



Einzelpreis 15.–

10 | 2021

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



**OKTOBERFOKUS: NACHHALTIGE
MOBILITÄT, ERNEUERBAR HEIZEN**

**OCTOBRE: MOBILITÉ DURABLE,
CHAUFFER RENOUVELABLE**

**MOBILITÀ E RISCALDAMENTO
SOSTENIBILI: I TEMI DI OTTOBRE**



Platzprobleme? Wir bieten Lösungen.

Effiziente und kostengünstige Möglichkeiten
(Miete, Kauf und Leasing):

- Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten
- Gruppenräume, Klassenzimmer und Werkräume
- Sanitär-, Sport- und Umkleideräume
- Büro- und Verwaltungsgebäude

5 Editorial

Fliegende Autos, Cargo souterrain
Voiture volante, Cargo souterrain
Auto volante, cargo sotteraneo

6 Territorio e mobilità

La Confederazione, i cantoni e i comuni
riaffermano la loro cooperazione attraver-
so i piattaforme dei trasporti.

11 Energia e ambiente

Il Reporter Energetico è uno strumento
digitale che informa i comuni sul loro
contributo alla trasformazione ener-
getica svizzera.

15 Mobilità

Quels sont les enjeux politiques des
communes face aux mutations en
matière de transport et de mobilité?
L'ACS a mené l'enquête.

20 Mobilità

La réhabilitation des trains de nuit
ouvre l'appétit de plusieurs régions.

22 Mobilità

Le pedibus a été lancé en Suisse en
1999. Accompagner les enfants à l'école
représente de nombreux avantages.

28 Energie

La Ville de Winterthur joue un rôle
pionnier dans l'encouragement des
systèmes de chauffage aux énergies
renouvelables.

41 Raumplanung und Verkehr

Freizeitparks können Gemeinden
wirtschaftlichen Mehrwert bringen.
Doch sie sind eine Herausforderung für
die Raum- und Verkehrsplanung.

44 Verkehr

Gemeinden können Eltern und Kinder
dafür sensibilisieren, den Schulweg zu
Fuss zurückzulegen, statt das «Eltern-
taxi» zu benutzen.

50 Energie

Die Energie-Region Innerschwyz fördert
den Ausbau privater Ladestationen
durch einen «E-MobilitätsCheck».

58 Institution Gemeinde

Digitalisierung kann dabei helfen, die
Umwelt zu schonen. Dank smarten
Geräten lassen sich Strom, Wasser,
Gas und Heizkosten sparen.

78 SKSG/CSSM

Der Vorstand der Schweizerischen Kon-
ferenz der Stadt- und Gemeindeschrei-
ber beschäftigt sich derzeit intensiv mit
seiner Kommunikationspolitik

26

Energie

Avec ses 5000 hectares de
forêt, la Commune d'Anni-
viers (VS) valorise son
bois qui sert à chauffer les
logements de la vallée.
David Melly, le président
de la commune, décrit la
transition énergétique
pour «Commune Suisse».



34

Raumplanung und Verkehr

Attraktive Verkehrsknoten
verbinden Stadt und Land.
Bund, Kantone und Ge-
meinden bündeln ihre Res-
ourcen, um die kombi-
nierte Mobilität zu fördern.
Mit Bundesrätin Simonetta
Sommaruga haben sie die-
ses Ziel in der «Erklärung
von Emmenbrücke» fest-
geschrieben.

54

Soziales

Wird ein Kind, das auf den
Rollstuhl angewiesen ist,
eingeschult, stehen
Gemeinden plötzlich vor
einer Herausforderung.
Adrian Schoop, Gemeinde-
ammann von Turgi (AG),
unterstreicht die Bedeu-
tung einer klaren Kommu-
nikation zwischen allen
Beteiligten.



Titelbild/Couverture

«Walk to school» heissen die Aktionswochen des VCS. Sie setzen auf das
Abenteuer Schulweg statt auf Elterntaxis. / Avec ses actions «Walk to school»,
l'ATE veut sensibiliser pour les avantages du cheminement à pied.

Bild/photo: VCS/ATE



@CH_Gemeinden



Schweizerischer Gemeindeverband

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

**HOCHSCHULE
LUZERN**

FH Zentralschweiz



Weiterbildung im öffentlichen Umfeld

Gestaltung, Führung und Digitalisierung an den Schnittstellen zu Gesellschaft und Politik

Master of Advanced Studies

MAS Public Management

www.hslu.ch/pm

Certificate of Advanced Studies

CAS Digitale Transformation der öffentlichen Verwaltung

www.hslu.ch/casdtoev

CAS Educational Governance

www.hslu.ch/edugov

CAS Gemeinde- und Stadtentwicklung im Wandel

www.hslu.ch/c143

CAS Integrale Sicherheit für kritische Infrastrukturen und Systeme

www.hslu.ch/casiski

**SWISS⁺
DIDAC**

BERN
SCHWEIZ
22.–24. November 2021

**NEU
live vor Ort
und digital**

Bildung ist Entwicklung.

Vom 22. bis 24. November 2021 treffen sich die Akteurinnen und Akteure der Schweizer Bildungswelt live vor Ort und neu auch digital an der Swissdidac Bern. Seien Sie aktiv mit dabei an der relevantesten Bildungsfachmesse und der umfassendsten Wissens-, Netzwerk- und Dialogplattform der Schweiz. Expertenvorträge zu den Themen «Die Schule von morgen», «Fern- und Hybridunterricht» sowie «Digitalisierung an Schulen» vermitteln Know-how und bieten Ihnen Inspiration.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Veranstalterin
BERNEXPO[™]
GRUPPE





Fliegende Autos, Cargo souterrain

Bereits in den 1980er-Jahren waren fliegende Autos auf den Kinoleinwänden gang und gäbe. Für das Projekt für den unterirdischen Güterverkehr «Cargo souterrain» gab die Bundesversammlung 2021 grünes Licht. Unter anderem ist darin der Bau eines 500 Kilometer langen Tunnelnetzes durch die Schweiz vorgesehen. Seit Mai 2021 machen Elektroautos fast 20 Prozent aller Fahrzeuge aus, und die Popularität des E-Bikes steigt weiter an. Die Zukunft steht vor der Tür – nicht etwa weil wir uns demnächst in fliegenden Autos fortbewegen, sondern weil sich die Formen der Mobilität grundlegend wandeln. Diese Veränderungen haben Auswirkungen auf die Gemeinden, weil diese in vielen Bereichen für die Umsetzung neuer Verpflichtungen für eine umweltfreundlichere Mobilität verantwortlich sind. In der vorliegenden Ausgabe geben wir einen Überblick über die derzeit auf politischer Ebene diskutierten Themen und stellen die wichtigsten Herausforderungen vor, die der neue politische Rahmen für die Gemeinden bringt.

Mit 30 Prozent an den Gesamtemissionen ist der Strassenverkehr nach wie vor die Hauptquelle der CO₂-Emissionen in der Schweiz. Zahlreiche Programme werden geschaffen, um die Auswirkungen der Mobilität auf das Klima, aber auch auf die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner der Gemeinden zu reduzieren. Unser Magazin befasst sich diesmal mit innovativen Lösungen, die sich auf kommunaler Ebene entwickelt haben.

Für die Beheizung von Gebäuden werden grosse Mengen fossiler Energie benötigt. Auch hier gibt es Lösungen, um die Auswirkungen auf die Umwelt zu mindern. Ein zweiter Schwerpunkt liegt in dieser Ausgabe darum auf dem Heizen mit erneuerbarer Energie und den Wärmeverbünden.

Die (elektrischen) Flugautos kommen bestimmt. Bis dann: gute Lektüre!

Voiture volante, cargo souterrain

Dans les années 1980, les voitures volantes inondaient les écrans de cinémas. En 2021, le Parlement a voté l'entrée en matière sur le projet de transport de cargo souterrain dans l'optique de creuser un réseau de tunnels de 500 kilomètres à travers la Suisse. Depuis mai 2021, le parc automobile rechargeable représente presque 20% de l'ensemble des voitures qui circulent sur notre territoire, et la pratique du e-bike continue sa progression. Le futur est à notre porte: non pas parce que nous pourrions bientôt nous déplacer en voiture volante, mais parce que les formes de mobilité sont en pleine évolution. Ces changements se répercutent sur les communes qui sont, pour de nombreuses formes de mobilité, chargées de la mise en œuvre de nouvelles obligations ou de conditions-cadres permettant des déplacements plus respectueux de l'environnement. Dans cette édition, nous vous proposons un panorama des objets politiques en discussion accompagné des principaux défis que ces nouvelles politiques publiques posent aux communes.

Le transport continue à se placer largement en tête des émissions de CO₂ sur le territoire suisse avec 30% des émissions totales. De nombreux programmes voient le jour pour diminuer l'impact de la mobilité sur le climat, mais également sur la qualité de vie des habitants des communes suisses. A travers cette édition, nous allons nous pencher sur des solutions innovantes qui ont germé au niveau communal. La *success story* du programme Pedibus en Suisse romande, ou son équivalent *walk to school* alémanique, le lancement d'un programme incitatif pour favoriser la mobilité multimodale ou encore les nouvelles liaisons de train de nuit sont au sommaire de cette édition.

Le chauffage des bâtiments est également gourmand en énergie fossile. Des solutions existent pour réduire cette empreinte écologique. Le deuxième point fort de ce magazine se penchera sur le chauffage renouvelable avec ses réseaux de chaleur. Alors, en attendant les voitures volantes (électriques), je vous souhaite une bonne lecture!

Auto volante, cargo souterraneo

Negli anni '80 le auto volanti inondavano gli schermi cinematografici. Nel 2021, il Parlamento ha approvato un progetto di trasporto merci sotterraneo che prevede una rete di gallerie per un totale di 500 chilometri in tutta la Svizzera. Da maggio 2021, le automobili ricaricabili rappresentano quasi il 20% di tutte le auto in circolazione, e le biciclette elettriche si moltiplicano in tutta la Svizzera. Il futuro è alle porte: non perché presto potremo viaggiare su un'auto volante, ma perché le forme di mobilità sono in piena evoluzione. Questi cambiamenti hanno un impatto sui comuni che, in molti casi, sono responsabili dell'attuazione di nuovi obblighi o condizioni quadro per rendere gli spostamenti più ecologici. In questo numero di «Comune Svizzera», forniamo una panoramica degli oggetti politici attualmente in discussione a Berna e delle principali sfide che queste nuove politiche pubbliche pongono per i comuni.

I trasporti continuano ad essere la principale fonte di emissioni di CO₂ in Svizzera, rappresentando il 30% delle emissioni totali. Numerosi programmi vengono sviluppati per ridurre l'impatto della mobilità sul clima, ma anche sulla qualità della vita degli abitanti dei comuni. In questo numero presentiamo diverse soluzioni innovative sviluppate a livello comunale. Nelle prossime pagine vi presenteremo la *success story* del programma Pedibus nella Svizzera romanda o del suo equivalente «walk to school» in Svizzera interna, il lancio di un programma di incentivi per la mobilità multimodale o ancora lo sviluppo di nuovi collegamenti ferroviari notturni.

Anche il riscaldamento di molti edifici è alimentato da combustibili fossili. Esistono però soluzioni per ridurre questa impronta ecologica. Il secondo focus di questa edizione sono i sistemi di riscaldamento rinnovabili.

In attesa di auto volanti (elettriche), vi auguro una buona lettura!

Manon Röthlisberger
Projektverantwortliche SGV
Responsable de projets ACS
Responsabile progetti ACS

Trasporti: rafforzare i collegamenti tra città e campagna

Snodi di trasporto attrattivi ed efficienti, le cosiddette piattaforme dei trasporti, permettono di sfruttare meglio il potenziale della mobilità combinata. La Confederazione, i cantoni, le città e i comuni riaffermano la loro cooperazione.



La nuova fermata dei bus di Bellinzona, un esempio riuscito di piattaforma dei trasporti.

Foto: ARE

Le cosiddette piattaforme dei trasporti, ovvero nodi di interscambio attrattivi ed efficienti, consentono di sfruttare meglio il potenziale della mobilità combinata. Se ben organizzate e ubicate, possono dare un contributo importante alla riduzione dei problemi urbani legati al traffico poiché permettono il trasferimento tempestivo del traffico individuale motorizzato ai trasporti pubblici e al traffico pedonale e ciclistico. Con il programma per le piattaforme dei trasporti, la Confederazione intende promuovere e sviluppare piattaforme attrattive in collaborazione con i cantoni, le città e i comuni.

Stazione di Bellinzona

La nuova stazione di Bellinzona collega il traffico ferroviario a quello individuale e su bus.

- Al centro del rinnovo vi era l'ammodernamento della fermata dei bus nella parte sud-ovest dell'area. Dalla fermata dei bus, l'edificio della stazione è raggiungibile attraverso il piazzale della stazione riconfigurato.
- L'accesso ai trasporti su rotaia è stato migliorato e modernizzato sopraelevando i marciapiedi e allungandoli in

direzione nord. Ora possono fermarsi treni lunghi fino a 420 metri, fatto di particolare importanza per i trasporti a lunga distanza. Per aumentare il comfort degli utenti, le FFS hanno costruito una nuova passerella pedonale che collega i tre marciapiedi della stazione. Ne risulta un migliore trasferimento tra i binari e tra questi ultimi e il P+R.

- L'impianto P+R è stato modernizzato e ampliato: vi sono ora a disposizione 144 parcheggi per automobili, 50 per moto e 340 per biciclette.
- È ora migliore anche l'accesso alla stazione: a sud è stata costruita una strada ad hoc, e una parte del Viale Stazione, ora a senso unico e con un limite massimo di 20 chilometri orari, lo rende un luogo di incontro.
- Il rinnovo ha migliorato la situazione sia dei trasporti pubblici (allungamento dei marciapiedi, nuove passerelle pedonali, nuova fermata dei bus) sia del trasporto individuale motorizzato (nuova strada di accesso, ampliamento del P+R).
- Grazie all'ampliamento dell'impianto P+R è aumentato lo spazio per le automobili, per le moto e in particolare per le biciclette.

- L'allungamento dei marciapiedi consente ai treni a lunga percorrenza di fermarsi e di conseguenza di offrire una migliore combinazione tra traffico regionale e a lunga distanza.
- Il trasferimento da un mezzo di trasporto all'altro è ora più semplice (fermate dei bus, piazzole di sosta dei taxi e car sharing nelle immediate vicinanze della stazione, nuova passerella pedonale che collega i marciapiedi, parcheggi per biciclette in tre luoghi diversi).
- Il numero e la prossimità dei mezzi di trasporto.
- Nel progetto erano coinvolti tutti e tre i livelli statali.
- Hanno collaborato tra di loro anche i comuni riuniti nella CRTB.
- La stazione rinnovata promuove sia il traffico lento che i trasporti pubblici.
- Traffico lento: ampliamento dei parcheggi per biciclette (e predisposizione di parcheggi custoditi); meno automobili sul Viale Stazione dall'introduzione della zona 20 e del senso unico.
- Trasporti pubblici: costruzione di una moderna fermata dei bus; la Città sostiene i detentori di un abbonamento annuale Arcobaleno con un buono di 50 franchi (fino a due zone) o 100 franchi (più di due zone); grazie all'allungamento dei marciapiedi possono ora fermarsi in stazione anche treni più lunghi.
- Il viale Stazione diventa luogo di incontro (limitazione della velocità, senso unico, rinverdimento).
- Il piazzale della stazione è stato riconfigurato.
- Nei pressi della stazione vi è una postazione Mobility (car sharing).
- Postazione della rete di Bike-sharing del Bellinzonese.
- Non lontano dalla stazione si trova BikePort (noleggio di biciclette e mountain bike convenzionali ed elettriche).
- Nel 2026, lo stabilimento industriale delle FFS nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria sarà trasferito ad Arbedo-Castione.

- Nell'ambito di una procedura di «mandato di studio in parallelo», è stato elaborato un concetto di sviluppo urbano per lo sviluppo del comparto (ca. 12 ettari)
- È prevista la realizzazione di un quartiere sostenibile e a utilizzo misto che offra spazio per abitazioni, istruzione, lavori innovativi e cultura.

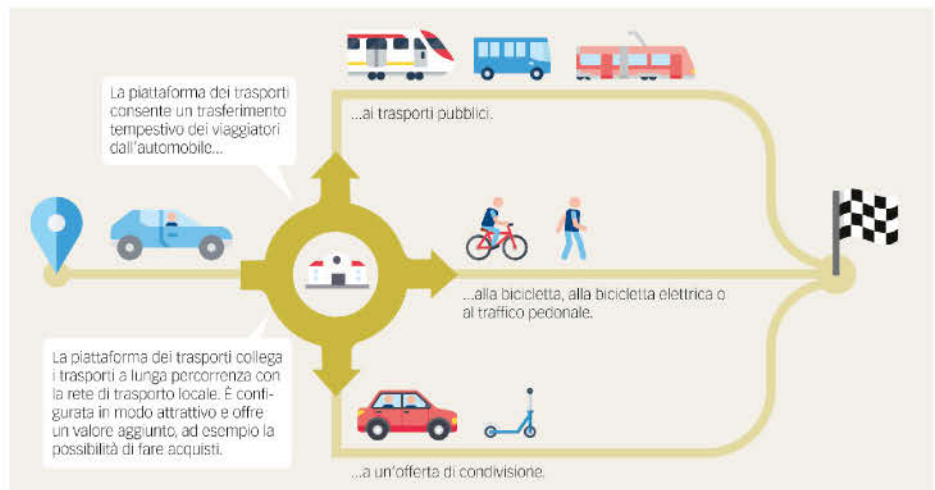
La dichiarazione di Emmenbrücke

Le piattaforme dei trasporti forniscono un contributo prezioso all'accessibilità di agglomerati e città. Inoltre ottimizzano i passaggi tra le reti ferroviarie locali e regionali nonché tra le strade nazionali e i trasporti pubblici. Nell'ambito delle pianificazioni su ampia scala, le piattaforme dei trasporti agevolano lo sviluppo di nuovi luoghi di lavoro e abitazione. I cantoni possono orientare la crescita demografica e occupazionale densificando questi quartieri e sviluppandone di nuovi in modo che siano attrattivi e a utilizzazione mista. Esempi riusciti in tal senso sono, oltre le fermate di treni e bus a Bellinzona, le nuove stazioni del Léman Express nell'agglomerato di Ginevra o le fermate di treni e bus a Wohlen (AG) e Emmenbrücke (LU).

Per uno sviluppo ottimale delle piattaforme dei trasporti è fondamentale che i diversi livelli statali lavorino in stretta collaborazione. Il 9 settembre 2021, con la dichiarazione di Emmenbrücke, la Confederazione, i cantoni, le città e i comuni hanno manifestato la loro intenzione di continuare a portare avanti il programma per le piattaforme dei trasporti. I partner coinvolti uniscono le loro risorse, curano lo scambio di conoscenze e sviluppano progetti attrattivi. La Confederazione crea le basi tecniche necessarie alla promozione delle piattaforme, in particolare nell'ambito della parte programmatica del Piano settoriale dei trasporti, oppure anche con la prevista creazione di un'infrastruttura di dati sulla mobilità. La Confederazione orienta inoltre maggiormente alle piattaforme dei trasporti gli strumenti infrastrutturali a sua disposizione, come i programmi d'agglomerato e il programma di sviluppo strategico strade nazionali e quello dell'infrastruttura ferroviaria. I cantoni, gli agglomerati, le città e i comuni si occupano in collaborazione con la Confederazione dell'elaborazione di piani territoriali coordinati e della realizzazione di progetti esemplari.

Attori che partecipano al programma

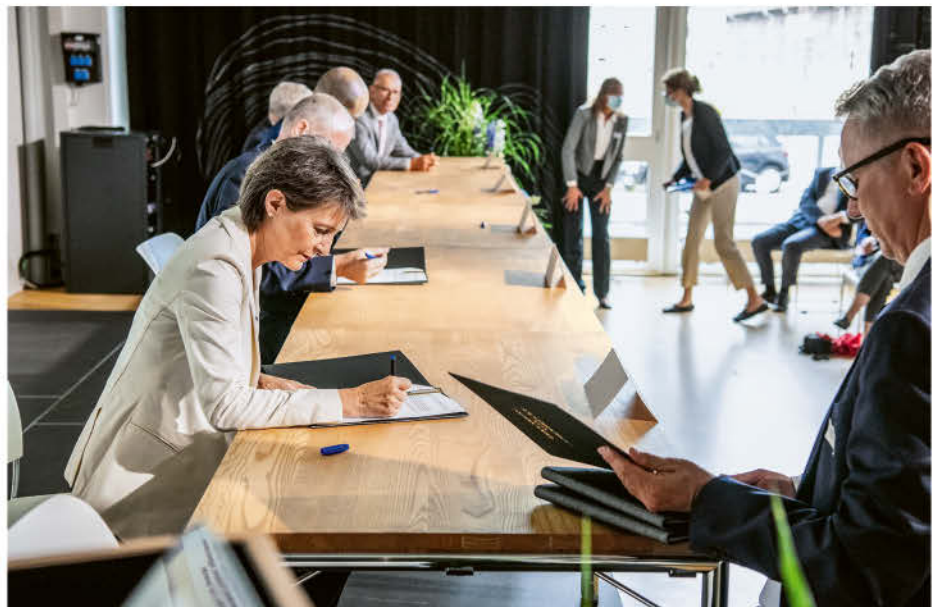
Con il programma per le piattaforme dei trasporti, la Confederazione, i can-



Le piattaforme dei trasporti forniscono un contributo prezioso all'accessibilità di agglomerati e città. Per uno sviluppo ottimale è fondamentale che i diversi livelli statali lavorino in stretta collaborazione.

Grafico: ARE

toni, gli agglomerati, le città e i comuni intendono collegare meglio i diversi mezzi di trasporto e promuovere piattaforme dei trasporti funzionali. In questo contesto la Confederazione è rappresentata dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). I partner a livello cantonale sono la Conferenza dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e



Il 9 settembre 2021, con la dichiarazione di Emmenbrücke, la Confederazione, i cantoni, le città e i comuni hanno manifestato la loro intenzione di continuare a portare avanti il programma per le piattaforme dei trasporti.

Foto: Marion Nitsch/ARE

dell'ambiente (DCPA) e la Conferenza dei direttori cantonali dei trasporti pubblici (CTP), mentre gli interessi delle città e dei comuni sono rappresentati dall'Unione delle città svizzere (UCS) e dall'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS).

Fonte: Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), red.

Trasporti e mobilità: i comuni affrontano le sfide di domani

I cambiamenti nei trasporti e nella mobilità hanno un impatto sui comuni. L'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) ha chiesto direttamente ai propri membri quali sono le sfide politiche legate a questi temi a livello comunale.



L'organizzazione tripartita comporta molteplici sfide, in particolare per coordinare i programmi tra i diversi livelli statali. La foto mostra Hannes Germann, presidente dell'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS), a destra della Consigliere federale Simonetta Sommaruga. Il 9 settembre 2021, nella dichiarazione di Emmenbrücke la Confederazione, i cantoni, le città e i comuni hanno manifestato la loro intenzione di continuare a portare avanti il programma per le piattaforme dei trasporti.

Foto: Marion Nitsch/ARE

La politica dei trasporti e della mobilità è in pieno mutamento. Gli incentivi per il passaggio dalla mobilità stradale a quella lenta sono numerosi; stanno prendendo forma progetti ambiziosi, come per esempio il progetto «Cargo sotterraneo», e sono in corso discussioni su progetti pilota per il *mobility pricing* a livello federale. Questi cambiamenti riguardano tutti i livelli statali e hanno un impatto su settori trasversali, tra cui la pianificazione del territorio nonché le politiche energetiche e ambientali. Alcune città e comuni hanno già implementato programmi di

mobilità innovativi, come per esempio il divieto di auto a combustione nei centri città entro il 2030 o le zone residenziali dotate di sistemi di *car sharing*. Questi sviluppi fanno nascere innumerevoli interrogativi a livello comunale: l'esempio del *mobility pricing* all'ingresso delle città solleva la questione dell'accessibilità delle regioni periferiche ai centri urbani. Il trasporto merci sotterraneo, che è una soluzione per la logistica e per alleviare la congestione stradale, apre un dibattito sulla proprietà e sull'impiego del sottosuolo.

Gestione della mobilità nelle zone densamente popolate

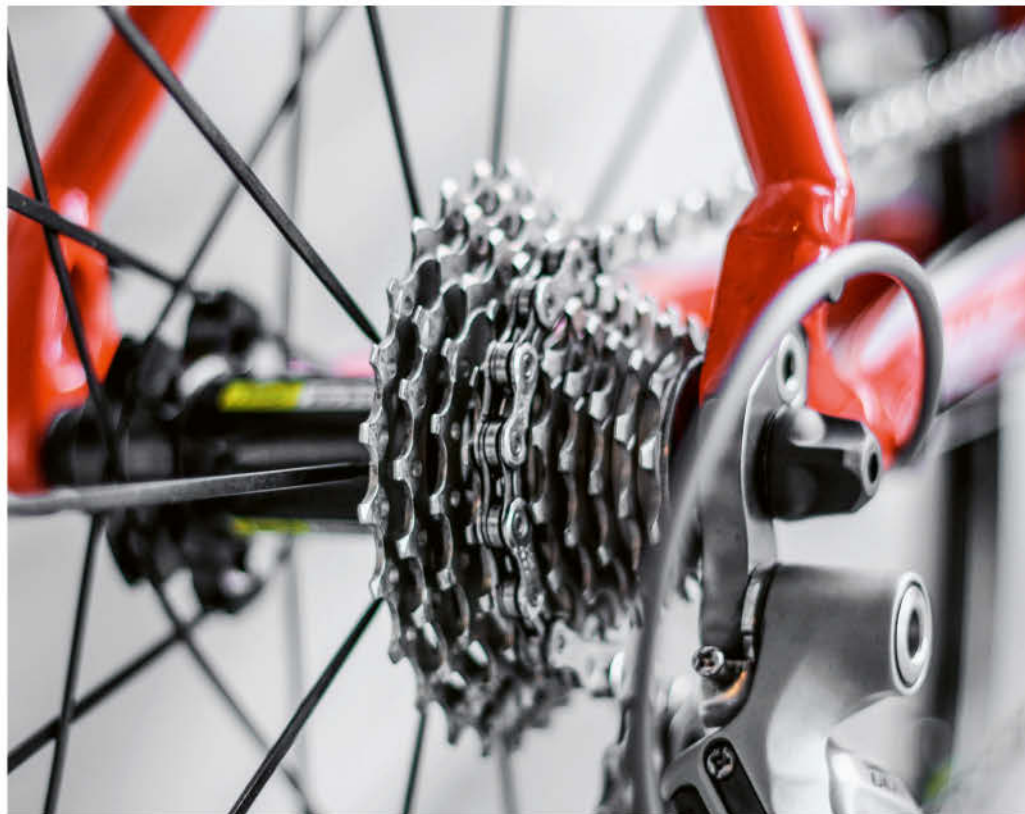
Alla luce di queste diverse tendenze, l'Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS) fa il punto sullo stato di avanzamento dei lavori a livello comunale. Per farlo, abbiamo chiesto direttamente ai nostri membri che cosa ne pensano delle questioni politiche attualmente in discussione a Berna. Nel 2021, le sfide che i comuni devono affrontare in termini di mobilità e trasporto sono varie, seppure intrinsecamente correlate allo sviluppo territoriale. Attualmente, per i comuni la difficoltà principale riguarda

la gestione della mobilità nelle zone densamente popolate, che comprende diversi compiti, tra cui le misure per ridurre il traffico di transito, la riorganizzazione del traffico urbano con misure di limitazione della velocità (zone a 30 km/h) o la ricerca di soluzioni per gestire il sovraccarico di traffico a livello dei nodi di trasporto. Il rafforzamento della legislazione in materia di lotta contro il rumore pone una serie di sfide in termini di attuazione. Le misure di risanamento su alcuni tratti, necessarie per soddisfare gli obblighi legali, sono a carico dei comuni per le strade che attraversano località e in genere comportano costi elevati. In materia di mobilità e trasporto, i comuni sono responsabili delle strade comunali. Le strade cantonali sono gestite dai cantoni (legislazione cantonale) e le strade nazionali dalla Confederazione (Legge federale sulle strade nazionali, LSN). Questa organizzazione tripartita comporta molteplici sfide, in particolare per coordinare i programmi tra i diversi livelli statali. Molti comuni che hanno risposto al sondaggio ritengono talvolta problematici il collegamento della rete stradale e il coordinamento delle esigenze.

In termini di mobilità lenta, i comuni stanno creando una rete di vie ciclabili per offrire sicurezza e comfort ai ciclisti. Il progetto è accompagnato da infrastrutture di parcheggio per le biciclette e dà una riflessione sulla complementarità infrastrutturale della mobilità lenta e dei servizi di trasporto pubblico (programma d'interfaccia dei trasporti). La convivenza di biciclette, e-bike e monopattini elettrici con pedoni e automobilisti è talvolta complessa.

Vie ciclabili interconnesse

I comuni intervistati hanno dato la priorità alla costruzione di vie ciclabili dedicate alla mobilità lenta. Si tratta di un risultato diretto dell'approvazione a una vasta maggioranza della legge sulle vie ciclabili da parte del popolo e dei cantoni nel 2018. Nel maggio del 2021, il Consiglio federale ha approvato il messaggio concernente la nuova legge federale sulle vie ciclabili e lo ha presentato al Parlamento. La costruzione di vie ciclabili sarà compito dei cantoni, che in futuro avranno l'obbligo di pianificare le vie ciclabili e di assicurarsi dell'interconnessione e della sicurezza della rete. Anche i comuni saranno interessati da questi nuovi obblighi e dovranno sostenere le spese per queste infrastrutture sul proprio territorio. I lavori d'implementazione sono ingenti e variano non solo a seconda della rete preesistente, ma anche delle infrastrut-



Anche i comuni saranno interessati dagli nuovi obblighi per le vie ciclabili e dovranno sostenere le spese per queste infrastrutture sul proprio territorio. Foto: Wayne Bishop/unsplash

ture a disposizione. Per esempio, se le strade comunali non sono abbastanza larghe per ospitare vie ciclabili sicure, serviranno grandi opere.

L'articolo 2 dell'attuale progetto di legge prevede che «le reti ciclabili sono vie di comunicazione per ciclisti comunicanti e continue dotate delle opportune infrastrutture». Questa interconnessione richiede uno stretto coordinamento a livello comunale tra comuni vicini e a livello regionale. La maggior parte dei comuni intervistati è in attesa di una pianificazione cantonale per continuare l'espansione e l'interconnessione delle vie ciclabili. Tutti i comuni che hanno risposto al sondaggio hanno già avviato o completato progetti di vie ciclabili.

Modalità di trasporto complementari

Il Piano settoriale dei trasporti della Confederazione 2050 è lo strumento di cui dispone la Confederazione per la pianificazione dei trasporti. L'obiettivo di questo strumento strategico è di coordinare in modo ottimale la pianificazione di tutti i tipi di trasporto (su strada e rotaia, aereo, navigazione) con la pianificazione del territorio e la protezione dell'ambiente. L'ACS ritiene che sia importante mantenere servizi locali di qualità, a prescindere dal mero calcolo della redditività. Secondo la maggio-

ranza dei comuni intervistati, la pianificazione è necessaria per il buon funzionamento dei trasporti pubblici. Il ruolo dei cantoni come interfaccia tra la Confederazione e i comuni è imprescindibile.

Per ridurre la pressione del traffico motorizzato sulle strade e sull'ambiente, si cerca la coabitazione e la complementarità dei mezzi di trasporto attraverso un approccio multimodale. I comuni assumono un ruolo importante nel concretizzare questo approccio. Per i comuni intervistati la questione principale riguarda l'organizzazione delle infrastrutture di parcheggio in prossimità delle località o nelle località limitrofe alle strutture di mobilità lenta (Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, Mobility, Bike-Sharing) e ai trasporti pubblici, il tutto d'intesa con i cantoni.

Inoltre, il Consiglio federale vuole rendere possibili i progetti pilota sul *mobility pricing* introducendo una base legale che autorizzi i cantoni, le città e i comuni a realizzare progetti pilota sul *mobility pricing* a livello locale per un periodo fisso di un decennio. Questi progetti riguarderanno sia il traffico privato motorizzato che i trasporti pubblici. L'obiettivo è quello di raccogliere dati per fornire risposte adeguate al congestionamento delle infrastrutture di trasporto, in particolare nelle zone

urbane e negli agglomerati. L'ACS crede che si debbano trovare soluzioni per ridurre il sovraccarico delle infrastrutture di trasporto. Tuttavia, un sistema di *mobility pricing* (canone) equivarrebbe a nuove barriere all'ingresso delle città che, senza un sistema di compensazione, diventerebbero eccessivamente gravose sulle regioni periferiche. La maggioranza dei comuni intervistati sostiene quindi il progetto in linea di principio, ma solo se accompagnato da misure specifiche che consentano una ripartizione modale degli utenti.

Sufficiente approvvigionamento energetico

La road map per la promozione della mobilità elettrica è un progetto per promuovere l'elettromobilità lanciato dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) nel 2018. Siccome l'obiettivo del 15% di nuove immatricolazioni di veicoli ricaricabili (elettrici e ibridi) entro il 2022 è già stato raggiunto (18,8% a fine maggio 2021), probabilmente il progetto continuerà fino al 2025, con un nuovo obiettivo del 40% di nuove immatricolazioni e 20000 stazioni di ricarica pubbliche. Le principali preoccupazioni dei comuni sono di assicurare che ci siano abbastanza stazioni di ricarica sul territorio comunale per soddisfare la domanda in crescita. La questione dell'approvvigionamento energetico, in particolare in inverno e durante i picchi di consumo giornaliero, è un'altra preoccupazione a livello comunale. Per esempio, alcuni comuni

credono che, dato lo stato attuale delle infrastrutture, un aumento sostanziale del numero di auto elettriche metterà sotto pressione l'approvvigionamento energetico.

L'obiettivo quantitativo che interessa direttamente la dimensione comunale, ovvero 20000 stazioni di ricarica pubbliche, rappresenta una sfida per i comuni. Questo obiettivo ambizioso dovrebbe essere raggiunto in un breve lasso di tempo (2022-2025). I comuni dispongono di uno spazio costruito limitato, motivo per cui deve essere possibile installare queste infrastrutture negli edifici esistenti. Secondo l'ACS, gli attori privati sono e devono rimanere il principale motore di questa transizione tecnologica.

500 chilometri di trasporti sotterranei

Il progetto «Cargo sotterraneo», attualmente in discussione in Parlamento, è stato lanciato dall'economia privata e collegherà i principali centri della Svizzera dal 2031 (500 km). Una legge federale sul trasporto sotterraneo di merci fornirà il quadro legale per realizzare questi lavori, che saranno finanziati da fondi privati. In questa fase, è difficile stimare quali saranno le conseguenze concrete di questo progetto a livello comunale. Alcuni dei comuni intervistati sottolineano tuttavia come il problema del sovraccarico del traffico non sarà risolto per tutti i comuni. Gli ultimi chilometri continueranno a essere percorsi sulle reti stradali classiche e il sovraccarico di traffico sarà amplificato nei punti di ingresso e di uscita. La stra-



Il progetto «Cargo sotterraneo», attualmente in discussione in Parlamento, è stato lanciato dall'economia privata e collegherà i principali centri della Svizzera dal 2031 (500 km). Grafico: Cargo sotterraneo

grande maggioranza dei comuni intervistati condivide la preoccupazione dell'ACS sui potenziali conflitti di utilizzo del sottosuolo, come l'energia (geotermia, pompa di calore, ecc.), la pianificazione (parcheggi) oppure ancora la biodiversità.

Nel contesto dell'attuale crisi sanitaria, il trasporto pubblico locale e regionale è stato messo sotto pressione. La stragrande maggioranza delle aziende di trasporto locale ha dovuto attingere massicciamente alle proprie riserve per far fronte al calo dei passeggeri iniziato nel 2020 e che perdura nel 2021. L'ACS continua a lottare affinché la Confederazione sostenga tutti i livelli statali, compreso quello comunale. In un contesto in cui i programmi di mobilità decarbonizzata si moltiplicano, il ruolo dei trasporti pubblici diventa ancora più importante. I servizi di trasporto locale non devono essere messi in pericolo dal calo delle entrate imputabile alla crisi sanitaria.

Manon Röthlisberger
Responsabile progetti ACS
Traduzione: Annalisa Cipolla

Informazioni:

Il sondaggio è stato condotto tra metà agosto e metà settembre 2021 tra le associazioni cantonali dei comuni. Alcune associazioni hanno inoltrato il sondaggio ai loro membri e altre hanno scelto di rispondere direttamente. Il numero di intervistati era di 12 nella Svizzera tedesca e di 7 nella Svizzera francese.



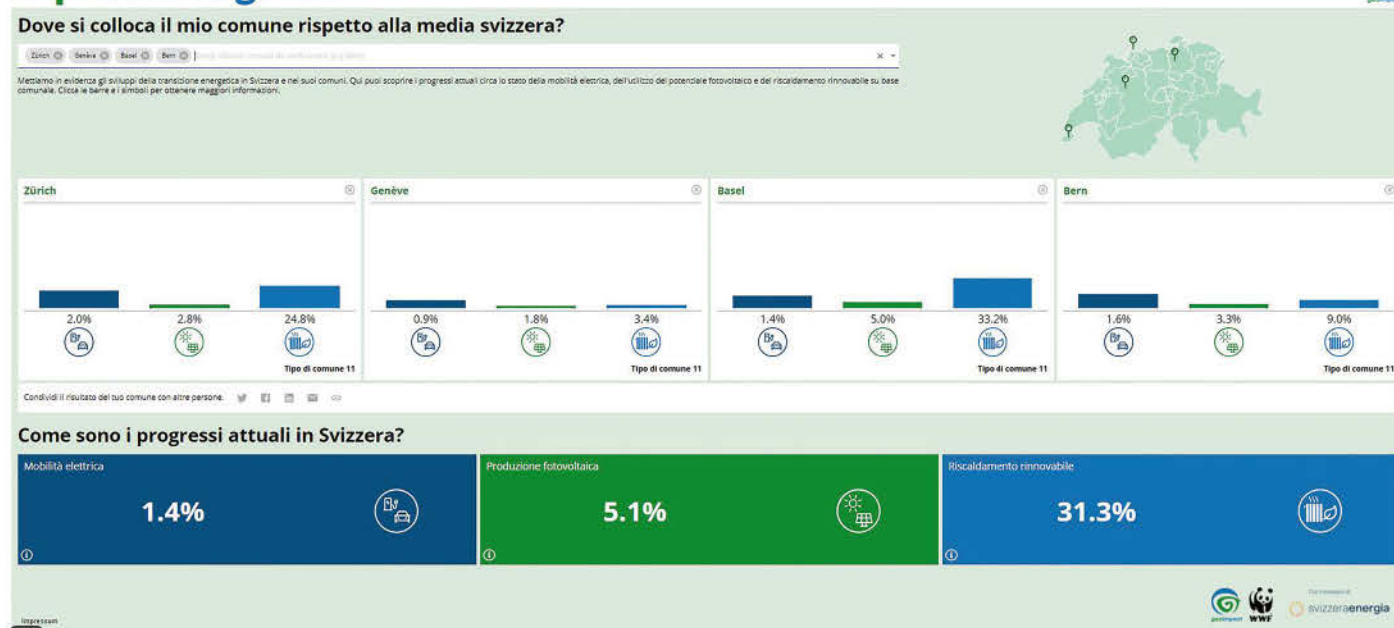
La maggioranza dei comuni intervistati sostiene quindi il progetto di *mobility pricing* in linea di principio, ma solo se accompagnato da misure specifiche che consentano una ripartizione modale degli utenti.

Foto: Moritz Kindler/unsplash

ReporterEnergetico: trasparenza per il futuro energetico

Il ReporterEnergetico è uno strumento digitale che informa i comuni sul loro contributo alla trasformazione energetica svizzera. Mostra quindi come la digitalizzazione nel settore energetico possa contribuire alla sostenibilità.

ReporterEnergetico



Il ReporterEnergetico mostra una comparazione della trasformazione del sistema energetico, per esempio nelle città di Berna, Basilea, Zurigo e Ginevra. Grafico: SvizzeraEnergia

La piattaforma, che è online da aprile 2021, mostra indicatori selezionati con una forte connessione energetica, che vengono aggiornati continuamente. Gli utenti interessati possono osservare il grado di utilizzo di auto elettriche, energia solare o l'installazione di riscaldamento rinnovabile nel loro comune nel tempo e anche confrontarlo con altri comuni. Questo incoraggia le discussioni e i cambiamenti concreti di comportamento. Il ReporterEnergetico mostra quindi in termini concreti come la digitalizzazione nel settore energetico possa dare un importante contributo alla sostenibilità.

Una storia di successo

L'obiettivo dichiarato della piattaforma digitale è di creare più trasparenza nello sviluppo del futuro energetico svizzero e di sensibilizzare la popolazione alla trasformazione del sistema energetico. Con la nuova base d'informazione cre-

ata, la necessità di azione può essere scoperta e le azioni di supporto possono essere avviate nelle strutture decentralizzate che sono così importanti. L'Ufficio federale dell'energia (UFE) segue costantemente gli sviluppi attuali del sistema energetico svizzero, la digitalizzazione e l'innovazione. Lavora continuamente sulle innovazioni digitali e sul miglioramento della disponibilità dei dati per sostenere il futuro energetico sostenibile della Svizzera.

Per i comuni

Il ReporterEnergetico si rivolge esplicitamente alle città e ai comuni, che sono le unità più piccole in grado di agire politicamente e sono più vicine ai loro residenti e possono quindi agire direttamente. D'ora in poi, saranno supportati dal ReporterEnergetico con le informazioni più aggiornate, in modo che la trasformazione del sistema energetico svizzero possa continuare a prendere

slancio a livello locale. La piattaforma ReporterEnergetico è disponibile per i comuni svizzeri e il pubblico interessato in tre lingue nazionali.



Matthias David Galus
Ufficio federale dell'energia (UFE)
Responsabile Digital Innovation Office

Informazioni:

<https://svizzeraenergia.ch/tools/reporter-energetico>
<https://energiereporter.energyapps.ch>

Sistemi di riscaldamento: il modello di Winterthur

La Città ha un ruolo pionieristico nella promozione di sistemi di riscaldamento rinnovabili. In collaborazione con Stadtwerk Winterthur, offre consulenze ai proprietari di case con un riscaldamento fossile per la sua sostituzione.



Considerando le sfide della politica climatica e le conseguenti modifiche di legge, la sostituzione del riscaldamento è un argomento sempre più rilevante. Nella foto, la centrale termica della rete di riscaldamento locale Sulzer Stadtmitte a Winterthur. Foto: Naef + Partner

Heinz Wiher, città di Winterthur, e Stefan Brägger, Stadtwerk Winterthur, ci spiegano nell'intervista i metodi seguiti e i motivi per cui raccomandano ad altri comuni di avviare un programma di questo tipo.

Utilizzate in modo mirato i dati dei controllori degli impianti a combustione per offrire consulenze ai proprietari di case nel passaggio ai sistemi di riscaldamento rinnovabili. Come è nato questo programma?

Heinz Wiher: La Città di Winterthur ha un ruolo pionieristico nella consulenza per la sostituzione dei riscaldamenti. La prima consulenza offerta a Winterthur, gratuita, mirava inizialmente alla sostituzione dei riscaldamenti a olio al fine di ridurre la quota di energia fossile per il riscaldamento degli edifici. Nel 2020 SvizzeraEnergia ha lanciato il pro-

gramma nazionale «calore rinnovabile» che beneficia anche delle esperienze fatte dalla Città di Winterthur.

Stefan Brägger: Poiché il programma «calore rinnovabile» riguarda anche i riscaldamenti elettrici e a gas, abbiamo ampliato la nostra consulenza. I dati dei riscaldamenti elettrici e a gas vengono forniti da Stadtwerk Winterthur e quindi sono di nostra competenza. Attraverso questa procedura abbiamo potuto garantire la protezione dei dati senza necessità di un'ulteriore regolamentazione.

Quali riflessioni sono state fatte a monte?

Heinz Wiher: Le fasi di progettazione, autorizzazione e realizzazione di un riscaldamento che utilizza vettori energetici rinnovabili necessitano di tempi di preparazione più lunghi rispetto alla sostituzione con un sistema dello stesso tipo. Innanzitutto occorre farsi

un quadro generale della situazione: quali sono le norme vigenti? È permesso installare sonde geotermiche? È prevista la realizzazione di una rete termica? Quale soluzione è adatta alla mia casa? Quanto mi costa il riscaldamento? Posso richiedere contributi finanziari? Per poter raggiungere gli obiettivi energetici e climatici della Città di Winterthur è necessario un rapido passaggio a sistemi di riscaldamento con vettori energetici rinnovabili; la prima consulenza è uno strumento molto efficace per accelerare tale processo.

Questo programma della durata di cinque anni è efficace? A quali conclusioni siete giunti sinora?

Stefan Brägger: Rivolgendoci direttamente ai gruppi target più rilevanti per la sostituzione del riscaldamento, questa procedura risulta molto efficiente e



Stefan Brägger, dipl. Ing. HTL, dirige il settore della consulenza energetica di Stadtwerk Winterthur ed è responsabile del programma di promozione «Energie Winterthur».

Foto: Jolanda Flubacher Derungs



Il tunnel di Heiligberg rifornisce la zona «Sulzer Stadtmitte».

Foto: Stefan Kubli



Heinz Wiher, dipl. Ing. ETH e responsabile Energia e tecnica del Dipartimento delle costruzioni della Città di Winterthur.

Foto: mad

mirata. Se sono adeguatamente informati, i proprietari di case si preparano per tempo alla possibile sostituzione del riscaldamento e non aspettano che il vecchio sistema smetta di funzionare. Questo favorisce la scelta di sistemi di riscaldamento non fossili.

Il monitoraggio dei risultati del servizio mostra che, dopo la consulenza, solo un sistema di riscaldamento a olio su cinque è stato sostituito nuovamente con un sistema identico: un bel successo. Riteniamo che la promozione attiva dell'argomento darà un impulso a tutto il settore del riscaldamento, come confermano i tantissimi ordini registrati dagli operatori.

Heinz Wiher: Considerando le sfide della politica climatica e le conseguenti modifiche di legge, la sostituzione del riscaldamento è un argomento sempre più rilevante. Le attività di consulenza nel campo della sostituzione del riscaldamento giocano un ruolo determinante per poter raggiungere gli obiettivi climatici della Città, estremamente am-

biziosi tenendo conto dei tempi stretti a disposizione.

Come procedete concretamente?

Heinz Wiher: Il Servizio dell'energia scrive ai proprietari di sistemi di riscaldamento a olio e offre loro consigli gratuiti per la sostituzione del riscaldamento; in media ci ricontatta il 21% degli interpellati. Durante il sopralluogo sul posto, i clienti ottengono un quadro generale delle opzioni tecniche e normative per la sostituzione del sistema di riscaldamento, degli aspetti finanziari e della procedura di approvazione. Il cliente riceve la lista di controllo della prima consulenza compilata con tutti gli argomenti discussi e, se lo desidera, offriamo anche assistenza per l'assegnazione del lavoro.

Stefan Brägger: Stadtwerk Winterthur fa lo stesso con i proprietari di vecchi riscaldamenti elettrici e a gas che vengono informati sul programma «calore rinnovabile» e sugli incentivi cantonali. Sul sito web del programma trovano l'elenco degli esperti «prima consulenza». Nel settore del riscaldamento a gas, la domanda di prime consulenze «calore rinnovabile» è elevata.

Come reagiscono i proprietari di case a questa offerta? Sostenete i prodotti «calore rinnovabile»?

Heinz Wiher: La maggior parte dei proprietari reagisce in modo estremamente positivo; grazie al colloquio sul posto si instaura un rapporto di fiducia. Il Servizio dell'energia offre consulenze compe-

tenti e neutrali, in quanto non vende né energia né sistemi di riscaldamento. I prodotti «calore rinnovabile» vengono utilizzati con successo e supportano il processo di consulenza, snellendolo.

Cosa raccomanda ad altri comuni che intendono attuare un programma come questo? A cosa devono prestare attenzione? Perché vale la pena raccomandarlo?

Heinz Wiher: Si tratta di uno strumento molto efficace, che contribuisce al raggiungimento degli obiettivi climatici. Il comune offre consulenze neutrali, conosce la normativa nonché il piano di ampliamento e smantellamento delle reti termiche e del gas; inoltre crea posti di lavoro per gli artigiani locali. Raccomando a tutti i comuni di partecipare subito. Grazie ai controlli degli impianti a combustione il comune sa già dove sono ubicati i vecchi riscaldamenti a olio e a gas e può così contattare i proprietari in modo mirato.

Stefan Brägger: Condivido, un simile programma dovrebbe essere avviato e pubblicizzato il prima possibile. Ogni riscaldamento fossile sostituito con un sistema dello stesso tipo significa perdere 15–20 anni in termini di politica climatica.

Stefan Glantschnig
CR Kommunikation, a nome del
programma «calore rinnovabile»

Informazioni:
calorerinnovabile.ch/prima-consulenza

Il programma

Il programma «calore rinnovabile» propone un'offerta unica, comprendente anche la prima consulenza, che sostiene i proprietari delle case unifamiliari fino alle grandi case plurifamiliari nel passaggio al riscaldamento con energie rinnovabili.

La nécessité d'instaurer une nouvelle économie numérique



lisation des services, à la souveraineté et à la confidentialité des données sont au centre de nos préoccupations afin d'offrir à nos usagers une expérience simple et sécurisée.

L'objectif de la collaboration entre Cisco et le canton du Jura est de créer un plan de mise en œuvre des services administratifs en ligne afin d'assurer un meilleur avenir à tous les citoyens suisses.



Alors que chaque pays évolue et gagne en résilience face à la pandémie, la nécessité d'opérer la transformation numérique n'a jamais été aussi prégnante. Aujourd'hui, avec la démocratisation du télétravail, chacun est à même d'être productif partout et à tout moment. Les administrations publiques procèdent non seulement à la numérisation de leurs services en ligne, mais aussi à l'amélioration de leurs processus et communications internes de manière à soutenir l'évolution des réglementations. Les organismes nationaux, les cantons, les communes ainsi que les entreprises privées élaborent des politiques destinées à encadrer le retour au bureau, à assurer la continuité des activités et, de façon plus globale, à consolider l'assise économique. Mais cela soulève une question:

Comment évoluons-nous en tant que société dans ce nouveau paradigme et en quoi la technologie peut-elle révolutionner l'économie tout en profitant à nos concitoyens? Pourquoi est-il nécessaire d'adopter des politiques publiques pour nos cantons et nos communes?

Les données des autorités fédérales et du Secrétariat d'État à l'économie (SECO) révèlent qu'environ 56% de tous

les emplois en Suisse sont aujourd'hui compatibles avec le télétravail. Toutefois, l'administration publique ne représente qu'un tiers de ces emplois. Dès lors, tandis que les services hautement spécialisés et les acteurs des secteurs de la technologie, des TIC, de l'assurance ou encore de la banque facilitent la mise en place du travail à distance, l'administration se doit de les imiter. Mais comment y parvenir?

Une application rapide des lois, des projets et des services aux citoyens est indispensable pour permettre aux parlements ou aux autorités locales de protéger activement les citoyens (et plus largement le pays tout entier), tant d'un point de vue économique que de santé publique. Il s'agit là d'un prérequis vers un retour à la normale, notamment en ce qui concerne l'éducation.

En collaborant avec des cantons innovants, comme le Jura, nous avons conçu et mis en œuvre de nouvelles solutions de services administratifs en ligne pour mieux servir nos concitoyens. Grâce aux solutions Webex intégrées au guichet virtuel, ceux-ci ont accès aux services du canton depuis une interface numérique centralisée et interactive, pour un accès simplifié à distance. Les questions relatives à l'uti-

«Notre objectif est de tirer parti de la technologie pour mettre en œuvre les services administratifs en ligne de demain, afin de servir au mieux la société et ses citoyens, en accélérant la transformation numérique dans toute la Suisse.»

*Joel Curado,
responsable de la transformation
numérique, villes intelligentes,
Cisco Suisse*

«Les services en ligne doivent être faciles à utiliser pour tout le monde, quels que soient le niveau d'expertise et le terminal. Le niveau de simplicité offert par Cisco dans le cadre de ce projet nous aide à atteindre un maximum d'usagers.»

*David De Groote,
responsable de l'administration en
ligne, République et canton du Jura*

Les transports et la mobilité face aux défis de demain

Les mutations en matière de transports et de mobilité ont un impact pour les communes. L'Association des Communes Suisses (ACS) s'est tournée directement vers ses membres pour comprendre leurs enjeux politiques.



L'organisation tripartite de la mobilité et des transports pose un certain nombre de défis aux communes, notamment dans la coordination des programmes entre les niveaux étatiques. La photo montre Hannes Germann, président de l'Association des Communes Suisses, saluant la Conseillère fédérale Simonetta Sommaruga lors d'un événement organisé à Wohlen (AG) et Emmenbrücke (LU), pour encourager la coopération entre Confédération, cantons et communes via le programme des interfaces de transports attrayantes, signé le 9 septembre 2021.

Photo: Marion Nitsch/ARE

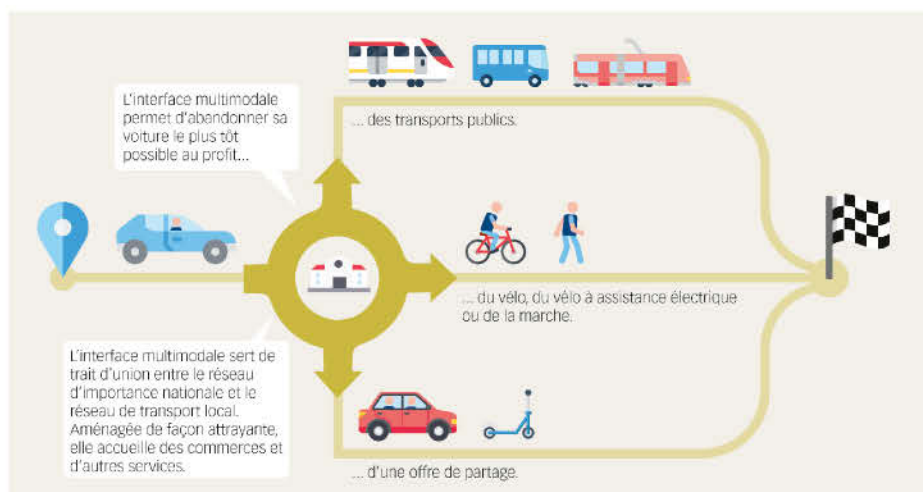
La politique des transports et de la mobilité est en pleine mutation. Les incitations pour un transfert de la mobilité routière à une mobilité douce sont nombreuses; les projets ambitieux comme le projet «Cargo sous terrain» voient le jour et des discussions sur des projets-pilotes permettant la tarification de la mobilité sont autant de chantiers en cours au niveau fédéral. Ces mutations sont présentes à tous les échelons étatiques et impactent des domaines transversaux comme l'aménagement du territoire, les politiques énergétique

et environnementale. Certaines villes et communes ont déjà mis en place des programmes innovants en termes de mobilité tels que l'interdiction des voitures thermiques au centre-ville à l'horizon 2030 ou encore des quartiers d'habitations avec un système de voitures partagées. Ces évolutions soulèvent de nombreuses interrogations à l'échelon communal: l'exemple de la tarification de la mobilité à l'entrée des villes pose la question de l'accessibilité des régions périphériques aux centres urbains. Les transports de marchandises

souterrains, qui sont une solution pour la logistique et le désengorgement des routes, soulèvent des questions de propriété et d'utilisation du sous-sol.

La gestion de la mobilité en zone densifiée

C'est face à ces différentes évolutions que l'Association des Communes Suisses (ACS) tire un bilan sur l'état des travaux au niveau communal. Pour ce faire, nous nous sommes directement tournés vers nos membres pour récolter leurs positions sur les dossiers po-



Actuellement, la principale difficulté des communes est la gestion de la mobilité en zone densifiée. Cela couvre des travaux variés tels que des mesures pour réduire le trafic de transit, la réorganisation du trafic urbain avec des mesures de limitation de vitesse (implémentation de zones 30 km/h) ou encore la recherche de solutions pour gérer la surcharge de trafic au niveau des nœuds de transport.

Graphique: ARE

litiques actuellement en discussion à Berne. En 2021, les défis que relèvent les communes en matière de mobilité et de transports sont variés mais intrinsèquement liés au développement territorial. Actuellement, la principale difficulté des communes est la gestion de la mobilité en zone densifiée. Cela couvre des travaux variés tels que des mesures pour réduire le trafic de transit, la réorganisation du trafic urbain avec des mesures de limitation de vitesse (implémentation de zones 30 km/h) ou encore la recherche de solutions pour gérer la surcharge de trafic au niveau des nœuds de transport. Le renforcement de la législation de la lutte contre le bruit pose un certain nombre de défis dans sa mise en œuvre. Les mesures d'assainissement de certains tronçons, nécessaires pour répondre aux obligations légales, sont à la charge des communes pour les routes traversant des localités et leurs coûts sont généralement élevés. En matière de mobilité et de transports, les communes sont responsables des routes communales. Les routes cantonales étant gérées par les cantons (législation cantonale) et les routes nationales par la Confédération (Loi fédérale sur les routes nationales, LRN). Cette organisation tripartite pose un certain nombre de défis notamment dans la coordination des programmes entre les niveaux étatiques. Ainsi, pour de nombreuses communes ayant répondu à ce sondage, la connexion du réseau routier et la coordination des besoins sont parfois problématiques. Du côté de la mobilité douce, les communes sont occupées par la mise en place d'un réseau de voies cyclables offrant sécurité et confort pour les uti-

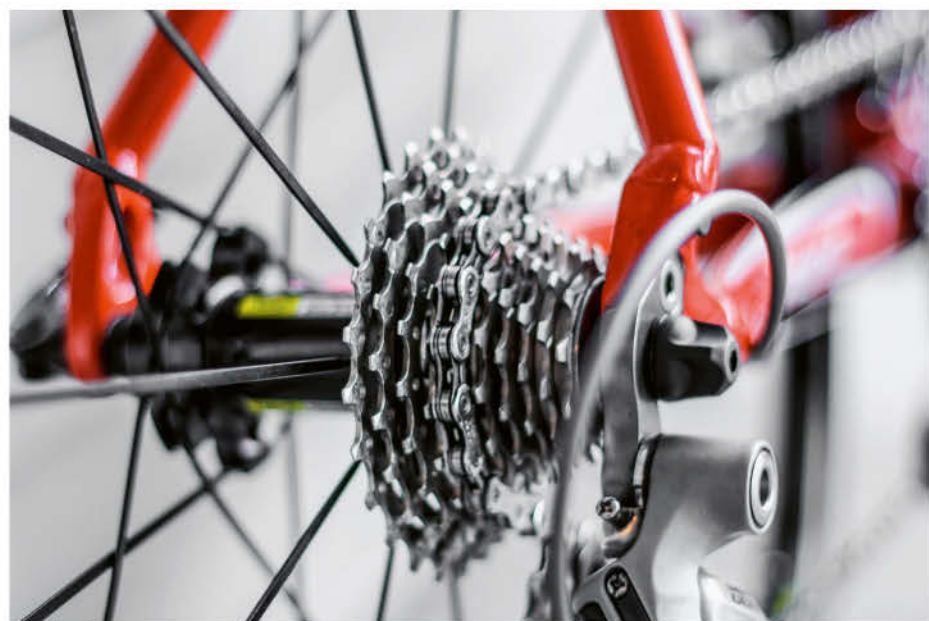
lisateurs. Cela s'accompagne d'infrastructures de stationnement pour les vélos et d'une réflexion sur la complémentarité infrastructurelle de mobilité douce et d'offre de transports publics (programme d'interface de transports). La cohabitation des vélos, des e-bikes, des trottinettes électriques avec les piétons et les automobilistes est parfois complexe.

Des voies cyclables interconnectées

Les communes sondées ont placé l'aménagement de voies cyclables comme prioritaire en matière de mobilité douce. Cela découle directement de l'acceptation très large du peuple et des

cantons en 2018 de la Loi sur les voies cyclables. En mai 2021, le Conseil fédéral a approuvé le message concernant la nouvelle Loi fédérale sur les voies cyclables et l'a soumise au Parlement. La construction des voies cyclables restera une tâche dévolue aux cantons, qui auront l'obligation à l'avenir de planifier les voies cyclables et de s'assurer de l'interconnexion et de la sécurité du réseau. Les communes seront également touchées par ces nouvelles obligations et devront assumer la charge financière de ces infrastructures sur le territoire communal. Les travaux de mise en œuvre sont importants en fonction du réseau d'ores et déjà en place mais également des infrastructures existantes. Par exemple, si les routes communales ne sont pas suffisamment larges pour accueillir des pistes cyclables sécurisées, alors de lourds travaux seront nécessaires.

Le projet de loi actuel prévoit à l'article 2 que «les réseaux de voies cyclables sont des voies de communication interconnectées et continues destinées aux cyclistes et dotées de diverses infrastructures». Cette interconnexion demande une coordination étroite au niveau communal entre les communes voisines et au niveau régional. La majorité des communes sondées sont dans l'attente d'une planification cantonale pour poursuivre l'extension et l'interconnexion des voies cyclables. Toutes les communes ayant répondu au sondage ont déjà des projets de voies cyclables en cours ou aboutis.



Les communes sondées ont placé l'aménagement de voies cyclables comme prioritaire en matière de mobilité douce.

Photo: Wayne Bishop/unsplash

Des modes de transports complémentaires

Le Plan sectoriel des transports de la Confédération 2050 est l'outil dont dispose la Confédération pour la planification des transports. Le but de cet instrument stratégique est une coordination optimisée de la planification de tous les modes de transports (route, rail, aéronautique et navigation) avec l'aménagement du territoire et la protection de l'environnement. Pour l'ACS, il est important qu'une desserte locale de qualité soit maintenue et cela indépendamment des seuls calculs de rentabilité. Selon la majorité des communes sondées, une planification est nécessaire au bon fonctionnement des transports publics. Le rôle des cantons en tant qu'interface entre la Confédération et les communes est primordial. Pour alléger la pression du trafic motorisé sur les routes et sur l'environnement, la cohabitation et la complémentarité des modes de transports sont recherchées au travers d'une approche multimodale. Les communes ont une importante carte à jouer dans la concrétisation de cette approche. La principale problématique des communes sondées est l'organisation des infrastructures de parking, soit à proximité des localités, soit dans les localités à proximité des infrastructures de mobilité douce (Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, Mobility, Bike-Sharing) et des transports publics le tout en coordination avec les cantons.

Par ailleurs, le Conseil fédéral souhaite rendre possibles des projets-pilotes de tarification de la mobilité grâce à une base légale autorisant les cantons, les villes et les communes à réaliser, localement et pendant une période déterminée de dix ans, des projets-pilotes de tarification de la mobilité avec assujettissement à une redevance. Ces projets couvriront tant la tarification du trafic individuel motorisé que la tarification des transports publics. Le but est de récolter des données permettant d'apporter des réponses adéquates à la congestion des infrastructures de transport, notamment dans les zones urbaines et les agglomérations. L'ACS estime que des solutions doivent être trouvées afin de baisser la surcharge des infrastructures de transports. Cependant, un système de tarification de la mobilité (redevance) serait assimilable à de nouvelles barrières à l'entrée des villes qui prêteraient trop lourdement les régions périphériques si aucun système de compensation n'est prévu. Ainsi, la majorité des communes sondées soutiennent sur le principe ce

projet mais uniquement si ce dernier s'accompagne de mesures spécifiques permettant un report modal des usagers.

Un apport énergétique suffisant

La Feuille de route pour la mobilité électrique est un projet de promotion de l'électromobilité lancé par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) en 2018. L'objectif de 15% de véhicules rechargeables (électriques et hybrides) parmi les nouvelles immatriculations d'ici 2022 ayant d'ores et déjà été atteint (18,8% fin mai 2021), ce projet sera vraisemblablement prolongé jusqu'en 2025 avec un nouvel objectif de 40% de nouvelles immatriculations et 20 000 stations de recharge publiques. Les principales préoccupations des communes s'articulent autour de l'équipement suffisant en bornes de recharge du territoire communal pour répondre à la demande croissante. La question de l'approvisionnement énergétique, notamment en hiver et durant les pics de consommation journaliers, est une autre préoccupation à l'échelon communal. Ainsi, certaines communes estiment que, étant donné l'état actuel des infrastructures, une augmentation substantielle du parc de voitures électriques mettra sous pression l'approvisionnement énergétique.

L'objectif quantitatif qui touche directement le niveau communal, soit les 20 000 stations de recharge publiques, représente un défi pour les communes. Cet objectif ambitieux devrait être atteint dans un horizon temporel restreint (2022-2025). Les communes disposent d'un espace bâti limité; raison pour laquelle ces infrastructures doivent pouvoir s'implanter dans des constructions existantes. Selon l'ACS, les acteurs privés sont et doivent rester le premier moteur de cette transition technologique.

500 kilomètres de transport souterrain

«Cargo sous terrain» est un projet lancé par l'économie privée qui reliera les grands centres de la Suisse à partir de 2031 (500 km) pour le transport souterrain de marchandises. Ce projet est en discussion au niveau parlementaire. Une loi fédérale sur le transport souterrain de marchandises devra encadrer la réalisation de ces travaux qui seront financés par des fonds privés. A ce stade, il est difficile de se prononcer sur les conséquences concrètes que ce projet aura au niveau communal. Cependant, certaines communes sondées soulignent que la problématique de la



«Cargo sous terrain» est un projet lancé par l'économie privée qui reliera les grands centres de la Suisse à partir de 2031 (500 km) pour le transport souterrain de marchandises. Graphique: Cargo souterrain

surcharge de trafic ne sera pas réglée pour l'ensemble des communes. Les derniers kilomètres continueront à être effectués sur les réseaux routiers classiques et la surcharge de trafic sera amplifiée sur les points d'entrée et de sortie. La grande majorité des communes sondées partagent la préoccupation de l'ACS sur les potentiels conflits d'utilisation du sous-sol comme l'énergie (géothermie, pompe à chaleur, etc.), l'aménagement (parking) ou encore la biodiversité.

Dans le contexte actuel de crise sanitaire, le transport public local et régional a été mis sous pression. La grande majorité des entreprises de transports locales ont dû puiser lourdement dans leurs réserves pour faire face à la baisse de fréquentation amorcée en 2020 et qui perdure en 2021. L'ACS continue à se battre pour que tous les niveaux étatiques, y compris le niveau communal, puissent bénéficier de l'aide fédérale. Dans un contexte où les programmes pour une mobilité décarbonisée se multiplient, le rôle des transports publics est d'autant plus grand. Les dessertes des transports locaux ne doivent pas être mises en péril par la baisse des recettes imputables à la crise sanitaire.

Manon Röthlisberger
Responsable projets ACS

Informations:

Le sondage a été mené de mi-août à mi-septembre 2021 auprès des associations de communes cantonales. Certaines associations ont transmis ce sondage à leurs membres et d'autres ont fait le choix d'y répondre directement. Le nombre de répondants s'élève à douze en Suisse alémanique et à sept en Suisse romande.

Transports: renforcer les liens entre villes et campagnes

Des pôles d'échange attrayants et efficaces, les «interfaces de transports», permettent de mieux exploiter le potentiel de la mobilité combinée. La Confédération, les cantons, les villes et les communes réaffirment leur collaboration.



La gare de Genève-Eaux-Vives est un exemple d'une interface réussie. Elle a été construite dans le cadre du projet du CEVA.

Photo: ARE

Des interfaces de transports bien conçues et bien situées peuvent aider à résorber les problèmes de trafic en ville en favorisant le transfert de la voiture aux TP, à la marche ou au vélo, le plus en amont possible dans la chaîne de déplacement. Conjointement avec les cantons, les villes, les communes et d'autres partenaires, la Confédération prévoit de promouvoir et développer des interfaces de transports attrayantes. C'est dans ce but qu'elle a lancé le «Programme Interfaces de transports». Il vise à encourager et de développer des interfaces de transports attrayantes en collaboration avec les trois niveaux étatiques.

L'exemple de la gare des Eaux-Vives

Un exemple d'une interface réussie est la gare de Genève-Eaux-Vives qui a été construite dans le cadre du projet du CEVA. Depuis 2019, la liaison ferroviaire Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) relie la cité d'Annemasse à Genève-Cornavin. Elle est l'une des lignes du réseau RER Léman Express. Ce réseau ferroviaire transfrontalier, le plus grand d'Europe, dessert 45 gares pour

230 kilomètres de voies. La ligne du CEVA confère au réseau Léman Express sa dimension transfrontalière. Outre la ligne du CEVA proprement dite, cinq nouvelles gares ont été construites. L'une d'elles est la gare de Genève-Eaux-Vives, qui est une interface secondaire d'une grande agglomération.

Planification d'ensemble

Selon le plan directeur, le canton de Genève encourage des espaces publics de qualité. Le lien avec la nature doit être garanti dans tout le canton. Des projets concrets sont cités à ce propos, comme la gare de Genève-Eaux-Vives, où il a été aménagé des espaces verts, des parcs et des équipements publics. Le projet Praille – Acacias – Vernets (PAV) représente une autre occasion de développement unique en son genre pour les villes de Genève, Carouge et Lancy. Le but du projet est de transformer la plus vaste et la plus vieille zone industrielle et artisanale genevoise en un quartier urbain mixte. Le plan directeur souligne le potentiel du projet du CEVA. Les nouveaux arrêts de la ligne ferroviaire peuvent attirer de nouveaux ha-

bitants et créer de nouvelles places de travail, de nouveaux espaces publics ainsi que de nouveaux espaces culturels et de loisirs. Genève veut devenir une agglomération compacte, multipôle et verte. Les réalisations en ce sens sont prévues surtout autour des arrêts de la ligne du CEVA. Ces centres en devenir donneront un second souffle à des quartiers considérés en périphérie. La nouvelle gare de Genève-Eaux-Vives est une interface de transports qui met en commun de nombreux modes de transport:

- La nouvelle ligne RER du Léman Express circule à travers une gare souterraine.
- Quatre lignes de bus aux abords de la gare.
- Deux lignes de tramway mènent à la gare.
- La gare dispose d'un parking de 515 places, dont 50 P+Rail.
- La gare compte également des places de stationnement pour vélos et motos ainsi qu'une station de taxis.
- Un nouveau quartier prend forme autour de la gare. Il se veut un prolongement du centre-ville.
- Idéalement desservi, il comptera 88 logements, environ 2500 m² de surface commerciale et 2700 m² de surface de bureaux (dans le droit fil du principe du développement de l'urbanisation vers l'intérieur du milieu bâti).
- La gare se transforme en lieu de rencontre pour les voyageurs, les visiteurs et les personnes qui travaillent.
- Grâce à un mix d'usage moderne, aux espaces verts et au théâtre, une ville miniature est en train de voir le jour autour de la gare.
- Les différents moyens de transport sont proches les uns des autres.
- Les voyageurs accèdent aux voies par trois zones.
- Les quais des bus et des tramways se trouvent à proximité immédiate des zones d'accès.

- La nouvelle gare abrite une ligne ferroviaire avec liaison directe vers la France.
- L'ensemble O'VIVES fait des Eaux-Vives un quartier agréable à vivre qui marie tradition et modernité.
- Les espaces verts et les bancs en font un lieu accueillant.

La Déclaration d'Emmenbrücke

Les interfaces multimodales comme celle de la gare de Genève-Eaux-Vives apportent une contribution précieuse à l'accessibilité des agglomérations et des villes. Elles optimisent également les correspondances entre les réseaux de transport locaux et régionaux et entre les routes nationales et les transports publics. Dans le cadre d'une planification à grande échelle, les interfaces multimodales peuvent accompagner le développement de nouveaux pôles d'emploi et d'habitation. Les cantons peuvent ainsi orienter leur croissance en matière de population et d'emploi, par exemple en encourageant la densification et le développement de nouveaux quartiers à la fois attractifs et mixtes. Outre les nouveaux arrêts du Léman Express dans l'agglomération genevoise, les gares ferroviaires et routières de Bellinzzone (TI), Wohlen (AG) et Emmenbrücke (LU) en sont également de parfaits exemples. Une coopération étroite entre les différents niveaux étatiques est essentielle pour le développement optimal des interfaces multimodales. C'est pourquoi, le 9 septembre 2021, la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont réaffirmé leur intention de poursuivre le programme consacré aux interfaces multimodales dans la Déclaration d'Emmenbrücke. Dans le cadre de ce programme, les partenaires mettent en commun leurs ressources, favorisent l'échange de connaissances et font avancer des projets phare attrayants. La Confédération crée les bases techniques pour la promotion des interfaces multimodales, notamment dans le plan sectoriel des transports, partie Programme, ou avec la mise en place prévue d'une infrastructure nationale de données sur la mobilité. Elle adapte de plus en plus ses instruments, tels que les programmes d'agglomération et les programmes de développement stratégique des routes nationales et du réseau ferroviaire, aux besoins des interfaces multimodales. Les cantons, les agglomérations, les villes et les communes, en collaboration avec la Confédération, se chargent de l'élaboration de concepts de coordination spatiale et de la mise en œuvre de projets exemplaires.



Le 9 septembre 2021, la Confédération, les cantons, les villes et les communes ont réaffirmé leur intention de poursuivre le programme consacré aux interfaces multimodales dans la Déclaration d'Emmenbrücke. Sur la photo du haut: Hannes Germann, conseiller aux Etats schaffhousois et président de l'Association des Communes Suisses (ACS), signe la déclaration pour le niveau communal.

Photos: Marion Nitsch/ARE

Les acteurs du programme

La Confédération, les cantons, les agglomérations, les villes et les communes veulent utiliser ledit programme pour mieux relier entre eux les différents modes de transport et pour promouvoir des interfaces multimodales qui fonctionnent bien. Dans ce contexte, la Confédération est représentée par le Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Au niveau cantonal, les partenaires sont la Confé-

rence suisse des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) et la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP). Les intérêts des villes et des communes sont représentés par l'Union des villes suisses (UVS) et l'Association des Communes Suisses (ACS).

Source: Office fédéral du développement territorial (ARE), réd.

Des villes à l'affût des trains de nuit

La réhabilitation des trains de nuit ouvre l'appétit de plusieurs villes et régions en Suisse. Face à cet engouement, les CFF assurent vouloir les contenter lors de la planification des lignes.



Onze villes européennes sont desservies par des trains de nuit depuis des gares suisses.

Photo: Harald Eisenberger

Progressivement abandonnés depuis plusieurs années au profit de l'avion, les trains de nuit comptent sur un réseau conséquent mais pas encore abouti en Europe. En Suisse, la clientèle en est redevenue friande: +25% de passagers entre 2019 et 2020, quand bien même le rail ne représente que 7% du transport de passagers du Vieux Continent. De concert avec les compagnies ferroviaires des pays limitrophes (SNCF, Deutsche Bahn, ÖBB et Trenitalia), une offre globale est à l'étude en Suisse, tandis que la Commission européenne dévoilera son plan d'action en faveur du rail prochainement. Quelles seront par conséquent les villes suisses gagnantes de ce retour en grâce? Pour l'heure, onze villes européennes* sont desser-

vies par des trains de nuit depuis des gares en Suisse. Mais leur nombre devrait plus que doubler pour atteindre 25 destinations d'ici 2025. Un premier pas sera opéré en décembre prochain lorsqu'Amsterdam sera ajoutée à la liste en partance de Zurich et Bâle. Puis ce sera au tour de Rome en 2022 avec des haltes prévues à Berne, Brigue et Domodossola. Deux trains distincts devraient également rallier Berlin et Hambourg dès 2023. En Allemagne, Dresde et Leipzig sont également dans le viseur.

De Fribourg à Barcelone

«Nous veillons lors de la planification à ce que toutes les régions de Suisse aient un accès intéressant à cette

offre», explique Jean-Philippe Schmidt, porte-parole des CFF. C'est le cas des trains de nuit vers l'Allemagne, qui passent tous par Bâle avec des correspondances adéquates. «Lorsque l'horaire le permet, nous souhaitons raccorder autant de régions et villes que possible à ce réseau des trains nocturnes», poursuit-il. Et de citer le futur convoi pour Barcelone qui passera par Berne, Fribourg, Lausanne et Genève.

Le choix définitif des destinations et villes d'arrêt dépend des horaires. «Un train de nuit doit pouvoir par définition partir dans la soirée pour arriver à bon port le matin suivant», précise-t-il. Les CFF rappellent qu'avec Zurich, la Suisse possède le deuxième «hub» le plus important en Europe après Vienne.

Pour concurrencer l'avion, la vitesse des trains de nuit entrera aussi en considération, «déterminée par les vitesses autorisées sur les différents tronçons parcourus», selon les CFF.

Bienne retoquée

Le 17 mars, les autorités de la ville de Bienne ont demandé à la cheffe du Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC) de prendre en compte leur ville comme gare d'arrêt des trains de nuit en direction de Rome, Barcelone ou Amsterdam. Simonetta Sommaruga leur a répondu accueillir avec enthousiasme tout effort vers la décarbonisation, la réduction de CO₂ et tout transfert de l'avion vers le rail. Mais Bienne n'a finalement pas été retenue comme gare d'arrêt. Du moins vers l'Espagne. Une réponse qui n'a pas étonné Erich Fehr, le maire de Bienne. «Si les CFF peuvent assurer une cadence toutes les demi-heures avec un accès aux lignes internationales, cela me convient très bien aussi», relativise-t-il.



En décembre prochain, la ville d'Amsterdam sera ajoutée à la liste des départs de Bâle et Zurich.
Photo: Harald Eisenberger

Inspirée par la Suisse

En septembre, la Commission européenne a dévoilé son plan d'action en faveur du rail en cette «Année européenne du train». Le DETEC et l'Office fédéral des transports (OFT) y participent «dans le champ de leurs compétences», bien que la Suisse «n'ait pas formellement été consultée sur ce plan d'action», nous a-t-on répondu à Berne. Pour autant, l'OFT a pris part à une étude sur les trains de nuit mandatée par la Commission européenne. Selon le DETEC, «la Suisse s'engage pour l'établissement d'un réseau européen basé sur un système de nœuds et un horaire cadencé. Cette idée, inspirée de ce qui se fait depuis des décennies ici, a été reprise par nos partenaires étrangers.» Pour célébrer 2021 comme «Année européenne du rail», un convoi baptisé «Express pour l'interconnexion en Europe» a traversé durant 36 jours – de septembre à début octobre – 26 pays, dont la Suisse, et s'arrêtera dans une quarantaine de villes. Ce périple a pris fin le 7 octobre à Paris, précédé par deux haltes le 28 septembre à Berne et Bâle. Ce train «suivra des itinéraires qui unissent nos pays, nos entreprises et nos populations», a indiqué Adina Valean, commissaire européenne des transports.

En réalité, un écueil technique se dresse: la voie simple sur le tronçon entre les communes de Douane et Gléresse, au bord du lac de Bienne, véritable goulot d'étranglement et obstacle rédhibitoire qui prêterait, selon Erich Fehr, l'ensemble des villes au pied du Jura. L'édification d'un tunnel et d'une double voie devraient y remédier d'ici 2025. «Nous ne sommes même plus une gare terminus. Voici quelques années, des trains partaient de Bienne sans changement jusqu'à Constance (D) et Delle (F)», note le maire.

Souvenirs d'antan

C'est sous la pression des Verts que les autorités de la ville de Bienne ont contacté le DETEC pour se profiler sur la carte des futurs trains de nuit. «Il est d'un intérêt vital à ne pas manquer ce raccordement», relève l'écologiste Urs Scheuss, député au parlement bernois. Ce dernier espère que d'autres villes de l'Arc jurassien annonceront, elles aussi, leur intérêt pour ces dessertes qui, selon lui, constituent «une opportunité pour toute la région». Avec un brin de nostalgie, Urs Scheuss se rappelle de l'Hispania Express qui reliait jusqu'à la fin des années 1990 la gare d'Altona à Hambourg, à Portbou en Espagne. Avec des escales à Delémont, Bienne et Neuchâtel. Un trajet qu'Erich Fehr avait en son temps emprunté, lui aussi, pour rejoindre Perpignan... en couchette.

Des choix à faire

A Delémont, le ministre des transports David Eray plaide également pour que son canton ne soit pas oublié. Mais il table plutôt sur «des horaires convenables pour éviter qu'un train de nuit passe dans le Jura... à 3h00 du matin!», ironise-t-il. «Il serait illusoire de penser que chaque localité de notre région verra demain s'arrêter un train de nuit. Il faudra faire des choix. Cette offre doit profiter à des régions hors des grandes métropoles européennes à l'instar des villes de l'Arc jurassien.»

Outre les doléances de la Ville de Bienne, le Canton de Vaud a présenté l'année dernière sa vision à l'horizon 2050. L'appel du pied est clair: «La gare de Lausanne doit devenir une halte pour les futurs trains de nuit qui relieront Marseille à Munich ou Zurich à Barcelone.» Quant à la conseillère nationale Verte Isabelle Pasquier-Eichenberger (GE), elle avait déposé voici un an une motion pour que les CFF proposent une desserte attractive depuis Genève en direction de Barcelone. Elle semble avoir été entendue.

Alain Meyer

*Berlin, Hambourg, Kiel, Hanovre, Potsdam, Vienne, Graz, Zagreb, Ljubljana, Budapest et Prague.

A pied et en équipe, cheminer vers l'autonomie

D'origine australienne, le pedibus a été lancé en Suisse en 1999. Santé, développement personnel et social, sécurité, ponctualité: accompagner les enfants à l'école représentent plusieurs avantages pour les parents.



Les petits emmenés par Gilles Cérède tiennent une corde qui les sépare de la route, ce qui est d'autant plus utile en l'absence d'un trottoir.

Photo: Martine Salomon

«Une nouvelle semaine qui commence, c'est cool!», s'exclame un petit garçon. Ce lundi à 7h50, plusieurs enfants sont réunis sous un soleil radieux aux Cadolles, en ville de Neuchâtel. Juan Lopez fait le compte: tout le monde est là, on peut se mettre en route pour les Acacias. Papa de Rose, 9 ans, il coordonne cette ligne depuis deux ans. «Le but, c'est que tous les parents participent. Quand on donne du temps, on aimerait que les autres fassent pareil. En grande majorité, ça se passe bien.» Joe, nouveau venu, prend déjà de l'avance. «Les

enfants ont différents rythmes. Assez naturellement, les premiers nous attendent aux endroits stratégiques», affirme Yanick Steiner, la maman de Rose. Le point le plus critique est un rond-point sur la route principale, au sortir duquel les automobilistes mettent les gaz. Les écoliers traversent le passage pour piétons groupés afin d'être visibles. «Avant, ils avaient des chasubles, mais à 8 ans, ils n'en veulent plus», note la maman. «On ne rigole pas avec le style, à cet âge», renchérit son compagnon.

Distance équivalente à Suisse-Espagne

Nous récoltons d'autres enfants sur le parcours. Puis ça se gâte. Une ruelle en pente, suivie d'un escalier sans fin... suivi d'un autre escalier. Ce pedibus n'a pas volé sa réputation du plus raide du canton! Essoufflée et en sueur, on entend une enfant lancer: «C'est trop bien de marcher!» Le cumul des trajets sur une année équivaut à la distance Suisse-Espagne, et la montée à deux-trois fois l'Everest, assure Juan Lopez. Vers la fin, il faut à nouveau traverser la



Après avoir gravi une longue montée, les enfants guidés par Juan Lopez arrivent à l'heure à l'école avec un visage rayonnant.

Photo: Martine Salomon

grande route. Cette fois, une patrouille scolaire facilite les choses. Après un ultime escalier, l'école apparaît. Il a fallu 15–20 minutes pour y arriver. «Un aller-retour prend au moins 25 minutes, donc quand je fais quatre trajets sur une journée, ça prend passablement de temps», concède Yanick Steiner. Mais l'expérience est enrichissante. «C'est un chouette moment, les enfants ont parfois des débats animés. Ils font de ces sorties!», raconte-t-elle avec amusement. «On est peut-être accros...»

Le pedibus fonctionne par tous les temps. Mercredi à Chézard, au Val-de-Ruz, Jean ouvre son parapluie rouge. Du haut de ses 5 ans, l'aîné du groupe de quatre bambins endosse le rôle de locomotive alors que son papa Gilles Cérède ferme la marche. Une corde les relie tous, qu'ils tiennent toujours de façon à ce qu'elle les sépare de la route. «Ça fait un peu barrière, et ça matérialise la colonne visuellement», commente le papa. Son fils, d'humeur buissonnière, musarde à gauche et à droite, faisant serpenter tout le groupe. «Jean, regarde où tu vas! Quand on est le premier du pedibus, on fait bien attention.» Depuis le quartier résidentiel, le groupe descend une petite route encombrée de travaux. En bas, sur la route principale, on entend vrombir les moteurs des véhicules. Au moins, elle est dotée d'un

trottoir. Après l'avoir longée, les enfants arrivent à bon port. Sa mission accomplie, Gilles Cérède repart d'un pas vif pour aller travailler. «Comme je suis représentant, j'ai une certaine liberté pour organiser mes journées et adapter mes rendez-vous ces jours-là.» Lui aussi valorise le pedibus, auquel il avait déjà participé avec ses deux filles désormais adolescentes. «Ce qui est intéressant aussi, c'est le lien social. On est dans un petit village où les gens se connaissent, mais parfois, des nouveaux viennent s'installer. Le pedibus permet de connaître les enfants et les parents.»

Un gain de temps pour les parents

Valérie Berthoud a lancé le système d'accompagnement à Chézard il y a 16 ans, et en est restée la coordinatrice. «Enormément de parents amenaient leurs petits en voiture, ça générait de plus en plus de trafic. Alors les autres, dont les enfants venaient à pied, se disaient qu'ils n'étaient plus en sécurité et se mettaient à les amener aussi en voiture. C'était un cercle infernal.» Les participants se rendent vite compte que c'est un gain de temps: sur huit trajets par semaine par exemple, si on en prend un ou deux, on est libéré pour tous les autres. Et en chemin, les enfants font des découvertes. «Ils re-

gardent les escargots, les fleurs qui poussent, ils sautent dans les flaques. Ils sont tous heureux. Des fois, ils arrivent en chantant!» Les enseignants voient la différence: ceux qui viennent à pied sont mieux réveillés et ont l'esprit plus vif. De plus, en deux ans, les enfants intègrent le parcours.

«Le pedibus n'est pas un but en soi, c'est une rampe de lancement vers l'autonomie», abonde Thierry Gogniat. Ce dernier est chef de projet de «A pied, c'est mieux!», soutenu par le canton et par Promotion Santé Suisse. Il fournit aux participants du matériel varié et des flyers. Un adulte pilote jusqu'à huit enfants. Entre 20 et 40 lignes fonctionnent dans le canton, selon les années. «Je les connais tous personnellement. Ça permet un suivi pour assurer la pérennité. Mais ce sont les parents qui s'organisent: c'est du civisme pur!» Quant aux communes, elles n'ont pas de lien direct avec le pedibus mais elles en perçoivent les avantages. Certaines envoient un petit mot de reconnaissance car elles constatent une diminution du trafic. Et elles songent à améliorer l'urbanisme en créant des chemins appropriés pour les écoliers.

Martine Salomon

Un parking souterrain a ouvert la voie pour une zone piétonne

Au centre de La Tour-de-Peilz, la place des Anciens-Fossés a troqué son bitume, son trafic motorisé et ses aires de stationnement contre une zone piétonne. La qualité de ses aménagements a été distinguée par Mobilité piétonne Suisse.



Avec ses jets d'eau discontinus, la placette du Temple fait le bonheur des enfants en été.

Photo: Hüsler & Associés

La décision de la commune de construire un grand parking souterrain est à l'origine de cette métamorphose. Depuis 2015, suite à un concours, des jets d'eau, des bancs, des tables de jeux et une végétation diversifiée invitent à la flânerie et au délassément.

Située au pied des remparts, en plein cœur de la ville, la place des Anciens-Fossés s'étire parallèlement à la route cantonale, délimitée à ses extrémités par l'avenue Edouard-Müller et la rue des Terreaux. Elle est bordée par divers bâtiments scolaires et publics, des logements, des bureaux et des commerces, dont les deux grands distribu-

teurs Coop et Migros. En 2012, le site avec ses trois voies de circulation entre les deux rues précitées, et le long desquelles s'alignaient 90 places de stationnement ombragées par de grands arbres, ne présentait pas un caractère très convivial. En ajoutant le trafic engendré notamment par l'activité liée aux commerces et aux écoles, la situation n'était pas sécurisante pour les piétons.

Point de départ: un parking souterrain

La volonté de construire un parking public souterrain remonte à la fin des années 1980. Un concours d'architecture

pour requalifier l'ensemble du centre-ville avait été lancé par les autorités communales de l'époque, qui ont finalement renoncé à ce projet d'aménagement. En 2005, Migros a souhaité reconstruire son bâtiment commercial et étudié plusieurs variantes de localisation pour un parking souterrain, en partenariat avec la commune et Coop. En 2011, la commune a approuvé la demande de crédit pour la construction d'un parking souterrain sous la place des Anciens-Fossés, dont les coûts ont été répartis entre les trois partenaires. Dans la foulée, elle a aussi lancé des mandats d'étude parallèles auprès d'ar-

chitectes-paysagistes pour l'aménagement de cette place d'environ 5600 m² en zone de rencontre avec un accès limité pour les véhicules. Rendre cette place aux piétons est par ailleurs un des objectifs du plan directeur communal (PDcom).

Avec le projet lauréat, le périmètre initialement prévu s'est étendu pour inclure des espaces voisins de la place des Anciens-Fossés, permettant une réflexion globale et cohérente sur l'ensemble de ce secteur central. Le projet a également intégré la place des Terreaux, dont les 111 places de stationnement ont été supprimées au profit d'un espace mixte réservé aux manifestations et aux jeux sportifs. Vu l'augmentation des surfaces à aménager (plus de 14000 m² au final) mais aussi des matériaux choisis, les coûts ont été revus fortement à la hausse par rapport aux premières estimations.

Des atmosphères et usages variés

Les travaux ont été réalisés en moins de trois ans, en une seule étape, afin d'éviter des nuisances répétées aux habitants et commerçants du quartier. Et le résultat est à la hauteur des moyens



La qualité de cette nouvelle place a été reconnue par Mobilité piétonne Suisse, qui lui a attribué une distinction dans le cadre du Flâneur d'Or 2017. Photo: Hüsler & Associés



Impulsion
Développer vers l'intérieur

Conseils en aménagement d'EspaceSuisse

Conseil in situ: visite sur place et premiers conseils sur le développement de l'urbanisation
Analyse de ville/du lieu: un regard extérieur et des recommandations pour redynamiser le centre
Stratégie de valorisation: processus participatif sur les potentiels de valorisation du centre-ville
Analyse d'immeuble: identification des perspectives d'utilisation d'un immeuble
Club de rue: intégration des propriétaires d'immeubles d'une rue ou d'une place dans le processus de développement de celli-ci
Atelier village: discussion avec la population et recommandations sur des thèmes actuels
De bons exemples de développement vers l'intérieur:
www.densipedia.ch

engagés! L'ancien espace routier s'est transformé en une longue place piétonne conviviale, structurée par la végétation et la présence de l'eau, et dont le pavage en granit alterne les teintes de gris. Divers usages et ambiances s'y succèdent. La placette du Temple, avec ses jets d'eau discontinus, est très prisée en été par les enfants. Son aspect sécurisé rassure les parents et grands-parents qui les surveillent, assis à l'ombre du temple. Elle accueille aussi le marché hebdomadaire. En face du collège des Marronniers, une fontaine et des tables de jeux s'alignent entre les érables, invitant à la détente et au partage. Sur la placette centrale, un couvert intègre l'accès piéton au parking souterrain. Et devant la «salle des Remparts», une autre petite place permet l'organisation de manifestations culturelles en plein air.

Ici et là, des bancs en bois sont intégrés dans les murets en béton, limitant les surfaces jardinées. En souvenir de l'ancien fossé, dont une partie des murs construits à la fin du 13^e siècle ont été mis à jour par les travaux d'excavation, un caniveau en granit souligne la place sur toute sa longueur. Des emplacements pour les deux-roues et des toilettes publiques complètent cet aménagement. Seul petit bémol, les trémies

d'accès au parking aux extrémités de la place, bien que bordées de végétation, restent un peu trop visibles.

Une colonne vertébrale de places et d'accès piétons

A l'exception des véhicules de livraison, la place est fermée au trafic motorisé. Deux liaisons piétonnes transversales permettent de relier le quartier de la gare au centre historique et aux rives du lac. Cet espace, autrefois dédié à la voiture et au stationnement, est devenu une place résolument piétonne, un lieu de détente, de rencontres et de convivialité. La grande qualité de ses aménagements a d'ailleurs séduit Mobilité piétonne Suisse qui lui a attribué une distinction dans le cadre du Flâneur d'Or 2017.

Sonia Veckmans, géographe,
pour EspaceSuisse
Source: Inforum 1/21
le magazine d'EspaceSuisse

Des solutions énergétiques pour les villages de montagne

En matière énergétique, la situation des villages de montagne est complexe. Avec ses 5000 hectares de forêt, la Commune d'Anniviers valorise notamment son bois qui sert à chauffer les logements de la vallée.



Le val d'Anniviers possède 5000 hectares de forêt. Grâce à une installation qui gazéifie des plaquettes forestières pour produire de la chaleur et de l'électricité, le bois local est valorisé.

Photo: mäd

Depuis plus d'une décennie, la commune d'Anniviers cherche des solutions pour développer la construction de nouvelles infrastructures et maintenir l'emploi dans les villages de la vallée. En 2014, un premier rapport sur le chauffage à distance à bois a démontré que cette méthode n'était pas viable. Ce résultat était dû à la faible densité des consommateurs de chaleur de nos villages et par les fameux chauffages électriques directs préconisés dans les constructions des années 1980. Cependant, la situation des villages de montagne est complexe, car peu de solutions d'énergies renouvelables

existent. Si les panneaux solaires sont loués en plaine, l'enneigement des toits pendant l'hiver diminue fortement la production dans les montagnes. De nombreux projets de géothermie voient le jour en Suisse, mais en montagne cette solution est difficilement réalisable. En effet, la structure des sols est loin d'être optimale. L'expansion des réseaux de chaleur est une des solutions phare des *Perspectives Énergétiques 2050+* de la Confédération. Comme ce rapport le souligne, «d'un point de vue purement technique, (presque) tous les bâtiments peuvent être raccordés à un réseau de

chaleur». Néanmoins, la vision est essentiellement urbaine et les régions de montagne sont peu prises en considération. Le «presque» vise clairement une commune comme celle d'Anniviers. Les réseaux de chaleur haute température qui progressent dans les villes sont efficaces à condition que la zone touchée soit dense en consommateurs et que le dénivelé soit faible. De plus, la distance entre la source initiale de chaleur et les consommateurs les plus éloignés doit être prévue dès le début, ce qui rend les extensions difficiles par la suite si l'on souhaite rester 100% renouvelable. Un benchmark des

chauffages à distance effectué par la HES-SO Valais-Wallis avait démontré que de nombreux chauffages à distance avaient une part d'énergie renouvelable inférieure à 50%.

Et les réseaux à très basse température?

En 2019, Zinal accueillait une nouvelle résidence hôtelière de six bâtiments. Dans une philosophie de durabilité et d'économie locale, les 101 appartements sont remplis tant en hiver qu'en été afin de valoriser le savoir-faire de la région. Cette construction, parfaitement intégrée dans le paysage montagnard, est entièrement chauffée par de l'énergie 100% renouvelable grâce à une solution énergétique innovante. Ce réseau – un monotube à très basse température sans sondes géothermiques – assemble différentes sources d'énergie et permet ainsi de passer outre toutes les contraintes précédemment citées. Il répond au défi de l'énergie renouvelable en montagne. Au-delà de l'aspect technique, assuré par la société STEEN Sustainable Energy (*lire encadré*) qui développe ces réseaux, c'est une vision d'une transition énergétique partagée entre la Commune d'Anniviers et des acteurs privés qui permet dorénavant d'étendre ce réseau au village de Zinal.

Des artisans de la transition énergétique

L'entreprise STEEN Sustainable Energy a développé une solution énergétique sur la base du principe de l'anergie. Sa mission est d'apporter une solution renouvelable aux communes et aux différents acteurs du monde de l'immobilier qui souhaitent devenir artisans de la transition énergétique. Avec un système modulable aux besoins locaux et aux infrastructures existantes, les réseaux de chaleur développés peuvent soit être entièrement neufs ou étendre un réseau. Ainsi, tant le bâti existant que de nouveaux logements peuvent être raccordés et diminuer leur impact carbone. Sa solution s'inscrit entièrement dans les *Perspectives Énergétiques 2050+* de la Confédération et dans les différents plans climat des cantons.

Ainsi, lors de la révision de la route principale du village, l'ouverture a permis d'installer directement le monotube. Autre exemple, la chaleur émise par la télécabine est valorisée et permet de chauffer les bâtiments, chalets et infrastructures raccordés.

Cette solution apporte une réelle alternative aux propriétaires qui devront prochainement remplacer leur production de chaleur qui fonctionne généralement au mazout. Ainsi, 147 000 litres de mazout seront économisés chaque année. Ce qui représente une diminution de 455 tonnes de CO₂ par an.

Les bâtiments typiques qui sont parfois inventoriés pour leur architecture représentent un défi. De par leur ancienneté, ils constituent des gouffres énergétiques et les travaux d'isolation sont souvent bien complexes. En s'intéressant à la racine du problème, soit la production initiale d'une énergie décarbonée, et non plus à la finalité, la consommation, ces bâtisses peuvent être chauffées de manière durable sans mettre en péril le patrimoine.

Valoriser l'économie locale et circulaire

«Consommer local, c'est choisir la qualité, favoriser les emplois dans nos régions et être écologiquement responsable.» L'exemple de cette réalisation énergétique et de ce qui l'entoure est l'application de la vision des communes pour l'économie.

Lors des premiers contacts, l'entreprise STEEN Sustainable Energy a étudié quelles étaient les sources d'énergie à valoriser sur le territoire communal ou à proximité. Le val d'Anniviers possède 5000 hectares de forêt et son accroissement couvre largement les besoins de chauffage des logements de la vallée. Une des sources d'énergie est ainsi une installation de couplage chaleur/force qui gazéifie des plaquettes forestières sans émettre de microparticules. Chaleur et électricité sont produites grâce à cette installation. Cette valorisation du bois local permet de développer les activités du triage forestier d'Anniviers et crée des postes de travail à l'année.

Les réalisations de ce type permettent de dire qu'il vaut mieux chercher à motiver plutôt qu'à imposer des mesures. On peut comprendre la réticence de certains à s'opposer à des mesures qui ne prennent pas en considération la réalité de leur région. Néanmoins, le développement de modèles circulaires qui renforcent l'économie locale ne peut être que bien accueilli et participe à la lutte contre le réchauffement climatique et à la transition énergétique suisse.



David Melly
Président de la Commune d'Anniviers

Systemes de chauffage: Winterthour montre l'exemple

La ville de Winterthour joue un rôle de pionnier dans l'encouragement des systèmes de chauffage fonctionnant aux énergies renouvelables. En collaboration avec Stadtwerk Winterthour, elle conseille depuis cinq ans les propriétaires.



Le centre de chauffage du réseau de chauffage local Sulzer Stadtmitte à Winterthour.

Photo: Naef + Partner

Heinz Wiher, ville de Winterthour, et Stefan Brägger, Stadtwerk Winterthour, expliquent leur méthode et pourquoi ils recommandent à d'autres communes un tel programme.

Grâce aux données des contrôleurs de combustion, vous pouvez conseiller les propriétaires sur les systèmes de chauffage fonctionnant aux énergies renouvelables. Comment le programme a-t-il vu le jour?

Heinz Wiher: Winterthour est pionnière dans le conseil pour le remplacement de chauffages. Au début, le conseil incitatif, gratuit, visait le remplacement des chauffages à mazout afin de réduire l'utilisation d'énergies fossiles pour chauffer les bâtiments. En 2020, SuisseEnergie a lancé le programme

«chauffez renouvelable» qui a aussi bénéficié des expériences faites à Winterthour.

Stefan Brägger: Puisque «chauffez renouvelable» inclut les chauffages à gaz et électriques, nous avons complété notre offre. Les données sur les chauffages à gaz et électriques sont gérées par Stadtwerk Winterthour et relèvent donc de notre responsabilité. Ainsi, nous pouvons garantir leur protection sans réglementation supplémentaire.

Quelle a été la base de réflexion?

Wiher: La planification, l'autorisation et l'installation d'un chauffage basé sur des sources d'énergie renouvelable demandent plus de préparation qu'un remplacement par un système équivalent. Nous devons tout d'abord avoir

une vue générale: quelles sont les prescriptions? Les sondes géothermiques sont-elles autorisées? Un réseau de chaleur est-il prévu? Quelle solution est la plus adaptée? Quels sont les frais de chauffage et puis-je recevoir des subventions? Pour atteindre les objectifs énergétiques et climatiques de Winterthour, il est nécessaire de passer rapidement aux chauffages renouvelables. Le conseil incitatif est un moyen efficace pour accélérer ce processus.

Quel est le succès rencontré par le programme sur cinq ans et quelles sont vos conclusions?

Brägger: En contactant directement les bons groupes cibles pour un remplacement de chauffage, ce processus est très efficace et bien ciblé. Des proprié-



Stefan Brägger dirige le conseil énergétique de Stadtwerk Winterthur et chapeaute le programme d'encouragement énergétique de Winterthur.

Photo: Jolanda Flubacher Derungs



Le tunnel de Heiligberg alimente la zone de Sulzer Stadtmitte.

Photo: Stefan Kubli



Heinz Wiher est chef du service de l'énergie et de la technologie du département Construction de la ville de Winterthur.

Photo: mäd

taires bien informés se préparent à un éventuel remplacement du chauffage et n'attendent pas une panne de leur ancien chauffage. Cela permet donc une plus large utilisation de systèmes fonctionnant aux énergies non fossiles. Les contrôles des résultats effectués par le service de conseil montrent que, après un conseil, seul un cinquième des chauffages à mazout est remplacé par un système identique; c'est une réussite! En outre, une promotion proactive est profitable pour toute la branche, comme en attestent les carnets de commandes bien remplis des chauffagistes. **Wiher:** En raison des défis de la politique climatique et des modifications légales, le remplacement des chauffages devient de plus en plus important. Les activités de conseil sur le remplacement des chauffages contribuent grandement à la réalisation des objectifs climatiques très ambitieux de la ville.

Le programme

Le programme «chauffez renouvelable» propose une offre unique avec le conseil incitatif; les propriétaires de maisons individuelles et d'immeubles collectifs peuvent y recourir lors de l'installation d'un système de chauffage à énergie renouvelable.

Concrètement, comment cela se passe-t-il?

Wiher: Le service de l'énergie écrit aux propriétaires de chauffage à mazout (vieux de plus de 10 ans) et leur propose un conseil gratuit pour le remplacement de leur chauffage. En moyenne, nous recevons 21% de réponse positive. Lors d'une visite sur place, nous présentons aux clients les options techniques et légales pour le remplacement du chauffage, y compris les aspects financiers et les procédures d'autorisation. Le client reçoit une liste de contrôle complétée de conseil incitatif avec tous les thèmes abordés. S'il le souhaite, nous l'aidons également pour l'attribution du mandat.

Brägger: Stadtwerk Winterthur suit la même procédure pour les propriétaires d'anciens chauffages à gaz et électriques. Nous les informons sur le programme «chauffez renouvelable» et les subventions cantonales. Ils trouvent ensuite les prestataires de conseil incitatif sur le site du programme. La demande de conseil incitatif «chauffez renouvelable» est élevée pour les chauffages à gaz.

Comment les propriétaires perçoivent-ils l'offre? Soutenez-vous les produits de «chauffez renouvelable»?

Wiher: Les réactions des propriétaires sont majoritairement très positives. En discutant sur place, nous instaurons un rapport de confiance. Le service de l'énergie est compétent et reste neutre puisqu'il ne vend ni énergie ni système

de chauffage. Les produits de «chauffez renouvelable» sont utilisés avec succès et soutiennent le processus de conseil.

Que recommandez-vous aux communes prévoyant un programme similaire? A quoi faut-il faire attention? Pourquoi recommander un tel programme?

Wiher: C'est un moyen efficace pour contribuer à atteindre les objectifs climatiques. La commune est une conseil- lère neutre et connaît les prescriptions légales ainsi que les plans existants et futurs des réseaux de chaleur et de gaz. Elle crée également des places de travail locales. Je recommande à toutes les communes d'y participer. Car la commune sait, par les contrôleurs de combustion, où se trouvent les anciens chauffages à mazout et à gaz. Ce groupe cible peut ainsi être facilement atteint.

Brägger: Je pense la même chose; la mise en place d'un tel programme doit commencer rapidement et être annoncée. Chaque remplacement de chauffage à combustibles fossiles par un même système est une perte de 15 à 20 ans en termes de politique climatique.

Stefan Glantschnig,
CR Kommunikation, au nom du
programme «chauffez renouvelable»

Informations:

chauffezrenouvelable.ch/conseil-incitatif



MESSAGES AUX PARENTS : CONTRIBUTION À LA POLITIQUE FAMILIALE

Plus de 1300 communes offrent les Messages aux parents à la naissance du premier enfant. Des informations sur son développement et des conseils pratiques permettent aux parents d'acquérir des compétences, de la naissance de l'enfant à l'entrée à l'école.



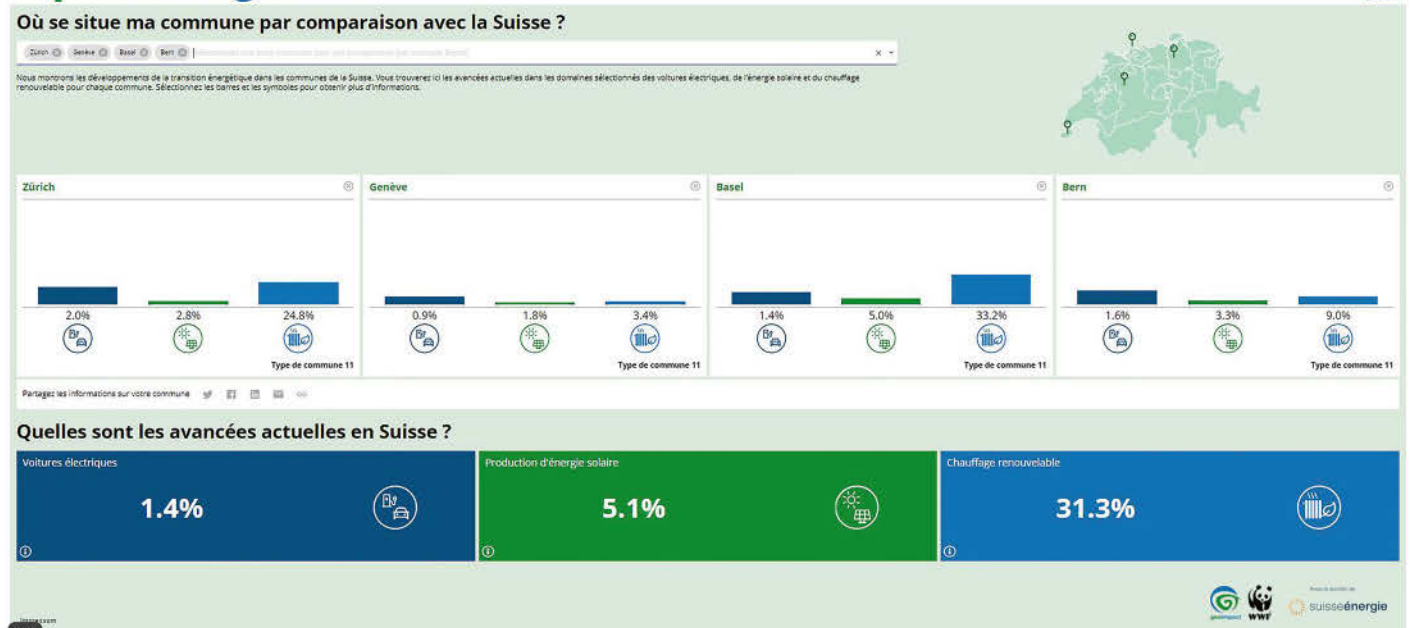
PROJUVENTUTE.CH



Le ReporterEnergie apporte de la transparence

Le ReporterEnergie est un outil numérique qui informe les communes sur leur contribution à la transformation énergétique de la Suisse. Il montre ainsi comment la numérisation du secteur de l'énergie peut contribuer à la durabilité.

ReporterEnergie



Le ReporterEnergie compare la transformation des systèmes énergétiques des communes suisses. Le graphique montre les exemples des villes de Berne, Bâle, Zurich et Genève.

Graphique: Suisse Energie

La plateforme, qui est en ligne depuis avril 2021, présente des indicateurs sélectionnés ayant un fort lien avec l'énergie, qui sont mis à jour en permanence. Les utilisateurs intéressés peuvent observer le degré d'utilisation des voitures électriques, de l'énergie solaire ou de l'installation de chauffage renouvelable dans leur municipalité au fil du temps, et même le comparer avec d'autres municipalités. Cela encourage les discussions et les changements concrets de comportement. Le ReporterEnergie montre ainsi concrètement comment la numérisation du secteur de l'énergie peut apporter une contribution importante à la durabilité.

Un exemple de réussite

L'objectif déclaré de la plateforme numérique est de créer plus de transparence dans le développement de l'avenir énergétique suisse et de sensibiliser la population à la transformation du système énergétique. Grâce à la base

d'information nouvellement créée, il est possible de découvrir les besoins d'action et de lancer des actions de soutien dans les structures décentralisées qui sont si importantes.

L'Office fédéral de l'énergie (OFEN) suit en permanence les évolutions actuelles du système énergétique suisse, de la numérisation et de l'innovation. Il travaille en permanence sur les innovations numériques et l'amélioration de la disponibilité des données pour soutenir l'avenir énergétique durable de la Suisse.

Destiné aux communes

Le ReporterEnergie s'adresse explicitement aux villes et aux municipalités, qui sont les plus petites unités capables d'agir politiquement et qui sont les plus proches de leurs habitants et peuvent donc agir directement. Désormais, ils seront soutenus par le ReporterEnergie avec les informations les plus récentes, afin que la transformation du système

énergétique suisse puisse continuer à prendre de l'ampleur au niveau local. La plateforme ReporterEnergie est à la disposition des communes suisses et du public intéressé dans trois langues nationales.



Matthias David Galus
Office fédéral de l'énergie (OFEN)
Responsable du Digital Innovation Office

Informations:

www.suisseenergie.ch/tools/reporterenergie
www.energiereporter.energyapps.ch

Nouveau cap pour la caisse de pension d'une commune

La caisse de pension de la Commune de Muri bei Bern a récemment opté pour Previs Prévoyance. Ce choix résulte de la complexification et de la densification des exigences réglementaires ainsi que de la charge de travail élevée qu'exigeait la gestion de cette caisse de pension indépendante.



Commune de l'agglomération bernoise, Muri bei Bern a trouvé chez Previs une nouvelle solution de prévoyance.

Photo: mäd

Organisée sous forme de fondation, la caisse de pension indépendante de la Commune de Muri bei Bern faisait depuis un certain temps face à des défis similaires à ceux que doivent relever les autres caisses de pension indépendantes: des exigences réglementaires de plus en plus strictes, une complexité et une charge de travail croissantes et une lutte permanente pour assurer la couverture des prestations. Selon Thomas Hanke, président de la commune et ancien directeur de la caisse de pension de Muri, ces facteurs ont rendu de plus en plus ardue la gestion autonome d'une caisse de pension (*lire entretien*). Lorsque la caisse de pension est ressortie en 2019 de plusieurs années de déficit structurel, le conseil de fondation a alors entrepris un examen concret en vue d'élaborer une nouvelle solution de prévoyance et fait appel à ce titre à un courtier en assurance.

Analyse de l'efficience:

la Previs en tête du classement

La caisse de pension de Muri, qui compte 330 assurés, 100 retraités et cumule un capital de prévoyance de 75 millions de

francs, a pu au final étudier les offres de six prestataires. Les responsables de la caisse de pension ont réalisé une analyse d'efficience et évalué des critères tels que la durabilité, les coûts et les processus administratifs. La Previs a obtenu de loin les meilleurs scores. Les employeurs auparavant assurés auprès de la caisse de pension de Muri – l'administration et les entreprises communales ainsi que la résidence pour personnes âgées Alenia – ont ainsi rejoint la caisse de prévoyance Service Public au sein de la Previs. Il y règne une forte solidarité, non seulement entre les employeurs, mais aussi entre les assurés et les retraités. La caisse de pension de Muri indique avoir délibérément fait le choix de renoncer à son indépendance. Thomas Hanke souligne que sa commune ayant désormais rejoint la caisse de prévoyance Service Public de la Previs, et les autres communes et institutions de droit public qui y sont affiliées, ne saurait se trouver en meilleure compagnie.

La Previs a de l'expérience dans l'intégration des caisses de pension

«Nous sommes très heureux de cette nouvelle arrivée», déclare Stefan Ernst,

	Caisses de prévoyance Service Public et Comunitas	Caisse de prévoyance Employeurs	Caisse prévoyance Association
Typologie	Avec d'autres employeurs liés par le principe de solidarité au sein d'une communauté	Indépendant	Avec d'autres employeurs liés par le principe de solidarité au sein d'une communauté
Branche	Communes, corporations de droit public, institutions du secteur de la santé, de la formation et de la culture, de l'équipement et de la gestion des déchets	Aucune donnée	
Plan de prévoyance	Plus de 30 plans d'épargne et de risque modulaires	A choisir librement	
Placements	Stratégie de placement avec part d'actions de 30%	3 stratégies au choix: part d'actions 15%, 30%, 40%	
Retraités	Intégration au sein des caisses de prévoyance	Regroupés au sein de la caisse de prévoyance Retraités	

Plus d'informations sur: www.previs.ch/fr/vorsorgewerke-plaene

responsable Clients et communication. «En tant que fondation collective ouverte à toutes les branches, nous avons déjà pu accueillir par le passé plusieurs caisses de pension. En 2017, nous avons également opéré une fusion réussie avec Comunitas.» Outre sa longue expérience et sa grande expertise, la Previs possède des structures appropriées pour gérer avec succès des changements de ce type. «Notre caisse de pension est fortement ancrée dans le secteur public», souligne Stefan Ernst. «Par ailleurs, nos solutions d'affiliation diversifiées conviennent également à la clientèle du secteur privé.»

Pression accrue sur les caisses de pension

Outre la complexité et la charge de travail, Stefan Ernst évoque d'autres facteurs qui seraient susceptibles d'accroître encore la pression s'exerçant sur les petites et moyennes caisses de pension. Les assurés souhaitent par exemple disposer d'une institution de prévoyance moderne qui se soit mise à l'heure du numérique et se distingue par de faibles coûts administratifs. Or, la numérisation implique précisément d'importants investissements.



*Stefan Ernst,
responsable Clients et
communication, directeur général
adjoint de Previs Prévoyance*



«Nous avons été accompagnés d'une manière très professionnelle»

*Thomas Hanke, président de la Commune de Muri bei Bern
Photo: Béatrice Devènes*

Monsieur Hanke, pourquoi la caisse de pension de Muri s'est-elle tournée vers une nouvelle solution de prévoyance?

Thomas Hanke: Notre modèle, qui laissait à la commune le soin de gérer elle-même sa caisse de pension, atteignait de plus en plus ses limites. Ces dernières années, les exigences n'ont cessé d'augmenter, les réglementations en matière de prévoyance professionnelle sont devenues de plus en plus complexes et la charge de travail s'est accrue. En tant que caisse de pension, notre credo est que nous voulons être préparés et ouverts aux évolutions futures.

Comment s'est déroulé le processus politique de transfert entre la caisse de pension de Muri et la Previs? Quels organes ont été impliqués?

Hanke: Ces dernières années, nous avons dû prendre à plusieurs reprises différentes mesures afin de stabiliser et d'assainir la caisse de pension de Muri. Ces dernières ont été à la fois supportées par les assurés et par le secteur public. Les cotisations d'assainissement ont été fixées par le parlement communal du fait de ses compétences financières. La décision du transfert vers la Previs était du ressort du conseil de fondation et des assurés de la caisse de pension de Muri.

Comment la Previs vous a-t-elle accompagnés pendant la phase de préparation du transfert?

Hanke: Nous nous sommes sentis accompagnés de manière très professionnelle et soutenus de A à Z. Lorsque nous avions des questions concrètes, les responsables de la Previs nous proposaient toujours des solutions judicieuses. Pour préparer le transfert proprement dit, notre nouvelle caisse de pension nous a fourni des listes des contrôles à effectuer et des tâches à accomplir qui se sont avérées très utiles. L'expérience dont dispose la Previs en matière d'intégration de caisses de pension indépendantes a été pour nous un atout de taille.

Quels changements sont intervenus pour les assurés et les retraités?

Hanke: Notre but était de trouver des solutions congruentes qui n'entraînent aucun préjudice pour les assurés et les retraités; c'est chose faite. Il a par exemple été possible de transférer les plans d'épargne des assurés sans y toucher. Certains domaines de prestations ont même été optimisés.

Dans quelle mesure les collaborateurs ont-ils été impliqués dans le processus décisionnel?

Hanke: Nous avons à cœur d'impliquer nos collaborateurs. Toutefois, à cause de la pandémie, nous n'avons pas pu organiser de séances d'information. C'est la raison pour laquelle nous avons regroupé les informations essentielles dans une courte vidéo que nous avons mise à leur disposition. Ceux-ci ont eu la possibilité de poser des questions et également de rencontrer l'expert à titre individuel. Finalement, la quasitotalité des assurés a approuvé le passage à la Previs.

En tant que directeur de la caisse de pension de Muri, ne vous a-t-il pas été difficile de lâcher «votre bébé»?

Hanke: En tant que président de la commune, la direction de la caisse de pension de Muri faisait partie de mes obligations depuis 2013. Il y a sûrement des tâches plus simples que la présidence du conseil de fondation d'une caisse de pension. Je suis fier que nous ayons bien orchestré le transfert de la primauté de prestations à la primauté de cotisations et ayons pu mettre en œuvre avec succès les mesures de stabilisation et d'assainissement. Le fait que nous ayons pu trouver auprès de la Previs une nouvelle solution de prévoyance convaincante qui nous offre une situation stable, avec un taux de couverture supérieur à 100%, me rend très heureux.

Interview: Kaspar Ablanalp

Attraktive Verkehrsknoten verbinden Stadt und Land

Bund, Kantone, Städte und Gemeinden bündeln ihre Ressourcen, um die kombinierte Mobilität zu fördern und attraktive Verkehrsdrehscheiben zu gestalten. Dieses Ziel haben sie in der «Erklärung von Emmenbrücke» verbriefte.



Der Bahnhof Wohlen (AG) ist für die Region ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt.

Bild: Marion Nitsch/ARE

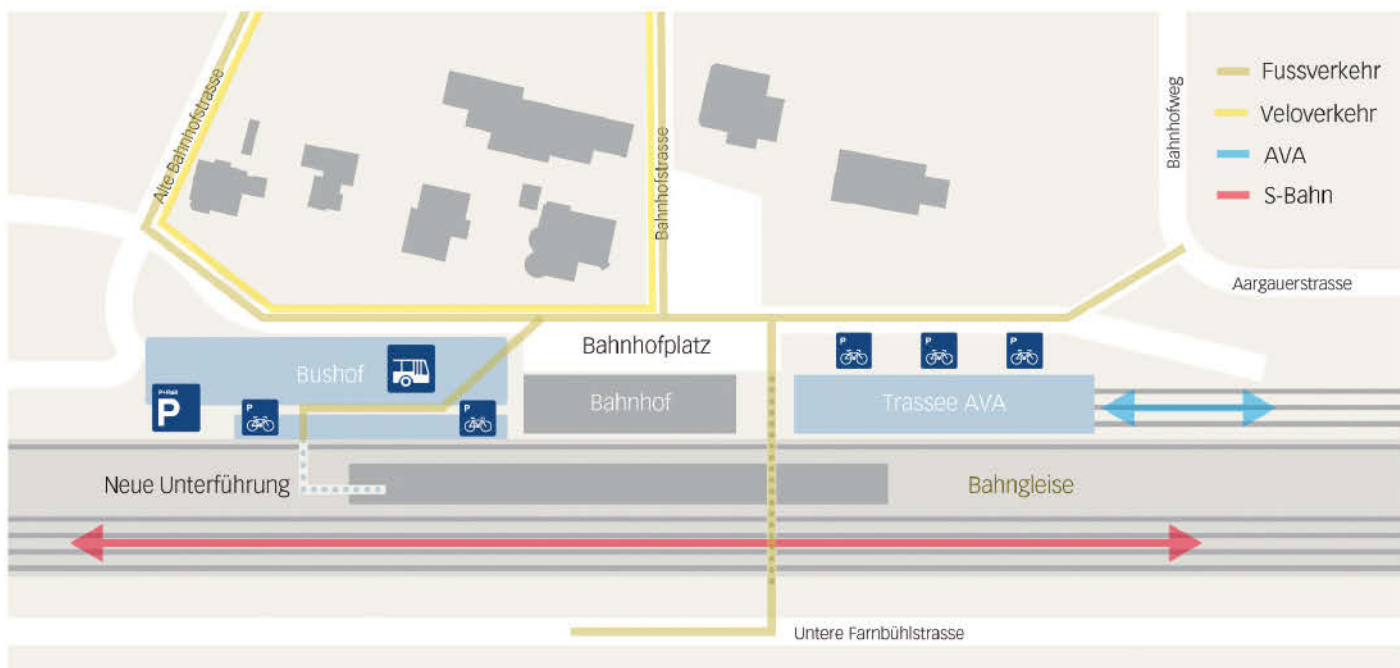
Im Rahmen des Programms «Verkehrsdrehscheiben» arbeiten die drei staatlichen Ebenen enger zusammen: Der Bund schafft die notwendigen fachlichen Grundlagen zur Förderung von Verkehrsdrehscheiben, insbesondere im Sachplan Verkehr, Teil Programm. Er richtet seine Instrumente wie die Agglomerationsprogramme und strategischen Entwicklungsprogramme für Nationalstrasse und Schiene verstärkt auf die Belange von Verkehrsdrehscheiben aus. Die Kantone, Agglomerationen, Städte und Gemeinden kümmern sich in Zusammenarbeit mit dem Bund

um die Ausarbeitung räumlich abgestimmter Konzepte und um die Umsetzung von beispielhaften Projekten.

Knotenpunkt Wohlen

Der Bahnhof Wohlen ist eines dieser beispielhaften Projekte in der Deutschschweiz. Wohlen (AG) ist ein Regionalzentrum und hat, zusammen mit den umliegenden Gemeinden, in den letzten Jahren einen grossen Entwicklungsschub erlebt. Gemäss dem kantonalen Richtplan ist Wohlen auch wirtschaftliche ein Entwicklungsschwerpunkt von kantonaler Bedeutung. Die

Gemeinde ist somit ein wichtiger Ort der wirtschaftlichen Entwicklung in einer eher ländlichen Umgebung. Der Bahnhof Wohlen verbindet das nationale Bahnnetz mit der regionalen AVA-Bahn (früher Bremgarten-Dietikon-Bahn) sowie mit dem regionalen und dem lokalen Busnetz. Er ist gemäss Richtplan des Kantons Aargau Knotenpunkt des übergeordneten Verkehrsnetzes, insbesondere für die kantonalen Entwicklungsachsen Lenzburg-Wohlen-Muri und Wohlen-Bremgarten-Dietikon. Der Bahnhof Wohlen wird in Zukunft wohl noch an Bedeutung



Die Verkehrsdrehscheibe Wohlen im Endausbau 2035 gemäss Planungsstand 2021.

Grafik: ARE, Quelle: TBF + Partner AG

gewinnen: Das Strategische Entwicklungsprogramm (STEP) Bahninfrastruktur des Bundes sieht Kapazitätserhöhungen für den Güterverkehr und eine Taktverdichtung auf den Achsen Lenzburg–Wohlen und Muri–Othmar-singen vor.

Elemente der Verkehrsdrehscheibe Wohlen

Der Ausbau der Verkehrsdrehscheibe erfolgt in zwei Etappen: Von 2018 bis 2021 wurde der Bahnhofplatz umgestaltet und ein neuer Bushof realisiert. Mit der zweiten Etappe wird das Umsteigen weiter erleichtert, was Anpassungen im Perronbereich nötig macht. Das Trasse der AVA wird verschoben und ins SBB-Gleisfeld integriert. Gleichzeitig ist am Gemeinschaftsperron eine zusätzliche Perronkante für die Züge der SBB vorgesehen. Dafür ist die Aufhebung des Freiverlads für den Güterverkehr sowie der Abbruch eines Güterschuppens nötig. Diese Arbeiten sollen bis Ende 2027 abgeschlossen sein, die bahnbetragenen Anpassungen dauern etwa bis 2035. Die Bevölkerung konnte ihre Vorstellungen durch partizipative Prozesse einbringen. Dass dies ein wichtiger Schritt für einen erfolgreichen Planungsprozess ist, zeigt sich auch in den Entscheiden zur Finanzierung: Dem Finanzierungsantrag der Gemeinde stimmten 2018 knapp 80 Prozent der Bevölkerung zu, 2019 folgten die positiven Finanzbeschlüsse des Kantons für den Bushof und die P+R-Anlage.

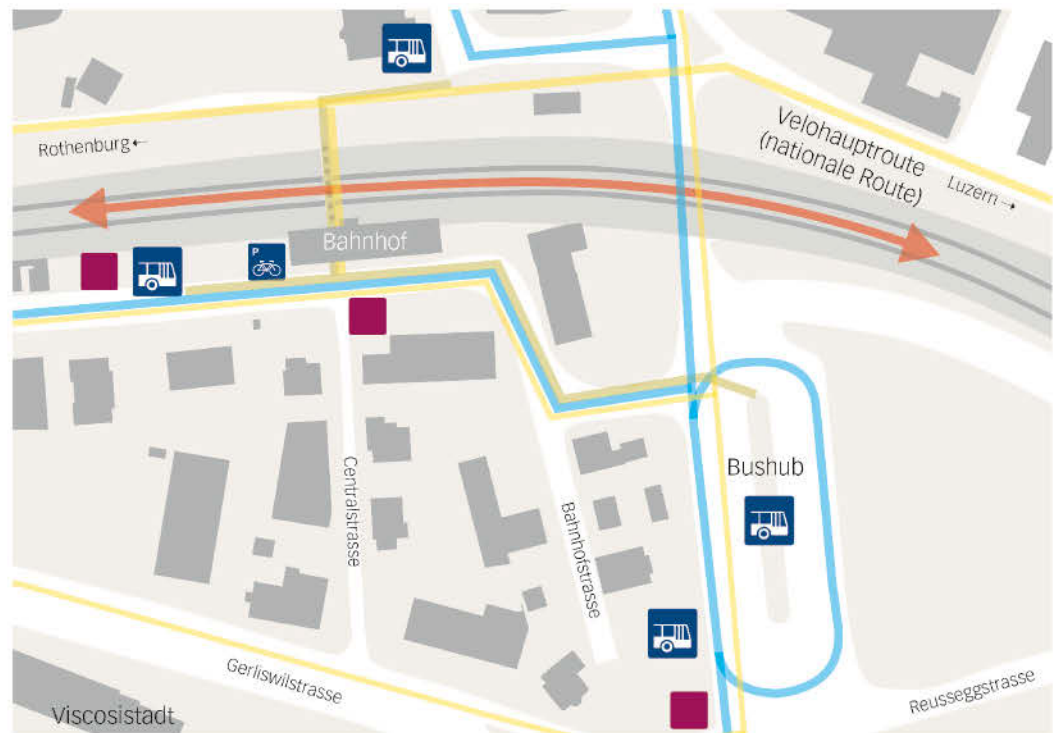
Mehrwerte der Verkehrsdrehscheibe Wohlen

- Gut ausgebautes ÖV-Angebot: zahlreiche Postauto- und Buslinien, AVA, S-Bahn
- P+R-Anlage, Veloparkplätze, Car-Sharing-Angebot und Taxis direkt am Bahnhof
- Neuer, grosszügiger Bushof direkt neben dem Bahnhofsgebäude bündelt die Haltestellen
- Sehr gute Verbindung zwischen der P+R-Anlage und den Gleisen sowie dem Bushof
- Der als attraktive Begegnungszone und übersichtliche Freifläche gestaltete Bahnhofplatz wertet den Ort städtebaulich auf und vermittelt Sicherheit.
- Die neue Personenunterführung West entlastet die bestehende Unterführung und verkürzt die Umsteigewege zum Bushof.
- Effizientes Umsteigen dank kurzen und direkten Wegen zwischen Buskanten, AVA-Bahn und S-Bahn
- Zusätzlich vereinfachtes Umsteigen zwischen S-Bahn und AVA mit dem geplanten Gemeinschaftsperron
- Zur Vermeidung unerwünschter Effekte sind unterstützende Massnahmen in Planung: Der vom Kanton genehmigte kommunale Gesamtplan Verkehr sieht ein Parkierungskonzept und bei grösseren Bauvorhaben Mobilitätskonzepte vor.

Der Knotenpunkt von Emmenbrücke

In der Agglomeration Luzern bilden der Bahnhof und der Bushub von Emmenbrücke einen wichtigen ÖV-Knotenpunkt. Ihr städtebauliches Umfeld wird derzeit vollständig transformiert. Zusammen mit der Viscosistadt, dem Seetalplatz, Ibach und Teilen von Reussbühl gehört das Areal rund um den Bahnhof zum Planungsgebiet des Entwicklungsschwerpunkts Luzern Nord. Hier entsteht ein neues Regionalzentrum mit zahlreichen zusätzlichen Arbeitsplätzen, Wohnungen und Studienplätzen. Damit dieses stark wachsende Gebiet für die Zukunft gerüstet ist, wird die Verkehrsdrehscheibe Emmenbrücke mittel- bis langfristig weiter ausgebaut. Die Verkehrsdrehscheibe soll Emmenbrücke mit seinen neuen Quartieren und Nutzungen optimal an das Zentrum von Luzern anbinden. Auch das Umsteigen vom Auto, Velo oder von den Überlandlinien (Zubringerlinien) auf den Bahnverkehr und den städtischen Nahverkehr soll einfacher werden. Die Personenunterführungen wurden bereits verbreitert und attraktiver gestaltet. Aktuell wird der Mittelperron hindernisfrei umgebaut. Seit 2019 sind der Bushub am Seetalplatz mit gedeckten Wartehallen und das Rapid-Bus-System in Betrieb. Letzteres wird kurz- bis mittelfristig weiter ausgebaut. Zusätzliche organisatorische, bauliche und betriebliche Verbesserungen des Busbetriebs sind geplant, ebenso die Etablierung eines Verkehrsmanagements. Die bestehende P+R-

- Fussverkehr
- Veloverkehr
- Bus
- Bahn
- Car-/Bike-Sharing



Ein Blick auf die Verkehrsströme beim Bahnhof Emmenbrücke (LU).

Grafik: ARE

Anlage mit rund 30 Plätzen wird nicht vergrößert. Das Car- und Bike-Sharing-Angebot wird mit E-Trottinetts ergänzt und die Anzahl Veloabstellplätze erhöht. Zudem sieht die Verkehrsplan-

nung eine Veloschnellroute vor, die über den Bahnhof verläuft. Sie soll von Emmen nach Horw und Kriens führen, wobei die Innenstadt von Luzern an ihrem westlichen Rand erschlossen wird. Für den Fuss- und den Veloverkehr werden sichere Verbindungen vom Bahnhof zum Bushub und in die Quartiere realisiert.

- Sichere Verbindungen für den Fuss- und den Veloverkehr vom Bahnhof zum Bushub und in die Quartiere
- Unterstützende Massnahmen wie ein Parkraum- und Verkehrsmanagement helfen dabei, unerwünschte Effekte zu vermeiden

Weitere gelungene Beispiele sind in der Westschweiz die neuen Haltestellen des Léman Express in der Agglomeration Genf oder im Tessin die Bahn- und Bushöfe von Bellinzona.

PD ARE, red.

Informationen:

www.are.admin/verkehrsdrehscheiben

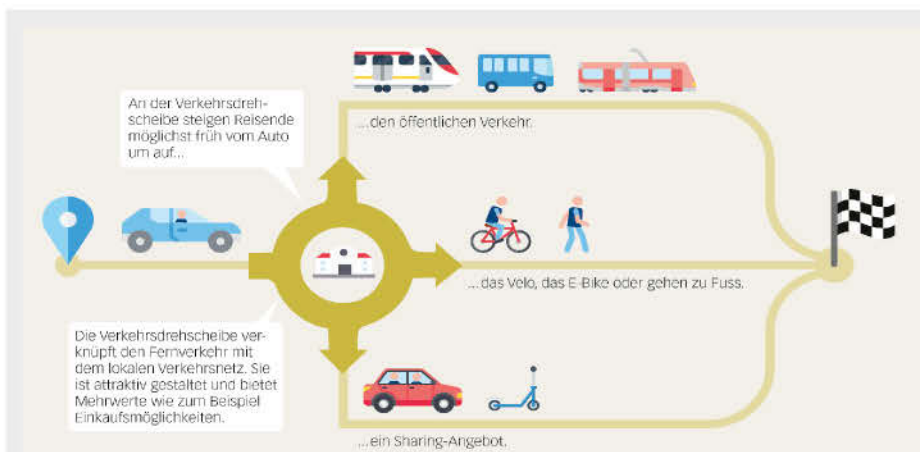
Mehrwerte der Verkehrsdrehscheibe Emmenbrücke

- Gut ausgebautes ÖV-Angebot, verschiedene Buslinien
- RegioExpress, P+R-Angebot, Veloabstellplätze, Sharing-Angebote sowie Taxis direkt am Bahnhof
- Eigentrassierung am Seetalplatz ermöglicht ungehindertes An- und Wegfahren der Busse am neuen Bushub
- Zugang zum Bushub ist klar ersichtlich, seine einladende Freiraumgestaltung erleichtert die Orientierung
- Effizientes Umsteigen möglich dank ziemlich kurzen und direkten Wegen zwischen Buskanten und Bahn
- Am Bahnhof und im Umfeld hohes Potenzial für das Entstehen von neuen Dienstleistungsangeboten
- Städtebauliche und freiräumliche Gestaltung verspricht Aufwertung



In Emmenbrücke (LU) sind der Bushub am Seetalplatz mit gedeckten Wartehallen und das Rapid-Bus-System seit 2019 in Betrieb.

Bild: Marion Nitsch/ARE

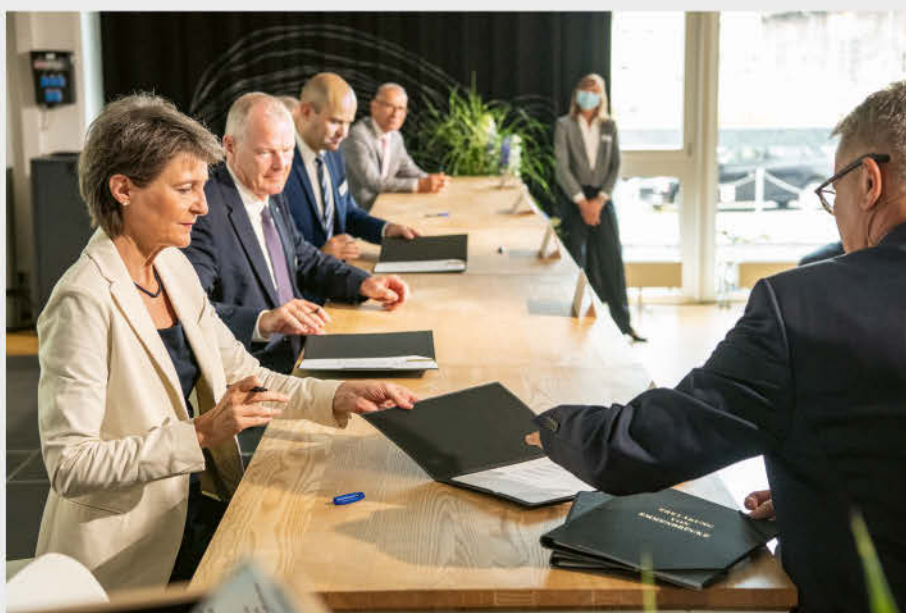


Die «Erklärung von Emmenbrücke»

Städtische und ländliche Räume besser vernetzen und Pendlerinnen den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr und Sharing-Angebote erleichtern: Dafür sollen Verkehrsdrehscheiben sorgen. Bund, Kantone und Gemeinden wollen diese fördern. Aus diesem Grund unterzeichnen die Akteure am 9. September 2021 in Emmenbrücke (LU) in Anwesenheit von Umweltministerin Simonetta Sommaruga die «Erklärung von Emmenbrücke». Darin bekräftigten die drei Staatsebenen ihre Absicht, ihre Ressourcen zu bündeln, Wissen auszutauschen und attraktive Leuchtturmprojekte voranzubringen. Denn rund 20 Prozent der Pendlerinnen und Pendler kommen aus dem Umland von Agglomerationen, wie das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) festhält. Weil diese Gebiete weniger besiedelt seien, könne im öffentlichen Verkehr keine hohe Taktdichte angeboten werden. Deshalb benutzten die Reisenden für ihren Arbeitsweg oft ihr eigenes Auto. Dadurch seien aber die Agglomerationen zunehmend überfordert, das städtische Strassennetz werde immer mehr belastet. Aus diesem Grund müssten die ländlichen und die städtischen Räume besser vernetzt werden.

Um diese kombinierte Mobilität schweizweit zu fördern, hatte Sommaruga bereits im letzten Jahr das Programm «Verkehrsdrehscheiben» ins Leben gerufen. «Bund, Kantone, Gemeinden und Städte wollen heute zeigen, dass es zusammen besser geht», betonte Hannes Germann, Schaffhauser Ständerat und Präsident des SGV, in seiner Ansprache (im Bild). Für eine optimale Abstimmung benötigte es aktive und verantwortungsbewusste Standortgemeinden wie Wohlen und Emmenbrücke. Es benötige aber auch eine Unterstützung von Kanton und Bund, die sich an der Planung und an der Finanzierung beteiligt. Germann: «So kann ein Mehrwert für die Gemeinde als regionales Zentrum, für die Nachbargemeinden und somit für die ganze Region geschaffen werden.»

sda/red



Verkehr und Mobilität: Was die Gemeinden bewegt

Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) hat bei seinen Mitgliedern nachgefragt, welche politischen Fragen im Zusammenhang mit den Veränderungen im Bereich Verkehr und Mobilität diskutiert werden.



Die dreigliedrige Organisation von Mobilität und Verkehr stellt die Gemeinden vor eine Reihe von Herausforderungen, insbesondere bei der Koordinierung von Programmen zwischen den staatlichen Ebenen. Der Wille zur Zusammenarbeit ist da: Im Bild begrüsst Hannes Germann, Präsident des Schweizerischen Gemeindeverbandes, Bundesrätin Simonetta Sommaruga am 9. September 2021 im Rahmen einer Veranstaltung in Wohlen (AG) und Emmenbrücke (LU) mit dem Ziel, attraktive Verkehrsschnittstellen gemeinsam zu fördern.

Bild: Marion Nitsch/ARE

In der Verkehrs- und Mobilitätspolitik zeichnet sich ein Wandel ab. Es gibt zahlreiche Anreize für eine Verlagerung von der Fortbewegung auf der Strasse zu einer sanften Mobilität. Dazu gehören ehrgeizige Projekte wie Cargo sous terrain (unterirdischer Gütertransport) und Pilotprojekte für Mobility Pricing, die auf Bundesebene diskutiert werden. Die Veränderungen finden sich auf allen föderalen Ebenen und beeinflussen bereichsübergreifend Raumplanung sowie Energie- und Umweltpolitik. Einige

Städte und Gemeinden haben bereits innovative Mobilitätsprogramme umgesetzt, so etwa das Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Stadtzentrum bis 2030 oder Wohnquartiere mit Carsharing. Diese Entwicklungen werfen auf Gemeindeebene zahlreiche Fragen auf. So muss beispielsweise im Zusammenhang mit dem Mobility Pricing bei der Stadteinfahrt geklärt werden, wie die Bevölkerung in den Randregionen in die Stadtzentren gelangt. Der unterirdische Gütertrans-

port, eine Lösung für die Logistik und zur Entlastung der Strassen, wirft Fragen betreffend Eigentumsverhältnisse und Nutzungsrechte auf.

Mobilitätsmanagement in verdichteten Gebieten

Der Schweizerische Gemeindeverband (SGV) zieht angesichts dieser Entwicklungen Bilanz über den Stand der Arbeiten auf kommunaler Ebene. Im Rahmen einer Umfrage haben wir die Meinungen unserer Mitglieder zu den zurzeit in



Den Verkehrsteilnehmern in den Gemeinden, auch den jüngsten unter ihnen, sollen Sicherheit und Komfort geboten werden. Doch das einvernehmliche Miteinander von Velos, E-Bikes, E-Scootern, Fussgängern und Automobilisten ist anspruchsvoll.

Bild: Sam Buchli/VCS

Bern diskutierten politischen Dossiers eingeholt. 2021 sind die Gemeinden betreffend Mobilität und Verkehr mit verschiedenen Herausforderungen konfrontiert, die aber alle eng mit der Raumentwicklung verbunden sind. Die grösste Schwierigkeit für die Gemeinden besteht heute im Mobilitätsmanagement in verdichteten Gebieten. Dazu gehören unterschiedliche Aufgaben wie Massnahmen zur Reduzierung des Transitverkehrs, die Reorganisation des Stadtverkehrs mit Massnahmen zur Geschwindigkeitsbegrenzung (Umsetzung von Tempo-30-Zonen) oder die Suche nach Lösungen im Umgang mit Verkehrsüberlastungen an Knotenpunkten. Die Verstärkung der Rechtsvorschriften zur Lärmbekämpfung bringt im Rahmen der Umsetzung gewisse Herausforderungen mit sich. Die zwecks Erfüllung der gesetzlichen Vorschriften erforderlichen Massnahmen zur Sanierung gewisser Abschnitte müssen von den Gemeinden getragen werden, sofern die Strassen die Gemeinden durchqueren. Die entsprechenden Kosten sind in der Regel sehr hoch. In Bezug auf Mobilität und Verkehr sind die Gemeinden für die Gemeindestrassen zuständig. Die Kantonsstrassen werden von den Kantonen (kantonale Gesetzgebung) und die Nationalstrassen vom Bund (Bundesgesetz über die Nationalstrassen, NSG) verwaltet. Diese dreigliedrige Auftei-

lung erweist sich insbesondere bei der Koordination der Programme unter den staatlichen Ebenen als schwierig. Daher sind für viele Gemeinden, die auf die Umfrage reagiert haben, die Anbindung ans Strassennetz und die Koordination der Bedürfnisse problematisch. Seitens sanfter Mobilität befassen sich die Gemeinden mit der Erstellung eines Velowegnetzes, das für die Benutzer Sicherheit und Komfort bietet. Dies geht einher mit Fahrradabstellplätzen und Überlegungen zur infrastrukturellen Komplementarität zwischen der sanften Mobilität und dem ÖV-Angebot (Planung von Verkehrsschnittstellen). Das einvernehmliche Miteinander von Velos, E-Bikes, E-Scootern, Fussgängern und Automobilisten ist manchmal sehr kompliziert.

Zusammenhängende Velowege

Für die befragten Gemeinden hat die Erstellung von Velowegen zur Förderung der sanften Mobilität oberste Priorität. Dies ergibt sich direkt aus der grossen Zustimmung der Bevölkerung und der Kantone 2018 zum Veloweggesetz. Der Bundesrat hat im Mai 2021 die Botschaft zum Veloweggesetz zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Bau der Velowege bleibt Aufgabe der Kantone, die in Zukunft dafür verantwortlich sind, Velowege zu planen und für deren Vernetzung und Sicherheit zu sorgen. Auch die Gemeinden sind von den neuen Vorschriften betroffen. Sie müssen für die

Kosten der Infrastrukturen auf Gemeindegebiet aufkommen. Die Arbeiten für die Durchführung dieser Massnahmen sind je nach bereits bestehendem Netz, aber auch im Zusammenhang mit vorhandenen Infrastrukturen beträchtlich. Sind die Gemeindestrassen beispielsweise nicht breit genug, um sichere Velowege zu integrieren, sind umfassende Arbeiten nötig.

Der heutige Gesetzesentwurf sieht in Artikel 2 vor, dass «Velowege zusammenhängende und durchgehende Verkehrsverbindungen für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen sind». Diese durchgehende Verbindung erfordert von den Gemeinden eine enge Koordination mit den Nachbargemeinden und auf regionaler Ebene. Die meisten der befragten Gemeinden warten auf eine kantonale Planung, bevor sie die Velowege weiter ausbauen und miteinander verbinden. Alle Gemeinden, die auf die Umfrage reagiert haben, verfügen bereits über laufende oder fertiggestellte Velowegprojekte.

Komplementäre Verkehrsangebote

Der Sachplan Verkehr 2050 gibt dem Bund den Rahmen für die langfristige Verkehrsplanung vor. Ziel dieses Strategieinstruments ist eine optimierte Koordination der Planung aller Verkehrsmittel (Strasse, Schiene, Luftfahrt und Schifffahrt) mit der Raumplanung und dem Umweltschutz. Für den SGV ist eine weiterhin gute lokale Bedienungsqualität wichtig, unabhängig von reinen Rentabilitätsberechnungen. Gemäss der Mehrheit der befragten Gemeinden braucht es für ein reibungsloses Funktionieren der öffentlichen Verkehrsmittel eine Planung. Die Rolle der Kantone als Schnittstelle zwischen dem Bund und den Gemeinden ist dabei von zentraler Bedeutung.

Um die Belastung des motorisierten Verkehrs auf die Strassen und die Umwelt zu vermindern, wird mittels einer multimodalen Herangehensweise nach einem Miteinander und einer Komplementarität der Verkehrsmittel gesucht. Den Gemeinden kommt bei der Konkretisierung dieser Herangehensweise eine wichtige Rolle zu. Die hauptsächliche Problematik der befragten Gemeinden liegt bei der Organisation der Parking-Infrastruktur sowohl in der Nähe der Ortschaften als auch in den Ortschaften in der Nähe der Infrastrukturen für sanfte Mobilität (Park&Ride, Bike&Ride, Kiss&Ride, Mobility, Bike-sharing) und der öffentlichen Verkehrsmittel, alles in Koordination mit den Kantonen.



Grünes Licht für Mobility Pricing: Die Gemeinden «im Prinzip Ja». Aber nicht ohne Kompensationsmassnahmen.

Bild: Moritz Kindler/unsplash

Der Bundesrat möchte zudem Pilotprojekte zu Mobility Pricing fördern. Dies gestützt auf eine auf zehn Jahre befristete gesetzliche Grundlage, die es den Kantonen, Städten und Gemeinden ermöglicht, örtlich und zeitlich begrenzte Pilotprojekte zu Mobility Pricing mit Abgabepflicht durchzuführen. Die Projekte decken sowohl Preissysteme im motorisierten Individualverkehr als auch im öffentlichen Verkehr. Ziel ist es, Daten zu sammeln, mit denen geeignete Lösungen für die Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen, vor allem in urbanen Gebieten und Agglomerationen, gefunden werden können. Der SGV ist der Meinung, dass es Lösungen braucht, um die Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen zu reduzieren. Ein Mobility-Pricing-System (Abgabepflicht) käme indessen neuen Hindernissen bei der Einfahrt in die Stadt gleich. Diese würden die Randregionen zu stark belasten, falls kein Kompensationssystem vorgesehen ist. Die meisten befragten Gemeinden sind daher im Prinzip für das Projekt, aber nur, wenn es von spezifischen Massnahmen für eine modale Verlagerung der Verkehrsteilnehmer begleitet wird.

Ausreichende Stromversorgung

Die Roadmap zur Förderung der Elektromobilität ist ein Projekt, das das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) 2018 lanciert hat. Das Ziel, den Anteil der (elektrischen und hybriden) wiederaufladbaren Elektrofahrzeuge bei den Neuzulassungen von Personenkraftwagen bis 2022 auf 15 Prozent zu erhöhen,

wurde bereits erreicht (18,8% per Ende Mai 2021). Das Projekt wird wahrscheinlich bis 2025 verlängert. Neues Ziel sind 40% Neuzulassungen und 20 000 öffentlich zugängliche Ladestationen. Die grösste Sorge der Gemeinde betrifft die ausreichende Bereitstellung von Ladestationen auf Gemeindegebiet, um die wachsende Nachfrage zu befriedigen. Auch bei der Frage nach der Energieversorgung, vor allem im Winter und während der täglichen Spitzenzeiten, äussern die Gemeinden Bedenken. Gewisse Gemeinden schätzen daher, dass eine substantielle Zunahme der Elektrofahrzeuge die Energieversorgung aufgrund des aktuellen Zustands der Infrastrukturen unter Druck setzt. Das quantitative Ziel von 20 000 öffentlich zugänglichen Ladestationen betrifft die Gemeinden direkt und stellt für diese eine grosse Herausforderung dar. Das ehrgeizige Ziel sollte in einem begrenzten Zeitraum (2022–2025) erreicht werden. Die Gemeinden verfügen über wenig Baufläche. Aus diesem Grund müssen die Ladeinfrastrukturen in bestehenden Gebäuden eingerichtet werden können. Gemäss dem SGV sind es in erster Linie private Akteure, die den technologischen Wandel vorantreiben wollen und müssen.

500 Kilometer unterirdischer Gütertransport

Cargo sous terrain ist ein privatwirtschaftlich initiiertes Projekt, das die wichtigen Logistikzentren der Schweiz ab 2031 unterirdisch verbinden soll (500 km). Das Gesetz befindet sich zurzeit zur Verabschiedung im Parlament.

Ein Bundesgesetz für unterirdische Gütertransportanlagen wird den Rahmen für die Ausführung dieser Arbeiten, die mit privaten Mitteln finanziert werden, setzen. In diesem Stadium ist es schwierig, Aussagen über die konkreten Folgen, die das Projekt für die Gemeinden haben wird, zu machen. Einige der befragten Gemeinden weisen jedoch darauf hin, dass die Problematik der Verkehrsüberlastung damit nicht für alle Gemeinden behoben ist. Die letzten Kilometer werden nach wie vor auf den klassischen Strassennetzen erfolgen, und die Verkehrsüberlastung wird an den Ein- und Ausfahrtspunkten zunehmen. Die grosse Mehrheit der befragten Gemeinden teilt die Bedenken des SGV in Bezug auf potenzielle Nutzungskonflikte des Untergrunds, beispielsweise im Zusammenhang mit Energie (Erdwärme, Wärmepumpe usw.), Anlagen (Parkhäusern) oder Biodiversität.

Der lokale und regionale Verkehr steht im aktuellen Kontext der Gesundheitskrise unter Druck. Die überwiegende Mehrheit der lokalen Transportunternehmen musste in grossem Ausmass auf die Reserven zurückgreifen, um den Nachfragerückgang von 2020 wettzumachen. Auch 2021 ist keine Besserung eingetreten. Der SGV setzt sich weiterhin dafür ein, dass alle staatlichen Ebenen, einschliesslich der kommunalen, von der Bundeshilfe profitieren können. In einem Kontext, in dem es immer mehr Programme für eine CO₂-freie Mobilität gibt, nimmt auch die Bedeutung der öffentlichen Verkehrsmittel zu. Die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr darf wegen des aufgrund der Gesundheitskrise erlittenen Ertragsrückgangs nicht gefährdet werden.

Manon Röthlisberger
Projektverantwortliche SGV
Übersetzung: CoText

Informationen:

Die Umfrage wurde von Mitte August bis Mitte September bei den kantonalen Gemeindeorganisationen durchgeführt. Einige Organisationen haben die Fragen an ihre Mitglieder weitergeleitet, andere haben direkt geantwortet. Insgesamt erhielt der SGV zwölf Antworten aus der Deutschschweiz und sieben aus der Romandie.

Tourismusmagnete sind eine planerische Herausforderung

Freizeitparks bedeuten für Gemeinden und Städte oftmals einen wirtschaftlichen Mehrwert, bringen aber auch neue Aufgaben mit sich – etwa im Bereich Raumplanung oder Verkehr.



Das Verkehrshaus Luzern ist ganzjährig gut besucht – die Anzahl Parkplätze hingegen ist beschränkt.

Bild: zvg

Wer weiss, wo die Gemeinde Wäldi liegt? Vielleicht ist das Conny-Land in Lipperswil ein Begriff? Der Freizeitpark im 300-Seelen-Dorf, das politisch zur Gemeinde Wäldi im Kanton Thurgau gehört, gilt seit Jahrzehnten als Ausflugsziel von regionaler und überregionaler Bedeutung. Was einmal mit einem Zelt und Delfinen im Jahr 1979 begonnen hat, hat sich zum grössten Freizeitpark der Schweiz unter der Leitung der Familie Gasser entwickelt. «Das Conny-Land ist ein wichtiger Tourismusbetrieb für den Kanton, die Region und die Gemeinde Wäldi und nicht mehr wegzudenken», sagt Gemeindepräsident Adrian König

und fügt hinzu: «Als kleine Landgemeinde sind wir natürlich auch etwas stolz darauf, dass der grösste Freizeitpark der Schweiz in unserer Gemeinde liegt.» Mit 60 bis 70 Angestellten während der Saison ist der Freizeitpark ein für die Gemeinde wichtiger Arbeitgeber. Doch nicht nur die Gemeinde selbst profitiert laut Adrian König vom Conny-Land, auch viele Zulieferer aus der Region arbeiten mit dem Park zusammen. Da das Conny-Land ein hohes Investitionsvolumen aufweist, profitieren zudem Unternehmen aus der Baubranche davon. «Generell bleibt die Wertschöpfung in der Region», stellt Adrian König fest.

Herausforderungen im Raumplanungsprozess

Als Freizeitpark ist das Conny-Land darauf angewiesen, seinen Gästen immer wieder neue Attraktionen zu bieten. Seit dem Wegfall der Delfine im Jahr 2012 ist der Park um eine wichtige Hauptattraktion ärmer. Der Park versucht laut Adrian König, dies mit neuen Bahnen zu kompensieren. Diese brauchen jedoch Platz und stellen den Raumplanungsprozess vor gewisse Herausforderungen. Ebenfalls neue Lösungen sind im Bereich Verkehr gefragt. Das Conny-Land ist verkehrstechnisch gut erschlossen und ab der Autobahn

über die Kantonsstrasse in sieben Minuten erreichbar.

An Spitzentagen halten sich bis zu 2500 Gäste im Conny-Land auf. Vor allem im Frühjahr bei schöner Witterung und an Feiertagen kann es laut Adrian König schon vorkommen, dass die vorhandenen Parkplätze nicht ausreichen und entlang von Quartierstrassen parkiert werden muss. Dank den Tourismusbetrieben in der Region wurde das ÖV-Angebot mit neuen Postautoverbindungen ausgebaut. Trotzdem würden viele Gäste mit dem Privatauto ins Conny-Land fahren, so Adrian König.

«Wir stehen hinter dem Conny-Land»

Gespräche mit dem Kanton für eine Erweiterung des Parks mit Parkplätzen haben bereits stattgefunden, ebenso existieren Ideen für die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Conny-Land und Golfplatz Lipperswil. «Um den Besuchern weiterhin eine attraktive Erlebniswelt bieten und gegen die ausländischen Parks bestehen zu können, soll dem Conny-Land eine Erweiterungsmöglichkeit gegeben werden», findet Adrian König. Eine Parkerweiterung sei allerdings nur möglich, wenn Flächen aus dem kantonalen Kontingent für Spezialbauten zur Verfügung gestellt würden; dafür brauche es die Zustimmung und die Bereitschaft des Kantons. Eine Umwandlung der bestehenden Landwirtschafts- in Freizeitzone sei an strenge Bedingungen geknüpft und verlange nach einem raumplanerischen Gesamtkonzept, wie Adrian König erläutert.

«Als Gemeinde stehen wir hinter dem Conny-Land und unterstützen den Betrieb, so gut wir können», sagt der Gemeindepräsident, der von seinem Büro aus das Conny-Land im Blickfeld hat. Aufgrund der Grösse des Betriebs stehen er und die Gemeindeverwaltung mit diesem meist etwas mehr in Kontakt als mit anderen Firmen. In Bau- oder spezielle Anlassgesuche sei der ganze Gemeinderat involviert. «Die kurzen Wege wie auch die unkomplizierte Kommunikation sind wichtige Bedingungen für die gute Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde und dem Conny-Land», erklärt Adrian König. Auch zu den Anwohnern pflege der Park einen regelmässigen Austausch und Kontakt. Alle zwei bis drei Jahre werden die Anwohner und die Gemeinderäte zu einem Treffen eingeladen, bei dem die Parkverantwortlichen neue Projekte vorstellen.

«Nachhaltige touristische Entwicklung»

Auch in der Gemeinde Eschenbach (SG), wo sich ein Freizeitpark mit Seil-



Der Seilpark im Freizeitpark im Kanton St. Gallen zieht viele Familien an.

Bild: zvg

park, Rodelbahn, Streichelzoo, Übernachtungsmöglichkeiten sowie das kleine Skigebiet der Sportbahnen Atzmännig AG befinden, werde bewusst ein offener und permanenter Dialog zwischen den Parkverantwortlichen und den Behörden gepflegt, wie Gemeindepräsident Cornel Aerne sagt. Für viele touristische Anliegen agiert der «Verein Goldingertal Eschenbach» als Schnittstelle zwischen dem Atzmännig, den weiteren lokalen Anbietern und der Gemeinde. Die örtliche Tourismusorganisation vernetzt und koordiniert die touristischen, landwirtschaftlichen und kulturellen Anliegen in der ganzen Gemeinde Eschenbach und den benachbarten Gebieten. Zugleich fördert sie die Vermarktung von einheimischen Produkten und Freizeitangeboten unter einem einheitlichen Logo und engagiert sich dafür, dass die Synergien aus dem Tourismus bestmöglich genutzt werden. Als Kompetenzzentrum für Tourismus entwickelt der Verein – in Absprache mit dem Gemeinderat – Konzepte zur Schaffung neuer Angebote und Strategien für eine nachhaltige touristische Entwicklung. Dieses Engagement ist laut Cornel Aerne in einer Leistungsvereinbarung zwischen dem Verein und der Gemeinde geregelt.

Steigerung der Standortattraktivität

«Die Zusammenarbeit zwischen der Gemeinde, dem Verein Goldingertal und der Sportbahnen Atzmännig AG funktioniert einwandfrei und ist sehr konstruktiv», bestätigt der Gemeindepräsident. Darüber hinaus ergeben sich aus der Geschäftstätigkeit der Sportbahnen Atzmännig AG auch weitere direkte Schnittpunkte zur Gemeinde – etwa wenn der Betrieb für das weitere Wachstum Baubewilligungen einholen muss oder wenn es darum geht, die Zufahrt für den Individual- und den öffentlichen Verkehr zu regeln. «Dabei gibt der gesetzliche Rahmen den Spielraum vor, und der Freizeitpark ist allen anderen Unternehmen im Gemeindegebiet gleichgestellt», sagt Cornel Aerne. Die Gemeinde sei grundsätzlich an erfolgreichen und gesunden Unternehmen interessiert. Der Atzmännig habe als Freizeitpark eine Strahlkraft, die weit über die Gemeinde hinausgehe. «Das vielseitige Angebot steigert die Standortattraktivität Eschenbachs, zugleich prägt das gut geführte Unternehmen indirekt das Image der Gemeinde», freut sich Cornel Aerne. Weiter biete der Freizeitpark rund 25 fixe Arbeitsplätze, die zu einem Grossteil durch Einwohnerinnen und Einwohner aus der Gemeinde Eschenbach belegt sind. Hinzu kommen über 100 flexible Anstellungen, die Landwirten aus dem Gol-

dingertal ganzjährig einen attraktiven Nebenerwerb ermöglichen. Das lokale Gewerbe profitiere zudem von den zahlreichen Tages- und Übernachtungsgästen.

Positive wirtschaftliche Entwicklung

Manchmal wird der Innovationsdrang der Sportbahnen Atzmännig laut Cornel Aerne durch gesetzliche Auflagen gebremst, die sich vor allem ausserhalb der Bauzone ergeben. Das gesamte Areal der Sportbahnen Atzmännig AG teilt sich auf in Intensiverholungszone, Tourismus und Freizeit, Camping, Wohn- und Gewerbezone, Wald wie auch Freihaltezone für Sport und Freizeit. «Durch die positive wirtschaftliche Entwicklung und den im Grundsatz erfreulichen Innovationsdrang des Unternehmens gilt es immer wieder, nach Möglichkeiten zu suchen, um den Wachstumsbedarf der Organisation mit den raumplanerischen Vorgaben und den Bedürfnissen der Bevölkerung in Einklang zu bringen», sagt der Gemeindepräsident und nennt den Campingplatz, der sich seit über 40 Jahren auf dem Areal der Sportbahnen befindet, als Beispiel: Der Campingplatz liege gemäss Natur- und Massnahmengefahrenkarte im roten Gefahrenbereich. «Hier müssen wir in den nächsten Monaten gemeinsam nach möglichen Lösungen zur Entschärfung suchen.» Die Vorarbeiten seien aktuell durch entsprechende Ingenieurkonzeptionsarbeiten in die Wege geleitet worden.

Arbeit an neuer Tourismusstrategie

Der Atzmännig bringt ein höheres Verkehrsaufkommen und eine verstärkte Nutzung der öffentlichen Infrastruktur mit sich. Dies hat laut Cornel Aerne einen Einfluss auf die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner wie auch auf die Natur. Ein regelmässiger Austausch soll die Weichen für einen nachhaltigen und verträglichen Tourismus stellen. Auch wenn das Atzmännig-Gebiet gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen ist, reist ein Grossteil der Besucherinnen und Besucher mit dem eigenen Auto an. Der zunehmende Mehrverkehr – insbesondere an sonnigen Wochenenden – ist für die Bevölkerung an dieser Verkehrsachse laut Cornel Aerne eine gewisse Belastung. Die Thematik soll im Rahmen einer überarbeiteten Tourismusstrategie angegangen werden.

Seit wenigen Wochen bewirtschaftet die Atzmännig AG ihre zahlreichen Parkplätze auf dem Gelände. «Es besteht eine leise Hoffnung, dass einige Gäste aus diesem Grund auf das attraktive Busangebot umsteigen werden», sagt Cornel Aerne. Allerdings werde der Freizeitpark auch in Zukunft peripher liegen, und der motorisierte Individualverkehr dürfte somit weiterhin ein Thema bleiben. Neben einer Erhöhung der Besucherströme arbeiten Gemeinde und Parkverantwortliche an einer neuen Tourismusstrategie, in der das Bike-Angebot, der Ausbau des Wanderwegnetzes und die Schaffung neuer Themenwege demnächst konkretisiert werden.

Eine Million Besucher pro Jahr
Für die Stadt Luzern ist das Verkehrshaus einer der wichtigsten Magnete, die jedes Jahr knapp eine Million Besucherinnen und Besucher anziehen. «Das Verkehrshaus mit seiner schweizweiten Ausstrahlung bringt unserer Stadt wie auch dem Kanton eine hohe Wertschöpfung auf verschiedenen Ebenen», bestätigt Letizia A. Ineichen, Leiterin Kultur und Sport der Stadt Luzern, die Bedeutung des Verkehrshauses. Dieses wird – neben dem Lucerne Festival, dem Luzerner Theater, dem Luzerner Sinfonieorchester und dem Kunstmuseum Luzern – jährlich mit einem namhaften Subventionsbeitrag unterstützt. Regelmässig stehen die Behörden, darunter auch der Stadtrat, in Kontakt mit der Direktion des Verkehrshauses.

Eine Million Besucher pro Jahr

Zwischen den Stadtbehörden und dem Verkehrshaus gibt es – so Letizia A. Ineichen – zahlreiche Schnittstellen zwischen Kultur, Sport, Raumplanung, Immobilien und Mobilität. Zudem verfügt das Verkehrshaus über ein Baurecht der Stadt Luzern.

Massgeschneiderte Rahmenbedingungen
Vor allem die Verkehrs- und die Raumplanung beschäftigen die Direktion des Verkehrshauses und die Behörden intensiv. «Aufgrund der Lage und der Ausrichtung des Verkehrshauses braucht es massgeschneiderte Bedingungen für nachhaltige und flexible Lösungen etwa in den Bereichen Verkehr, Lärmbelastung oder auch bei baulichen Veränderungen», sagt Letizia A. Ineichen. Derzeit sind die Behörden daran, eine Sonderzone für das Verkehrshaus zu erarbeiten, weil die Jugendherberge neu in das Verkehrshaus verlegt werden soll. Verkehrsmässig ist das Verkehrshaus mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bestens angebunden. Besonders an Wochenenden kann es vorkommen, dass die Parkkapazitäten nicht ausreichen, wie Letizia A. Ineichen berichtet. «Eine Erweiterung der Parkplätze ist in den Gesprächen mit der Stadt immer wieder ein Thema.»

Massgeschneiderte Rahmenbedingungen

Auf politischer Ebene ist die Entlastung der Hauptachse entlang des Seebeckens vom Verkehrshaus in die Stadt immer wieder Thema politischer Vorstösse. In den kommenden Jahren steht die Sanierung der Schienenhallen 2 und 3 und somit eine längere Bauphase auf dem Programm. «Bei diesem Projekt werden die Stadtbehörden vor allem in die Bereiche Bau und Raumplanung involviert sein», sagt Letizia A. Ineichen.

Informationen:
www.atzmaennig.ch
www.verkehrshaus.ch

Fabrice Müller

Professionelle Lösungen rund um Tür und Tor

- Gesamtkonzeptionen
- Individuallösungen
- Brandschutztore
- Entwicklung von Torantrieben
- Planung und Produktion in Fehraltorf
- Reparaturen und Service



Dahinden + Rohner Industrie Tor AG
CH-8320 Fehraltorf → Tel. +41 44 955 00 22
info@darotor.ch → www.darotor.ch



Abenteuer Schulweg statt Elterntaxis

In einigen Gemeinden fahren Eltern ihre Kinder zur Schule, in anderen nicht. Mit speziellen Aktionswochen können Gemeinden Eltern und Kinder für das Thema Schulweg mit all seinen Facetten sensibilisieren.



Die Schulwege bieten täglich viele kleine und grosse Abenteuer.

Sam Buchli

«Sagt mal, wer von euch hat den weitesten Schulweg?» In Windeseile schnellen viele Hände in die Höhe. Manuelas Weg zur Schule sei etwa einen Kilometer lang, erzählt sie. Dominik braucht zehn Minuten, kommt aber am liebsten mit dem Velo oder Trotti. Saambavi sei ebenfalls zehn Minuten unterwegs, betont sie, allerdings zu Fuss. Die Klasse 1/2c von Sheila Kehrli von der Primarschule in Roggwil im Kanton Bern sitzt im Kreis vor der Wandtafel. Sie sind Feuer und Flamme, über ihre Erfahrungen und Erlebnisse auf dem Schulweg zu berichten. Mia schwärmt von der regelmässigen Begegnung mit einem Hund, den sie strei-

cheln kann. Auch Niklas freut sich über die tierischen Begegnungen, genauer gesagt mit der Katze Jacky. Manuela wie auch viele andere ihrer Klasse schätzen es, zusammen mit anderen Kindern den Schulweg zu gehen und dabei Spass zu haben. Zurzeit nimmt die Klasse im Unterricht die Schnecken durch. Was liegt näher, als auf dem Schulweg nach Schnecken Ausschau zu halten?

Ein Spass für die Kinder

Wenn es um Schulwege geht, hat die Klasse von Sheila Kehrli sozusagen die Nase vorn. Sie landete zusammen mit der Schule von Seelisberg im Kanton

Uri und Männedorf im Kanton Zürich auf dem Podest der Aktionswochen «walk to school» des VCS. Kinder, aber auch Eltern und Lehrkräfte werden durch diese Aktion dazu animiert, sich mit den Themen Verkehrssicherheit und Schulweg auseinanderzusetzen. Ziel ist es, dass möglichst viele Schülerinnen und Schüler permanent mit eigener Muskelkraft in den Kindergarten beziehungsweise zur Schule gehen – ohne Elterntaxis. In den Aktionswochen, die zwischen den Sommer- und Herbstferien vorgesehen sind, gehen die Schulkinder vom Kindergarten bis zur sechsten Klasse während zweier Wochen selbstständig zu Fuss zur

Schule. Sie können Punkte sammeln und tolle Preise gewinnen. Jede angemeldete Lehrperson erhält im Vorfeld für ihre Klasse ein Starterpaket mit Informationen und Materialien für den Unterricht. Zudem können die Klassen kreativ sein: Sheila Kehrli und ihre Klasse haben einen Herbstbummel im Wald durchgeführt und ein Spiel zum Thema Schulweg entwickelt. Sheila Kehrli hat sich für eine Teilnahme an dieser Aktion entschieden, weil sie immer wieder beobachtet hat, wie viele Kinder von ihren Eltern zur Schule gefahren wurden.

Wichtiger Lern- und Erlebnisort

Seit zehn Jahren bereits lanciert der VCS jährlich die Aktion «walk to school». Doch warum braucht es sie überhaupt? «Der Schulweg ist für Kinder ein wichtiger Lern- und Erlebnisort», betont die Kampagnenverantwortliche Nadja Mühlemann, «die Kinder üben dort das richtige Verkehrsverhalten, schliessen Freundschaften und bewegen sich regelmässig an der frischen Luft.» Leider gilt das nicht für alle Kinder: «Die Elterntaxi-Problematik ist heute aktueller denn je», bestätigt Nadja Mühlemann. Auffällig sei, dass die Gemeinden sehr unterschiedlich davon betroffen seien. Während in einigen Gemeinden regelmässig ein hohes Aufkommen an Elterntaxis rund um die Kindergarten- und Schulstandorte zu verzeichnen ist, kennen andere Gemeinden das Phänomen so gut wie gar nicht. Ausserdem stellt Nadja Mühlemann einen Unterschied zwischen den Sprachregionen fest: «In der Deutschschweiz sind Elterntaxis gemäss unseren Beobachtungen weniger häufig als in der Romandie und im Tessin.»

Vielfältige Gründe

«Die Gründe für solche Bring- und Holfahrten sind aus unserer Sicht sehr vielfältig», sagt die Kampagnenleiterin des VCS und zählt Sicherheitsbedenken, lange oder schwierige Schulwege, soziale beziehungsweise kulturelle Aspekte, das Wetter und Zeitmanagement als mögliche Einflussfaktoren auf. In Roggwil wohnen einige Kinder laut Sheila Kehrli weit ausserhalb des Dorfzentrums. Dies sei ein Grund, weshalb sie von den Eltern zur Schule chauffiert werden. Andere steigen in einer Ausstation in den Zug ein und fahren ins Zentrum. «Wir haben auch schon angeregt, dass die Eltern, die weit ausserhalb des Dorfes wohnen, die Kinder nur ein Stück weit ins Dorf fahren und sie den Rest zur Schule zu Fuss zurücklegen lassen», erzählt die Lehrerin. Dies werde jetzt immer häufiger umgesetzt.



Die Anzahl Kleber zeigt, wie oft ein Kind während der Aktionswoche den Schulweg bereits zu Fuss zurückgelegt hat.

Fabrice Müller

Zusammenarbeit mit Gemeinden und Schulen

«Gemeinden können ebenfalls einen wertvollen Beitrag leisten, um die Schulwege sicherer zu machen», ist Nadja Mühlemann überzeugt. Der VCS arbeitet im Rahmen der «VCS Mobilitätskonzepte Schule» mit den Gemeinden zusammen, um die Schulwegsicherheit nachhaltig zu erhöhen. «Ziel dieses Angebots ist, die bestehende Infrastruktur der Gemeinde aus Sicht der Kinder zu analysieren und entsprechend anzupassen.»

Für die Aktion «walk to school» werden jeweils im Frühling alle Schulen, Bildungs- und Gesundheitsämter sowie die Pädagogischen Hochschulen mit Informationen bedient. Auch hier können die Gemeinden zusammen mit den Schulen den Anstoss für eine Teilnahme geben.

Aufgrund ihrer Nähe zur Bevölkerung beziehungsweise zu den Eltern könnten die Gemeinden und Schulen den direkten Kontakt zu den Eltern suchen, sie zum Thema Schulwegsicherheit sensibilisieren und mehr über die Beweggründe für Elterntaxis erfahren, so der VCS.

Steigendes Interesse

Welche Erfahrungen macht der VCS mit der Aktion «walk to school»? Laut Nadja Mühlemann steigt das Interesse an der Aktion stetig. 2019 nahmen fast 10 000

Kinder teil. Im vergangenen Jahr gingen die Zahlen hingegen Corona-bedingt etwas zurück. «Für dieses Jahr konnten wir bereits wieder mehr Anmeldungen verzeichnen», freut sich die VCS-Vertreterin. Sie wünscht sich allerdings noch mehr Teilnehmende aus den ländlichen Kantonen. «Ich bin überzeugt, dass die Aktionen durchaus ihre Wirkung zeigen und die Kinder es schätzen, ihren Schulweg zu Fuss zurückzulegen.»

In Roggwil hat die Aktion ein positives Echo ausgelöst, wie Sheila Kehrli berichtet. «Dass wir auf dem Podest gelandet sind, hatte sicher eine gewisse Signalwirkung. Viele Eltern von Kindern aus meiner Klasse haben die Bedeutung dieser Aktion erkannt und schicken ihre Kinder bewusst zu Fuss in die Schule.» Für eine nachhaltige Wirkung brauche es eine regelmässige Aufklärung der Eltern und Kinder. Sheila Kehrli schlägt zudem vor, den Elternrat ins Boot zu holen. Nadja Mühlemann plädiert für eine repetitive Sensibilisierung aller involvierten Interessengruppen.

Fabrice Müller

Informationen:
www.verkehrclub.ch
www.schulwege.ch
www.schule-roggwil.ch

Eine Tiefgarage schafft im Zentrum Raum für Menschen

Der Place des Anciens-Fossés mitten im Stadtzentrum von La Tour-de-Peilz (VD) hat sich gewandelt: weg von Asphalt, Verkehr und Parkplätzen hin zu einer Fussgängerzone. 2017 wurde er mit dem «Flâneur d'Or» ausgezeichnet.



Im Sommer wird der Placette du Temple dank seines Wasserspiels zum Vergnügungsort für Kinder.

Bild: Hüsler & Associés

Ausgelöst hat diese Metamorphose der Entscheid der Stadt, eine grosse Tiefgarage zu bauen. Es folgten ein Wettbewerb und eine komplette Neugestaltung. Seit 2015 laden Wasserspiele, Bänke, Spieltische und eine vielfältige Bepflanzung zum Flanieren und Entspannen ein. Der Place des Anciens-Fossés am Fuss der Stadtmauer im Herzen der Waadtländer Gemeinde erstreckt sich parallel zur Kantonsstrasse. An seinen beiden Enden er sie von zwei weiteren Strassen begrenzt. Er ist von Schul- und öffentlichen Gebäuden, Wohnbauten, Büros und Geschäften umgeben, darunter jene der Gross-

verteiler Coop und Migros. Doch der verkehrsorientierte Platz mit seinen 90 Parkplätzen unter grossen Bäumen wirkte 2012 wenig einladend. Zusätzliche trugen der Einkaufsverkehr und die Elterntaxis zur Schule dazu bei, dass die Situation für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht ungefährlich war.

Eine Tiefgarage als Ausgangspunkt

Die Pläne für den Bau einer Tiefgarage gehen auf die Zeit Ende der 1980er-Jahre zurück. Damals lancierten die Stadtbehörden einen Architekturwettbewerb zur Aufwertung des Stadtzentrums, verzichteten dann aber letztlich

auf die Umsetzung dieses Projekts. 2005 äusserte die Migros den Wunsch, ihr Geschäft umzubauen. Zusammen mit der Stadt und Coop prüfte sie mehrere Standorte für eine Tiefgarage. 2011 genehmigte die Stadt schliesslich einen Kredit für den Bau einer solchen Tiefgarage unter dem Place des Anciens-Fossés, wobei die Kosten auf die drei Beteiligten verteilt wurden. In der Folge erteilten die Behörden einen Studienauftrag an Landschaftsarchitektinnen und -architekten, um den rund 5600 Quadratmeter grossen Platz in eine Begegnungszone mit beschränkter Zufahrt für den motorisierten Verkehr um-

zuwandeln. Denn es zählte bereits zu den Zielen des kommunalen Richtplans, den Platz an die Fussgängerinnen und Fussgänger zurückzugeben.

Kohärente Betrachtung

Das siegreiche Projekt sah vor, den ursprünglichen Gestaltungsperimeter um diejenigen Räume zu erweitern, die an den Place des Anciens-Fossés angrenzten. Durch diesen Schritt wurde es möglich, diesen zentralen Bereich umfassend und kohärent zu betrachten. Zudem schloss das Siegerprojekt auch den Place des Terreaux mit ein. Dessen 111 Parkplätze wurden zugunsten eines vielfältig nutzbaren Platzes für Veranstaltungen, Spiel und Sport aufgehoben. Die deutliche Erweiterung der umzugestaltenden Fläche – letztlich waren es über 14000 Quadratmeter –, aber auch die Materialwahl führten zu deutlich höheren Kosten im Vergleich zu den ersten Schätzungen.

Die Arbeiten dauerten weniger als drei Jahre und wurden in einem Zug durchgeführt, um wiederholte Unannehmlichkeiten für die Quartierbevölkerung und die Gewerbetreibenden zu vermeiden. Und das Ergebnis überzeugt. Der ehemalige Strassenraum ist heute eine langgestreckte, einladende Fussgängerzone, die durch Bepflanzungen und



Der ehemalige Strassenraum ist heute eine langgestreckte, einladende Fussgängerzone, die durch Bepflanzungen und Wasser strukturiert wird und deren Pflasterung aus Granitsteinen Abwechslung in die sonstigen Grautöne bringt.

Bild: Hüsler & Associés



Impuls Innenentwicklung

Das Beratungsangebot von EspaceSuisse

Beratung vor Ort: Ortsbegehung und Erstberatung zu Fragen der Siedlungsentwicklung
Stadt-/Ortsanalyse: Aussensicht und Empfehlungen für einen lebendigen Ortskern

Nutzungsstrategie: partizipatives Aufarbeiten der Nutzungspotenziale im Ortszentrum

Hausanalyse: Klären der Entwicklungs- und Nutzungsperspektiven einzelner Liegenschaften

Gassenclub: Bilden von Entwicklungsgemeinschaften entlang von Strassen oder an Plätzen

Dorfgespräch: Gespräch mit der Bevölkerung und Empfehlungen zur Entwicklung aktueller Themen
Gute Beispiele der Innenentwicklung: Plattform densipedia.ch

Wasser strukturiert wird und deren Pflasterung aus Granitsteinen Abwechslung in die sonstigen Grautöne bringt. Verschiedene Atmosphären und Nutzungsangebote prägen den Platz: Der kleine Placette du Temple, auf dem auch der Wochenmarkt stattfindet, begeistert im Sommer die Kinder mit seinem Wasserspiel. Hier können sie gefahrlos spielen, während ihre Eltern oder Grosseltern, im Schatten der Kirche sitzend, sie im Auge behalten können. Gegenüber dem Collège des Marronniers laden ein Springbrunnen und Spieltische zwischen Feldahornbäumen zum Entspannen und Spielen ein. Auf dem Placette Centrale befindet sich der überdachte Fussgängerzugang zur Tiefgarage, während schliesslich auf einem kleinen Platz vor dem Gemeinschaftszentrum Kulturveranstaltungen im Freien durchgeführt werden können.

In einer Rinne aus Granit, die sich an der gesamten Länge des Platzes entlangzieht, plätschert Wasser. Sie erinnert an den alten Stadtgraben, dessen Mauern aus dem päten 13. Jahrhundert bei Ausgrabungsarbeiten teilweise freigelegt wurden. Hier und dort sind Holzbänke in die Betonmauern integriert, welche die bepflanzten Flächen abgrenzen. Abstellplätze für Zweiräder und öffentliche Toiletten vervollständigen die Gestaltung. Einziger Wermutstropfen: Die Zu-

fahrten zur Tiefgarage an beiden Platzenden bleiben trotz intensiver Bepflanzung etwas zu deutlich sichtbar.

Plätze und Fussgängerzugängen

Ausser für die Anlieferung ist der Platz für den motorisierten Verkehr gesperrt. Zwei Fussverkehrsachsen verbinden das Bahnhofquartier mit dem historischen Zentrum und dem See. Dieser Raum, der früher den Autos und Parkplätzen vorbehalten war, hat sich in eine attraktive Fussgängerzone verwandelt – in einen Ort der Entspannung, der Begegnung und der Geselligkeit. Die hochwertige Umgestaltung beeindruckte übrigens auch die Fachorganisation «Fussverkehr Schweiz». Sie hat dem Platz 2017 im Rahmen des Wettbewerbs Flâneur d'Or eine Auszeichnung verliehen.

Sonia Veckmans, Geografin,
im Auftrag von EspaceSuisse
Quelle: Inforum 1/21, das Magazin
von EspaceSuisse

Der weisse Stock und der öffentliche Verkehr

Hindernisfrei gestaltete Haltestellen ermöglichen sehbehinderten Menschen Selbständigkeit. Wichtig sind etwa gut lesbare Schriften oder eine angepasste Beleuchtung – das dient auch anderen Fahrgästen.



Werden Linien und Abfahrtsinformationen direkt bei der Einstiegsmarkierung angeordnet und auf Anforderung auch akustisch ausgegeben wie hier in Solothurn, sind sie auch für blinde und sehbehinderte Fahrgäste zugänglich.

Bild: zvg

Wenn jemand wenig oder gar nichts sieht, sind alltägliche Dinge wie die richtige Haltestelle aufzufinden, die Fahrgastinformationen abzurufen und in die richtige Buslinie einzusteigen Herausforderungen, die viel Konzentration, Energie und Selbstvertrauen erfordern. Werden die Haltestellen hindernisfrei gestaltet und die Massnahmen richtig angewendet, dann ermöglichen sie Menschen mit Sehbehinde-

rung eine selbständige Mobilität. Gut lesbare Schriften und eine ausgewogene Beleuchtung sind ausserdem für alle Fahrgäste wichtig.

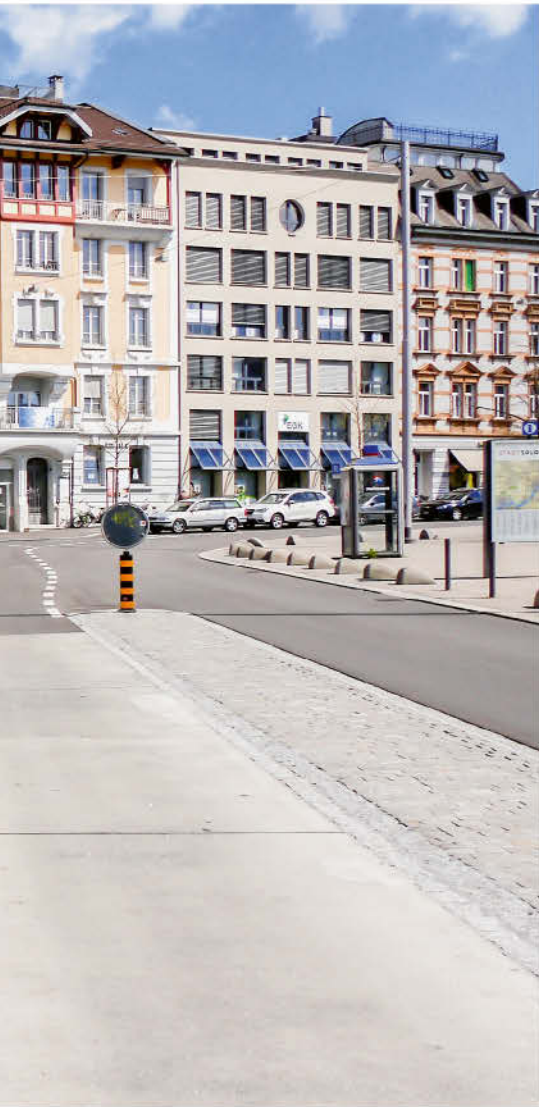
Hindernisfreie Haltestellen sind eine Aufgabe von Gemeinde und Kanton
Hindernisfreie Bushaltestellen zu erstellen, ist Aufgabe der Strasseneigentümer, das heisst der Gemeinden und Kantone. Während in den letzten Jah-

ren der Entwicklung von Lösungen für hohe Haltekanten viel Aufmerksamkeit geschenkt worden ist, besteht bei der hindernisfreien Ausstattung für sehbehinderte Menschen noch Nachholbedarf. Das Bundesrecht hat für die Anpassung von Haltestellen im Behindertengesetz eine Frist bis Ende 2023 festgelegt. Was es zu erfüllen gilt, wird insbesondere in der Verordnung für die behindertengerechte Gestaltung des

öffentlichen Verkehrs sowie in den einschlägigen Normen, z.B. der SN 640 075 «Hindernisfreier Verkehrsraum» geregelt.

Es braucht eine aufgeräumte Situation

Und was können Gemeinden tun, um ihre Haltestellen sehbehindertengerecht zu gestalten?



Von zentraler Bedeutung ist, an den Haltestellen eine aufgeräumte und einheitliche Situation zu schaffen, so dass sich Betroffene, wenn sie das Liniennetz kennen, mit Hilfe des weissen Stocks auch an jenen Haltestellen orientieren können, die sie nicht täglich nutzen. Das Zusammenspiel weniger Faktoren führt ans Ziel: Es braucht eine Abfahrtsanzeige, eine taktil-visuelle Einstiegsmarkierung und einen einheitlich posi-

tionierten Witterungsschutz. Zudem sollten keine Hindernisse auf den Wegen stehen. Je nachdem braucht es auch noch einzelne Sicherheitsmarkierungen.

Dornacherplatz Solothurn ist komplett hindernisfrei

Als Beispiel für eine gelungene Umsetzung steht der Dornacherplatz in Solothurn: Das weisse Aufmerksamkeitsfeld

Der Bau rollstuhlgerechter Ladeplätze fordert Gemeinden heraus

Allein in den letzten zwei Jahren hat sich die Anzahl von Elektrofahrzeugen auf Schweizer Strassen mehr als verdoppelt. Für Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind, bieten Elektrofahrzeuge Optionen, zum Beispiel selbstöffnende Türen, die ihnen den Alltag erleichtern. Wie Ladeplätze zu bauen sind, damit sie von Rollstuhlfahrenden bedient werden können, wird jedoch bisher nicht in den Normen abgebildet. Das neue Merkblatt 150 der Schweizer Fachstelle für hindernisfreie Architektur erklärt nun erstmals die Anforderungen und zeigt Konzepte auf, wie rollstuhlgerechte Ladeplätze diskriminierungsfrei angeboten werden können. Gerade weil die einzelnen Fahrzeugtypen ihren Anschluss mal auf der einen oder anderen Seite, mal vorne oder hinten am Auto haben, ist die Umsetzung solcher Ladeplätze in Bezug auf die Rollstuhlgerechtigkeit komplex. Bei Weitem nicht jedem steht zu Hause oder am Arbeitsplatz eine private Parkiermöglichkeit zur Verfügung, die mit einem Ladegerät ausgerüstet werden kann. Hier sind die Gemeinden gefordert, öffentlich zugängliche Ladeplätze zu erstellen und bei der Bewilligung von Parkierungsanlagen mit Ladeplätzen dafür zu sorgen, dass das Angebot auch für Menschen mit einem Rollstuhl nutzbar ist – auch solche privater Anbieter, zum Beispiel von Einkaufsfilialen. Kernpunkte sind: ausreichend grosse Bewegungsflächen, sowohl rund um das Auto als auch vor den Ladesäulen, so dass alle potenziellen Anschlüsse des E-Autos bedient werden können. Die Bedienung der Geräte muss aus sitzender Position möglich und die Ladesäule absatz- und schwellenlos erreichbar sein.

markiert für Menschen mit Sehbehinderung die Einstiegsstelle an der vordersten Türe des Busses. So warten sie also immer am richtigen Ort. Sobald das Fahrzeug an dieser Stelle hält, kann der Chauffeur angesprochen werden, um zu bestätigen, ob er das gewünschte Fahrziel ansteuert.

Kontraste ermöglichen gute Erkennung

Am dynamischen Fahrgastanzeiger können Sehbehinderte die Information über die nachfolgenden Busse selbstständig über den gelben «Text to speech»-Taster abrufen. Muss jedoch länger auf einen Bus gewartet werden, ist auch die Wartehalle dank dem Betonsockel gut ertastbar. Der helle Sockel, der im Kontrast zum Belag steht, ist für Menschen mit eingeschränkter Sehfähigkeit visuell gut erkennbar und ersetzt damit die kontrastreiche Markierung, die sonst als Aufprallschutz an den Glaswänden erforderlich wäre. Die für Menschen mit Sehbehinderung erforderlichen Massnahmen sind für unsere hochentwickelte Gesellschaft nachhaltig und zumutbar. Und sie sind einfach umzusetzen.

Eva Schmidt

Fachstelle «Hindernisfreie Architektur»

Link zum «Merkblatt 120 Bus-Haltestellen»: <https://hindernisfreie-architektur.ch>

So fördert Innerschwyz private Ladestationen für Elektroautos

Die Energie-Region Innerschwyz hat einen «E-MobilitätsCheck» entwickelt. Er soll helfen, den Ausbau der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern, Überbauungen oder Parkhäusern zielführend aufzugleisen.



Wichtig ist bei Überbauungen und in Tiefgaragen, dass die Ladeinfrastruktur ausbaufähig ist. Denn es könnten später weitere Ladepunkte gefragt sein.

Bild: pusch

In vielen Städten und Gemeinden existieren bereits öffentlich zugängliche Parkplätze mit Ladestationen für Elektroautos. Es ist aber davon auszugehen, dass Elektrofahrzeuge in Zukunft vor allem zuhause und am Arbeitsplatz – dort, wo sie am längsten stehen – geladen werden. «Die Ausrüstung von Gebäuden mit der passenden Ladeinfrastruktur leistet deshalb einen wesentlichen Beitrag zum Erfolg der Elektromobilität», betont Walter Tresch,

Bezirksammann des Bezirks Schwyz und Vorsteher der Energie-Region Innerschwyz. «Es ist schliesslich nicht sehr praktisch, wenn man ein Elektroauto besitzt, es aber zuhause nicht laden kann.»

Ausbau von Ladestationen dank Beratung richtig angehen

Die Energie-Region Innerschwyz ist ein Zusammenschluss aus sieben Gemeinden, dem Bezirk und Kanton Schwyz

sowie den drei Energieversorgern EBS Energie AG, Gemeindewerke Arth und EWS AG. Gemeinsam führen sie unter der Federführung des Bezirks Schwyz, der das Energiestadt-Label trägt, Energieprojekte durch. Um die Elektromobilität zu fördern und den Ausbau der Ladeinfrastruktur in der Region anzukurbeln, hat die Energie-Region kürzlich den «E-MobilitätsCheck» lanciert. Das Beratungsangebot zeigt Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümern die

individuell passende Ladelösung und ein sinnvolles Vorgehen für deren Ausbau auf.

Das Angebot richtet sich ausdrücklich an Personen oder Unternehmen, die voraussichtlich mehrere Ladestationen benötigen werden. Die Rede ist beispielsweise von Mehrfamilienhäusern, Überbauungen, Einkaufszentren oder Hotels. «In Einfamilienhäusern ist es relativ einfach, eine Steckdose für das Elektroauto einzubauen.» Sobald aber mehrere Ladepunkte gebraucht würden, sei es wichtig, den Ausbau von Anfang an richtig aufzugleisen, erklärt Tresch. «Die grösseren Herausforderungen liegen bei Einstellhallen, Parkplätzen, Tiefgaragen oder Parkhäusern.»

Reicht die vorhandene Kapazität?

Der «E-MobilitätsCheck» beinhaltet eine Begehung der Liegenschaft, bei der die Bedürfnisse und Möglichkeiten vor Ort abgeklärt werden. Zudem muss die generelle Eignung des Gebäudes geprüft und die Ausbaustufe gemäss Merkblatt SIA 2060 ermittelt werden. Der Check legt dabei mehrere Schwerpunkte:

- **Kapazität:** Betrachtet wird die im Gebäude schon vorhandene Kapazität des Netzanschlusses. Da diese begrenzt ist, muss sie optimal genutzt oder allenfalls ausgebaut werden.
- **Ausbaufähigkeit:** «Üblicherweise ist der Bedarf an Ladeinfrastruktur zu Beginn moderat. Es ist ein steigender Prozess», weiss Tresch. In einem Mehrfamilienhaus kauft zunächst eine Partei ein Elektroauto oder E-Bike. Später kommen weitere Fahrzeuge bei den Nachbarinnen und Nachbarn hinzu, und mehr Ladestationen sind gefragt. «Die Infrastruktur muss mit dieser Veränderung mitwachsen können und kostengünstig skalierbar sein.»
- **Kostenaufteilung:** Die Kosten sollen fair verteilt werden, zum einen diejenigen für den Ausbau der Ladestationen, zum anderen aber auch die Kosten für die Nutzung und den Stromverbrauch. «Dafür muss die Ladeenergie gemessen und individuell, je nach Fahrzeug oder Ladestation, zugewiesen und entsprechend abgerechnet werden können.»
- **Sicherheit:** Da Elektrofahrzeuge mit hoher Leistung geladen werden, muss die Sicherheit der Elektroinstallation den geltenden Vorschriften entsprechen.

Mitfinanzieren heisst motivieren

Der «E-MobilitätsCheck» kostet 450 Franken, wovon die auftraggebenden Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer lediglich 150 Franken bezahlen. Zu diesem Vorzugspreis kann der Check pro Liegenschaft einmal bezogen werden. Der Bezirk Schwyz steuert pro Beratung 150 Franken bei, die restlichen Kosten übernehmen die EVU, welche die Abklärungen durchführen, als Eigenleistung. «Mit diesem attraktiven Preis möchten wir Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümer dazu motivieren, ihre Optionen auch einmal unverbindlich abzuklären und sich damit zu befassen, was in ihrer Liegenschaft in Sachen Ladeinfrastruktur möglich wäre.»

*Susanne Rutz, Projektleiterin Energie und Klima, susanne.rutz@pusch.ch
Nadine Siegle, Projektleiterin Kommunikation, nadine.siegle@pusch.ch
Stiftung Pusch, Zürich, www.pusch.ch*

«Netto-Null – auf die Gemeinden kommt es an!»

Was können Städte und Gemeinden auf dem Weg zu einer klimaneutralen Schweiz beitragen? Was ist ihre Rolle? Und was kostet das überhaupt? Diesen und weiteren Fragen geht die Tagung «Netto-Null – auf die Gemeinden kommt es an!» am 9. November 2021 in Basel mittels Fachreferaten und praxisorientierter Innovationsforen auf den Grund.

Aus dem Programm:

- Netto-Null: Wie weiter für Städte und Gemeinden?
- Starthilfe beim kommunalen Klimaschutz – Übersicht und Umsetzungstipps
- Erfolgreiche Beispiele der Wärmewende
- Meine Gemeinde kann sich das nicht leisten – Finanzierungsmöglichkeiten

Vollständiges Programm und Anmeldung:
www.pusch.ch/tagung-netto-null

Der Check ist keine Offerte, sondern eine Grundlage

Als Ergebnis des «E-MobilitätsChecks» erhalten die Kundinnen und Kunden einen Kurzbericht in Form eines Grundlagenpapiers, das unter anderem ein Konzept für den Ausbau, eine Kostenschätzung und Empfehlungen für das weitere Vorgehen enthält. Es soll den Gebäudeeigentümerinnen und -eigentümern als Grundlage dienen, um anschliessend eine Offerte für den Ausbau der Ladestationen einzuholen. «Der Check ist keine Offerte. Er soll lediglich dabei unterstützen, die weiteren Schritte einzuleiten», betont Tresch. Weil der Bezirk Schwyz federführend ist und die Energieversorgungsunternehmen (EVU) der Region die Hauptakteure des Angebots sind, seien bewusst keine weiter gehenden Beratungen enthalten. «Es soll nicht der Anschein entstehen, dass unsere EVU nach der Durchführung des Checks alle Aufträge erhalten. Nach der Beratung können die Personen oder Unternehmen ihre bekannte Elektroinstallationsfirma damit beauftragen und das Grundlagenpapier als Basis übergeben.»

So bleiben Dorfbewohner auch ohne eigenes Auto mobil

«mybuxi» und «Sponti-Car» sind zwei grundverschiedene Konzepte, mit denen die Mobilität im ländlichen Raum verbessert und ökologischer gestaltet werden soll.



Ein Auto von «Sponti-Car»: Viele Gemeindeangestellte nutzen diesen Mobilitätsdienst.

Bild: zvg

Der private Individualverkehr nimmt in der Schweiz weiterhin zu, laut dem Bundesamt für Statistik von 2000 bis 2019 um stolze 30 Prozent. Aber es findet langsam ein Umdenken statt. Mehr und mehr Menschen, auch in ländlicheren Teilen der Schweiz, möchten auf ein eigenes Auto verzichten. Das kann zum Problem werden, etwa wenn der öffentliche Verkehr ungenügend ausgebaut ist. Verschiedene Projekte, Vereine und Unternehmen nehmen sich des Themas an, zwei von ihnen sind «mybuxi» und «Sponti-Car». Während «Sponti-Car» aus Hombrechtikon im Kanton Zürich in seinen Partnergemeinden elektrische

Autos in einem Carsharing anbietet, konzentriert sich «mybuxi» mit Sitz in Liebefeld im Kanton Bern auf elektrisch betriebene Rufbusse, um in den erschlossenen Regionen Einzelfahren zu reduzieren.

«Wir wagen manchmal Neues mit offenem Ausgang»

Viele ländliche Gegenden wissen, dass ein Bedarf an Mobilitätsalternativen vorhanden ist, sich die Menschen in der Praxis aber erst daran herantasten müssen. «Grundsätzlich schätzen wir in Mosnang das Bewährte und Funktionierende. Ab und zu wagen wir aber auch

Neues, Einzigartiges, mit offenem Ausgang», sagt Max Gmür, Präsident der Energiekommission aus dem st. gallischen Mosnang. Es brauche neben dem Bedarf auch Mut und Geduld, wenn man neue Mobilitätskonzepte in einer Gemeinde etablieren möchte. Aber wie können solche Konzepte konkret aussehen?

Elektrisches Carsharing

«Sponti-Car» ist ein Carsharingdienst. Seit 2016 buchen Nutzerinnen und Nutzer über eine App den Wagen ihrer Gemeinde und holen ihn vor Ort am Standplatz ab. Die Nutzung wird im Anschluss

an die Fahrt individuell abgerechnet. In diesem Jahr lancierte «Sponti-Car» aber zusätzlich das Projekt «Ein Dorf, ein Auto»: Teilnehmende Gemeinden können so ihren Einwohnerinnen und Einwohnern ein Kontingent an Fahrstunden anbieten. «Eine enge Zusammenarbeit mit den Gemeindeverwaltungen ist Teil des Konzepts», sagt Mark Ritzmann, Geschäftsführer von «Sponti-Car».

Die Gemeinden stellen den Standplatz inklusive Stromanschluss zur Verfügung. «Sponti-Car» kümmert sich um den Rest, von der Reinigung der Fahrzeuge übers Buchungssystem bis zur Abrechnung. Laut Ritzmann werden die «Sponti-Car»-Autos häufig von Angestellten der Gemeindeverwaltung genutzt, das Angebot richtet sich aber an alle Einwohnerinnen und Einwohner eines Dorfes. Rund 35 Gemeinden in der Deutschschweiz und in Liechtenstein nutzen zurzeit «Sponti-Car», im Pandemiejahr 2020 kamen mehr als 230 000 elektrisch gefahrene Kilometer zusammen. «Gemeinsam haben wir mit den Gemeinden über 65 Tonnen CO₂ eingespart und zusammen mit myclimate kompensiert», so Ritzmann.

Mit Rufbussen für eine bessere Mobilität

Anstelle des Individualverkehrs zielt «mybuxi» mit seinen Rufbussen auf einen Fahrdienst ab. Der Name setzt sich aus «Bus» und «Taxi» zusammen, erklärt der Geschäftsführer Andreas Kronawitter. «Man bestellt es wie ein Taxi, aber fährt zusammen wie im Bus.» Der Verkehr habe mit einem Drittel einen hohen Anteil am CO₂-Ausstoss und am Energieverbrauch der Schweiz; drei Viertel davon gingen aufs Privatauto zurück. «mybuxi» möchte den öffentlichen Verkehr mit seinem Fahrdienst ergänzen, Fahrten zusammenlegen und so den Einsatz von Privatautos reduzieren. Gestartet wurde das Projekt im April 2019 in Herzogenbuchsee, es folgte die Erschliessung des Emmentals und ab Juli der Gotthardregion. Der Betrieb in Ostermundigen-Stettlen musste wegen der Pandemie temporär eingestellt werden, aber Kronawitter hofft, bis 2025 die Schweiz flächendeckend bedienen zu können. Gebucht werden die Fahrten über eine App, seit der Gründung hat «mybuxi» mehr als 60 000 Passagiere befördert – ausser im Emmental immer in elektrischen Bussen.

Gemeindebeiträge machen 20 bis 25 Prozent aus

Anders als «Sponti-Car» ist «mybuxi» nicht aufgrund der Infrastruktur auf



Ein Bus von «mybuxi», der zwischen Oberrargau, Emmental und neu in der Gotthardregion unterwegs ist.

Bild: zvg

eine enge Zusammenarbeit mit Gemeinden angewiesen. Es gibt zum Beispiel keine beschilderten Haltestellen. Die öffentliche Hand spielt aber mit Gemeindebeiträgen eine Rolle bei der Finanzierung des Projekts. Rund die Hälfte soll laut Kronawitter durch Ticketverkäufe gedeckt werden, die Gemeindebeiträge dürften maximal 20–25 Prozent ausmachen. Im Gegenzug erhalten die Gemeinden die Möglichkeit, ihre Ideen und Wünsche in Steuerungssitzungen einzubringen. «Es ist wichtig, dass die Gemeinden mit uns an einem Tisch sitzen», sagt Kronawitter. «Wir kennen dann ihre Anliegen und können gemeinsam die besten Lösungen finden.»

Boom nach der Pandemie?

Corona hat es beiden Projekten schwerer gemacht, neue Interessenten zu finden. Menschen fühlten sich eventuell unwohl, ein Auto mit Unbekannten zu teilen, vermutet Mark Ritzmann. Andreas Kronawitter bemerkte einen Rückgang der Buchungen aufgrund der Homeofficepflicht. Seit Juni treffen wieder vermehrt Anfragen von Gemeinden ein. Bis die Bevölkerung das Konzept vollständig akzeptiert, brauche es einige Zeit. Er empfiehlt deshalb einen Pilotbetrieb von zwei Jahren Dauer.

Dass der Mobilitätswandel Zeit benötigt, denkt auch Max Gmür. Im laufenden Jahr endet die dreijährige Pilotphase für «Sponti-Car» in Mosnang. Es sei nicht schlecht gelaufen, habe aber noch nicht den gewünschten Erfolg gezeigt. Statt den Vertrag auslaufen zu lassen, ging seine Gemeinde einen Schritt weiter: Mosnang offeriert seit Juli allen Einwohnerinnen und Einwohnern zwölf Gratis-Stunden mit dem E-Auto. Gmür erhofft sich so, das Carsharing im Dorf populärer zu machen. «Zumindest die zwölf Gratisstunden wird sich ja niemand entgehen lassen wollen», sagt Gmür und lacht.

Sascha Erni

Informationen:

www.mybuxi.ch; www.sponti-car.ch

«Gemeinsam am Strick ziehen, dann wird es gut»

Meldet sich ein Kind im Rollstuhl zur Einschulung an, stehen Gemeinden plötzlich vor einer Herausforderung. Denn: Viele ältere Schulbauten weisen zahlreiche Treppen und Stufen auf.



Der neue Vertikallift hilft Robin, die Schulgeschosse im Rollstuhl zu bewältigen.

Bild: Pia Petri-Maurer

Robins Noten waren hervorragend. Im Herbst 2019 zeigte sich klar, dass der 11-jährige Bub es von der Mittelstufe Untersiggenthal in die Bezirksschule nach Turgi schaffen würde – von der dreigliedrigen Oberstufe im Kanton Aargau ist die Bezirksschule derjenige Schultyp mit den höchsten Anforderungen. Doch nach anfänglicher Freude folgte schnell die Ernüchterung – Robin ist aufgrund einer Muskelerkrankung auf den Elektrorollstuhl angewiesen. Viele Unterrichtszimmer in Turgi waren nicht hindernisfrei zugänglich.

In dieser Situation wandte sich die Gemeinde Turgi an die Abteilung Bauen von Procap Schweiz. Procap berät als grösste Selbsthilfeorganisation für Menschen mit Behinderung betroffene Personen und Behörden in solch schwierigen Situationen. Die Bauberater von Procap entwickelten in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Turgi eine Lösung, die teilweise von der IV mitfinanziert werden konnte. Die realisierten beiden Vertikallifte ermöglichen es Robin nicht nur, die Schule zu besuchen, sondern bieten auch viele weitere Synergien. Wir haben die involvierten Personen befragt, wie sie die Vorbereitung und Durchführung der behindertenspezifischen Anpassungen erlebt haben:

Urs Wilhelm vom Departement Bildung, Kultur und Sport des Kantons Aargau (BKS), Abteilung Volksschule:

Seit wann gibt es das integrative Schulmodell im Kanton Aargau?

Urs Wilhelm: Das integrative Schulmodell gibt es bei uns bereits seit dem Jahr 2000. Heute wird der Begriff jedoch nicht mehr verwendet, weil er die Andersartigkeit betont. Seit 2020 sprechen wir nur noch von Regelschule und Sonderschule. Die Regelschule ist der Normalfall für alle zu Beschulenden, auch für Schülerinnen und Schüler mit körperlicher, sensorieller und kognitiver Einschränkung.



«Entscheidend sind eine klare Kommunikation und Transparenz zwischen Eltern, Lehrern und Behörden.»

Adrian Schoop, Gemeindegammann von Turgi (AG)

Was bedeutet diese Umstellung für die Volksschule?

Die Schulung und Förderung von Kindern und Jugendlichen mit einer Behin-

derung hat Auswirkungen darauf, wie der Unterricht und der Schulbetrieb organisiert werden müssen, auch in Zusammenarbeit mit Fachpersonen. Wichtig für einen Erfolg ist die Einstellung der Lehrpersonen, allenfalls muss die Schulleitung daran arbeiten.

Die Hilfsmittelversorgung der Invalidenversicherung

Heute müssen neu gebaute oder sanierte Schulhäuser nach den Massgaben der Norm SIA 500 «Hindernisfreie Bauten» ausgeführt werden. Probleme bestehen jedoch bei vielen älteren Schulhäusern, in denen Treppen die einzige Vertikalerschliessung bilden. Der Lift setzte sich erst nach dem Zweiten Weltkrieg in öffentlichen Bauten durch, wobei man von einem Einsatz bei Schulen aus unterschiedlichen Gründen noch lange absah. Hinzu kommt, dass viele dieser Anlagen heute denkmalgeschützt sind und in ihrer Struktur erhalten werden müssen. In solchen Situationen verfügt die Invalidenversicherung über die Möglichkeit, die Ausbildung von Schülerinnen und Schülern zu fördern. Wichtig ist zu verstehen, dass es sich bei IV-Gutsprachen nicht um Subventionen handelt, sondern um personenbezogene Hilfsmittel. Der Antrag an die IV muss deshalb von der versicherten Person gestellt werden. Die einzelnen Massnahmen sind im «Kreisschreiben über die Abgabe von Hilfsmitteln durch die Invalidenversicherung» (KHMI) aufgeführt; bauliche Massnahmen wie Treppenlifte, Rampen, Hebebühnen, Türautomaten und WC-Anpassungen werden dabei unter den Hilfsmitteln subsumiert. Bei verschiedenen Varianten kann sich die IV nur mit der günstigsten Lösung beteiligen, im Fall von Robin mit einem Kostenbetrag für zwei Treppenlifte. Die Mehraufwendungen für die beiden Vertikallifte musste die Gemeinde Turgi übernehmen.

Wie unterstützt der Kanton die Schulbehörden in den Gemeinden bei der Umsetzung?

Im Aargau gibt es einen behinderungsspezifischen Beratungs- und Begleitdienst für Schülerinnen und Schüler. Der Kanton hat dazu eine Leistungsvereinbarung mit der Organisation ZEKA, die als Bindeglied zwischen Schule und Schülern sowie Eltern funktioniert. Für die bauliche Infrastruktur der Regelschulen sind die Gemeinden verantwortlich.

Weshalb ist es wichtig, dass Schülerinnen und Schüler nach Möglichkeit nicht aus dem gewohnten sozialen Umfeld herausgerissen und in Regelschulen am Wohnort beschult werden?

Das Leben besteht nicht nur aus Beruf und Schule, sondern beinhaltet auch Freundschaften, soziale Teilhabe und gesellschaftliche Einbindung. Ein ausgewogenes Verhältnis ist hierbei wichtig für die emotionale Entwicklung junger Menschen. Eine Schule in gewohnter Umgebung besuchen zu können, kommt dabei eine entscheidende Rolle zu.

Kennen Sie die Problematik vieler bestehender Schulbauten, die nur über Treppen erschlossen sind?

Es ist uns klar, dass viele ältere Schulhäuser nach anderen Richtlinien gebaut worden sind, entsprechend den damaligen pädagogischen Lehren und basierend auf den gesellschaftlichen Auffassungen und technischen Standards. Es ist darum wichtig, dass sich die Gemeinden mit der Bewirtschaftung und Entwicklung ihrer baulichen Infrastruktur auseinandersetzen, um im Fall der Einschulung eines Kindes mit Behinderungen bereit zu sein.

Adrian Schoop, Gemeindegammann von Turgi, und Marius Schneider, Schulleiter von Turgi:

Wie haben Sie erfahren, dass Robin bei Ihnen in die Bezirksschule kommen soll?

Markus Schneider und Adrian Schoop: Im Frühling 2019 hat unsere Schulleitung vom ZEKA erfahren, dass Robin im Sommer 2020 aus der Nachbargemeinde Untersiggenthal in die Bezirksschule nach Turgi kommen möchte und auf einen Elektrorollstuhl angewiesen ist. Deshalb hatten wir nur wenig Zeit, uns darauf einzustellen.

Warum dieses Schulhaus? Hätte es eine andere Möglichkeit für Robin gegeben?

Es standen in der Region drei Bezirksschulen zur Disposition. Die meisten Schülerinnen und Schüler der Bezirksschule aus Untersiggenthal gehen nach Turgi, somit war es auch der Wunsch der Eltern, dass Robin mit seinen Klassenkameraden nach Turgi kommt. Unser Schulhaus ist eine dreigeschossige Anlage aus den siebziger Jahren mit rollstuhlgängigem Erdgeschosszugang, die Geschossverbindungen ins UG und OG bestanden jedoch ausschliesslich aus Treppen. Das Schulhaus in Obersiggenthal hatte zwar einen Warenlift, es wäre jedoch eine aufwendige Umrüstung auf Personentransport nötig gewesen, und Wettingen ist zwar rollstuhlgängig, jedoch am weitesten entfernt. Für uns war nicht vorstellbar, dass man Robin nur wegen des Rollstuhls als einzigen Schüler aus Untersiggenthal nach Wettingen schicken würde, und somit suchten wir eine Lösung bei uns in Turgi.

Was haben Sie in diesem Prozess gelernt?

Entscheidend sind eine klare Kommunikation und Transparenz zwischen Eltern, Lehrern und Behörden. Wenn alle gemeinsam an einem Strick ziehen, wird es eine gute Sache. Für unsere kleine Gemeinde war die grösste Herausforderung die kurzfristige Finanzierung.

Thomas Fritschy, Bauverwaltung der Gemeinde Turgi:

Sie sind als Bauverwalter auch für die gemeindeeigenen Liegenschaften zuständig. Wie wurden Sie in den Fall einbezogen, und wie sind Sie danach vorgegangen?

Thomas Fritschy: Im Spätsommer 2019 wurde ich von der Schulleitung orientiert, dass im August 2020 ein Schüler aus Untersiggenthal in die Bezirksschule eintreten soll. Ich wusste, dass das Schulhaus nicht rollstuhlgängig ist. Mein erster Gedanke deshalb: Wie gehen wir jetzt vor? Ich habe darum umgehend die Bauberatungsstelle von Procap kontaktiert.

Ich kenne die Fachstelle aus meiner Tätigkeit als Bauverwalter und weiss, dass die Architektinnen und Architekten von Procap sehr gut Bescheid über bauliche Anpassungen für Menschen mit Behinderung wissen.

Wie ist es zum Entscheid gekommen, einen Vertikalplattformlift einzubauen?

Die Architektin von Procap hat uns vor Ort die verschiedenen Varianten von Treppenliften und Vertikalliften erklärt. Mit Treppenliften hatte ich bereits Erfahrung aus meiner vorhergehenden Tätigkeit und wusste, dass diese für Materialtransporte nicht geeignet sind. In der Offertphase mit dem Liftbauer hat sich gezeigt, dass Vertikalplattformlifte viele Vorteile haben und in unserem Fall nur unwesentlich mehr kosten: Sie fahren schneller, jegliche Transporte für Personen und Material sind möglich, und der Personendurchgang auf der Treppe wird nicht eingeschränkt.

Wie war der ganze Ablauf beim Umbau?

Procap hat die Abklärung mit der IV koordiniert, worauf die SVA Aargau Anfang 2020 einen Kostenbeitrag für zwei Treppenlifte gutschreiben konnte. Den nicht budgetierten Mehrpreis konnten wir mittels Gemeinderatsbeschluss ins laufende Budget integrieren.

Wichtig war auch, dass Procap uns einen erfahrenen Architekten für den Umbau empfehlen konnte – wir sind für solche Dinge zu wenig spezialisiert.

Was haben Sie aus diesem Prozess gelernt? Können Sie eine Empfehlung für andere Bauverwalter oder Liegenschaftsverantwortliche abgeben?

Als Liegenschaftsverantwortlicher der Gemeinde sollte man frühzeitig wissen, wo bauliche Massnahmen erforderlich sind. Im Idealfall kennt man den zukünftigen Schüler bereits mehrere Jahre vorher. Der Worst Case hingegen ist, wenn eine Familie kurzfristig zuzieht und ein Kind im Rollstuhl zur Einschulung anmeldet.

Das grösste Problem für mich war die nicht geplante, kurzfristige Finanzierung. Hier sollte der Kanton den Gemeinden mehr Hilfestellung leisten, etwa mit einem Ausgleichsfonds. Dann könnten Gemeinden unkompliziert Geld beziehen und die Rückzahlungen ins zukünftige Budget aufnehmen.

Es ist zudem wichtig, dass bei Neubauten, Umbauprojekten und Gebäudeanalysen dem hindernisfreien Bauen Beachtung geschenkt wird. Hier kann ich den Beizug von Procap als Partner empfehlen, denn mit dieser Hilfe können Situationen richtig analysiert und zweckmässige Umsetzungen konzipiert werden.

Fabian Schwitter, Hausdienst der Gemeinde Turgi:

Wie haben Sie reagiert, als sie hörten, die IV würde zwei Treppenlifte für Robin finanzieren?

Fabian Schwitter: Ich kenne Treppenlifte und bin davon nicht begeistert. Sie fahren langsam und sind nur für sitzende Personen geeignet. Robin hätte zirka drei Minuten gebraucht, um ein Geschoss zu überwinden. Eine zu lange Zeit, um in kurzen Pausen die Schulzimmer zu wechseln. Der Einbau von Vertikalliften war in diesem Fall mein Wunsch, die grossen Treppenaugen waren für diese Lösung prädestiniert.

Wie wurden Sie bei der Evaluation der Vertikalplattformlifte einbezogen?

Ich war bereits an der ersten Sitzung dabei. So konnte ich meine Vorstellungen einbringen.

Wie bewähren sich die Lifte im Schulbetrieb? Was bringt die jetzt bestehende Lösung für Sie als Hauswart?

Die Lifte laufen sehr gut. Robin kann dank der automatischen Türen und einer Steuerung am Rollstuhl die Anlage selbstständig benutzen. Der Vertikallift dient auch unserem Hausdienst. Früher mussten wir zu zweit die Reinigungsmaschine hochtragen. Heute kann eine Person diese transportieren, dadurch wird unsere Arbeit rationeller. Und dasselbe gilt natürlich auch für anderen Warentransport.

Würden Sie heute irgendwas anders wollen?

Nein. Für uns alle ist es die optimale Lösung.



Remo Petri, Leiter Ressort Bauen, Wohnen, Verkehr bei der Behindertenselbsthilfeorganisation Procap

Informationen:

Procap betreibt direkt oder in Zusammenarbeit mit Partnerorganisationen in jedem Kanton eine Bauberatungsstelle.
www.procap.ch

Das Klassenzimmer der Zukunft an der Swissdidac Bern

Die Swissdidac Bern ist der wichtigste Treffpunkt der Bildungsbranche der Schweiz. Sie findet vom 22. bis 24. November 2021 live vor Ort auf dem BERNEXPO-Gelände und neu auch digital statt.



An der Swissdidac Bern werden unter anderem spannende Raumkonzepte fürs Klassenzimmer der Zukunft präsentiert, die beispielsweise die Stadt Luzern kennt.

Bild: Novex AG

Die Swissdidac Bern präsentiert auch 2021 eine attraktive Themenvielfalt. Das Spannungsfeld zwischen analog und digital bildet den roten Faden der Bildungsfachmesse und zieht sich konsequent durch alle Ausstellungsbereiche. Neben den bewährten Bereichen wie MINT, Lehr- und Lernmitteln, Spielen, Multimedia, Gesundheit, Musik und Sport, Robotik, früher Förderung, Schreiben und Gestalten sowie den Raumkonzepten stehen weitere neue Bereiche für Start-ups, Klassenfahrten und Kleinverlage im Fokus. Als Wissens-, Netzwerk- und Dialogplattform sowie als relevanteste Bildungsfachmesse der Schweiz verbindet die Swissdidac Bern die Akteuren und Akteure der Bildungswelt.

Raumkonzepte für Klassenzimmer

An der Swissdidac Bern werden unter anderem spannende Raumkonzepte fürs Klassenzimmer der Zukunft präsentiert, die beispielsweise die Stadt Luzern kennt. Im Sinne einer Bildungs-offensive wird die Stadt Luzern in den kommenden Jahren mehrere Schulhäuser neu bauen, erweitern oder sanieren. So auch das Schulhaus Staffeln, das

letztes Jahr erneuert wurde. Auf der gesamten Fläche bilden drei Gebäude ein Ensemble. Die Primarschule mit ihren 24 Klassenzimmern und Nebenräumen ist in sechs pädagogische Einheiten gegliedert. Eine Einheit besteht jeweils aus vier Klassenzimmern und zwei Gruppenräumen.

Nach einer umfassenden Evaluation hat sich die Stadt entschieden, am Mobiliarstandard von Novex festzuhalten. Die Funktionalität, die Stabilität, die Kombinierbarkeit und nicht zuletzt auch das Produktdesign haben sich im anspruchsvollen Primar- und Sekundarschulalltag bewährt. In allen Klassenzimmern kam im Schulhaus Staffeln ein flexibler Raumteiler konsequent zum Einsatz. Ein weiteres Highlight ist der Schiebetürschrank mit emaillierter und magnetischer Oberfläche. Er bietet nicht nur Stauraummöglichkeit, sondern kann gleichzeitig auch als Whiteboard genutzt werden.

Swissdidac Bern

Interaktive Thementage

Täglich steht an der Swissdidac Bern ein anderes Thema im Fokus:

Montag, 22. November:

«Die Schule von morgen»

Dienstag, 23. November:

«Fern- und Hybridunterricht»

Mittwoch, 24. November:

«Digitalisierung an Schulen»

Tablet-Days

In diesem Jahr finden die beliebten Tablet-Days zum ersten Mal im Rahmen der Swissdidac Bern statt. Erleben Sie während dreier Tage, was mit digitalen Medien im Bildungsbereich alles möglich ist, und profitieren Sie von praxisorientierten Workshops, inspirierenden Referaten und grenzüberschreitender Vernetzung. Weitere Infos und Anmeldung unter www.swissdidac-bern.ch



Das «Internet of Things» hilft beim Energiesparen im Alltag

Die Smart City ist keine Zukunftsmusik, die Technik ist bereit, um dank smarten Geräten und der präzisen Messung von Strom, Gas oder Wasser die Ressourcen zu schonen, den Verkehr zu optimieren oder Gebäude sparsamer zu betreiben.



Lichtschalter, Rollläden, Bodenheizung, Alarmanlage, Türschloss: Das IoT vernetzt traditionell analoge Dinge mit dem Internet und damit also mit dem Nutzer und der Nutzerin.

Bild: pixabay

Ein bisschen bedauerlich ist es ja schon. Bis vor einem Jahr schaute der freundliche Herr alle sechs Monate herein, um im Keller den Wasserzähler abzulesen. Der Ablauf war stets derselbe: «Schon wieder? Ja, gell! Wie die Zeit vergeht.» Man staunte also und lachte, hielt einen Schwatz, tauschte das Neueste aus,

und wäre er nicht immer unter Zeitdruck gewesen, hätte man wohl auch den einen oder anderen Kaffee angeboten.

Dann wurde der Wasserzähler durch ein Funkmodell ersetzt. Mobile Zählerfernauslesung. Nun braucht der freundliche Herr nur mehr in Zählernähe vor-

beizuruhen in seinem Fahrzeug, schon fliegen ihm die Verbrauchsdaten entgegen. Und kurz darauf flattert dann die Rechnung ins Haus. Was der Empfänger als «ein bisschen bedauerlich» empfindet, ist für den Wasserversorger praktisch. Denn es spart Zeit, Arbeitsaufwand und Kosten. Wie oft musste der

freundliche Herr früher zwei-, ja dreimal klingeln, bevor er mich auch tatsächlich zuhause erwischte?

Strom und Heizung sparen

Zähler aus der Ferne auszulesen, ist nur ein kleiner Schritt auf dem Weg zur Smart City, der intelligenten Stadt. In ihr wird, was immer offline war, mit dem Internet verbunden und so Teil von einem gigantischen Netzwerk. Das vereinfacht nicht nur Gewisses immanent (siehe Ablesung Wasserzähler) es hat auch direkten Einfluss auf den Verbrauch. Denn es hat sich gezeigt, dass Endnutzer, die ihren Stromverbrauch per App verfolgen und ihrem Wasserverbrauch in Echtzeit auf den Fersen sind, automatisch sparsamer mit den Ressourcen umgehen. Die Kaffeemaschine, die per Smartphone-App vom Bett aus vorgeheizt wird, damit nach der Dusche eine Minute mehr fürs Schlürfen bleibt, mag den Eindruck einer Spielerei erwecken. Doch wer mag heute auf die Kaffeemaschine verzichten? Die war einst auch Spielerei.

«Internet of Things» lautet das Stichwort oder kurz: IoT. Das IoT vernetzt traditionell analoge Dinge mit dem Internet und damit also mit dem Nutzer und der Nutzerin. Lichtschalter, Rollläden, Bodenheizung, Alarmanlage, Türschloss. Und die Heizung. Gerade sie birgt ein besonders grosses Potenzial, gerade dann, wenn man an den Betrieb öffentlicher Gebäude denkt, Gemeindeverwaltungen, Schulen, Turnhallen. Nicht nur, weil der Abwart am Sonntagabend von zuhause aus die Temperatur rechtzeitig für den Unterrichtsbeginn am Montagmorgen hochregeln kann.

Gratis CO₂-Sensoren für 100 Schulen

Swisscom bietet gemeinsam mit dem Start-up Cleveron 100 Schulen in der Schweiz kostenlose CO₂-Sensoren an. Pro Schule können fünf CO₂-Sensoren bestellt werden. Die Sensoren messen Luftqualität und CO₂, wichtig für die Leistungsfähigkeit der Schülerinnen, Schutz vor Covid und energieeffizientes Lüften. Gleichzeitig ermöglicht Cleveron den Schulen, die Heizung zu optimieren mit ihren intelligenten Thermostaten und so bis zu 30% CO₂ zu sparen. Bestellungen sind unter diesem Link möglich: <https://swisscom.cleveron.ch>

Sondern vor allem, weil sich eine Heizung so effizienter betreiben lässt, weil sich die Raumtemperatur überhaupt per Fernbedienung regeln lässt und weil diese stets auf dem Smartphone, dem Tablet oder dem Computer zugänglich ist.

Sparpotenzial in Zweitwohnungen

Beispiel Ferienwohnung: Mit dem Telebutler etwa lässt sich die Heizung von zuhause aus fernsteuern. Die Telebutler-Anbieterin Cadec AG mit Sitz in Worb stellt Heizkostenersparnisse von bis zu 50 Prozent in Aussicht. Das gilt natürlich entsprechend auch für die CO₂-Emissionen. Bei geschätzten 420 000 Zweitwohnungen in der Schweiz ergäbe sich daraus ein enormes Einsparpotenzial.

Zweitwohnungen stehen nämlich gemäss der Stiftung myclimate, die Klimaprojekte fördert, durchschnittlich während 300 Tagen im Jahr leer. Ausserdem befinden sie sich vorwiegend in Berggebieten mit langen Heizperioden. Bei Abwesenheit regeln die Eigentümer die Raumtemperatur gewöhnlich nur um wenige Grad herab. Gemäss myclimate wären Absenkungen bis zu einer Raumtemperatur von zwölf Grad problemlos möglich. Pro Jahr winken Kosteneinsparungen von 400 Franken.

Einen anderen Ansatz verfolgt der Energy Valve der Hinwiler Firma Belimo. Der Energy Valve ist ein eigentliches Ventil, das bei unveränderter Raumtemperatur den Energieverbrauch mindert. Und weniger Energie bedeutet in der Schweiz noch immer vorwiegend: weniger Heizöl und also weniger CO₂-Ausstoss. Wie aber hilft da ein Ventil? Im Heizsystem eines mehrstöckigen Gebäudes sollte eigentlich ein Regelventil dafür sorgen, dass der Wasserdurchfluss dynamisch geregelt wird. Das wird in der Praxis allerdings selten gemacht. Ganz im Gegenteil: «Der statische hydraulische Abgleich wird immer auf 100 Prozent Volllast ausgelegt; eine Situation, die in der Realität sehr selten auftritt.» Das sagt Rony Riedo, Belimo-Verkaufsleiter in der Schweiz. Jedes Mal, wenn jemand am Temperaturregler eines Radiators dreht, schaltet sich der Energy Valve ein, um den Wasserdurchfluss zu optimieren, was zu einer Energieeinsparung durch eine Steigerung der Effizienz führt.

IoT Climate Award

Hier kommt IoT ins Spiel. Die Ventile der Belimo sind nämlich smart. Ihre Daten fließen in einer Cloud zusammen. Hier zeigt anschliessend etwa ein Monitoring auf, wo die Wärme in einem Gebäude hinfliesst und wo sie allenfalls

verschwendet wird. Dadurch lassen sich wiederum Verbräuche optimieren. Während die meisten Angebote auf dem Markt mit Abonnementsgebühren verknüpft sind, ist diese Dienstleistung bei Belimo kostenlos. «Ausserdem sind Daten», sagt deren Business Development Manager Daniel Senn, «matchentscheidend für eine erfolgreiche Betriebsoptimierung.» Damit hat das Unternehmen den zweiten Platz des von der Swisscom ausgelobten «IoT Climate Award» 2021 errungen.

Ein autonomes Energiemanagement bietet die Cleveron AG im bernischen Stettlen an. Ihre Sensoren messen die Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Luftqualität in allen Räumen und erkennen dabei sogar die An- oder Abwesenheit von Personen. Daraus erstellt das System Modelle und passt die Raumtemperatur den Gewohnheiten der Bewohner an. Wenn Herr Müller also gewöhnlich zwischen 8 und 18 Uhr unterwegs ist, regelt das System die Temperatur herunter und für seine Rückkehr rechtzeitig wieder hoch. Für den einzelnen Tag mag das nicht den grossen Unterschied machen. Aber für einen Monat, den Winter, das ganze Jahr über schon. Und es gibt viele Herren Müller. So kommt es, dass Cleveron mit einem Ersparnispotenzial an CO₂-Emissionen von 30 Prozent kalkuliert. Besonders in Schulen sieht das Start-up grosses Potenzial. Das Ziel ist es, das System bis 2023 in 1000 Schweizer Schulen zu integrieren und so zehn Millionen Tonnen CO₂ einzusparen. Hier kommt wiederum die Messung der Luftqualität zum Tragen, die ja in pandemischen Zeiten nicht belanglos ist. Eine dieser Schulen ist die Kronenwiese in Adliswil (ZH). Im Gebäude mit rund 5700 Quadratmetern Nutzfläche wurden 81 Thermostate und 20 Sensoren von Cleveron installiert.

Innovationspreis an Adliswil (ZH)

Damit wird nun die Temperatur in 33 Räumen separat reguliert. Von Tag 1 an sparte die Schule so 15 Prozent Heizenergie ein. Einbezogene Wetterprognosen und Algorithmen erstellen Modelle, wodurch das System Nutzungsgewohnheiten für jeden einzelnen Raum erstellt. «So werden gezielt nur jene Räume beheizt, die auch Wärme zum jeweiligen Zeitpunkt benötigen», sagt Andreas Kunz, Projektleiter Liegenschaften der Stadt Adliswil. Diese hat dafür übrigens den Innovationspreis 2020 des Schweizerischen Verbands für kommunale Infrastruktur gewonnen.

Ein weiteres Beispiel einer smarten Heizlösung mit zünftig Einsparpotenzial kommt aus dem freiburgischen Givi-

siez. Dort ist die Ecco2 Solutions AG zuhause. Das Unternehmen berechnet den Heizenergiebedarf aufgrund lokaler Wetterprognosen. Stündlich werden diese Wetterdaten per Internet an die Temperaturregler der angehängten Heizsysteme geliefert. Die reagieren entsprechend und senken den Heizenergiebedarf um bis zu 20 Prozent, und das selbst bei älteren Gebäuden. Neben den IoT-Lösungen für den Gebäudebereich schreitet die Entwicklung neuer Anwendungen rasch voran. Um Infrastrukturen smart zu machen und so Ressourcen zu schonen. Ob mit einer effizienteren und also nachhaltigeren Wasser-, Strom- und Wärmeversorgung; mit Tools für einen effizienteren Betrieb von Fahrzeugflotten oder Maschinenparks oder mit Lösungen, um die Stadtentwicklung datenbasiert voranzutreiben.

Lucas Huber

Weitere Informationen:

<https://www.cadec.ch>
<https://www.belimo.com/de>
<https://cleveron.ch>
<https://www.ecco2.ch>

Anzeige

LEISES KRAFTPAKET MIT HOHER REICHWEITE.



APIII
NEXT GEN

AKKU-HECKENSCHNEIDER HLA 135 UND HLA 135 K
MIT LITHIUM-IONEN-AKKU DES AP-SYSTEMS

Auch für Profis sind Hecken und Sträucher eine Herausforderung an Kraft und Reichweite. Gut, wer da auf ein Werkzeug wie den neuen HLA 135 zurückgreifen kann. Der leistungsstärkste Akku-Heckenschneider von STIHL ist für umfangreiche Arbeitseinsätze konzipiert und im Betrieb so leise, dass kein Gehörschutz erforderlich ist. Er überzeugt auch mit einigen Highlights:

- Einfach zu reinigender Luftfilter für optimale Motorkühlung und lange Lebensdauer
- Leichtes Magnesium-Getriebe, innerhalb von 145° schwenkbar
- Geringes Gewicht

EXKLUSIV BEI IHREM FACHHÄNDLER

MEHR AUF **STIHL.CH**



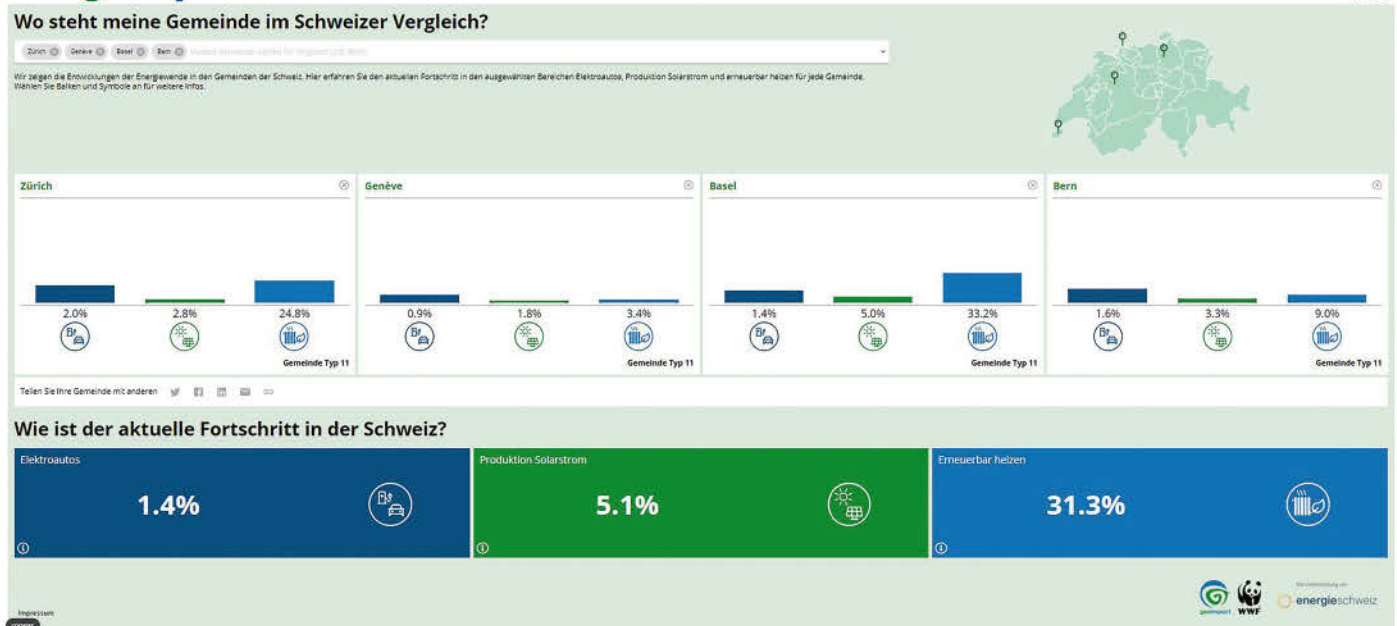
NEU

STIHL

Energiewende: Transparenz dank dem Energiereporter

Der Energiereporter ist ein digitales Werkzeug, das Gemeinden über ihren Beitrag zur Schweizer Energietransformation informiert. Er zeigt konkret, wie wichtig die Digitalisierung im Energiesektor für die Nachhaltigkeit sein kann.

EnergieReporter



Der Energiereporter vergleicht die Energiesystemtransformation. Hier geht es um die Städte Zürich, Genf, Basel und Bern.

Grafik: Energie Schweiz

Die seit April 2021 aufgeschaltete Plattform zeigt ausgewählte Indikatoren mit starkem Energiebezug, die laufend aktualisiert werden. So kann die interessierte Nutzerin oder der interessierte Nutzer den Ausnutzungsgrad von Elektroautos, Solarstrom oder die Installation von Heizungen mit erneuerbarer Energie in der Wohngemeinde im Zeitverlauf beobachten und sogar mit anderen Gemeinden vergleichen. Das regt zu Diskussionen und konkreten Verhaltensänderungen an. Der Energiereporter zeigt somit konkret auf, wie Digitalisierung im Energiesektor einen wichtigen Beitrag zur Nachhaltigkeit leisten kann.

Erfolgsgeschichte Energiereporter

Das erklärte Ziel der digitalen Plattform ist es, mehr Transparenz bei der Entwicklung der Schweizer Energiezukunft zu schaffen und die Bevölkerung zur Transformation des Energiesystems zu sensibilisieren. Mit der neu geschaffenen Informationsgrundlage können so

Handlungsbedarf aufgedeckt und unterstützende Aktionen in den so wichtigen dezentralen Strukturen initiiert werden.

Das Bundesamt für Energie (BFE) beobachtet laufend die aktuellen Entwicklungen im Schweizer Energiesystem, bei der Digitalisierung und der Innovation. Es arbeitet kontinuierlich an digitalen Innovationen und der Verbesserung von Datenverfügbarkeit, um die nachhaltige Energiezukunft der Schweiz zu unterstützen.

Speziell für Städte und Gemeinden

Der Energiereporter ist ausdrücklich für Städte und Gemeinden angedacht, die als kleinste politisch handlungsfähige Einheiten am nächsten bei ihren Bewohnern und Bewohnerinnen sind und so direkt aktiv werden können. Ab sofort werden sie durch den Energiereporter mit den aktuellsten Informationen versorgt, so dass die Transformation des Schweizer Energiesystems auf lokaler Ebene weiter Fahrt aufnehmen kann.

men kann. Die Plattform «Energie Reporter» steht den Schweizer Gemeinden und der interessierten Öffentlichkeit in drei Landessprachen zur Verfügung.



Matthias David Galus
Bundesamt für Energie (BFE)
Leiter Digital Innovation Office

Informationen:

www.energieschweiz.ch/tools/energiereporter
www.energiereporter.energyapps.ch

Geothermie: Davos nutzt die Wärme aus dem Grundwasser

Gemeinden spielen bei der Energiewende eine wichtige Rolle. Gerade bei der Wärmeerzeugung können sie mit dem Bau von Wärmenetzen, oder dem Anschluss an solche Verbünde eine Vorbildfunktion einnehmen.



Die Bündner Gemeinde mit rund 12 600 Einwohnern und Einwohnerinnen setzt mit ihrer energiepolitischen Strategie auf eine verstärkte Förderung und Nutzung von einheimischen erneuerbaren Energien sowie auf eine kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz.

Bild: Andrea Badrutt

Mit dem Bau von thermischen Netzen schaffen Gemeinden eine wichtige Infrastruktur. Gemäss dem «Weissbuch Fernwärme» des Verbands Fernwärme Schweiz (VFS) wäre es möglich, bis 2050 rund 38 Prozent des Wärmebedarfs über thermische Netze abzudecken. Heute beliefern die fast 1000 thermischen Netze der Schweiz, gemäss dem Faktenblatt von EnergieSchweiz, 6 bis 8 Prozent des Bedarfs mit Wärme.

Ein interessantes Beispiel bietet Davos. Die Bündner Gemeinde mit rund 12 600 Einwohnern und Einwohnerinnen setzt mit ihrer energiepolitischen Strategie auf eine verstärkte Förderung und Nutzung von einheimischen erneuerbaren Energien sowie auf eine kontinuierliche Erhöhung der Energieeffizienz. Im Interview berichtet Simi Valär, Landrat und Depar-

tementsvorsteher Hochbauamt, Energie und Umweltschutz, von den Erfahrungen der Gemeinde, welche die Möglichkeit einer geothermischen Nutzung (siehe Kasten) sorgfältig untersuchen liess.

Herr Valär, das Modell «Geothermie» in Davos ist im Bereich der Wärmeerzeugung ein Pilotprojekt. Im Vorfeld wurden über zehn Jahre lang Untersuchungen und Bohrungen durchgeführt. Was bedeutete dies für die Gemeinde?

Simi Valär: Für die Gemeinde stellte das Projekt sowohl organisatorisch als auch finanziell eine grosse Herausforderung dar. Organisatorisch gesehen war die Gemeinde in der angenehmen Lage, über eine Fachstelle Umwelt zu verfügen, welchenicht nur das Projekt über

die gesamte Dauer organisatorisch geleitet und koordiniert, sondern auch für das zuständige Departement und die Exekutive die notwendigen Beschlüsse vorbereitet hat. Die Investitionen und Abklärungen – insbesondere im Zusammenhang mit der Nutzung des Fels- oder Kluftaquifers (mitteltiefe Geothermie) – waren sehr aufwendig und auch kostspielig. Die Gemeinde war hier auf eine fachliche und finanzielle Unterstützung durch den Bund und den Kanton angewiesen.

Welche Herausforderungen stellten sich weiter?

Valär: Auch bei der Nutzung der Geothermie muss die Nachhaltigkeit berücksichtigt werden. Grundsätzlich kann nicht mehr Wärme oder Wasser entnommen

werden, als nachfließt. Dies erfordert eine möglichst gute Bilanzierung sowie ein Monitoring. Um Nutzungskonflikte zu vermeiden, müssen bestehende Anlagen geschützt werden. Dies gilt insbesondere dort, wo bereits viele Erdwärmesonden existieren, oder im Abstrombereich von Grundwasserrückgaben.

Projekte mit einer langen Laufzeit wachsen über eine politische Amtszeit hinaus. Wie treibt Davos das Geothermieprojekt voran?

Valär: Klimaschutz und Klimaanpassung werden auch in Davos – unabhän-

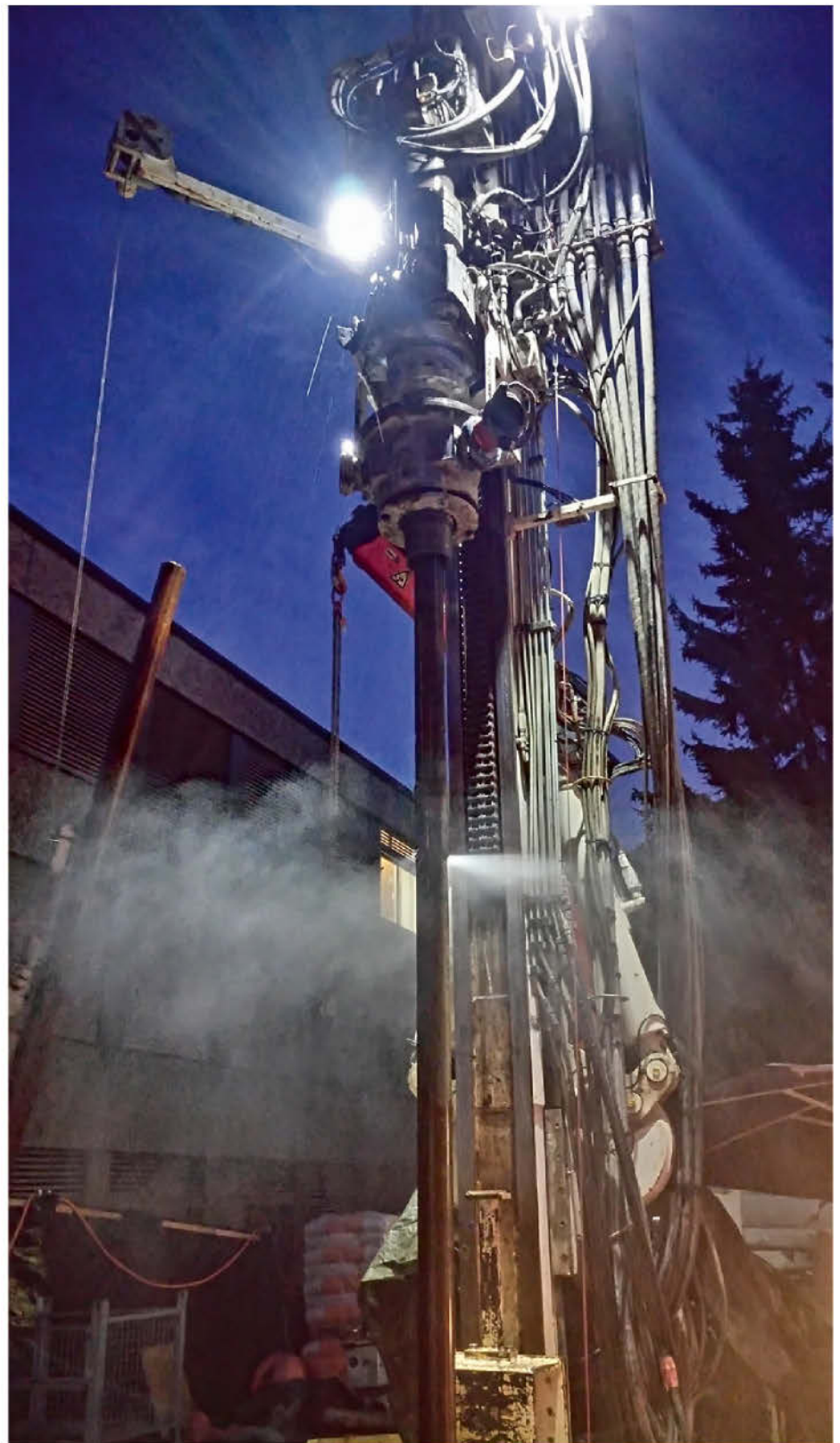
gig von der politischen Amtszeit – eine Herausforderung bleiben. Die Gemeinde hat in Zusammenhang mit der Nutzung der Geothermie verschiedene Grundlagen erarbeitet, die heute und auch den zukünftigen Amtsträgern zur Verfügung stehen. Mit der Überarbei-

tung des Grundwassersmodells und dem daraus abgeleiteten Nutzungskonzept für die untiefe und mitteltiefe Geothermie sowie mit einer im letzten Jahr erstellten thermischen Modellierung hat die Gemeinde das Projekt weiter vorangetrieben und fortschrittliche Pla-

Fördergelder für Wärmeverbünde

Die Energiedienstleisterin EWD Elektrizitätswerk Davos AG (EWD AG) realisiert in Davos den dritten Wärmeverbund, der demnächst in Betrieb geht und mit Grundwasser betrieben wird. Bereits 2016 wurde ein erster Wärmeverbund realisiert, der Wärmeverbund Arkaden. Im Herbst 2020 kam dann eine Erweiterung dazu. Bei diesem Wärmenetz wird arthesisch gespanntes Grundwasser aus 450 Metern Tiefe genutzt.

Das Grundwasser wird mit einer Temperatur von ungefähr neun bis zehn Grad Celsius gefasst, wobei die konzessionierte Entnahmemenge bei 1400 Litern pro Minute liegt. Die Wärmeübertragung geschieht in der 50 Meter entfernten, bereits bestehenden, aber umgebauten Heizzentrale eines Oberstufenschulhauses. Mittels Wärmepumpen wird der Kreislauf auf eine nutzbare Temperatur gebracht. Der Leistungsentzug aus dem Grundwasser beträgt dabei etwa 550 Kilowatt. Die angeschlossenen Wärmekundinnen und -kunden, unter anderem auch Gemeindebauten (Schulen), werden mittels eines warmen Nahwärmenetzes bedient. Die EWD AG baut, finanziert und betreibt die oben genannten Wärmeverbünde. Um den Wärmekundinnen und -kunden, wettbewerbsfähige Preise gegenüber fossilen Energieträgern anbieten zu können, wurde das Programm «Wärmeverbünde» der Stiftung Klimaschutz und CO₂-Kompensation KliK beigezogen, die Projekte mit erneuerbarer Energie wie dieses mit Förderbeiträgen unterstützt. Pro anrechenbare, eingesparte Tonne CO₂ gibt es nämlich 100 Franken Fördergelder.



Die EWD Elektrizitätswerk Davos AG realisiert Wärmeverbünde. Im Bild ein Blick auf die Grundwasserbohrung.
Bild: EWD AG



ELTERNBRIEFE: WIRKUNGSVOLLER BEITRAG ZUR FAMILIENPOLITIK

Über 1300 Gemeinden schenken die Elternbriefe den Eltern bei der Geburt des ersten Kindes. Mit Informationen zur Entwicklung und praxisorientierten Tipps stärken sie die Elternkompetenz, von Geburt bis Schulanfang.

FÜR EINE
UNVERBINDLICHE
OFFERTE:
elternbriefe@projuventute.ch



PROJUVENTUTE.CH



nungsgrundlagen für die Zukunft geschaffen.

Was würden Sie anderen Gemeinden raten?

Valär: Die geologische Situation ist nicht überall gleich. Nicht jede Gemeinde hat einen geothermisch nutzbaren Fels- beziehungsweise Kluftaquifer im Untergrund. Aber für diejenigen Gemeinden, die ihr Wärmenutzungspotenzial dort vermuten und dies abklären möchten, haben wir im Auftrag des Bundesamtes für Energie (BFE) unsere Erkenntnisse in einer Fallstudie zum Geothermieprojekt Davos zusammengestellt. Darin sind alle angewandten Methoden zur Erkundung, Erschliessung und Nutzung des Kluftaquifers aufgeführt und bewertet.

Davos baut Wärmeverbünde nicht selber, das macht die EWD Elektrizitätswerk Davos AG (EWD AG), die schweizweit tätig ist. Die Gemeinde ist jedoch mit Gemeindebauten an deren Wärmeverbünde angeschlossen. Was für Erfahrungen haben Sie mit dem Anschluss an Wärmenetze gemacht?

Valär: Die Erfahrungen sind sehr positiv. Wärmenetze aufgebaut aus Grundwasserwärmenutzung liefern saubere und erneuerbare Energie. Die Zusammenarbeit mit der EWD AG als Wärmelieferant funktioniert bestens. Weil die

Anschaffungskosten für Heizungsanlagen mit Grundwasser oder Erdwärme relativ hoch sein können, bietet das Energiecontracting hier eine gute Alternative, insbesondere auch für private Haushalte. Die Liquidität kann geschont werden, und Wartungskosten werden vom Wärmelieferanten übernommen. Eine lange Lebensdauer der Heizungsanlage und ein störungsfreier Betrieb können so gesichert werden.

Susanne Rutz, Projektleiterin Energie und Klima, Pusch, und Olivia Guler, Leiterin Kommunikation, Stiftung KliK

Informationen:

*Quelle: Studie Weissbuch «Fernwärme Schweiz VFS Strategie», erwähnt in «energieplus – Magazin des Bundes für Energie BFE»

**Quelle: Faktenblatt Thermische Netze, EnergieSchweiz, 2021, S. 5, Schlussbericht, Fallstudie Geothermieprojekt Davos:

<https://www.aramis.admin.ch/Texte/?ProjectID=44202>

www.waermeverbuende.klik.ch/kontakt
www.pusch.ch/fuer-gemeinden/energie-und-klima

Davos will klimaneutral werden

Davos will bis ins Jahr 2030 der erste klimaneutrale Ferienort der Schweiz werden. Die Tourismusorganisationen und die Gemeinde spannen dafür mit der Stiftung myclimate zusammen. Mit dem Projekt «Davos Klima 2030» und der Schaffung des «myclimate Klimafonds Davos» will Davos einen grossen Schritt in Richtung eines nachhaltigen Tourismus machen. Auf Initiative der Destinationsorganisation beteiligen sich Unternehmen aus dem Tourismus, Veranstalter wie das World Economic Forum oder der Hockeyclub Davos sowie das Gewerbe am Projekt.

Finanziert werden soll es von den touristischen und gewerblichen Anbietern sowie ihren Gästen, Kundinnen und Kunden mit freiwilligen Beiträgen. 50 Prozent der Mittel würden in Klimaschutzprojekte in Graubünden, der Schweiz und weltweit investiert. 35 Prozent sollen in Massnahmen gehen, mit denen die teilnehmenden Unternehmen ihre Betriebe nachhaltiger machen, und 15 Prozent fliessen in den «myclimate Klimafonds Davos». Der Fonds soll Projekte vor Ort finanzieren, die CO₂-Emissionen reduzieren. *sda*



alkè
ELECTRIC VEHICLES

Jetzt Probe fahren!

WIR LIEFERN LÖSUNGEN

 KG NUTZLAST bis 1630 KG	 LITHIUM POWERED	 REICHWEITE BIS 200 KM (nach WLTP)	 ANHÄNGELAST BIS 2000 KG
 KABINE MIT 2/4 SITZEN	 MAXIMALE LEISTUNG 14 KW	 ZAHLREICHE AUSSTATTUNGEN AB WERK	 ROBUSTE BAUWEISE

AD. BACHMANN AG

Alkè Generalvertretung | Wilerstrasse 16 | 9554 Tägerschen TG
 Telefon 071 918 80 20 | www.adbachmannag.ch

LÄNGER DAHEIM WOHNEN. DANK BEZUGSPFLEGE DER PRIVATEN SPITEX.
 Gleiche Person, gleiche Zeit, gleicher Ort – das einzigartige Pflege- und Betreuungskonzept.

Die ASPS vertritt 282 Organisationen mit über 13 000 Mitarbeitenden. Der Marktanteil in der Pflege beträgt je nach Region 10 bis 45 %. Private Spitex-Organisationen leisten einen wichtigen Beitrag für die Versorgungssicherheit. Sie sind systemrelevant.

Gratisnummer 0800 500 500, www.spitexprivée.swiss

ASPS
SPITEXPRIVÉE.SWISS

Winterthur sucht Kontakt zu Hausbesitzern mit Ölheizung

Seit fünf Jahren beraten Stadt und Stadtwerk Winterthur Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer mit einer fossilen Heizung beim Heizungsersatz. Die meisten der Ratsuchenden verzichten danach auf eine Ölfeuerung.



Die Holzschneitzel-Heizzentrale des Quartierwärmeverbands Sennhof.

Bild: Naef + Partner

Heinz Wiher, Stadt Winterthur, und Stefan Brägger, Stadtwerk Winterthur, erklären im Interview die Methode und weshalb sie anderen Gemeinden empfehlen, ein solches Programm ebenfalls einzuführen.

Sie nutzen die Daten der Feuerungskontrolleure gezielt, um Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer beim Umstieg auf erneuerbare Heizsysteme zu beraten. Wie ist das Programm entstanden?

Heinz Wiher: Die Stadt Winterthur hat eine Pionierrolle in der Heizungsersatzberatung. Die in Winterthur kostenlose Impulsberatung zielte zu Beginn auf den Ersatz der Ölheizung, um den Anteil fossiler Energie zur Beheizung von Gebäuden zu reduzieren. Per 2020 hat

Energie Schweiz das nationale Programm «Erneuerbar heizen» ins Leben gerufen, das auch von den Erfahrungen der Stadt Winterthur profitiert.

Stefan Brägger: Weil «Erneuerbar heizen» auch Gas- und Elektroheizungen umfasst, erweiterten wir unsere eigene Beratung. Die Daten für Gas- und Elektroheizungen sind bei Stadtwerk Winterthur vorhanden und liegen in unserer Verantwortung. Mit diesem Vorgehen war die Gewährung des Datenschutzes ohne weitere Regelungen möglich.

Was waren die Überlegungen?

Wiher: Die Planung, Bewilligung und Realisierung einer Heizung, die auf erneuerbaren Energieträgern basiert, braucht mehr Vorlaufzeit als ein Eins-zu-eins-Ersatz der bestehenden Hei-

zung. Man muss sich zuerst einen Überblick verschaffen: Welche Vorschriften gelten? Sind Erdsonden erlaubt? Ist ein Wärmenetz geplant? Welche Lösung passt zu meinem Haus? Was kostet mich die Heizung, und kann ich Fördergelder beziehen?

Um die Energie- und Klimaziele der Stadt Winterthur zu erreichen, ist ein rascher Wechsel auf Heizsysteme mit erneuerbaren Energieträgern notwendig. Die Impulsberatung ist ein sehr effizientes Mittel, um diesen Prozess zu beschleunigen.

Wie erfolgreich ist das fünfjährige Programm, und was sind Ihre Erkenntnisse?

Brägger: Durch das direkte Anschreiben der relevantesten Zielgruppen für



Stefan Brägger leitet die Energieberatung bei Stadtwerk Winterthur.

Bild: Jolanda Flubacher Derungs



Der Heiligbergstollen versorgt das Gebiet Sulzer Stadtmitte mit Abwärme von der KVA.

Bild: Stefan Kubli



Heinz Wiher leitet die Abteilung Energie und Technik im Departement Bau der Stadt Winterthur.

Bild: zvg

den Heizungsersatz ist diese Vorgehensweise sehr effizient und zielgerichtet. Gut informierte Hauseigentümer bereiten sich auf den möglichen Heizungsersatz vor und warten nicht, bis die alte Heizung aussteigt. Das bewirkt den vermehrten Einsatz von nichtfossilen Heizsystemen. Die Erfolgskontrolle der Beratungsdienstleistung zeigt, dass nach der Beratung nur noch jede fünfte Ölfeuerung wieder durch ein identisches System ersetzt wurde – eine Erfolgsgeschichte. Wir gehen davon aus, dass die aktive Bewerbung des Themas einen Schub für die ganze Branche bewirkt. Die Meldungen aus der Heizungsbranche über volle Auftragsbücher bestätigen dies.

Wiher: Aufgrund der klimapolitischen Herausforderungen und der gesetzlichen Anpassungen dazu wird das Thema Heizungsersatz weiter an Relevanz gewinnen. Zur Erreichung der zeitlich sehr ehrgeizigen Klimaziele der Stadt leisten die Beratungsaktivitäten beim Heizungsersatz einen relevanten Beitrag.

Das Programm

Das Programm «Erneuerbar heizen» bietet unter anderem mit der Impulsberatung ein einmaliges Angebot, das Hausbesitzerinnen und -besitzer von Einfamilienhäusern bis hin zu grösseren Mehrfamilienhäusern beim Umstieg auf Heizungen mit erneuerbarer Energie unterstützt.

Wie gehen Sie dabei konkret vor?

Wiher: Die Energiefachstelle schreibt Besitzerinnen und Besitzer von Ölheizungen (älter als zehn Jahre) an und bietet eine kostenlose Heizungsersatzberatung an. Im Durchschnitt melden sich danach 21 Prozent bei uns. Beim Besuch vor Ort wird den Kundinnen und Kunden ein umfassender Überblick zu Themen wie technischen und regulatorischen Optionen für den Heizungsersatz, zu finanziellen Aspekten und zum Bewilligungsverfahren vermittelt. Die Kundschaft erhält die ausgefüllte Checkliste der Impulsberatung mit allen besprochenen Themen, und wir bieten falls gewünscht, auch Unterstützung bei der Vergabe des Auftrages.

Brägger: Stadtwerk Winterthur macht dasselbe ergänzend bei Besitzerinnen und Besitzern von älteren Gas- und Elektroheizungen. Wir informieren sie über das Programm «Erneuerbar heizen» und die kantonalen Förderungen. Über die Website des Programms finden sie dann die Impulsberaterinnen und Impulsberater. Im Bereich der Gasheizungen ist die Nachfrage nach Impulsberatungen «Erneuerbar heizen» hoch.

Wie reagieren die Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer auf das Angebot?

Wiher: Die überwiegende Mehrheit der Reaktionen der Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer ist sehr positiv. Durch das Gespräch vor Ort wird ein Vertrauensverhältnis geschaffen. Die Energiefachstelle ist eine kompetente Dienstleisterin, die neutral beraten kann, weil sie

weder Energie noch Heizsysteme verkaufen will. Die Produkte von «Erneuerbar heizen» werden erfolgreich eingesetzt und unterstützen den schlanken Beratungsprozess.

Was empfehlen Sie anderen Gemeinden, die ein ähnliches Programm planen?

Wiher: Es ist ein sehr effizientes Mittel, um einen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele zu leisten. Die Gemeinde ist eine neutrale Beraterin, sie kennt die regulatorischen Vorschriften sowie den Aus- und Rückbauplan der Wärme- und Gasnetze. Sie schafft auch Arbeitsplätze beim lokalen Gewerbe. Ich empfehle allen Gemeinden, sofort mitzumachen. Denn: Die Gemeinde weiss dank der Feuerungskontrolle, wo die alten Öl- und Gasheizungen sind. Diese Zielgruppe kann so gezielt angeschrieben werden.

Brägger: Das sehe ich gleich, der Aufbau eines Programms sollte zeitnah beginnen und beworben werden. Jede eins zu eins ersetzte fossile Heizung ist ein klimapolitischer Verlust von 15 bis 20 Jahren.

Stefan Glantschnig,
CR Kommunikation, im Auftrag des
Programms «Erneuerbar heizen»

Mehr Informationen:
erneuerbarheizen.ch/impulsberatung

Bellach heizt mit Schnitzeln aus dem eigenen Wald

Vom Feuerwehrmagazin bis zum Kindergarten: Die Gemeinde Bellach heizt ihre eigenen Gebäude nicht mehr mit fossiler Energie, sondern mit Holzwärme. Die neue Heizzentrale ersetzt fünf Ölkessel.



Die neue Heizzentrale der Gemeinde Bellach.

zvg

Inmitten des Kantons Solothurn, zwischen der Aare und den grossen Wäldern, liegt die Gemeinde Bellach mit ihren 5200 Einwohnern und Einwohnerinnen. Bellach wollte einen Schritt in eine nachhaltige Zukunft machen und sich von den Ölheizungen verabschieden. Ein Teil der Lösung sollte dabei der 161 Hektar grosse Wald sein, der im Besitz der Bürgergemeinde ist.

Die Ausgangslage

Bis September 2021 war Bellach noch im Besitz von fünf grossen Ölkesseln, die mehrere Bauten in der Gemeinde beheizt haben. Da die Ölheizungen er-

setzt werden mussten und bei einigen Bauten energetische Sanierungen praktisch unmöglich waren, entschied sich die Gemeinde, den nächsten Schritt zu gehen und sich von den fossilen Heizungen zu trennen.

Die Lösung lag zum Greifen nah

Eine CO₂-neutrale Heizlösung sollte her, und da die Bürgergemeinde eine grosse Fläche Wald besitzt, setzte man auf eine Lösung, die es erlaubt, diesen Umstand in das Projekt zu integrieren: Eine Heizzentrale mit Hackschnitzeln. Jedes Jahr erntet die Bürgergemeinde knapp tausend Kubikmeter Hackschnitzel aus ih-

rem eigenen Wald. So viel würde die Heizzentrale brauchen, um den Bedarf von knapp 700 Megawatt Wärme zu decken.

Der Einsatz von Holz für die Erzeugung von Raum- und Prozesswärme stieg von 1990 bis 2019 um 62 Prozent an. Betrachtet man den gesamten schweizerischen Wärmebedarf, macht Holzenergie jedoch nur etwa 12 Prozent aus. Mit den aktuell verfügbaren und nachwachsenden Ressourcen wäre jedoch ein Anteil von über 20 Prozent möglich. Denn im Schweizer Wald wachsen jährlich rund zehn Millionen Kubikmeter Holz – ein grosser Teil davon bleibt un-

genutzt. Vom Überangebot an Holz wird nur gut die Hälfte als Energieholz eingesetzt. Diese Heizlösung ist somit auch ein grosser Beitrag zu einer klimaneutralen Schweiz, da beim Verbrennen von Holz nicht mehr CO₂ freigesetzt wird, als wenn es ungenutzt liegen bleibt.

Eine oberirdische Heizzentrale musste her

Aufgrund der hohen Kosten stellte sich die zunächst geplante unterirdische Heizzentrale beim Schulhaus als nicht umsetzbar heraus. Neue Lösungen wurden gesucht, und man entschied sich, eine oberirdische Zentrale aus vier Betoncontainern an einem zentralen Standort in der Gemeinde zu bauen. Damit sie sich optisch gut integriert, wurde sie mit feingliedrigen Holzlaten verschalt. Eine kreative Umsetzung ermöglichte es, nebst den beiden Heizkesseln drei Wärmespeicher mit je 4000 Litern Wasser sowie ein Holz-

schnitzelsilo zu installieren. Eine Erfolg versprechende Lösung, die auch noch eine Augenweide ist.

Mit einer 400 Meter langen Rohrleitung können nun das Schulhaus mit dem zugehörigen Pavillon, der Kindergarten, die katholische Kirche, die Aufbahnhungshalle, das Feuerwehrmagazin und das Gemeindehaus inklusive der Poststelle mit erneuerbarer Raumwärme versorgt werden. Um einen effizienten Betrieb zu ermöglichen und sich dem saisonal stark schwankenden Raumwärmebedarf anzupassen, werden je nach Bedarf die Heizaggregate und die Speicher zu- oder abgeschaltet.

Eine Win-Win-Situation für Gemeinde und Klima

Sowohl der Gemeindepräsident Fritz Lehmann als auch der Präsident der Bürgergemeinde Bellach, Beat Heiniger, sind über das gemeinsame Projekt sehr erfreut: Eine ökologische 330-Kilowatt-Holzheizung ersetze gleich fünf Ölkessel, wodurch jährlich fast 61 000 Liter Heizöl weniger verbrannt würden und die lokale Energieressource Holz genutzt werden könne. Dies bedeute auch 100 Tonnen weniger CO₂-Ausstoss pro Jahr. Das sei ein Meilenstein für die Gemeinde.

Langfristige Wärmelieferverträge zwischen der Einwohner- und der Bürgergemeinde garantieren, dass für die Bürgergemeinde als Betreiberin der Anlage eine hohe Investitionssicherheit gewährleistet ist.

Informationen:

www.ezs.ch/opti-town
www.klimapraemie.ch

*Rahel Roth und Lisa Mathys
Energie Zukunft Schweiz AG*



Fritz Lehmann, Gemeindepresident von Bellach.

Bild: zvg



Beat Heiniger, Präsident der Bürgergemeinde Bellach.

Bild: zvg

Die Förderprogramme «Klimaprämie» und «Opti-Town»

Bei der Umsetzung dieses Projekts war das Förderprogramm «Klimaprämie» für Holzheizungen sehr willkommen. Der finanzielle Beitrag unterstützt den Ersatz einer fossilen Gas- oder Ölheizung durch eine erneuerbare Heizung. Vor allem bei grösseren Anlagen ist das Förderprogramm sinnvoll, da es oft deutlich attraktiver ist als die Förderung durch die Kantone. Der Beitrag errechnet sich durch den jährlichen Energieverbrauch der Heizung, was einmalig 18 Rappen je kWh beziehungsweise 1.80 Franken je eingesparten Liter Heizöl entspricht. Es ist dabei unerheblich, ob es sich bei Holzheizungen um Pellets, Hackschnittel oder Stückholz handelt. Auch Wärmepumpen werden mit der «Klimaprämie» gefördert.

Falls eine Gemeinde zusätzlich auch die Stromeffizienz öffentlicher Gebäude und Anlagen erhöhen möchte, empfiehlt sich das Förderprogramm «Opti-Town», das es Gemeinden ermöglicht, weitere Förderbeiträge zu beantragen – sei es für den Ersatz oder die Optimierung von Lüftungsanlagen, Kälteanlagen, Druckluftanlagen, Trockenläufer- oder Nassläuferpumpen oder auch für die Sanierung von Innenbeleuchtungen.

Bauen und Wohnen nach dem Sonnenstand ausrichten

Am umweltfreundlichsten ist es, keine Heizung zu haben. Das finden Sascha Schär und Regula Trachsel. Deshalb haben sie nach diesem Ansatz vor sieben Jahren ein Haus gebaut, in dem sie seither leben und arbeiten.



Fünfeckig und aus Holz, Beton und Stampflehm gebaut: das heizungsfreie Wohn- und Bürohaus in Zweisimmen (BE).

Bild: Lukas Kistler

Heute sind Häuser standardmässig mit einer Zentralheizung ausgestattet – unbeheizte Räume empfinden die Bewohnerinnen und Bewohner in der Regel als nicht zumutbar. Mit warmem Wasser betriebene Zentralheizungen wurden indes erst zu Beginn des letzten Jahrhunderts, nach dem 1. Weltkrieg, bei Wohnhäusern eingebaut. Noch im Mittelalter wärmte man sich an offenen Kaminen; ab dem späten Mittelalter gab es hierzulande Kachelöfen in höfischen und gehobenen städtischen Haushalten. Ab dem 16. Jahrhundert stellten dann auch weniger gut betuchte Haushalte in der Nordost- und der Zentralschweiz von der Kamin- auf die Ofen-

heizung um. Vom Küchenherd aus wurde die Stubenbank aus Sand- oder Speckstein erwärmt. Gusseiserne Zimmeröfen, mit denen man auch andere Wohnräume als Küche und Stube beheizen konnte, fanden schliesslich ab dem 18. Jahrhundert Verbreitung.

Verzicht auf die Heizung

Und nun kommt ein junges Paar daher und verzichtet ganz und gar auf eine über Jahrhunderte entwickelte technische Innovation, zumal in einer Region, die nicht gerade für milde Temperaturen bekannt ist. Sascha Schär empfängt den Besucher an einem Vormittag Mitte August vor seinem Wohn- und Büroge-

bäude in Zweisimmen im Berner Oberland. Roh anmutende Holzplatten verkleiden das fünfgeschossige Gebäude, das auf einem fünfeckigen Grundriss steht. Die Form fällt unter etlichen bloss zweigeschossigen Gewerbebauten auf, die grosse Flächen einnehmen.

Der Architekt Sascha Schär und seine Lebenspartnerin, die Bauingenieurin Regula Trachsel, haben den Holzbau gemeinsam entworfen und aus diesem Anlass ihre beiden Firmen gegründet. Sie bewohnen die Maisonette-Wohnung im vierten und fünften Geschoss, im zweiten und dritten führen sie ihre Büros, und im Parterre ist ein Coworking Space eingerichtet.

Ob sie denn häufig frieren oder schwitzen würden, will der Besucher wissen. Die Frage muss Sascha Schär schon oft gehört haben, aber er erklärt geduldig und engagiert, wie es funktioniert, dass ihr Gebäude sommers wie winters angenehm temperiert ist, auch auf dieser Höhe, auch in diesem Klima. Zum einen, so Schär, hätten sie ihr Haus auf den Sonnenstand ausgerichtet und die Fenster entsprechend in den Fassaden platziert. Zum anderen verliessen sie sich auf die thermischen Eigenschaften von Beton, Fichtenholz und Stampflehm. «Wir bauen mit der Sonne», bringt er es auf den Punkt.

Fünfeckiger Grundriss: mehr Sonnenenergie aufs Haus

An der Südfassade fallen die grossen Fenster auf, die zwar genügend Licht hereinlassen, aber nicht viel Wärme, da im August die Sonne an diesem Vormittag hoch steht. Beim Gespräch in seinem Büro hat Schär das Fenster an der schattigen Nordfassade geöffnet, so dass fri-



Pro Geschoss gibt es bloss einen Raum: So muss die Wärme nicht verteilt werden.

Bild: Lukas Kistler

Energiestadt Zweisimmen

Im Juni 2018 hat Zweisimmen das Label «Energiestadt» verliehen bekommen. Voraussetzung dafür war das Energieleitbild der Gemeinde, das in sechs Handlungsfeldern beschreibt, wo Handlungsbedarf besteht. Sie hat sich darin konkrete Ziele gesetzt: So will die Gemeinde bis 2025 kein kommunales Gebäude mehr fossil beheizen und ebenfalls bis 2025 sechs Quadratmeter Nutzfläche pro Einwohnerin und Einwohner für die Erzeugung von Solarstrom und Solarwärme bauen. Toni-Beat Romang, seit letztem Jahr Bauverwalter von Zweisimmen, erwähnt zwei Projekte, mit denen die Gemeinde den Ausstoss von Treibhausgasen verringert hat: 2019 hat sie das Gebäude der Gemeindeverwaltung energetisch saniert und ein Jahr vorher auf dem Dach der neuen Simmental Arena, die als Feuerwehrmagazin und Halle für Märkte und Veranstaltungen dient, eine Photovoltaikanlage erstellt. Diese deckt nicht nur den Strombedarf der Halle selbst, sondern teilweise auch denjenigen der angrenzenden Schule. Seit 2016 verfügt Zweisimmen über einen Energiefonds, mit dem sie den Bau von Anlagen für erneuerbare Energien bei Gebäuden fördert. Jährlich stehen dafür 30 000 Franken zur Verfügung.

sche und kühle Luft in den Raum kommt. «Den Grundriss hatten wir anfangs vier-eckig geplant, später haben wir die Ostfassade dann etwas gegen Süden abgewinkelt, damit sie im Winter noch etwas Sonne aufnehmen kann – so entstand der fünfeckige Grundriss», sagt Schär. Entsprechend gibt es an der Ostfassade ein grosses Fenster, während es an der Nord-, der Nordost- und der Westfassade kleinere oder gar keine Fenster gibt.

Das Gebäude nimmt allein durch seine Position im Talboden sowie die Platzierung und Grösse der Fenster im Winter viel Sonne auf, während es im Sommer trotz den grossen Fenstern in der Südfassade wenig Energie absorbiert: «Die Sonne geht im Sommer hoch übers Dach und sinkt dann im Westen, im Winter aber steht die Sonne tiefer und bringt durch die Fenster der Südfassade viel Wärme ins Haus», erklärt Schär. Immerhin sechs Sonnenstunden bekommt Zweisimmen winters ab – die Berge östlich und westlich davon werfen mit ihren Höhen von 2000 bis 2500 Metern über Meer nicht viel Schatten.

Klotzen statt kleckern:

Masse speichert die Sonnenenergie

Neben der Ausrichtung des Gebäudes gibt es einen zweiten, nicht minder wichtigen Faktor, damit das Haus ohne Heizung auskommt: Die Auswahl der Materialien und deren Masse. Die Sonnenwärme dringt bis zu zehn (Beton, Stampflehm) beziehungsweise vier Zentimeter Tiefe (Fichtenholz) ein. Die tragende Struktur ist aus Fichtenholz konstruiert: Auf den Holzträgern der dreissig Zentimeter dicken Aussenwände und den Deckenbalken ruhen die vorfabrizierten Deckenplatten aus Beton, auf denen eine Korksicht und insgesamt vierzig Tonnen Stampflehm aufgetragen sind. Schär lenkt den Blick des Besuchers auf die dicht gestaffelten Balken an der Decke: «So bringen wir mehr Masse in die Räume, und die Sonne erwärmt nicht bloss wenige Balken, sondern eine ganze Reihe davon.»

Die Balkenlage sieht also nicht nur gut aus, sondern hat auch eine thermische Funktion: Wäre die Balkendecke verkleidet, könnte das Holz die Sonnenwärme nicht aufnehmen und über Nacht wieder abgeben. Letzteres gehört zum Kalkül: Wird die Raumluft kühler als die Materialien, geben diese die gespeicherte Wärme wieder ab – etwa an Tagen, an denen die Sonne nicht scheint, oder eben in der Nacht.

«Im Winter haben wir von Mitte Dezember bis Ende Januar das schlechteste Wetter im Jahr, aber auch dann gibt es oft drei bis vier Sonnentage hintereinander. Diese reichen, um unser Haus wieder aufzuwärmen», sagt Schär. Über Nacht verliert das Gebäude im Schnitt bloss 0,5 Grad Celsius, so dass Schär und Trachsel auch Phasen von schlechtem Wetter gut überbrücken können, zumal diese Phasen nicht lange dauern: «Mehr als drei Tage schlechtes Wetter hintereinander gibt es hier meist nicht.»

Vorbild Simmentaler Bauernhäuser

Schär und Trachsel konnten in den letzten Jahren einige Wohnhäuser planen, die keine herkömmliche Zentralheizung, sondern bloss einen Ofen haben, der sowohl zum Kochen als auch zum Heizen taugt. Als Vorbild dienten alte Simmentaler Bauernhäuser, wo der Stubenofen von der Küche aus eingefeuert wird. Historische Anleihen machen Schär und Trachsel auch bei ihrem jüngsten Projekt, einem bestehenden Bau im Berner Oberland. Sie bauen einen Hypokaust ein, eine Warmluftheizung, wie sie die Römer einst eingeführt hatten und hierzulande vor allem in städtischen Gebieten vom 1. bis 4. Jahrhundert n. Chr. verbreitet war. In diesem Bauernhaus wird die warme Luft via Tonröhren über zwei Geschosse auf zwei Wände verteilt. So suchen Schär und Trachsel für jede Bauaufgabe eine Lösung, die mit wenig Technik aus- und dem Klima zugute kommt.

Lukas Kistler

Wie sich Gemeinden für den Arbeitsmarkt fit machen

Gemeinden stehen bei der Rekrutierung von Fachkräften vermehrt im direkten Wettbewerb mit anderen öffentlichen Institutionen und der Privatwirtschaft. Ein Gehaltsvergleich zeigt, ob die eigene Lohnstruktur konkurrenzfähig ist.



Die Aargauer Gemeinde Muri mit 8400 Einwohnerinnen und Einwohnern kennt den Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte. Sie hat sich für eine Spezialauswertung der Gehaltsstudie entschieden.

Bild: zvg.

Der Anteil der Personalkosten in den Gemeinden beträgt in der Regel rund einen Viertel des Gesamtaufwandes. Gleichzeitig ist die Gewinnung von qualifiziertem Personal in den vergangenen Jahren im Spannungsfeld eines ausgetrockneten Arbeitsmarktes vor allem für kleine und mittlere Gemeinden schwierig geworden. Die Krux liegt darin, eine Lohnstruktur zu definieren, die

einerseits mit Steuergeldern sorgsam umgeht und andererseits auf dem Arbeitsmarkt konkurrenzfähig ist. Die Aargauer Gemeinde Muri mit 8400 Einwohnerinnen und Einwohnern kennt den Wettbewerb um qualifizierte Fachkräfte. Patrik Lang, Leiter Finanzen und stellvertretender Geschäftsleiter der Gemeinde, sagt, es sei eine Tatsache, dass die Arbeit im Verwaltungsapparat

per se nicht für alle Fachkräfte erstrebenswert sei: «Verwaltungsangestellte stehen unter dem Druck der Politik. Gleichzeitig haben Gemeinden eine Vorbildfunktion, da wir mit Steuergeldern arbeiten. Das spricht nicht alle an.»

Attraktivität als Arbeitgeberinnen

Für Gemeinden und Städte ist es daher umso wichtiger, sich als begehrten Arbeitgeberinnen zu positionieren. Etwa, indem ein erlaubendes Umfeld mit modernen Strukturen und Instrumenten geschaffen wird, Mitarbeitende mit spannenden Aufgaben und einem hohen Mass an Verantwortung und Kompetenz betraut werden, mit personellen Ressourcen verantwortungsvoll umgegangen wird und durch eine zielorientierte Führung. Die Gemeinde Muri hat alle diese Dimensionen im Blick: «Wir achten auf

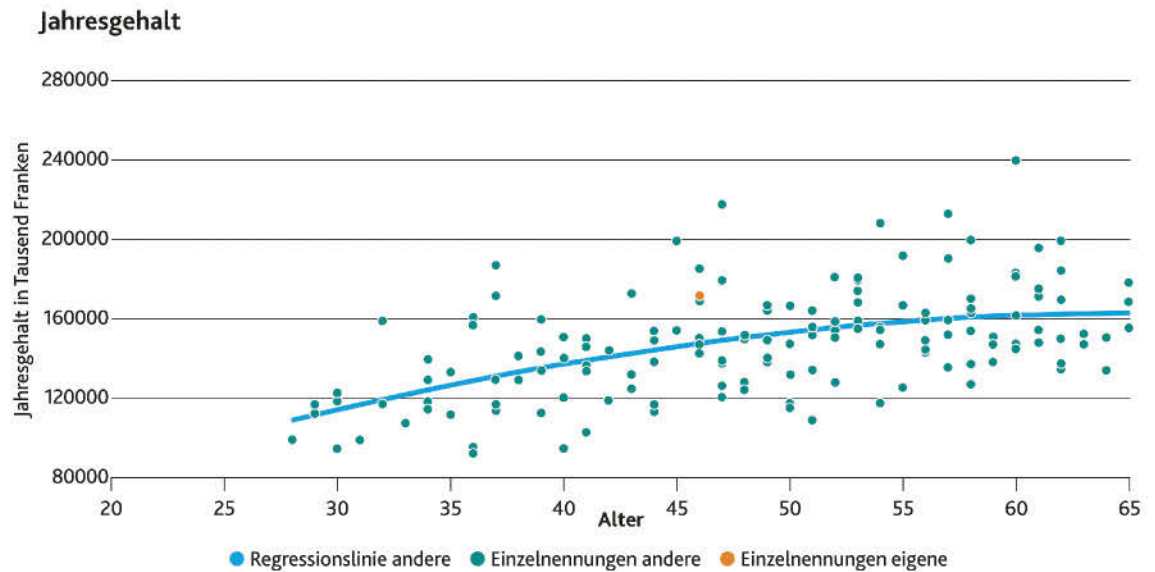


«Eine verhältnismässige und transparente Lohnstruktur dient letztlich den Bürgerinnen und Bürgern. Sie profitieren von qualifiziertem Fachpersonal in der Verwaltung.»

Patrik Lang, Leiter Finanzen und stellvertretender Geschäftsleiter der Gemeinde Muri (AG)

Darstellung einer
Spezialauswertung
mit Vergleich zur
eigenen Nennung

Grafik: BDO



eine gute Ausstattung der Büros, auf zeitgemässe Arbeitsbedingungen und darauf, dass unsere Technik den neusten Standards entspricht», sagt Patrik Lang. Die Gemeinde habe ein Auge auf aktuelle Entwicklungen und beobachte, was sich jüngere Generationen von ihrer Arbeitgeberin wünschen. Der Leiter Finanzen nennt hier eine ausgewogene Work-Life-Balance als Beispiel.

Ein fundiertes Gehaltssystem

Neben diesen weichen Faktoren sind konkurrenzfähige Löhne ein wichtiges Kriterium für potenzielle Mitarbeitende. Die Basis eines fundierten und legitimen Gehaltssystems ist neben der Anforderungs-, Erfahrungs- und Leistungsgerechtigkeit auch die Marktge-

rechtigkeit. Muri wollte herausfinden, wie die eigene Lohnstruktur im Vergleich mit anderen Gemeinden dasteht. Deshalb hat sich die Gemeinde an der Studie «Gehaltsvergleich für Gemeinden und Städte» beteiligt. BDO hat diese Erhebung 2021 bereits zum siebten Mal durchgeführt. 253 Gemeinden und Städte haben daran teilgenommen. Im Vergleich mit der letzten Erhebung von 2018 gibt es über alle Gehälter eine leichte Steigerung von 0,55 Prozent. Der Landesindex der Konsumentenpreise ist im gleichen Zeitraum (Januar 2018 bis Januar 2021) lediglich um 0,2 Prozentpunkte gestiegen. Die «Überflieger» 2021 sind Leiterinnen und Leiter Forst (+5,06 Prozent), Betriebsangestellte (+4,80 Prozent), Leiterinnen und Leiter Sicherheit (+4,74 Prozent) sowie Leiterinnen und Leiter Steuern (+4,31 Prozent). Die grösste Reduktion hinsichtlich der Löhne zeigt sich mit -4,46 Prozent bei Polizistinnen und Polizisten, gefolgt von handwerklich-wissenschaftlichen Angestellten (-3,61 Prozent).

Vergleich mit anderen Gemeinden

Die Gemeinde Muri hat sich für eine Spezialauswertung der Gehaltsstudie entschieden. Damit hat sie Zugriff auf ein Tool, mit dem die Daten nach Kanton, Gemeinde- und Verwaltungsgrösse, Geschlecht, Altersgruppe und Ausbildungsstufe eingegrenzt werden können. So kann die Gemeinde ihre eigene Lohnstruktur sachlich vergleichen und beurteilen. «Wenn wir eine Stelle ausschreiben, können wir nun überprüfen, ob unsere Lohnleitplanken gemäss Erfahrung, Alter und gesuchter Ausbildung im Vergleich mit anderen Gemeinden in der Umgebung attraktiv sind», sagt Patrik Lang zu den Beweggründen für die Beteiligung an der Auswertung.

Für die Aargauer Gemeinde ist im Wettbewerb um Fachkräfte etwa relevant, dass sie an die Kantone Zürich und Zug angrenzt. «Dort sind die Löhne in der Regel höher», sagt der Finanzleiter. Mit dem Gehaltsvergleich könne die Gemeinde nun prüfen, wo es sinnvoll sei, einen Schritt auf potenzielle Mitarbeitende zuzugehen.

Für die Bürgerinnen und Bürger

Wichtig ist für die Gemeinde Muri auch der Blick nach innen. Die Daten für die Erhebung zu sammeln, sei definitiv ein Aufwand gewesen, der sich gelohnt habe, findet der Leiter Finanzen: «Es ist wichtig, dass die Löhne zwischen den einzelnen Abteilungen vergleichbar und transparent sind.» Letztlich diene eine verhältnismässige Lohnstruktur den Bürgerinnen und Bürgern: «Sie profitieren von qualifiziertem Fachpersonal in der Verwaltung.»



Christian Wernli
BDO

Projektleiter Gehaltsvergleich und
Leiter Öffentliche Verwaltungen
Region Nordwestschweiz

Informationen:

www.bdo.ch/gehaltsvergleich

Gehaltsvergleich für Gemeinden und Städte

Der Gehaltsvergleich wurde von BDO bereits zum siebten Mal durchgeführt. Mit 8600 Nennungen von 253 Gemeinden und Städten ist der Vergleich breit abgestützt. Als Grundlage des Vergleichs wurden die Gehaltsdaten für 12 Fach- und 17 Führungsfunktionen mit maximal 4 Kompetenzstufen erhoben. Die Standardauswertung erhalten alle Gemeinden, die sich am Vergleich beteiligt haben, kostenlos. Die zusätzliche Spezialauswertung ermöglicht die Eingrenzung der Grunddaten nach Kanton, Gemeinde- und Verwaltungsgrösse, Geschlecht, Altersgruppe und Ausbildungsstufe. Ebenso zeigt die Spezialauswertung die eigenen Nennungen im Vergleich zur Grundgesamtheit.

Gemeindensionskasse wechselt zur Previs Vorsorge

Die Pensionskasse der Einwohnergemeinde Muri bei Bern hat vor Kurzem zur Previs Vorsorge gewechselt. Steigende Komplexität und Regulationsdichte sowie wachsender Aufwand bei der Führung der selbstständigen Pensionskasse waren die Hauptgründe.



Die Berner Agglomerationsgemeinde Muri bei Bern hat bei der Previs eine neue Vorsorgelösung gefunden.

Bild: zvg

eine neue Vorsorgelösung und zog dafür einen Versicherungsbroker bei.

Nutzwertanalyse: Die Previs schwingt obenaus

Die Pensionskasse Muri – mit 330 Versicherten, 100 Rentnern und einem Vorsorgekapital von rund 75 Mio. Franken – konnte schliesslich die Offerten von sechs verschiedenen Vorsorgeanbietern prüfen. Die Verantwortlichen der PK Muri nahmen eine Nutzwertanalyse vor und beurteilten beispielsweise die Nachhaltigkeit, die Kosten und den Verwaltungsprozess. Bei dieser Bewertung schnitt die Previs am besten ab. Die vormals bei der PK Muri versicherten Arbeitgeber – Gemeindeverwaltung und -betriebe sowie das Alterszentrum Alenia – schlossen sich bei der Previs dem Vorsorgewerk Service Public an. In diesem gilt eine hohe Solidarität unter den Arbeitgebern sowie zwischen den Versicherten und den Rentnern. Die Pensionskasse Muri hat sich nach eigenen Angaben bewusst dafür entschieden, die Selbstständigkeit aufzugeben. Thomas Hanke betont, im Vorsorgewerk Service Public bei der Previs sei man in bester Gesellschaft mit anderen Gemeinden und öffentlich-rechtlichen Institutionen.

Seit Längerem sah sich die eigenständige, als Stiftung organisierte Pensionskasse der Gemeinde Muri bei Bern (PK Muri) mit ähnlichen Herausforderungen konfrontiert wie andere selbstständige Vorsorgeeinrichtungen auch: zunehmend strengeren regulatorischen Anforderungen, steigender Komplexität und wachsendem Aufwand sowie dem Kampf gegen die Unterdeckung. Diese Faktoren haben es laut Thomas Hanke, Gemeindepräsident und ehemaliger Präsident der PK Muri, immer schwieriger gemacht, selbst ein Vorsorgewerk zu betreiben (siehe Interview). Als die Kasse per 2019 nach einigen Jahren wieder aus der Unterdeckung herausfand, startete der Stiftungsrat der PK Muri konkrete Abklärungen für

	Vorsorgewerke Service Public und Comunitas	Arbeitgeber Vorsorgewerke	Verbund Vorsorgewerke
Charakter	Mit anderen Arbeitgebern solidarisch in einem Verbund	eigenständig	Mit anderen Arbeitgebern solidarisch im eigenen Verbund
Branche	Gemeinden, gemeindenahe Betriebe, Institutionen des Gesundheitswesens, der Bildung und Kultur, der Ver- und Entsorgung usw.	keine Vorgaben	
Vorsorgeplan	Über 30 modulare Spar- und Risikopläne	frei wählbar	
Anlagen	Anlagestrategie mit 30% Aktienanteil	3 Strategien wählbar: Aktienanteil 15%, 30%, 40%	
Rentner	Integriert in den Vorsorgewerken	gepoolt im Vorsorgewerk Rentner	

Mehr Informationen auf: www.previs.ch/vorsorgewerke-plaene

Die Previs hat Erfahrung mit der Aufnahme von Pensionskassen

«Wir freuen uns sehr über diesen weiteren Zuwachs», sagt Stefan Ernst, Leiter Kunden & Kommunikation. «Als offene Sammelstiftung konnten wir in der Vergangenheit bereits einige Pensionskassen bei uns aufnehmen. Zudem haben wir 2017 erfolgreich mit der Vorsorgestiftung Comunitas fusioniert.» Die Previs verfügt über viel Erfahrung und Kompetenz sowie über die geeigneten Strukturen, um Wechsel wie denjenigen der PK Muri erfolgreich abzuwickeln. «Unsere Pensionskasse ist im öffentlichen Sektor stark verankert», erklärt Ernst, «zugleich eignen sich unsere vielseitigen Anschlusslösungen auch für Kunden aus dem privaten Sektor.»

Druck auf Pensionskassen steigt weiter

Nebst Komplexität und Aufwand nennt Stefan Ernst weitere Faktoren, die den Druck gerade auf kleinere und mittlere Pensionskassen künftig noch erhöhen dürften. Zum Beispiel erwarten die Versicherten heute eine digitalisierte und moderne Vorsorge sowie geringe Verwaltungskosten. Gerade die Digitalisierung setzt jedoch hohe Investitionen voraus.



Stefan Ernst
Leiter Kunden & Kommunikation
Stv. Geschäftsführer Previs Vorsorge



«Wir wurden sehr professionell begleitet»

Thomas Hanke, Gemeindepräsident Muri bei Bern.
Bild: Béatrice Devènes

Herr Hanke, weshalb hat sich die Pensionskasse Muri nach einer neuen Vorsorgelösung umgesehen?

Thomas Hanke: Unser Modell, als Gemeinde selbst eine Pensionskasse zu führen, stiess zunehmend an Grenzen. Die Anforderungen sind in den letzten Jahren stetig gestiegen, die Regularien zur beruflichen Vorsorge wurden immer komplexer, der Aufwand grösser. Unser Credo lautete deshalb, dass wir als Pensionskasse fit werden und offen sein wollen für künftige Entwicklungen.

Wie gestaltete sich der politische Prozess für den Wechsel der PK Muri zur Previs? Welche Gremien waren involviert?

Hanke: In den vergangenen zehn Jahren waren für die PK Muri verschiedentlich Stabilisierungs- und Sanierungsmassnahmen notwendig. Diese wurden sowohl von den Versicherten als auch von der öffentlichen Hand getragen. Gestützt auf die Finanzkompetenzen beschloss das Gemeindeparlament über die Sanierungsbeiträge. Der Wechsel zur Previs lag in der Entscheidungskompetenz des Stiftungsrats und der Versicherten der PK Muri.

Wie wurden Sie in der Vorbereitungsphase des Transfers von der Previs begleitet?

Hanke: Wir fühlten uns stets sehr professionell begleitet und unterstützt. Die Verantwortlichen der Previs zeigten uns bei konkreten Fragestellungen jeweils hilfreiche Lösungsvarianten auf. Für die Vorbereitung des eigentlichen Übertritts unterstützte uns unsere neue Pensionskasse mit praktischen Check- und To-do-Listen. Wir profitierten davon, dass die Previs viel Erfahrung mit der Integration von eigenständigen Pensionskassen hat.

Was änderte sich für die Versicherten und Rentner?

Hanke: Wir wollten für die Versicherten und Rentner kongruente Lösungen ohne Verschlechterung erreichen; das ist gelungen. Beispielsweise war es möglich, die Sparpläne der Versicherten unverändert zu transferieren. In bestimmten Bereichen ergaben sich sogar bessere Leistungen.

Wie wurden die Mitarbeitenden in die Entscheidungsfindung einbezogen?

Hanke: Der Einbezug der Angestellten war für uns zentral. In der Pandemiesituation konnten wir jedoch keine Informationsveranstaltungen durchführen. Deshalb fassten wir die relevanten Informationen in einem kurzen Film zusammen und stellten diesen den Mitarbeitenden zur Verfügung. Wir boten ihnen nebst der allgemeinen Fragemöglichkeit auch Gelegenheit für ein persönliches Gespräch mit dem PK-Experten. Die Versicherten stimmten dem Wechsel zur Previs schliesslich fast einstimmig zu.

Konnten Sie als Stiftungsratspräsident der Pensionskasse Muri «Ihr Baby» loslassen?

Hanke: Das Präsidium der PK Muri gehörte seit 2013 zu meinen Obliegenheiten als Gemeindepräsident. Es gibt sicher einfachere Mandate als das Stiftungsratspräsidium einer Pensionskasse. Ich bin stolz, dass wir den Wechsel vom Leistungs- zum Beitragsprimat gut gemeistert und die Stabilisierungs- und Sanierungsmassnahmen erfolgreich umgesetzt haben. Dass wir in einer stabilen Situation – mit einem Deckungsgrad von über 100 Prozent – bei der Previs eine überzeugende neue Vorsorgelösung finden konnten, erfüllt mich mit Freude.

Interview: Kaspar Ablanalp

BDO – DIE PASSENDE SPARRINGPARTNERIN FÜR ÖFFENTLICHE VERWALTUNGEN

Profitieren Sie von der Erfahrung unserer Expertinnen und Experten.

Wir freuen uns auf Ihren Kontakt.



www.bdo.ch

Prüfung | Treuhand | Steuern | Beratung

BDO

TANNER
swisstrailer.ch

Schweizer Qualität



Aluminium – voll verschweisst
Extrem robust
Hohe Nutzlast
Jost AG
Obermattweg 25
3550 Langnau i.E.
Tel. 034 409 55 50
info@swisstrailer.ch

INITIATIVE
HOLZ | BE

HOLZENERGIETAGUNG 2021

Freitag, 05. November 2021 | Gasel, Köniz
Strom aus Holz - Marktreife Systeme und ihre Wirtschaftlichkeit



Partner



Kanton Bern
Canton de Berne



Eventpartnerinnen

Programm Holzenergietagung
Freitag, 05. November 2021

13.30 Besichtigung Holzvergaseranlage
Büschigasse 108, 3144 Gasel/Gemeinde Köniz
Parkplätze auf dem Areal vorhanden.

Ortsverschiebung

14.30 Holzenergietagung 2021
Restaurant "Altes Burehus" Mengestorf/Köniz
Parkplätze beim Bauernhaus vorhanden

Strom aus Holz
Marktreife Systeme und ihre Wirtschaftlichkeit

Begründung

Erich von Stebenthal, Präsident BEO HOLZ & Initiative Holz, Nationalrat

Holzvergaseranlage Gasel: Technik und Einsatz
Thomas Rohrer, Geschäftsführer Lignocalor AG

Inputreferat Update Kantonale Energiestrategie
Regierungsrat Christoph Ammann, Wirtschaft, Energie- und Umweltdirektor Kanton Bern

Möglichen Holz im Strommarkt

Urs Elber, Research Focus Area Energy - EMPA

Holzverstromung, Stand der Technik

Dr. Serge M.A. Stoll, Projektleiter Thermochemical Processes, Paul Scherrer Institut (PSI)

Schlussdiskussion, Tagungsbilanz, Aufnahmen von Anliegen

Erich von Stebenthal, Präsident BEO HOLZ & Initiative Holz, Nationalrat

Hanspeter Abbühl, Leiter AG Holzenergie

Walter Schilt, Grossrat und Mitglied AG Holzenergie

Aktualitäten aus der AG Holzenergie

Hanspeter Abbühl, Leiter AG Holzenergie

Walter Schilt, Grossrat und Mitglied AG Holzenergie

Austausch und Networking beim Apéro ride

Informationen, Anmeldung nur online via QR-Code.



Initiative Holz | BE | c/o Volkswirtschaft Berner Oberland - Thunstrasse 34 - 3700 Spiez - www.initiativeholz.ch - info@initiativeholz.ch

naef SERVICE UND MASCHINEN AG
WWW.NAEF-AG.CH
CH-9100 HERISAU

Kontrolle
Wartung
Reparaturen
Neuanlagen

Archiv – Regale – Lager – Schränke

Naef Service und Maschinen AG - 9100 Herisau
071 353 09 09 - www.naef-ag.ch - info@naef-ag.ch



Täglich neue Herausforderungen

Seien wir ehrlich: Wer von uns hätte sich an Weihnachten 2019 vorstellen können, mit welchen Herausforderungen wir privat und beruflich bis heute konfrontiert sein würden? Niemand.

Als Gemeinde- oder Stadtschreiberin stand und steht man stets mitten im Geschehen und wurde und wird von allen Seiten mit Fragen und Anliegen konfrontiert. Der Puls stieg und steigt jeweils vor den angekündigten Pressekonferenzen des Bundesrats spürbar an, da in der Regel meist kurz danach Vereine, Privatpersonen oder Institutionen wissen wollten und wollen, was die beschlossenen Einschränkungen für sie nun genau bedeuten. Daneben mussten und müssen die neuen Regeln auch noch auf Handlungsbedarf bezüglich des Gemeindepersonals überprüft und entsprechende Massnahmen getroffen respektive angeordnet werden. Was die Corona-Krise meiner Meinung nach sehr gut gezeigt hat, ist, dass das Bild der langweiligen Routinearbeit einer Gemeinde- oder Stadtschreiberin definitiv nicht der Realität entspricht. Vielmehr wusste und weiss man, wenn man morgens ins Büro kommt und den Computer einschaltet, nicht, was der Tag oder auch die Woche bringen wird. Selbstverständlich gilt es neben diesen ausserordentlichen Herausforderungen auch das Alltagsgeschäft zu erledigen. Aber gerade solche neuen Herausforderungen sorgen dafür, dass die Arbeit einer Gemeinde- oder Stadtschreiberin eine spannende und vielfältige Aufgabe ist und niemals langweilig wird.

In diesem Sinne kann ich jeder und jedem, der stetige neue Herausforderungen liebt, nur empfehlen, sich für den Beruf der Gemeinde- oder Stadtschreiberin zu interessieren. Denn langweilig wird es in diesem Beruf nie.

Relever de nouveaux défis au quotidien

Soyons honnêtes: qui parmi nous aurait pu imaginer, à Noël 2019, les défis auxquels nous serions confrontés dans nos vies personnelles et professionnelles? Personne.

En tant que secrétaire municipale, vous avez été et êtes toujours au cœur de l'action. Vous avez été et êtes toujours confronté(e) à des questions et des préoccupations de toutes parts. Votre cœur a battu et bat toujours un peu plus vite avant les conférences de presse annoncées par le Conseil fédéral. Car, peu de temps après, les associations, les particuliers ou les institutions voulaient et veulent toujours savoir comment les restrictions décidées se traduisent dans leur propre cas. Par ailleurs, vous avez dû et devez aussi vérifier comment s'appliquent les nouvelles règles au personnel municipal, et prendre ou ordonner des mesures en conséquence.

A mon sens, la crise du COVID a montré que l'image du travail routinier et ennuyeux d'un(e) secrétaire municipal(e) ne correspond absolument pas à la réalité. Au contraire! Lorsque l'on franchit la porte de son bureau le matin et que l'on allume son ordinateur, on n'a aucune idée de ce que la journée ou même la semaine nous réserve. Et en plus de ces défis inhabituels, il faut continuer à s'occuper des affaires courantes. Mais ce sont précisément ces nouveaux défis qui font que notre travail de secrétaire municipal(e) est passionnant et varié, et que l'on ne s'ennuie jamais.

En ce sens, je ne peux que recommander à tous ceux et celles qui aiment les nouveaux défis de s'intéresser à la profession de secrétaire municipal(e). Parce que l'on ne s'ennuie jamais dans cette profession.

Affrontare nuove sfide ogni giorno

Siamo onesti: a Natale 2019 quanti di noi avrebbero potuto immaginare le sfide che di lì a poco avremmo dovuto affrontare sia nella sfera privata che in quella professionale? Nessuno.

Le segretarie comunali, come me, si trovavano e si trovano tuttora sempre al centro dell'azione e di fronte a domande e richieste da ogni dove. Il cuore iniziava e inizia ancora a battere più forte prima di ogni conferenza stampa del Consiglio federale, perché di solito poco dopo associazioni, privati o istituzioni volevano e vogliono sapere esattamente cosa comportano nel loro caso specifico le restrizioni stabilite. Inoltre le nuove regole dovevano e devono ancora essere verificate dal punto di vista della necessità di intervento per quanto riguarda il personale comunale così come le relative misure, in questa fase, devono ancora essere determinate e messe in atto.

Secondo me, ciò che la crisi del coronavirus ha evidenziato molto chiaramente è che l'immagine del noioso lavoro abitudinario della segretaria comunale non corrisponde assolutamente alla realtà. Piuttosto, quando la mattina si arriva in ufficio e si accende il computer, non si sa mai cosa potrà riservare quella giornata o quella settimana. Ovviamente, oltre ad affrontare queste sfide straordinarie, bisogna anche occuparsi del lavoro quotidiano. Ma sono proprio queste nuove sfide che rendono il lavoro della segretaria comunale un compito stimolante, variegato e mai noioso. Per questo motivo non posso che raccomandare a tutte le persone che amano affrontare sfide sempre nuove di interessarsi alla professione di segretario comunale. Perché a fare questo lavoro non ci si annoia mai.

Janine Rutz
Gemeindeschreiberin von
Neuhausen am Rheinfall (SH)
Secrétaire municipale à
Neuhausen am Rheinfall (SH)
Segretaria comunale di
Neuhausen am Rheinfall (SH)

Anschlagkasten war gestern. Heute ist die Info im Kasten

Der Vorstand der Schweizerischen Konferenz der Stadt- und Gemeindeschreiber beschäftigt sich derzeit intensiv mit seiner Kommunikationspolitik. Über seine Gratwanderung informiert er demnächst. In einem Newsletter.



Kommunikation ist heute vielfältiger und komplexer: Es gilt, beim Erfüllen des Informationsauftrags nicht aus dem Gleichgewicht zu geraten.

Bild: Nathan Dumlao/unsplash

Guten Tag, geschätzte Leserin, geschätzter Leser! Wir freuen uns, dass Sie diese Zeilen lesen. Wir haben Sie erreicht, Sie, unser Zielpublikum. Es ist uns eine Ehre, unsere Filterblase mit Ihnen teilen zu dürfen!

Die Schreibfeder des Gemeindeschreibers von damals ist die ergonomische Tastatur der Stadtschreiberin von heute, die Forumszeitung des Vaters der TikTok-Account der Tochter und der Tweet das knackig-witzige Pendant zur guten alten Reportage. Auch wenn – gerade die Stadt- und Gemeindeschreiberinnen und -schreiber – eine gewisse Sympathie hegen für das Althergebrachte, für das Papier und die Tinte (oder zumindest den Tintenstrahldrucker): Die Zukunft ist digital, und das Bulletin dereinst ein Newsletter.

Information als Grundlage der Meinungsbildung

Die neuen Technologien haben nicht nur Einfluss auf die Verbandskommunikation. Auch für die Verwaltungs- und Regierungskommunikation stellen die neuen Informations- und Kommunikationsformen eine grosse Herausforderung dar. Die Information der Öffentlichkeit ist eine (verfassungsmässige) Pflicht, die vielerorts durch die Stadt- oder Gemeindeschreiberinnen und -schreiber wahrgenommen wird: Sie müssen die Bevölkerung beziehungsweise die Öffentlichkeit sachlich und zur richtigen Zeit über die (zunehmend komplexen) Visionen, Entscheide und Umsetzungsideen der Behörden informieren.

Diese Information ist die Grundlage für die politische Meinungsbildung in der Bevölkerung. Die Schreiberinnen und Schreiber befinden sich bei der Umsetzung des Informationsauftrages nicht nur im Spannungsfeld einer zunehmend entpolitisierten Bevölkerung und einer nicht erst seit Beginn der Coronapandemie parteiensegmentierten Politik. Vielmehr sehen sie sich auch mit der Herausforderung konfrontiert, auf die Auswirkungen der nicht zuletzt auf die Digitalisierung zurückzuführenden Veränderungen der Medienlandschaft reagieren zu müssen: Traditionelle Medienhäuser fusionieren Titel, richten Zentralredaktionen ein, ziehen Mantelsysteme auf und bauen Personal ab, um die anhaltend rückläufigen Werbe- und Abo-Einnahmen zu kompensieren. Neue, digitale Medien versuchen die Lücken zu stopfen, sind aber weder punkto Reichweite noch punkto Dossierkompetenz auf Augenhöhe mit den einstigen (Print-)Leitmedien.

Zwischen Information und Propaganda

Es obliegt den Stadt- und Gemeindeschreiberinnen und -schreibern, die Informationspolitik zusammen mit den Exekutiven an das sich verändernde Kommunikationsumfeld anzupassen. Die Information über Visionen, Entscheide und Umsetzungsideen ist einzubetten in ein integriertes politisches Kommunikationsmanagement. Die Kommunikation hat sich an der Strategie der Gemeinde zu orientieren und ist in die politischen Geschäfte zu integrieren. Die Schreiberin oder der Schreiber unterstützt mit einer vorausschauenden Planung die Exekutive, die die Kommunikation konsequent steuert. Die Informationen sind der Öffentlichkeit digital zugänglich zu machen. Sinnvollerweise werden die Inhalte so aufbereitet, dass sie von der Bevölkerung direkt rezipiert und von den (digitalen und analogen) publizistischen Medien in ihre Publikationen eingebettet werden können. Bei der anzustrebenden lesefreundlichen (journalistischen) Aufbereitung der Inhalte und der damit einhergehenden Erhöhung der Präsenz insbesondere auf Social Media beschreiten die Stadt- und Gemeindeschreiberinnen und -schreiber einen spannenden Grat zwischen Information und Propaganda.

Über die Gratwanderung informieren wir Sie demnächst. In einem Newsletter, den Sie gerne mit Kolleginnen und Freunden teilen dürfen.

*Michèle Bucher
Stadtschreiberin der Stadt Luzern*



Schweizerische Konferenz
der Stadt- und Gemeindeschreiber

Conférence Suisse
des Secrétaires Municipaux

Impressum

Oktober/octobre/ottobre 2021

Herausgeber / éditeur / editore

Konferenz der Stadt- und Gemeindeschreiber
Conférence des Secrétaires Municipaux
c/o Stadtschreiber St. Gallen, Rathaus,
9001 St. Gallen, www.stadtschreiber.ch

Redaktion / rédaction / redazione

Manfred Linke, Stadtschreiber St. Gallen
manfred.linke@stadt.sg.ch

Anmeldung / inscription / registrazione

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



SCHWEIZER GEMEINDE
COMUNE SVIZZERO
VISCHNANCA SVIZRA
COMMUNE SUISSE

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
Daniel Frauchiger, Stämpfli AG, Layout
info@chgemeinden.ch

FIRMENVERZEICHNIS

Arbeitsbühnen



SKYWORKER®
Arbeitsbühnen-Vermietung

WS-Skyworker AG
Dünnerstrasse 24
4702 Oensingen

Testen Sie unsere
Null-Emissions-
Anhängerbühnen

Mieterservice schweizweit 0800 813 813
Basel - Bern - Luzern - Zürich - Winterthur - Mittelland - Lausanne
www.ws-skyworker.ch miete@ws-skyworker.ch

Facility Management/Software



campos
Wir haben einen Plan.

ICFM AG • Birmensdorferstrasse 87 • 8902 Urdorf
T +41 043 344 12 40
www.icfm.ch • www.campos.ch

Schwimmbadplanung



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

Arbeitsschutzprodukte



Thomi + Co AG
Rütschelenstrasse 1
Postfach 18
4932 Lotzwil

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

Schutzartikel von Kopf bis Fuss:

Arbeitshandschuhe, Schutzbekleidungen,
Schutzbrillen, Schutzhelme, Gesichtsschilde,
Sicherheitsschuhe, Arbeitstiefel, Gehörschutz-
artikel, Atemschutzmasken, Fallschutzartikel

Geräteträger/Kompakttraktoren



ISEKI
TRAKTOREN

ISEKI Traktoren
kontakt@iseki.ch - Tel +41 56 544 55 20

ISEKI France S.A.S., Aubière
Zweigniederlassung Fischbach-Göslikon
Brühmattenstrasse 24a
CH-5525 FISCHBACH-GÖSLIKON

Schneeräumung



**Bahnbrechend
in jedem Schnee**

zaugg.swiss

Informatik



**HÜRLIMANN
INFORMATIK**

www.hi-ag.ch | 056 648 24 48

Spielplatzeinrichtungen

www.iris-spielwelten.ch



IRIS
Spielwelten
attraktive dauerhafte Spielplätze

Eventaustattung

Schöni Festbankgarnituren
PartyWare Faltzelte



Schöni PartyWare AG
8617 Mönchaltorf • 044 984 44 05
info@partyware.ch • www.zeltshop.ch

Pumpenbau



gloor pumpenbau
gloor-pumpen.ch

Neue Kompetenz: Fertigpumpwerke
Hauptsitz: 3113 Rubigen (BE) • Filiale Mitte: 5036 Oberentfelden
Filiale West: 1410 Thierrens (VD)

Energie

ENERGIE
ZUKUNFT
SCHWEIZ

www.ezs.ch

EZS – Ihre Förderpartnerin!
Melden Sie noch heute Ihr Projekt an:
roman.hassler@ezs.ch | 061 500 12 89

FIRMENINFORMATIONEN

Opel «e» wie elektrisch: Opel Vivaro-e

Der **Opel Vivaro-e** – Van of the Year 2021 – ist der ideale Partner für Kommunen, Handwerk und Handel. Er transportiert Mensch und Waren emissionsfrei und ohne Einschränkungen punkto Flexibilität und Praktikabilität. Je nach Bedarf stehen ein Akku mit 50 kWh für eine Reichweite bis zu 230 Kilometer oder ein 75 kWh-Akku für bis zu 330 Kilometer Reichweite zur Verfügung.

Jeder Vivaro-e verfügt über die Möglichkeit, an einer Schnellladesäule mit 100 kW Gleichstrom geladen zu werden. Damit lässt sich beispielsweise die 50 kWh-Batterie in nur 30 Minuten zu 80 Pro-

zent wieder aufladen. Beim grossen 75 kWh-Akku werden dafür lediglich 45 Minuten benötigt. Wer eher kleine Kreise zieht, kann mit dem serienmässigen 7,4 kW-Ladeanschluss an jeder Steckdose, bei jedem Zwischenstopp einphasigen Wechselstrom «tanken». Alle Ladevorgänge finden effizient und schonend statt, so dass Opel für die Batterie eine Garantie von acht Jahren oder 160 000 Kilometer Laufleistung gibt.

Opel hat den Vivaro-e für die allermeisten Kundenwünsche massgeschneidert. Es gibt den Stromer wahlweise als klassischen Transporter, als Doppelkabine mit zu-

sätzlich viel Platz für Werkzeug oder Ersatzteile, als Kombi fürs Montageteam oder als Basis für Sonderaufbauten. Bei Fahrzeuggewichten zwischen 2,8 und 3,1 Tonnen trägt der Vivaro-e noch Nutzlasten bis zu 1275 Kilogramm – trotz der Batterien an Bord.

Der mit 4,60 Meter Länge Vivaro-e S (Small) ist mit einem Wendekreis von nur 11,30 Meter besonders agil und für den innerstädtischen Einsatz prädestiniert. Die Versionen M (Medium) und L (Large) mit Fahrzeuglängen von 4,95 Meter und 5,30 Meter bieten Ladevolumina von 5,8 respektive 6,6 Kubikmeter.



Infos unter www.opel.ch

Hürlimann Informatik

SecureCOM – Der Messenger für sichere geschäftliche Nutzung

Die Hürlimann Informatik vertreibt in der Schweiz den datenschutzkonformen Messenger «SecureCOM». Aber was ist das genau und wer kann diesen anwenden?

Einfach erklärt: Mit dem SecureCOM Messenger können Mitarbeitende der Gemeinde bequem, sicher und DSGVO-konform kommunizieren – direkt mit Arbeitskollegen, dem Gemeinderat oder in Gruppen (z.B. Gemeinderat unter sich). Der Messenger bietet verschlüsselte Telefonie mit und ohne Videoübertragung, den Austausch von Dokumenten, Standorten und Bildern. SecureCOM ist

für iOS und Android sowie als Desktop-Version für Windows, Mac und Linux verfügbar.

Highlights

- Bequem, schnell und sicher kommunizieren mit Smartphone, Tablet & PC
- Hohe Benutzerfreundlichkeit, einfachste Installation
- Einfache und zentrale Administration der Benutzer
- Daten sind Ende-zu-Ende verschlüsselt
- DSGVO-konform

Dank der intuitiven Benutzeroberfläche und der einfachen Installation (App im Store down-

loaden und nach der Registrierung mit Mailadresse anmelden) können die Mitarbeitenden mit SecureCOM sofort loslegen. Starten Sie noch heute und fangen Sie an, Ihre Daten zu schützen.



Interessiert?

Unsere Verkaufsberater stehen Ihnen gerne zur Verfügung:
Tel. 056 648 24 48
info@hi-ag.ch

Sponti-Car

Sponti-Car ist als Sharing-Angebot auf Gemeinden ausserhalb der Ballungsgebiete spezialisiert. Wir bringen Car-Sharing in die ländlichen Regionen der Schweiz und Liechtensteins. Mit unserem Ansatz gehen wir genau auf die Bedürfnisse der einzelnen Kommunen ein und bieten ein umfassendes Angebot für die erfolgreiche Umsetzung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts. Durch unsere Leistungen wird Ihre Gemeinde neu zum Mobilitätsanbieter. Wir sorgen dabei auch innerhalb der Gemeindeverwaltung für Bewegung, Ihre Mitarbeitenden werden so zu Repräsentanten einer klimaneutralen Zukunft. Und Ihre Gemeinde zum Vorbild für

Bevölkerung, Unternehmen und andere Ortschaften. Durch unser Angebot erweitern Sie gleichzeitig den Service Public, da mit dem Sharing-Ansatz alle Einwohner Zugang zu einem Elektroauto erhalten. Für die Bürgerinnen und Bürger bedeutet das: kostengünstige und klimafreundliche Mobilität ohne Fix-Kosten. Ausserdem ermöglichen Sie so auch denjenigen den Zugang zu einem Fahrzeug, die sich selbst keines leisten können.

Sponti-Car GmbH
Gewerbstrasse 2
8634 Hombrechtikon
055 264 10 00
info@sponti-car.ch



Conducta AG

Mehr Platz an Schulen und Kindergärten

Kindergärten und Schulräume ganz individuell gestalten: Dank den Raumsystemen von Conducta ist dies jederzeit möglich, egal ob für den temporären oder langfristigen Raumbedarf.

Als Orte der Bildung und des Lernens werden Schulen und Kindergärten mit verschiedenen Anforderungen konfrontiert. Dazu gehört auch, dass der Platz aus unterschiedlichen Gründen knapp werden kann. Dafür gibt es eine Lösung: Raumsysteme von Conducta. Dank den verschiedenen Raumsystemen, Fertiggebäuden und Containern wird für den temporären oder längerfris-

tigen Platzbedarf eine moderne Atmosphäre geschaffen, in der sich Kinder, Jugendliche und Lehrpersonen wohl fühlen können.

Die Raumzellen von Conducta können jederzeit und überall umgesetzt oder erweitert werden. Die Moduleinheiten lassen sich unterschiedlich mehrgeschossig kombinieren und entsprechen dabei den aktuellen energetischen Anforderungen. Dabei kann die Raumaufteilung auf den jeweiligen individuellen Bedarf abgestimmt werden, egal ob bei der Erstellung von Klassenzimmern, Gruppenräumen oder Sanitäranlagen.

Kunden profitieren zusätzlich von jahrelanger Erfahrung und schweizweiter Präsenz mit einwandfreiem Service. Bereits in der Planungsphase wird mit Hilfe modernster CAD-Technik die wirtschaftlich beste Lösung sowie eine massgeschneiderte Grundrissgestaltung ausgearbeitet. Conducta steht dabei von der Planung, über die Montage, bis zum Rücktransport an der Seite des Kunden.

Weitere Informationen:

Conducta AG
Tel. 052 234 51 51
www.conducta.ch



Die Schweizer Bildungswelt an der Swissdidac Bern

Als Wissens-, Netzwerk- und Dialogplattform sowie als relevanteste Bildungsfachmesse der Schweiz verbindet die Swissdidac Bern die Akteure der Schweizer Bildungswelt – vor Ort und im digitalen Raum. Innovationen erleben, Wissen erweitern, Lösungen entdecken und Kontakte pflegen: Auf der Swissdidac Bern präsentieren Ausstellende und weitere Partner vor Ort und digital ihre Lösungen, Dienstleistungen, Produkte, Trends und Innovationen. So entstehen Begegnungen und Dialoge und daraus neue Ideen und Kooperationen für eine erfolgreiche gemeinsame Zukunft.

Wann: 22.–24.11.2021, 9–17 Uhr

Wo: Messe BERNEXPO und digital

Web: www.swissdidac-bern.ch/sdd-de/swissdidac-bern/swissdidac.aspx

21. asut-Kolloquium/Fachtagung ASTRA, its-ch und TCS

Unter dem Titel «Ändernde Mobilitätsbedürfnisse – Chancen und Auswirkungen auf das Mobilitätssystem Schweiz» erläutern ausgewiesene Experten, wie sich das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung in den nächsten Jahren verändert, welche Rolle Co-Working und Homeoffice dabei spielen und ob sich die Tourismusbranche in Zukunft neu erfinden muss. Der Anlass bietet den Teilnehmenden zudem den idealen Rahmen für Gespräche und Kontakte mit Repräsentanten aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung sowie mit Branchenvertretern und Kunden. SGV-Mitglieder profitieren von einer Vergünstigung auf die Teilnahmegebühr.

Wann: 17.11.2021, 9.00–16.30

Wo: Kornhausstrasse 3, 3013 Bern/ virtuelle Teilnahme über

Eventplattform asut

Kontakt: info@asut.ch

<https://events.asut.ch/event.php?vnr=5e-10c>

«Bleiben wir zu Hause? Die Pandemie und die Langzeitpflege»

Das Coronavirus ist nicht nur eine medizinische Herausforderung. Es war und ist auch eine Belastungsprobe für die Institutionen der Langzeitpflege und dessen Beschäftigte. Auch wenn sich die Situation weiter entspannt, hinterlässt die Pandemie deutliche Spuren. Leere Betten stellen Heime und Gemeinden vor finanzielle Probleme. Anders bei der Spitex, hier steigt die Nachfrage stark. Wohin gehen diese Entwicklungen? Sehen wir eine vorübergehende Krise, oder verstärkt die Pandemie damit einen schon länger anhaltenden Trend? An der RVK-Tagung Langzeitpflege wagen wir zusammen mit Expertinnen und Experten den Ausblick und wollen wissen, welche Lehren aus der Krise gezogen werden können.

Wann: 24.11. 2021

Wo: Volkshaus, Stauffacherstrasse 60, Zürich

Kontakt: info@rvk.ch, 041 417 05 00

<https://www.rvk.ch/bildung/tagung-langzeitpflege-2021>

Swissdidac Berne, le rdv des acteurs de l'éducation

Swissdidac Berne est le principal rendez-vous du monde de la formation en Suisse. Elle aura lieu du lundi 22 au mercredi 24 novembre 2021 sur place à BERNEXPO et désormais également en format numérique.

Swissdidac Berne est une plate-forme de connaissances, de réseau et de dialogue ainsi qu'un lieu de rencontre important qui réunit les acteurs du domaine de l'éducation. Découvrir les innovations, élargir ses connaissances, trouver des solutions et entretenir ses contacts: à Swissdidac Berne, les entreprises et d'autres partenaires présentent sur place et en ligne leurs solutions, services, produits, tendances et innovations. Cela donne lieu à des rencontres et à des dialogues et ainsi à de nouvelles idées et coopérations pour un succès commun futur.

Swissdidac Berne vous offre en 2021 à nouveau une diversité de thèmes.

Date: 22.-24.11.2021, 9–17h

Lieu: Messe BERNEXPO et en format numérique

Site web: www.swissdidac-bern.ch/sdd-de/swissdidac-bern/swissdidac.aspx

Forum delle biblioteche, un evento di Bibliosuisse

Il primo forum nazionale delle biblioteche di Bibliosuisse, l'associazione svizzera delle biblioteche, dei centri d'informazione e di documentazione, è dedicato al futuro delle biblioteche civiche e comunali. Le biblioteche pubbliche in Svizzera sono in una fase di cambiamento. La digitalizzazione, la migrazione e, non da ultimo, la pandemia rappresentano delle sfide, ma ne evidenziano anche il potenziale quali luoghi di conoscenza all'interno di uno spazio ben definito. Vi invitiamo cordialmente, in qualità di decisori politici, a discutere con noi dello sviluppo mirato delle biblioteche a beneficio della popolazione.

Data: 26.10.2021, ore 16.30-18.00

Luogo: Kursaal Bern, Kornhausstrasse 3

Contatto: Heike Ehrlicher,

stv. Geschäftsführerin Bibliosuisse

Email: heike.ehrlicher@bibliosuisse.ch

chWeb: www.bibliosuisse.ch



SCHWEIZER GEMEINDE
COMUNE SVIZZERA
VISCHNANCA SVIZRA
COMMUNE SUISSE

Impressum

58. Jahrgang / Nr. 591 / Oktober/octobre

Herausgeber/éditeur

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses

Partnerschaften/partenariats

Fachorganisation Kommunale Infrastruktur
Organisation Infrastructures communales
Konferenz der Stadt- und Gemeindegemeinder
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
Mireille Guggenbühler, Redaktion
Valérie Beauverd, Redaktion
Daniel Frauchiger, Layout
info@chgemeinden.ch
Manfred Linke, 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 Kommunikation, 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 2020/2021)

Verkaufte Auflage/tirage vendu	2230 Ex.
Gratisauflage/tirage gratuit	1152 Ex.
Total/total	3382 Ex.

gedruckt in der
schweiz

**Sie wollen als Gemeinde
Strom und CO₂ sparen?**

**Wir unterstützen Sie mit
attraktiven Fördergeldern!**

Schwimmbadpumpen ersetzen:
220 MWh Strom eingespart
64'000 CHF Fördergeld

Schulhausheizung ersetzen:
60'000l Heizöl eingespart
108'000 CHF Fördergeld

Theaterlüftung optimieren:
85 MWh Strom eingespart
27'000 CHF Fördergeld

**ENERGIE
ZUKUNFT
SCHWEIZ**



EZS – Ihre Förderpartnerin!
**Melden Sie noch heute
Ihr Projekt an:**
roman.hassler@ezs.ch
061 500 12 89

In Zusammenarbeit mit



Stiftung Klimaschutz
und CO₂-Kompensation
Klik

ProKilowatt
Programm des Bundesamts
für Energie

Vorsicht Kamera ... Videoüberwachung

Videoüberwachung sorgt für mehr Übersicht, schützt und klärt auf. Sie erhalten die neueste Videoüberwachungstechnik, als eigenständige Anlage oder in Kombination mit einem Intercom-, Zutritts- oder Türsprechsystem. Selbstverständlich gehört ein umfassender Support auch zu unserem Service. Wir bieten ideale Lösungen für:

- Objektüberwachung
- Personenkontrolle
- Personenzählung
- Autonomnummernerkennung
- Marktanalyse
- Warensicherung
- Schnittstellen
- Gesichtserkennung



KO(H)
www.kochag.ch

IHR KOMPETENTER PARTNER FÜR AKKU-TECHNOLOGIE



GOUPIL G4 | Fahrzeugbreite: 1,20 m



EVUM MOTORS | 4x4-Antrieb



CLUB CAR | Bewährte Qualität



MEAN GREEN | Bis zu 7 Stunden mähen



RONOVATEC | Pure Präzision

Wir sind da, wo Sie sind.
Tag für Tag. **Auch morgen.**

Ihr persönlicher Ansprechpartner: Schwab Jürg, Tel. +41 79 352 24 56

Robert Aebi Landtechnik AG

Riedthofstrasse 100 | CH-8105 Regensdorf | Tel. +41 44 842 50 00

info@robert-aebi-landtechnik.ch | www.robert-aebi-landtechnik.ch

Robert Aebi



GOUPIL



EVUM
MOTORS



MEAN GREEN
ELECTRIC MOWERS

ronovatec