



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

**DER FOKUS IM SEPTEMBER:
SANFTE MOBILITÄT UND SPORT**

**LE POINT FORT EN SEPTEMBRE:
MOBILITÉ DOUCE ET SPORT**

**IL TEMA CENTRALE DI SETTEMBRE:
MOBILITÀ LENTA E SPORT**

DIE EFFIZIENTE & PREISWERTE SOLARE SCHWIMMBADHEIZUNG

BERATUNG | PLANUNG | PRODUKTION | MONTAGE | INBETRIEBNAHME | WARTUNG



WENN NICHT JETZT, WANN DANN?

- ☐ Mit bereits über 420 installierten Solaranlagen,
- ☐ einem über 35-jährigen Erfahrungsschatz und
- ☐ unserem bewährten All-in Service, sind Sie auf der sicheren Seite.

Die Einbindung ökologischer Energieressourcen in ein zeitgemäßes Energieversorgungskonzept von Frei- und Sportbädern wird nahezu alternativlos.

In Kombination mit Wärmepumpen ist Solarthermie sowohl bei Schwimmbadneubau-, vor allem aber auch bei Sanierungsprojekten die wirtschaftlich sinnvollste Lösung.

Wir sind Ihr Partner, mit dem Sie Ihre Betriebskosten nachhaltig reduzieren und Ihre Kommune dabei einen deutlich sichtbaren Klimabeitrag leistet.

Wir sind Ihre

SOLAR X **ENERGY** **PERTS**

5 Editorial
Mit guten Beispielen Krisen begegnen
Affronter les crises avec de bons
exemples
Affrontare le crisi con i buoni esempi

6 Territorio e mobilità
Programmi di agglomerazione:
opportunità e difficoltà

10 Territorio e mobilità
Andare a scuola in bicicletta: ci sono
sempre più iniziative a favore

20 Santé
Projet ActiveCity: les communes
organisent une offre sportive gratuite

22 La commune
Nouveau: Les tables rondes virtuelles
sur la numérisation en Suisse romande

24 Energie et environnement
Comment les communes peuvent abor-
der l'objectif «zéro émission nette»

28 Raumplanung und Verkehr
Chancen und Grenzen der Agglomera-
tionsprogramme am Beispiel Chablais

31 Raumplanung und Verkehr
Wie in der Region Solothurn
Velowege geplant werden

36 Institution Gemeinde
Immer mehr Gemeinden betreiben
Sportinfrastrukturen gemeinsam

38 Gesundheit
ActiveCity: Was diese Sportangebote
den Gemeinden bringen können

40 Raumplanung und Verkehr
Mitfahrbänkli als moderne Form des
Autostopps: ein Test in Nesslau

44 Energie und Umwelt
Wie können Gemeinden das
Netto-null-Ziel erreichen?

48 Raumplanung und Verkehr
20 Jahre Begegnungszonen:
ein Rück- und Ausblick

50 Raumplanung und Verkehr
Die Verkehrsdrehscheibe in Liestal
unter der Lupe

54 Raumplanung und Verkehr
Weshalb ein räumliches Leitbild für
ländliche Gemeinden wichtig ist

56 Raumplanung und Verkehr
Der erste Eindruck zählt: die
schönsten Ortseingänge der Schweiz

8

Valle Maggia

Moira Medici, sindaca di
Cevio, spiega perché la
nuova pista ciclabile della
Valle Maggia è stata
accolta con favore.



14

Chablais

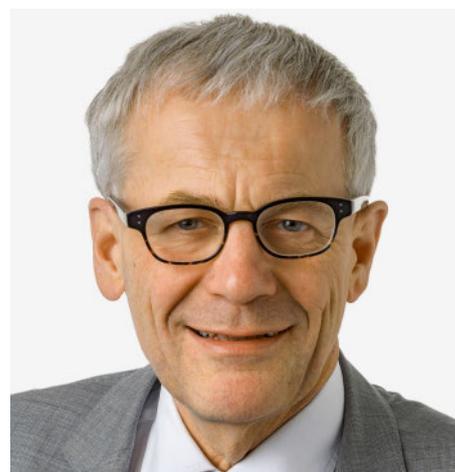
Stéphane Coppey, pré-
sident de l'Agglo Chablais,
membre du Comité de
l'ACS et président de la
ville de Monthey (VS), ex-
plique ce qui pourrait être
amélioré dans les projets
d'agglomération.



60

Solothurn

Kurt Fluri gibt nach mehre-
ren Jahrzehnten Engage-
ment als Stapi, Nationalrat
und Präsident des Städte-
verbands seine Ämter ab.
Zeit für einen Rückblick.



Titelbild/Couverture

Die alte Bahnbrücke bei Cevio ist neu ein Veloweg.
L'ancien pont ferroviaire près de Cevio est désormais une piste cyclable.

Bild/photo: Gerhard Lob

MEERKATHE SA: UN SYSTEME DE VOTE ELECTRONIQUE POUR VOTRE CONSEIL COMMUNAL OU REGIONAL

Riche d'un savoir-faire en matière de vote électronique depuis près de 23 ans, SunVote a déjà satisfait des millions d'utilisateur-trices dans le monde avec son système. Simple, précis, fiable et efficace, il est l'outil idéal pour optimiser la procédure et l'administration des votes et des élections lors de grandes assemblées.

Collecter rapidement des votes, automatiser le comptage et la communication des résultats, tout en permettant la transparence du processus de prise de décision : c'est ce que propose le système de vote électronique SunVote.



Un système simple et accessible

Facile d'utilisation, l'interface est totalement accessible pour les secrétaires de conseil et autres administrateur-trices. Son utilisation est intuitive et ne nécessite pas de compétences informatiques poussées. De plus, ni Wi-Fi, ni internet ne sont nécessaires. SunVote est donc facile à mettre en place et utilisable partout et en tout temps tout en permettant une sécurité accrue.

Bien entendu, pour que des décisions puissent être prises en assemblée, un nombre minimum de membres présent-e-s est requis. Pour cela, un appel nominatif est effectué au début de chaque séance et celui-ci prend souvent plusieurs longues minutes. Grâce à « l'appel » électronique de SunVote, la présence des conseiller-ères et le quorum peuvent être confirmés en 10 secondes.

Des résultats fiables et précis affichés en temps réel

Lors d'une session de prise de décision, le détail des votes individuels peut être suivi, offrant une vue claire et une transparence complète sur le processus de vote. Grâce à une technologie de vérification de la communication bidirectionnelle, aucun vote ne peut être altéré et l'exactitude des données est garantie à 100%. Le système peut collecter tous les votes en quelques secondes, et les résultats peuvent ainsi être affichés et projetés.

Enfin, la précision et la fiabilité du système permettent d'élaborer automatiquement des rapports de vote détaillés dans des formats standardisés, à des fins d'audit et d'archivage. Le système de vote électronique SunVote représente donc sans aucun doute un outil très efficace pour les secrétaires et administrateur-trices.



Votre représentant local et interlocuteur unique pour vos besoins en informatique

MeerKathe

ZA. La Pièce 5
1180 Rolle

Email : sales@meerkathe.com
Tel : +41 21 552.58.40
Site : www.meerkathe.com



Mit guten Beispielen den Krisen begegnen

Die Krisen folgen einander Schlag auf Schlag: Coronapandemie, Ukrainekrieg und die Möglichkeit einer Strommangelge. Dazu hängt der Klimawandel über uns wie eine dunkle Wolke – oder wie eine sengende Sonne? Der heisse und trockene Sommer hat uns dies einmal mehr vor Augen geführt. Die Notwendigkeit, unsere CO₂-Emissionen zu senken, ist politisch breit akzeptiert. Die Mobilität steht dabei besonders im Fokus, und angesichts eines drohenden Strommangels können wir uns nicht allein auf die Elektrifizierung des motorisierten Verkehrs verlassen. Zahlreiche Initiativen treiben in den Gemeinden den Langsamverkehr voran, fördern also den Velo- und Fussverkehr. Wobei immer öfter von «sanfter Mobilität» statt «Langsamverkehr» gesprochen wird. Denn langsam ist man mit dem Velo in den Innenstädten und Quartieren nicht. Zumindest, wenn es gut ausgebaut Velowege gibt. Wir haben Beispiele dafür in der Region Solothurn und im Maggiateal besucht. Die Agglomerationsprogramme spielen eine wichtige Rolle für die Planung und Finanzierung von solcher Infrastruktur. Die Konsultation zur vierten Generation der Agglomerationsprogramme ist kürzlich abgeschlossen worden. Auch die Region Chablais war beteiligt, wo wir den Verantwortlichen über die Schulter geschaut haben. Der Beitrag dazu kann möglicherweise so manche Fragezeichen in Bezug auf die Agglomerationsprogramme auflösen. Und Inputs geben für zukünftige Projekte. Begegnen wir den Krisen mit guten Beispielen!

Affronter les crises avec de bons exemples

Les crises se succèdent coup sur coup: pandémie de coronavirus, guerre en Ukraine et éventuelle pénurie d'électricité. A quoi s'ajoute le changement climatique qui plane au-dessus de nos têtes comme un nuage noir ou plutôt comme un soleil brûlant. Une réalité que l'été chaud et sec nous a cette fois clairement mise devant les yeux. La nécessité de diminuer nos émissions de CO₂ est largement acceptée politiquement et la mobilité est particulièrement visée. Compte tenu de la pénurie d'électricité qui menace, nous ne pouvons pas uniquement nous appuyer sur l'électrification du trafic motorisé. De nombreuses initiatives communales font progresser la mobilité douce, encourageant le trafic piétonnier et à vélo. Cette mobilité douce n'est pas forcément plus lente. Avec le vélo, on est souvent plus rapidement au centre-ville et dans les quartiers. Du moins quand des pistes cyclables ont été bien aménagées. Nous avons des exemples allant dans ce sens dans la région de Soleure et dans le val Maggia. Les projets d'agglomération pour la planification et le financement de telles infrastructures jouent un grand rôle. La consultation sur la 4^e génération des projets d'agglomération vient de s'achever. La région du Chablais, où nous avons suivi les responsables, était aussi concernée. L'article qui lui est consacré peut peut-être répondre à certaines interrogations en lien avec ces projets d'agglomération. Et donner des inputs pour de futurs projets. Affrontons les crises avec de bons exemples!

Affrontare le crisi con i buoni esempi

Le crisi si susseguono l'una dopo l'altra: prima la pandemia di coronavirus, poi la guerra in Ucraina e l'eventualità di una penuria di elettricità. A queste vanno ad aggiungersi i cambiamenti climatici, che incombono su di noi come una nuvola nera – o come un sole cocente. L'estate calda e secca ce lo ha ribadito ancora una volta. La necessità di ridurre le nostre emissioni di CO₂ gode di ampio consenso a livello politico. La mobilità è particolarmente sotto i riflettori e, visto il rischio di una penuria di elettricità, non possiamo fare affidamento solo sull'elettrificazione dei trasporti a motore. Numerose iniziative nei comuni incentivano il traffico lento, ovvero promuovono gli spostamenti in bicicletta e a piedi. Sempre più spesso sentiamo parlare di «mobilità dolce» anziché di «traffico lento». In fin dei conti, la bicicletta nei centri urbani e nei quartieri non è poi così lenta. Perlomeno se la rete di piste ciclabili è ben sviluppata. Siamo andati a vedere alcuni esempi del genere nella regione di Soletta e nella Valle Maggia. I programmi d'agglomerato svolgono un ruolo importante per la pianificazione e il finanziamento di queste infrastrutture. La consultazione sulla quarta generazione dei programmi d'agglomerato si è appena conclusa. È stata coinvolta anche la regione dello Chablais, dove abbiamo visto come si stanno muovendo i responsabili. Il contributo sull'argomento può forse rispondere a molti interrogativi sui programmi d'agglomerato, oltre che fornire spunti per i progetti futuri. Affrontiamo le crisi con i buoni esempi!

Nadja Sutter

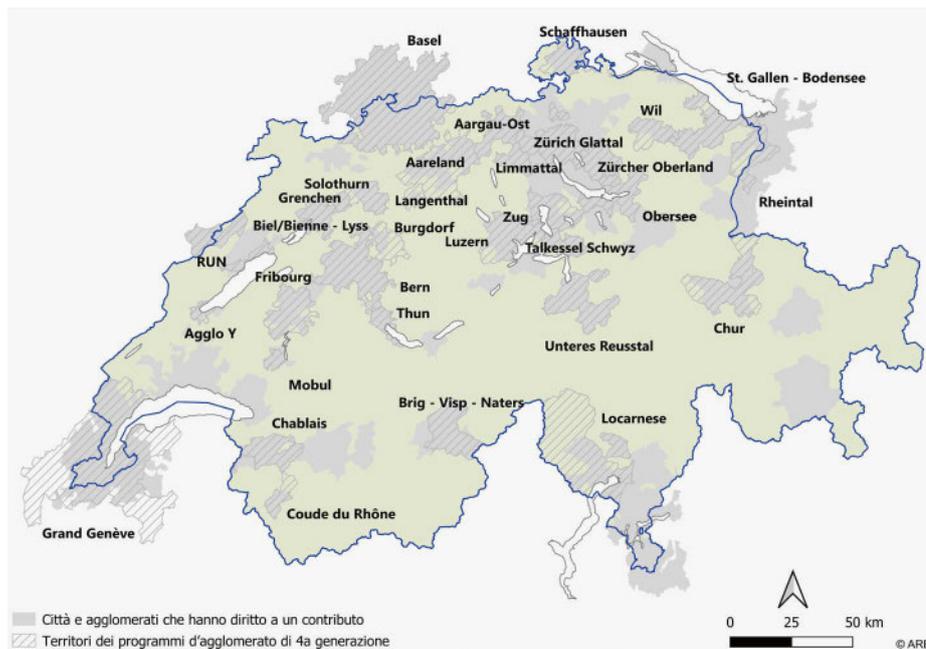
*Chefredaktorin
«Schweizer Gemeinde»*

*Rédactrice en chef
«Commune Suisse»*

*Caporedattrice
«Comune Svizzero»*

Programma d'agglomerato: la formula magica?

Le parti interessate avevano tempo fino al 9 settembre per pronunciarsi in merito al programma d'agglomerato di quarta generazione, che consente alla Confederazione di cofinanziare progetti di mobilità.



La mappa mostra i diversi agglomerati della Svizzera.

Illustrazione: mad/ARE

La quarta versione del programma d'agglomerato dovrebbe comprendere 32 progetti, di cui uno nuovo, quello di Grenchen, e 31 rivisti provenienti da generazioni precedenti. Se le Camere approveranno il nuovo preventivo globale, questi progetti potranno beneficiare di un cofinanziamento.

Nel 2006 la Confederazione ha lanciato una politica di sostegno agli agglomerati con l'obiettivo di promuovere, grazie al cofinanziamento federale di progetti infrastrutturali, uno sviluppo urbano coordinato con le reti di trasporto su scala intercomunale. Ciascun progetto di agglomerato viene valutato sulla base delle sue qualità in termini di trasporti, urbanizzazione, sicurezza stradale e ambiente. Questa valutazione, effettuata dalla Confederazione, determina il cofinanziamento concesso, che va da un minimo del 30% a un massimo del 50%. Vengono selezionate solo le misure che contribuiranno a risolvere i problemi di trasporto con il miglior rapporto qualità-prezzo.

Attualmente in Svizzera sono in corso di attuazione tre generazioni di programmi d'agglomerato e, a partire dal 2019, i progetti d'agglomerato che non avranno raggiunto un'attuazione sufficiente saranno soggetti a una riduzione di 5 punti percentuali. In concreto, per la quarta generazione (PA4), il cofinanziamento federale ammonterà a 1,3 miliardi di franchi. Ciò significa che i cantoni, le città e i comuni dovranno pagare 2,21 miliardi di franchi e quindi sostenere buona parte degli investimenti. La



«La struttura dell'agglomerato pianifica sempre nuove misure per le nuove generazioni, il che lascia poco – o per nulla – spazio a raccogliere le esperienze necessarie per affrontare questioni più complesse.»

Pierrick Maire, responsabile del progetto dell'agglomerato dello Chablais

partecipazione a un programma d'agglomerato non è né semplice né priva di conseguenze economiche significative: il cofinanziamento serve tuttavia a far fronte ai costi infrastrutturali che aumentano con la concentrazione della popolazione e dei posti di lavoro nelle città e negli agglomerati.

«L'unione fa la forza»: l'esempio del progetto Chablais Agglo

Sei comuni a cavallo tra il Vallese e Vaud danno forma al progetto d'agglomerato del Chablais, lanciato nel 2011. Dopo un inizio lento, con solo alcune misure isolate prescelte per il cofinanziamento da parte della Confederazione, la struttura d'agglomerato si è evoluta ed è riuscita a presentare un dossier per la quarta generazione, che si è aggiudicato un ragguardevole punteggio in fase di valutazione. La struttura è ora «più matura», per usare le parole del responsabile del progetto Pierrick Maire.

È stato un processo lungo sia per gli attori locali sia per la Confederazione, che ha anche fatto evolvere i processi relativi ai progetti d'agglomerato verso «un quadro chiaro e un esame della qualità dei diversi programmi». Da poco sono state create diverse nuove basi legali per codificare le procedure relative a questi lavori, come l'OPTA, che disciplina le scadenze per l'attuazione (2019) e le DIPTA, che chiariscono le procedure d'esame del progetto (2020). Nel 2022, la struttura dell'agglomerato dello Chablais è quindi ben lontana

dalla «pesca miracolosa» degli inizi, come spiega il suo responsabile; questo risultato è stato tuttavia raggiunto con un carico di lavoro significativo, che non tutti i comuni possono affrontare. Un'altra ombra si profila però all'orizzonte, seppure sia stato presentato un dossier di qualità: il tasso di contribuzione federale per le misure dell'agglomerato dello Chablais sarà solo del 30%, cioè il minimo. Ciò è dovuto a un'attuazione insufficiente, che costerà all'agglomerato 5 punti percentuali. In concreto, ciò significa che i comuni dovranno cofinanziare il 70% delle misure anziché il 65%. Si tratta di una differenza non trascurabile che può ammontare a varie migliaia di franchi a seconda del cofinanziamento delle infrastrutture coinvolte.

Intraprendere un progetto d'agglomerato significa sottoporsi a una politica federale «del bastone e della carota». Pierrick Maire illustra la situazione dell'agglomerato dello Chablais con questa metafora umoristica: un processo intenso indotto dal ritmo attuale delle generazioni che si susseguono ogni quattro anni. «La struttura dell'agglomerato pianifica sempre nuove misure per le nuove generazioni, il che lascia poco – o per nulla – spazio a raccogliere le esperienze necessarie per affrontare questioni più complesse come i parcheggi», afferma Pierrick Maire. Nonostante l'ingente onere di lavoro, il programma d'agglomerato continua ad attirare nuovi progetti. Il cofinanziamento costituisce una componente importante di questo entusiasmo. Ma il valore aggiunto va oltre l'aspetto finanziario: grazie a questi lavori vengono promossi «scambi e sinergie» sia tra i comuni che tra i dossier politici. Stéphane Coppey, presidente del COPIL dell'agglomerato dello Chablais, membro del Comitato dell'ACS e presidente della città di Monthey (VS), sostiene questa linea di pensiero. Per l'agglomerato dello Chablais, la collaborazione è stata addirittura istituzionalizzata con la creazione di un piano direttore intercomunale (PDI). Si tratta di una tappa importante per i sei comuni, che deriva direttamente dalla collaborazione sul programma d'agglomerato.

Sebbene il valore aggiunto della partecipazione a un programma d'agglomerato sia evidente, la sua effettiva attuazione non risulterà tuttavia meno complessa. Le misure sono previste in zone urbanizzate in cui molto spesso i progetti sono interconnessi. «Ciò che può sembrare semplice sulla carta, nei fatti può rivelarsi estremamente complesso», afferma Stéphane Coppey. È il



«Non tutti i comuni possono organizzarsi in una struttura d'agglomerato.»

Stéphane Coppey, presidente del copil dell'agglomerato dello Chablais, membro del Comitato dell'ACS e presidente della città di Monthey (VS)

caso di progetti soggetti a lunghe procedure di autorizzazione, o anche di procedure legate a un iter legislativo che a loro volta sono legate all'attuazione di un'altra misura del programma d'agglomerato. Queste realtà sul campo depongono a favore dell'estensione della durata di una generazione di un anno (per un totale di cinque anni invece di quattro).

Verso una mobilità a due velocità?

La professionalità e la maturità delle strutture d'agglomerato esistenti rendono ancora più complesso il lavoro dei nuovi operatori. «Non tutti i comuni possono organizzarsi in una struttura d'agglomerato», precisa Stéphane Coppey. I programmi d'agglomerato devono quindi essere adattati alle realtà politiche, compreso il sistema di milizia, per i lavori delle generazioni future. Il ritmo attuale è troppo veloce per disporre del distacco necessario dalle misure previste e l'accento è posto sulla presentazione di un programma d'agglomerato piuttosto che sull'attuazione. Inoltre, una struttura d'agglomerato richiede risorse proprie per funzionare. Queste spese «non sono trascurabili per coprire i costi di funzionamento», afferma Stéphane Coppey.

Per i comuni che non possono – o non vogliono – formare una struttura d'agglomerato, occorre trovare un'alternativa valida per consentire a tutte le regioni della Svizzera di passare a una mobilità integrata e più rispettosa dell'ambiente. In queste regioni le opportunità di finanziamento sono per il momento lacunose.

Uno strumento interessante ma non alla portata di tutti i comuni

Non tutti i comuni svizzeri possono pensare di predisporre una struttura d'agglomerato. Possono farlo solo i territori che rientrano in un perimetro specifico con città e agglomerati aventi diritto ai contributi. Questi perimetri sono determinati dalla Confederazione e si basano sullo spazio urbano definito dall'Ufficio federale di statistica secondo un metodo che non tiene sufficientemente

conto della «realtà sul campo», come afferma Stéphane Coppey.

L'agglomerato dello Chablais ha dovuto affrontare questo problema quando ha richiesto l'estensione del perimetro dell'agglomerato ai comuni di Bex e Ollon. Si tratta di due comuni limitrofi, già coinvolti economicamente nelle dinamiche dell'agglomerato, ma al di fuori del perimetro definito dalla Confederazione. La Confederazione non ha dato seguito alle prime due richieste. «Gli argomenti della Confederazione erano molto deboli», ricorda Stéphane Coppey, aggiungendo che, ora, grazie alle pressioni del Parlamento, è possibile una certa «flessibilità». Da allora, Bex e Ollon sono diventati membri a pieno titolo del programma d'agglomerato e due nuovi comuni, St-Maurice et Lavey, si apprestano ad unirsi a loro.

Già in cammino verso la sesta generazione

I lavori di lancio della quinta generazione sono praticamente ultimati. Si prevede che le direttive non subiranno modifiche sostanziali nei prossimi anni. Secondo le stime attuali, circa un centinaio di altri comuni dovrebbero poter beneficiare del programma. I cambiamenti maggiori sono previsti per la sesta generazione e dovrebbero tra le altre cose consentire al programma d'agglomerato di compiere un passo avanti verso un sistema digitalizzato. Pur non essendo una formula magica, questo programma risulta comunque efficace e ha un futuro promettente davanti a sé.

*Manon Röthlisberger
Responsabile progetti*

*Ambiti politici: energia, pianificazione del territorio, ambiente e trasporti
Associazione dei Comuni Svizzeri
Traduzione: Annalisa Cipolla*

I comuni della valle scoprono il traffico lento

In Valle Maggia si sta ultimando il percorso ciclistico numero 31. I comuni beneficiano del progetto e si impegnano ad implementare delle misure per favorire la convivenza di diversi gruppi di utenti.



Per la sicurezza: il nuovo cavalcavia di Avegno.

Foto: Gerhard Lob

«Ticino, terra di ciclismo» dice una pubblicità di Ticino Turismo. Un bello slogan che però purtroppo non corrisponde sempre alla realtà. In Ticino gli amanti della bicicletta devono spesso pedalare su strade trafficate. Le cicliste sono un'eccezione, anche per via della configurazione del paesaggio, con i suoi stretti fondovalli e con spazi stretti nelle agglomerazioni. Ma la situazione, se pur con un ritardo rispetto alla Svizzera tedesca, sta lentamente e costantemente migliorando.

I percorsi ciclabili locali sono definiti dai piani regolatori comunali e si svolgono di principio su strade già esistenti e ritenute idonee. Laddove non è possibile

o opportuno far capo alle strade presenti, si provvede alla realizzazione di opere stradali come piste ciclabili, passerelle, corsie ciclabili o marciapiedi. Le reti dei percorsi ciclabili sono incluse nei programmi d'agglomerato (PA) attraverso le cartografie settoriali riguardanti la mobilità lenta e sono allegate alle schede del piano direttore (PD) «Rete urbana e mobilità».

Sulla vecchia linea ferroviaria

La realizzazione pratica di questa politica pianificatoria si può vedere in Valle Maggia dove da diversi anni si stanno realizzando gli ultimi 30 chilometri del percorso ciclistico numero 31 (Bellinzo-

na-Locarno-Caveragno). Il tragitto si svolge in parte sulla vecchia strada cantonale che attraversa i nuclei dei paesini della valle (Avegno, Maggia, Giumaglio, Someo e Cevio) e, per quanto concerne le tratte che collegano i vari comuni, spesso viene utilizzata la vecchia linea ferroviaria del trenino che attraversava la valle fino agli anni Sessanta del secolo scorso, quando si decise di cessare l'esercizio e di puntare sugli autobus.

Il percorso ciclistico della Valle Maggia non è ancora terminato, mancano alcuni passaggi, in particolare fra Someo e Riveo. «Fra due-tre anni sarà finito», dice Danilo Tormen, municipale di Maggia, comune che a seguito della fusione avvenuta nel 2004 con Aurigeno, Coglio, Giumaglio, Lodano, Moghegno e Someo, raggruppa oggi sette frazioni. Tormen, responsabile per il dicastero traffico e territorio, trae un bilancio positivo della nuova ciclopista. «Tanti turisti, ma pure abitanti della valle, usano la nuova infrastruttura, tutti hanno approfittato», dice.

«Zone 30» nei centri abitati

Tormen evidenzia tuttavia anche alcune criticità del percorso ciclabile. In particolare, vede un potenziale aumento di rischi e pericoli a seguito dell'aumento esponenziale di bici elettriche. Spesso i detentori di bici elettriche attraversano con alta velocità e quasi senza rumore i nuclei privi di marciapiede, spaventando gli abitanti. «Il tema è stato discusso anche in consiglio comunale», racconta. Il comune vuole reagire realizzando delle «Zone 30» nei centri abitati. Con questa misura si spera di facilitare la coesistenza dei vari utenti della strada, pedoni, ciclisti e automobilisti. Il budget per questa misura è stimato sui 500 000 franchi. Il legislativo comunale deve ancora approvare il progetto.

Anche nel comune di Cevio, che comprende Bignasco, Caveragno e la Valle Bavona, la nuova pista ciclabile è stata ben accolta. «Soprattutto nel tratto tra Cevio e Bignasco, la ciclopista è molto utilizzata anche dagli abitanti del luogo



«Soprattutto nel tratto tra Cevio e Bignasco, la ciclopista è molto utilizzata anche dagli abitanti del luogo ed è diventata un percorso popolare, ad esempio per i genitori con le carrozzine.»

Moira Medici, sindaco di Cevio

ed è diventata un percorso popolare, ad esempio per i genitori con le carrozzine», afferma la sindaca di Cevio Moira Medici, che sottolinea inoltre che un comune come Cevio non potrebbe mai permettersi un progetto così costoso mentre ora la spesa del comune è limitata al finanziamento di pochi segnali di sicurezza sul territorio comunale. Una cosa è certa: la pista ciclabile numero 31 ha portato molti ciclisti e turisti in Valle Maggia, soprattutto negli anni Covid 2020 e 2021. «Prima vedevo circa 10 ciclisti al giorno, ora sono circa 10 all'ora», dice una signora che abita ad Avegno accanto alla pista ciclabile. La ciclopista è in realtà una pista ciclope-

donale che comprende tratti non asfaltati. Per questo parecchi ciclisti sportivi continuano ad usare la nuova strada cantonale, un fatto non ben visto dagli abitanti della valle.

Una risorsa importante per il turismo

In ogni modo, per la Valle Maggia, la pista ciclabile è una risorsa importante per il turismo. «La bicicletta è molto in voga», afferma Fabio Bonetti, direttore dell'Ufficio del turismo di Locarno-Ascona. Il percorso ciclabile verso la Valle Maggia è adatto anche alle famiglie con bambini grazie al suo basso dislivello. «Le famiglie desiderano poter circolare in bicicletta lontano dal traffico», aggiunge Bonetti. I ciclisti possono fermarsi a mangiare nei ristoranti o nei grotti lungo il percorso e ciò va a beneficio delle aziende locali. A Gordio, ad esempio, accanto alla ciclopista, è stato aperto un piccolo spaccio per bibite e panini, Cevio e Bignasco invece sono anche punti di partenza per tour in bicicletta più impegnativi verso re-



La segnaletica del percorso ciclistico numero 31 a Tegna.

Foto: Gerhard Lob

gioni più elevate (Bosco Gurin, San Carlo, Fusio, Naret). Attualmente è in fase di sviluppo un piano per dotare l'intera area di stazioni di ricarica per biciclette elettriche.

Gerhard Lob

Gambarogno come priorità nel programma di agglomerato del Locarnese

Uno dei progetti da cofinanziare per la quarta generazione del programma di agglomerato del Locarnese, concerne l'espansione del traffico pedonale e ciclabile e del trasporto pubblico. Per il programma di agglomerato del Locarnese di quarta generazione (Paloc4), sono previste misure a favore della mobilità lenta (mobilità pedonale e ciclabile) soprattutto per il Gambarogno (sponda sinistra del Lago Maggiore). Sono previsti investimenti nella pista ciclabile e pedonale nei tratti Magadino-Vira, Vira-Alabardia, Alabardia-San Nazzaro. La realizzazione è complicata e costosa a causa degli spazi ristretti.

Funivia Lavizzara-Leventina

Un progetto poco conosciuto riguarda la possibile realizzazione in alta Valle Maggia (Val Lavizzara) di un collegamento esterno verso nord. L'obiettivo è togliere il carattere di vicolo cieco a questa zona di montagna. Uno studio in tal senso è in fase di completamento. Si valutano due varianti, un tunnel a canna unica (tra il Lago del Sambuco e Airolo) oppure una funivia sulla dorsale montuosa tra i comuni di Fusio (Lavizzara) e Quinto-Ambri in

Leventina (con collegamento alla linea ferroviaria del Gottardo). Il Dipartimento del territorio (DT) del Canton Ticino sostiene il collegamento con la funivia, perché non genera traffico automobilistico aggiuntivo. La funivia, che diventerebbe una delle più lunghe d'Europa, sarebbe infatti utilizzabile solo per chi viaggia con i mezzi pubblici. Il progetto è sostenuto dall'Associazione comuni della Valle-maggia (Ascovam).

Annuncio

VIVERE PIÙ A LUNGO A CASA PROPRIA. GRAZIE ALL'ASSISTENZA DELLE ORGANIZZAZIONI PRIVATE DI CURA A DOMICILIO.

Stessa persona, stessa ora, stesso luogo: un piano di cure e assistenza unico nel suo genere.

L'ASPS rappresenta 330 organizzazioni con oltre 14000 collaboratori. La quota di mercato nel settore delle cure varia fra il 10 e il 45% a seconda della regione. Le organizzazioni private di cura a domicilio forniscono un contributo importante alla sicurezza dell'approvvigionamento e hanno una rilevanza sistemica.

Numero gratuito 0800 500 500, www.spitexprivee.swiss

ASPS
SPITEXPRIVEE.SWISS

A scuola in bicicletta

Piacevole, salutare, ecologica e istruttiva: la bicicletta è molto più di un mezzo di trasporto. Sono sempre di più le iniziative volte a promuovere l'utilizzo della bicicletta per recarsi a scuola, come il progetto dell'agglomerato di Delémont.



Sono sempre più numerose le iniziative che invitano i bambini e i ragazzi ad andare a scuola in bicicletta.

Foto: mad/Défi Vélo

Andare in bicicletta è divertente, dà un senso di libertà ed è un passo verso l'autonomia. La bicicletta è anche salutare ed è per questo ampiamente raccomandata da chi si occupa di prevenzione e salute. Una pratica regolare rafforza le difese immunitarie, previene i rischi di sovrappeso, migliora le capacità motorie e aiuta la concentrazione degli allievi e delle allieve in classe.

Dalla metà degli anni 1990, però, si constata un calo del numero di alunni e alunne che vanno a scuola in bicicletta. Un recente studio dell'OUVEMA, l'osservatorio universitario della bicicletta e della mobilità attiva dell'Università di Losanna, conferma che l'uso della bicicletta per gli spostamenti ricreativi (tempo libero o sport) e utilitari (mezzo di trasporto) è diminuito negli ultimi

decenni tra i giovani. Questo fenomeno si spiega da una parte con il crescente miglioramento dell'offerta del trasporto pubblico, ma dall'altra anche con la mancanza di infrastrutture ciclabili lungo il tragitto per la scuola.

Per invertire questa tendenza e rimettere in sella alunni e alunne, stanno nascendo diverse iniziative. Nel quadro del programma dell'UFE «SvizzeraEnergia per i comuni», l'agglomerato di Delémont, per esempio, ha appena lanciato un progetto di promozione della bicicletta, in particolare in ambito scolastico. Saranno individuati e pubblicizzati itinerari sicuri e comodi. Uno degli obiettivi principali di questo progetto è quello di sensibilizzare l'infanzia e la gioventù alle sfide della scelta modale e di permettere alla popolazione di te-

stare diversi tipi di biciclette, mettendo a disposizione diversi modelli per i giovani, le famiglie e i pendolari.

Un'altra iniziativa, l'Alleanza scuola+bici, ha appena pubblicato una guida per rendere le scuole più idonee alla bicicletta. Questa guida, sostenuta in particolare da Promozione Salute Svizzera e Pro Velo, fornisce numerosi consigli personalizzati agli istituti scolastici interessati a diventare luoghi idonei alle biciclette in modo semplice e progressivo.

Portare la cultura della bicicletta nella scuola

Per cambiare le abitudini non c'è niente di meglio che dare il buon esempio! Per questo le scuole sono incoraggiate a promuovere l'uso della bicicletta. L'Alleanza scuola+bici sottolinea l'import-

tanza di coinvolgere tutte le parti interessate, in particolare i genitori, responsabili della sicurezza dei loro figli sul tragitto per la scuola. La trasformazione verso una scuola idonea alla bicicletta passa dunque attraverso il dialogo. Anche la messa in sicurezza degli itinerari è un punto cruciale, con l'obiettivo finale di creare una rete di piste ciclabili sicura e senza discontinuità per gli allievi. Con l'aiuto di sondaggi tra gli alunni e le alunne, si cerca di individuare quali sono i punti del percorso percepiti come i più pericolosi, al fine di renderli sicuri con la consulenza di specialisti.

Le scuole possono anche migliorare i loro spazi. Parcheggi facilmente accessibili, solidi e sicuri, sono un prerequisito importante, così come l'installazione di una pompa per biciclette fissa. Anche la messa a disposizione di percorsi ciclistici o pump track, circuiti chiusi con dislivelli e curve strette, favorisce l'apprendimento della bicicletta e sviluppa l'equilibrio, la coordinazione e la concentrazione in modo ludico.

La bicicletta nell'insegnamento

La bicicletta può anche essere integrata nei programmi didattici o servire come base per settimane tematiche. Fornisce

un punto di partenza per corsi interdisciplinari sul consumo di risorse, la protezione del clima, la mobilità, la salute, l'esercizio fisico e l'alimentazione. Anche in questo caso, l'Alleanza scuola+bici e i suoi partner propongono numerose attività e corsi pratici.

*Florian Koch
Responsabile progetti Attività fisica
Promozione Salute Svizzera*

Informazioni:

Troverete la guida dell'Alleanza scuola+bici e le attività dei partner su questo sito: <https://www.schule-velo.ch/it/home.html>

Le iniziative si moltiplicano

Promozione Salute Svizzera sostiene diversi programmi di promozione della bicicletta a scuola, come Bike2school o Défi Vélo. Un'altra iniziativa è il Vélobus dell'Associazione traffico e ambiente (ATA). I bambini e le bambine viaggiano in convoglio, accompagnati da adulti che sorvegliano il tragitto, con l'obiettivo di rendere i bambini progressivamente più autonomi. Anche il Piano di mobilità scolastica dell'ATA offre delle risorse. Si tratta di un approccio partecipativo in cinque tappe che permette di avviare

una riflessione generale sulla mobilità dell'infanzia. L'idea è di dare la parola ai bambini e alle bambine, ai genitori e ai partner della scuola, per proporre azioni concrete a favore di tragitti sicuri per la scuola.

Maggiori informazioni su questi progetti:

<https://www.bike2school.ch/it>

www.defi-velo.ch

www.ata.ch/informazione/mobilita-scolastica

<https://mobilitascolare.ch/>

«Il nostro obiettivo è quello di promuovere l'uso della bicicletta in generale»



Perché avviare un progetto del genere?

Aline Cuomo: La mobilità è una sfida fondamentale per conciliare lo sviluppo della regione con la conservazione della qualità della vita. L'agglomerato di Delémont intende pertanto attuare un programma di promozione della bicicletta nel quadro del progetto «Regione Energia». Il nostro obiettivo è quello di promuovere l'uso della bicicletta in generale, e in particolare tra la gioventù, sensibilizzandoli alle sfide della scelta modale.

Quali misure saranno adottate a tale riguardo?

Non vogliamo necessariamente inventare un nuovo progetto, poiché esiste già un'importante offerta di incentivi in tutta la Svizzera. Basti pensare a Bike2school, che motiva gli allievi e le allieve a recarsi a scuola in bicicletta il più spesso possibile per raccogliere punti e vincere i premi in palio, o Défi Vélo, che promuove la bicicletta con attività e giochi. Le sfide sono un modo ludico per convincere le persone a usare la bicicletta. È divertente, c'è un

po' di competizione. Ma se l'utilizzo della bicicletta si dimostra anche pratico, per esempio perché ci fa guadagnare tempo, allora è possibile far cambiare le abitudini ed è questo a cui puntiamo.

Qual è l'obiettivo? Che tutti i giovani di Delémont vadano in bicicletta?

Desideriamo chiaramente promuovere la mobilità lenta. L'idea è quella di potenziare i «riflessi buoni» e stimolare la riflessione dei bambini attraverso esercizi ludici. Non esiste ancora un'offerta di sensibilizzazione in grado di agire fin dall'infanzia. E noi vogliamo colmare questa lacuna. Saremmo molto contenti se riuscissimo a convincere i giovani a prendere la bicicletta piuttosto che salire su un'auto, ed evitare così il traffico davanti alle scuole.

Integrare la tematica della mobilità sostenibile nelle scuole figura all'ordine del giorno dell'agglomerato di Delémont, il cui progetto «Regione Energia» ha ricevuto il sostegno dell'Ufficio federale dell'energia. Intervista ad Aline Cuomo, responsabile del progetto presso l'agglomerato di Delémont.

Come funziona lo zero netto per i comuni?

In che modo le città e i comuni affrontano il tema e l'obiettivo «saldo netto delle emissioni di gas serra pari a zero»? Con il «City Monitoring zero netto e 2000 watt» i comuni dispongono per la prima volta di un parametro di riferimento.

Nei giorni di canicola di quest'estate, il problema emergente della scarsità d'acqua o dell'incombente carenza energetica, anche in un paese ricco d'acqua come la Svizzera, ha reso palese che dobbiamo abbandonare il prima possibile l'uso e la dipendenza da fonti energetiche fossili. Il concetto «zero netto» come obiettivo di politica climatica non è più messo in discussione, viene anzi adottato a tutti i livelli politici e trattato come una sfida per la società nel suo complesso.

City Monitoring zero netto e 2000 watt



L'attuale «Community zero netto e 2000 watt», rappresentata finora nel City Monitoring, è variegata e composta dai seguenti comuni: «Front Runner» e «Città e comuni all'avanguardia» della Promozione progetti 2022-2023 di SvizzeraEnergia e città e comuni che hanno sottoscritto la Charta del clima e dell'energia. Attualmente è composta da 68 città e comuni e rappresenta circa il 33 per cento della popolazione svizzera.

I dati del City Monitoring provengono al momento da tre fonti principali:

- autodichiarazione dei comuni sulla base del sondaggio online
- dati pubblici dei comuni
- altri dati pubblicamente accessibili

Le informazioni più recenti sono disponibili qui: <https://www.local-energy.swiss/> (> Programmi > Società a 2000 watt > Scopri di più).

La sobrietà prima dell'efficienza prima della sostenibilità

Il modo in cui questo obiettivo deve essere raggiunto e attuato a livello comunale rientra in un processo continuo di sviluppo e conoscenza. Tuttavia, l'approccio di massima «sobrietà prima dell'efficienza prima della sostenibilità» è certamente una guida generalmente valida nel percorso che porta all'obiettivo. L'esempio della mobilità individuale motorizzata lo illustra meglio di qualsiasi altro. Per lo «zero netto» ci si chiede innanzitutto: questo veicolo è davvero necessario? E poi: deve proprio essere così grande e pesante? E infine: con quale fonte di energia sostenibile dovrebbe essere alimentato?

La riflessione, oggi piuttosto comune, di sostituire semplicemente l'attuale flotta di veicoli con veicoli elettrici non soddisfa pienamente l'esigenza del saldo netto. Pertanto, il tasso di elettrificazione dei veicoli immatricolati, ma anche il tasso di motorizzazione per abitante (cfr. illustrazioni) sono due buoni indicatori per monitorare quantitativamente l'adeguatezza allo zero netto della mobilità a livello comunale.

Accettare i conflitti d'interesse

Il percorso verso l'azzeramento delle emissioni di CO₂ è lastricato da una moltitudine di grandi sfide. Nel solo orizzonte dell'approvvigionamento energetico, vi sono contraddizioni e conflitti d'interesse apparentemente insormontabili, con cui si confrontano anche le città e i comuni. L'energia dovrebbe essere disponibile sempre e ovunque, ecologica, rispettosa del clima, finanziariamente accessibile e priva di rischi. E la sua origine dovrebbe essere moralmente ed eticamente giustificata, cosa che sta diventando sempre più difficile nell'attuale contesto geopolitico. Per non parlare delle esigenze e delle priorità della società nel suo complesso, come la giustizia sociale, la tutela della salute o la protezione delle istituzioni democratiche. Con un occhio di riguardo alla protezione del clima e tenendo conto del

marginale d'azione delle città e dei comuni, il percorso efficace verso lo zero netto può tuttavia essere scomposto in una semplice formula.

Niente calore fossile, niente elettricità fossile, niente mobilità fossile

In un mondo a zero netto, non si possono usare gas naturale, petrolio o carbone per il riscaldamento, la mobilità deve essere completamente elettrificata e l'intero approvvigionamento di energia elettrica può essere fornito solo da fonti rinnovabili al 100%. Se nei nostri comuni puntiamo, un passo alla volta ma con costanza e perseveranza, al raggiungimento di questi tre obiettivi parziali, a medio termine saremo allora in grado di soddisfare i nostri standard elevati.

Al contrario, un approccio proattivo alla questione delle emissioni negative, con pozzi di carbonio e tecnologie di riduzione, non deve necessariamente essere al centro dell'attenzione di città e comuni. Anche se a lungo termine questi saranno necessari per il successo della missione zero netto, al momento tali tecnologie sono ancora in fase di ricerca e sviluppo. Le risorse finanziarie e umane disponibili dovrebbero per-

Promozione progetti di SvizzeraEnergia per i comuni

Le città, i comuni e le regioni svizzere dovrebbero contribuire in modo significativo al raggiungimento dello «zero netto» e dei «2000 watt». Per questo motivo «SvizzeraEnergia per i comuni», a partire da marzo 2023, li sosterrà nuovamente con incentivi nei settori efficienza energetica degli edifici, energie rinnovabili, mobilità e sistemi e processi. Le informazioni più recenti sono disponibili qui: <https://www.local-energy.swiss/> (> Programmi > Promozione progetti).

Benchmark mobilità verso lo zero netto: aumentare il grado di elettrificazione, ridurre il tasso di motorizzazione.

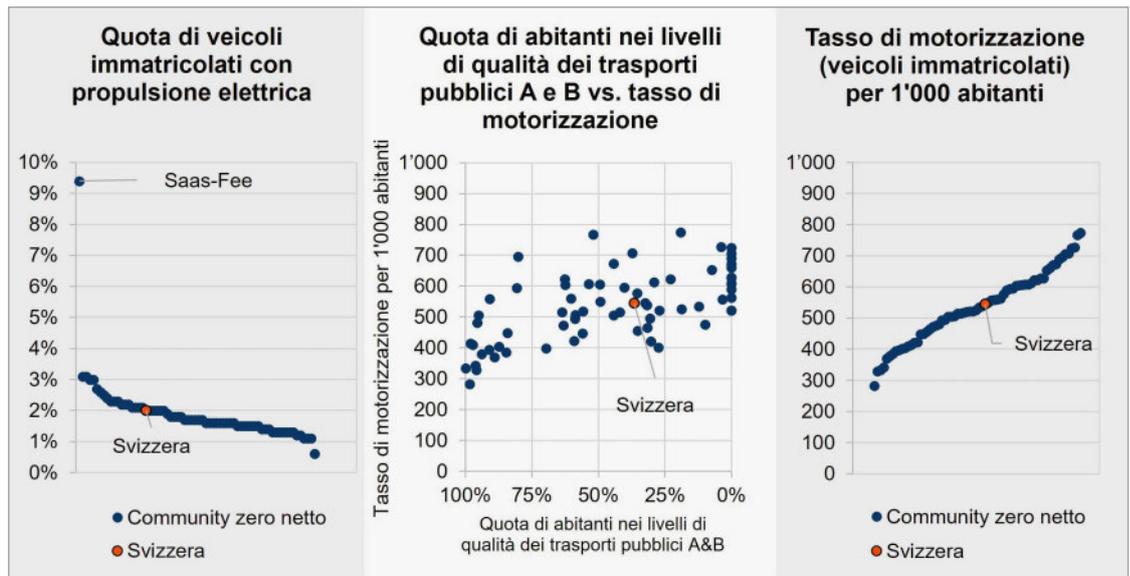


Illustrazione: mad/SvizzeraEnergia

tanto essere utilizzate per la mitigazione, cioè la riduzione delle emissioni, e non per la loro compensazione. Ciò soprattutto perché la compensazione, nel senso di ripiego psicologico, non rende comunque un buon servizio all'impegno serio.

Imparare gli uni dagli altri, raggiungere insieme l'obiettivo

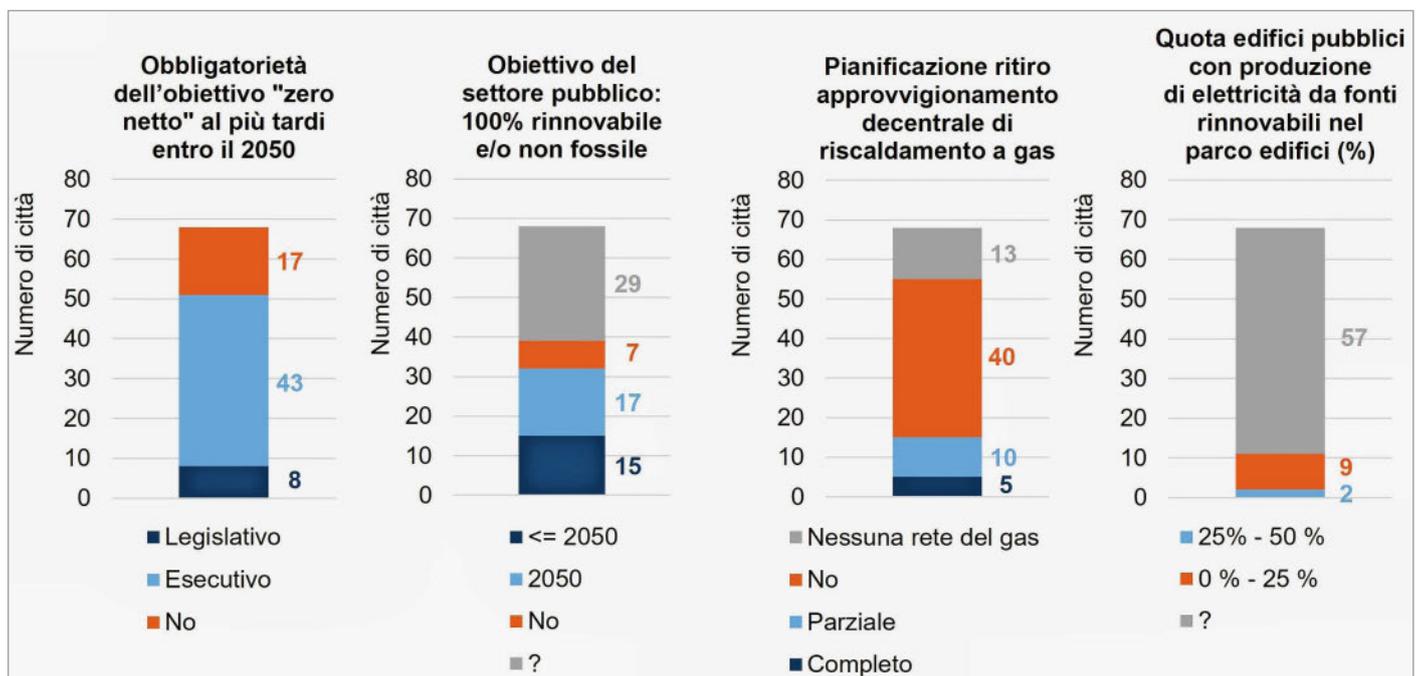
Misurare e monitorare il raggiungimento degli obiettivi nel percorso verso lo zero netto è però un'impresa difficile. Molti importanti sviluppi e processi decisionali non possono essere valutati direttamente in cifre. Tuttavia, per un'implementazione promettente, per i processi di apprendimento

collettivo e anche per la motivazione e l'impegno dei vari decisori, è importante definire alcuni indicatori di successo lungo il percorso verso l'azzeramento delle emissioni e anche tracciarli quantitativamente. Il «City Monitoring zero netto e 2000 watt» del programma Società a 2000 watt di SvizzeraEnergia per i comuni mette a disposizione a questo scopo una nuova offerta. L'obiettivo è quello di confrontare qualitativamente e quantitativamente le politiche energetiche e climatiche delle città e dei comuni nel percorso verso lo zero netto e i 2000 watt e di seguirne lo sviluppo. Le città e i comuni interessati possono unirsi alla Community in qualsiasi momento.

Thomas Blindenbacher
Direzione Società a 2000 watt
SvizzeraEnergia per i comuni

Informazioni e contatto

Michela Sormani
Direzione regionale Società a 2000 watt
SvizzeraEnergia per i comuni
www.2000watt.ch
2000W-Svizzera@local-energy.swiss

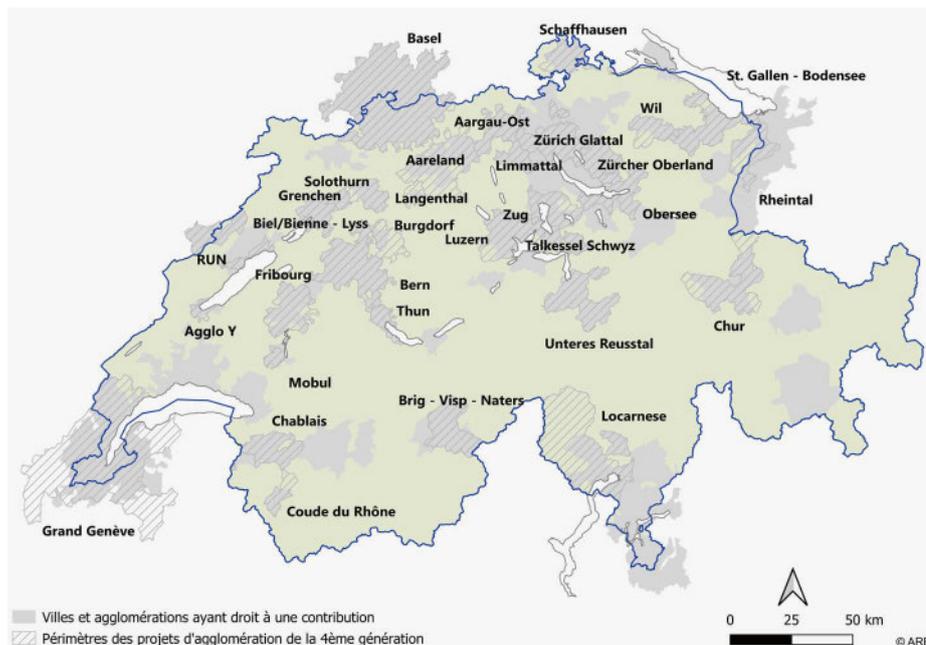


Benchmark zero netto: estratto di alcuni indicatori del City Monitoring zero netto e 2000 watt.

Illustrazione: mad/SvizzeraEnergia

Plan d'agglomération: la formule magique?

Les acteurs avaient jusqu'au 9 septembre pour se prononcer sur le programme d'agglomération de 4^e génération, qui permet à la Confédération de cofinancer des projets de mobilité. Cet instrument est précieux mais pas parfait.



La carte montre les différents projets d'Agglomération à travers la Suisse.

Illustration: màd/ARE

La 4^e mouture du plan d'agglomération devrait couvrir 32 projets d'agglomération constitué d'un nouveau projet, projet d'agglomération Grenchen, et 31 projets remaniés issus des générations précédentes. Ces projets pourront, si la nouvelle enveloppe budgétaire est acceptée par les chambres, bénéficier d'un cofinancement.

Depuis 2006, la Confédération a lancé une politique de soutien aux agglomérations avec l'objectif de favoriser, grâce à un cofinancement fédéral pour des projets d'infrastructures, un développement urbain coordonné avec les réseaux de transports à l'échelle intercommunale. Chaque projet d'agglomération est évalué sur ses qualités en termes de transports, urbanisation, sécurité routière et environnement. Cette évaluation, effectuée par la Confédération, détermine le cofinancement octroyé qui se situe entre un minimum de 30% et un maximum de 50%. Uniquement les mesures qui contribueront à la résolution des problèmes de trans-

ports avec le meilleur rapport qualité/coût sont retenus.

Trois générations de plan d'agglomération sont actuellement mises en œuvre à travers la Suisse et, depuis 2019, les projets d'agglomération qui n'ont pas atteint une mise en œuvre suffisante sont frappés d'une réduction de cinq points de pourcentage. Concrètement, pour la 4^e génération (PA4), le cofinancement de la Confédération s'élèvera à 1,30 milliard de francs. Cela si-

gnifie que les cantons, les villes et les communes devront déboursier pour leur part une somme de 2,21 milliards de francs et supportent donc l'essentiel des investissements. La participation à un programme d'agglomération n'est ni simple ni sans conséquences économiques significatives: mais un cofinancement est nécessaire pour faire face aux coûts d'infrastructures qui augmentent avec la concentration de la population et des emplois dans les villes et les agglomérations.

«L'union fait la force»: l'exemple du projet Chablais Agglo

Six communes à cheval entre le Valais et Vaud constituent le projet d'agglomération du Chablais qui a vu le jour en 2011. Avec un début en demi-teinte où uniquement quelques mesures isolées avaient été retenues pour un cofinancement par la Confédération, la structure d'agglomération a évolué pour réussir à présenter un dossier pour la 4^e génération qui a obtenu un bon score lors de son évaluation. La structure est maintenant «plus mature» comme le décrit son chef de projet Pierrick Maire. Cela a été un long processus tant pour les acteurs locaux que pour la Confédération, qui a elle aussi fait évoluer les processus qui entourent les projets d'agglomération vers «un cadre clair et un examen de qualité des différents programmes». Plusieurs nouvelles bases légales ont vu récemment le jour pour codifier les procédures qui en-

«La structure d'agglomération est toujours en train de planifier les nouvelles mesures pour les nouvelles générations, ce qui ne laisse que peu, voire pas de place à un recul nécessaire pour s'attaquer aux problématiques plus complexes.»



Pierrick Maire, chef de projet, Agglomération du Chablais

tourent ces travaux. En 2022, la structure d'agglomération chablaisienne est donc bien loin de la «pêche miraculeuse» de ses débuts comme l'explique son responsable; mais cela ne s'est pas fait sans une charge de travail non négligeable à laquelle pas toutes les communes ne peuvent faire face.

Une autre ombre au tableau complique les futurs travaux: malgré le dépôt d'un dossier de qualité, le taux de contribution fédérale pour les mesures de l'agglomération du chablais ne s'élèvera qu'à 30%, soit le minimum. La faute à une mise en œuvre insuffisante qui coûtera à l'agglomération cinq points de pourcentage. Concrètement, cela signifie que les communes devront cofinancer 70% des mesures plutôt que 65%. Une différence non anodine qui peut représenter des milliers de francs suivant le cofinancement de l'infrastructures en jeu.

Se lancer dans un processus de projet d'agglomération, c'est se plier à une politique fédérale de la «carotte et du bâton». C'est avec cette note d'humour que Pierrick Maire illustre la situation de l'Agglomération Chablais: un processus intense induit par le rythme actuel des générations qui se succèdent tous les quatre ans. «La structure d'agglomération est toujours en train de planifier les nouvelles mesures pour les nouvelles générations, ce qui ne laisse que peu, voire pas de place à un recul nécessaire pour s'attaquer aux problématiques plus complexes comme le stationnement», constate Pierrick Maire. Malgré la charge de travail importante, le programme d'agglomération ne cesse d'attirer des nouveaux projets. Le cofinancement est une composante importante de cet engouement. Mais la plus-value va au-delà de l'aspect financier: les «échanges et les synergies» tant entre communes qu'entre dossiers politiques sont favorisés à travers ces travaux.

Le président du copil de l'Agglomération Chablais, membre du Comité de l'ACS et président de la ville de Monthey (VS) Stéphane Coppey appuie ce constat. Pour l'agglomération chablaisienne, cette collaboration s'est même institutionnalisée avec la mise sur pied d'un plan directeur intercommunal (PDI). Une étape importante pour les six communes qui découle directement de la collaboration autour du plan d'agglomération.

Si la plus-value d'une participation à un programme d'agglomération est claire, cela ne rend pas moins sa mise en œuvre effective complexe. Les mesures sont prévues dans des zones urbani-



«S'organiser en structure d'agglomération n'est pas à la portée de toutes les communes.»

Stéphane Coppey, président du copil de l'Agglomération Chablais, membre du Comité de l'ACS et président de la ville de Monthey (VS)

sées où, très souvent, les projets s'entremêlent. «Ce qui peut paraître simple sur le papier peut en fait se révéler extrêmement complexe», décrit Stéphane Coppey. C'est le cas des projets soumis à des procédures d'autorisation longues, voire des procédures liées à un processus législatif qui sont elles-mêmes liées à la mise en œuvre d'une autre mesure du plan d'agglomération. Ces réalités du terrain plaident pour une prolongation de la durée d'une génération d'une année (total de cinq ans au lieu de quatre ans).

Vers une mobilité à deux vitesses?

Le professionnalisme et la maturité des structures d'agglomération existantes rendent le travail des nouveaux entrants d'autant plus complexe. «S'organiser en structure d'agglomération n'est pas à la portée de toutes les communes», précise Stéphane Coppey. Les plans d'agglomérations doivent donc s'adapter à ses réalités politiques, dont le système de milice, pour les travaux des futures générations. Le rythme trop soutenu actuel ne permet pas d'avoir du recul face aux mesures prévues et l'accent est mis sur le dépôt d'un plan d'agglomération plus que sur la mise en œuvre. De plus, une structure d'agglomération demande des ressources propres pour son fonctionnement. Ces dépenses «sont non négligeables pour couvrir les frais de fonctionnement», précise Stéphane Coppey.

Pour les communes ne pouvant ou ne souhaitant pas s'organiser en structure d'agglomération, une alternative valable doit permettre à toutes les régions de la Suisse de tendre vers une mobilité intégrée et plus respectueuse de l'environnement. Dans ces régions, les possibilités de financement sont actuellement lacunaires.

Un outil attractif mais pas à la portée de toutes les communes

Pas toutes les communes suisses ne peuvent prétendre à monter une structure d'agglomération. Uniquement les territoires se trouvant dans un périmètre spécifique dit VACo sont éli-

gibles. Ces périmètres sont déterminés par la Confédération et se fondent sur l'espace urbain défini par l'Office fédéral de la statistique selon une méthode qui ne tient pas suffisamment compte de la «réalité du terrain» comme l'affirme Stéphane Coppey.

L'Agglomération du Chablais a dû faire face à cette problématique lorsque qu'elle a demandé l'élargissement du périmètre d'agglomération aux communes de Bex et Ollon, deux communes limitrophes et économiquement d'ores et déjà partie prenante des dynamiques de l'agglomération, mais hors du périmètre défini par la Confédération. Les deux premières demandes se sont soldées par une fin de non-recevoir par la Confédération. «Les arguments de la Confédération étaient très faibles», se rappelle Stéphane Coppey. Actuellement, et grâce à une pression du Parlement, une certaine «souplesse» est maintenant possible, comme le confirme Stéphane Coppey. Depuis, Bex et Ollon sont membres à part entière du plan d'agglomération et deux nouvelles communes, St-Maurice et Lavey, s'apprêtent à les rejoindre.

Déjà sur le chemin de la 6^e génération

Les travaux de lancement de la 5^e génération sont pratiquement finalisés. Les directives ne devraient pas fondamentalement évoluer pour les prochaines années. Selon les estimations actuelles, environ 100 communes de plus devraient pouvoir nouvellement bénéficier de ce programme. Les plus gros changements sont planifiés pour la 6^e génération et devraient entre autres permettre au programme d'agglomération de faire un pas vers un système digitalisé. Ce programme, pas magique mais efficace, à de belles années devant lui.

*Manon Röthlisberger
Responsable de projet
Secteurs politique d'énergie,
d'aménagement du territoire,
d'environnement et des transports
Association des Communes Suisses*

La région de Soleure sur le chemin du paradis du vélo

Dans l'agglomération soleuroise, les cyclistes arrivent vite à destination. Sascha Attia, délégué vélo du canton, explique quels bons itinéraires à vélo sont nécessaires et quelle contribution les communes peuvent apporter.



A Zuchwil, un passage sous voies pour les vélos et les piétons et piétons passe sous la ligne de chemin de fer et des routes et relie ainsi les quartiers.

Photo: Nadja Sutter

Trois femmes à bicyclette passent devant Sascha Attia. Le délégué vélo du canton de Soleure se trouve au bord d'une voie cyclable près de Zuchwil (SO). Derrière lui, on entend le bruit de l'autoroute au-dessus de laquelle passe un pont pour les cyclistes. A côté de lui, un terre-plein avec des arbres, ensuite une route plus petite et derrière un bâtiment industriel. «C'est un bon exemple pour un chemin cyclable. Il est assez large pour pouvoir croiser et bien séparé de la route pour le trafic individuel motorisé», fait valoir Sascha Attia. Il se penche et active le compteur sur le sol avec un aimant. Grâce à une app, il

peut maintenant faire le décompte des vélos qui sont passés depuis le début des mesures mais aussi ce jour-là. Le compteur est quasiment imperceptible pour les cyclistes. Il s'agit d'une boucle d'induction qui est visible sur l'asphalte sous la forme d'une bande en treillis. Ces mesures sont utiles pour la planification des voies cyclables prioritaires dans le canton. Celles-ci doivent permettre aux cyclistes de rouler de manière aussi sûre que possible d'un point A à un point B. Par exemple de Soleure à Subingen en passant par Zuchwil et Derendingen. «Commune Suisse» a accompagné Sascha Attia sur cet itiné-

raire déjà réalisé. D'autres sont planifiées.

Pistes larges et bien séparées

De Zuchwil, le tracé continue en direction de Derendingen. Au pont sur l'Emme, la piste cyclable devient plus étroite, nous devons freiner. «Cet endroit n'est pas idéal, mais nous ne pouvons pas élargir le pont. Nous devons nous adapter aux conditions du lieu.» Sascha Attia sait ce que les cyclistes apprécient: des pistes larges, bien séparées du trafic automobile et poids lourds, si possible en ligne directe et avec une infrastructure homogène, afin

de ne pas devoir trop freiner ou s'arrêter. Un savoir indispensable. «Nous devons planifier les voies cyclables là où les gens roulent à vélo, fait-il valoir. Les itinéraires doivent être compris de façon intuitive.» La meilleure infrastructure ne sert à rien si elle se trouve au mauvais endroit, car elle ne sera pas utilisée.

Le Canton de Soleure a la compétence de planifier et de réaliser des itinéraires cyclables prioritaires et principaux sur les routes communales. Une responsabilité qui incombe à Sascha Attia. Ces parcours relient plusieurs localités entre elles. Les itinéraires cyclables prioritaires sont conçus pour plus de 1000 vélos par jour, les itinéraires cyclables principaux pour plus de 500 vélos par jour. La planification s'appuie sur les déplacements des pendulaires: combien de personnes se rendent régulièrement de quel endroit à quel autre?

Les communes ont besoin d'une bonne planification du réseau

Les communes soleuroises restent compétentes pour le réseau cyclable communal. Celui-ci doit par exemple permettre de se rendre à vélo d'un quartier au centre de la localité pour



Le compteur sur le sol effectue un décompte des vélos qui passent.

Photo: Nadja Sutter

«Les communes ont besoin d'une bonne planification du réseau. Des projets isolés peuvent certes être utiles, mais uniquement s'ils sont planifiés en gardant à l'œil l'ensemble du tracé.»



Sascha Attia, délégué vélo du canton de Soleure

effectuer des achats. «Les communes ont aussi besoin d'une bonne planification du réseau et d'une coordination, souligne Sascha Attia. Des projets isolés peuvent certes être utiles, mais uniquement s'ils sont planifiés en gardant à l'œil l'ensemble du tracé.» La collaboration entre les communes est centrale. «Les cyclistes se moquent des frontières communales et cantonales, précise-t-il. Ils ne comprennent pas qu'une voie cyclable s'arrête à la limite d'une commune ou d'un canton.»

Par le biais des projets d'agglomération, la Confédération encourage des mesures de circulation comme les iti-

néraires vélo. Dans l'agglomération soleuroise, une liaison cyclable est ainsi planifiée entre Granges et Soleure et elle figure dans la 4^e génération des projets d'agglomération. «Les projets d'agglomération sont aujourd'hui institutionnalisés, relève Sascha Attia. Il est maintenant important de bien réfléchir afin de savoir quels projets sont réalisables et dans quel laps de temps. Pour cela, une bonne planification du réseau est nécessaire.»

Revenons à notre tour à vélo. De Derendingen, celui-ci conduit le long de l'Emme jusqu'à Luterbach et de là à nouveau à Soleure par Zuchwil. Dans

cette localité, le tracé passe sous deux grandes routes et le chemin de fer, sans rencontrer d'obstacle. Sur la petite route, des pistes séparées sont marquées dans les deux sens pour les vélos et les piétons. C'est notamment en raison d'un tel projet que Zuchwil s'est hissée au deuxième rang des localités les plus favorables aux vélos de Suisse, juste derrière Berthoud (BE).

Routes de quartier plutôt que pistes cyclables

Pour Sascha Attia, une infrastructure aussi bien développée et personnalisée n'est toutefois pas toujours nécessaire. Parfois, il est plus sensé de déplacer l'itinéraire sur une route de quartier tranquille, plutôt que d'installer des pistes cyclables sur une route principale. «Les cyclistes ne roulent pas volontiers sur des routes principales très fréquentées. Ils se rabattent d'eux-mêmes sur des routes plus calmes.» La planification des itinéraires pour les cyclistes tient justement compte de ce comportement. «Le vélo ne nécessite que ponctuellement de nouvelles infrastructures. C'est pourquoi une bonne planification du réseau est importante.»

Nadja Sutter

Traduction: Marie-Jeanne Krill

A vélo sur le chemin de l'école

Ludique, bon pour la santé et l'environnement: le vélo, c'est plus qu'un moyen de déplacement. Les initiatives pour promouvoir cette pratique sur le chemin de l'école se multiplient, à l'image du projet de l'agglomération de Delémont.



Les enfants et les jeunes doivent se rendre à l'école à vélo – de plus en plus d'initiatives militent en ce sens.

Photo: màd/Défi Vélo

Enfourcher son vélo est amusant, procure un sentiment de liberté et c'est un pas vers l'autonomie. Le vélo est également bon pour la santé, c'est pourquoi cette activité est largement recommandée par les milieux de la prévention et de la santé. Une pratique régulière renforce en effet les défenses immunitaires, prévient les risques de surpoids, améliore les capacités motrices et aide à la concentration des élèves en classe. Mais depuis le milieu des années 1990, on constate une baisse du nombre d'élèves se rendant à l'école sur leur bicyclette. Une étude récente de l'OUVEMA, l'observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives de l'Université de Lausanne, confirme que l'utilisation du vélo pour les déplacements récréatifs (loisirs ou sport) et utilitaires

(moyen de transport) a diminué ces dernières décennies chez les jeunes. Les offres de transports publics largement améliorées, mais aussi le manque d'infrastructures cyclables sur le chemin de l'école, expliquent en partie ce phénomène.

Pour inverser cette tendance, et remettre les élèves en selle, les initiatives se multiplient. L'agglomération de Delémont, dans le cadre du programme de l'OFEN «SuisseEnergie pour les communes», vient par exemple de lancer un projet de promotion du vélo, notamment en milieu scolaire. Les itinéraires sûrs et confortables seront recensés afin de mieux les faire connaître. Un des piliers de ce projet est de sensibiliser les enfants et les jeunes aux enjeux du choix modal et de permettre à la popu-

lation de tester différents types de vélos, en mettant à disposition des modèles variés pour les jeunes, les familles et les pendulaires.

Autre initiative, l'Alliance école+vélo vient de publier un guide pour une école adaptée aux vélos. Ce guide, soutenu notamment par Promotion Santé Suisse et Pro Velo, prodigue de nombreux conseils personnalisés aux établissements scolaires intéressés pour qu'ils deviennent des lieux adaptés aux vélos de manière simple et progressive.

Amener la culture du vélo à l'école

Pour changer les habitudes, rien de tel que de prêcher par l'exemple! Les établissements scolaires sont donc incités à encourager l'utilisation du vélo. L'Alliance école + vélo souligne l'import-

tance d'impliquer tous les acteurs concernés, en particulier les parents, responsables de la sécurité de leurs enfants sur le chemin de l'école. La transformation vers une école adaptée aux vélos passe donc par le dialogue. La sécurisation des itinéraires est aussi un point capital, l'idéal étant de mettre en place un réseau de voies cyclables sûr et continu pour les élèves. Des sondages auprès des élèves permettent souvent de déterminer les points qui leur font peur, afin de les sécuriser en recourant à des spécialistes.

Les établissements scolaires peuvent également améliorer leur aménagement. Des places de stationnement aisément accessibles, solides et sûres sont un prérequis important, de même que l'installation d'une pompe à vélo fixe. La mise à disposition de parcours vélo ou d'un pump track, un circuit fermé fait de bosses et de virages relevés, favorisent également l'apprentissage du vélo et développent l'équilibre, la coordination et la concentration de manière ludique.

Le vélo dans l'enseignement

Le vélo peut également être intégré dans les programmes d'enseignement ou servir de base pour des semaines

thématiques. C'est un point de départ pour des cours interdisciplinaires sur la consommation des ressources, la protection du climat, la mobilité, la santé, l'exercice et l'alimentation. Là aussi, l'Alliance école + vélo et ses partenaires proposent de nombreuses activités et cours pratiques.

*Florian Koch
Responsable de projets
Activité physique
Promotion Santé Suisse*

Informations:

Vous retrouverez le guide de l'Alliance école + vélo et les activités des partenaires sur ce site: www.ecole-velo.ch

Les initiatives se multiplient

Promotion Santé Suisse soutient plusieurs programmes de promotion du vélo à l'école, comme Bike2school ou le Défi Vélo. Autre initiative, le Vélobus de l'Association transports et environnement (ATE). Les enfants circulent en convoi, accompagnés par des adultes qui encadrent le déplacement, avec pour objectif l'autonomie progressive de l'enfant. Le Plan de mobilité scolaire de l'ATE offre également des pistes. Il s'agit d'une démarche participative en cinq étapes qui permet

d'initier une réflexion générale sur la mobilité des enfants. L'idée est de donner la parole aux enfants, parents et partenaires de l'école afin de proposer des actions concrètes de mise en œuvre, pour un itinéraire sûr vers l'école.

Plus d'informations sur ces projets:
www.bike2school.ch
www.defi-velo.ch
www.ate.ch/themes/chemin-de-lecole
www.mobilitescolaire.ch

«Notre but est de promouvoir l'utilisation du vélo de manière générale»



Intégrer la thématique de la mobilité durable dans les écoles figure à l'agenda de l'agglomération de Delémont, dont le projet «Région Energie» a reçu le soutien de l'Office fédéral de l'énergie. Interview d'Aline Cuomo, chargée de mission à l'agglomération de Delémont.

Pourquoi avoir lancé un tel projet?

Aline Cuomo: La mobilité est un enjeu capital pour concilier le développement de la région avec la préservation de la qualité de vie. L'agglomération de Delémont souhaite donc mettre en place un programme de promotion du vélo dans le cadre du projet «Région Energie». Notre but est de promouvoir l'utilisation du vélo de manière générale, et en particulier auprès des jeunes, en les sensibilisant aux enjeux du choix modal.

Quelles mesures comptez-vous prendre pour cela?

Nous ne souhaitons pas forcément inventer un nouveau concept, car il existe déjà une offre importante d'actions incitatives en Suisse, comme Bike2school, qui motive les élèves à se rendre à l'école à vélo aussi souvent que possible pour collecter des points avec des prix à la clé, ou le Défi Vélo, qui promeut le vélo par l'action et le jeu. Les défis sont une manière ludique d'amener les gens à utiliser leur vélo. C'est amusant, il y a une part de compétition. Mais si cela fonctionne

bien, que l'on se rend compte que c'est également pratique, que l'on gagne du temps, alors cela peut faire changer les habitudes et c'est ce que nous recherchons.

Quel est votre objectif?

Nous souhaitons clairement favoriser la mobilité douce. L'idée est d'ancrer les «bons réflexes» et stimuler la réflexion des enfants par le biais d'exercices ludiques. Une telle offre de sensibilisation dès le plus jeune âge n'existe pas encore. Nous voulons combler cette lacune. Nous serions très contents si nous arrivions à convaincre les jeunes à prendre leur vélo plutôt que monter dans une voiture et ainsi éviter les embouteillages de voitures devant les écoles.

Active City donne de l'élan aux communes

Active City: une offre sportive pour encourager l'activité physique en plein air et faire de nouvelles rencontres. Les communes organisent le programme en collaboration avec des associations locales.



Toutes les personnes intéressées, jeunes ou moins jeunes, peuvent participer à Active City.

Photo: màd/RADIX

Du sport et du plaisir pour toutes et tous! C'est par cette devise qu'Active City fait bouger la population: des plus jeunes aux plus âgés. L'offre se décline sur quatre à huit semaines dans diffé-

rentes communes et villes de Suisse. Les habitants et habitantes peuvent tester facilement et gratuitement différentes pratiques sportives. Il n'est pas nécessaire de s'inscrire.

Avec Active City, chacune et chacun y trouve son compte! Du Bootcamp au Bodystep en passant par le yoga, la danse en ligne, le Qi-Gong, l'entraînement à la course ou le skateboard. Tout le monde est le bienvenu et peut participer, que l'on pratique régulièrement du sport ou non, jeune ou vieux. Ainsi, des octogénaires en pleine forme peuvent danser aux côtés d'adolescentes lors d'un cours de zumba. Des habitués du fitness et des novices transpirent ensemble lors d'un cours de Bootcamp en faisant des «burpees», des pompes et des squats.

Les participants apprécient l'ambiance conviviale de ces moments invitant à engager la discussion avec sa voisine ou son voisin. Le sport crée des liens – et ce au-delà des générations et des cultures. Pratiquer le sport en extérieur rend l'activité plus ludique.

Les communes établissent l'offre des cours

Les petites communes comme les grandes villes peuvent mettre en œuvre Active City. Les communes, les villes ou les régions adaptent l'offre aux conditions régionales et la développent selon leurs besoins. Chaque site élabore son propre programme de cours en collaboration avec les associations et les clubs de sport locaux. Selon la taille de la commune, le nombre de cours et leur durée peuvent varier.

La Commune de Bachenbülach (ZH) propose à ses quelque 4250 habitantes et habitants 20 cours sur quatre semaines. Avec ce projet, Bachenbülach souhaite promouvoir le sport et faire bouger sa population. Parallèlement, les associations sportives locales disposent d'un site internet pour présenter leurs offres. «Le sport crée des liens et nous rassemble en tant que communauté. Les habitants sont conscients des efforts investis par la commune, qui organise le projet et le met gratuitement à disposition – cela fait plaisir», décrit Yves Zwahlen, responsable du service contrôle des habitants/santé de la commune.

Manuela Meier, conseillère communale à Bachenbülach et responsable du service de la santé, ajoute: «L'impatience de participer à Active City cette année était grande. Ce qui a été le plus apprécié, c'est la bonne ambiance et la possibilité de participer spontanément. Le fait de pouvoir essayer facilement et sans réservation différents types de sports est également un plus!»



«Ce qui a été le plus apprécié, c'est la bonne ambiance et la possibilité de participer spontanément.»

Manuela Meier, conseillère communale à Bachenbülach

C'est ce que confirme une participante au programme de la commune de Volketswil (ZH): «Active City a été une excellente occasion de découvrir différents sports, et ce en plein air. J'espère vraiment que cela aura lieu l'année prochaine. C'était super!» Avec 19 100 habitantes et habitants, Volketswil est une ville un peu plus grande. Elle a opté pour 60 cours répartis sur huit semaines. Les habitants de cette commune auront l'opportunité de tester dix sports différents.

«La facilité d'accès est un des grands avantages d'Active City. Nous atteignons ainsi toutes les couches de la

population. Peu importe l'âge ou la forme physique de la personne», explique Shirin Hegetschweiler, responsable de la prévention de la commune de Volketswil. Le syndic, Monsieur Jean-Philippe Pinto, dit: «Avec Active City, Volketswil donne un signal fort pour la promotion de la santé et permet des rencontres intergénérationnelles. Grâce à cet engagement, la commune

accroît son attractivité, et l'identification avec le lieu de résidence ou de travail augmente.»

Une plateforme pour les clubs et autres prestataires de sport

Les cours Active City sont animés par des associations ou des prestataires locaux. Les participants font ainsi connaissance avec les monitrices et moniteurs ainsi que les offres de leur région. A l'issue d'Active City, les participants peuvent continuer à suivre un cours de sport à proximité ou adhérer à un nouveau club. Active City, c'est aussi une plateforme attrayante pour

avec des modèles de flyers, d'affiches, d'écrans LED et de bâches. La phase pilote de deux ans peut être cofinancée, selon la commune ou la ville, par une subvention cantonale.

De son côté, la commune met à disposition les ressources en personnel pour la gestion locale du projet (p. ex. délégué au sport, responsable des affaires sociales ou collaborateur administratif). La commune garantit également l'utilisation de l'espace public (p. ex. parc) et met à disposition les canaux de communication locaux.

Diffusion nationale

Active City est déjà mise en œuvre dans les cantons de Zurich et de Saint-Gall. Les communes et les villes qui souhaitent lancer le projet dans ces cantons l'année prochaine peuvent compter sur une contribution cantonale. Dans un deuxième temps, des Active Cities devraient voir le jour dans les cantons de Zoug et de Schaffhouse. Les communes pilotes zougaises et schaffhousiennes qui lanceront Active City en 2023 bénéficieront également d'une contribution cantonale. Pour les villes et les communes des autres cantons suisses allemands, intéressées par Active City, elles peuvent s'adresser directement à RADIX. L'offre sera planifiée en collaboration avec le canton concerné.

L'adaptation pour la Suisse romande est en cours de planification. Active City souhaite promouvoir le plaisir de bouger et de pratiquer du sport à l'extérieur dans toute la Suisse.

Comment ma commune, ma ville, peut-elle devenir une «Active City»?

Les communes et villes intéressées peuvent s'adresser à RADIX – fondation suisse pour la santé, l'organisme responsable d'Active City. RADIX accompagne les communes dans la mise en place du projet et l'implantation d'Active City. De leur côté, les communes mettent à disposition les ressources en personnel pour la prise en charge du projet locale. En fonction des cantons, la commune est cofinancée par une subvention cantonale. RADIX est encore à la recherche de plusieurs sites pilotes et nous nous réjouissons de votre prochaine prise de contact.

Personne de contact: Florence Chenux, RADIX, fondation suisse pour la santé, chenux@radix.ch, 021 329 01 56



«Avec Active City, Volketswil donne un signal fort pour la promotion de la santé et permet des rencontres intergénérationnelles.»

Jean-Philippe Pinto, syndic de Volketswil

les prestataires et les clubs locaux, qui peuvent ainsi faire de la publicité pour leurs offres et trouver de nouveaux membres.

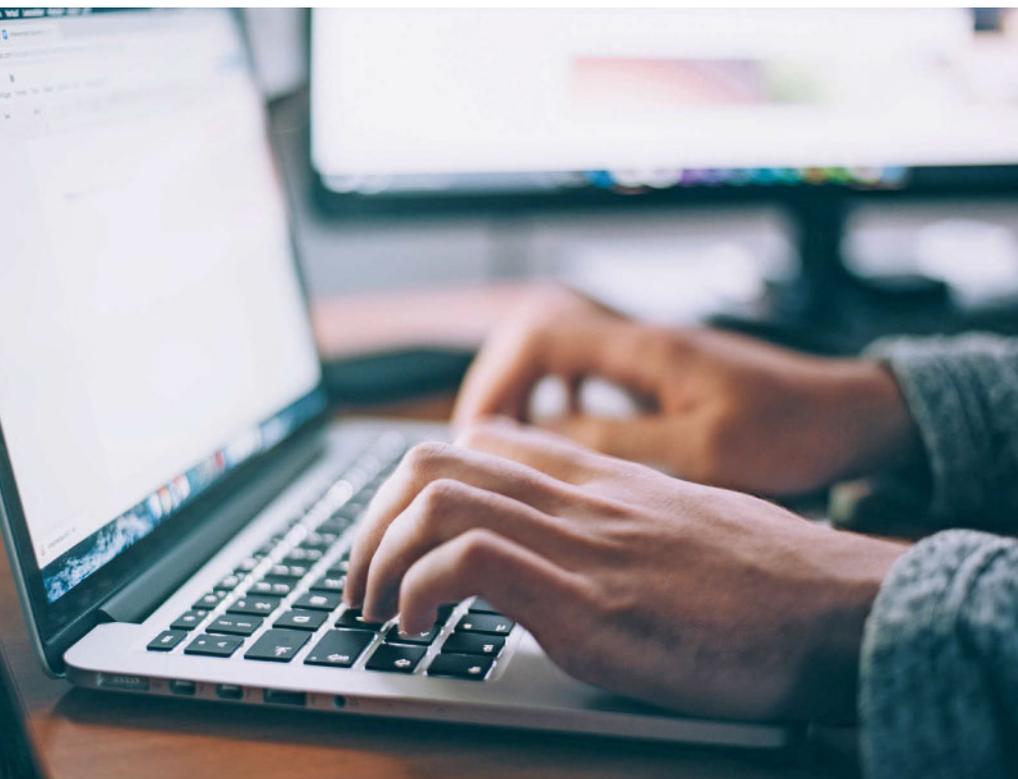
Lors des deux premières éditions, les villes et les communes sont soutenues par la fondation suisse pour la santé RADIX lors des travaux de préparation ainsi que de l'implantation du projet. En plus de l'accompagnement professionnel, les villes et les communes reçoivent également des instruments de travail, un accès au site internet d'Active City et un kit de communication attractif

Gabriela Widmer
RADIX, fondation suisse pour la santé

Informations:
www.activecity.ch
www.radix.ch

Numérisation dans ma commune

La table ronde virtuelle arrive en Suisse romande: l'association Ma Commune et l'ACS lancent le 21 septembre ce format d'échange. Obtenir des inputs d'experts et apprendre les uns des autres – gratuitement et à distance.



La table ronde virtuelle démarre en Suisse romande.

Photo: [unplash/Glenn Carstens Peters](#)

Celui qui gravit un sommet le fait rarement seul. Au sein d'une cordée, il est plus en sécurité et a plus de succès. Les alpinistes inexpérimentés ont intérêt à se joindre à des grimpeurs expérimentés afin de pouvoir apprendre d'eux. Il en va tout autrement avec la numérisation dans les communes. C'est ce que montre un sondage effectué en mai par Ma commune, l'Association des Communes Suisses et l'institut de sondage Transferplus. Bien qu'une nette majorité des sondés estiment avoir du retard dans ce domaine, considèrent la numérisation comme un gros défi et reconnaissent que le manque de compétences et de ressources est un problème essentiel, la plupart choisissent de faire cavalier seul. Avec une proportion de 29%, la part des communes qui collaborent avec d'autres communes ou qui prévoient de le faire reste comme l'an passé très basse.

De l'école numérique au «digital twin»

L'association Ma commune qui soutient communes et régions en matière de numérisation, l'Association des Communes Suisses et le Groupement suisse pour les régions de montagne SAB souhaitent faciliter les échanges entre les communes. C'est pourquoi ils offrent ensemble depuis 2020 une table ronde virtuelle. Les objectifs: les participants reçoivent par le biais de courts exposés des inputs intéressants sur la numérisation, puis partagent leurs propres expériences ou apprennent d'autres représentants lors de la discussion ouverte qui suit.

Des membres d'exécutifs communaux, des secrétaires municipaux et des responsables du développement régional mais aussi un public plus large cultivent ainsi des échanges mensuels. Les thèmes variés sont proches de la pratique mais donnent aussi de nouvelles impulsions, des processus participatifs jusqu'à l'Internet des objets, de l'école numérique jusqu'au «digital twin». La table ronde est soutenue par la Fondation pour la promotion de l'Association

S'inscrire pour la première le 21 septembre

Comment les communes trouvent-elles le chemin vers le «smart village» (village intelligent)? Les processus participatifs qui ont le pouvoir de susciter engagement et participation chez les citoyennes et citoyens jouent un rôle important. Que peut-il d'ailleurs ressortir d'un processus participatif? C'est cette question qu'Eveline Charrière de la Région Pays-d'Enhaut aborde lors de **la table ronde virtuelle du 21 septembre**, en présentant également le plan d'action final des communes de Château-d'Œx, Rougemont et Rossinière (VD).

Dans la commune de Riddes (VS), le processus participatif bat encore son plein et ici, la maire de la commune,

Christel Duc, nous racontera comment différents groupes de population ont été impliqués avec succès dans le projet. Le temps restant sera consacré aux échanges.

En tant que représentants des administrations et des exécutifs cantonaux, nous vous invitons cordialement à participer à la première table ronde en Suisse romande. **Vous pouvez vous inscrire par e-mail à l'adresse info@ma-commune.ch et vous recevrez en retour les informations pour vous connecter. La participation est gratuite.**

Si vous avez des questions, nous sommes volontiers à votre disposition à la même adresse e-mail.

des Communes Suisses ainsi que par les partenaires de Ma commune Cisco et Swisscom.

Lancement avec le thème des processus participatifs

Après une introduction fructueuse en Suisse alémanique où Ma commune a été lancée dès 2018, les responsables de la table ronde peuvent enfin aussi la proposer aux communes romandes. Pour franchir ce pas, ils ont trouvé un partenaire important grâce à l'eGov Innovation Center. Celui-ci est un centre de compétence en cyberadministration qui a pour but de promouvoir la réalisation d'innovations dans le secteur public. Il se concentre sur la partie francophone de notre pays et a des contacts étroits avec les cantons et les communes sur les questions de numérisation.

Trois tables rondes virtuelles sur le numérique dans les communes sont prévues d'ici la fin 2022. La première édition a lieu le 21 septembre 2022 de 8 à 9h et a été conçue spécialement pour la Suisse romande. Après une brève introduction sur les objectifs et la structure

des tables rondes, nous nous penchons sur le thème des «processus participatifs dans les smart villages» (voir encadré).

Nous nous réjouissons d'ores et déjà de l'intérêt suscité par ces échanges d'expériences en Suisse romande. En-

semble, c'est mieux – gravissons ensemble la montagne!

Noé Blancpain
Directeur de l'association
Ma commune

A propos de Ma commune



Utilisation de technologies modernes, nouveaux processus, contact direct avec la population et les entreprises: la transformation numérique est aussi une nécessité actuelle pour les communes et les régions. Ce qui semble facile en théorie représente un grand défi en pratique. Lorsque les ressour-

ces, les connaissances et les expériences font défaut, il est difficile de s'orienter, notamment pour les petites communes.

En collaboration avec ses partenaires, l'Association des Communes Suisses, des entreprises et des organisations à but non lucratif, l'association d'utilité publique Ma commune apporte son aide sur le chemin vers le village intelligent et la région intelligente.

Plus d'informations sur
www.ma-commune.ch

Annonce

Car je m'appuie sur des partenaires forts

Previs Prévoyance compte parmi les dix plus grandes institutions collectives et communes. Une longue tradition dans le domaine du service public, des solutions de prévoyance flexibles et une qualité de service au plus haut niveau: voilà ce pour quoi nous nous engageons depuis plus de 60 ans.

Deux partenaires forts: l'Association des Communes Suisses (ACS) et la Previs.

www.previs.ch

previs 
Quand prévoyance
rime avec transparence

Comment atteindre zéro émission nette?

Comment les villes et les communes peuvent-elles aborder le sujet et l'objectif «zéro émission nette»? Avec le «City Monitoring 2000 watts», les communes disposent pour la première fois d'une approche et d'un comparatif approprié.

Les jours de canicule de cet été, les sécheresses programmées ou encore la menace de pénurie d'énergie montrent de manière évidente que nous devons limiter aussi vite que possible notre dépendance aux énergies fossiles. C'est aussi pourquoi l'objectif climatique et

énergétique du «zéro émission nette» n'est plus mis en doute aux niveaux politiques et est considéré comme un défi pour toute la société.

Parcimonie avant efficacité avant durabilité

L'atteinte de cet objectif et sa mise en œuvre au niveau communal font partie d'un processus continu et d'une prise de conscience permanente. L'approche générale «parcimonie avant efficacité avant durabilité» est certainement le principe fondamental qui ne peut être mieux illustré que par l'exemple de la mobilité individuelle motorisée. Pour atteindre le «zéro émission nette», on se demande en premier lieu: a-t-on vraiment besoin d'un véhicule? Ensuite: faut-il vraiment qu'il soit aussi grand et aussi lourd? Et finalement: avec quelle source d'énergie renouvelable doit-il être propulsé?

Le réflexe actuel de remplacer tout simplement la flotte de véhicules existante par des véhicules électriques ne satisfait pas entièrement à l'exigence du «zéro émission nette». C'est pourquoi tant le taux d'électrification des véhicules immatriculés que le taux de motorisation par habitant (voir illustrations) sont deux bons indicateurs pour évaluer la comptabilité du «zéro émission nette» de la mobilité au niveau communal.

Accepter les conflits sur les objectifs

La réduction des émissions de CO₂ fait face à de nombreux défis. Rien que sur le plan de l'approvisionnement énergétique, il existe des contradictions et des conflits inévitables, auxquels les villes et les communes font face. L'énergie doit être disponible partout et à tout moment, respectueuse de l'environnement et du climat, abordable et sans risque. Et sa provenance doit être acceptable du point de vue éthique et moral, ce qui devient toujours plus difficile dans le contexte géopolitique actuel. Sans oublier encore les besoins et priorités de la société, comme la justice sociale, la protection de la santé ou la sauvegarde

des institutions démocratiques. Mais sans perdre de vue la protection du climat et avec la marge de manœuvre des villes et communes, la voie vers le «zéro émission nette» peut être malgré tout ramenée à une formule simple.

Pas de chaleur fossile, pas d'électricité fossile, pas de mobilité fossile

Dans un monde sans émission, l'approvisionnement en chaleur ne doit faire appel ni au gaz naturel, ni au pétrole ni au charbon. La mobilité doit être entièrement électrifiée et la totalité de l'approvisionnement électrique doit provenir de sources d'énergies renouvelables. Si les communes travaillent pas à pas avec cohérence et ténacité à la réalisation de ces trois objectifs, il sera alors possible de satisfaire à moyen terme aux objectifs climatiques.

En revanche, les technologies de réduction des émissions, comme par exemple les puits de carbone, ne doivent pas être au centre des réflexions des villes et des communes. Elles seront certes essentielles à long terme pour atteindre l'objectif du «zéro émission nette», mais les technologies nécessaires n'en sont actuellement qu'au stade de la recherche et du développement. Les ressources financières et humaines disponibles doivent donc de préférence être affectées à la réduction des émissions, et non à leur compensation – d'autant que la compensation ne permet pas un engagement sérieux et durable.

Apprendre les uns des autres avec un objectif commun

Mesurer et contrôler la mise en œuvre des objectifs du «zéro émission nette» est toutefois une entreprise difficile. De nombreux processus décisionnels stratégiques ne peuvent pas être directement quantifiés. Malgré tout, il est important, pour favoriser la mise en œuvre et les processus d'apprentissage collectif ainsi que pour la motivation et l'engagement des divers décideurs, de définir et de suivre quantitativement certains indicateurs allant en direction du «zéro

City Monitoring Zéro émission nette et 2000 watts



La «communauté zéro émission nette et 2000 watts» qui est actuellement prise en compte dans le City Monitoring est constituée des communes suivantes: les «communes pionnières» et les «villes et les communes innovantes» du programme de soutien 2022–2023 de SuisseEnergie, ainsi que des villes et des communes qui ont signé la «Charte pour le climat et l'énergie». Elle compte actuellement 68 villes et communes et représente près de 33% de la population suisse.

Les données du City Monitoring proviennent aujourd'hui de trois sources principales:

- déclaration d'engagement des communes sur la base du questionnaire en ligne
- données publiées par les communes
- autres données accessibles publiquement

Les informations actuelles à ce sujet se trouvent sur: <https://www.local-energy.swiss/> (> Programmes > Société à 2000 watts > En savoir plus)

Comparatif mobilité sur la voie du «zéro émission nette»: augmenter le taux d'électrification, baisser le taux de motorisation.

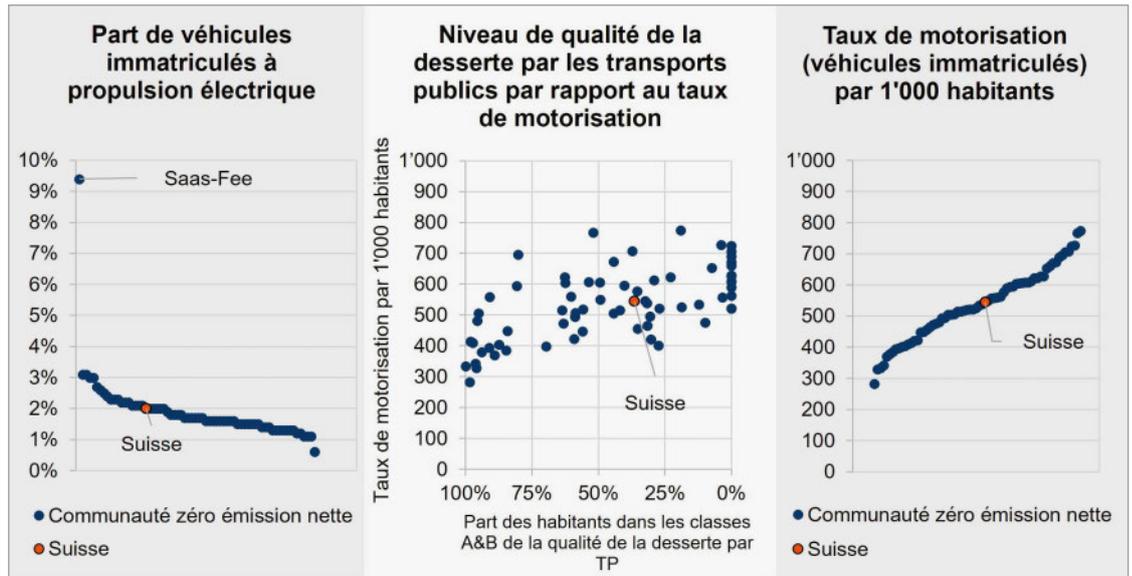


Illustration: mäd/SuisseEnergie

émission nette». C'est pourquoi le «City Monitoring 2000 watts et zéro émission nette» de la Société à 2000 watts de SuisseEnergie pour les communes constitue une nouvelle approche. Son but est une comparaison qualitative et quantitative et un suivi de l'évolution de la politique énergétique et climatique des villes et des communes sur la voie du «zéro émission nette et du 2000 watts». Les villes et communes intéressées sont invitées à rejoindre la communauté à tout moment.

Thomas Blindenbacher
Direction Société à 2000 watts
SuisseEnergie pour les communes

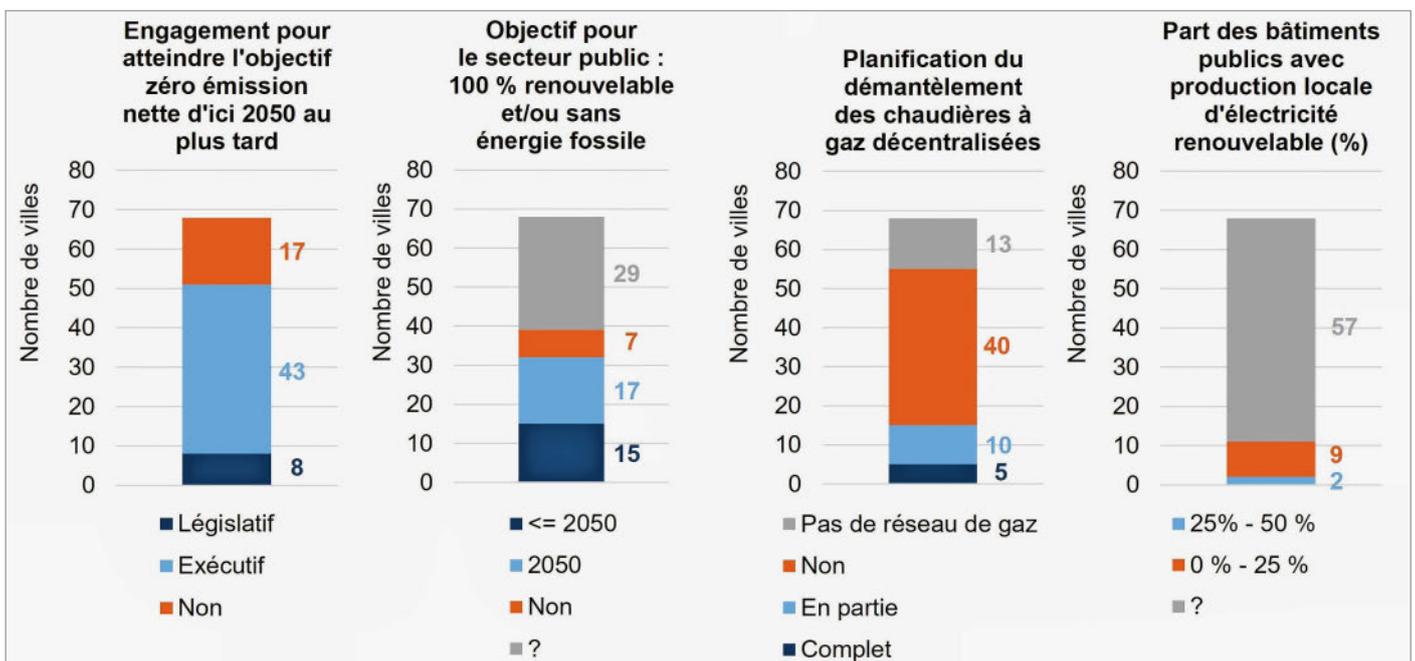
Informations et contact:
Jérôme Attinger
Direction Société à 2000 watts
SuisseEnergie pour les communes

www.2000watt.ch/fr
2000W-Suisse@local-energy.swiss

Programme de soutien de «SuisseEnergie pour les communes»

Les villes, les communes et les régions suisses doivent apporter une contribution significative pour atteindre les objectifs «zéro émission nette» et «2000 watts». Le programme «SuisseEnergie pour les communes» les soutient à partir de mars 2023 avec des subventions dans les domaines de

l'efficacité énergétique des bâtiments, des énergies renouvelables, de la mobilité ainsi que des installations et processus. Les informations actuelles à ce sujet se trouvent sur: <https://www.local-energy.swiss/> (> Programmes > Programme de soutien)



Comparatif «zéro émission nette»: extrait de certains indicateurs du «City Monitoring 2000 watts et zéro émission nette».

Illustration: mäd/SuisseEnergie

L'importance d'une conception directrice territoriale

Pourquoi les communes des régions rurales ont-elles tout intérêt à élaborer une conception directrice territoriale ? Et comment peuvent-elles faire en sorte que le fruit de leur travail soit effectivement mis en œuvre ?



Même les petites communes rurales ont tout intérêt à élaborer une conception directrice territoriale.

Photo: unsplash/Fabian Betto

Que ce soit dans les zones urbaines ou les zones rurales et périphériques, le développement territorial porte largement l'empreinte des investisseurs et des particuliers désireux de construire. L'influence exercée par les communes dans ce domaine varie considérablement. En maints endroits, les petites communes ont plutôt tendance à se laisser porter par le flux des événements. Il est donc temps qu'elles reprennent la barre, comme l'exprime une conseillère communale d'une petite commune bernoise: «Dans le passé, nous mettions, en tant que commune, tout en œuvre pour permettre aux par-

ticuliers désireux de construire de concrétiser leurs intentions. Or, c'est l'inverse qui devrait se produire: c'est à nous, en tant que commune, d'imaginer la direction dans laquelle nous aimerions nous développer. Et quand un maître d'ouvrage se présente avec une idée, nous voyons comment elle cadre avec notre stratégie.»

Ces propos rappellent que le développement local ne saurait être la somme fortuite d'une multitude de décisions et projets individuels. Le principe d'une vision globale et coordonnée et d'un pilotage actif du développement à venir vaut aussi pour les communes rurales.

De plus, beaucoup de villages se caractérisent par une culture du bâti traditionnelle et des sites construits largement intacts, ce qui peut aussi être précieux sur le plan touristique. Une stratégie territoriale prévoyante aide à éviter des interventions irréversibles qu'il faudrait réaliser en raison de contraintes soi-disant inéluctables.

Le développement vers l'intérieur ne concerne pas seulement les agglomérations

Depuis la révision de la loi sur l'aménagement du territoire, entrée en vigueur en 2014, la surface bâtie ne peut plus

s'étendre continuellement. Aujourd'hui, les plans directeurs cantonaux exigent de toutes les communes une réflexion approfondie sur leurs réserves de terrains constructibles et un développement vers l'intérieur de qualité réalisé au bon endroit. Les communes doivent créer un milieu bâti de qualité, par exemple en exigeant une culture du bâti de haut niveau ou des espaces libres et des lieux de rencontre végétalisés, aménager des chemins pour les piétons et des voies cyclables et préserver l'identité.

Le processus d'élaboration d'une conception directrice exige que l'ensemble des autorités communales analysent en détail la situation de leur commune – ses forces et ses faiblesses, mais aussi les risques et les chances. Ce processus est aussi l'occasion de traiter de questions stratégiques importantes, loin de la fébrilité des affaires quotidiennes, et de considérer les interdépendances qui existent entre les décisions territoriales, économiques, sociales ou écologiques.

Les nombreuses fusions de communes rurales, parfois à l'échelle de vallées entières, sont un autre argument en faveur de la conception directrice. La fusion est une étape déterminante pour chaque village concerné et exige une discussion d'ensemble sur les fonctions que chaque membre de la nouvelle entité aura à assumer. L'élaboration d'une conception directrice territoriale est le cadre idéal pour mener une telle discussion. Elle favorise la transparence, facilite certaines compensations territoriales et crée les bases des futures décisions territoriales de la nouvelle commune.

Qu'est-ce qu'une conception directrice du développement territorial?

La conception directrice du développement territorial est un instrument de planification informel. A noter que différents appellations coexistent pour le

désigner: image directrice, schéma directeur ou encore lignes directrices pour le développement territorial. Dans tous les cas, il s'agit aujourd'hui d'une base essentielle à la révision de la planification d'affectation. La conception directrice – à l'instar du plan directeur communal – traite de tous les thèmes à incidence territoriale comme l'habitat, le travail, la circulation, les espaces verts, le paysage ou encore le tourisme. En ce sens, la conception directrice est aussi un instrument de coordination. Elle permet de détecter à temps les conflits d'occupation du territoire et, face à la multiplication des tâches quotidiennes à accomplir, aide à ne pas perdre de vue l'objectif.

Pour la majorité de la population, l'aménagement du territoire reste une matière abstraite. En tant que moyen de communication, une conception directrice porteuse d'une stratégie simple et compréhensible ou d'une vision explicite peut aider à illustrer les évolutions à long terme. Elle permet donc aussi à la commune d'expliquer les changements nécessaires à apporter au plan d'affectation et de les replacer dans un contexte plus large. Si la conception directrice est mise au point de manière participative, qu'elle fait l'objet d'une communication ouverte et repose sur un large consensus, les communes pourront s'en servir comme instrument de pilotage stratégique à long terme.

Un large soutien favorise la mise en œuvre

La conception directrice n'est pas la «conception du Conseil communal», même si ce dernier en assure la direction. A ce titre, il mandate un bureau d'études compétent, consulte régulièrement un groupe d'experts formé de représentant-e-s de l'économie, de la politique et des associations et implique suffisamment tôt la population dans le processus, de façon à accroître la transparence et l'acceptation des décisions ultérieures.

La révision du plan d'affectation n'intéresse souvent qu'une petite partie de la population, à savoir celle qui est directement concernée. Par contre, lorsqu'il s'agit de discuter du futur développement du village et que les décisions n'ont pas encore toutes été prises, une réunion organisée dans la salle de gym attirera certainement un grand nombre d'habitant-e-s engagé-e-s et lié-e-s au village et prêt-e-s à faire des propositions créatrices. C'est aussi l'occasion de tisser des réseaux entre les différents acteurs, qui pourront donner naissance à des nouvelles initiatives locales. Cette manière de procéder oblige les autorités à s'ouvrir aux idées de la population et à mettre en œuvre, dans la mesure du possible, les mesures discutées.

A quoi sert une conception directrice?

L'élaboration d'une conception directrice territoriale peut aider la commune à préciser son profil, à identifier à temps les chances et les risques et à se doter d'une base qui lui permettra d'orienter ultérieurement les investissements au bon endroit. Un processus bien mené peut en outre entraîner un fort engagement local. Une commune qui se dote d'une conception directrice territoriale intelligente ne peut donc être que gagnante.



Heidi Haag

Ancienne responsable conseil en aménagement, EspaceSuisse

Informations:

www.espacesuisse.ch

Les étapes vers la conception directrice

1. Procéder à une analyse du lieu
2. Formuler des idées maîtresses, des objectifs et des mesures, établir les priorités
3. Un plan d'ensemble pour soutenir la communication

Manifestation pour les communes des régions rurales

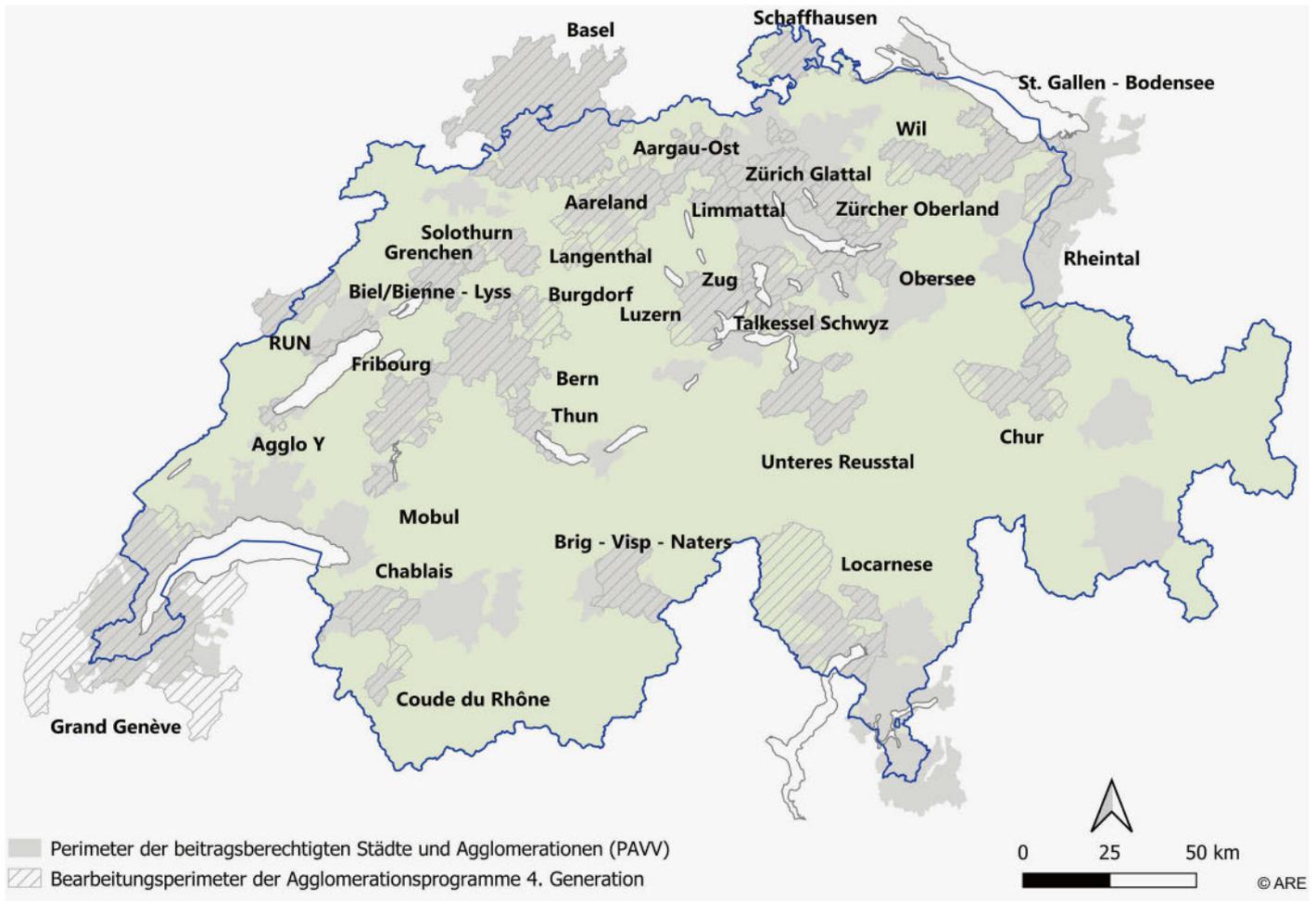
La manifestation intitulée «**Stratégies dans les régions rurales**», qui se tiendra à **Berne le 4 novembre prochain**, permettra aux communes qui souhaitent prendre leur développement territorial en main de découvrir de bons exemples tirés de la pratique. Cette manifestation est organisée par EspaceSuisse en collaboration avec le

Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et l'Association des Communes Suisses. Des exemples concrets seront présentés : De la région Prättigau/Davos GR, de la région Ägerisee ZG, du Luganese TI, de Lichtensteig SG ainsi que de La Sarraz VD.

Infos: www.espacesuisse.ch/fr > formation > manifestations

Agglomerationsprogramme: Eine Zauberformel?

Am 9. September endete die Vernehmlassung zu den Aggloprogrammen der vierten Generation. Im Rahmen dieser unterstützt der Bund Mobilitätsprojekte mit 1,3 Mrd. Franken. Ein geschätztes, aber nicht perfektes Instrument.



Eine Übersicht der verschiedenen Agglomerationsprojekte in der Schweiz.

Grafik: zvg/ARE

Die vierte Generation der Agglomerationsprogramme umfasst Projekte aus 32 Agglomerationen der Schweiz. Mit Grenchen ist eine neue dabei, die restlichen Regionen haben bereits zuvor Agglomerationsprogramme eingereicht. All diese Projekte können von Bundessubventionen profitieren, sofern National- und Ständerat zustimmen. Seit 2006 unterstützt der Bund die Agglomerationen, um eine koordinierte urbane Entwicklung mit interkommunalen Verkehrsnetzen zu fördern. Der Bund finanziert Projekte im Rahmen der Agglomerationsprogramme mit. Er

prüft jedes eingereichte Projekt auf seine Qualitäten in den Bereichen Verkehr, Siedlungsentwicklung, Verkehrs-

sicherheit sowie Umwelt- und Ressourcenschonung. Je nach Ergebnis der Evaluation zahlt er mehr oder weniger



«Wir sind ständig daran, die neuen Massnahmen für die neuen Programme zu planen, was uns wenig bis gar keinen Platz lässt, um komplexere Themen anzupacken.»

Pierrick Maire, Projektverantwortlicher für die Agglomeration Chablais



Blick auf die Agglomeration Chablais.

Bild: zvg/Chablais Région

an ein Projekt; wobei das Minimum 30 Prozent der Gesamtkosten beträgt und das Maximum 50 Prozent. Nur Massnahmen, die massgeblich zur Lösung von Verkehrsproblemen beitragen und das beste Kosten-Nutzen-Verhältnis aufweisen, werden berücksichtigt.

Drei Generationen von Agglomerationsprogrammen wurden in der ganzen Schweiz bereits realisiert, oder sind dabei, realisiert zu werden. Die Massnahmen, die in den verschiedenen Programmen enthalten sind, müssen in einem bestimmten Zeitrahmen umgesetzt werden – seit 2019 werden Übertretungen mit einem Abschlag von 5 Prozent an der Finanzierung bestraft. Für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme beläuft sich der Beitrag des Bundes auf 1,3 Milliarden Franken. Kantone, Städte und Gemeinden steuern 2,21 Milliarden Franken bei und leisten damit den Löwenanteil. Die Teilnahme an einem Agglomerationsprogramm ist weder einfach noch günstig. Doch ohne Bundeshilfe ist es kaum möglich, die Infrastrukturkosten zu stemmen, die durch das Bevölkerungs-

wachstum und die Zunahme von Arbeitsplätzen in den Städten und Agglomerationen immer weiter steigen.

«Gemeinsam stärker»: das Beispiel der Agglo Chablais

Sechs Gemeinden aus den Kantonen Wallis und Waadt haben sich 2011 zur Agglomeration Chablais zusammengeschlossen. Nach einem verhaltenen Start, bei dem nur einzelne Massnahmen für eine Kofinanzierung durch den Bund infrage kamen, entwickelte sich die Agglomerationsstruktur weiter. Für die vierte Generation reichte sie ein Dossier ein, das bei der Evaluation gut abschnitt. Die Struktur sei nun «reifer geworden», sagt Pierrick Maire, Projektverantwortlicher für die Agglomeration Chablais.

Es war ein langer Weg, sowohl für die lokalen Beteiligten als auch für den Bund. Auch dieser hat die Prozesse für die Agglomerationsprogramme angepasst, einen klareren Rahmen vorgegeben und die Qualitätsprüfung überarbeitet. Mehrere neue rechtliche Grundlagen wurden kürzlich geschaf-

fen, um die Prozesse zu regularisieren, zum Beispiel die Verordnung des Uvek über das Programm Agglomerationsverkehr, das den Zeitrahmen für die Umsetzung regelt (2019), oder Direktiven, welche die Prüfung der Projekte präzisieren (2020).

Im Jahr 2022 ist die Struktur der Agglomeration Chablais weit entfernt von ihren Anfängen, wie der Verantwortliche Pierrick Maire erklärt. Das ist aber nur dank viel Arbeit gelungen; einem Aufwand, den nicht alle Gemeinden leisten können. Ein Dämpfer ist trotz dem qualitativ guten Dossier, dass sich der Bundesbeitrag für die Projekte im Chablais nur auf 30 Prozent der Kosten und damit auf das Minimum belaufen wird. Dies weil ein Agglomerationsprojekt nur ungenügend umgesetzt wurde, was die Agglomeration Chablais 5 Prozentpunkte gekostet hat. Für die Gemeinden heisst das, dass sie 70 Prozent der Kosten übernehmen müssen statt 65 Prozent. Eine nicht zu unterschätzende Differenz, die sich je nach Projekt auf mehrere Tausend Franken summieren kann.

Wer ein Agglomerationsprogramm lanciere, der müsse sich auch ein Stück weit «dem Zuckerbrot und der Peitsche» der Bundespolitik beugen, bemerkt Pierrick Maire mit einem Schmunzeln. So erlebt er es in der Agglo Chablais: ein intensiver Prozess, vorgegeben vom Rhythmus der Agglomerationsprogramme, die alle vier Jahre aufeinanderfolgen. «Wir sind ständig daran, die neuen Massnahmen für die neuen Programme zu planen, was uns wenig bis gar keinen Platz lässt, um komplexere Themen wie die Parkplatzproblematik anzupacken.» Trotz der bereits beträchtlichen Arbeitsbelastung zieht die Agglomeration immer neue Projekte an.



«Sich in einer Agglomerationsstruktur zu organisieren, ist nicht für alle Gemeinden machbar.»

Stéphane Coppey, Präsident des Lenkungsausschusses der Agglo Chablais, SGV-Vorstandsmitglied und Stadtpräsident von Monthey (VS)

Dass dem so ist, ist zu einem grossen Teil den Bundesbeiträgen zu verdanken. Aber es gibt auch Mehrwerte neben dem finanziellen Aspekt: Austausch und Synergien sowohl zwischen Gemeinden als auch zwischen politischen Dossiers werden gefördert. Das bestätigt auch der Präsident des Lenkungsausschusses der Agglo Chablais, SGV-Vorstandsmitglied und Stadtpräsident von Monthey (VS) Stéphane Coppey. Für die Agglomeration Chablais wurde diese Zusammenarbeit sogar institutionalisiert mit einem interkommunalen Richtplan. Ein wichtiger Schritt für die sechs Gemeinden, der sich direkt aus der Zusammenarbeit in der Agglo ergab.

Trotz den vielen Vorteilen einer Teilnahme am Agglomerationsprogramm bleibt die Umsetzung komplex. Die Massnahmen werden in urbanisierten Zonen realisiert, in denen sich Projekte nicht selten überschneiden. «Was auf dem Papier einfach erscheint, kann sich als sehr komplex herausstellen», sagt Stéphane Coppey. Dies ist der Fall bei Projekten, die langen Bewilligungsverfahren unterliegen, oder bei Verfahren, die mit einem Gesetzgebungsprozess

verbunden sind, der seinerseits mit der Umsetzung einer anderen Massnahme des Agglomerationsprogramms zusammenhängt. Diese Realitäten sprechen für eine Verlängerung des Umsetzungszeitrahmens um ein Jahr, auf total fünf statt vier Jahre.

Eine Politik der zwei Geschwindigkeiten?

Die Professionalisierung und die Weiterentwicklung der Strukturen der Agglomeration machen die Arbeit für Neueinsteiger umso komplexer. «Sich in einer Agglomerationsstruktur zu organisieren, ist nicht für alle Gemeinden machbar», führt Stéphane Coppey aus. Die Agglomerationsprogramme müss-

ten sich darum an die politischen Realitäten, wie das Milizsystem, anpassen. Das derzeitige zu hohe Tempo erlaube es nicht, die geplanten Massnahmen mit Abstand zu betrachten, und der Schwerpunkt liege eher auf der Einreichung eines Programms als auf der Umsetzung der Massnahmen. Hinzu kommt, dass eine Agglomerationsstruktur an sich Ressourcen braucht, um zu funktionieren. Die Ausgaben dafür seien nicht zu unterschätzen, betont Stéphane Coppey.

Gemeinden, die sich nicht in einer Agglomerationsstruktur organisieren können oder das nicht wollen, muss eine brauchbare Alternative geboten werden. Damit würde allen Regionen der Schweiz ermöglicht, umweltfreundliche und vernetzte Mobilitätsprojekte zu entwickeln. Für Regionen ausserhalb der Agglomerationen sind Finanzierungsmöglichkeiten momentan nur lückenhaft vorhanden.

Ein attraktives, aber nicht umfassendes Instrument

Nicht alle Schweizer Gemeinden können einer Agglomerationsstruktur beitreten. Das geht nur, wenn sie sich in

einem Agglomerationsperimeter befinden. Diese Perimeter werden vom Bund festgelegt und basieren auf urbanen Gebieten, die vom Bundesamt für Statistik nach einer Methode definiert wurden, die der «Realität vor Ort» nicht ausreichend Rechnung trägt, wie Stéphane Coppey bemerkt.

Die Agglomeration Chablais hat das zu spüren bekommen, als sie die Ausdehnung ihres Perimeters auf die Gemeinden Bex und Ollon beantragen wollte. Zwei angrenzende Gemeinden, die wirtschaftlich bereits in die Agglomeration eingebunden sind, aber ausserhalb des vom Bund festgelegten Perimeters liegen. Die zwei ersten Anfragen wurden vom Bund abgelehnt. «Die Argumente des Bundes waren sehr schwach», erinnert sich Stéphane Coppey. Momentan sei die Handhabung etwas flexibler, auch aufgrund von Druck aus dem Parlament. Bex und Ollon sind mittlerweile Teil der Agglomeration Chablais, und zwei neue Gemeinden, St-Maurice und Lavey, bereiten sich auf eine Aufnahme vor.

Auf dem Weg zur sechsten Generation

Die Arbeiten für die Agglomerationsprogramme der fünften Generation sind praktisch abgeschlossen. Die Richtlinien dürften sich in den nächsten Jahren kaum ändern. Gemäss aktuellen Schätzungen dürften rund 100 zusätzliche Gemeinden von den Programmen der fünften Generation profitieren. Die grössten Veränderungen sind für die sechste Generation geplant. Die Agglomerationsprogramme sollen unter anderem einen Schritt in Richtung eines digitalisierten Systems machen und es sind Vereinfachungen für kleinere Massnahmen geplant. Diese Programme, die zwar keine Wunder bewirken, aber dennoch effektiv sind, dürften vor einigen vielversprechenden Jahren stehen.

*Manon Röthlisberger
Projektleiterin
Politikbereiche Energie, Raumplanung,
Umwelt und Verkehr
Schweizerischer Gemeindeverband
Übersetzung: Nadja Sutter*

Die Region Solothurn auf dem Weg zum Veloparadies

Velofahrerinnen und Velofahrer kommen im Grossraum Solothurn rasch an ihr Ziel. Sascha Attia, kantonaler Velobeauftragter, erklärt, was es für gute Velorouten braucht – und was die Gemeinden dazu beitragen können.



Velofahrerinnen auf der Route zwischen Zuchwil und Derendingen.

Bild: Nadja Sutter

Drei Velofahrerinnen brausen an Sascha Attia vorbei. Der Velobeauftragte des Kantons Solothurn steht am Rand eines Veloweges bei Zuchwil (SO). Hinter ihm rauscht die Autobahn, über die für die Velofahrer eine Brücke führt. Neben ihm ein Grünstreifen mit Bäumen, dann eine kleinere Strasse, dahinter Industriegebäude. «Das ist ein gutes Beispiel für einen Veloweg. Er ist so breit, dass man problemlos kreuzen kann, und gut abgegrenzt von der Strasse für den motorisierten Individualverkehr», sagt Sascha Attia. Er bückt sich und aktiviert mit einem Magnet die Zählstelle am Boden. Jetzt

kann er auf einer App auf seinem Smartphone ablesen, wie viele Velos seit Messbeginn, aber auch am aktuellen Tag über die Zählstelle gefahren sind. Diese ist für die Velofahrenden kaum

wahrnehmbar: Es handelt sich um Induktionsschleifen, die als gitterförmige Streifen auf dem Asphalt sichtbar sind. Die Messungen helfen bei der Planung der sogenannten Velovorrangrouten im



«Die Gemeinden brauchen eine gute Netzplanung. Einzelprojekte können zwar helfen, aber nur, wenn sie mit der gesamten Linienführung im Blick geplant werden.»

Sascha Attia, Velobeauftragter des Kantons Solothurn

Kanton. Diese sollen dafür sorgen, dass die Velofahrenden möglichst sicher und komfortabel von A nach B kommen. Zum Beispiel von Solothurn über Zuchwil und Derendingen nach Subingen – auf diese bereits realisierte Route hat Sascha Attia die «Schweizer Gemeinde» mitgenommen. Weitere Routen sind in Planung.

Breite und gut abgetrennte Spuren

Weiter geht es von Zuchwil in Richtung Derendingen. Bei der Brücke über die Emme wird die Velospur schmaler, wir müssen abbremser. «Diese Stelle ist nicht so ideal – aber wir können die Brücke nicht verbreitern. Wir müssen mit den Gegebenheiten arbeiten, die wir vor Ort haben.»

Sascha Attia weiss, was Velofahrerinnen und Velofahrer gerne mögen: breite Spuren, gut abgetrennt von den Strassen für Autos und Lastwagen, eine möglichst direkte Linienführung und eine homogene Infrastruktur, sodass die Velofahrenden möglichst wenig abbremser oder anhalten müssen. Dieses Wissen ist zentral, denn: «Wir müssen die Velorouten dort planen, wo die Menschen Velo fahren. Die Routen müssen intuitiv verständlich sein.» Die beste Infrastruktur nütze nichts, wenn sie am falschen Ort sei – dann nämlich werde sie nicht genutzt.



Die Zählstelle am Boden registriert, wie viele Velos darüber fahren.

Bild: Nadja Sutter

Der Kanton Solothurn hat die Befugnis, auf Gemeindestrassen Velovorrangrouten und Velohaupttrouten zu planen und umzusetzen – dafür ist Sascha Attia zuständig. Diese Routen verbinden mehrere Ortschaften miteinander, die Velovorrangrouten sind für mehr als

1000 Velos pro Tag konzipiert, die Velohaupttrouten für mehr als 500 Velos pro Tag. Die Planung stützt sich auf die Pendlerbewegungen: Wie viele Menschen fahren regelmässig von welchem Ort in welchen anderen Ort?

«Der Langsamverkehr hat bei uns einen hohen Stellenwert»



Patrick Marti, als Gemeindepräsident von Zuchwil können Sie stolz sein: Ihre Gemeinde hat kürzlich im Ranking der velofreundlichsten Städte den zweiten Platz belegt. Wie erklären Sie sich dieses gute Resultat?

Patrick Marti: Ganz ehrlich: Ich war zuerst überrascht. Wenn ich mir aber überlege, was wir in den letzten Jahren alles unternommen haben für den Veloverkehr, kommen viele Massnahmen zusammen.

Können Sie diese Massnahmen ausführen?

Der Langsamverkehr hat in der Verkehrsplanung der Gemeinde einen hohen Stellenwert, und dies nicht erst seit gestern. Zuchwil hat vor Jahrzehnten flächendeckend Tempo 30 in den Quartieren eingeführt, was den Durchgangsverkehr auf die Hauptverkehrsachsen gelenkt hat. Dies kommt den Velofahrenden zugute. Unser Dorf wird von der Eisenbahnlinie und einem Autobahnzubringer in zwei Teile geteilt. Um diese beiden Teile zu verbinden, wurden vor mehr als 30 Jahren Unterführungen für den Langsamverkehr gebaut. Nicht zuletzt führen zwei nationale Velorouten durch Zuchwil. Es gibt bei uns abgetrennte Spuren für Velos, eine gute Signalisation, Veloständer bei Bushaltestellen und öffentliche Pumpstationen sowie Werkzeugkästen für kleinere Veloreparaturen.

Welche Rolle spielt die Zusammenarbeit mit anderen Gemeinden?

Diese ist zentral. In Solothurn koordiniert die Langsamverkehrsoffensive Solothurn und Region (LOS!) die Langsamverkehrsprojekte. Sie ist auch Teil des Agglomerationsprogrammes. Aufgrund der guten Koordination ist die Akzeptanz gross, zahlreiche Gemeinden sind eingebunden. Dadurch können wir sicherstellen, dass Velorouten durchgängig verlaufen und nicht an der Gemeindegrenze aufhören.

Was würden Sie anderen Gemeinden in Bezug auf die Langsamverkehrsplanung raten?

Es braucht keine Millionenbeträge, sondern eine Sensibilisierung der Menschen, die an den Schalthebeln sitzen. Mit wenigen kleinen Massnahmen lässt sich viel erreichen. Ein Gesamtkonzept für die Verkehrsplanung, das sämtliche Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer im Blick hat, ist unerlässlich.

Auch Gemeinden brauchen eine gute Netzplanung

Die Solothurner Gemeinden sind weiterhin zuständig für das kommunale Velonetz. Dieses soll dafür sorgen, dass man zum Beispiel mit dem Velo von einem Quartier ins Ortszentrum zum Einkaufen kommt. Sascha Attia betont: «Auch die Gemeinden selbst brauchen eine gute Netzplanung und Koordination. Einzelprojekte können zwar helfen, aber nur, wenn sie mit der gesamten Linienführung im Blick geplant werden.» Die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden sei zentral. «Den Velofahrenden sind die Gemeinde- und Kantonsgrenzen egal. Sie verstehen es nicht, wenn ein Veloweg an der Gemeinde- oder Kantonsgrenze plötzlich aufhört.»

Der Bund fördert mittels der Agglomerationsprogramme Verkehrsmassnahmen wie Velorouten. Im Grossraum Solothurn wird mithilfe des Agglomerationsprogramms derzeit unter anderem die Veloverbindung Grenchen–Solothurn geplant, die im Programm der vierten Generation figuriert. «Die Agglomerationsprogramme sind mittlerweile institutionalisiert», sagt Sascha Attia. «Wichtig ist es nun, gut zu über-

legen, welche Projekte in welchem Zeitrahmen realisierbar sind. Dafür ist eine gute Netzplanung notwendig.»

Quartierstrassen statt Velostreifen

Zurück zu unserer Velotour. Sie führt von Derendingen der Emme entlang nach Luterbach und von dort über Zuchwil zurück nach Solothurn. In Zuchwil gehts hindernisfrei unter zwei grösseren Strassen und der Eisenbahn hindurch. Auf dem Strässchen sind separate Fahrbahnen für Velos in beide Richtungen sowie für Fussgänger markiert. Unter anderem wegen solcher Projekte dürfte es Zuchwil im Ranking der velofreundlichsten Orte der Schweiz auf den zweiten Rang geschafft haben, direkt hinter Burgdorf (BE).

Eine solch gut ausgebaute und eigens angelegte Infrastruktur ist aber gar nicht immer nötig, weiss Sascha Attia. Manchmal ist es sinnvoller, die Route auf eine ruhige Quartierstrasse zu verlegen, statt Velostreifen auf einer Hauptstrasse einzurichten. «Auf stark befahrenen Hauptstrassen fahren Velofahrerinnen und Velofahrer nicht besonders gerne. Sie weichen von selbst auf ruhigere Strassen aus.» Die Velo-

routenplanung versuche, genau dieses Verhalten aufzunehmen. «Das Velo braucht oft nur punktuell neue Infrastruktur, wichtig ist deshalb vor allem eine gute Netzplanung.»

Nadja Sutter



In Zuchwil führt eine Unterführung für den Langsamverkehr unter Eisenbahn und Strassen hindurch und verbindet so die Quartiere.

Bild: Nadja Sutter

Anzeige



Universität
Basel
Center for
Philanthropy Studies



Interdisziplinäre Weiterbildung für Nonprofit-Führungskräfte

Nonprofit & Public Management (CAS)

9. Januar bis 20. April 2023 (4 Module)

vermittelt Fach- und Führungskräften aus dem Nonprofit und dem öffentlichen Sektor praxisnah und theoretisch fundiert Know-how und Methoden der Leistungserstellung. Diese erlauben Ihnen, Organisation, Ressourceneinsatz, Marketing und Controlling wirkungsvoll zu gestalten. Der Lehrgang umfasst Themen wie die Entwicklung von Leistungsangeboten, Digitalisierung, Innovations- und Nachhaltigkeitsmanagement, innovative Finanzierungsmodelle sowie Public Management als Rahmen vieler Leistungsverträge.

Der CAS ermöglicht auch den direkten Einstieg in den MAS/DAS in Nonprofit Management & Law (60/30 ECTS).

www.cepts.unibas.ch/de/weiterbildung



Lohnsysteme für Gemeinden

Ist Ihr Lohnsystem diskriminierungsfrei?

Lassen Sie es von unseren Experten überprüfen.

Weitere Dienstleistungen



Compensation & Job Grading



Elektronisches Personaldossier



Arbeitszeugnis Manager

confer! AG
Eichli 9, 6370 Stans
confer.ch

+41 41 610 83 11
info@confer.ch

Kontaktieren Sie unsere Experten

Talgemeinden entdecken den Langsamverkehr

Im Tessiner Maggiatal wird der Veloweg 31 vollendet. Die Gemeinden profitieren von dem Projekt und sorgen lokal für die Vereinbarkeit unterschiedlicher Nutzungsgruppen.



Dient der Sicherheit: die neue Überführung bei Avegno.

Bild: Gerhard Lob

«Ticino, terra di ciclismo» lautet ein Werbespruch von Ticino Turismo. Das Tessin als Veloland. Doch bei diesem Motto ist auch der Wunsch Vater des Gedankens. Denn für Velotouristinnen und -touristen ist der Südkanton nicht unbedingt immer ein Eldorado. Häufig muss auf befahrenen Strassen geradelt werden. Velowege sind eine Ausnahme, was auch an den beengten Platzverhältnissen und dicht besiedelten Agglomerationen im Talgrund liegt. Doch die Situation verbessert sich, wenn auch nur langsam und mit grosser Verspätung im Vergleich zur Deutschschweiz. In der Regel werden die Radwege innerhalb der Gemeinden auf bereits existierenden Strassen verwirklicht. Ausserhalb der Gemeinden müssen gesonderte Velowege oder Kunstbauten verwirklicht werden. Die Finanzierung dieser Kunstbauten wiederum erfolgt

über die Agglomerationsprogramme. Der Kanton ist zuständig für die Planung der Velowege von nationaler, kantonaler und regionaler Bedeutung, während die Gemeinden lokale Velowege in ihren jeweiligen Zonenplänen definieren.

Auf dem Trasse der ehemaligen Maggiatalbahn

Beispielhaft lässt sich diese Politik im Tessiner Maggiatal veranschaulichen, durch das die letzten 30 Kilometer des Velowegs 31 (Bellinzona–Locarno–Cavigno) führen. Die Route verläuft auf der alten Kantonsstrasse durch Avegno, Maggia, Giumaglio, Someo und Cevio. Auf den Streckenabschnitten zwischen den Orten wurde zum Teil auf das Trasse der ehemaligen Maggiatalbahn zurückgegriffen, das so zu einem Veloweg geworden ist. Diese Talbahn war – wie

viele weitere Schmalspurbahnen ihrer Art im Tessin – in den 1960er-Jahren eingestellt worden, weil man in Bussen die Zukunft des öffentlichen Verkehrs sah.

Noch ist der Veloweg durch das Maggiatal nicht vollendet. Er wird in Etappen fertiggestellt. Es fehlt insbesondere das Stück zwischen Someo und Riveo. «In zwei bis drei Jahren wird die gesamte Veloroute durchs Tal fertiggestellt sein», sagt Danilo Tormen, Gemeinderat in der Exekutive von Maggia, das seit der Fusion 2004 mit Aurigeno, Coglio, Giumaglio, Lodano, Moghegno und Someo aus sieben Ortsteilen besteht. Tormen ist für Verkehrsfragen zuständig und zieht grundsätzlich eine positive Bilanz zum Veloweg. Viele Touristen, aber auch Einheimische würden die neue Infrastruktur nutzen. «Alle haben davon profitiert», bilanziert er.



«Gerade auf dem Abschnitt zwischen Cevio und Bignasco wird diese Route auch viel von Einheimischen genutzt und ist zu einem beliebten Spazierweg geworden, etwa für Eltern mit Kinderwagen.»

Moira Medici, Gemeindepäsidentin von Cevio

Tempo 30 in Ortskernen geplant

Er weist aber auch auf kritische Situationen hin. Konflikt- und Gefahrenpotenzial ist vor allem mit dem Boom von E-Bikes entstanden. Denn diese flitzen häufig mit hoher Geschwindigkeit und fast lautlos durch die alten Ortskerne, die keine Trottoirs haben. Manche Einwohnerinnen und Einwohner erschrecken, wenn die Bikes an ihnen vorbeirasen. «Das Thema hat schon zu Diskussionen im Gemeinderat geführt», so Tormen. Die Gemeinde Maggia will reagieren, indem in allen Ortskernen Tempo-30-Zonen verwirklicht werden. Die Hoffnung ist, dass durch diese Zonen ein friedliches Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer – Fussgängerinnen und Fussgänger, Velofahrende, Autofahrende – gefördert wird. Rund 500 000 Franken beträgt das Budget für die Massnahmen. Die Legislative muss die Gelder noch bewilligen.

Auch in der Gemeinde Cevio, zu der Bignasco, Caveragno und das Bavonatal gehören, wird eine positive Bilanz des neuen Velowegs gezogen. «Gerade auf

dem Abschnitt zwischen Cevio und Bignasco wird diese Route auch viel von Einheimischen genutzt und ist zu einem beliebten Spazierweg geworden, etwa für Eltern mit Kinderwagen», meint Cevios Gemeindepäsidentin Moira Medici. Sie merkt an, dass sich eine Gemeinde wie Cevio ein so teures Projekt nicht leisten könnte. Der Aufwand der Gemeinde beschränke sich auf einige rote Sicherheitsmarkierungen auf Gemeindegebiet.

Sicher ist: Der Veloweg 31 hat viele Velofahrer und Touristen ins Maggiatal gebracht, gerade in den Covid-Jahren 2020 und 2021. «Früher habe ich vielleicht zehn Velofahrer am Tag gesehen, heute sind es vielleicht zehn pro Stunde», meint eine Anwohnerin, die in Avegno gleich neben der Velopiste wohnt, die eigentlich ein Radwanderweg ist, weil sie nicht asphaltierte Streckenabschnitte umfasst.

Trumpf für den Tourismus

Tatsächlich ist der Radwanderweg für ein Tal wie das Maggiatal ein wichtiger Trumpf für den Tourismus. «Velofahren liegt voll im Trend», sagt Fabio Bonetti, Direktor des Verkehrsvereins Locarno-Ascona. Die Veloroute ins Maggiatal habe eine strategische Funktion und sei wegen des geringen Höhenunterschieds auch für Familien mit Kindern geeignet. «Diese wollen heute abseits



Der Veloweg 31 führt durch alte Ortskerne.

Bild: Gerhard Lob

des Verkehrs radeln», hält Bonetti fest. In Restaurants oder Grottos entlang der Route könne eingekehrt werden, wodurch auch das lokale Gewerbe im Tal profitiere. Cevio und Bignasco im Maggiatal seien schliesslich auch Ausgangspunkte für anspruchsvollere Touren in höher gelegene Gegenden (Bosco Gurin, San Carlo, Fusio, Naret). Im Moment werde ein Plan erarbeitet, das gesamte Gebiet mit E-Bike-Ladestationen zu versehen.

Gerhard Lob

Gambarogno als Schwerpunkt im Agglomerationsprogramm

Für die vierte Generation der Agglomerationsprogramme liegt ein Schwerpunkt der mitzufinanzierenden Projekte beim Ausbau des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öV. Für das Agglomerationsprogramm im Locarnese (Paloc4) sind Massnahmen zugunsten des Langsamverkehrs insbesondere für das Gambarogno (linkes Ufer des Lago Maggiore) vorgesehen. So gibt es Investitionen in den Velo- und Fussweg in den Abschnitten Magadino-Vira, Vira-Alabardia, Alabardia-San Nazzaro. Die Arbeiten sind dort aufgrund der engen Platzverhältnisse kompliziert und aufwendig.

Seilbahn Lavizzara–Leventina

Wenig beachtet von der Öffentlichkeit wird im oberen Maggiatal (Lavizzaratal) an einer Aussenverbindung gen Norden gearbeitet. Ziel ist es, der abgelegenen Berggegend den Sackgassencharakter zu nehmen. Eine entsprechende Studie steht vor dem Abschluss. Untersucht werden zwei Varianten, darunter neben einem einspurigen Tunnel (zwischen dem Sambucosee und Airolo) eine Seilbahn über den Bergkamm zwischen den Gemeinden Fusio (Lavizzara) und

Quinto-Ambri in der Leventina (mit Anschluss an die Gotthardbahnlinie). Das kantonale Verkehrs- und Umweltschutzdepartement unterstützt die Seilbahnverbindung, weil dadurch kein Mehrverkehr generiert wird. Die Verbindung wäre nur für Personen geeignet, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln reisen. Es würde sich um eine der längsten Seilbahnen Europas handeln. Das Projekt wird von der Vereinigung der Talgemeinden im Maggiatal (Ascovam) unterstützt.

Wenn Gemeinden gemeinsam Sportanlagen betreiben

Regionale Zusammenarbeit bei Sportanlagen: Dank einer regionalen Struktur können die Gemeinden ihr Angebot erweitern und gleichzeitig Kosten sparen. Einige haben sich bereits auf die Socken gemacht.



Sportanlagen wie Hallenbäder sind kostenintensive Infrastrukturen – deshalb kann eine Zusammenarbeit von Gemeinden Sinn ergeben.

Bild: unsplash/Jonathan Chng

Manchmal finden auch sperrige Worte Eingang in den populären Sprachgebrauch oder werden sogar Kult. Maschendrahtzaun war so ein Begriff. Dass es das Gemeindeparkanlagenkonzept (Gesak) ebenfalls in die Hitparade schafft, ist wohl eher unwahrscheinlich. In den Regionen und Gemeinden hört man den Begriff Gesak aber doch immer häufiger.

Teilen ist ein urchristliches Tun. Wer nichts oder wenig hat, der wird unterstützt von jenen, die viel oder sehr viel haben. In der Wirtschaft hat das Konzept der Sharing Economy, das eine geteilte Nutzung von ganz oder teil-

weise ungenutzten Ressourcen ermöglichen soll, in den letzten zwölf Jahren eine stetig steigende Bedeutung bekommen.

Auf Gemeindeebene geht es pragmatischer zu. Aktuell steht vor allem das gemeinsame Betreiben von Infrastrukturanlagen, hauptsächlich von Sportanlagen, im Vordergrund. Dies auf Basis eines Gesak.

Laufental und Thierstein gehen voran

Weit fortgeschritten sind die entsprechenden Projekte der Laufentaler und Thiersteiner Gemeinden in den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn.

Geplant ist, die oft defizitären regionalen Sport- und Freizeitangebote in ein überregionales Konstrukt zu überführen. Die Existenz der bestehenden Anlagen soll so gesichert werden. Dann gelte es, eine gezielte und regional abgestimmte Entwicklung der Sport- und Freizeitinfrastruktur zu ermöglichen und konkrete Mehrwerte für die in der Region lebenden Menschen zu schaffen. «Die Freizeitmöglichkeiten tragen nämlich entscheidend zu einer attraktiven Region bei», erklärt Rita Stoffel-Meury, regionale Standortförderin. «Gewiss, hinter dem überregionalen Konstrukt steckt ein Solidaritätsge-

danke, aber nicht nur», sagt der Laufner Stadtrat Mathias Christ: «Nebst den gemeinsam getragenen Kosten soll in der Tat auch die Standortattraktivität der Region gestärkt werden.» Gesunde Ernährung und Sport seien zudem wichtiger denn je. «Wir müssen auch zu unserem breiten Vereinswesen Sorge tragen», sagt der Gemeindepolitiker, der sich Synergien sowohl für Freizeitanlagen als auch für das Vereinswesen erhofft, und vor allem auch Raum für neue Ideen.

Dreiphasenkonzept

In einer ersten Phase soll die Existenz bestehender Anlagen von regionaler Bedeutung und mit Alleinstellungsmerkmal gesichert werden. Dies durch eine regionale Finanzierung. Die Regionalisierung umfasst den Betrieb und die zukünftigen Investitionen. Die Region bestimmt künftig über das Schicksal dieser Anlagen und nicht nur die Standortgemeinde. Wer mitbezahlt, soll auch über die Zukunft der Anlagen mitbestimmen dürfen, lautet die Devise. Die neu geschaffene Trägerorganisation soll in einer zweiten Phase in die Lage versetzt werden, weitere bestehende Anlagen wie Turnhallen, Sportplätze oder allenfalls auch aus anderen Bereichen, etwa aus der Kultur, in die eigenen Strukturen zu integrieren. Da-

raus sollen Mehrwerte geschaffen werden. Turnhallen könnten beispielsweise Auswärtigen zugänglich gemacht werden oder ein gemeinsames Eintrittssystem könnte aufgebaut werden. Neues ermöglichen: In einer dritten Phase wird die neu geschaffene Trägerorganisation in die Lage versetzt, eigene, neue Anlagen zu errichten und regional nicht mehr benötigte Anlagen entweder weiter durch die Kommunen betreiben zu lassen oder zu schliessen.

Schon bald kann es losgehen

Das Konstrukt hat mittlerweile einen Namen bekommen und nennt sich Sport- und Freizeitregion Laufental Thierstein. Die Projektgruppe dieser Organisation hat entschieden, welche Anlagen miteinbezogen werden sollen und wie das Finanzierungsmodell aus-

und Glarus Nord bereits vor fünf Jahren ein Gemeindeporthanlagenkonzept beschlossen, zu dem der Kanton zunächst 20 Millionen Franken beisteuerte und in das er aktuell weitere 2 Millionen Franken investieren will.

Regionaler Sportcluster Gemeinden am oberen Sempachersee

Um das Sportangebot weiterzuentwickeln, haben sich die Luzerner Gemeinden Nottwil, Oberkirch, Schenkon und Sursee zusammengetan. Der Fokus bei diesem Projekt richtet sich dabei auf Fussball und Tennis. Der regionale Sportcluster soll etappenweise bis 2032 entstehen. Noch heuer sollen künftige Trägermodelle ausgearbeitet und in der Folge eine oder mehrere Projektierungsgesellschaften gegründet werden.



«Nebst den gemeinsam getragenen Kosten soll in der Tat auch die Standortattraktivität der Region gestärkt werden.»

Mathias Christ, Stadtrat von Laufenthal

Auch die Kantone werden aktiv

Die Idee einer besseren Kooperation zwischen den Sportanlagen ist auch in bernischen Landen angekommen und auf dem Tisch der Politik gelandet. Berner Gemeinden sollen bei Sportanlagen besser zusammenarbeiten, wird nun verlangt. Laut dem neuen Sportförderungsgesetz sollen die Sportanlagen im Kanton künftig besser koordiniert werden. Das könnte etwa bei Sanierungen von Hallenbädern hilfreich sein. Der Kanton Luzern verhilft zunächst zur Übersicht: Die wichtigsten Sportanlagen im Kanton sind neu via Geoportal auf einer Webkarte einsehbar. Erfasst sind jene rund 50 Sportstätten mit insgesamt rund 120 Einzelanlagen, die im kantonalen Sportanlagenkonzept als Anlagen von regionaler, kantonaler oder nationaler Bedeutung erfasst sind. Auch die Westschweiz bleibt nicht aussen vor. Ein Inventar der Sportanlagen soll auch im Kanton Freiburg erstellt werden.

sehen soll. Über die Organisationsform wird noch beraten.

Angedacht ist unter anderem ein Online-Tool zur Auslastung der Turnhallen, eine regionale Standortbestimmung für das Problem des Babyschwimmens und eine finanzielle Unterstützung im Fall des Skateparks Thierstein. Die Initiatoren sind überzeugt, dass die Sport- und Freizeitregion Laufental Thierstein ab Anfang 2023 umgesetzt werden kann, wenn die Gemeindeversammlungen dem Kooperationsprojekt Ende 2022 zustimmen. Was angesichts des breiten Rückhalts bei Vertretern aus Politik, Sport und Wirtschaft für dieses Projekt sehr wahrscheinlich ist. Einigermassen stolz verweisen die Mitbeteiligten der neuen Organisation auf den Pioniercharakter ihres Projekts. «Meines Wissens gibt es noch keine solchen regionalen Zusammenarbeiten in unserer Region», sagt Standortförderin Rita Stoffel-Meury.

Ganz allein auf weiter Flur ist die Sport- und Freizeitregion Laufental Thierstein allerdings nicht. Zumindest ähnliche Projekte sind in anderen Regionen durchaus vorhanden. So haben die drei Glarner Gemeinden Glarus, Glarus Süd

Schon vor etwas mehr als einem Jahr ist ein interkommunaler Vertrag zwischen der politischen Gemeinde Dietlikon und der politischen Gemeinde Wangen-Brüttisellen betreffend den Betrieb des Hallen- und Freibades Faisswiesen durch die Sportanlagen Faisswiesen AG an der Urnenabstimmung genehmigt worden.

Grosszügiges Uzwil

Auch die Gemeinden der Region Uzwil haben sich für eine gemeinsame Lösung bei der Finanzierung von Sport- und Freizeitanlagen entschieden. Uzwil zeigt sich dabei gegenüber den Nachbargemeinden als grosszügig: Die Kostenbeteiligung an den Uzwiler Freizeitanlagen ist freiwillig. Auf lokaler Ebene ist die Appenzeller Gemeinde Teufen aktiv geworden. Mit dem Gemeindeporthanlagenkonzept (Gesak) will sie eine Gesamtsicht über die Entwicklung der Sportanlagen der Gemeinde erarbeiten. Im Zusammenhang mit dem Gesak will sie auch regionale Synergien prüfen.

Fredy Gilgen

Active City bringt Schwung in die Gemeinden

Das kostenlose Sportangebot Active City fördert die Bewegung an der frischen Luft und ermöglicht neue Begegnungen. Gemeinden organisieren das Programm zusammen mit lokalen Vereinen.



Bei Active City können sämtliche Interessierte – egal ob jung oder alt – an Sportprogrammen in einer Gemeinde teilnehmen.

Bild: zvg/RADIX

Sport und Spass für alle: Unter diesem Motto bewegt Active City die Bevölkerung von Jung bis Alt. Das Angebot läuft jeweils während vier bis acht Wochen in den verschiedenen Gemeinden. Die Einwohnerinnen und Einwohner können unkompliziert und kostenlos neue Sportarten ausprobieren. Eine Anmeldung ist nicht nötig.

Bei Active City ist für alle etwas dabei – von Bootcamp und Kondi über Yoga bis hin zu Linedance, Qi-Gong, Lauftraining oder Skateboarden. Alle sind willkommen und können mitmachen – egal ob sportlich oder nicht, jung oder alt. So tanzen beim Zumba fitte 80-Jährige

neben Jugendlichen, und beim Bootcamp schwitzen Fitnessprofis und Neulinge gemeinsam bei Burpees, Liegestützen und Squats.

Die gute Stimmung wird von den Teilnehmenden besonders geschätzt. Man kommt leicht mit anderen Leuten ins Gespräch. Gemeinsam im Freien machen die Kurse einfach Spass. Sport verbindet – und dies über Generationen und Kulturen hinweg.

Gemeinden bestimmen das Kursangebot

Sowohl kleine Gemeinden als auch grosse Städte können Active City um-

setzen. Die Gemeinden, Städte oder Regionen adaptieren das Angebot auf die lokalen Gegebenheiten und passen es ihren Bedürfnissen entsprechend an. Jeder Standort stellt in Zusammenarbeit mit lokalen Vereinen und Sportanbietern ein eigenes Kursprogramm zusammen. Je nach Grösse der Gemeinde kann beispielsweise die Anzahl Kurslektionen oder die Durchführungsdauer variieren.

Die Gemeinde Bachenbülach (ZH) bietet den rund 4250 Einwohnenden gut 20 Kurslektionen während vier Wochen an. Mit dem Projekt möchte Bachenbülach den Sport fördern und die Bevölkerung

bewegen. Gleichzeitig sollen die lokalen Sportvereine eine Plattform erhalten, um ihre Angebote zu präsentieren. «Sport verbindet und hält uns als Gemeinde zusammen. Die Dankbarkeit gegenüber der Gemeinde, die das Projekt organisiert und kostenlos zur Verfügung stellt, ist enorm spürbar – das macht Freude», sagt Yves Zwahlen, Bereichsleiter Einwohnerkontrolle/Gesundheit der Gemeinde Bachenbülach. Manuela Meier, die als Gemeinderätin von Bachenbülach für das Ressort Gesundheit verantwortlich ist, ergänzt: «Die Vorfreude auf das diesjäh-

Ich hoffe sehr, dass das Programm nächstes Jahr wieder stattfinden wird.» Volketswil (ZH) ist mit 19'100 Einwohnenden etwas grösser und hat sich für 60 Kurslektionen während acht Wochen entschieden. Die Anwohnenden freuen sich über zehn verschiedene Sportarten, bei denen sie mitmachen können. «Die Niederschwelligkeit ist ein grosser Vorteil von Active City. Wir erreichen so alle Bevölkerungsschichten. Es ist egal, wie alt oder wie fit jemand ist», sagt Shirin Hegetschweiler, Präventionsverantwortliche der Gemeinde Volketswil. Gemeindepräsident Jean-Philippe

Standortaufbau und bei der Implementierung von RADIX – Schweizerische Gesundheitsstiftung unterstützt. Neben der fachlichen Begleitung erhalten die Gemeinden zudem Arbeitsinstrumente, einen Online-Auftritt auf der Active-City-Website und ein attraktives Kommunikationspaket mit Vorlagen für Flyer, Plakate, LED-Screens und Blachen. Die zweijährige Pilotphase wird je nach Standort mit einem kantonalen Förderbeitrag mitfinanziert. Die Gemeinde ihrerseits stellt die personellen Ressourcen für die lokale Projektleitung (z.B. Sportkoordinatorin, Leiter Soziales oder Verwaltungsmitarbeitende). Auch gewährleistet die Gemeinde die Nutzung des öffentlichen Raums (z.B. Wiese, Park) und stellt die örtlichen Kommunikationskanäle zur Verfügung.



«Sport verbindet und hält uns als Gemeinde zusammen.»

Yves Zwahlen, Bereichsleiter Einwohnerkontrolle/Gesundheit Bachenbülach

rige Active-City-Angebot war gross. Geschätzt werden vor allem die gute Stimmung und die Möglichkeit, spontan mitzumachen. Auch dass in verschiedenen Sportarten unkompliziert und ohne Vorbereitung reingeschnuppert werden kann, kommt gut an.» Das bestätigt eine Teilnehmerin des Programms in Volketswil: «Active City war eine tolle Möglichkeit, diverse Sportarten kennenzulernen – und das Outdoor.

Pinto meint: «Mit Active City setzt Volketswil ein starkes Zeichen für die Gesundheitsförderung und ermöglicht Begegnungen über Generationen hinweg. Dank diesem Engagement steigert die Gemeinde ihre Attraktivität und die Identifikation mit dem Wohn- oder Arbeitssort.»

Eine Plattform für lokale Sport anbietende und Vereine

Die Active-City-Kurslektionen werden von lokalen Vereinen oder Sportanbie-

Nationale Verbreitung

Active City wird bereits in den Kantonen Zürich und St. Gallen umgesetzt. Gemeinden, die im nächsten Jahr in diesen Kantonen mit dem Angebot starten möchten, können mit einem kantonalen Förderbeitrag rechnen. In einem nächsten Schritt sollen in den Kantonen Zug und Schaffhausen Active City entstehen. Zuger und Schaffhauser Pilotgemeinden, die im Jahr 2023 mit Active City starten, werden ebenfalls mit einem kantonalen Förderbeitrag unterstützt. Auch interessierte Gemeinden aus allen weiteren Kantonen können sich bei RADIX melden. Das Angebot wird gemeinsam mit dem jeweiligen Kanton koordiniert. Die Adaption für die Romandie ist ebenfalls bereits in Pla-

Wie wird meine Gemeinde zu einer Active City?

Interessierte Gemeinden können sich bei RADIX – Schweizerische Gesundheitsstiftung, der Trägerschaft von Active City, melden. Sie begleitet die Gemeinden beim Standortaufbau und bei der Implementierung von Active City. Ihrerseits stellen die Gemeinden die personellen Ressourcen für eine lokale Projektleitung zur Verfügung. Je nach Standort wird die Gemeinde mit einem kantonalen Förderbeitrag mitfinanziert. RADIX ist noch auf der Suche nach mehreren Pilotstandorten und freut sich auf Ihre Kontaktaufnahme. Kontaktperson: Gabriela Widmer, RADIX – Schweizerische Gesundheitsstiftung, widmer@radix.ch, 044 575 67 72



«Die Niederschwelligkeit ist ein grosser Vorteil von Active City. Wir erreichen so alle Bevölkerungsschichten.»

Shirin Hegetschweiler, Präventionsverantwortliche der Gemeinde Volketswil

tenden geleitet. So lernen die Teilnehmenden die heimischen Kursleitenden und Angebote kennen. Im Anschluss an Active City können sie weiterhin einen Sportkurs in der Nähe besuchen oder neu einem Verein beitreten. Active City ist daher für die ortsansässigen Anbieter und Vereine eine attraktive Plattform, um für ihre Angebote zu werben und neue Mitglieder zu finden. Die Gemeinden werden während der ersten zwei Durchführungsjahre beim

Active City möchte die Freude an der Bewegung und am Sport in der ganzen Schweiz fördern.

*Gabriela Widmer
RADIX – Schweizerische
Gesundheitsstiftung*

Informationen:
www.activecity.ch
www.radix.ch

Warten, mitfahren und Gutes für die Umwelt tun

Die Mitfahrbänkli im Toggenburg sind eine moderne Form von Autostopp. Doch wird man tatsächlich mitgenommen, wenn man sich auf ein solches Bänkli setzt? Ein Selbstversuch.

Ein älteres Ehepaar steht vor dem Holzbänkli am Bahnhof in Nesslau und mustert es aufmerksam. Die beiden kommen aus der Bodenseeregion und sind nicht zum ersten Mal in der Gegend. Von der Mitfahraktion haben sie allerdings noch nie etwas gehört. Sie bezweifeln, ob jemand anhält, wenn sie sich aufs Bänkli setzen. Warum? «Vielleicht, weil wir nicht von hier sind», vermuten sie. Zeit, das Mitfahrbänkli auszuprobieren, hat das Ehepaar nicht. Es wartet auf den Zug, der die beiden zurück Richtung Bodensee bringt und der in wenigen Minuten einfahren wird. Ich kann die Skepsis der beiden verstehen. Es sind dieselben Gedanken, die mir auch durch den Kopf gehen, als ich mich zum nächsten Mitfahrbänkli aufmache. Es steht in der Untersteig, etwa zehn Minuten Fussmarsch vom Bahnhof Nesslau entfernt. Das erste Bänkli bei den Zuggleisen dient vor allem der Information. Das hat mir die Verantwortliche Patrizia Egloff bereits im Vorfeld gesagt. Die Plakette, die auf der Banklehne angebracht ist, zeigt die Strecke der Mitfahrgelegenheiten und die Orte, wo weitere Bänkli zu finden sind.

Patrizia Egloff ist Präsidentin des Fördervereins Energietal Toggenburg, der das Mobilitätsprojekt initiiert und gemeinsam mit der Standortgemeinde im Frühling dieses Jahres umgesetzt hat. Das Prinzip ist einfach: Wer sich auf eines der vier Mitfahrbänkli beim Tennisplatz in der Untersteig, beim Restaurant Speer, in der Dergeten oder im Dorf Stein hinsetzt, möchte gerne mitgenommen werden. Und wer Lust auf eine Mitfahrerin oder einen Mitfahrer hat, hält einfach an. Eine Einschränkung gibt es: Kinder dürfen nur in Begleitung eines Erwachsenen mitfahren.

Nachhaltige Mobilität fördern

Ich bin gespannt, ob mich jemand mitnimmt. In der Untersteig angekommen, setze ich mich auf das Bänkli, das zum Schutz vor Regen und Schnee sogar ein Dach hat. Ich warte. In den ersten fünf



Eines der Mitfahrbänkli in Nesslau.

Bild: Marion Loher

Minuten passiert nichts. Kein Auto fährt vorbei. Das könnte aber auch daran liegen, dass die Mittagszeit noch nicht ganz vorbei ist. Es ist ruhig, die Sonne scheint, und Motorengeräusche sind nur in der Ferne zu hören. Kurze Zeit später nimmt der Verkehr leicht zu. Doch niemand hält an. Stattdessen unterbricht ein Mann, der mit seinem Hund seine tägliche Runde dreht, seinen Spaziergang. «Warten Sie

schon lange?», fragt er. «Etwa zehn Minuten», antworte ich, und er erzählt, dass er in der Nähe wohne und schon mehrmals jemanden mitgenommen habe. «Diese Mitfahrbänkli sind wirklich eine gute Sache. Man kommt mit Menschen in Kontakt und tut noch Gutes für die Umwelt.» Ich frage ihn, ob es lange dauern kann, bis jemand anhält. «Ach was», winkt er ab. «Es hält bestimmt bald jemand», macht er mir Mut.

Der Förderverein Energietal Toggenburg und die Gemeinde Nesslau erhoffen sich durch das Ride-and-Sharing-Projekt zum einen, die Weiler, die nicht an den öV angeschlossen sind, besser zu erschliessen. Zum anderen sollen die Bänkli einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität leisten. «Oft sind private Autos nur schlecht ausgelastet», sagt Patrizia Egloff. «Die meisten Fahrzeuge befördern nur eine Per-



son. Mit den Mitfahrbänkli schaffen wir die Möglichkeit, diese Zahl zu erhöhen.» Ausserdem habe der motorisierte Privatverkehr generell viel Potenzial, die Energieeffizienz der Region zu steigern, ist die Präsidentin von Energietal Toggenburg überzeugt.

Die Idee der Mitfahrbänkli stammt aus der Fokusgruppe «Nachhaltige Mobilität im Toggenburg». 2021 wurden im Rahmen dieser Gruppe verschiedene



Bethli Scherrer und Vroni Rutz nehmen die Bänklitesterin mit.

Bild: Marion Loher

Partner aus der Region zusammengeführt und Mobilitätsangebote erarbeitet, die eine CO₂-Reduktion im Verkehr ermöglichen. Die Mitfahrbänkli sind eines der ersten neuen Angebote, welche die nachhaltige Mobilität fördern sollen.

Das Warten hat ein Ende

Nur wenige Minuten nachdem der Spaziergänger und sein Hund hinter der Kurve verschwunden sind, nähert sich ein Auto. Es verlangsamt seine Fahrt und hält tatsächlich vor meinem Bänkli. Die Fahrerin dreht die Scheibe herunter und fragt: «Wollen Sie mitfahren?» «Gerne», rufe ich ihr zu, packe meine Tasche und steige hinten im Auto ein. Vroni Rutz und ihre Mitfahrerin Bethli Scherrer sind auf dem Weg in den hintersten Weiler von Nesslau, in die Dergeten. Und genau dorthin möchte ich auch. Für die beiden geht es danach weiter, sie wollen ins Fürggli wandern. Die beiden Frauen gehen oft miteinander in die Berge. Zu zweit mache es einfach mehr Spass als allein, sagen sie und lachen. Vroni Rutz hat schon mehrmals jemanden in ihrem Auto mitgenommen. Selbst habe sie auch schon auf einem der Bänkli gewartet. Auch sie ist begeistert vom Projekt. «Man lernt immer neue Menschen kennen, und das gefällt mir», sagt sie.

Die Nesslauer Mitfahrbänkli sind ein Pilotversuch. Die Testphase dauert noch bis Ende Jahr, dann wird entschieden, wie es mit dem Projekt weitergeht. Patrizia Egloff ist optimistisch. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung seien sehr positiv. So positiv, dass die Aktion mittlerweile auch im Obertoggenburg getestet wird. Entlang der Schwendistrasse gibt es die Mitfahrbänkli an drei Standorten – in Wildhaus, in der Schwendi und in Unterwasser. Die beiden Strecken sollen aber nicht die einzigen bleiben. Es laufen bereits Vorarbeiten für weitere Mitfahrmöglichkeiten, und zwar in der Gemeinde Ebnat-Kappel.

Die Autofahrt in den Nesslauer Weiler Dergeten, wo ein weiteres Mitfahrbänkli steht, dauert rund zehn Minuten. Ich verabschiede mich von den beiden Frauen. Gerne wäre ich in der nahegelegenen Buurebeiz, die denselben Namen wie der Weiler trägt, eingekehrt. Doch die Beiz hatte an diesem Tag geschlossen. Den Weg zurück mache ich zu Fuss, mit dem Wissen, dass in Stein ein weiteres Mitfahrbänkli steht und – mit etwas Geduld – die nächste Mitfahrgelegenheit bestimmt kommt.

Marion Loher

Parkmobiliar - schön und gut

Das vielseitige bimbo Sortiment vereint verschiedene Stilrichtungen. In den eigenen Werkstätten wird auch Mobiliar nach Mass gefertigt. Robust und dauerhaft.

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

bimbo
macht spass 

Serie Primus

Der neue Massstab in der kompakten Elektrotransporter-Klasse

lautlos
flink
0 Emissionen



5 years
melex
1971-2021

Brandneu: Melex N.50 mit 1000 kg Nutzlast.

- grosszügige Fahrerkabine
- verschiedene Ladeflächen und Längen
- 50 km/h schnell
- bis 150 km Reichweite

Jetzt NEU bei uns!

AD. BACHMANN AG

Ad. Bachmann AG

Offizielle Generalvertretung von Melex Elektrofahrzeugen für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein.

Wilerstrasse 16 · 9554 Tägerschen · Telefon 071 918 80 20
www.adbachmannag.ch

 **procure.ch**

LEHRGANG MIT EIDG. ABSCHLUSS

SPEZIALISTIN / SPEZIALIST ÖFFENTLICHE BESCHAFFUNG

mit eidgenössischem Fachausweis

ab Mitte April 2023 in Olten und Zürich – gleich anmelden: www.procure.ch/spez-ueb



Unterrichtskonzept «Blended Learning»

Damit passt die Weiterbildung auch in einen ausgefüllten Alltag.

Ihre Vorteile: Ortsunabhängigkeit – höhere Flexibilität – individuelles Lerntempo

procure.ch – Fachverband für Einkauf und Supply Management www.procure.ch



Mit dem Service von RESTCLEAN ist kein WC-Ersatz mehr nötig

Spült das WC zu schwach oder sind bereits Kalkablagerungen sichtbar, empfiehlt der Fachmann häufig den Austausch der WC-Schüssel oder gar der ganzen WC-Anlage. Dies löst das Problem jedoch nur halbwegs, kostet sehr viel und verbraucht unnötig Umwelt-Ressourcen.

Hat die WC-Spülung zu wenig Druck, sind nicht verstopfte Ablaufleitungen das Problem, sondern ein verkalkter Spülkanal im Spülkasten und der WC-Schüssel. Restclean löst diesen Kalk mit einem umwelt- und materialschonenden Verfahren.

Da die Verkalkung in den nicht sichtbaren Kanälen der WC-Schüssel und des Spülkastens stattfindet, kann dieses Problem nur **fachmännisch gelöst** werden. Die Schweizer Pionierfirma Restclean hat dazu ein ökologisches Reinigungsverfahren entwickelt, mit welchem jedes WC wieder kalkfrei wird und spült wie am ersten Tag.

Mit der Kraft der Natur

Das patentierte Entkalkungsprinzip der Firma funktioniert wie bei einer Waschmaschine im Umwälzverfahren. Für die Entkalkung muss das WC nicht demontiert werden. Eine leicht saure Reinigungslösung wird zusammen mit Granulat der Baumnußschale durch sämtliche Spül- und Wasserverlaufkanäle des Spülkastens und der WC-Schüssel gespült. Der Kalk löst sich schnell und schonend. Der Service dauert pro WC rund eine Stunde.



Ein Abfallprodukt der Lebensmittelindustrie wird zur Entkalkung verwendet: Gemahlenes Granulat der Baumnußschale

Erfahren & empfohlen

Mehr als 80 000 WC-Anlagen hat die Firma bereits gerettet. Sämtliche Hersteller von WC-Anlagen, Sanitär- und Kanalreinigungsfachbetriebe empfehlen deren Service.

Der Service ist in der ganzen Schweiz zu fixen Preisen ab CHF 270.– und einer einmaligen Fahr- und Auftragspauschale von CHF 60.– erhältlich.

Das Resultat des Service ist eine 100% kalkfreie und restlos saubere Toilette, welche wieder den Original-Spüldruck erreicht und funktioniert wie am ersten Tag.

Servicetechniker in der ganzen Schweiz unterwegs

Die Servicetechniker von Restclean sind vom Berner Oberland bis zum Bodensee ab 15 Servicestandorten unterwegs. So gewährleistet die Firma regionale Kundennähe.

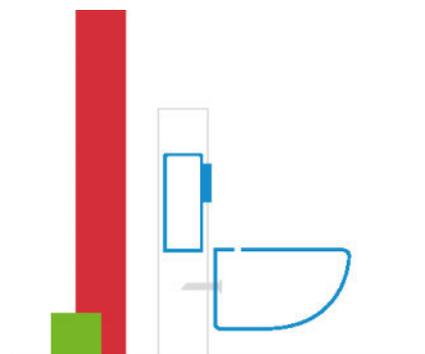
Der Servicetechniker arbeitet absolut sauber und vollständig ausgerüstet.



Komplett ausgerüsteter Servicetechniker mit patentierter Reinigungsmaschine und Werkzeugwagen.

8 x umweltfreundlicher als ein WC-Ersatz

Der Ersatz der WC-Anlage ist 8 x umweltbelastender als der Service von Restclean. Ein Ersatz ist unnötig. Eine unbeschädigte WC-Anlage hat eine unbeschränkte Lebensdauer.



8x WC Unterputz-Komplettanlage

Die Daten wurden nach dem wissenschaftlichen Modell «ECOPRO Effizienz 2020» erhoben.

Testen Sie als Gemeinde den Service kostenlos!

Da Restclean ein Problem löst, bei dem oft die Ursache am falschen Ort gesucht wird, geht es am einfachsten, wenn der Service 1:1 vor Ort gezeigt werden kann. Der technische Dienst sieht so genau, was er von Restclean bekommt.

Ein MUSS für jeden Hauswart!

Jeder Hauswart oder technische Leiter darf eine **kostenlose** Vorführung buchen.

Ein Anruf, SMS oder Mail genügt!

RESTCLEAN AG

In der ganzen Schweiz unterwegs
3003 Bern
8917 Oberlunkhofen
Gratis-Telefon 0800 30 89 30
Mobile 079 969 78 78
info@restclean.com
restclean.com

Wie geht Netto Null für Gemeinden und Städte?

Wie gehen Schweizer Gemeinden und Städte an das Thema und die Zielsetzung «Netto Null Treibhausgase» heran? Mit dem «City Monitoring Netto Null 2000 Watt» wird ihnen hierzu erstmals ein Benchmark zur Verfügung gestellt.

Die Hitzetage diesen Sommer, die selbst im Wasserschloss Schweiz aufkommende Thematik einer Wasserknappheit oder auch die drohende Energiemangellage machen es überdeutlich, dass wir uns so schnell wie möglich von der Nutzung und der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern verabschieden müssen. Netto null als

klimapolitisches Ziel wird denn auch nicht mehr infrage gestellt, sondern auf allen staatspolitischen Ebenen beschlossen und als gesamtgesellschaftliche Herausforderung adressiert.

Genügsamkeit vor Effizienz vor Nachhaltigkeit

Wie dieses Ziel zu erreichen und auf Gemeindeebene in der Umsetzung anzugehen ist, das ist Bestandteil eines stetigen Entwicklungs- und Erkenntnisprozesses. Die grundsätzliche Herangehensweise Genügsamkeit vor Effizienz vor Nachhaltigkeit ist aber sicherlich ein generell gültiger Ratgeber auf dem Weg zu diesem Ziel. Nirgends lässt sich dies so gut veranschaulichen wie am Beispiel der motorisierten individuellen Mobilität. Für netto null fragt man sich zuerst: Braucht es dieses Fahrzeug wirklich? Danach: Muss es wirklich so gross und so schwer sein? Und erst zuletzt: Und mit welcher nachhaltig verfügbaren Energiequelle soll es angetrieben sein?

Der heute häufige Reflex, einfach die aktuelle Fahrzeugflotte durch E-Fahrzeuge zu ersetzen, wird dem Netto-null-Anspruch nicht abschliessend gerecht. Deshalb sind sowohl der Elektrifizierungsgrad der immatrikulierten Fahrzeuge, aber genauso auch der Motorisierungsgrad pro Einwohner (vgl. Abbildungen) zwei gute Indikatoren, um die Netto-null-Tauglichkeit der Mobilität auf Gemeindeebene quantitativ zu monitoren.

Zielkonflikte annehmen

Der Weg zu keinen CO₂-Emissionen ist mit einer Vielzahl grosser Herausforderungen gepflastert. Allein innerhalb des Betrachtungshorizonts der Energieversorgung gibt es Widersprüche und scheinbar unüberwindbare Zielkonflikte, mit denen auch Gemeinden und Städte konfrontiert sind. Immer und überall verfügbar soll die Energie sein, umweltfreundlich, klimaschonend, bezahlbar und risikofrei. Und ihre Herkunft soll moralisch-ethisch vertretbar sein, was gerade im aktuellen geopolitischen Umfeld ebenfalls immer schwieriger wird. Ganz zu schweigen von den darüber hi-

nausgehenden gesamtgesellschaftlichen Bedürfnissen und Prioritäten wie sozialer Gerechtigkeit, Gesundheitsschutz oder dem Schutz der demokratischen Institutionen. Mit dem Klimaschutz im Fokus und dem Handlungsspielraum von Städten und Gemeinden vor Augen lässt sich der erfolgreiche Weg zu netto null aber trotzdem auf eine einfache Formel herunterbrechen.

Keine fossile Wärme, kein fossiler Strom, keine fossile Mobilität

In einer Netto-null-Welt dürfen für die Wärmeversorgung weder Erdgas, Erdöl noch Kohle zum Einsatz kommen, die Mobilität muss vollständig elektrifiziert sein, und die gesamte Stromversorgung darf nur noch zu 100 Prozent aus erneuerbarer Energie bereitgestellt werden. Wenn wir in unseren Gemeinden Schritt für Schritt, aber konsequent und hartnäckig auf diese drei Teilziele hinarbeiten, dann werden wir unseren eigenen hohen Ansprüchen mittelfristig gerecht werden können.

Hingegen muss eine proaktive Auseinandersetzung mit dem Thema der negativen Emissionen, mit CO₂-Senken und Reduktionstechnologien, nicht zwingend im Fokus der Aufmerksamkeit von Städten und Gemeinden stehen. Diese werden zwar langfristig für eine erfolgreiche Netto-null-Mission nötig sein, jedoch gehören die Technologien dazu im Moment noch in den Bereich der Forschung und Entwicklung. Deshalb sollten die vorhandenen finanziellen und personellen Ressourcen besser für die Mitigation, also die Reduktion von Emissionen, eingesetzt werden und nicht für deren Kompensation – zumal die Kompensation im Sinne einer psychologischen Rückfallebene dem ernsthaften Engagement ohnehin keine guten Dienste erweist.

Voneinander lernen, gemeinsam zum Ziel

Die Zielerreichung auf dem Weg zu netto null zu messen und zu monitoren, ist aber ein schwieriges Unterfangen. Viele wichtige Entwicklungen und Ent-

City Monitoring Netto Null 2000 Watt



Die aktuell lose zusammengesetzte «Community Netto Null 2000 Watt», die im City Monitoring bisher abgebildet wird, besteht aus folgenden Gemeinden: den «Front Runnern» und den «fortschrittlichen Städten und Gemeinden» aus der Projektförderung 2022–2023 von Energie Schweiz sowie Städten und Gemeinden, welche die Klima- und Energiecharta unterzeichnet haben. Sie besteht aktuell aus 68 Städten und Gemeinden und repräsentiert rund 33 Prozent der Schweizer Bevölkerung.

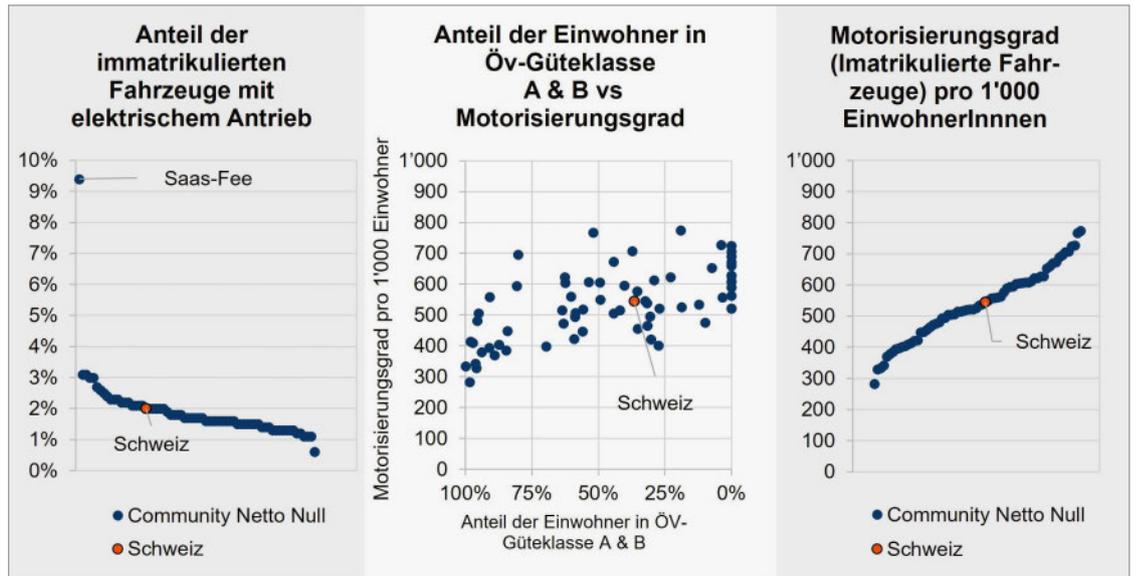
Die Daten des City Monitorings stammen zurzeit aus drei Hauptquellen:

- Selbstdeklaration der Gemeinden anhand der Online-Umfrage
- den von den Gemeinden veröffentlichten Daten
- weiteren öffentlich zugänglichen Daten

Die aktuellen Informationen dazu findet man jeweils hier:

<https://www.local-energy.swiss/>
(> Programme > 2000-Watt-Gesellschaft > mehr erfahren)

Benchmark Mobilität auf dem Weg zu netto null: Elektrifizierungsgrad erhöhen, Motorisierungsgrad senken.



Grafik: zvg/EnergieSchweiz

scheidungsprozesse sind nicht unmittelbar in Zahlen auswertbar. Trotzdem ist es für eine Erfolg versprechende Umsetzung, für die kollektiven Lernprozesse und auch für die Motivation und das Engagement der verschiedenen Entscheidungsträger wichtig, gewisse Erfolgsindikatoren auf dem Weg zu netto null zu benennen und auch quantitativ zu verfolgen. Das «City Monitoring Netto Null 2000 Watt» des Programms 2000-Watt-Gesellschaft von EnergieSchweiz für Gemeinden stellt deshalb hierzu ein neues Angebot zur Verfügung. Es nimmt sich vor, die Energie- und Klimapolitik von Gemeinden und Städten auf dem Weg zu netto null und 2000 Watt qualitativ und quantitativ zu vergleichen und deren Entwick-

lung zu verfolgen. Interessierte Städte und Gemeinden dürfen sich gerne jederzeit der Community anschliessen (vgl. Box «City Monitoring»).

Informationen:

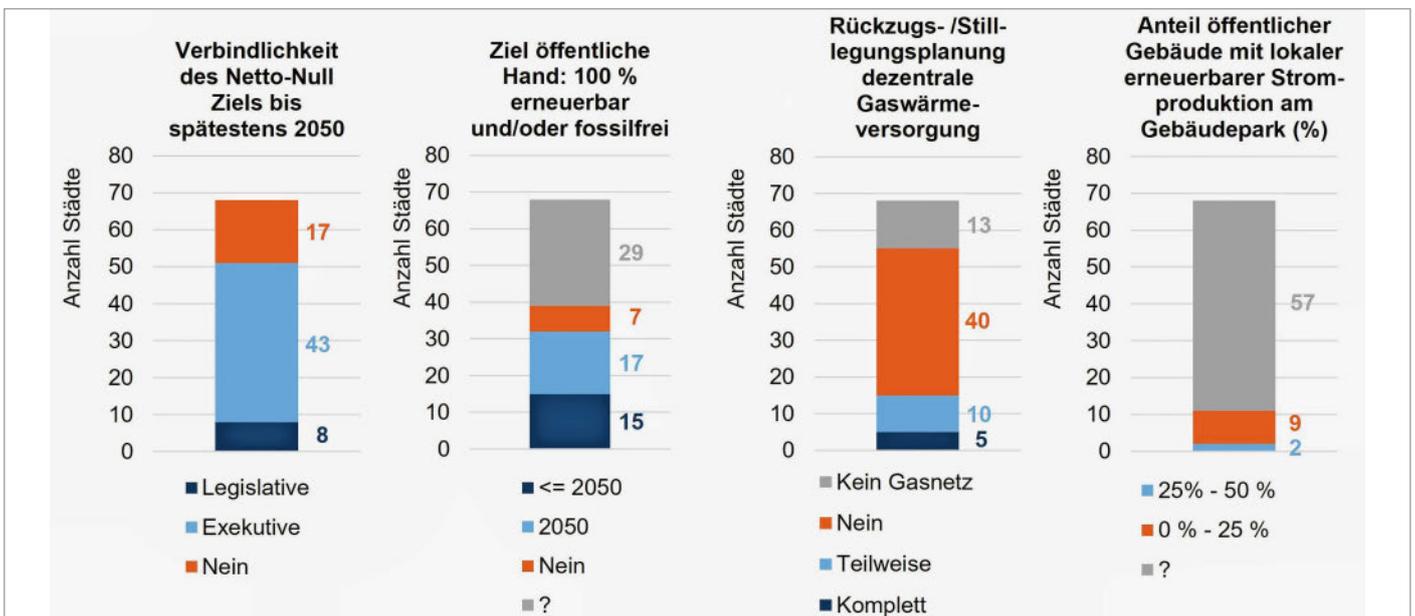
www.2000watt.ch
2000W-Schweiz@local-energy.swiss

Thomas Blindenbacher
Programm 2000-Watt-Gesellschaft
EnergieSchweiz für Gemeinden

Projektförderung von EnergieSchweiz für Gemeinden

Schweizer Städte, Gemeinden und Regionen sollen einen signifikanten Beitrag leisten um «netto null» und «2000 Watt» zu erreichen. Deshalb unterstützt «EnergieSchweiz für Gemeinden» diese ab März 2023 wiederum mit Förderbeiträgen in den Bereichen

Energieeffizienz in Gebäuden, erneuerbare Energien, Mobilität sowie Anlagen und Prozesse. Die aktuellen Informationen dazu findet man jeweils hier: <https://www.local-energy.swiss/> (> Programme > Projektförderung)



Benchmark netto null: Auszug einiger Indikatoren aus dem «City-Monitoring Netto Null 2000 Watt».

Grafik: zvg/EnergieSchweiz

Mit dem Velo zur Schule

Viel mehr als Fortbewegung: Velofahren macht Spass, ist gut für die Gesundheit und schont die Umwelt. «Mit dem Velo zur Schule» – immer mehr Initiativen setzen sich dafür ein, etwa in der Agglomeration Delémont.



Kinder und Jugendliche sollen mit dem Velo zur Schule fahren – dafür setzen sich immer mehr Initiativen ein.

Bild: zvg/Défi Vélo

Erinnern Sie sich an den Fahrspass und das Gefühl der Freiheit und Selbstbestimmtheit auf dem Velosattel? Velofahren ist ausserdem gesund, daher wird es auch von den Präventions- und Gesundheitsorganisationen empfohlen. Wer regelmässig Velo fährt, stärkt sein Immunsystem, trägt damit zur Vermeidung von Übergewicht bei, verbessert seine Motorik und kann sich im Unterricht besser konzentrieren.

Allerdings hat die Anzahl Schülerinnen und Schüler, die mit dem Velo zur Schule kommen, seit Mitte der 1990er-Jahre stetig abgenommen. Vor Kurzem veröffentlichte das Ouvema (Observatoire universitaire du vélo et des mobilités actives) eine Studie, die belegt, dass Jugendliche in den letzten Jahrzehnten ihre Velos weniger nutzen, so-

wohl für Freizeit- und Sportaktivitäten als auch für Schul- bzw. andere Pflichtwege. Die stetige Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ist einer der Gründe für diese Entwicklung, ein weiterer liegt in der mangelnden Anbindung der Schulen an Velowege.

Mit zahlreichen Initiativen soll dieser Trend umgekehrt und sollen die Schülerinnen und Schüler zurück auf den Velosattel gebracht werden. So hat beispielsweise die Agglomeration Delémont im Rahmen des Programms «EnergieSchweiz für Gemeinden» des Bundesamts für Energie (BFE) ein Förderprojekt für den Veloverkehr eingeleitet, das sich vor allem an Schulen richtet. Sichere und benutzerfreundliche Wege werden erfasst, um sie besser bekannt zu machen. Einer der Grund-

pfeiler des Projekts ist es, Kinder und Jugendliche für die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Verkehrsmittelwahl zu sensibilisieren und der Bevölkerung die Möglichkeit zu geben, verschiedene Velotypen auszuprobieren: Das entsprechende Angebot wird Jugendlichen, Familien sowie Pendlerinnen und Pendlern zur Verfügung gestellt.

Eine weitere Initiative ist der Leitfaden velofreundliche Schule, den die Allianz Schule+Velo kürzlich veröffentlicht hat. Dieser durch Gesundheitsförderung Schweiz und Pro Velo unterstützte Leitfaden umfasst zahlreiche individuelle Tipps für interessierte Schulen, mit deren Hilfe sich eine velofreundliche Gestaltung einfach und schrittweise realisieren lässt.

Für eine Velokultur in der Schule

Taten statt Worte – es gibt nichts Besseres, um alte Gewohnheiten zu ändern. Daher sind die Schulen aufgefordert, sich aktiv für das Velofahren einzusetzen. Wie die Allianz Schule+Velo betont, ist es in diesem Zusammenhang wichtig, alle betroffenen Akteure einzubinden. Dies gilt insbesondere für die Eltern, da sie für die Sicherheit ihrer Kinder auf dem Schulweg verantwortlich sind. Der Weg zu einer velofreundlichen Schule führt somit über den Dialog. Die sichere Gestaltung der Schulwege ist ebenfalls von wesentlicher Bedeutung – idealerweise lässt sich ein sicheres und durchgehendes Netzwerk von Velowegen einrichten. Mittels Umfragen unter Schülerinnen und Schülern lassen sich in der Regel die Orte ermitteln, die ihnen Angst machen, um ihnen anschließend mit der Hilfe von Fachleuten ein Gefühl der Sicherheit zu vermitteln. Auch in den Schulen ist häufig Raum für Verbesserungsmassnahmen. Leicht zugängliche, stabile und sichere Veloparkplätze sind eine wichtige Voraussetzung, zudem sollte eine fest eingebaute Velopumpe zur Verfügung stehen. Der Gleichgewichtssinn, die Koordination und die Konzentration – das heisst ein

sicherer Fahrstil – lassen sich auf spielerische Weise fördern, indem die Schule einen Veloparcours oder einen Pumptrack anbietet, also einen Rundkurs mit Wellen und Kurven.

Das Velo im Unterricht

Das Velo eignet sich auch als Unterrichtsthema oder als Grundlage für spezifische Themenwochen. Es dient als Ausgangspunkt für interdisziplinäre Kurse zu Fragen des Ressourcenverbrauchs, des Klimaschutzes, der Mobi-

lität, der Gesundheit, des Trainings und der Ernährung. Auch hier bietet die Allianz Schule+Velo zahlreiche Aktivitäten und praxisbezogene Kurse an.

*Florian Koch
Projektleiter Bewegung
Gesundheitsförderung Schweiz*

Informationen:

Den Leitfaden der Allianz Schule+Velo und die Aktivitäten ihrer Partner finden Sie hier: www.schule-velo.ch

Immer mehr Initiativen

Gesundheitsförderung Schweiz unterstützt eine Reihe von Förderprogrammen für das Velofahren zur Schule, wie Bike2school oder Défi Vélo. Der Velobus des VCS stellt ein weiteres Angebot dar: Hier fahren die Kinder in Gruppen unter Begleitung von Erwachsenen, bis sie den Schulweg schliesslich selbstständig zurücklegen können. Das Mobilitätskonzept Schule des VCS zeigt ebenfalls Möglichkeiten auf. Hierbei handelt es sich um ein partizipatives Konzept in fünf Schritten, mit dem sich das Mobilitätsver-

halten von Kindern evaluieren lässt. Es geht darum, dass Kinder, Eltern und Partner der Schule zu Wort kommen und konkrete Massnahmen zur Förderung eines sicheren Schulwegs erarbeitet werden.

Weitere Angaben zu den einzelnen Projekten:

www.bike2school.ch

www.defi-velo.ch

<https://www.verkehrsclub.ch/ratgeber/schulweg>

<https://mobilitaetskonzept-schule.ch>

«Wir wollen den Veloverkehr auf breiter Front fördern»



Die Agglomeration Delémont befasst sich unter anderem mit der Integration der nachhaltigen Mobilität in den Schulen; das Projekt «Région Energie» wird durch das BFE gefördert. Interview mit Aline Cuomo, Beauftragte der Agglomeration Delémont.

Was steht hinter diesem Projekt?

Aline Cuomo: Die Mobilität gehört zu den zentralen Herausforderungen im Hinblick auf die Vereinbarung der Entwicklung unserer Region und den Erhalt der Lebensqualität. Die Agglomeration Delémont befasst sich daher mit der Umsetzung eines Förderprogramms für den Veloverkehr im Rahmen des Projekts «Région Energie». Wir wollen den Veloverkehr auf breiter Front fördern und dabei insbesondere die Jugendlichen einbeziehen, indem wir sie für die Folgen ihrer Verkehrswahl sensibilisieren.

Welche konkreten Massnahmen haben Sie geplant?

Wir wollen nicht zwingend das Rad neu erfinden, da es in der Schweiz bereits zahlreiche Anreizinitiativen gibt, beispielsweise Bike2school: Schülerinnen und Schüler, die so oft wie möglich mit dem Velo zur Schule fahren, können Punkte sammeln und Preise gewinnen. Ein weiteres Beispiel ist Défi Vélo mit seinen Wettkämpfen und Spielen. Herausforderungen sind eine Möglichkeit, den Veloverkehr auf spie-

lerische Art zu fördern. Und wenn die Massnahmen greifen, merken die Velofahrenden dann auch, dass Velofahren wirklich praktisch ist und dass man Zeit spart. Sie ändern ihre Verkehrsgewohnheiten – und genau das ist unser Ziel.

Was ist Ihr Ziel? Sollen sich alle Jugendlichen in Delémont in den Velosattel schwingen?

Wir setzen eindeutig auf sanfte Mobilität. Es geht uns darum, die «guten Reflexe» zu verankern und die Kinder spielerisch dazu zu bringen, ihr Verkehrsverhalten zu hinterfragen. Noch gibt es kein entsprechendes Angebot zur Sensibilisierung für die sanfte Mobilität ab dem frühen Kindesalter. Diese Lücke möchten wir schliessen. Es würde uns sehr freuen, wenn wir die Jugendlichen dazu bewegen könnten, den Schulweg per Velo anstatt im Auto zurückzulegen. So lassen sich auch Verkehrsstaus vor den Schulgebäuden vermeiden.

Die Begegnungszone wird 20 Jahre alt

Seit 20 Jahren mehr Raum zum Flanieren: Die Begegnungszone feiert Jubiläum. Pascal Regli, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz, erklärt, was Gemeinden bei der Einrichtung von Begegnungszonen beachten sollten.



Die Altstadt von Brugg ist seit 2004 eine Begegnungszone. Autos sind erlaubt, aber auch Menschen zu Fuss haben Platz.

Bild: zvg/Fussverkehr Schweiz

Pascal Regli, 2002 sind in der Schweiz die Begegnungszonen eingeführt worden. Seither sind rund 1000 dieser Zonen entstanden. Ein Erfolg?

Gerade in den grösseren Städten der Deutschschweiz kann man von einem Siegeszug der Begegnungszonen sprechen. Die Stadt Bern ist eine Vorreiterin, auch in Zürich und Basel gibt es zahlreiche dieser Zonen. In der Romandie ist das Konzept noch nicht so breit angekommen. Auch in kleineren Städten und Gemeinden gibt es noch Potenzial.

Wie erklären Sie sich den Erfolg der Begegnungszone in den Städten?

In den Grossstädten besitzen 50 bis 60 Prozent der Haushalte kein Auto. Die Bevölkerung ist deshalb aufgeschlossener gegenüber Konzepten, in denen das Auto weniger dominant ist und zusätzliche Funktionen für den öffentlichen Strassenraum frei werden.

Warum haben es die Begegnungszonen in kleineren Städten und Gemeinden schwieriger?

Dort basiert die Mobilitätskultur stärker auf dem motorisierten Individualverkehr, deshalb ist die Skepsis gegenüber den Begegnungszonen sicher grösser. Es gibt aber durchaus sehr gute Beispiele für Begegnungszonen in kleineren Orten. Das hilft, das Konzept auch im ländlichen Raum bekannter zu machen.



«Begegnungszonen sollten dort eingerichtet werden, wo sie Sinn ergeben und wo insbesondere die Menschen zu Fuss profitieren können.»

Pascal Regli, Geschäftsleiter von Fussverkehr Schweiz

wandelt wurde. Seit dem Wechsel spielen deutlich mehr Kinder draussen. Gerade in Wohnquartieren, aber auch im Umfeld von Schulhäusern ergeben Begegnungszonen Sinn, weil sie die Sicherheit erhöhen. In Altstädten oder Geschäftsstrassen kann durch Begegnungszonen mehr Raum zum Beispiel für Restaurantterrassen, aber auch für den spontanen Schwatz unterwegs geschaffen werden.

Gerade in Stadtzentren gibt es jedoch immer wieder Sorge aus dem Gewerbe, dass mit einer Verkehrsberuhigung die Kundschaft wegfällt.

Studien zum Thema existieren leider nur wenige. Aber es gibt gute Beispiele, die zeigen, dass diese Sorgen unbegründet sind und das Gewerbe sogar profitieren kann. Zudem sind Autos in Begegnungszonen ja weiterhin erlaubt.

Wenn eine Gemeinde eine Begegnungszone einrichten will, was muss sie dabei beachten?

Begegnungszonen sollten dort eingerichtet werden, wo sie Sinn ergeben und wo insbesondere die Menschen zu Fuss profitieren können: also zum Beispiel auf einer Quartierstrasse oder auf einem Bahnhofsplatz und nicht an einer Hauptverkehrsachse. Zudem gilt es, sämtliche Beteiligten wie Anwohnende und das Gewerbe von Anfang an einzubeziehen und zusammen eine Lösung zu finden, die passt.

Wie sieht die Zukunft der Begegnungszone aus?

Rein quantitativ ist gerade in den kleineren Städten und Gemeinden noch mehr möglich. Dafür braucht es eine gewisse Beharrlichkeit, gute Beispiele und wohl auch einfach Zeit. Interessant sind Ansätze, neue Wohnsiedlungen

von Anfang an als Ort für sozialen Austausch und fürs Spielen zu konzipieren und die Erschliessungen als Begegnungszonen einzurichten. Qualitativ gesehen gibt es interessante Bemühungen, um mehr Leben in die Strassen zu bringen. Denn einfach eine Begegnungszonentafel aufzustellen, reicht nicht. Zürich oder Bern experimentieren deshalb in Testzonen mit provisorischen Elementen wie Sitzmöglichkeiten oder Begrünungen.

Nadja Sutter

Informationen:

www.fussverkehr.ch
www.begegnungszonen.ch

Begegnungszonen: Vorrang zu Fuss

In Begegnungszonen haben Fussgängerinnen und Fussgänger Vortritt und dürfen die Strasse jederzeit queren. Für den motorisierten Individualverkehr gilt die Tempolimit von 20 km/h. Es darf nur auf markierten Feldern parkiert werden. Wie Fussverkehr Schweiz auf seiner Website ausführt, werden Begegnungszonen typischerweise in fünf verschiedenen Bereichen einge-

richtet: in Wohnquartieren, im Umfeld von Schulen, an Bahnhofsplätzen, in Zentrums- und Geschäftsgebieten sowie in Altstädten. Ein Beispiel für eine Begegnungszone in einer Altstadt ist Brugg. Aus Rücksicht auf das Gewerbe wurde dort auf eine Fussgängerzone verzichtet und stattdessen eine Begegnungszone eingerichtet. Autos können somit immer noch zu den Geschäften

gelangen und kurzzeitig davor parkieren. Gleichzeitig steigerte die Begegnungszone die Attraktivität der Altstadt für Fussgängerinnen und Fussgänger. Nachts, wenn die Geschäfte geschlossen sind, gehört die Altstadt ganz den Menschen zu Fuss: Dann nämlich gilt ein Fahrverbot für den motorisierten Individualverkehr.

Anzeige

Der Spezialist für
Graffitischutz

www.desax.ch

DESAX AG
Ernetschwilerstr. 25
8737 Gommiswald
T 055 285 30 85

DESAX AG
Felsenastr. 17
3004 Bern
T 031 552 04 55

DESAX SA
Ch. des Larges-Pièces 4
1024 Ecublens
T 021 635 95 55

Graffitischutz
Betonschutz
Desax-Betonskosmetik
Betongestaltung
Betonreinigung


DESAX
Schöne Betonflächen

Eine Verkehrsdrehscheibe im Wandel: Der Bahnhof Liestal

Der Bahnhof von Liestal (BL) steckt mitten im Umbau. Damit wird die Verkehrsdrehscheibe Liestal noch wichtiger für die Region, als sie es ohnehin schon ist. Ein Einblick in die Herausforderungen dieses Mammutprojekts.



Der geplante Bahnhof Liestal nach seinem Umbau: Rechts im Bild die neuen Eingänge zu den Personenunterführungen sowie die Fuss- und Veloverbindung entlang der Bahn. Bild: zvg/SBB

Als 2017 die Plangenehmigungsunterlagen zum Vierspurausbau des Bahnhofs Liestal öffentlich aufgelegt wurden, war klar: Hier kommt etwas Grosses auf die Kleinstadt Liestal zu. Mit ihren mehr als 15'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Liestal die Kantonshauptstadt von Basel-Landschaft und ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt auf der Schienenverbindung Basel–Olten. Es handelt sich aber nicht nur um einen regionalen Umsteigeknoten, sondern auch um einen Ort mit zunehmender städtebaulicher Dynamik.

Dies hat Liestal frühzeitig erkannt und bereits 2002 die Entwicklung des Bahnhofgebiets ganzheitlich in die Hand genommen. Die Planungen der Stadt sind

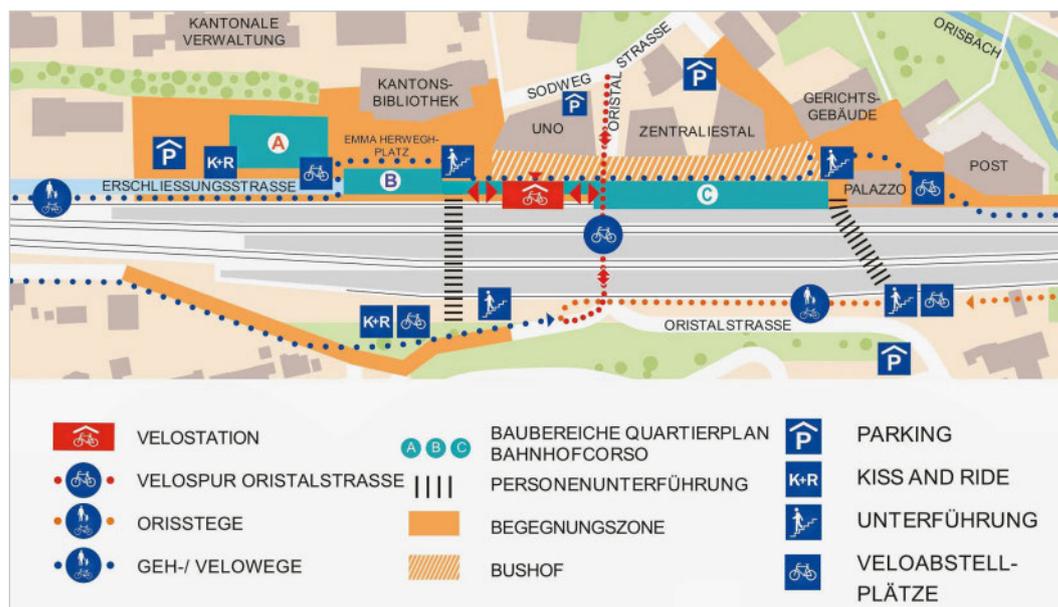
in das Gesamtverkehrskonzept des Agglomerationsprogramms Basel eingebettet, in dem Liestal Zentrum des Entwicklungskorridors Ergolztal Frenkentaler ist und der Bahnhof Liestal als wichtiger Entwicklungsschwerpunkt gilt. Der Bahnhof Liestal wird damit künftig eine noch grössere Rolle als Verkehrsdrehscheibe spielen, das heisst als Knoten, an dem Arbeitspendlerinnen und -pendler, Freizeitreisende oder Studierende bequem das Verkehrsmittel wechseln.

Gemeinden und Quartiere verbinden
Der Vierspurausbau soll die Kreuzungskonflikte im Bahnhof Liestal reduzieren und einen reibungslosen Bahnverkehr

auf der Linie Basel–Olten ermöglichen. Zusammen mit dem Bau eines neuen Wendegleises ist der Ausbau die Voraussetzung für die Einführung des Viertelstundentakts der S-Bahn ab 2025. Neben dem Bau eines neuen Mittelperrons und der Verschiebung der angrenzenden Waldenburgerbahn sind auch neue Personenunterführungen notwendig. Diese sollen nicht nur die Perronzugänge verbessern, sondern auch die von den Gleisen getrennten Quartiere miteinander verbinden. Mit finanzieller Unterstützung des Bundes im Rahmen der Agglomerationsprogramme realisiert die Stadt eine grosszügige Velostation und attraktive Fuss- und Veloverbindungen.

Der Quartierplan «Bahnhofcorso».

Bild: zvg/Stadt Liestal



Teil des «Verkehrskonzepts Stadtkern» sind zudem neue Zufahrten zum Bahnhof sowie ein Ersatz der Parkplätze für

Das Programm Verkehrsdrehscheiben

Das Programm Verkehrsdrehscheiben wurde 2021 gemeinsam vom Bund, von Kantonen, Städten und Gemeinden lanciert und hat zum Ziel, das Umsteigen zu fördern und die verschiedenen Verkehrsmittel besser zu vernetzen. Dabei sollen die verschiedenen Verkehrsmittel entsprechend ihren räumlichen Stärken zum Einsatz kommen. Erste Grundlagenstudien im Rahmen des Programms haben gezeigt, dass gute Verkehrsdrehscheiben eine ganzheitliche Planung von Siedlung und Verkehr notwendig machen. Dazu ist das Zusammenspiel zahlreicher öffentlicher und privater Akteure gefragt. Um die Menschen zum Umsteigen zu bewegen, braucht es sowohl attraktive verkehrliche Angebote und gute städtebauliche Lösungen als auch begleitende Massnahmen wie grossräumig abgestimmte Konzepte zur Lenkung des Verkehrs. Liestal ist ein Beispiel für eine gelungene Verkehrsdrehscheibe, da verschiedene Akteure ihre räumlichen und verkehrlichen Planungen gut aufeinander abgestimmt haben und diese in den gesamträumlichen Kontext einzubetten wussten. In den nächsten Jahren sollen im Rahmen des Programms weitere gute Drehscheiben entstehen.

Weitere Infos: www.aren.admin.ch

Park and Rail. Allerdings haben die Bewohnerinnen und Bewohner von Liestal und dessen Einzugsgebiet heute schon gute Alternativen zum Auto, um zum Bahnhof zu gelangen. Der 2015 fertiggestellte Busbahnhof ist Ankunfts- und Abfahrtsort von neun regionalen Linien. Drei davon werden ab 2023 neu als Stadtbusse geführt, um Liestal und die angrenzenden Gemeinden untereinander zu verbinden.

Wichtiger öffentlicher Raum

Doch Verkehrsdrehscheiben sind mehr als Umsteigepunkte. Sie sind auch wichtige öffentliche Räume, die zum Verweilen einladen sollen. Die Bedeutung einer städtebaulich guten Gestaltung von Bahnhöfen haben verschiedene Umfragen bestätigt. Und um die optimale verkehrliche Anbindung von Verkehrsdrehscheiben zu nutzen, sollte in ihrem Umfeld gewohnt und gearbeitet werden. SBB-Immobilien und die Stadt haben deshalb den Bau eines neuen Bahnhofgebäudes und zweier Neubauten mit Arbeitsplätzen und Wohnraum vereinbart. Dem Quartierplan und dem hierzu notwendigen Verkehrskonzept hat die Stimmbewölkerung von Liestal 2017 mit 70 Prozent Ja-Stimmen zugestimmt.

In den angrenzenden Quartieren geht ebenfalls buchstäblich die Post ab. Die Stadt nutzt den Neubau des Postgebäudes und die Arealentwicklung auf der Nordseite des Bahnhofs zur Aufwertung des öffentlichen Raums an der Nahtstelle von Bahnhof und Altstadt. Wo das Bild heute vor allem von Parkplätzen geprägt ist, soll mit der Renaturierung des Orisbachs ein neuer Stadtpark entstehen. Auf der anderen Seite der Gleise unterstützt die nun verbes-

serte Erschliessung der Quartiere die Entwicklung: Ein Wohnquartier aus den 1970er-Jahren wurde kürzlich im Zuge seiner Sanierung verdichtet. Das Ergebnis ist ein lebenswertes und beliebtes Quartier.

Offenes Ohr für die Anwohnerinnen und Anwohner

Nicht immer verliefen die ersten Jahre seit Baubeginn reibungslos. Die Bevölkerung der Stadt Liestal ist noch mindestens bis 2026 den Verkehrs- und Lärmbelastungen einer Grossbaustelle ausgesetzt. Umwege und Behinderungen müssen in Kauf genommen werden. Auch sind nicht alle über die grossvolumigen Neubauten glücklich. Hier ist vor allem das Geschick der zuständigen Behörden gefragt. Vorsichtig, motiviert, beständig und immer mit einem offenen Ohr für die Anliegen der Bewohnerinnen und Bewohner: So könnte man die Arbeit der Stadt Liestal beschreiben. Thomas Noack, Raumplaner und Bereichsleiter in der Abteilung Hochbau und Planung von Liestal, sieht seine Gemeinde «im Wandel vom beschaulichen Städtli zur Stadt». Damit bringt er die Herausforderungen zum Ausdruck, vor denen auch andere Schweizer Gemeinden heute stehen.

Regina Witter

*Stellvertretende Leiterin der Sektion
Agglomerationsverkehr
Bundesamt für Raumentwicklung
(ARE)*

Weitere Informationen zum Thema:

Forschungsprojekt Co-Creating Mobility Hubs (CCMH) – ein transdisziplinäres Forschungsprojekt der SBB zusammen mit der ETH Zürich und der EPF Lausanne.

Innovative Lösungen für Städte und Gemeinden.

AbaGovernment – die Software für
die öffentliche Verwaltung



Abacus Forum
E-Rechnung
05.10.2022
virtueller Event
jetzt anmelden
abacus.ch/foren

Ihr Nutzen mit AbaGovernment

Fortschrittliche Verwaltungen verlangen nach modernen und funktional umfassenden Lösungen, damit sie die stetig steigenden Ansprüche erfüllen können.

Aufbauend auf den etablierten Software-Modulen für Finanzen, Lohnbuchhaltung, Human Resources und Zeiterfassung bietet Abacus die Branchenlösung AbaGovernment für öffentliche Verwaltungen an.



Weitere Informationen finden Sie unter:
abacus.ch/abagovernment

 **ABACUS**



CAS Gerontologie als praxisorientierte Wissenschaft

Fokussieren Sie auf die Potenziale älterer Menschen. Entwickeln Sie gemeinsam mit Ihren Studienkolleg*innen gerontologische Impulse für Ihr Praxisfeld.

21 Studientage | 15 ECTS-Credits
Januar bis Oktober 2023

Nächste Infoveranstaltung:
17. November 2022 – Online

Ihre Weiterbildung zum Thema
Alter – kompetent, engagiert, zukunftsweisend:
bfh.ch/alter/weiterbildung

► Institut Alter

**FEST DER FESTE
FETE DES FEDES
FESTA DELLE FESTE
FESTA DA LAS FESTAS**

 **Ballenberg**
FREILICHTMUSEUM DER SCHWEIZ
MUSEE SUISSE EN PLEIN AIR
SWISS OPEN-AIR MUSEUM

**FEST
DER
FESTE** 24./25. September
01./02. Oktober 2022

25% Rabatt mit
dem Code:
festgemeinden22
festderfeste.ch

Älplerchilbi, Fête des Moissons, La Bénichon oder Castagnata:
Erlebe an zwei Herbstwochenenden 15 Schweizer Fest-Traditionen

Hauptpartner:



Medienpartner:





Denn ich baue auf starke Partner

Die Previs Vorsorge gehört zu den zehn grössten Sammel- und Gemeinschaftseinrichtungen. Eine langjährige Tradition im Service Public, flexible Vorsorgelösungen und Servicequalität auf höchstem Niveau – dafür engagieren wir uns seit über 60 Jahren.

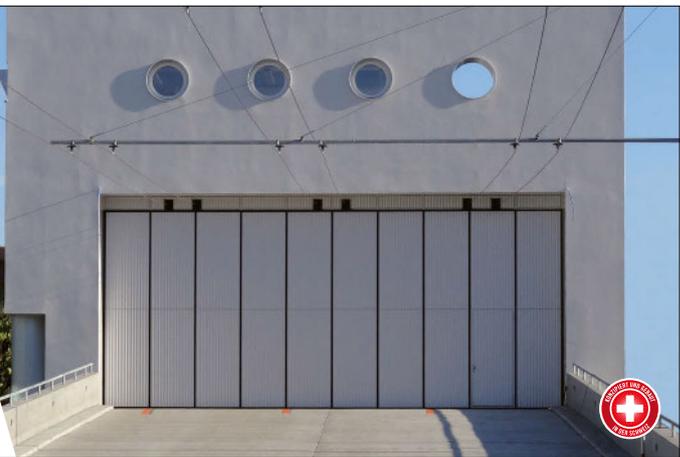
Zwei starke Partner: Schweizerischer Gemeindeverband SGV und die Previs.

www.previs.ch

previs 
Vorsorgen mit Durchblick

Professionelle Lösungen rund um Tür und Tor

- Gesamtkonzeptionen
- Individuallösungen
- Brandschutz Tore
- 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





Verweilen ...

... sitzen, plaudern,
ausruhen und geniessen.

buerli
Mein Treffpunkt

Parkleben und Spielwelten
individuell und modular

buerli.swiss 

Räumliches Leitbild: Steuern statt sich treiben lassen

Weshalb sollen Dörfer in ländlichen Gebieten oder Berggemeinden ein räumliches Leitbild erarbeiten? Und wie sorgen sie vor, dass ihr Leitbild auch tatsächlich umgesetzt wird? Ein Plädoyer für die kluge räumliche Strategie.

Sowohl in städtischen als auch in ländlichen und peripheren Gebieten wird die räumliche Entwicklung weitgehend durch Investoren und Bauwillige geprägt. Die Gemeinden nehmen unterschiedlich stark Einfluss. In kleineren Gemeinden lässt man sich mancherorts eher treiben. Darum: Es wird Zeit, das Steuer in die Hand zu nehmen. So sagt eine Gemeinderätin einer kleinen bernischen Gemeinde: «Wir als Gemeinde haben in der Vergangenheit alles unternommen, um Bauwilligen ihre Absichten zu ermöglichen. Aber eigentlich sollte es doch umgekehrt sein: Wir als Gemeinde sollten eine Vorstellung davon haben, in welche Richtung wir uns entwickeln möchten. Und wenn die Bauherrschaft mit ihren Ideen kommt, schauen wir, wie diese mit unserem räumlichen Zielbild übereinstimmen.» Diese Aussage veranschaulicht, dass Ortsentwicklung nicht die Summe vieler zufälliger Einzelentscheide und Einzelprojekte sein darf. Die Botschaft einer abgestimmten Gesamtsicht und einer aktiven Steuerung der zukünftigen Entwicklung ist auch für ländliche Gemeinden gültig. Zudem zeichnen sich viele Dörfer durch traditionelle Baukultur und weitgehend intakte Ortsbilder aus. Diese sind auch für den Tourismus wertvoll. Eine vorausschauende räumliche Strategie hilft, unwiderrufliche Eingriffe zu verhindern, die aus einem aktuellen, vermeintlichen Sachzwang heraus vorgenommen werden könnten.

Innenentwicklung richtet sich nicht einzig an Agglomerationen

Die kontinuierliche Ausdehnung der Siedlungsfläche in die Landschaft ist seit der letzten Revision des Raumplanungsgesetzes – 2014 in Kraft getreten – nicht mehr möglich. Heute verlangen die kantonalen Richtpläne von allen Gemeinden eine vertiefte Auseinandersetzung mit ihren Siedlungsreserven und eine hochwertige Innenentwicklung am richtigen Ort. Gemeinden sollen Siedlungsqualitäten schaffen, also beispielsweise begrünte Frei- und Be-



Auch für kleinere ländliche Gemeinden lohnt sich das Erstellen eines räumlichen Leitbildes.

Bild: unsplash/Fabian Betto

gegnungsräume oder eine hohe Baukultur einfordern, sichere Fuss- und Velowege bereitstellen sowie Identitäten bewahren.

Der Leitbildprozess verlangt eine vertiefte Auseinandersetzung der ganzen Gemeindebehörde mit der aktuellen Situation in der Gemeinde – den Stärken und Schwächen aber auch den Risiken und Chancen. Er verschafft gleichzeitig auch die Gelegenheit, sich

ausserhalb der Hektik der Tagesgeschäfte mit wichtigen strategischen Fragen zu befassen und die Abhängigkeiten räumlicher, wirtschaftlicher, gesellschaftlicher oder ökologischer Entscheidungen abzuwägen.

Ein weiteres Argument, das für ein räumliches Leitbild spricht: In den letzten Jahren haben zahlreiche ländliche Dörfer, ja teils ganze Talschaften fusioniert. Diese für die einzelnen Dörfer

einschneidende Massnahme erfordert eine Diskussion über die zukünftige Funktion der einzelnen Fraktionen oder Dorfteile. Ein räumliches Leitbild ermöglicht diese Diskussionen. Es schafft Transparenz, erleichtert einen gewissen räumlichen Ausgleich und dient der Gemeinde später als Grundlage für raumbezogene Entscheidungen.



Was ist ein räumliches Leitbild?

Das räumliche Leitbild, die kommunale Entwicklungsstrategie oder wie auch immer das Instrument genannt wird, ist ein informelles Planungsinstrument. Es ist eine wertvolle, heute gar unverzichtbare Grundlage für die Revision der Nutzungsplanung. Im räumlichen Leitbild werden – ähnlich wie in einem kommunalen Gesamttrichtplan – alle raumrelevanten Themen wie Wohnen, Arbeiten, Verkehr, Frei- und Grünraum, Landschaft oder Tourismus behandelt. In diesem Sinne sind Leitbilder auch Koordinationsinstrumente. Sie erlauben es, räumliche Konflikte frühzeitig zu erkennen, und helfen, vor lauter tagessaktuellen Aufgaben das Gesamtziel nicht aus den Augen zu verlieren. Für einen Grossteil der Bevölkerung ist Raumplanung eine abstrakte Materie. Ein räumliches Leitbild mit einem verständlichen, durchaus vereinfachten Zielbild oder einer visuellen Vision kann als Kommunikationsmittel helfen, längerfristige Entwicklungen zu veranschaulichen. Damit kann eine Gemeinde auch notwendige Änderungen in der Nutzungsplanung erklären und in einen grösseren Zusammenhang stellen. Wenn das Leitbild partizipativ erarbeitet, offen kommuniziert und breit abgestützt ist, dient es den Gemeinden als längerfristiges, strategisches Führungsinstrument.

Breite Abstützung fördert die Umsetzung

Das räumliche Leitbild ist nicht das «Leitbild des Gemeinderats». Der Gemeinderat übernimmt die Führung, beauftragt ein kompetentes Planungsbüro, berät sich regelmässig mit einem Thinktank aus Wirtschaft, Politik, Vereinen usw. und zieht die Bevölkerung frühzeitig in den Leitbildprozess ein. Dies erhöht die Transparenz und Akzeptanz späterer Entscheidungen. Die Revision des Zonenplans interessiert oft nur jenen kleinen Teil der Be-

völkerung, der davon direkt betroffen ist. Soll jedoch über die zukünftige Entwicklung des Dorfes gesprochen werden und sind noch nicht alle Entscheidungen gefällt, lässt sich durchaus eine Turnhalle mit engagierten, kreativen und dem Dorf verbundenen Bürgerinnen und Bürgern füllen. Dies bietet auch die Chance für die Vernetzung verschiedener Akteure untereinander, aus denen neue lokale Initiativen entstehen können. Damit ist die Behörde auch verpflichtet, Ideen aufzunehmen sowie die gemeinsam diskutierten Massnahmen nach Möglichkeit umzusetzen.

Und was ist der Nutzen?

Die Erarbeitung eines räumlichen Leitbilds kann einen Beitrag dazu leisten, dass die Gemeinde ihr Profil schärft, Chancen und Risiken rechtzeitig erkennt und eine Grundlage schafft, damit zu späterer Zeit Investitionen am richtigen Ort erfolgen. Darüber hinaus kann durch einen guten Prozess lokales Engagement ausgelöst werden. Jede Gemeinde kann mit einem klugen räumlichen Leitbild nur gewinnen.



Heidi Haag

Ehemalige Leiterin Siedlungsberatung EspaceSuisse

Informationen:

www.espacesuisse.ch

Die Schritte zum räumlichen Leitbild

1. Ortsbezogene Analyse durchführen
2. Leitsätze, Ziele und Massnahmen formulieren, Schwerpunkte setzen
3. Räumlicher Gesamtplan unterstützt die Kommunikation

Tagung für Gemeinden im ländlichen Raum

Gemeinden, die das Steuer in die Hand nehmen möchten, können an der **Tagung «Räumliche Entwicklungsstrategien» vom 4. November in Bern** gute Beispiele aus der Praxis kennenlernen. Diese Tagung wird gemeinsam von EspaceSuisse, der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete (SAB) und dem Schweizerischen Gemeindeverband

durchgeführt. Neben Fachbeiträgen werden an der Tagung konkrete Beispiele vorgestellt: Aus der Region Prättigau/Davos GR, der Region Ägerisee ZG, dem Luganese TI, aus Lichtensteig SG sowie La Sarraz VD.

Informationen zur Tagung:

www.espacesuisse.ch > Weiterbildung > Veranstaltungen aktuell

Schöne Ortseingänge: Der erste Eindruck zählt

Viele Gemeinden der Schweiz verschönern ihre Dorfeingänge mit Kunst und Natur. Wer den schönsten Dorfeingang sein Eigen nennen darf, ist schwer zu bestimmen. Folgende vier Gemeinden haben eine Würdigung verdient.



Am Dorfeingang von Brienz schuf der Künstler Roman Platz eine Skulptur aus Stahl und Holz.

Bild: zvg/Roman Platz

An Aufmerksamkeit und Medienpräsenz mangelt es Brienz/Brinzauls (GR) im Grunde genommen nicht. Das 130-Seelen-Dorf gehört zur Gemeinde Albula/Alvra und hat in den letzten Monaten vor allem wegen des starken Hangrutsches und eines befürchteten Bergsturzes national für Schlagzeilen gesorgt. Dabei hat das Dorf, auf einer Sonnenterrasse im Albulatal auf 1100 Metern über Meer gelegen, auch anderes zu bieten – zum Beispiel die schönen Dorfeingänge. Im Zusammenhang mit dem Kulturkonzept, aus dem unter anderem ein Kulturweg entstanden ist, erhielt Brienz/Brinzauls zwei Skulpturen

am Dorfeingang. Diese wurden durch den einheimischen Metallkünstler Roman Platz aus Alvaneu erstellt. «Wir machten uns damals grundsätzlich Gedanken darüber, wie wir unser Dorf verschönern könnten», erzählt der ehemalige Gemeindepräsident Rico Liesch. Dabei sei man auf die Idee gekommen, die Dorfeingänge speziell zu gestalten. «Viele Dörfer stellen irgendetwas an ihren Eingängen auf. Wir wollten etwas, das den Leuten in Erinnerung bleibt.»

Dreiteilige Skulptur

In Zusammenarbeit mit Roman Platz entstand die Idee einer Skulptur aus Stahl

und Holz. Die Skulptur setzt sich aus drei typischen Elementen zusammen, die das Dorf widerspiegeln: der restaurierten Burgruine Belfort, der Sonne – die Gemeinde erhielt 1991 als erste der Schweiz den Schweizer Solarpreis – und schliesslich den Baumstämmen, die das Dorf vor Bergrutschen schützen. Bevor Roman Platz mit der Umsetzung starten konnte, musste die Bevölkerung dem Kredit an der Gemeindeversammlung zustimmen. Ausserdem benötigte das Vorhaben laut Rico Liesch die Bewilligung vom Amt für Raumentwicklung und vom kantonalen Tiefbauamt, da die Skulpturen ausserhalb der Bauzone und

an der Kantonsstrasse liegen. «Es braucht einen entsprechenden Abstand vom Strassenrand, damit genügend Platz für die Schneeräumungsfahrzeuge und LKWs vorhanden ist», erklärt Rico Liesch.

Die 2 Meter hohe und 1 Meter 40 breite Skulptur schmückt seit 2013 die beiden Dorfeingänge von Brienz. Wie der ehemalige Gemeindepräsident erklärt, haben die Skulpturen nur positive Reaktionen ausgelöst. «Sie schaffen für die Einheimischen eine Identifikation mit dem Dorf und sorgen gleichzeitig für einen gewissen Wow-Effekt.» Davon profitiert übrigens auch die Partnergemeinde Brienz im Kanton Bern: Sie erhielt ein Miniaturmodell dieser Skulptur als Geschenk überreicht.

Weinberge und Jurahügel

Keine Skulpturen, dafür eine harmonische Einbettung in die umliegenden Weinberge und Jurahügel mit Hecken und Obstbäumen. So präsentieren sich die Dorfeingänge von Schinznach-Dorf wie auch von Oberflachs, das seit Januar 2014 zu Schinznach-Dorf gehört. Laut Christine Neff, Geschäftsleiterin des Juraparks Aargau, besitzt Schinznach-Dorf einen der schönsten Dorfeingänge der Schweiz. Beide Orte sind stark vom Rebbau geprägt. Als Mitglieder seit zehn Jahren des Juraparks Aargau wird zudem grosser Wert auf die Vernetzung von Ökonomie und Ökologie gelegt. Davon zeugen zum Beispiel die sanierten Trockensteinmauern rund um das Schloss Kasteln und am Rebhang.

Die Weinbautradition geht laut Gemeindegammann Urs Leuthard bereits auf das 17. Jahrhundert zurück. Mit insgesamt 50 Hektaren besitzen Schinznach-Dorf und Oberflachs das grösste Rebbaugebiet im Kanton Aargau. Neben einer Weinbaugenossenschaft sind acht selbstständige Kelterer in der Gemeinde aktiv. Das Ortsbild gilt als national schützenswert. Die historischen Gebäude entlang der Dorfstrasse sind als Strassenzeile denkmalgeschützt. Nur alle vier Jahre putzt sich das Dorf an seinen Ortseingängen ganz besonders heraus: Anlässlich des traditionellen Jugendfestes werden grosse Bögen aufgestellt und mit Tannenästen, Blumen und Bildern geschmückt – je nach Motto des Jugendfestes.

Ein «Mattegumper» am Dorfeingang

Gelangt man von Chall her zum Dorfeingang, treibt der «Mattegumper» in Röschenz (BL) sein Unwesen. Zumindest sorgt er für eine gewisse Aufmerksamkeit bei all jenen, die an ihm vorbeifahren oder -gehen. Der «Mattegumper»



Der «Mattegumper» ist ein ironischer Hingucker am Ortseingang von Röschenz.

Bild: zvg/Holger Wahl

ist ein Grashüpfer und gleichzeitig der Übername für die Röschenzer. Laut Gemeindepräsident Holger Wahl wurden sie so genannt, weil die Bauern des Dorfes früher in den umliegenden Gemeinden Land dazupachteten und so wie eben die «Mattegumper» sehr beweglich sein mussten, um die weit auseinander liegenden Felder zu bewirtschaften. Davon hat sich der einheimische Künstler Daniel Weber inspirieren lassen, als er von der Gemeinde den Auftrag erhielt, eine Skulptur für den Dorfeingang zu kreieren. Entstanden ist eine Grashüpferskulptur aus Stein und Stahl, die zum Schmunzeln einlädt.

Aber auch die anderen zwei Dorfeingänge wurden verschönert. «Zusammen mit einigen Einwohnern entstand die Idee, unsere Gemeinde, die ja je einen Anschluss Richtung Laufen, Kleinlützel und Metzerlen hat, an diesen Eingängen aufzuwerten», berichtet Holger Wahl. Dabei wollte man nicht einfach nur ein Willkommensschild aufstellen, sondern den Charakter des Dorfes abbilden. «Da Röschenz ein altes Steinhauerdorf ist, sollten Steinhauer aus dem Dorf insgesamt drei Skulpturen gestalten.»

Aus Naturstein und Stahl

Alle drei Röschenzer Künstler hatten bei ihren Ideen freie Hand. Neben dem

«Mattegumper» von Daniel Weber schuf Stefan Schnell, dessen Firma in Nenzlingen daheim ist, eine Skulptur aus Naturstein und Stahl. Sie stellt mit den symbolisch dargestellten Blättern und Bäumen den Bezug zur Natur und zum Wald her. In der Nacht wird diese



Der Gemeindegammann Urs Leuthard beim Eingang des denkmalgeschützten Ortskerns von Schinznach-Dorf.

Bild: zvg/Holger Wahl



Die Skulptur aus Kalkstein in Röschenz am Dorfeingang von Kleinschlucht her kommend.

Bild: zvg/Holger Wahl



Die Skulptur aus Naturstein und Stahl am Ortseingang von Röschenz. Sie symbolisiert den Bezug zur Natur und zum Wald.

Bild: zvg/Holger Wahl



Die Drehschreibe auf dem Adlerplatz, eine Installation des Künstlers Roman Signer, erfreut sich bei den Besuchern grosser Beliebtheit.

Bild: zvg/Appenzellerland Tourismus



Der Tisch wird durch den Wasserstrahl angehoben. Auch diese Installation am Ortseingang von Appenzell stammt von Roman Signer.

Bild: zvg/Appenzellerland Tourismus

Anzeige

Explor games

Kontakt :
 Rahel Echser - Business Developer International
 rahel.echser@explorgames.com | +33 6 49 89 78 38

Beleben Sie Ihre Gemeinde mit einer spielerischen Innovation für die ganze Familie !

Stehle beleuchtet. Die dafür benötigte Stromleitung wurde laut Holger Wahl letztes Jahr im Rahmen der Erneuerung der Kantonsstrasse gelegt. Die Gebrüder Thomann Natursteinwerke in Liesberg schliesslich entschieden sich für eine Skulptur aus Kalkstein, die gleichzeitig Elemente aus dem Gemeindegewappen übernimmt – die Rose und die Welle des Baches Lützel – als auch den Sonnenhügel symbolisiert. Dieses Kunstwerk steht am Dorfeingang, wenn man von Kleinlützel her kommt. Alle drei Skulpturen wurden am Sonntag am 30. Mai 2018 mit einem grossen Fest eingeweiht. Über 200 Personen nahmen daran teil. Die Skulpturen stossen auf positive Resonanz: «Wir haben dieses Projekt vor allem für unsere Einwohner umgesetzt. Die Skulpturen sollen ein «Heimkommen» ermöglichen und die Identifikation mit unserem schönen Dorf stärken», ergänzt Holger Wahl.

Drehscheibe als Magnet

Beim Ortseingang von Appenzell, dem Innerrhoder Kantonshauptort, erregen gleich zwei Installationen die Aufmerksamkeit der Passanten. Es soll sogar Leute geben, die reisen eigens für diese

Kunstwerke nach Appenzell, wie Guido Buob, Geschäftsführer von Appenzellerland Tourismus AI, berichtet. Doch worum handelt es sich denn?

Der international bekannte Appenzeller Künstler Roman Signer, ein wichtiges Aushängeschild für die ganze Region, realisierte für den Bezirk Appenzell nahe des Hauses, in dem er aufwuchs, zwei Werke, die für Bewegung sorgen. Da wäre zum einen die sich im Boden drehende Scheibe auf dem Adlerplatz, am Eingang der Hauptgasse und Fussgängerzone gelegen. Die Scheibe mit einem Durchmesser von drei Metern dreht sich in drei Minuten einmal um sich selbst. Wer will, kann sich auf die Scheibe stellen und dabei den Blick 360 Grad wandern lassen: von der historisch-farbigen Hauptgasse hinüber zur Burgruine Claux, zum augenfälligen Bergpaar Kamor und Hoher Kasten zurück ins Dorfzentrum. Im Rahmen von Ortsführungen werden auf der Drehscheibe Apéros durchgeführt. Weil auch Autos oder Lastwagen zeitweise über die Drehscheibe fahren, muss sie aufgrund der Gewichtsbelastung hin und wieder repariert werden, wie Guido Buob sagt.

Ein nasses Spektakel

Das zweite Kunstwerk von Roman Signer bewegt sich ebenfalls und bringt zudem noch das Wasser mit ins Spiel. Genauer gesagt geht es hier um einen Metalltisch direkt am Ufer der Sitter, aus dessen vorderen Beinen alle drei bis vier Minuten ein Wasserstrahl heraus-schiesst. Durch den hohen Druck des Wassers hebt sich der Tisch in einem Winkel von 45 Grad, und das Wasser spritzt in einem schönen Bogen in die Sitter. Dieses Spektakel kann vom Strassenrand aus mitverfolgt werden. «Beide Kunstwerke sind zu Magneten geworden und sprechen insbesondere ein kunstaffines Publikum an», beobachtet Guido Buob. Dass sich das Appenzellerland mit zeitgenössischer Kunst präsentiert, sei jedoch eher untypisch und als Nische zu betrachten. Denn normalerweise stehen Tradition und Brauchtum im Zentrum der Appenzeller Kultur.

Fabrice Müller

Informationen:

www.albula-alvra.ch
www.schinznach.ch
www.roeschenz.ch
www.appenzell.ch

Anzeige



STIHL

KLARE KANTE GEGEN WILDWUCHS.



AKKU-KREISELSCHERE RGA 140
MIT LITHIUM-IONEN-AKKU AP

Abseits der grossen Grünflächen greifen Profis in der kommunalen Garten- und Landschaftspflege am liebsten zur Akku-Kreiselschere RGA 140. Mit ihren oszillierenden Scheiben-Messern ist sie perfekt, um z. B. Wildwuchs zwischen Pflastersteinen zu beseitigen.

- Schleuderarmes Mähen auch von zähem Gras und Gestrüpp
- Langlebiger Luftfilter für optimale Motorkühlung
- Ergonomisches Arbeiten dank Zweihandgriff

EXKLUSIV BEI IHREM FACHHÄNDLER

MEHR AUF STIHL.CH

«Mein Rückzug ist ein Kopfentscheid»

Drei Jahrzehnte lang war er Stapi, zwei Jahrzehnte Nationalrat, ein Jahrzehnt oberster Städter der Schweiz. Nun tritt das Solothurner Urgestein Kurt Fluri kürzer. Scheibchenweise. Zeit für ein Gespräch.



Er prägte die Solothurner Politik. Nun tritt Kurt Fluri kürzer. Schritt für Schritt ...

Bild: Michel Lüthi/bilderwerft.ch

In Solothurn ist Kurt Fluri ein Phänomen. Siebenmal wählten ihn die Bürgerinnen und Bürger für vier Jahre zu ihrem Stadtpräsidenten. Nie stellten sich bei der Wählerschaft Ermüdungsercheinungen ein. «KuFlu», wie er in seiner Heimat genannt wird, hätte sich wohl auch 2021 problemlos wiederwählen lassen können. Wenn er denn gewollt hätte.

Doch den Ruf, nicht aufhören zu können, wolle er nicht erhalten, begründet Fluri seinen Rückzug aus dem Solothurner Gemeinderat. Es sei ja schon erstaunlich, dass er ihn während der vergangenen 28 Jahre nie habe hören müssen. «Ich bin letztes Jahr 66 Jahre alt geworden. Wenn ich noch eine

Amtszeit gemacht hätte, wäre ich zum Schluss 70 gewesen. In der Schweiz ist das zumindest unüblich.»

Und deshalb zog sich der FDP-Mann nicht nur aus der Solothurner Stadtexekutive zurück. Nach dann 20 Jahren wird er sich nächstes Jahr auch nicht



«Mit zunehmendem Aufwand der öffentlichen Hand nimmt erstaunlicherweise auch die Unzufriedenheit der Bevölkerung zu.»

Kurt Fluri

mehr zur Wahl in den Nationalrat stellen. Bereits vor knapp einem Monat gab Fluri zudem das Präsidium des Schweizerischen Städteverbands ab, das er seit 2013 innegehabt hatte.

Das ganze Jahr bezahlter Urlaub

«Ich hätte gerne noch weitergemacht. Jetzt aufzuhören, war ein reiner Kopfentscheid», sagt Fluri. Die Frage, ob er Mühe habe, loszulassen, beantwortet er deshalb mit einem knappen «Ja». Und loslassen muss er so einiges: Neben seinen Ämtern als Stadtpräsident und Nationalrat sind auf seiner Parlamentarierhomepage nicht weniger als 20 Mandate aufgeführt. Zudem ist Fluri fünffacher Vater. Kann man all diesen Verpflichtungen überhaupt gerecht werden?

«Meine Frau hat die Familie gemanagt. Mit moderner Arbeitsteilung wäre das nicht möglich gewesen», gibt Fluri zu. Den zuweilen geäusserten Vorwurf, er habe zu viele Ämter angesammelt, um alle noch gewissenhaft ausüben zu können, lässt Fluri indes nicht gelten. «Für mich war die Politik immer etwas, das sämtliche Lebensbereiche umfasst.» Es sei daher nur folgerichtig, dass er vielfältig engagiert war.

Hinzu kommt, was ihm eigentlich alle politischen Wegbegleiter – ob Parteifreunde oder Gegner – bescheinigen: eine ausserordentliche Arbeitsmoral. Seine Normalarbeitstage von 8 bis 23 Uhr seien ihm «unheimlich» gewesen, sagt etwa der Solothurner Mittelständler Pirmin Bischof. Vom heutigen Bundespräsidenten und ehemaligen FDP-Fraktionschef Ignazio Cassis heisst es, er habe sich bei Sitzungen

stets neben Fluri gesetzt, um auf dessen profunde Dossierkenntnisse zurückzugreifen. Und Fluri selbst sagte einmal, das Büro sei seine Zweitwohnung, Politik sein Hobby. «Ich habe das ganze Jahr bezahlten Urlaub.»

Politik fürs Schaufenster

Freilich war nicht aller Tage Urlaub. «Mit zunehmendem Aufwand der öffentlichen Hand nimmt erstaunlicherweise auch die Unzufriedenheit der Bevölkerung zu», sagt Fluri. 1985, als er erstmals in den Solothurner Gemeinderat gewählt wurde, habe es dort mit SP, CVP und «seiner» FDP drei Parteien gegeben. Heute gebe es deren sechs, auch kleinere, und alle wollten sich profilieren. «Was natürlich dazu führt, dass die Diskussionen länger werden und die Politik symbolbeladener wird.»

Speziell in Erinnerung geblieben ist Fluri etwa eine Episode aus dem Gemeinderat. Für ein Bauprojekt habe ein einzelner Baum gefällt werden müssen. Das Ganze habe in langatmigen Debatten geendet, in Mails, Leserbriefen und medialer Berichterstattung. So etwas hätte es früher nicht gegeben, ist Fluri überzeugt. Die Akzeptanz von Entscheidungen sei halt kleiner geworden. Ob er das bedauert? «Das hat keinen Wert. Aber als Politiker braucht man heute einen längeren Geduldssaden.»

«Die FDP versteht die Städte nicht»

Geduld benötigte Fluri auch selbst immer wieder. So etwa vor rund einem Jahr, als die SVP die «links-grünen Schmarotzerstädte» zum neuen Feindbild auserkor. «Man sollte Gräben eigentlich zuschütten und nicht vertiefen», sagt der langjährige Präsident des Schweizerischen Städteverbands dazu diplomatisch. Und kann sich dann doch nicht die Bemerkung verkneifen, dass die städtischen SVP-Parteien über den Angriff ihrer Partei auf die Städte sicher nicht allzu glücklich seien.

Dabei, weiss Fluri, hat es in den grössten Schweizer Städten auch seine FDP



Heimat: 36 Jahre lang prägte Fluri die Politik der Stadt Solothurn, davon die letzten 28 als Stadtpräsident. Bild: Shutterstock

nicht einfach. Die drei vielleicht drängendsten Themen der Stadtbevölkerung – der öffentliche Verkehr, der (genossenschaftliche) Wohnbau und die Kultur – habe die Partei zu lange ignoriert. «Die FDP versteht die Städte nicht», liess sich Fluri darum letztes Jahr prominent in der NZZ zitieren. Für ihn persönlich gilt das allerdings nicht: Speziell der Kultursektor war für ihn immer auch eine Herzensangelegenheit. Fluris Meisterstück als Stadtpräsident, so attestieren es ihm denn auch verschiedene Solothurner Chronisten, sei vermutlich die Renovierung des Stadttheaters gewesen.

die Rolle der Städte, Gemeinden und Berggebiete als dritte föderale Ebene im Staat. So würden Städte und Gemeinden von den Bundesämtern heute viel stärker einbezogen als früher, als der Bund beinahe ausschliesslich mit den Kantonen zusammengearbeitet habe.

«Heute kann man deshalb nicht mehr sagen, dass die Städte systematisch benachteiligt würden», sagt Fluri. Es ist ein starkes Schlusswort für den abtretenden obersten Städter der Schweiz. Für ein Schlusswort zu seiner ganzen politischen Karriere wäre es indes noch etwas zu früh. Zwar gibt Fluri viele sei-



«Heute kann man nicht mehr sagen, dass die Städte systematisch benachteiligt würden.»

Kurt Fluri

Fluri geht, Stockholm kommt

Nach 26 Jahren im Vorstand des Schweizerischen Städteverbands, davon die letzten neun als Präsident, gab Kurt Fluri sein Amt am 25. August im Rahmen des Städtetags in Basel ab. Als Fluris Nachfolger wählten die Delegierten den Frauenfelder Stadtpräsidenten Anders Stokholm.

Städte sind heute nicht mehr benachteiligt

Danach gefragt, welche Punkte seines politischen Leistungsausweises ihm selbst am wichtigsten seien, nennt auch Fluri die städtischen Kulturbetriebe. Ebenso wie seine Arbeit am Dossier FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur), die wiederholten Verlängerungen des Fonds de Roulement zum gemeinnützigen Wohnbau und sein Engagement für den Artikel 50 der Bundesverfassung. Dieser stärkt

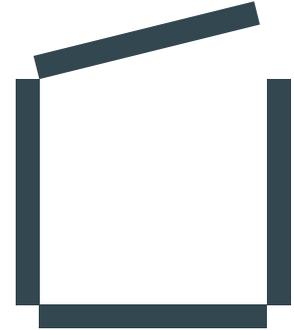
ner Ämter nach und nach ab – doch einige, etwa die Präsidien der Stiftung Landschaftsschutz, des Regionalverkehrs Bern-Solothurn oder der Solothurn Spitäler AG, möchte er behalten. Ganz loslassen will Fluri halt doch nicht. Oder, wie er es ausdrückt: «Wir haben heute eine Lebenserwartung von 85 Jahren. Mit 65 nur noch umherzureisen und zu jassen, wäre schade.» Für einen wie Kurt Fluri wäre es das auf jeden Fall.

Fabio Pacozzi



Universität
Zürich ^{UZH}

Denkanstösse für die Raumentwicklung.



Unsere Weiterbildungen in Urban & Real Estate Management:

MAS in Real Estate

CAS in Urban Management

Kompaktkurse: bspw. in Immobilienbewertung, Urban Psychology, Digital Real Estate, etc.

Online-Informationsanlass vom 26. September 2022: Anmelden auf www.curem.uzh.ch



CUREM – Bildung für die Immobilienwirtschaft

HSLU Hochschule
Luzern

Wirtschaft

Jetzt
informieren!

Weiterbildung im öffentlichen Umfeld

Gestaltung und Führung
an den Schnittstellen
zu Gesellschaft und Politik

Master of Advanced Studies

MAS Public Management

hslu.ch/pm

Certificate of Advanced Studies

CAS Public Management und Politik

hslu.ch/pm

CAS Educational Management & Governance

hslu.ch/emg

CAS Gemeinde- und Stadtentwicklung im Wandel

hslu.ch/c143

FH Zentralschweiz

Ein Handbuch für die Arbeit auf der Gemeinde

Der Verein der Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute hat ein Kompendium mit Hintergrundinformationen und praktischen Tipps für Behördenmitglieder und Verwaltungsmitarbeitende auf Gemeindeebene herausgebracht.

«In der Schweiz kommt alles Gute von unten», schreibt Bundesrat Ueli Maurer

als Einleitung zum Buch «Kompetent in Behörde und Verwaltung». In dem Buch, herausgegeben vom Verein Zürcher Gemeindeschreiber und Verwaltungsfachleute, beleuchten 34 Autorinnen und Autoren aus Politik, Verwaltung, Privatwirtschaft und Forschung verschiedene Aspekte der Zusammenarbeit von Politik und Verwaltung auf Gemeindeebene. Dazu gibt es praktische Tipps zu Baurecht, Planungsrecht, Datenschutz oder dem neuen Harmonisierten Rechnungslegungsmodell HRM2.

Obwohl im Buch auf konkrete Beispiele aus dem Kanton Zürich eingegangen wird, dürfte es für Behördenmitglieder und Verwaltungsangestellte aus der ganzen Schweiz interessant sein. Denn viele der Beiträge gerade zu Führungsmodel-

len, Kommunikationsstrategien oder zum Kollegialitätsprinzip sind allgemeingültig. So betont etwa Jörg Kündig, Präsident des Verbands der Gemeindepräsidenten Kanton Zürich, Gemeindepräsident von Gossau und Vizepräsident des Schweizerischen Gemeindeverbands, die Wichtigkeit einer pragmatischen Zusammenarbeit von Verwaltung und Politik. Dabei sei nicht nur zentral, dass die Abläufe auf der technischen Ebene rundliefen, sondern dass es auch auf der menschlichen Ebene harmoniere.

Nadja Sutter

Informationen:
www.stutz-medien.ch

Bild: zvg/Stutz Medien



Anzeige



KOMPETENT IN BEHÖRDE UND VERWALTUNG

34 namhafte Autorinnen und Autoren wie Jacqueline Fehr oder Ueli Maurer teilen ihre wertvollen Erfahrungen aus der Behörde und Verwaltung. Ein Muss für jedes Behördenmitglied. Bekanntlich lernt man nie aus. Jetzt via QR Code bestellen.







Ihre Aufgaben sind vielfältig – unsere Angebote und Kompetenzen sind es auch:

- Strategie, Organisation, Führung
- Rechtsberatung
- Finanzen und Controlling
- Projektmanagement
- Moderation, Coaching
- Digitalisierung, Datenschutz
- Personalverleih, Interimsmanagement
- Nachhaltigkeit, Energie und Klima

Federas Beratung AG, www.federas.ch
 Mainaustrasse 30, Postfach, 8034 Zürich, Telefon +41 44 388 71 81, info@federas.ch
 Casinoplatz 2, 3011 Bern, Telefon +41 58 330 05 10, info.bern@federas.ch
 Austrasse 26, 8371 Busswil, Telefon +41 58 330 05 20, info@federas.ch

FIRMENVERZEICHNIS

Arbeitsbühnen



Arbeitsbühnen-Vermietung



mietservice schweizweit 0800 813 813
Basel - Bern - Luzern - Züri - Winterthur - Mittelland

Facility Management/Software



**Immobilien Daten einfach,
digital und überall**

www.campos.ch

coded with love by icfm

Eventaustattung



Schöni PartyWare Festbankgarnituren
Faltzelte



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

Arbeitsschutzprodukte



Thomi + Co AG
Rüschelenstrasse 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

Ihr Partner für den Schutz von Kopf bis Fuss.

Geräteträger/Kompakttraktoren



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

ISEKI France S.A.S. Aubière
Zweigniederlassung Fischbach-Götslikon
Brühlmattenstrasse 24a
CH-5525 FISCHBACH-GÖSLIKON

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

Informatik



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

Schneeräumung



Geh deinen Weg!



ZAUGG AG EGGIWIL
Holzmatt 651b | CH-3537 Eggwil
www.zaugg.swiss
+41 (0)34 491 81 11
info@zaugg.swiss

Spielplatzeinrichtungen



IRIS Spielwelten
lehrreiche langlebige Spielplätze



www.iris-spielwelten.ch

Nachhaltigkeit

NACHHALTIGKEITS-AUSWEIS?

Einfach und zeitsparend,
klar und auf die Schweiz zugeschnitten,
preiswert und doch sicher.

Kompatibel mit IVÖB.

Info & Doku jetzt auf esg2go.org/rfp



esg 2 go
rating & reporting standard

Anzeige



Certificate of Advanced Studies (CAS)

Schutz vor Naturgefahren

Ein integraler Schutz von Siedlungen und Infrastruktur vor Naturgefahren erfordert Fachleute mit fundierten Kompetenzen. Diese erwerben Sie in unserer Weiterbildung.

17. November 2022 bis 16. Juni 2023
Jetzt anmelden: bfh.ch/ahb/casnaturgefahren

► Weiterbildung

STIHL

Bullige Blaskraft – besonders flexibel und komfortabel

Das Akku-Blasgerät STIHL BGA 200 reinigt grosse Flächen kraftvoll und effizient

Landschaftsgärtner, Kommunen und Reinigungsdienstleister benötigen starke, ausdauernde Geräte, um auch auf grossen Flächen Laub, Grünschnitt oder Unrat entfernen zu können. Gleichzeitig wünschen sich sowohl Anwender als auch Anwohner und Passanten leise Geräte. Das Akku-Blasgerät STIHL BGA 200 erfüllt alle diese Anforderungen: Das Top-Modell unter den Akku-Blasgeräten von STIHL ist mit einer Blaskraft von 21 Newton ausserordentlich leistungsstark

und punktet gleichzeitig mit hoher Luftgeschwindigkeit für die Bewältigung von nasswem Laub. Darüber hinaus ist das BGA 200 besonders flexibel einsetzbar. Denn sein neuentwickeltes Komfort-Tragsystem in Verbindung mit einem zusätzlichen Griff und der Feststellgas-Funktion ermöglicht, das Gerät situationsgerecht in unterschiedlicher Arbeitsweise anzuwenden: handgetragen in beengten Arbeitsbereichen oder für Reinigungsarbeiten grösseren Umfangs eingehängt in das Tragsystem. Der Wechsel erfolgt im Handumdrehen. Das ist praktisch und dient der Effizienz, ebenso steigert es den Arbeits-



komfort enorm und schont die Kräfte des Anwenders. Durch seinen geräuscharmen Betrieb ist das BGA 200 auch in lärmsensiblen Bereichen ohne Einschränkung zu betreiben. Anwender können das Gerät ohne Gehörschutz benutzen. Die jeweils erforderliche Blaskraft regelt der Nutzer per Wahlschalter über drei Stufen. Zudem kann er die Länge des Blasrohrs mit einer Schnellverstellung mühelos an unterschiedliche Anforderungen und Einsatzsituationen anpassen.

Mit einer Blaskraft von 21 N ist das STIHL BGA 200 enorm leistungsstark, dabei zugleich besonders komfortabel einsetzbar und geräuscharm. So ist es hervorragend für die Reinigung grosser Flächen auch in lärmsensiblen Bereichen geeignet.

Bild: STIHL

Weitere Informationen
STIHL Vertriebs AG
Isenrietstrasse 4
8617 Mönchaltorf
E-Mail: info@stihl.ch
Tel. +41 44 949 30 30
Fachhändlerverzeichnis unter
www.stihl.ch

RESTCLEAN AG

Testen Sie uns kostenlos!

Damit unser Auto, die Heizung, die Wohnungslüftung oder andere Hausinstallationen immer reibungslos funktionieren, lassen wir durch einen Profi regelmässig den Service machen. Das ist für uns so selbstverständlich, wie die Dentalhygiene, die uns vor teuren und schmerzhaften Zahnbehandlungen schützt, weil wir Vorsorgen. Betätigen Sie die Spülung mit der grossen Spültaste. Stoppen Sie die Zeit von der Spülauslösung bis sich der Spülkasten komplett entleert hat. Hat es länger als 4 Sekunden gedauert? Dann hat Ihre WC-Anlage einen professionellen Service notwendig. Denn nur eine gute WC-Spülung mit

genügend Druck, kann die Ablaufleitungen im Gebäude sauber halten und vor Verstopfungen bewahren. Weitere Infos zum Test unter restclean.com/diagnose. Restclean reinigt und entkalkt alle wasserführenden Kanäle der Toilette, beginnend ab dem Spülkasten, über das Spülrohr und die Keramik. Das Resultat ist eine restlos saubere Toilette, welche wieder die Original-Spüleleistung erreicht und deren Lebensdauer und Funktionalität einer neuwertigen Toilette gleichkommt. Restclean stellt ihr umfangreiches Fachwissen auch dem technischen Dienst der Gemeinden zur Verfügung.



welche wieder die Original-Spüleleistung erreicht und deren Lebensdauer und Funktionalität einer neuwertigen Toilette gleichkommt.

RESCLEAN AG
In der ganzen Schweiz unterwegs
3003 Bern
8917 Oberlunkhofen
Gratis-Telefon 0800 30 89 30
Mobile 079 969 78 78
info@restclean.com
restclean.com

Profitieren Sie von lehrreichen Tageskursen im hauseigenen Kompetenz-Zentrum oder testen Sie den Entkalkungsservice kostenlos. Das Resultat ist eine strahlende und restlos saubere Toilette,

Dahinden + Rohner Industrie Tor AG, Fehraltorf Tore sind Vertrauenssache

Jedes Gebäude hat spezifische Anforderungen an seine Tore. Die Gemeinden Bonaduz und Basersdorf, die Städte Biel, Winterthur und Uster, der Flughafen Zürich, die Verkehrsbetriebe Zürich und Basel, das Stadtspital Triemli, die Stadtpolizei Zürich – sie und viele andere haben uns bereits ihr Vertrauen geschenkt. Für Tore von Feuerwehr-, Bus- und Tramdepots, Werkhöfen und weiterer Gebäude.

Swiss Made – ganz in Ihrer Nähe
Alle unsere Tore konzipieren und produzieren wir bei uns in Fehraltorf. Ihre Langlebigkeit macht sich bezahlt. Und im Notfall sind wir schnell zur Stelle.

Wir sind Ihr Partner für

- Gesamtkonzeptionen
- Konstruktion und Bau von Standard- als auch Individuallösungen
- Sonder- und Massanfertigungen
- Entwicklung und Realisierung von Torantrieben und Steuerungskonzepten
- Reparaturen und Wartungsarbeiten

Kompetent, zuverlässig und kundennah

Brandschutztore, Handfalttore, Flügelfalttore, Flügeltore, Schiebefalttore, Kipptore, Hubtore, Kranschieber und was es sonst noch alles gibt: Wir wissen Bescheid und finden für Sie die richtige Lösung.



Lassen Sie sich bei uns beraten. Wir freuen uns auf Sie.



Dahinden + Rohner Industrie Tor AG, Fehraltorf
Tel. 044 955 00 22
info@darotor.ch
www.darotor.ch

«Fest der Feste» auf dem Ballenberg

Regionale Feste und Herbsttraditionen aus der ganzen Schweiz treffen sich an den Wochenenden vom 24./25. September und 1./2. Oktober 2022 ein erstes Mal auf dem Ballenberg. Das Freilichtmuseum lädt unter dem Titel «Fest der Feste» zu einem Generationenerlebnis ein. Der SGV unterstützt den Anlass.
www.festderfeste.ch

Schulthess Forum Datenschutz in Städten und Gemeinden

Am Schulthess Forum Datenschutz in Städten und Gemeinden erfahren Sie alles zu den aktuellen datenschutzrechtlichen Fragestellungen im öffentlichen Leben. Experten klären Sie auf über die Einführung und Umsetzung der E-ID. Informieren Sie sich über Gefahren der behördlichen Kommunikation auf privaten Geräten und wie Sie Datenpannen schnell und effizient melden können. Mitglieder des SGV erhalten eine Reduktion um CHF 100.– auf den Teilnahmepreis. Donnerstag, 6. Oktober 2022, 8.30 bis 16.45 Uhr. Metropol, Zürich, und online.
www.datenschutz-staedte-gemeinden.ch

ÖREB-Kataster: Öffentliche Informationsveranstaltung

«Den ÖREB-Kataster mit behördenverbindlichen Beschränkungen ergänzen?» So lautet das Thema der diesjährigen öffentlichen Informationsveranstaltung zum Kataster der öffentlich-rechtlichen Eigentumsbeschränkungen (ÖREB-Kataster).
Mittwoch, 2. November 2022, 9.15 bis 16 Uhr. Welle7, Schanzenstrasse 5, Bern. Simultanübersetzung Deutsch/Französisch.
www.cadastre.ch/oereb

Tagung für Gemeinden im ländlichen Raum

Mehr als die Hälfte aller Gemeinden in der Schweiz haben eine kleine bis mittlere Grösse und liegen im ländlichen Raum. Insbesondere in der Raumplanung geraten diese Gemeinden oftmals unter Druck. Die Tagung zeigt mit Beispielen auf, weshalb eine räumliche Entwicklungsstrategie wichtig für das tägliche Geschäft in einer Gemeinde ist. EspaceSuisse organisiert die Veranstaltung in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete (SAB) und dem Schweizerischen Gemeindeverband.
Freitag, 4. November 2022, 9.30 bis 17.30 Uhr. Restaurant Schmiedstube, Bern. Anmeldung bis 15. Oktober.
www.espacesuisse.ch > Weiterbildung

La «Fête des fêtes» au Ballenberg

Les fêtes et traditions régionales d'automne des quatre coins de la Suisse se donnent rendez-vous au Ballenberg pour une première édition en 2022: le musée en plein air vous invite à la «Fête des fêtes», une expérience intergénérationnelle qui aura lieu les week-ends des 24–25 septembre et des 1^{er} et 2 octobre 2022. L'ACS soutient l'évènement.
www.fetedesfetes.ch

La manifestation d'information publique sur le cadastre RDPPF

«Compléter le cadastre RDPPF (restrictions contraignantes pour les autorités?», c'est le titre de la manifestation d'information publique, relative au cadastre des restrictions de droit public à la propriété foncière.
Mercredi 2 novembre 2022, de 9h15 à 16h. Welle7, Schanzenstrasse 5 à Berne.
Traduction simultanée français/allemand
www.cadastre.ch/rdppf

Journée d'étude pour les communes rurales

Plus de la moitié des communes suisses sont des petites ou moyennes communes, situées en milieu rural. Les nombreux défis en matière d'aménagement du territoire mettent ces dernières sous pression. La conférence montrera à l'aide d'exemples pourquoi une stratégie de développement territorial est importante pour les affaires quotidiennes d'une commune. EspaceSuisse organise cette manifestation en collaboration avec le Groupement suisse pour les régions de montagne (SAB) et l'Association des Communes Suisses.

Vendredi 4 novembre 2022, 9h30 à 17h30. Restaurant Schmiedstube, Berne.
Inscription jusqu'au 15 octobre.
www.espacesuisse.ch/fr > formation

«Festa delle feste» al Ballenberg

Feste regionali e tradizioni d'autunno da ogni angolo della Svizzera si danno appuntamento per la prima volta al Ballenberg nel 2022: nei weekend del 24/25 settembre e del 1°/2 ottobre 2022, il museo all'aperto vi invita a un'esperienza generazionale dal titolo «Festa delle feste». L'ACS sostiene l'evento.
www.festadellefeste.ch



Impressum

59. Jahrgang / Nr. 599 / September/septembre

Herausgeber/éditeur

Schweizerischer Gemeindeverband
Association des Communes Suisses

Partnerschaften/partenariats

Fachorganisation Kommunale Infrastruktur
Organisation Infrastructures communales

Verlag und Redaktion/éditions et rédaction

Laupenstrasse 35, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 380 70 00
www.chgemeinden.ch
www.chcommunes.ch

Nadja Sutter, Chefredaktorin

Daniel Frauchiger, Layout
info@chgemeinden.ch

Nachdruck

Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion. Verlinkung erwünscht.

Druck und Spedition/impression et expédition Anzeigenmarketing/marketing des annonces

Stämpfli AG, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 300 63 83, Fax 031 300 63 90
insserate@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 2021/2022)

Verkaufte Auflage/tirage vendu	2186 Ex.
Gratisauflage/tirage gratuit	1138 Ex.
Total/total	3324 Ex.

gedruckt in der
schweiz

DIGITALISIERUNG AN SCHULEN & GEMEINDEN

Rund-um Service vom Schweizer Glasfaser Experten

- Rüsten Sie sich für die voranschreitende Digitalisierung
- Planen Sie genügend Bandbreite für die Zukunft, nachrüsten ist kostenintensiver als vorsorgen
- Vermeiden Sie Daten-Flaschenhälse und erschliessen Sie WLAN bis mit zu 5GB dank Glasfaseranschluss
- DIAMOND SA TAF unterstützt Sie als Fiber Optik Experte in allen Projekt-schritten und berät Sie fachgerecht
- DIAMOND SA ist ein Unternehmen, das seit über 40 Jahren im Glasfasergeschäft tätig ist und über ein fundiertes Know-how verfügt



QR Code scannen
und mehr erfahren!

www.diamond.ch

DIAMOND SA | via dei Patrizi 5 | CH-6616 Losone | Tel. +41 58 307 45 45 | info@diamond-fo.com



Planung und
Installation FTTX

DiaDesk
(Schweizer Fiber Optik Produkte)

Fit für Digitalisierung dank
Glasfasertechnologie

WIR WISSEN, DASS DIES EIN
UNGEMÜTLICHER ORT
SEIN KANN. DARUM SIND WIR HIER.

