bequem. Somit zielt das Vorhaben von Siemens Mobility in eine vergleichbare Richtung wie die bereits erwähnte «Whim»-App.

Wie Martin Fehr, Leiter Business Development, Digitalisation und Innovation bei Siemens Mobility, ausführt, ist seit letztem September in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Südostbahn eine Plattform namens «abilio» in Betrieb, die Mobilitätsleistungen offeriert. «Will ich zur Arbeit, muss ich mich erst zum Hauptbahnhof aufmachen, erklärt Fehr. Dieser Weg könne neben ÖV-Strecken auch Abschnitte zu Fuss oder mit dem Velo enthalten, denkbar sei zudem die Nutzung eines Carsharing-Dienstes. «Und wenn ich mein Auto verwende, will ich möglichst im Voraus einen Parkplatz reservieren.»

### Bahnfahren der Zukunft? Automatisch!

Selbst die Schweizer Bahnbranche macht sich bereits Gedanken zum Alltag der Schweizer Bahnnutzer von übermorgen. Der Gesamtprogrammleiter von deren Innovationsprogramm SmartRail 4.0, Yves Zischek, sagt dazu: «Plant im Jahr 2040 eine Kundin eine Reise, dann wird sie zu Hause von einem selbstfahrenden Elektrofahrzeug abgeholt und von diesem zu einem dezentralen Bahnhof gefahren, wo ein Zug auf Abruf bereitsteht.» Dabei handle es sich nicht etwa um einen Extrazug, sondern um eine automatische Komposition. «Wir in der Schweiz sind derzeit Weltmeister im Bahnfahren, haben das dichteste Bahnnetz und sind auch im Bereich Pünktlichkeit führend», führt Zischek aus. Damit sich diese Spitzenposition halten lasse, müssten die hiesigen Bahnbetreiber Pioniergeist zeigen.

### PubliBikes schlüsselfertiges System

Keine Zukunftsvision, sondern bereits Realität, ist das Angebot von PubliBike. Anders als die asiatische oder US-amerikanische Konkurrenz, die auf den schweizerischen Bikesharing-Markt strömt, tritt das Tochterunternehmen der PostAuto AG als Generalunternehmer auf. «Wir erarbeiten Standortkonzepte, kümmern uns um Finanzierung, Marketing, Betrieb und Kundendienst», erläutert Geschäftsleiter Bruno Rohner. «Der Stadt, die sich für unser Veloverleih-Angebot entscheidet, übergeben wir damit ein schlüsselfertiges System.» Aktuell sind 1600 Räder von PubliBike im Einsatz, die Hälfte davon sind E-Bikes. Standorte sind die Agglomeration Freiburg, Yverdon, Lausanne, Bern, Zürich und Lugano. «Wir haben bewusst ein Rad entwickelt, das sich für Kurzstrecken eignet. Denn im Normalfall liegt die Einsatzzeit pro Fahrt bei unter 30 Minuten», weiss Rohner. Das E-Bike ermögliche Geschwindigkeiten von bis zu 25 Kilometern pro Stunde und sei vor allem für eine hügelige Topografie geeignet. Der Zugang zu den Rädern erfolgt über ein Smartphone oder über den Swiss-Pass. Noch in diesem Jahr will PubliBike die Flotte auf rund 3500 Velos aufstocken, d.h. die Anzahl Velos mehr als verdoppeln.

### Dichtes Netz als Voraussetzung

Das Angebot von PubliBike richtet sich vorwiegend an urbane Zentren. «Voraussetzung ist ein dichtes Velonetz mit einem gewissen Potenzial an Einwohnern und Arbeitsplätzen», sagt Rohner. Idealerweise sei die nächste Bikestation im Umfeld von 200 Metern des Wohn- oder Arbeitsplatzes, also noch in Gehdistanz. Ob

sich ein Netz lohne bzw. wie sich dieses – etwa durch Sponsoringbeiträge – finanzieren lasse, würden dann die Berechnungen von PubliBike ergeben. «Wir gehen davon aus, dass es bei weniger als zehn Stationen schwierig wird.» Deshalb kommt er zum Schluss, dass das System in ländlichen Regionen betriebswirtschaftlich in der Regel keinen Sinn ergibt – ausser das Projekt werde von einer Gemeinde unterstützt. Anfragen gebe es aktuell einzig aus Vorortsgemeinden wie Köniz oder aus dem Glattal. Gemäss Rohner hätten die genannten Sondierungen durchaus Potenzial, denn die bestehenden Netze in Bern bzw. Zürich liessen sich dadurch sinnvoll ergänzen. Fliegende Autos oder Züge auf Abruf klingen momentan noch ziemlich utopisch. Und längst nicht alle Zukunftsprojekte dürften realisiert werden. Dennoch zeigt sich, dass auf dem Gebiet der intelligenten Mobilität eine regelrechte Aufbruchstimmung herrscht. Man darf also gespannt sein, was die kommenden Jahre alles mit sich bringen.

Michael Gasser

Ende Juni wurde das Veloverleihsystem «Velo Bern» offiziell eröffnet. Aktuell stehen 70 Stationen mit 350 Velos und 350 E-Bikes zur Verfügung. Ziel ist, das Angebot bis im Herbst auf 100 und in zwei Jahren auf 200 Stationen mit rund 2400 Velos auszubauen. Das Kompetenzzentrum Arbeit der Stadt Bern stellt im Auftrag von PubliBike den Betrieb sicher. Sämtliche Investitionskosten, etwa für die Ausstattung der Stationen oder die Velos, werden von PubliBike finanziert. Hauptsponsorinnen von «Velo Bern» sind die Genossenschaft Migros Aare und die Post. Die SBB ist strategische Partnerin. «Velo Bern» sei ein Meilenstein, sagte Gemeinderätin Ursula Wyss (im Bild unten) am Einweihungsanlass. Mit dem öffentlichen Verkehr und weiteren Sharing-Angeboten unterstütze das Veloverleihsystem eine flexiblere Mobilität und eröffne den Nutzerinnen und Nutzern zusätzliche Möglichkeiten.

Bild: PubliBike



# Elektromobilität: clevere Planung hilft den Gemeinden

Was können Gemeinden tun, damit die Elektromobilität koordiniert entwickelt wird, einen echten Beitrag zur Energiewende leistet und die Bedürfnisse der Bevölkerung erfüllt? Die «Schweizer Gemeinde» hat sich umgeschaut.



Der elektrische Strassenwischer «Elsa», der St. Gallen sauber macht, war in der Anschaffung teurer als ein fossil betriebenes Fahrzeug. Langfristig rechnet sich die Investition aber aus ökologischer wie aus ökonomischer Sicht.

Bild: zvg.

«Wer die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft erreichen will, schafft dies nur mit der Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Fuss- und Veloverkehrs und der Elektromobilität.» Das sagt Karin Hungerbühler von Umwelt und Energie der Stadt St. Gallen, jener Schweizer Stadt also, die sich auch bei der Elektromobilität schon vor Jahren äusserst ehrgeizige Ziele gesetzt hat. In der Energiestadt mit dem Goldlabel sieht die Zukunft im Jahr 2050 so aus: Der motorisierte Individualverkehr ist zu 90 Prozent elektrisch. Erreichen will St. Gallen dies unter anderem mit Förderbeiträgen an Private von bis zu 15 Prozent des Kaufpreises und mit einem entschlossenen Ausbau des Ladenetzes; unter dem Dach ostmobil.ch werden Ladesäulen von den St. Galler Stadtwerken installiert und betrieben oder Projekte gemeinsam mit privaten Anbietern realisiert. Auch ein

Angebot für Mehrfamilienhäuser ist im Aufbau. St. Gallens kurzfristiges Ziel lautet so: Bis Ende 2020 sollen 1000 E-Autos in der Stadt immatrikuliert sein. Der Blick in die aktuelle St. Galler Statistik zeigt allerdings, dass es dafür noch einen heftigen Schub braucht. Ende Juni wurden erst 195 E-Autos gezählt. Doch Karin Hungerbühler bleibt zuversichtlich. «Es ist wichtig, sich Ziele zu stecken. Bei den E-Bikes war die Kurve am Anfang auch flach und stieg dann rasch an.» Die Stadt geht mit gutem Beispiel voran und beschafft primär Elektrofahrzeuge für ihre Flotte.

### **Kleinere Gemeinden lassen sich vom höheren Kaufpreis abschrecken**

Krispin Romang, stellvertretender Geschäftsführer von Swiss eMobility, sieht für Private wie für Gemeinwesen «keinen triftigen Grund, der gegen den Kauf



Der E-LKW «Futuricum» ersetzt seit April eines der fünf dieselbetriebenen Fahrzeuge des Tiefbauamts der Stadt Thun zur Einsammlung von betrieblichem Kehricht.

von E-Fahrzeugen sprechen würde». Aus ökologischer wie aus ökonomischer Sicht seien E-Autos klar die zukunftsfähigeren Fahrzeuge. Aber: «Der Markt zieht noch zu wenig mit.» Romang beobachtet vor allem in kleineren Gemeinden, dass der nach wie vor höhere Kaufpreis bei elektrischen Kommunalfahrzeugen abschreckend wirkt und die Vollkostenrechnung zu wenig beachtet wird.

### **Elsa macht St. Gallen elektrisch sauber**

Karin Hungerbühler bestätigt, dass der elektrische Strassenwischer, der auf den Namen «Elsa» («elektrisch sauber») getauft wurde, teurer war als ein fossil betriebenes Fahrzeug. Doch St. Gallen hat für Projekte wie «Elsa» mit einem Energiefonds vorgesorgt; er wird mit den Abgaben der Stromkundschaft gespeist und kann unter anderem solche Pilotvor-

haben unterstützen. Rechnen wird sich die Investition allemal. Denn «Elsa» benötigt pro Betriebsstunde 5 bis 7 kWh elektrische Energie, die dank St. Galler Ökostrom erneuerbar und CO<sub>2</sub>-frei ist. Umgerechnet sind das 1,5 Liter Diesel – etwas mehr als ein Viertel des Verbrauchs einer konventionellen Maschine. «Durch diese beachtliche Einsparung fossiler Brennstoffe und den vom Hersteller versprochenen niedrigeren Wartungs-, Ser-



Bild: zvg.

vice- und Reparaturkosten fallen die Betriebskosten voraussichtlich rund 75% tiefer aus als bei einem herkömmlichen Fahrzeug», lautet das Fazit. Als weiterer wichtiger Vorteil der neuen Maschine wird angeführt, dass sie emissionsfrei und leiser unterwegs ist als ein konventionelles Fahrzeug und darum auch in lärmempfindlicheren Gebieten der Stadt eingesetzt werden kann. «Elsa» ist das erste rein elektrische Gefährt im Putzmaschinenpark des Strasseninspektorates, wird aber wohl nicht das letzte sein.

### Thun (BE) gewinnt Innovationspreis

Auch Thun (BE) hat Anfang 2017 entschieden, zukünftig auf ein elektrisches Kehrichtfahrzeug zur Einsammlung von betrieblichem Abfall zu setzen. Der E-LKW «Futuricum» ersetzt eines der fünf dieselbetriebenen Fahrzeuge des Tiefbauamts der Stadt, das altersbe-

dingt ausgewechselt werden muss. Der Strom für den Betrieb stammt je zur Hälfte aus der Kehrichtverbrennung und aus der Wasserkraft. Da es sich um einen Prototyp eines Schweizer Unternehmens handelt, wird das Projekt für die Entwicklung und Erprobung des Fahrzeugantriebs vom Bundesamt für Energie unterstützt. Auch der Energieversorger EnergieThun AG beteiligt sich. Das Elektromobil hat übrigens den ersten Innovationspreis der Organisation für Kommunale Infrastruktur (OKI) gewonnen.

### «Es ist günstiger, leere Kabelrohre zu verlegen als später nachzurüsten»

E-Mobilität soll nun aber nicht den Schweizer Städten vorbehalten sein. «Auch in kleinen und mittleren Gemeinden ist das Bewusstsein da, dass sich die Behörden früher oder später mit dem Thema auseinandersetzen müssen», sagt Monika Tschannen, Geschäftsleitungsmitglied von «rundum mobil». Die Mobilitätsspezialisten tragen im Auftrag von EnergieSchweiz für Gemeinden konzentriertes Fachwissen in ebendiese Gemeinden hinaus – wohl wissend, dass sich E-Mobilität auch als Folge von privaten Initiativen vielerorts noch sehr unkoordiniert und sprunghaft entwickelt. Eine vorausschauende Planung aber, notabene was das Ladenetz betrifft, ist das A und O für den langfristigen Erfolg. «Beispielsweise ist es günstiger, leere Kabelrohre zu verlegen als später nachzurüsten.» Monika Tschannen betont die Bedeutung von Konzepten für die E-Mobilität auch an einem heissen Sommernachmittag in Schwyz im Rahmen des Halbtageskurses «Elektro-Mobilität in Gemeinden – clever integriert». Denn: «Eine energieeffiziente Ausgestaltung der Mobilität ist ein wichtiges Handlungsfeld, und die Elektromobilität hat dabei eine wichtige Rolle. Damit die Entwicklung der Mobilität im Sinne der Energiestrategie erfolgt und auch zu Entlastungen im Verkehr, etwa bei Stau, beiträgt, braucht es eine Gesamtsicht und die Einbettung der Elektromobilität in die kommunale Strategie für Raum, Energie und Verkehr.»

### Schwyz mit Mobilitätsmanagement

Die Situation der Gemeinde Schwyz könnte dies nicht besser veranschaulichen. «Wir haben hier schlicht keinen Platz für mehr Autos», sagt Oliver Sutter, Leiter Hochbau der Gemeinde Schwyz. Ein Mobilitätsmanagement ist angesichts des als Folge des Bevölkerungswachstums prognostizierten Mehrverkehrs von 30 Prozent bis im Jahr 2040 in der Region Schwyz und Umgebung darum absolute Notwendigkeit. Der Fokus

richtet sich in Schwyz mit seinen Hanglagen vor allem auf das Potenzial von E-Bikes. In der Praxis braucht es in Schwyz aber zunächst vor allem Kommunikation, Kommunikation und nochmals Kommunikation. So ist der Anteil der älteren Bevölkerung, die mit dem Individualverkehr und der uneingeschränkten Verfügbarkeit von Parkierungsflächen aufgewachsen ist, nicht zu unterschätzen, wie Sutter sagt. Es geht darum, das Dorfzentrum zu beruhigen, es geht auch um Harmonisierung in Schwyz. So soll dank des Programms «Mobilitätsmanagement für Unternehmen» beispielsweise die Parkplatznutzung der Mitarbeitenden überall gleich viel kosten. Oder: Parkplätze sollen gar nicht erst gebaut werden. Dies ist nach Auskunft von Oliver Sutter nun der Fall beim Spital, das nach der Einführung eines Mobilitätsmanagements beim Parkhausneubau auf zwei Parketagen verzichten kann.

### Birstaler Gemeinden als Pioniere für regionales Ladenetz

Das Kursprogramm zur clever integrierten Elektromobilität ist dicht, es reicht von Grundsätzlichem wie der Frage nach den Herstellungsbedingungen für die Batterien (Stichwort Kobaltabbau im Kongo) bis zu Praktischem, also dem Energie- und Platzbedarf der verschiedenen Verkehrsmittel. Und natürlich kommt bei der Elektromobilität der Frage nach dem Ladenetz zentraler Stellenwert zu. Dass sich hier der Blick über die Gemeindegrenzen hinaus lohnen kann, beweist das gemeinsame Vorgehen der acht Birstaler Gemeinden, die in der Energieregion Birsstadt zusammengeschlossen sind. Viele Schweizer Gemeinden sind damit konfrontiert, dass Anbieter von Ladestationen mit fixfertigen Angeboten auf sie zukommen; die Anbieter installieren die Stationen teilweise kostenlos und betreiben sie anschliessend selbst. Im ungünstigen Fall stehen danach zwei lukrative Schnellladestationen von zwei verschiedenen Anbietern in zwei Gemeinden in Kurzdistanz. Das wollten die Birstaler Gemeinden vermeiden. In ihrer Region soll «das Richtige am richtigen Ort stehen», wie Christoph Tóth, der Koordinator Energie und Umwelt der Energieregion Birsstadt erklärt. Mit anderen Worten: Die Gemeinden wollen eine Grundlage für eine geordnete und koordinierte Planung schaffen, bei der auch Kriterien wie Bevölkerungswachstum, Arbeitsplatzentwicklung und geplante oder vorhandene publikumsintensive Anlagen berücksichtigt werden. Nach einer im Auftrag der Energieregion von Protoscar erstellten Grobplanung arbeiten die Gemeinden

nun zusammen mit dem lokalen EW die Detailplanung aus. Ein wichtiger Punkt, wie ChristophTóth sagt: «Das lokale EW kennt die vorhandenen Netzleistungen und weiss darum, wo was möglich ist.» Aktuell leisten die Birstaler regelrechte Pionierarbeit: Es müssen Submissionskriterien für ein Ladenetz definiert werden, die der ganzen Region dienen, barrierefreies Laden und Zahlen sowie die Mitsprache der Gemeinden bei der Preisgestaltung und eine vollständige Ökostromversorgung garantieren. Vorlagen dazu gibt es keine. Darum hat die Energieregion Birsstadt auch beim Bundesamt für Energie (BFE) angeklopft mit der Bitte um fachliche und finanzielle Hilfestellung. Die Antwort des BFE steht noch aus. Ziel aber bleibt es, bis Ende Jahr die Submissionskriterien definiert und durch die Gemeindeparlamente verabschiedet zu haben.

### Mendrisio, Wattwil, Nyon ...

Zahlreiche Praxisbeispiele aus initiativen Schweizer Gemeinden bietet auch der Handlungsleitfaden «Elektromobilität für Gemeinden» von Energie Schweiz. Mendrisio (TI) beispielsweise hat 2015 ein Mobilitätskonzept für die Verwaltung verabschiedet; in der kommunalen Fahrzeugflotte mit insgesamt 65 Fahrzeugen sind zurzeit acht Elektrofahrzeuge vorhanden. Beim Rathaus wurde ein Mobility-Standort mit zwei Fahrzeugen eingerichtet, davon ein Elektroauto. Die beiden Fahrzeuge stehen den Mitarbeitenden während der Arbeitszeit als Geschäftsautos zur Verfügung. Wer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommt, erhält einen Rabatt auf die Jahresabonnemente des lokalen Tarifverbands «Arcobaleno». Die verwaltungseigenen Parkplätze sind bewirtschaftet, wobei Fahrgemeinschaften bei der Nutzung eines Parkplatzes preislich begünstigt werden. Für die Bildung von Fahrgemeinschaften stellt Mendrisio seinen Mitarbeitenden eine Online-Plattform zur Verfügung.

Auch Wattwil ist seit November 2016 im Besitz eines Elektroautos, das den Mitarbeitenden für Baustellenbesuche und sonstige Dienstfahrten zur Verfügung steht. Zusammen mit dem lokalen Energieversorger hat die Gemeinde zusätzlich eine öffentlich zugängliche Ladestation mit zwei Parkplätzen beim Gemeindehaus realisiert. Der Strom wird vollständig aus Wasserkraft gewonnen.

Die Stadt Nyon (VD) setzt sich mit verschiedenen Massnahmen für die Elektromobilität in ihrer Gemeinde ein. Dafür hat sie Anfang 2017 von Swiss eMobility den «Goldenen Stecker» erhalten. In

Nyon ist zurzeit ein öffentlich zugängliches Ladestellennetz mit vier Ladestationen für Elektroautos und zwei für Elektroscooter vorhanden. Publibike betreibt ein lokales Bikesharingnetz mit fünf Standorten und über 100 Velos – die Hälfte sind E-Bikes. Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeitende der Stadt Nyon erhalten zudem einen finanziellen Zuschuss beim Kauf von Elektrovelos, -scootern, -trottinetten und -autos. Die Stadt selbst hat 15 Elektrovelos und einen Elektroscooter in den Fuhrpark der Verwaltung integriert und bezieht den Strom aus 100 Prozent erneuerbaren Energien.

### Beliebtes «Carvelo2go»

Auch die Lastenvelos, die sogenannten «Carvelo2go-Bikes», erobern allmählich die Schweizer Gemeinden. Zu ihrer Verbreitung hat auch der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) in Zusammenarbeit mit der Mobilitätsakademie des TCS beigetragen. Im zugerischen Cham werden damit nicht nur Waren oder Kleinkinder befördert. Auch Jack, der Hund von Manuela Hotz, Projektleiterin Umwelt, fährt mit. Hotz berichtet, dass vor der Anschaffung getestet wurde, ob sich auch ein Hund wohl fühlt in dem Gefährt. Das Foto im Infoblatt der Gemeinde, das das Titelblatt der aktuellen «Schweizer Gemeinde» ziert, lässt keine Zweifel offen: Jack findet das Carvelo offensichtlich cool. Auch Zug und Steinhäusern haben mit Sponsoring Carvelos in ihre Gemeinde geholt. Das Sharingangebot setzt auf «Hosts» wie Apotheken, Bäckereien oder Cafés, bei denen die Nutzerinnen und Nutzer Schlüssel und Akku abholen können, reserviert werden können die praktischen Lastenvelos über [www.carvelo2go.ch](http://www.carvelo2go.ch). Cargovelos haben bereits neue Initiativen im Bereich der Ver- und Entsorgung angeschoben: «collectors», ein System für Hauslieferungen und Recyclingfahrten, wurde in Zuchwil (SO) entwickelt und steht neu auch in Thun und Olten bereit.

### Autofahren zählt nicht als Arbeitszeit

In Schwyz entwickeln sich nach den Präsentationen der Referenten in den Arbeitsgruppen angeregte Diskussionen über die Möglichkeiten der Elektromobilität und sanfte Mobilität ganz allgemein. Es gibt Gemeinden, die setzen voll auf Förderung, andere komplettieren mit etwas Zwang. Etwa über ein Spesenreglement, das Autofahren nicht als Arbeitszeit anerkennt, Bahnfahren hingegen schon.

### Infos:

Leitfaden Elektromobilität für Gemeinden: [www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch](http://www.mobilitaet-fuer-gemeinden.ch)  
Swiss eMobility: <https://www.swiss-emobility.ch/de/>. In den nächsten Monaten wird auf der Website des Verbands Swiss eMobility eine Musterkonzession für Gemeinden wie auch eine Hilfestellung in Sachen Bewilligungen/Bewilligungsverfahren online zugänglich gemacht.

Marktübersicht energieeffiziente Fahrzeuge: [www.e-mobile.ch](http://www.e-mobile.ch).

Sharingplattform Carvelos:

[www.carvelo2go.ch](http://www.carvelo2go.ch)

Liefer- und Abholdienst:

[www.collectors-so.ch](http://www.collectors-so.ch), [www.collectors-thun.ch](http://www.collectors-thun.ch)

Der nächste Kurs «Elektromobilität in Gemeinden – clever integriert» findet am Mittwoch, 24. Oktober 2018, in Zuchwil (SO) statt. MonikaTschannen, c/o rundum mobil GmbH, 3600 Thun, Tel. 033 334 00 20, Mail: [info@rundum-mobil.ch](mailto:info@rundum-mobil.ch).



Denise Lachat

Startklar: Gemeinderat Markus Baumann, Vorsteher Verkehr und Sicherheit, der Gemeinde Cham (ZG).

Bild: zvg.

# Intelligente Mobilität für die Güterversorgung in der Stadt

Gütertransportexperten haben die Vision einer urbanen Logistik entwickelt, die mit einem Bruchteil der heute benötigten Energie auskommt. Eine Hauptforderung: Logistikknutzungen sollen in die Zentren eingebunden werden.



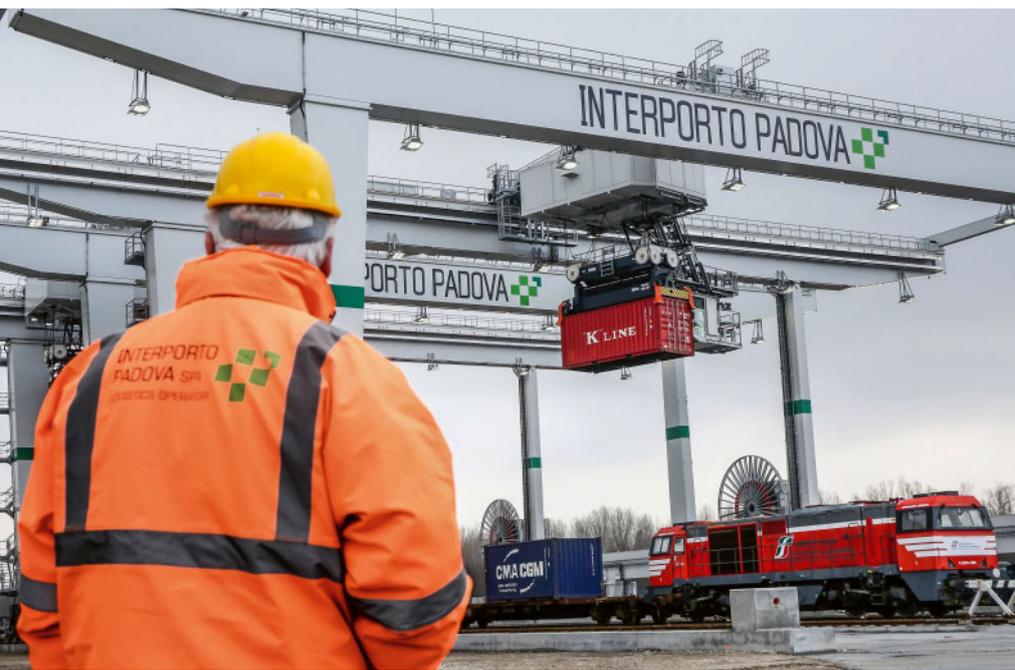
Zeichnung des «hôtel logistique» am Fusse des Montmartre in Paris. Der 400 Meter lange Bau, der unter anderem einen Umladeterminal beherbergt, verfügt über ein begrüntes Dach mit Sportflächen und «urbaner Landwirtschaft».

Illustration: Sogaris

Wer mit dem Zug von Baden kommend in die Stadt Zürich einfährt, erlebt entlang der Gleise zwei unterschiedliche Welten. Auf der einen Seite stehen schicke Bürotürme wie der PrimeTower oder die drei neuen, schwarz verblendeten Vulcano-Hochhäuser mit exklusiven Wohnungen. Auf der anderen Seite der Gleise erstrecken sich derweil nüchterne Gewerbe- und Industrieflächen: Da stehen etwa die Hallen, in denen ein Logis-

tikunternehmen für das landesweite «Cargo Domizil»-Netz Güter von der Bahn auf Lastwagen umlädt, um sie anschliessend an Empfänger in der Stadt Zürich zu verteilen. Ein Stück weiter nutzt ein Entsorgungsunternehmen das Gelände unweit der blitzblanken Dienstleistungswelt für Umschlag, Lagerung und Sortierung von Sperrgut und Bauschutt. «Die Logistikstandorte in urbanen Gebieten sind heute stark unter Druck, sie

werden durch Büro- und Wohnnutzungen mit höherer Wertschöpfung verdrängt», sagt der Gütertransportexperte Martin Ruesch. «Wir beobachten heute einen «Logistics Sprawl»: Die Logistikknutzungen werden von den städtischen Zentren hinaus auf die Grüne Wiese verlagert. Diese Entwicklung ist ungünstig, denn die Transportwege werden so tendenziell länger, und die für den Transport der Güter benötigte Energie nimmt zu.»



Die von Stadt und Privatunternehmen errichtete Verteilplattform «Cityporto» entlastet das historische Zentrum von Padua (I) von Güterverkehrsfahrten.

Bild: Interporto

## Wege zu einer energieeffizienten und CO<sub>2</sub>-freien Logistik

Martin Ruesch ist diplomierte Bauingenieur ETH und befasst sich seit 30 Jahren mit Fragen des Transport- und Güterverkehrs. Heute leitet er beim internationalen tätigen Planungs- und Beratungsunternehmen Rapp die Verkehrs- und Transportberatung Zürich. Ruesch ist Co-Autor einer jüngst veröffentlichten Studie, welche Wege zu einer energieeffizienten und CO<sub>2</sub>-freien Logistik für städtische Gebiete aufzeigen will. «Intelligente urbane Logistik» lautet der Titel des Projektes, das Ruesch in den letzten drei Jahren gemeinsam mit dem Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich und der Politikberatungsfirma Interface (Luzern) erstellt hat. Die Untersuchung gehört zum Nationalen Forschungsprogramm (NFP) 71 «Steuerung des Energieverbrauchs» des Schweizerischen Nationalfonds und wurde unter anderem vom Bundesamt für Energie (BFE) finanziell unterstützt. Im Zentrum der Studie steht die von den Autoren entworfene Vision einer Schweiz, die den städtischen Güterumschlag im Jahr 2050 mit einem Zehntel der heute benötigten Energie und gänzlich CO<sub>2</sub>-frei abwickelt. Diese Vision geht deutlich über die Ziele der Energiestrategie 2050 des Bundes hinaus, und sie ist bewusst als Kontrapunkt zur heutigen Realität zu verstehen. Aktuell unterliegt der Gütertransport nämlich einem ungebrochenen Wachstumstrend. Der boomende E-Commerce, um ein sehr augenfälliges Beispiel zu nennen, gibt den

Heimlieferdiensten starken Auftrieb. Auch wird durch die Atomisierung der Sendungen und die steigenden Lieferanforderungen die Lagerhaltung ständig verkürzt, wodurch die Lieferhäufigkeiten zunehmen. Trendanalysen gehen für die nächsten Jahrzehnte denn auch von weiterwachsenden Güterströmen aus: Von 2013 bis 2050 wird die urbane Gütermenge von 342 auf 416 Mio. Tonnen zunehmen, die Transportleistung von 35 700 auf 41 400 Mio. Tonnenkilometer. Die für die Ausführung dieser Transporte benötigte Energie entspräche im Jahr 2050 – auf die Schweizer Bevölkerung und das Jahr verteilt – einem Dauerenergieverbrauch pro Kopf von 122 Watt. Diesen Wert möchten die Logistikexperten um Martin Ruesch gemäss ihrer Vision auf 7,7 Watt senken, also um über 90% vermindern. Von den 2000 Watt Leistung, die die 2000-Watt-Gesellschaft vorsieht, würden dann 7,7 Watt für die Logistik verwendet. Einen grossen Sprung nach vorn wollen die Studienautoren auch bei den Treibhausgasen machen: Sie möchten die urbane Logistik ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss abwickeln – und damit die für das Jahr 2050 prognostizierte CO<sub>2</sub>-Produktion (2,48 Mio. t) in diesem Bereich gänzlich vermeiden.

## Vision als Motivationshilfe

Um nicht falsch verstanden zu werden: Die Fachleute können und wollen keine Garantie abgeben, dass ihr Wunschbild einer energieeffizienten und sauberen urbanen Logistik bis im Jahr 2050 Realität wird. Sie legen auch keinen detaillier-

ten Umsetzungsplan vor. Ihre Vorschläge zeigen jedoch die Stossrichtung dafür auf, wie die Visionsziele erreicht werden könnten. Die Autoren verstehen ihr Leitbild auch als Motivationshilfe: Sie wollen Experten der Logistikbranche, aber auch einen weiteren Kreis aus Verwaltungsfachleuten und Politikern dazu anregen, die urbane Logistik in Richtung Nachhaltigkeit weiterzuentwickeln. Mit einer «innovativen Verknüpfung verschiedener Lösungsansätze und Rahmenbedingungen» sei ihre Vision des Jahres 2050 «erreichbar», sind die Forscher überzeugt.

## Vorschläge mit Sprengkraft

Die Studienautoren benennen vier Massnahmenbereiche, denen sie beim Übergang zu einer nachhaltigen urbanen Logistik zentrale Bedeutung beimessen. Ihre Forderungen haben durchaus politische Sprengkraft, wie die folgenden, beispielhaft ausgeführten Anregungen verdeutlichen:

- neue Antriebe und Treibstoffe: Die Elektrifizierung des Gütertransports – aktuell bei 1 bis 2% – soll deutlich gesteigert werden. Die Politik wird nicht nur zu entsprechenden Fördermassnahmen aufgefordert, sie soll auch für eine hinreichende Menge von erneuerbarem Strom für Güter- und Personenverkehr sorgen.
- Nutzungsbedingungen mit Bevorzugung energieeffizienter und CO<sub>2</sub>-freier Fahrzeuge: Das kann nach Auskunft der Autoren zum Beispiel heissen, dass in Städten nur noch Fahrzeuge verkehren dürfen, die einen bestimmten Energieverbrauch unterschreiten (analog zu den in Deutschland bekannten Umweltzonen, in denen nur emissionsarme Fahrzeuge verkehren dürfen).
- Mobility Pricing mit orts-, zeit- und auslastungsabhängigen Benützungsgebühren: Hier schwebt den Autoren eine Ausweitung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) auf leichte Fahrzeuge (Lieferwagen unter 3,5 t) vor, aber auch eine Differenzierung der Gebühren nach Tageszeit, Ort (z.B. Innenstadt) und Fahrzeugauslastung. Personen- und Schienengüterverkehr sollen in das Mobility Pricing einbezogen werden.
- Verhaltensbezogene Massnahmen zur Erhöhung der Energieeffizienz: Hier ist die Rede von der Schaffung einer Energieeffizienzetikette. Diese würde die Konsumenten vorgängig über den Energieverbrauch der Logistik- und Transportleistung von Sendungen/Paketen informieren und so ein energiebewusstes Verhalten fördern.



Für die Feinverteilung der Güter in der Altstadt von Padua werden kleinere Gas- und Hybridfahrzeuge eingesetzt. Die Fahrzeuge werden im «Cityporto» beladen, bevor sie ihre Güter zu den innerstädtischen Geschäften bringen.

Bild: Interporto



Anliefersituation in der City von Zürich. Bild: Tiefbauamt der Stadt Zürich

Weitere wichtige Massnahmenbereiche sind die überbetriebliche Zusammenarbeit zur verstärkten Bündelung von Sendungen, die Sicherung von Vorranggebieten für Logistiktutzungen in urbanen Gebieten oder auch unterirdische Transportsysteme.

### Beispiele aus Paris und Padua

Diese und weitere in der Untersuchung entwickelte Ideen können wichtige Anstösse für künftige Diskussionen und Massnahmen geben. Einen nicht minder interessanten Anknüpfungspunkt für Schritte hin zu einer nachhaltigen urbanen Logistik bieten Best-Practice-Beispiele aus dem In- und Ausland, die die Autoren der Studie zusammengetragen haben. Sie führen innovative Ansätze exemplarisch vor Augen und laden zur Nachahmung oder zumindest zu einer kritischen Auseinandersetzung ein. So wurde in Paris unlängst an zentraler Lage beim Gare du Nord unter dem Projektnamen «Chapelle International» eine Logistikanlage in Betrieb genommen, wo Container von der Bahn auf energieeffiziente Fahrzeuge für die Feinverteilung in der Stadt umgeladen werden. Dieses «Logistikhôtel» («hôtel logistique») der Bahngesellschaft SNCF und der Stadt Paris besteht aus einem 400 Meter langen, vierstöckigen Gebäude, das unter anderem auch Detailhandel, Büros, Schulen, ein Parking und ein Datacenter beherbergt. Das begrünte Dach bietet Platz für Sport und «urbane Landwirtschaft». Dieser Nutzungsmix wurde gewählt, um die Wertschöpfung des Gesamtkomplexes zu erhöhen. Zielsetzung ist, Logistiktutzungen zurück in das städtische Zentrum zu bringen und so dem erwähnten «Logistics Sprawl» entgegenzuwirken. «Gemäss Planung sollen die von Lastwagen in der Stadt zurückgelegten Wege um 1 100 000 Kilometer pro Jahr reduziert und 560 Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart werden», heisst es in einem Exposé des Architekturbüros A.26 Architectures.

Die überbetriebliche Bündelung des Lieferverkehrs ist das erklärte Ziel einer

Public-Private-Partnership in Padua. Im «Cityporto», drei Kilometer vom Zentrum der norditalienischen Stadt entfernt, werden seit 2004 die für städtische Empfänger angelieferten Sendungen gebündelt. Die Feinverteilung erfolgt dann mit Gas- und Hybridfahrzeugen. Sie dürfen im Stadtzentrum die Busspuren benutzen und sind nicht an die üblichen Anlieferzeitfenster gebunden. Das Bemerkenswerte an diesem Beispiel: Im «Cityporto» kooperieren über 50 private Unternehmen. Das Projekt führte zu einer Reduktion des Lieferverkehrs, einer höheren Auslastung der Transportfahrzeuge und einer Verkürzung der durchschnittlichen Fahrdistanz von 6 auf 1,7 Kilometer pro Zustellung. Dieser überbetriebliche Ansatz wird im europäischen Ausland auch schon durch Kurier-, Express- und Paketdienstleister umgesetzt, die gemeinsam Abholstationen für Pakete betreiben.

### Schweizer Konzepte für Güterverkehr

An innovativen Konzepten zur urbanen Logistik besteht kein Mangel, auch nicht in der Schweiz. So liefert der Detailhändler Coop heute seine Güter ab der Verteilzentrale Aclens (VD) nordwestlich von Lausanne in vorkommissionierten Behältern per Bahn nach Genf, um Lkw-Kilometer einzusparen. Oder die Messe Basel nutzt ein Onlinebuchungssystem, welches die Anlieferung mit Lkw steuert, womit Wartezeiten und Stausituationen vermindert werden. Solche Ansätze müssten verstärkt Verbreitung finden, geben die Autoren zu verstehen. «Damit dies gelingt, wollen wir Städte, Kantone und Bund mit unserer Studie motivieren, sich vermehrt mit dem Güterverkehr zu befassen und in dem Bereich verstärkende Impulse zu setzen», sagt Martin Ruesch.

Einzelne Kantone und Städte wie Basel, Genf oder Zürich sind hier bereits aktiv geworden und haben Güterverkehrskonzepte ausgearbeitet bzw. sind daran, dies zu tun. Auch für Martin Pulfer, beim Bundesamt für Energie zuständig für das Forschungsprogramm Mobilität, ist klar,

wohin die Reise geht: «Das Transport- und Logistikgewerbe kann und muss einen verstärkten Beitrag leisten, um den Energieverbrauch und den CO<sub>2</sub>-Ausstoss gerade in den städtischen Zentren deutlich zu reduzieren.»

*Benedikt Vogel  
im Auftrag des Bundesamts für Energie*

### Weitere Infos:

Weitere Auskünfte zum Projekt erteilt Martin Pulfer, martin.pulfer@bfe.admin.ch, Leiter des BFE-Forschungsprogramms Mobilität. Weitere Fachbeiträge über Forschungs-, Pilot-, Demonstrations- und Leuchtturmprojekte im Bereich Mobilität unter [www.bfe.admin.ch/CT/verkehr](http://www.bfe.admin.ch/CT/verkehr).

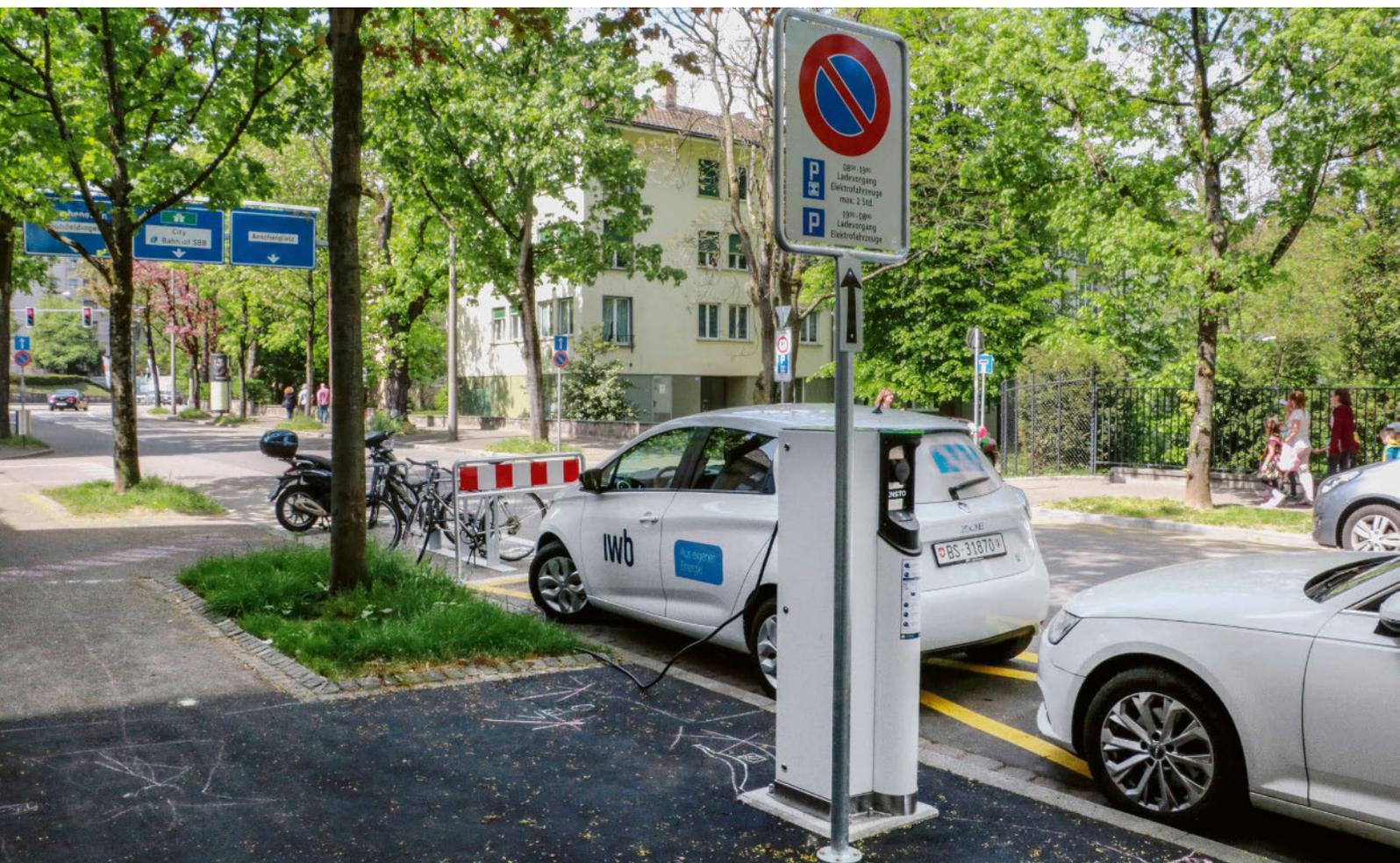
## Die Logistik eines urban geprägten Landes

Die Frage des alpenquerenden Güterverkehrs hat die politische Diskussion der Schweiz über Jahre in Atem gehalten und tut es heute noch. Die vorliegende Studie unter der Federführung der Rapp Trans AG richtet den Fokus auf urbane Logistik: In den Städten sind vom Güterverkehr besonders viele Menschen betroffen. Auch zeichnen sich die Warenströme hier durch ein ausgeprägtes Wachstum aus. Die urbane Logistik umfasst nach der Definition der Studie «Intelligente urbane Logistik» sämtliche Transport-, Umschlag- und Lagerprozesse sowie unterstützende Logistikdienstleistungen für urbane Gebiete. Angesprochen sind alle Gütertransporte, die ihre Quelle bzw. ihr Ziel in einem städtischen Gebiet haben. Wesentlichen Anteil haben die Kurier- und Express-, Stückgut- sowie Massenguttransporte. In der städtisch geprägten Schweiz können mit der erwähnten Definition rund 85% aller Warenströme der urbanen Logistik zugerechnet werden.

BV

# Wer fördert Ladesäulen auf öffentlichem Grund?

Mit Ladestationen im öffentlichen Strassenraum können Gemeinden und Kantone Kaufentscheide zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen fördern. In Basel-Stadt läuft ein entsprechendes Pilotprojekt.



Um den Anteil der privaten Elektroautos zu steigern und den Umstieg zu erleichtern, testet der Kanton Basel-Stadt den Bedarf an einer öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur in einem dreijährigen Pilotprojekt. Die Industriellen Werke Basel (IWB) errichten zehn Ladestationen in der blauen Zone verschiedener Quartiere.

Foto: IWB

Basel-Stadt ist einer der ersten Kantone, die Parkplätze mit Ladesäulen im öffentlichen Strassenraum anbieten. Seit April dieses Jahres stellt Basel-Stadt zehn Parkplätze mit Ladesäulen ausschliesslich für Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Er hat dazu Parkplätze der blauen Zone in gelbe Parkfelder ummarkiert.

### Weitere 200 Ladesäulen beantragt

Tagsüber ist die Zeit auf zwei Stunden plus die angebrochene halbe Stunde beschränkt, nachts ist die Park- und Ladezeit unbeschränkt. Das Benutzen von

Parkfeld und Ladesäule kostet tagsüber 37 Rappen pro kWh, in der Nacht 26 Rappen pro kWh und 19 Rappen pro Stunde. Das Parlament hat den Regierungsrat beauftragt, einen Kredit für weitere 200 Ladesäulen im öffentlichen Raum bereitzustellen.

### Keine Fördergelder vom Bund

Mit Ladestationen im öffentlichen Strassenraum können Gemeinden und Kantone Kaufentscheide zugunsten von elektrisch betriebenen Fahrzeugen fördern – dies zeigen nicht zuletzt Beispiele aus

dem Ausland. Tut ein Gemeinwesen das, schliesst es eine wichtige Lücke. Denn der Bund unterstützt den Ausbau der Ladeinfrastruktur nicht mit Bundesmitteln. Aufgrund einer am 1. Januar 2018 in Kraft getretenen Änderung des Nationalstrassengesetzes (NSG) ist es dem Bund zwar möglich, die Errichtung von Schnellladestationen auf Rastplätzen durch Private zu bewilligen (Art. 7a NSG). Ansonsten assistiert der Bund aber nur bei Koordination und Planung von Ladeinfrastruktur, insbesondere im Rahmen der Plattform «Ladenetz Schweiz».

Deshalb liegt der Einfluss auf die Anzahl Ladestationen in erster Linie bei Gemeinden und Kantonen. Eine mögliche Massnahme, die Gemeinden ergreifen können, ist die Ergänzung des kommunalen Baureglements mit Vorschriften an private Bauherren zur (Vor-)Installation von Ladeinfrastruktur. Gerade in urbanen Räumen können viele Anwohner Autos allerdings nur auf öffentlichem Grund parkieren. Hier ist das Bereitstellen von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum entscheidend für die Entscheidung zugunsten eines elektrisch betriebenen Fahrzeugs.

## Rechtliche Voraussetzungen

Was aber gilt, wenn eine Gemeinde oder ein Kanton Ladestationen installieren will? Aus rechtlicher Sicht ist vor der Installation abzuklären, welche Bewilligungen erforderlich sind. Meistens genügt der gewöhnliche Baubewilligungsprozess, wozu die Bewilligung des Strasseneigentümers gehört. Daneben bedarf es einer Baubewilligung für Ladesäulen beim zuständigen Amt und einer Bewilligung des Eidgenössischen Starkstrominspektorats ESTI. Zu beachten ist auch die Signalisationsverordnung (SSV), welche die Kennzeichnung von Parkplätzen regelt.

Die Signalisation von Ladestationen im öffentlichen Raum ist noch nicht einheitlich geregelt. Der Bundesrat plant aber, ein Symbol «Ladestation» einzuführen. Er wird die Vernehmlassung für eine entsprechende Änderung der SSV voraussichtlich im Oktober 2018 eröffnen.

Bis dahin sind Parkplätze, sollen sie Elektrofahrzeugen vorbehalten bleiben, mittels Text zu kennzeichnen. Ein Gemeinwesen kann ein Parkverbot mit Ausnahme verfügen (vgl. Art. 30 Abs. 4 und Art. 65 Abs. 2 SSV) oder das Parkieren ausschliesslich bestimmten Fahrzeugarten gestatten (vgl. Art. 48 Abs. 1, 11 SSV). Parkplätze mit Ladesäulen, die ausschliesslich Elektrofahrzeugen zur Verfügung stehen sollen, müssen gelb markiert sein (Art. 79 Abs. 1bis SSV).

Kritiker wenden ein, dass eine solche Bereitstellung von Ladeinfrastruktur im öffentlichen Strassenraum aus Gründen der Gleichbehandlung (von konventionell und elektrisch betriebenen Fahrzeugen) nicht möglich sei. Für eine rechtsgleiche Behandlung muss Gleiches gleich, und Ungleiches ungleich behandelt werden. Sowohl die Gleichbehandlung wie auch die Ungleichbehandlung von verschiedenen Personen bedarf sachlicher Gründe. Elektrofahrzeuge verursachen punkto Klimawandel, Luftverschmutzung und Lärm deutlich niedrigere Kosten für die Allgemeinheit, was

eine differenzierte Behandlung von Elektrofahrzeugen und konventionellen Fahrzeugen rechtfertigt – gar gebieten kann. In einem Quartier etwa, in denen Anwohner Fahrzeuge nur auf öffentlichem Grund parkieren können, kann man den Verzicht auf Ladeinfrastruktur als Benachteiligung von (potenziellen) Besitzern von Elektroautos interpretieren. Gerichtsfälle hierzu existieren noch nicht. Möchte ein Gemeinwesen vermeiden, dass Elektroautos gegenüber Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ein Vorteil bei der Parkplatzsuche zukommt, kann es die für die Deckung der Ladeinfrastruktur mindestens erforderliche Anzahl Parkplätze von einem Ingenieurbüro anhand von Szenarien für die Marktpenetration von Elektromobilen berechnen lassen. Zudem können die Nutzungsbedingungen der Ladeinfrastruktur so ausgestaltet werden, dass das Aufladen und nicht das Parkieren der Fahrzeuge im Vordergrund steht. So ist nicht zuletzt auch eine optimale Auslastung der Ladestationen und damit ein maximaler Wirkungsgrad der Ladesäulen möglich. Sollen die Parkplätze nicht ausschliesslich für Elektrofahrzeuge reserviert sein, könnte man in der «Blauen Zone», die für alle Fahrzeuge verfügbar ist, trotz dem Ladesäulen errichten. Für die Wirksamkeit dieser Massnahme wäre allerdings eine entsprechend grössere Anzahl Ladesäulen notwendig.

## Initiativen im In- und Ausland

Entscheidet sich ein Gemeinwesen dazu, öffentliche Parkfelder mit Ladesäulen auszurüsten, findet es sich in bester Gesellschaft mit Initiativen im In- und Ausland. Norwegen, in Sachen Elektromobilität Spitzenreiter, verfügt über spezielle innerstädtische Parkplätze, auf welchen nur Elektroautos parkieren dürfen. Dazu kommt ein flächendeckendes Netz an öffentlichen Ladestationen. Norwegens Förderstrategie ist ein Erfolg: Im Jahr 2017 waren 20,8 % aller Neuzulassungen rein elektrische Fahrzeuge. Die Niederlande haben für den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur rund sieben Millionen Euro zur Verfügung gestellt; nicht zuletzt deshalb existierten im August 2017 bereits 30 000 öffentliche Ladestationen. Die EU fördert den Ausbau der Ladeinfrastruktur mit 800 Millionen Euro.

Ladestationen im öffentlichen Strassenraum werden wohl auch Thema der Roadmap sein, die Vertreter der Elektrizitäts- und Mobilitätsbranche mit Vertretern des Bundes, der Kantone und der Städte ausarbeiten möchten. Ziel der Roadmap ist es, den Anteil der Elektrofahrzeuge an den Neuzulassungen bis

2022 auf 15 % zu erhöhen. Ein möglichst dichtes Netz an Ladestationen ist für Autofahrer ein zentrales Element ihres Kaufentscheids für oder wider ein Elektroauto. Sie sind gemäss der Tamedia-Auto-Studie 2018 heute der Ansicht, dass es zu wenig Ladestellen gibt. Der Anteil rein elektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen betrug 2017 lediglich 1,53 %. Ende 2017 existierten landesweit rund 2500 zwar öffentlich zugängliche, aber private Stromtankstellen, mehrheitlich in Parkhäusern, bei Hotels und Firmen oder bei Autohändlern.

*Cordelia Bähr, lic. iur., Rechtsanwältin, LL.M. Public Law (LSE)*

## Pilotprojekt Basel-Stadt:

<https://tinyurl.com/y7n7qgdn>

## Ladenetz Schweiz:

<https://tinyurl.com/y9me3kfx>

## In Baselland entsteht die grösste E-Ladestation

Direkt an der A2 bei Pratteln plant die Elektra Baselland (EBL) den «Swiss E-Mobility Hub»: Es soll die grösste Elektroladestation in Europa werden. Der Swiss E-Mobility Hub umfasst ein Servicecenter für Elektromobilität mit 280 Ladesäulen, wovon in vollem Ausbau 60 als Schnellladestationen (Supercharger) und 220 als reguläre Ladestationen (Slow Charging Stations) realisiert werden sollen. Das Projekt wurde gemeinsam mit der Kantonsregierung Basel-Landschaft, die das Projekt unterstützt, sowie der Hochschule für Architektur, Bau und Geomatik der Fachhochschule Nordwestschweiz als wissenschaftlicher Partner lanciert. In Salina Raurica in Pratteln (BL), direkt an der Autobahn A2, ist der Standort für den Hub mit Anschluss an die internationale Verkehrsachse im Herzen von Europa, mit über 130 000 Fahrzeugen pro Tag, aus Sicht der EBL ideal. Das Bauland will die EBL vom Kanton Basel-Landschaft erwerben, welcher der EBL eine Reservation zugesichert hat. Die Eröffnung ist für 2023 geplant. Das Timing stimmt: Im Mai haben Bund, Kantone und Städte gemeinsam vereinbart, eine Roadmap für die Elektromobilität zu erarbeiten. Ziel ist es, den Anteil der Elektroautos an den Neuzulassungen von aktuell 1,53 Prozent bis 2022 auf 15 Prozent zu steigern.

# Natur pur? Mobilitätsplanung ist im ländlichen Raum zentral

Als Wegpendlerregion ist der Naturpark Thal im Solothurner Jura mit grossen Herausforderungen bezüglich Verkehrsanbindung, Kapazitäten und Spitzenlasten konfrontiert. Mit RegioMove arbeitet die Region an nachhaltigen Lösungen.



Das Privatauto spielt hier die Hauptrolle: Morgens und abends stockt der Verkehr in Balsthal und auf dem Zubringer zur Autobahn A1 durch die Klus. Mit der Oensingen-Balsthal-Bahn (OeBB) sind Balsthal und das Mittelland gut miteinander verbunden. Der stündliche Anschluss an die Schnellzüge in Oensingen ist wichtig. Untereinander und mit Balsthal als Zentrum sind alle Thaler Dörfer über Postautolinien verbunden. In die Wohngebiete ausserhalb der Dorfzentren besteht allerdings keine ÖV-Verbindung, dort kommt dann wieder das Auto zum Einsatz. Der Fuss- und Veloverkehr spielt im Thal eine untergeordnete

Rolle – vor allem eine touristische. So fördert der Naturpark aktiv den Wander- und Velotourismus: Seit bald zehn Jahren erschliesst der NaturparkBus an Sonn- und Feiertagen die Wandergebiete der zweiten Jurakette. Und auch per E-Bike lassen sich bequem die Jurahügel und Ausblicke geniessen.

Der NaturparkThal ist also mit ähnlichen Herausforderungen und Möglichkeiten in der Mobilität konfrontiert wie andere ländliche Regionen auch. Aber wohin soll die Reise gehen? Mehr Strassen, mehr Haltestellen, dichtere Fahrpläne, immer neue Infrastrukturen? Dass es neue, smarte Lösungen braucht, zeigt

ein Blick auf die Trends und Treiber für die Mobilität der Zukunft.

## Der ländliche Raum bietet Chancen für innovative Mobilitätsdienstleistungen

E-Mobilität, Digitalisierung, Sharing Economy, Vernetzung und Automatisierung werden unsere Lebensweise und Gewohnheiten stark verändern – und das voraussichtlich schneller als erwartet. Wir stehen am Anfang einer weitreichenden Umwälzung. Mobilität wird nicht mehr die Frage von Auto oder Zug, Bus oder Velo sein. Die Grenzen zwischen privatem und öffentlichem Verkehr verschwimmen, verkehrsmittel-

übergreifende Wegekettens gehören dank innovativen Mobilitätsservices per App zum Alltag, und die Automatisierung des Strassenverkehrs wird sukzessive vorwärtsgetrieben und optimiert. Experten sehen insbesondere im ländlichen Raum grosse Chancen für diese Entwicklung.

Städte und Gemeinden müssen sich heute wichtige Zukunftsfragen stellen: Wie könnten Mobilität und Bedürfnisse



*Der Naturpark Thal ist einer von sechs regionalen Naturparks, die an der neu eröffneten «Route Verte» liegen. Diese neue E-Bike-Route führt von Schaffhausen nach Genf mitten durch die Landschaften des Jurabogens.*

*Bild: Tim Bardsley-Smith*

der Bevölkerung in unserer Region in 15 Jahren aussehen? Wie wollen wir den Wandel aktiv mitgestalten? Welche Investitionen muss man tätigen, welche werden nicht mehr nötig sein? Wo liegen die Chancen für Standortgunst, Lebensqualität und Umwelt?

**Der Naturpark Thal ist in die Mobilität Zukunft gestartet**

Mit der Charta des Naturparks Thal haben sich die Thaler Gemeinden zu einer nachhaltigen Entwicklung verpflichtet: Das Gleichgewicht von Mensch, Natur, Landschaft und Wirtschaft steht dabei im Vordergrund. Vor wenigen Jahren wur-

den im Zukunftsbild 2040 eine erste Vision und wichtige Ziele für Verkehr und Mobilität festgehalten. Unter diesen Vorzeichen kam die Initiative RegioMove zum richtigen Zeitpunkt. Der Naturpark Thal hat die Gelegenheit genutzt und sich im Januar 2018 als eine der ersten Pilotregionen beworben. «Mit RegioMove wollen wir die Bevölkerung für die Mobilität Zukunft sensibilisieren, deren Bedürfnisse abholen und konkrete Projektideen entwickeln», nennt Thomas Schweizer von der Geschäftsstelle des Naturparks die wichtigsten Beweggründe.

Das Berner Büro für Mobilität begleitet die Pilotregion mit dem modularen RegioMove-Angebot: Ende Mai fand im Thal ein öffentlicher RegioMove-Anlass (Modul START) mit 40 Personen statt. Die Teilnehmenden haben in einer interaktiven Präsentation einen Blick in die Zukunft der Mobilität gewagt. Anfang Juni hat der neu formierte regionale Ausschuss Mobilität im Rahmen des RegioMove-Workshops (Modul GO) die wichtigsten Handlungsfelder aufgegriffen und erste Lösungsideen entwickelt. Es zeigte sich, dass für die Region Thal die Förderung von Coworking, Optimierungen im öffentlichen Verkehr und Veloverkehr sowie der Aufbau eines Mitfahrsystems zentrale Ansatzpunkte sind. Mit dem Projekt Thal!mobil werden nun konkrete Mobilitätsprojekte erarbeitet und gemeinsam mit Gemeinden, Partnern aus der Wirtschaft und der Bevölkerung getestet. In der Umsetzung zählt man auch auf die Zusammenarbeit mit so!mobil, dem Mobilitätsprogramm des Kantons Solothurn.

*Uwe Schlosser, Büro für Mobilität AG, Projektleitung RegioMove*

**RegioMove – Netzwerk Mobilität für Gemeinden**

RegioMove unterstützt Gemeinden und Regionen bei der Entwicklung und Umsetzung von zukunftsweisen Mobilitätslösungen. Es schärft den Blick und hilft Investitionen zukunftsicherer zu planen. RegioMove ist ein modulares Beratungsangebot und wirkt ergänzend zum klassischen Planungsprozess. Dabei setzt es auf Sensibilisierung, Partizipation, Coaching und Austausch.

Das Modul START bietet einen motivierenden Einstieg und öffnet Perspektiven. Das Modul GO vertieft zukünftige Handlungsfelder und Mobilitätslösungen. Das Modul BRIDGE zielt schliesslich auf ein strategisches Mobilitätskonzept als Schnittstelle zu bestehenden Planungsprozessen.

RegioMove ist eine Initiative der Büro für Mobilität AG und des Förderfonds Engagement Migros. Engagierte Gemeinden und Regionen sind eingeladen, ebenfalls vom RegioMove-Angebot zu profitieren.

Save the Date: Am 21. November findet die 2. Fachtagung RegioMove in Olten statt.

**Kontakt:**

RegioMove, c/o Büro für Mobilität AG, Uwe Schlosser, Hirschengraben 2, 3011 Bern. Tel. 031 311 93 63, info@regiomove.ch, www.regiomove.ch.



*Morgens und abends stockt der Verkehr im Balsthal und auf dem Zubringer zur A1 durch die Klus. Das Privatauto spielt hier die Hauptrolle. Bild: Amt für Verkehr und Tiefbau, Solothurn*



# Viele Wege führen zur Datenautobahn

Hochwertige Breitbandverbindungen sind die Nervenbahnen der Informationsgesellschaft. Politische Entscheidungsträger von Gemeinden, Regionen oder Kantonen sind gefordert, die Initiative zu ergreifen. Ein Leitfaden hilft dabei.

Der Ausbau der Datenautobahn erfolgt marktgetrieben. Doch nicht überall kann es der Markt allein richten – investiert wird zuerst in den dicht besiedelten Gebieten. In den Randregionen braucht es einiges an Fantasie, um sinnvolle Modelle zu entwickeln. Die folgenden Beispiele sollen konkrete Möglichkeiten aufzeigen, wie städtische, ländliche oder gemischte Gebiete von unterschiedlichster Struktur, Lage und Topografie mit Datenautobahnen erschlossen werden können. Und zwar mit solchen, die spezifisch für sie geeignet sind. Nicht verschwiegen werden auch potenzielle Hürden, die einer Erschliessung im Wege stehen können. Die dargestellten Beispiele sollen die Palette möglicher Lösungen und die Rolle der öffentlichen Hand aufzeigen.

## Fallbeispiel Adelboden (BE)

Im Berner Oberländer Dorf nutzt eine private Unternehmung die Synergien der Netze für Strom, Wasser, Wärme und

für Kommunikation. So schafft es die Adelcom, ein Breitbandnetz wirtschaftlich zu betreiben, das die Bedürfnisse von 3500 Einwohnern ebenso wie jene von 15000 Touristen abdeckt. Auch wenn gerade Ski-Weltcuprennen ist. «Obwohl wir mit dem Kommunikationsnetz relativ spät begonnen haben, sind wir bis in die entlegensten Weiler präsent», sagt Markus Gempeler, Geschäftsführer der Adelcom AG. Weil diese ein Tochterunternehmen der örtlichen Strom- und Wasserversorgerin Die Gälbe ist, kann sie für das Kommunikationsnetz die Synergien nutzen mit dem Stromnetz, dem Wassernetz und dem Wärmenetz.

Gegründet wurde die Adelcom 1990 mit dem Ziel, das Bergdorf über die bestehenden Wasser-, Strom- und Wärme- rohre mit Kabelfernsehen zu versorgen. Zehn Jahre später folgte die Anbindung des Netzes ans Internet. Dazu mussten 30 Kilometer Glasfaserkabel über den Berg gezogen werden, was zusammen mit dem Partnerunternehmen UPC und

den Bergbahnen gelang, die gerade eine Beschneiungsanlage für das Skigebiet installierten.

In Adelboden selbst wurden die Liegenschaften mit einem fein verzweigten Glasfasernetz bis in die Gebäude erschlossen, auf dem UPC ihre Dienste anbietet. Von den Einheimischen in den fünf Tälern wird die moderne Kommunikationsinfrastruktur ebenso geschätzt wie von den Touristen. Weil sie in ihrem Wochenenddomizil dank schnellem Internet problemlos arbeiten können, kommen sie oft schon am Donnerstag und bleiben bis Montag – wovon der ganze Ort profitiert.

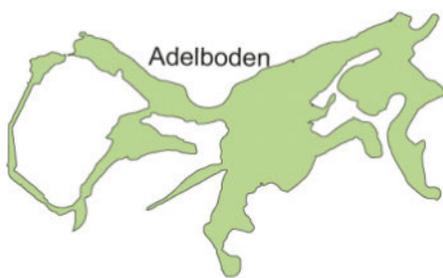
Anders als die meisten Energieversorger gehört Die Gälbe und damit auch die Adelcom nicht der Gemeinde oder dem Staat, sondern ist eine rein private Unternehmung. Damit sei die Beweglichkeit viel grösser als bei einem Gemeindebetrieb, ist Gempeler überzeugt. Das ist auch nötig in einem Ort mit 3500 Einwohnern und 15000 Gästebetten. Bei



Das Breitbandnetz der Adelcom ist «bis in die entlegensten Weiler präsent», wie Geschäftsführer Markus Gempeler sagt. Das Netz muss die Bedürfnisse von 3500 Einwohnern abdecken – und von zeitweise 15000 Touristen.

Bild: zvg.

solchen Anforderungen kann man ein Netz nur wirtschaftlich betreiben, wenn man es multifunktionell nutzt. Dazu gehört auch, die Bedürfnisse der lokalen KMU ebenso wie der grossen Player auf dem Markt abzudecken. «Wir sind imstande, Dienstleistungen anzubieten, die über Kupfer nicht möglich wären», sagt der Adelcom-Geschäftsleiter. Etwa ein Sportgeschäft mit verschiedenen Filialen und Materialverleihstationen im Skigebiet zu vernetzen. Oder die Liveübertragung des Ski-Weltcuprennens in Adelboden durch das Schweizer Fernsehen zu gewährleisten.



Die weitverzweigte Berner Gemeinde Adelboden. Karte: BAKOM

#### Auf einen Blick

- Erschlossenes Gebiet: Bewohnte Teile der Gemeinde Adelboden (Karte auf <https://lwa.ch/de/Info/Kommunikation/Versorgungsgebiet>)
- Fläche: 35 km<sup>2</sup>
- Einwohnerzahl/Anzahl Anschlüsse: 3500 Einwohner plus 15 000 Gästebetten/400 Anschlüsse
- Technologie: Fiber to the Building (FTTB), 2-Faser-Modell mit Ausbaumöglichkeit
- Kosten: 7,5 Millionen Franken
- Erschliessung durch: Adelcom AG in Synergie mit Die Gälbe (Licht- und Wasserwerk Adelboden AG, Adelwasser AG, Adelheiz AG)
- Aktuelle Informationen unter: <https://lwa.ch/de/Info/Kommunikation>

#### Fallbeispiel Buchegg/Gosliwil (SO)

Was tut eine neu entstandene Gemeinde, wenn sich nach dem Zusammenschluss innerhalb der neuen Grenzen grosse Unterschiede in der Versorgung mit Internet und Mobilfunk manifestieren? Sie klopft bei Swisscom an, baut selber Rohre und lässt die Fernmeldedienstleisterin Kabel einziehen.

Als sich zehn bis anhin eigenständige Dörfer im Solothurner Mittelland 2014 zur neuen Gemeinde Buchegg zusammenschlossen, war das Gefälle punkto Versorgung mit schnellem Internet enorm. Eines der Dörfer verfügte bereits



Als zehn Gemeinden im Solothurner Mittelland 2014 zur Gemeinde Buchegg/Gosliwil fusionierten, waren die Unterschiede bei der Versorgung mit schnellem Internet enorm.

Bild: Gestumblindi, CC BY 3.0, Wikimedia

über Glasfasernetzverbindungen bis in die Wohnungen und Geschäfte, die meisten anderen sollten in absehbarer Zeit Verbindungen bis in die Strasse bekommen, ein Dorf hingegen stand noch am Anfang. «In einem Teil der Gemeinde hatten wir den Cadillac, in einem anderen befanden wir uns noch in der digitalen Steinzeit», beschreibt Gemeindepräsidentin Verena Meyer die Ausgangslage. Dringender Ausbaubedarf bestand im Dorf Gosliwil mit seinen rund 200 Einwohnern auf zwei Quadratkilometern. Den Bauernhöfen und Gewerbebetrieben fehlte nicht nur eine schnelle Festnetzverbindung. Auch eine Versorgung mit Mobilfunk war nicht vorhanden. Um in beiden Bereichen innert nützlicher Frist den Zugang zu ermöglichen, wandte sich Buchegg an Swisscom. «Wir fanden es nicht richtig, dass ein Dorf massiv schlechter verbunden war als andere», sagt Meyer.

Nach Gesprächen über mögliche Optionen einigten sich Swisscom und die Gemeinde rasch auf einen vorzeitigen Ausbau des Glasfasernetzes bis in die Strassen. In einem Waldspitz an der Grenze zum Nachbardorf sollte zudem eine 25 Meter hohe 4G-Mobilfunkantenne aufgestellt werden, gegen die allerdings Einsprachen erhoben wurden. Die Gemeinde Buchegg beteiligte sich, indem sie Gräben für die Rohranlagen zog, in die Swisscom anschliessend die Kabel verlegte. Die Gemeindeversammlung genehmigte dazu einen Infrastrukturkredit von 110 000 Franken.

Rund zwei Jahre später wird Gosliwil ebenfalls im digitalen Zeitalter ankommen. Dass es so lange dauert, liegt weder an der Gemeinde noch an Swisscom. Hätte man von Anfang an einen Vertreter des Kantons zu den Sitzungen geladen, wäre es mit den Baubewilligungen wohl schneller gegangen, vermutet die Gemeindepräsidentin. Und freut sich, dass

es am Ende doch klappt und das Projekt bald abgeschlossen werden kann.



Die Solothurner Gemeinde Buchegg.

Karte: BAKOM

#### Auf einen Blick

- Erschlossenes Gebiet: Gemeinde Buchegg
- Fläche: 23 km<sup>2</sup>
- Einwohnerzahl/Anzahl Anschlüsse: 2500/1500 Anschlüsse
- Technologie: Fiber to the Street (FTTS), 4-Faser-Modell mit offenem Netzzugang
- Kosten: werden nicht publiziert
- Erschliessung durch: Swisscom und Gemeinde Buchegg
- Aktuelle Informationen unter: [www.swisscom.ch/netz](http://www.swisscom.ch/netz)

#### Fallbeispiel Luzein/St. Antönien (GR)

In St. Antönien am äussersten Rand des Landes setzen Geografie und Witterung den bestehenden Festnetzverbindungen Grenzen. Schnelles Internet gibt es dank Mobilfunkantennen trotzdem – zur Freude der Einwohner und der Touris-

ten, die in der Bündner Bergwelt Erholung suchen.

Randgebiet wird in St. Antönien wörtlich genommen: «St. Antönien, hinter dem Mond, links», lautet der Werbeslogan. Die Bündner Streusiedlung mit ihren gut 300 Einwohnern liegt in einem Seitental des Prättigaus, am äussersten Rand des Landes an der Grenze zum österreichischen Vorarlberg. Das Tal, das seit 2016 zur Gemeinde Luzein gehört, lebt vor allem von Landwirtschaft und Tourismus: Wandern, Biken und Klettern im Sommer, Schneetouren, Schneeschuhlaufen und Schlitteln im Winter. Für die Verbindung der Touristen und Einheimischen zur Aussenwelt sorgt eine Freiland-Kupferleitung, die allerdings über mehrere Kilometer führt und entsprechend wenig Kapazität aufweist. Im Winter ist diese Festnetzverbindung zudem äusserst instabil, zum Ärger der Anwohner und Feriengäste des Berggasthauses Sulzfluh sowie des Schwesternbetriebs Alpenrösli. Beide Betriebe liegen rund 1800 Meter über Meer und sind das ganze Jahr über geöffnet.

Für schnelles Internet reichen die Kapazitäten der Festnetzleitung nicht. Dieses wird über Mobilfunk sichergestellt. Sowohl Sunrise als auch Swisscom haben im St. Antöniental Antennen aufgestellt; allerdings liegt jene von Sunrise geografisch günstiger und deckt das Hauptsiedlungsgebiet besser ab. Ende 2016 wurde von 3G auf 4G umgerüstet, was eine



«St. Antönien, hinter dem Mond, links»: So lautet der offizielle Werbeslogan der Bündner Gemeinde.

Bild: karico, CC BY-SA 3.0, Wikimedia.

schnellere mobile Breitbandverbindung erlaubt. «Seitdem sind wir auf dem neusten Stand», freut sich Ernst Flütsch, Hotelier im Berggasthaus Sulzfluh.

Wie die Bergbauern in der Umgebung nutzt er das mobile Breitband von Sunrise für den Mailverkehr, ausserdem für Reservationen und Zahlungen. Die Bedürfnisse seiner Gäste und Angestellten deckt er mit einem lokalen WLAN ab – damit auch jene unter ihnen jederzeit problemlos mit dem Rest der Welt kommunizieren können, die ihr Mobiltelefonabo nicht bei Sunrise gelöst haben.



Das Gebiet der mit Luzein fusionierten Gemeinde St. Antönien.

Karte: BAKOM

### Neuer Leitfaden, neuer Breitbandatlas

Der Leitfaden «Wege zur Datenautobahn. Hochwertiges Breitband – ein Leitfaden für Gemeinden, Regionen und Kantone» wird vom Bundesamt für Kommunikation (BAKOM), von der Volkswirtschaftsdirektorenkonferenz (VDK), der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB), dem Schweizerischen Gemeindeverband (SGV) und dem Schweizerischen Städteverband (SSV) herausgegeben. Er soll politische Entscheidungsträger dabei unterstützen, die Antwort für ihre Region zu finden. Er soll als Orientierungshilfe im Dschungel der technologischen Möglichkeiten dienen und die wichtigsten Hintergründe zu hochwertigem Breitband vermitteln. Es bleibt den potenziellen Nachahmern überlassen, den aktuellen Stand der einzelnen Fallbeispiele nachzusehen und bei den Kontakten zu erfragen.

Die Informationen werden von einer Arbeitsgruppe aus den oben genann-

ten Verbänden und Bundesbehörden in Zusammenarbeit mit Industrievertretern bereitgestellt. Sie richten sich an Verantwortliche in Kantonen, Regionen und Gemeinden sowie an die interessierte Öffentlichkeit. Gleichzeitig mit dem Leitfaden ist auch der Breitbandatlas aktualisiert worden. Der interaktive Breitbandatlas zeigt, wie die Schweiz, von kleinen Dörfern bis grossen Städten, mit Hochbreitband versorgt ist. Für die ausgewählten Gebiete stehen Kartenausschnitte zur aktuellen Versorgung mit Kupfer-, Koax- oder Glasfaseranschlüssen und zu den darüber angebotenen Bandbreiten zur Verfügung.

**Weitere Informationen unter:**  
[www.hochbreitband.ch](http://www.hochbreitband.ch)  
[www.breitbandatlas.ch](http://www.breitbandatlas.ch)

Auf einen Blick

- Erschlossenes Gebiet: Gemeinde Luzein/ St. Antönien
- Fläche: 74,2 km<sup>2</sup>
- Einwohnerzahl/Anzahl Anschlüsse: 1533/97% mit Indoor-Empfang
- Technologie: 4G
- Kosten: 300 000 Franken (Erstellung der Mobilfunkstation und Erweiterung auf 4G)
- Erschliessung durch: Sunrise Communications AG
- Aktuelle Informationen unter: [www.sunrise.ch/sunrisenetz](http://www.sunrise.ch/sunrisenetz)

Bundesamt für Kommunikation

# Wochenaufenthalter: Welche Gemeinde ist zuständig?

Eine Wochenaufenthalterin macht in der einen Gemeinde eine Lehre und hat in einer anderen gemeinsam mit ihrem Freund eine Wohnung bezogen. Die Frau ist auf Unterstützung angewiesen. Welche Gemeinde muss diese ausrichten?

Die 22-jährige Jessica Müller\* absolviert eine Lehre als Hauswirtschaftspraktikerin. Sie hatte bereits früher eine Lehre begonnen, diese aber infolge Konkurses des Lehrbetriebs abgebrochen. Die Suche nach einer neuen Lehrstelle gestaltete sich schwierig. Schliesslich fand sie einen Lehrbetrieb in einem Landgasthof. Dort erhält sie im ersten Lehrjahr einen Lohn von 900 Franken pro Monat. Die Eltern leben im Ausland und sind nicht in der Lage, Unterhaltszahlungen zu leisten. Weil Frau Müller unregelmässige Arbeitszeiten hat, kann sie nicht täglich nach Hause fahren. Der Lehrbetrieb vermittelte ihr ein Zimmer in der Umgebung für 300 Franken. Für die Kost im Betrieb des Arbeitgebers fallen pauschal weitere 300 Franken an.

Frau Müller hat zusammen mit ihrem erwerbstätigen Freund seit Kurzem eine Wohnung in der Gemeinde Z. gemietet. Dort hält sie sich an ihren freien Tagen auf, ebenso während der Ferien, und wenn sie die Berufsschule besucht.

## Aus Sicht der Sozialhilfe stellen sich zwei Fragen

1. Wer ist für die Unterstützung der jungen Frau zuständig?
2. Wie wird die Sozialhilfe berechnet? Fallen Arbeits- oder Ausbildungsort mit Unterkunft und Wohnort einer Person auseinander, so gilt in der Regel der Wohnort, in dem die Person auch gemeldet ist und ihre politischen Rechte ausübt, als Unterstützungswohnsitz. Wenn sich die Person lediglich zu Arbeits- oder Ausbildungszwecken, also zu einem Sonderzweck, an einem anderen Ort aufhält und wenn immer möglich zum Hauptdomizil zurückkehrt, bleibt die Zuständigkeit beim Hauptdomizil (vgl. SKOS-Merkblatt «Örtliche Zuständigkeit in der Sozialhilfe»).

Frau Müller gilt mit 22 Jahren im Sinne der SKOS-Richtlinien als «junge Erwachsene». Bei dieser Gruppe von Sozialhilfebeziehenden ist der nachhaltigen beruflichen Integration höchste Priorität beizumessen. Grundsätzlich haben die Eltern für den Unterhalt des Kindes und die Kosten einer angemessenen Erstausbildung aufzukommen (Art. 276 Abs. 1 ZGB). Diese Unterhaltspflicht besteht nach Erreichen der Mündigkeit weiter, solange sich die Person noch in Erstausbildung befindet (Art. 277 Abs. 2 ZGB). Junge Erwachsene in Ausbildung werden demnach in denjenigen Fällen unterstützt, in denen die Einnahmen (zum Beispiel Lehrlingslohn, Stipendien) nicht ausreichen und die Eltern den notwendigen Unterhalt nicht leisten können (SKOS-Richtlinien, Kapitel H.11; Praxisbeispiel ZESO Ausgabe 3/15 «Lehrabschluss nicht bestanden: Müssen Eltern weiter unterstützen?»).

In der Bedarfsrechnung sind die effektiven Zusatzkosten für Erwerb und Integration vollumfänglich zu berücksichtigen, sofern diese das Erreichen der individuellen Ziele im Rahmen der Sozialhilfe unterstützen. Dazu gehören zusätzliche Auslagen für Verkehr, auswärtige Verpflegung oder ein Zimmer am Arbeitsort, wenn die Rückkehr zum Wohnort aufgrund der Arbeitszeiten oder der Distanz nicht möglich oder zumutbar ist. Diese Kosten dürfen nicht mit Integrationszulagen (SKOS-Richtlinien, Kapitel C.2) oder Einkommensfreibeträgen (SKOS-Richtlinien, Kapitel E.1.2) verrechnet werden. Bei der Anrechnung der Kosten ist zu beachten, dass gewisse Kostenanteile (zum Beispiel öffentliche Verkehrsmittel im Ortsnetz oder Nahrungsmittel und Getränke) bereits im Grundbedarf enthalten sind (SKOS-Richtlinien, Kapitel B.2.1); deshalb ist nur die Differenz zu gewähren (SKOS-Richtlinien, Kapitel C.1.1).

Zwei-Personen-Haushalt) und dem Wohnkostenanteil sind Kosten zu übernehmen, die aufgrund ihrer Ausbildung effektiv anfallen. Dies sind die Mehrkosten für das Zimmer von 300 Franken und die zusätzlichen Fahrkosten nach Hause und zur Schule. Da Nahrungskosten im Grundbedarf bereits berücksichtigt sind, sind die vom Lehrbetrieb in Rechnung gestellten Verpflegungskosten nicht vollumfänglich zu berücksichtigen. Anzurechnen sind 8 bis 10 Franken pro Hauptmahlzeit (SKOS-Richtlinien, Kapitel C.1.1). Zusätzlich zu Miete, Grundbedarf und zwingenden SIL ist wegen der Ausbildungstätigkeit eine Integrationszulage zu gewähren.

*Patricia Max, Heinrich Dubacher, Kommission SKOS-Richtlinien und Praxis*

## Infos:

\*Name von der Redaktion geändert

## Rechtsberatung aus der Sozialhilfepraxis

An dieser Stelle präsentiert die «Schweizer Gemeinde» Fälle aus der Rechtsberatung der Schweizerischen Konferenz für Sozialhilfe (SKOS). Die Antworten betreffen exemplarische, aber juristisch knifflige Fragen, wie sie sich jedem Sozialdienst stellen können. Die SKOS verfügt über ein Beratungsangebot für ihre Mitglieder, damit solche Fragen rasch und kompetent beantwortet werden können.

[www.skos.ch](http://www.skos.ch)

# Kirchenglocken: Eher Ruhestörung als Tradition?

Kirchenglockengeläute gilt umweltschutzrechtlich als Alltagslärm ohne Immissionsgrenzwerte. Entsprechend gross ist der Ermessensspielraum der Gemeinden bei der Frage der Ruhestörung. Das zeigt das Beispiel Wädenswil.

In Wädenswil (ZH) stört sich ein Ehepaar, das 200 Meter neben der evangelisch-reformierten Kirche wohnt, am nächtlichen Glockenschlag. 2014 gelangte das Paar an den Stadtrat und ersuchte darum, die stündlichen und viertelstündlichen Glockenschläge der Kirche zwischen 22 und 7 Uhr einzustellen und das Frühgeläute von 6 auf 7 Uhr zu verlegen.

## Vom Viertel- auf den Stundentakt – und mit dem Bundesgericht zurück

Der Stadtrat lehnte den Lärmschutzantrag ab. Das kantonale Baurekursgericht hingegen verfügte 2015 auf Rekurs des Ehepaars eine Einstellung der Viertelstundenschläge zwischen 22 und 7 Uhr, unter Beibehaltung der Stundenschläge. Das Verwaltungsgericht des Kantons Zürich wies die dagegen erhobene Beschwerde der Stadt Wädenswil und der evangelisch-reformierten Kirchgemeinde ab. Diese gelangten ans Bundesgericht. In seinem einstimmig gefällten Entscheid\* hielt das Bundesgericht im Dezember 2017 fest, dass der Gemeinde in dieser Frage ein grosser Ermessensspielraum zusteht, und stützte damit die Anliegen der Kirch- und Ortsgemeinde.

## Ein Fall für das Umweltschutzgesetz

Kirchenglocken sind eine mit einer Baute (Kirchturm) dauerhaft verbundene, ortsfeste Einrichtung und unterliegen den Lärmschutzvorschriften des Umweltschutzgesetzes (USG). Kirchenglockengeläute gilt umweltschutzrechtlich als Alltagslärm, für den keine Immissionsgrenzwerte bestehen. Deshalb sind die Grenzwerte in einer Einzelfallbeurteilung zu bestimmen. Massgebend sind dabei der Charakter des Lärms, der Zeitpunkt und die Häufigkeit seines Auftretens sowie die Lärmempfindlichkeit und -vorbelastung des Standorts.

In Wädenswil wurden die Lärmimmissionen bei den Beschwerdeführern von den Fachstellen nicht als erheblich störend, sondern nur als störend eingestuft, weshalb lediglich Optimierungsmassnahmen im Vorsorgebereich infrage kamen. Emissionsbegrenzende Massnahmen rechtfertigen sich nur, wenn mit

relativ geringem Aufwand eine wesentliche Reduktion der Immissionen erreicht werden kann. Das Bundesgericht prüfte einzig, ob die Beibehaltung des Viertelstundenschlags bundesrechtskonform ist, ob also der von den kantonalen Gerichten vorgenommene Eingriff in die Interessenabwägung der Gemeinde zu Recht erfolgt war. Technische und bauliche Lösungen zur Lärmreduktion musste das Bundesgericht aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht prüfen.

## Viertelstundenschlag als identitätsstiftendes Kulturerbe

Das Bundesgericht berücksichtigte auf der einen Seite, dass der nächtliche Viertelstundenschlag der Kirchenglocken in Wädenswil fest verwurzelt ist. Dabei berief sich das Bundesgericht auch auf eine Petition, mit der sich einige Einwohner für das Kirchengeläute stark gemacht hatten. Das Gericht hielt fest, dass der Viertelstundenschlag ein Teil des Kulturerbes ist, das Identität stiftet und an dessen Bewahrung ein erhebliches Interesse besteht.

Auf der anderen Seite kommt dem Ruhebedürfnis der Anwohnenden laut Bundesgericht ebenfalls grosses Gewicht zu. Die Glockenschläge können nachts als störend empfunden werden – weil sie Aufwachreaktionen auslösen oder weil sie das (Wieder-)Einschlafen erschweren. Die Vorinstanzen sind davon ausgegangen, dass sich bei einem nächtlichen Verzicht auf den Viertelstundenschlag Aufwachreaktionen bei den Beschwerdeführern von knapp 2 auf rund 1,5 pro Nacht reduzieren würden. Daraus schloss das Bundesgericht, dass sich durch die Einstellung der Viertelstundenschläge in der Nacht keine nennenswerte Verbesserung ergeben würde. In diesem Zusammenhang setzte sich das Bundesgericht auch kritisch mit einer ETH-Studie zur Störwirkung von nächtlichem Kirchenglockenlärm auseinander. Das Gericht hielt fest, dass aus den Studienresultaten keine allgemeingültigen Schlüsse zu den Auswirkungen von Glockenschlägen in der Nacht gezogen werden können,

sondern dass es weiterhin einer umfassenden Interessenabwägung durch die lokale Behörde bedarf.

## Gemeinden haben grossen Spielraum

Das Bundesgericht kam zum Schluss, dass die Interessenabwägung schwierig und verschiedene Lösungsansätze vertretbar sind. Grundsätzlich wäre im vorliegenden Fall also auch eine stärkere Gewichtung des Ruhebedürfnisses zulässig gewesen. Dass die Gemeinde in einer solchen Situation aber der Beibehaltung des Viertelstundenschlags den Vorrang eingeräumt hat, war nach den Richtern nicht zu beanstanden. Als Quintessenz ist festzuhalten, dass die Gemeinden bei der Interessenabwägung zwischen Kirchenglockenlärm und Ruhebedürfnis weiterhin einen grossen Ermessensspielraum geniessen. Im Falle von Wädenswil wäre es beispielsweise auch möglich gewesen, technische oder bauliche Massnahmen zur Lärmreduktion zu prüfen und so einen Kompromiss zu finden.

*Chueky Dhidugong Asch, lic. iur.,  
Vereinigung für Umweltrecht (VUR)*

\*BGer 1C\_383/2016, 1C\_409/2016 vom 13. Dezember 2017



Die evangelisch-reformierte Kirche Wädenswil (ZH).  
Bild: zvg.



## Time to say goodbye

Nach zwanzig Jahren als Mitarbeiter der Stadtkanzlei Schaffhausen und vier Jahren als Redaktor des SKSG-Bulletins ist dies mein letztes Editorial.

Der Rücktritt ist mit gemischten Gefühlen verbunden – Dankbarkeit, leiser Wehmut, aber auch Erleichterung. Vorab bin ich dankbar für die interessanten Jahre im Vorstand der Stadtschreiberkonferenz, die kollegialen Kontakte und die vielen Anregungen für die tägliche Arbeit. Gleichzeitig spüre ich Wehmut, wenn ich zurückblicke. Wie unkompliziert war doch vieles möglich, als ich meine Stelle in Schaffhausen antrat.

Ein Beispiel: Eine Stiftung will die Tore des von ihr betreuten botanisch-historischen Gartens einen Tag für die Bevölkerung öffnen. Ein Telefon des Stiftungsratspräsidenten an den Stadtschreiber, eine Rückfrage beim Stadtpräsidenten, zwei, drei informelle Absprachen in der Verwaltung, und die Sache war geregelt – von der Sperrung der kleinen Quartierstrasse bis zur Bewilligung der Gelegenheitswirtschaft und der Veröffentlichung des Anlasses in unseren Kanälen. Heute realisiere ich, wie unprofessionell das war. Laut HRM2 hätte ich den erwarteten Bruttoaufwand für die Veranstaltung sowie für die Verwaltung in die Budgets der drei involvierten Abteilungen aufnehmen lassen müssen. Für die Organisatoren der Veranstaltung wäre ein Unterstützungsbeitrag aus dem Konto «Öffentlichkeitsdienstleistungen» nötig gewesen. Die Organisatoren wiederum hätten den beteiligten Abteilungen aus dem Beitrag deren Rechnungen zahlen müssen. Und zu guter Letzt hätte ich nach Vorliegen der Abrechnung der Organisatoren und beteiligten Abteilungen verifizieren müssen, dass der Beitrag zweckkonform verwendet wurde.

Fazit: Umtriebe für die Verwaltung und die beteiligten Privaten. Eine Entwicklung, die mehr mit Selbstbeschäftigung und Ineffizienz als mit Transparenz zu tun hat! Ich wünsche Ihnen allen, dass es sich dabei um eine Zeiterscheinung handelt, die nicht von Dauer ist.

## Time to say goodbye

Après 20 ans passés comme collaborateur de la Chancellerie municipale de Schaffhouse et quatre ans comme rédacteur du bulletin de la CSSM, j'écris aujourd'hui mon dernier éditorial.

Une retraite liée à des sentiments contrastés – reconnaissance, une légère mélancolie, mais aussi soulagement. Reconnaissance pour les années intéressantes passées au sein du comité de la Conférence des secrétaires municipaux, les contacts collégiaux et les nombreuses idées venues enrichir le travail quotidien. Une certaine mélancolie face aux développements de ces 20 dernières années. Je me souviens encore bien combien peu compliquées certaines choses étaient lorsque je suis entré en fonction à Schaffhouse.

Un exemple: une fondation veut ouvrir durant un jour à la population les portes du jardin historique botanique dont elle s'occupe. Un coup de téléphone du président du Conseil de fondation au secrétaire municipal, une demande au maire, deux ou trois concertations informelles au sein de l'administration et l'affaire est réglée – du blocage de la petite rue de quartier à l'autorisation pour l'ouverture du restaurant éphémère et de la publication de la manifestation dans les journaux municipaux.

Aujourd'hui, je réalise combien peu professionnel tout cela était. Selon la GRH2, j'aurais dû faire inclure les charges brutes attendues pour la manifestation ainsi que pour l'administration municipale dans les budgets des trois départements concernés. Pour les organisateurs de la manifestation, un montant de soutien provenant du compte «Services à la population» aurait été nécessaire. Les organisateurs de leur côté auraient dû payer de cette contribution les factures des départements concernés. Et pour finir, j'aurais dû vérifier dans les décomptes des organisateurs et des départements que la contribution avait été utilisée correctement.

En résumé: pertes de temps multiples dans l'administration ainsi que des frais pour les privés. Un développement qui rime plus avec inefficacité qu'avec transparence! Je vous souhaite à tous qu'il ne s'agisse que d'un effet de mode qui ne durera pas.

## Time to say goodbye

Dopo vent'anni trascorsi come collaboratore della Cancelleria municipale di Sciaffusa e quattro in veste di redattore del bollettino della SKSG/CSSM, questo è il mio ultimo editoriale.

Il pensionamento è connesso a sentimenti misti – riconoscenza, una leggera nostalgia, ma anche sollievo. Innanzitutto sono riconoscente per gli interessanti anni di appartenenza al comitato della Conferenza dei segretari municipali, i contatti collegiali e gli innumerevoli stimoli nel lavoro quotidiano. Al tempo stesso, guardandomi alle spalle, provo nostalgia: quanto si poteva fare senza troppe complicazioni, quando ho assunto il mio incarico a Sciaffusa!

Un esempio: una fondazione intende aprire per un giorno le porte del giardino botanico storico da essa curato per la popolazione. Una telefonata del presidente della fondazione al segretario comunale, una richiesta al sindaco, due, tre colloqui informali in seno all'amministrazione e la questione è risolta: dalla chiusura delle piccole vie di quartiere all'autorizzazione per l'esercizio temporaneo e alla pubblicazione dell'evento. Oggi capisco quanto poco professionale fosse tutto questo. Conformemente allo MCA2, avrei dovuto integrare il costo lordo della manifestazione e dell'amministrazione dei tre servizi coinvolti. Per gli organizzatori dell'evento sarebbe stato necessario un contributo di sostegno prelevato dal conto «Servizi pubblici». Dal canto loro, gli organizzatori avrebbero dovuto pagare le fatture dei servizi coinvolti con il contributo ricevuto della città. E da ultimo, dopo la presentazione dei conteggi degli amministratori e dei servizi coinvolti, io avrei dovuto verificare che il contributo fosse stato utilizzato in modo conforme agli scopi. Conclusione: un gran daffare per l'amministrazione e i privati. Un'evoluzione che ha molto più a che vedere con l'auto-occupazione che con la trasparenza! Auguro a tutti voi che si tratti solo di un sintomo dei tempi destinato a non durare.

*Christian Schneider,  
Stadtschreiber a.D.,  
ancien secrétaire municipal,  
ex segretario comunale,  
Schaffhausen, Schaffhouse, Sciaffusa*

# Kulturelle und kulinarische Leckerbissen in Murten

Die 39. Generalversammlung der Schweizerischen Stadt- und Gemeindegemeinschaftenkonferenz (SKSG) fand in Murten statt. Die Veranstaltung war super organisiert und begeisterte die Teilnehmenden mit kulturellen und kulinarischen Entdeckungen. Die nächste GV findet in Zug statt.



Blick auf die Dachlandschaft der Altstadt Murten. Das mittelalterliche Städtchen liegt an der Sprach- und Kantonsgrenze mit Anstoss an den Murtensee.

Bild: SKSG

Bei schönstem Wetter fand am 8. Juni 2018 die 39. Generalversammlung der Schweizerischen Stadt- und Gemeindegemeinschaftenkonferenz (SKSG) in Murten statt. Die Veranstaltung wurde von Bruno Bandi und seinem Team super organisiert, herzlichen Dank. Nach einem Willkommenskaffee im Foyer des Hotels Murten begrüßte Stadtammann Christian Brechbühl die Teilnehmenden in Murten. Er wies zunächst auf die Funktion von Murten als Brückenbauerin in sprachlicher, kultureller und traditioneller Hinsicht hin. In seiner Ansprache befasste er sich einerseits mit den im Kanton Freiburg stattfindenden Gemein-

defusionen, die Regionen stärken würden, so auch Murten, andererseits mit der Bildung, die als wichtiger Integrationsfaktor in einer Region an der Sprachgrenze wirke. Und schliesslich sprach er über das Leben in Murten von heute inmitten des Gemüsegartens der Schweiz mit einem reichhaltigen kulturellen Angebot und kulinarischen Spezialitäten, beispielsweise dem «Nidlechueche» und dem Wein vom MontVully.

**Neuwahlen in Präsidium und Vorstand**  
Nach dieser Einstimmung führte der Präsident des SKSG, Hansjörg Boll durch die statutarischen Geschäfte (sie sind auf



«Amüseum», ein spannender theatralisch-historischer Rundgang durch die Vergangenheit Murten.

Bild: SKSG



Das Präsidium wechselt ins Tessin zu Waldo Patocchi, Gemeindegemeinschaftenkonferenz von Avegno Gordevio.

Bild: SKSG

der Website der SKSG zu finden). Unter Traktandum 6 standen Wahlen auf dem Programm. Nach zweijähriger Amtsdauer gab Hansjörg Boll das Präsidium turnusgemäss ab. Gewählt wurde für die Amtszeit von zwei Jahren Waldo Patocchi, Gemeindegemeinschaftenkonferenz von Avegno Gordevio (TI). Aus dem Vorstand auf die Generalversammlung zurückgetreten ist Christian Schneider, Stadtschreiber von Schaffhausen. Als Ersatz für ihn wählte die Generalversammlung per 1. Juli 2018 Sabine Spross, Stadtschreiberin von Schaffhausen. Der scheidende Präsident Hansjörg Boll und Vorstandsmitglied Christian Schneider wurden für ihre Tä-

tigkeiten gewürdigt, und ihre Arbeit für den Verband wurde herzlich verdankt. Am Ende der Generalversammlung gab Hansjörg Boll bekannt, dass die nächste Generalversammlung am 14. Juni 2019 in Zug stattfinden werde.

## Besuch des Freiburger Staatsrats

### Castella, Kulturelles und Kulinarisches

Beim Apéro in der Rathauhalle Murten überbrachte Staatsrat Didier Castella, Direktor der Institutionen und der Land- und Forstwirtschaft des Kantons Freiburg, die Grüsse der Freiburger Regierung. In den ehrwürdigen Hallen bei einem Glas Wein, wie auch beim anschliessenden Mittagessen im Restaurant Schiff wurden im geselligen Rahmen Neuigkeiten und Informationen ausgetauscht, Freundschaften gepflegt, erneuert und auch neue geknüpft. Nach dem Mittagessen standen entweder eine Schiffahrt mit Weindegustation im Vully, der Besuch des Papilioramas in Kerzers oder der theatralische und zweisprachige Stadtrundgang «Amüseum» auf dem Programm. Bei Letzterem erfuhren die Stadtwanderer interessante Details aus der Murtnen Vergangenheit, aber auch – sozusagen en passant – Spannendes über diverse Persönlichkeiten. Nach der Verabschiedung bei einem Verre d'amitié beim Museum Murten traten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Generalversammlung mit vielen neuen Eindrücken die Heimreise an. Wir danken den Murtnen Kolleginnen und Kollegen für die tolle Organisation, die Freundschaft

und die Gastfreundschaft in Murten und Stadttammann Christian Brechbühl sowie Staatsrat Didier Castella für die Zeit, die sie unserer Versammlung gewidmet haben und die damit zum Ausdruck gebrachte Wertschätzung für die Arbeit der Stadt- und Gemeindegemeinschaften und -schreiber. Auf Wiedersehen am 14. Juni 2019 in Zug.

Sabine Spross  
Stadtschreiberin Schaffhausen



Neu aufgestellt für die zwei kommenden Jahre: Der Vorstand der SKSG (von links) mit Eduard Brogli, Brig-Glis, Catherine Agustoni, Freiburg, Sabine Spross, Schaffhausen, Rémy Voirol, Neuenburg, Regula Bach, Zollikon, Waldo Patocchi, Avegno Gordevio, Hansjörg Boll, Solothurn, Guido Solari, Kriens, Manfred Linke, St. Gallen. Es fehlen Markus Frauenfelder, Chur, Grégoire Halter, Vevey, und Jürg Wichteremann, Bern. Bild: SKSG

## Mutationen

### Neueintritte

Ziltener Thomas	8630	Rüti ZH
Peter Bruno	6210	Sursee
Bleiker Willi	8152	Opfikon-Glattbrugg
Bittel Michael	3954	Leukerbad
Schwaarn Daniel	2301	La Chaux-de-Fonds
Wicky Christof	8906	Bonstetten
Rudin Thomas	4144	Arlesheim

### Austritte

Blättler Thomas	3632	Oberstocken
Sprenger Andreas	8630	Rüti ZH
Peyer Christof	8466	Trüllikon
Hüsler Fritz	6214	Schenkon
Bauer Hansruedi	8152	Opfikon-Glattbrugg
Gerber Hans Ulrich	3176	Neuenegg
Riedo Beat	3178	Bösingen
Hubler Ernst	3954	Leukerbad
Clerc Celia	2301	La Chaux-de-Fonds

## Impressum



Schweizerischen Konferenz  
der Stadt- und Gemeindegemeinschaften

Confédération suisse  
des Secrétaires Municipaux

August/août/agosto 2018

### Herausgeber / éditeur / editore

Konferenz der Stadt- und Gemeindegemeinschaften  
Confédération des Secrétaires Municipaux  
c/o Stadt Chur, Rathaus, CH-7000 Chur  
www.stadtschreiber.ch

### Redaktion / rédaction / redazione

Christian Schneider, Stadtschreiber  
christian.schneider@stsh.ch

### Anmeldung / inscription / registrazione

Die Mitgliedschaft steht allen Stadt- und Gemeindegemeinschaften der Schweiz offen.  
www.stadtschreiber.ch



### Redaktion «Schweizer Gemeinde» / rédaction «Commune Suisse» / redazione «Comune Svizzera»

Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Laupenstrasse 35, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 380 70 00  
www.chgemeinden.ch  
www.chcommunes.ch

Denise Lachat (dla), Chefredaktorin  
Philippe Blatter (pb), Verantwortlicher  
Verbandskommunikation  
Martina Rieben (mr), Layout  
info@chgemeinden.ch

## Abfall | Ordures

**abfallhai®**  
Einfälle für Abfälle

ANTA SWISS AG  
Telefon 044 818 84 84  
abfallhai.ch / info@abfallhai.ch



**CSC | DÉCHETS SA**

Ecotechnologie urbaine

www.csc-dechets.ch



info@csc-dechets.ch

**VERWO+**  
ENTSORGUNGSSYSTEME

verwo.com | +41 55 415 84 42



## Abfallentsorgungssysteme

 [www.gtsm.ch](http://www.gtsm.ch)

**hunkeler**  
Hunkeler Systeme AG

CH-4806 Wikon  
Tel. +41 62 745 77 77  
www.hunkeler-systems.com

Massgeschneiderte Entsorgungslösungen

## Abwasserrohrsaniierungen

**InsaTech AG**  
Abwasserrohrsaniierungen

044 818 09 09  
www.insatech-ag.ch  
info@insatech-ag.ch



## Archivierung

[www.tecnocor.ch](http://www.tecnocor.ch)  
Scannen. Archivieren. Digitalisieren

## Adressen

Die Geschäftsstelle des Schweizerischen Gemeindeverbandes verkauft die Post-, E-Mail- und Websiteadressen der Schweizer Gemeinden. Die Adressen sind als Excellisten oder als Klebeetiketten erhältlich und können nach Kanton, Sprachregion oder Anzahl Einwohner sortiert werden.



**Schweizerischer Gemeindeverband**  
Laupenstrasse 35  
3001 Bern  
Tel. 031 380 70 00  
verband@chgemeinden.ch  
www.chgemeinden.ch

## Ausbildung | Formation

**zhaw** School of Management and Law  
Institut für Verwaltungs-Management  
Bahnhofplatz 12, Postfach, 8401 Winterthur  
Tel. +41 58 934 79 25, Fax +41 58 935 79 25  
Mail: info.ivm@zhaw.ch, www.zhaw.ch/ivm

## Aussenraum-Gestaltung

 [www.gtsm.ch](http://www.gtsm.ch)

## Arbeitsbühnen

**SkyAccess**

SkyAccess AG  
Beratung & Verkauf  
von Arbeitshebebühnen  
CH-4702 Oensingen

www.skyaccess.ch info@skyaccess.ch  
Tel. +41 61 816 60 00 Fax +41 61 816 60 08



**SKYWORKER®**  
Arbeitsbühnen-Vermietung

WS - Skyworker AG  
Basel - Bern - Luzern  
Zürich - Mittelland - Winterthur - Lausanne  
MietSERVICE für die ganze Schweiz  
gratis unter 0800 813 813

Hauptsitz:  
WS-Skyworker AG Dünernstrasse 24 4702 Oensingen

ws-skyworker.ch info@ws-skyworker.ch



## Arbeitsschutzprodukte

 **Thomi + Co AG**  
Rütschelenstrasse 1  
Postfach 180  
4932 Lotzwil

Telefon 062 919 83 83  
Telefax 062 919 83 60  
Internet <http://www.thomi.com>  
E-Mail info@thomi.ch

**Schutzartikel von Kopf bis Fuss:**  
Arbeitshandschuhe, Schutzbekleidungen,  
Schutzbrillen, Schutzhelme, Gesichtsschilde,  
Sicherheitsschuhe, Arbeitstiefel, Gehörschutz-  
artikel, Atemschutzmasken, Fallschutzartikel

## Bewässerungsanlagen

**Perrottet & Piller AG**  
3178 Böisingen  
Bewässerungsanlagen  
Installation d'arrosages

Tel. 031 747 85 44 office@perrottet-piller.ch



## Elektrofahrzeuge

**MEGA eTRUCK**  
100% elektrisch - 70 km/h  
Nutzlast 620 kg



**GRUNDERGO<sup>ch</sup>** Tél. 041 919 99 54

## Facility Management/Software

**CAMPOS**  
MACHT IMMO'S MOBIL. ICFM

**DAS CAFM-PORTAL**

ICFM AG | Birmensdorferstrasse 87 | 8902 Urdorf  
www.campos.ch | Tel. 043 344 12 40



## Hundetoiletten

 **BRAVO** [www.gtsm.ch](http://www.gtsm.ch)

**SAC-O-MAT**  
SAC-O-MAT (Schweiz) AG  
Längmatt 1  
CH-6212 St. Erhard  
T 041 925 14 25  
F 041 925 14 10  
www.sacomat.ch



## Lichtplanung | Architektur

**Luminum**  
Lichtplanung im Aussenraum

Luminum GmbH +41 31 765 63 63  
Bernweg 101 www.luminum.ch  
3254 Messen info@luminum.ch



**Markierungen | Signalisationen**

Sicherheit auf der ganzen Linie!



**Markierungen • Signalisationen**

Tel. 0848 22 33 66  
Fax 0848 22 33 77

info@morf-ag.ch  
www.morf-ag.ch

**Parkmobiliar**

**AX** Ars Xterna

Parkmobiliar / mobilier urbain  
info@ars-xterna.ch  
CH-8142 Ulmikon  
Tel. 044 222 22 66  
Fax 044 222 22 67

**Reinigungs- und Hygieneartikel**



DELTA Zofingen AG  
Reinigungsvlies und -papier, Arbeitsschutzausstattungen (PSA)  
4800 Zofingen  
Tel. 062 746 04 04 sales@delta-zofingen.ch  
Fax 062 746 04 02 www.delta-zofingen.ch

**Presscontainer**

Ihr Partner für Entsorgungstechnik

Presscontainer, Ballen- und PET-Pressen, Schneckenverdichter, Wiegesysteme.




T 043 255 80 55 recytech.ch

**Sanitäre Anlagen | Installations sanitaires**

Waschraumhygiene | Hygiène des locaux sanitaires



**CWS-boco Suisse SA**

Industriestrasse 20 | 8152 Glattbrugg  
Route de Pra de Plan 2 | 1618 Châtel-St-Denis  
Tel. 0800 800 297  
info@cws-boco.ch | www.cws-boco.ch

Der neue Massstab für die öffentliche Toilette



www.elkuch.com CH-Produktion  
Tel.: +41 79 893 34 05 Montage und Service

**Franke Water Systems AG**  
www.franke.ch



Make it Wonderful

**FRANKE**

**Schneeräumung**

POWER für Strasse, Schiene und Piste



**ZAUGG AG EGGIWIL**  
Holzmatt, CH-3537 Eggiwil, Tel. ++41 (0)34 491 81 11  
info@zaugg-ag.ch, www.zaugg-ag.ch

**Schwimmbadbau und Technik**



**beck** schwimmbadbau  
ihr planer.

**Beck Schwimmbadbau AG**

Bürglistrasse 29  
CH-8400 Winterthur  
Telefon +41 (0)52 224 00 88  
mail@beck-schwimmbadbau.ch  
www.beck-schwimmbadbau.ch

**Spielplatzeinrichtungen**



Magie des Spielens... **bürli**

Bürli Spiel- und Sportgeräte AG, CH-6212 St. Erhard LU  
Telefon 041 925 14 00, www.buerliag.com

**bimbo** macht spass



Zeitgemässe Spiel- und Pausenplätze.  
Planung. Produktion. Unterhalt.

HINNEN Spielplatzgeräte AG - 041 672 91 11 - bimbo.ch



Komplett begeistert

funktionelle Möbel  
fantastische Spielwelten

eibe AG | Neue Winterthurerstr. 28 | 8304 Wallisellen  
Tel. 044 831 15 60 | eibe@eibe.ch  
www.eibe.ch

**Kitaland**  
FAIRMADE FÜR KINDER

Einrichtungen und Spielgeräte für Kita und Kindergarten

Kitaland GmbH, Beitenwil 61b, 3113 Rubigen  
Tel. 031 838 11 89  
info@kitaland.ch – www.kitaland.ch

**Spielplatzplanung**



www.gtsm.ch

**Véhicules électriques**

**MEGA eTRUCK**  
100% électrique - 70 km/h  
charge utile: 620 kg



**GRUNDERCO**<sup>ch</sup> Tél. 022 989 13 30

**Vitrinen**



**SYMA-SYSTEM AG**  
CH-9533 Kirchberg SG | www.syma.ch



Continuous Innovation

## Nationale Konferenz gegen Armut

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden sowie Nichtregierungsorganisationen haben in den Jahren 2014 bis 2018 gemeinsam das Nationale Programm gegen Armut umgesetzt. Das Programm hat neue Grundlagen für die Armutsprävention erarbeitet, Beispiele guter Praxis identifiziert und zur Vernetzung der verantwortlichen Akteure beigetragen. An der Nationalen Konferenz gegen Armut ziehen Bundespräsident Alain Berset und die Vertreterinnen und Vertreter der Kantone, Städte, Gemeinden sowie der Zivilgesellschaft Bilanz. Am Nachmittag werden in neun parallelen Workshops zentrale Ergebnisse des Nationalen Programms vorgestellt sowie der Handlungsbedarf und die Zusammenarbeit in den Jahren 2019 bis 2024 diskutiert. Die Teilnahme ist kostenlos.

**Wann:** 7. September 2018

**Wo:** Bern (Fabrikhalle 12)

**Mail:** gegenarmut@bsv.admin.ch

**Web:** www.gegenarmut.ch

## Conférence nationale contre la pauvreté

De concert, Confédération, cantons, villes, communes et organisations non gouvernementales ont mis en œuvre le Programme national contre la pauvreté de 2014 à 2018. Ce programme a permis de créer de nouvelles bases pour la prévention de la pauvreté, d'identifier des bonnes pratiques et de faciliter la mise en réseau des acteurs responsables. La conférence sera l'occasion, pour le président de la Confédération Alain Berset, les représentants-e-s des cantons, des villes et des communes ainsi que de la société civile, de dresser le bilan des résultats du programme. L'après-midi, neuf ateliers menés en parallèle traiteront en détail les résultats obtenus dans les principaux champs d'action du programme, et aborderont les mesures à prendre et la poursuite de leur collaboration pour les années 2019–2024. La participation est gratuite.

**Quand:** 7 septembre 2018

**Où:** Berne (Fabrikhalle 12)

**Mail:** gegenarmut@bsv.admin.ch

**Web:** www.contre-la-pauvrete.ch

## Conferenza nazionale contro la povertà

Nel periodo 2014-2018 Confederazione, cantoni, città, comuni e organizzazioni non governative hanno attuato congiuntamente il Programma nazionale contro la povertà, che ha permesso di elaborare nuove basi per la prevenzione della povertà, identificare esempi di buone pratiche e rafforzare i contatti tra gli attori responsabili in materia. In occasione della

Conferenza nazionale contro la povertà, in mattinata il presidente della Confederazione Alain Berset e i rappresentanti dei cantoni, delle città, dei comuni e della società civile, stileranno un bilancio dei risultati del Programma nazionale contro la povertà. Nel pomeriggio, nella parte specialistica della Conferenza, si svolgeranno in parallelo complessivamente nove workshop, durante i quali verranno presentati i risultati ottenuti nei principali campi d'azione del Programma nazionale contro la povertà e discusse le necessità d'intervento e la collaborazione per gli anni 2019-2024. La partecipazione è gratuita.

**Quando:** 7 settembre 2018

**Dove:** Berna (Fabrikhalle 12)

**Mail:** gegenarmut@bsv.admin.ch

**Web:** www.contro-la-poverta.ch

## Ein gutes Umfeld für die Frühe Förderung gestalten

Gemeinden übernehmen in der Schweiz eine zentrale Rolle in der Ausgestaltung und Umsetzung von Angeboten für Kinder im Vorschulalter und ihre Familien. An diesem Anlass erhalten die Teilnehmenden einen spannenden Einblick in bewährte Programme der Frühen Förderung und Anregungen für ihr eigenes Engagement in diesem Bereich. Im Rahmen von runden Tischen werden Praxisbeispiele aus der Frühen Förderung aus kleinen und mittleren Gemeinden diskutiert und die Gelegenheit geboten, sich mit anderen Teilnehmenden auszutauschen und zu vernetzen. Der Anlass richtet sich insbesondere an Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträger sowie Mitarbeitende aus Politik und Verwaltung von kleineren und mittleren Gemeinden.

**Wann:** 30. Oktober 2018

**Wo:** Zürich (Kulturpark Zürich)

**Kontakt:** 031 508 36 15

**Mail:** p.buser@netzwerk-kinderbetreuung.ch

**Web:** www.netzwerk-kinderbetreuung.ch

## Mobilität der Zukunft: verlagern, verbessern, vermeiden

Der heutige Verkehr wird bestimmt durch Strukturen der Vergangenheit. An der Tagung der Schweizerischen Energie-Stiftung werden Zusammenhänge zwischen Mobilität, Verkehr und Energie beleuchtet. Expertinnen und Experten erläutern, wie Politik, Wirtschaft und Bevölkerung ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten fördern können. Der SGV ist Patronatspartner der Veranstaltung.

**Wann:** 21. September 2018

**Wo:** Zürich (Technopark)

**Kontakt:** 044 275 21 21

**Mail:** info@energiestiftung.ch

**Web:** www.energiestiftung.ch/fachtagung18



SCHWEIZER GEMEINDE  
COMUNE SVIZZERO  
VISCHNANCA SVIZRA  
COMMUNE SUISSE

## Impressum

55. Jahrgang / Nr. 559 / August/août

### Herausgeber/éditeur

Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses

### Partnerschaften/partenariats

Fachorganisation Kommunale Infrastruktur  
Organisation Infrastructures communales  
Konferenz der Stadt- und Gemeindegemeinschaften  
Conférence des Secrétaires Municipaux

### Verlag und Redaktion/éditions et rédaction

Laupenstrasse 35, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 380 70 00  
www.chgemeinden.ch  
www.chcommunes.ch

Denise Lachat (dla), Chefredaktorin  
Philippe Blatter (pb), Verantwortlicher Verbands-  
kommunikation  
Martina Rieben (mr), Layout  
info@chgemeinden.ch  
Christian Schneider, Redaktion SKSG

### Nachdruck

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit  
Genehmigung der Redaktion. Verlinkung erwünscht.

### Druck und Spedition/impression et expédition Anzeigenmarketing/marketing des annonces

Stämpfli AG, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 300 63 83, Fax 031 300 63 90  
inserate@staempfli.com

Die nicht autorisierte und ohne gewichtige Eigenleistung erfolgende Bearbeitung und Verwertung von abgedruckten oder in elektronische Datenbanken eingespeisten Inseraten durch Dritte ist unzulässig und wird vom Inserenten untersagt. Dieser überträgt der Werbegesellschaft insbesondere das Recht, nach Rücksprache mit dem Verlag mit geeigneten Mitteln dagegen vorzugehen.

### Auflage/tirage (WEMF/REMP 2016/2017)

Verkaufte Auflage/tirage vendu	2441 Ex.
Gratisauflage/tirage gratuit	1149 Ex.
Total/total	3590 Ex.

gedruckt in der  
**schweiz**



Schweizerischer Gemeindeverband  
Association des Communes Suisses  
Associazione dei Comuni Svizzeri  
Associazion da las Vischnancas Svizas

[Startseite](#) | [Impressum](#) | [Datenschutz](#) | [Kontakt](#) | [Druckansicht](#)



## Mehr Junge in den Exekutiven

[HOME](#)

[FÜR POLITIKER](#)

[FÜR UNTERNEHMEN](#)

[ZIEL DER KAMPAGNE](#)

[KONTAKT](#)

[PARTNER](#)

sehr gute  
Führungsausbildung  
10 Grundsätze  
... wir sind ein Team  
... wir informieren zeitnah



guter Kontakt  
ist wichtig zur B



### Junge in der Exekutive: tatkräftig, motiviert - und noch zu selten

Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) setzt sich für die Stärkung des Milizsystems ein. Insbesondere die Jungen sollen motiviert werden, sich in der Gemeindeexekutive zu engagieren. Diese Website wurde in Zusammenarbeit mit Economiesuisse und der «Gruppe junger Gemeinderäte Oberaargau» realisiert. Sie dient als Informationsplattform rund um das Thema Milizsystem. Damit sollen sowohl Politikerinnen und Politiker als auch Unternehmen angesprochen werden. Denn das Schweizer Milizsystem kann nur bestehen, wenn es gelingt, die gute Zusammenarbeit zwischen Gemeinden und Wirtschaft zu bewahren.

#### Direkteinstieg

- [Testimonials](#)
- [Commitment der Wirtschaft](#)
- [Best practises](#)
- [Erfahrungsberichte](#)
- [Motivationsvideo](#)

# milizsystem.ch

WIR WISSEN, DASS DIES EIN  
**UNGEMÜTLICHER ORT**  
SEIN KANN. DARUM SIND WIR HIER.

