

ST. GALLEN/APPENZELL Keine Einsprache gegen HB-Nordwest-Projekt

Der VCS erhebt keine Einsprache gegen den Überbauungsplan Hauptbahnhof Nordwest, obwohl er das vorliegende Projekt für nicht bewilligungsfähig hält. Dies ermöglicht es den zuständigen Behörden, die zwingend notwendigen Korrekturen ohne zeitraubendes Verfahren vorzunehmen.

Das Hauptproblem ist die Erschliessung mit dem motorisierten Individualverkehr. Sie ist nicht gegeben, weil der Knoten Blumenbergplatz bereits heute überlastet ist und durch die geplante Tiefgarage bei der Fachhochschule nochmals deutlich mehr Verkehr schlucken soll. Dieser Sachverhalt wird so auch im verkehrstechnischen Bericht klar festgehalten: «Auch wenn aus dem Plangebiet nur rund ein Viertel des Verkehrs über den Blumenbergplatz zirkuliert, so ist klar, dass dieser bei Eröffnung der Neubauten wie auch fünf Jahre später, weiterhin, einfach noch etwas stärker, überlastet sein wird – ein Nachweis ist unseres Erachtens überflüssig.» Diese Argumentation ist für den



▲ Freie Fahrt für den Bus der Linie 9 ist nur eine der zu lösenden Aufgaben.

VCS nicht nachvollziehbar. Der Knoten Blumenbergplatz/Schibenertor wird von verschiedenen Buslinien, der Trogenerbahn und zahlreichen Postautolinien gequert.

Parkgarage gefährdet Fachhochschule

Für die Fachhochschule selbst sind nur 20 Parkplätze vorgesehen, für die Erschliessung des Hauptbahnhofs 36 Vorfahrten- und Kurzzeitparkplätze. Die öffentliche Parkgarage jedoch soll 240 Parkplätze aufweisen. Der VCS bedauert, dass das Projekt

der Fachhochschule mit dem Bau einer öffentlichen Parkgarage verknüpft wurde. Wir erwarten, dass die für die Bewilligung zuständigen Behörden auch ohne eine Einsprache ihrer Aufgabe nachkommen und dafür sorgen, dass die Bauvorhaben alle rechtlichen Vorgaben einhalten.

Der VCS fordert:

- ▶ eine rechtlich einwandfreie Erschliessung des Gebiets mit Hilfe flankierender Massnahmen, die zu einer Reduktion der Fahrzeugzahl im Bereich Blumenbergplatz führen (u.a. Reduktion der Anzahl Parkplätze und Nutzungsbeschränkungen);
- ▶ Angaben zu den Massnahmen, die dafür sorgen sollen, dass der Bus (Linie 9) nicht im Stau stecken bleibt;
- ▶ verbindliche Aussagen zum Mehrverkehr, der dem Bereich Blumenbergplatz/Schibenertor noch zugemutet werden kann;
- ▶ die rechtliche Sicherstellung der Aufhebung von Parkplätzen auf der südlichen Bahnhofseite. ■

Martin Stamm

Tempo 30: Sinnwidriger Bundesgerichtsentscheid

Das Bundesgericht hat in seinem Urteil zur vorgesehenen Einführung einer Tempo-30-Zone in St. Gallen festgestellt, dass die rechtlichen Voraussetzungen dafür im betroffenen Quartier nicht gegeben seien.

Einerseits würden die Lärmgrenzwerte eingehalten, andererseits sei es im Quartier aufgrund des geringen Verkehrs auch nicht besonders gefährlich. Diese Argumentation erstaunt: In einem reinen Wohnquartier bedürfen insbesondere die hier lebenden Kinder besonderen Schutzes; sie benutzen gerade wenig befahrene Strassen zum Spielen – was das Strassenverkehrsrecht auch ausdrücklich erlaubt. Tempo 50 aber ist, wo Kinder spielen, im Mischverkehr eindeutig zu hoch: Auf Strassen ohne oder mit nur einseitigem Trottoir lassen sich Gefahren so nicht rechtzeitig erkennen. Dabei ist nur von untergeordneter Bedeutung, wie hoch die Verkehrsbelastung tatsächlich ist. Denn für einen schweren Unfall genügt ein einziges Auto. Wenn nun die Gerichte diesen Nachweis im Verkehrsgutachten vermissen, muss vermutet werden, dass hier ungeschickt argumentiert wurde.

bfu als Kronzeugin

Viele Gemeinden haben in den letzten Jahren flächendeckend Tempo 30 in Wohn-

quartieren eingeführt, wie es auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) empfiehlt. Einheitlich Tempo 50 auf Haupt- und Tempo 30 auf Quartierstrassen ist laut bfu ein einfach umsetzbares und von allen Verkehrsteilnehmern nachvollziehbares Temporegime. Das Urteil des Bundesgerichts führt zu sinnwidrigen Situationen, indem auf wenig befahrenen Quartierstrassen die Einführung von Tempo 30 erschwert wird:

Es ist für die Verkehrsteilnehmer nicht nachvollziehbar, wenn in direkt benachbarten Quartieren unterschiedliche Tempolimiten gelten.

Richtige Begründung im Verkehrsgutachten vorausgesetzt, ist die Errichtung von Tempo-30-Zonen auch auf schwach befahrenen Quartierstrassen aber weiterhin möglich und erstrebenswert. ■

Andreas Bernhardsgrütter

Kurznachrichten

Gossau wird attraktiver

Der Gossauer Ortskern soll attraktiver werden. Die Umgestaltung der Hauptstrassen verschafft dem Fussverkehr mehr Platz und führt den motorisierten Verkehr ruhiger und flüssiger durchs Zentrum. Die Behörden versprechen sich davon eine Aufwertung des Standorts Gossau, was Einkaufen, Arbeiten und Wohnen betrifft. Der VCS forderte die Umgestaltung der Hauptstrassen unter Verzicht auf Umfahrungslösungen seit Jahren. Die Realisierung ist nun im Zuge der anstehenden Erneuerung des Deckbelages im Jahr 2008 vorgesehen. Damit erhält Gossau die Chance, innert nützlicher Frist die Ver-

hältnisse im Zentrum trotz beachtlicher Verkehrsbelastung zu verbessern. ■

Genügend städtische Parkplätze

Im Zentrum der Stadt St. Gallen hat es genügend Parkplätze. Der VCS hat während einem halben Jahr die Zahl der gemäss Parkleitsystem freien Plätze mit einem Internetskript viertelstündlich erhoben. Das Verdikt ist eindeutig: volle Auslastung nur an ganz wenigen Spitzentagen – und selbst dann nur während gut zwei Stunden. Ein weiterer Ausbau des Angebotes – wie von bürgerlicher Seite gefordert – ist weder nötig noch wirtschaftlich sinnvoll. ■

Aus dem Vorstand

► **Andreas Bernhardsgrütter** hat auf Grund seiner neuen Anstellung beim Amt für öffentlichen Verkehr des Kantons St. Gallen seinen Rücktritt als Mitglied des Sektionsvorstandes eingereicht, um allfälligen Interessenkonflikten vorzubeugen. Damit wird er auch die Verantwortung für die redaktionellen Beiträge der Sektion im Leonardo abgeben. Andreas Bernhardsgrütter war während zehn Jahren im Vorstand aktiv, hat in den letzten beiden Jahren auch die VCS-Verkehrsberatung mitgestaltet und daneben unsere Homepage www.vcs-sgap.ch aufgebaut.

► **Peter Jans** ist zum Bezirksgerichtspräsidenten St. Gallen gewählt worden. Das bedeutet, dass er für unsere Sektion nicht mehr anwaltschaftlich tätig sein kann. Wir freuen uns trotzdem über die Wahl und wünschen ihm viel Erfüllung und Zufriedenheit bei seiner neuen Arbeit. Wir sind überzeugt, dass er mit seiner vermittelnden Art und seinem fundierten Fachwissen auch in der neuen Funktion viel Gutes bewirken wird. Zudem bleibt er dem VCS als Mitglied des Zentralvorstandes erhalten.

VCS sucht neue Vorstandsmitglieder

Der VCS engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik – im Interesse der Umwelt wie auch der Menschen. Dafür sind wir auf sporadische Unterstützung seitens von Mitgliedern bei Standaktionen oder beim jährlichen Veloflohmarkt angewiesen. Aber auch auf einen engagierten Vorstand! Zur Verstärkung des Vorstandsteams suchen wir neue Kräfte. Lust und Zeit, die Arbeit der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell mitzugestalten und Verantwortung zu übernehmen? Wer beim VCS einsteigt, kann Karriere machen – siehe oben! Wir freuen uns, Sie als Gast an einer unserer Vorstandssitzungen näher kennen zu lernen. ■

Sektionsadressen

VCS-Sektion Aargau: Asylstrasse 1, 5000 Aarau
Tel. 062 823 57 52, Fax 062 823 57 51
vcs.aargau@tiscali.ch, www.vcs-ag.ch

VCS-Sektion Schaffhausen: Postfach 1613
8201 Schaffhausen, Tel. 052 672 28 19
hugo.mahler@bluewin.ch, www.vcs-sh.ch

VCS-Sektion SG/AI/AR: Marktgasse 14
9004 St. Gallen, Tel. 071 222 26 32
info@vcs-sgap.ch, www.vcs-sgap.ch

VCS-Sektion Thurgau: Postfach, 9223 Halden
Tel./Fax 071 642 19 91, vcs.tg@vcs-tg.ch
www.vcs-tg.ch

VCS-Sektion Zug: Postfach 4720, 6304 Zug
Tel. 041 780 88 38, vcs-zug@vcs-ate.ch

VCS-Sektion Zürich: Postfach 1179, 8040 Zürich
Tel. 044 291 33 00, Fax 044 291 33 05

AARGAU Migros verkürzt die Nachtruhe



▲ Die Fassade des Suhrer Migros-Verteilzentrums, vom Hausplatz eines Betroffenen aus gesehen.

Im Jahr 2000 wurde in Suhr/Buchs ein Verteilzentrum der Migros bewilligt. Es «stellt für sämtliche Verkaufsstellen der Migros die bedarfsgerechte Warenversorgung im Food-Bereich sicher». Vieles davon findet löblicherweise per Bahn statt. Weniger löblich sind andere Umstände.

Der Umweltverträglichkeitsbericht, welcher Bestandteil der Baubewilligung ist, hält fest, dass die Anlage nur zwischen 7 und 20 Uhr betrieben werden darf. Daran hat sich die Migros von allem Anfang an nie gehalten. Die Migros selber bestätigt schriftlich, dass Rangierbewegungen von Montag bis Samstag regelmässig zwischen 6 und 23 Uhr stattfinden, und zwar mit Uralt-Diesellokomotiven ohne Partikelfilter. Einzelne Züge fahren gemäss Angaben von Anwohnenden ab 4 Uhr und bis Mitternacht.

Für die davon Betroffenen stellt dies eine enorme Belastung dar. Sie hatten auf Grund der damaligen Baubewilligung davon ausgehen dürfen, dass sich die Lärmbelastigung weitgehend im festgelegten Rahmen halten würde. Interventionen beim zuständigen Gemeinderat blieben jahrelang ohne Ergebnis. Der VCS riet darum zu einer Immissionsklage, verbunden mit dem Verlangen nach Einhaltung der Nachtruhezeiten. Nun endlich wurde die Gemeinde aktiv. Die Migros reichte mit einiger Verspätung einen revidierten Umweltverträglichkeitsbericht sowie ein Baugesuch für eine Lärmschutzwand ein – mitten in den Sommerferien, wohl damit es niemand merke.

Noch vier Stunden ungestört schlafen?

Wer meint, nun komme alles in Ordnung, sieht sich beim genaueren Hinsehen getäuscht. Versteckt in Anhängen, beantragt die Migros, dass die Betriebszeit nun regu-

lär um über 50% auf 4 bis 24 Uhr erweitert wird. Die projektierte Lärmschutzwand ist zu klein dimensioniert, als dass die Grenzwerte eingehalten werden könnten. Der Grossverteiler beantragt darum eine Ausnahmegewilligung, um noch mehr Lärm produzieren zu dürfen.

Kommt dazu, dass Rangierlärm – mit quietschenden Rädern und Bremsen als hervorstechendem Merkmal – nicht zu vergleichen ist mit einem gleichmässigen Hintergrundgeräusch, an das man sich vielleicht gewöhnen könnte. Selbst wenn die Grenzwerte eingehalten würden, wäre die Belästigung nachts sehr hoch.

Der VCS hat nun zusammen mit den Anwohnerinnen und Anwohnern eine Einsprache verfasst, worin auf die Einhaltung der ursprünglichen Nachtruhezeiten und der Lärmschutz- und Luftreinhaltevorschriften gepocht wird. ■

Möchten Sie mitkommen?

Am **Mittwoch, den 27. September** geht es um Bahn und Bus in Ihrem Wohnkanton. Im internen Gespräch mit der Abteilung Öffentlicher Verkehr im kantonalen Departement Bau, Verkehr und Umwelt gibt sich der VCS Aargau ein Update in diesem Bereich und pflegt den bestehenden guten Kontakt zu den Fachstellen. Es sind noch einzelne Plätze frei für VCS-Mitglieder mit Kenntnissen im Bereich ÖV und dem Willen, sich aktiv zu engagieren.

Anmeldung bitte per Mail oder Telefon auf der Geschäftsstelle der Sektion (vcs.aargau@tiscali.ch, 062 823 57 52).

ZÜRICH Ausbau Nordumfahrung – Fluch oder Segen?

Im Anschluss an seine diesjährige Generalversammlung hatte der VCS Zürich zu einem Podiumsgespräch geladen, in dem unter Moderation von Beat Glogger über Sinn und Unsinn der Zürcher Nordumfahrung diskutiert wurde. Seinen ersten öffentlichen Auftritt hatte dabei der neue Kantonsingenieur Thomas Kieliger.

Nach dem Zusammenzug der Verkehrsplanungsabteilungen in der Volkswirtschaftsdirektion auch Leiter des Amtes für Verkehr geworden, war Thomas Kieliger ernsthaft darum bemüht aufzuzeigen, dass es ihm nicht allein ums Strassenbauen, sondern eben um Gesamtverkehrslösungen gehe. Der Ausbau des Nordringes sei nötig, damit auch der öffentliche Verkehr in Zürich Nord wieder störungsfrei rollen könne. Dem widersprach Nationalrat Martin Bäumle: Schon heute gebe es zu viele Strassen, in der Raumplanung laufe vieles falsch. Viele Strassenbauten ermöglichten es erst, an Orten zu wohnen, die aus raumplanerischer Sicht gar nicht hätten entwickelt werden dürfen. Eine Strasse komme nur als Ultima Ratio in Frage, zum jetzigen Zeitpunkt sei der Ausbau der Nordumfahrung völlig unnötig.

Markus Traber, als Abteilungsleiter in der Volkswirtschaftsdirektion mit Strassenbau beschäftigt, erinnerte daran, dass man Strassen heute anders baue als früher, es sei gerade die neue Erkenntnis im Strassenbau, dass mit flankierenden Massnahmen eine Entlastung der Zentren gesichert



▲ **Sehr gegensätzliche Ansichten** zum Ausbau der Zürcher Nordumfahrung (v. l.): Paul Stopper, Vorstandsmitglied VCS Zürich, Martin Bäumle, Mitglied Zentralvorstand VCS, Gesprächsleiter Beat Glogger, Kantonsingenieur Thomas Kieliger und Markus Traber, Abteilungsleiter Volkswirtschaftsdirektion.

werden müsse (Anmerkung des Schreibenden: Die flankierenden Massnahmen als integraler und verpflichtender Bestandteil der Zürcher Westumfahrung waren vom VCS Zürich vor Bundesgericht gegen den erklärten Willen der Baudirektion erstritten worden).

Plädoyers für mehr ÖV und die «Nullvariante»

Paul Stopper setzte sich sehr intensiv mit dem Argument des Kantons auseinander, dass mit dem geplanten Ausbau der Nordumfahrung kaum Neuverkehr verbunden sei, hatte doch Thomas Kieliger den Neu-

verkehrsanteil mit nur 2 bis 3 Prozent beziffert. Stopper erinnerte an all die Strassenprojekte wie Milchbuckeltunnel, Nordumfahrung oder Westumfahrung, wo es ganz klar zu sehr viel Neuverkehr gekommen sei oder noch kommen werde. Zentral und dringend sei, gerade auf der Tangente im Norden Zürichs, ein Ausbau des öffentlichen Verkehrs, aber hier werde, abgesehen vom Durchgangsbahnhof, den der VCS aufgegleist hat, nichts weiter geplant. Dass der Kanton keinen weiteren ÖV-Ausbau in diesem Korridor vorhabe, räumte auch Markus Traber ein. Martin Bäumle wies anschliessend darauf hin, dass sogar in der

THURGAU Brief an unsere Bundesparlamentarier/-innen

3. September 2006

«Sie haben sich gemeinsam mit Ihren Thurgauer Kolleginnen und Kollegen im Bundesparlament schon bei den Bahnanschlüssen für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) mutig und erfolgreich für die Ostschweiz eingesetzt. Sie kämpfen jetzt für weitere Ostschweizer Bahnprojekte, damit diese nicht den Mehrkosten der NEAT zum Opfer fallen. Diese gemeinsame, überparteiliche Zusammenarbeit zu Gunsten der Bahn wird überall im Kanton besonders geschätzt.

Der Bund will jetzt im Rahmen des Neuen Finanzausgleichs (NFA) dem öffentlichen Regionalverkehr im Thurgau ein happiges

Sparpaket von 900 000 Franken im Jahr aufbürden. Damit wäre der grosse Erfolg, der selbst in unserem ländlichen Kanton mit Bahn und Bus in den letzten Jahren erreicht wurde, gefährdet. Vorlagen für den ÖV wurden in den letzten Jahren bei vielen Abstimmungen von starken Mehrheiten über alle Parteien hinweg befürwortet. Deshalb sollte der Bund darauf verzichten, noch grössere Beiträge für Bahn und Bus von den Kantonen zu erwarten.

Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden in unserem Kanton gezielt ausgebaut. Dank erweiterten und dichteren Angeboten sind im Jahr 2005 insgesamt 25,5 Millionen Fahrgäste befördert worden. Beim Kreuzlinger Stadtbuss waren es mit effizienten

Massnahmen schon im ersten Betriebsjahr dreimal mehr Fahrgäste als bisher. Weitere Angebotsverbesserungen für das Jahr 2007 sind geplant. Der Grosse Rat hat in diesem Sommer für den Tarifverbund «Ostwind» fast einstimmig einen ebenso grossen jährlichen Beitrag bewilligt, wie ihn der Bund nun wieder einsparen will.

Das Bahn- und Busangebot müsste empfindlich ab- statt ausgebaut werden. Das wäre auch für unsere Wirtschaft und insbesondere für den Tourismus kontraproduktiv. Wir bitten Sie daher, sich in Bern wiederum gemeinsam gegen die vorgesehene Kürzung der Mittel im öffentlichen Regionalverkehr einzusetzen.»

VCS-Sektion Thurgau

Die Aufrüstung auf der Strasse stoppen

Kosten-Nutzen-Analyse des Kantons selber die Nullvariante – das heisst kein Ausbau des Nordringes, kombiniert mit einer Optimierung der Verkehrsführung – am besten abschneide.

Bemerkenswert auch dies: Auf eine entsprechende Frage bestätigte Markus Traber, dass – entgegen anders lautenden Aussagen von Betreibern grosser Einkaufszentren – der Einkaufsverkehr sehr wohl auch aus Sicht der kantonalen Verkehrsverantwortlichen ein ernsthaftes Problem darstelle, da insbesondere Spitzenbelastungen regelmässig zu überfüllten Strassen führten.

Am Schluss der zweistündigen intensiven und auch von Publikumsseite mit grossem Engagement geführten Diskussion war zumindest eines klar: Zwar wird eine sachliche und offene Auseinandersetzung gepflegt, aber die Vorstellungen, wie taugliche Lösungen im Verkehrs- und Raumplanungsbereich aussehen könnten, bleiben nach wie vor sehr kontrovers. ■

Markus Knauss

Das Recht des Stärkeren hält auf der Strasse wieder Einzug. Wer sich leisten kann und die eigene Sicherheit höher wertet als jene der anderen Verkehrsteilnehmer, fährt einen Offroader. Denn mit einem Offroader hat man bei einem Frontalzusammenstoss mit einem normalen Auto viel höhere Überlebenschancen als das Gegenüber, dies belegen Studien amerikanischer Versicherungen. In der Gesamtbilanz nimmt die Sicherheit auf der Strasse aufgrund der Offroader jedoch ab – und die Umweltbelastung gleichzeitig zu. Nicht nur weil sie mehr saufen, auch weil in ihrer Gegenwart der Anreiz zum Smartfahren oder Velofahren abnimmt.

Die Aufrüstung auf der Strasse muss gestoppt werden. Auf den Anstieg des Erdölpreises zu warten reicht nicht: Die jüngste Hausse des Benzinpreises führte zu keiner Reduktion der Offroaderflotte. Viele Offroaderfahrer können sich auch noch höhere Benzinpreise leisten, schliesslich ist ein Ziel des Offroaderkaufs das Zur-Schau-Stellen

des finanziellen Überflusses. Deshalb würde auch eine Offroader-Steuer wohl wenig Wirkung zeigen.

Aus diesen Gründen fordert die Stopp-Offroader-Initiative, Personenwagen, die mehr als 250 g CO₂ pro km ausstossen, nur zuzulassen, wenn sie für bestimmte Einsatzzwecke unabdingbar sind. Davon wären nicht nur 50 Prozent der Offroader betroffen, sondern auch einige Raserautos und Monstervans: die schnellsten (Anteil 20 Prozent) Roadster und Grosslimousinen sowie die grössten Vans (8 Prozent). Für die bereits gekauften Offroader verlangt die Initiative eine Maximalgeschwindigkeit von 100 km/h. Damit wäre die ebenso unnötige wie gefährliche Aufrüstung auf der Strasse gestoppt.

Weil der VCS Zürich sich mit ganzer Kraft für eine umweltverträgliche und sichere Mobilität einsetzt, hat er sich bereits vor der Lancierung hinter diese Stopp-Offroader-Initiative gestellt.

Mehr Infos und Unterschriften-Countdown unter: www.stopoffroader.ch ■

VCS ZÜRICH STARTET VOLKSINITIATIVE Mit dem Tram direkt zum Zoo

Der VCS Zürich hat am 18. August 2006 eine kantonale Volksinitiative lanciert, um den öffentlichen Verkehr zum Zoo Zürich endlich zu verbessern. Der verlangte Rahmenkredit von 14 Millionen Franken ermöglicht eine attraktive und umweltfreundliche Erschliessung dieses Publikumsmagnets.

Es ist heute selbstverständlich, dass grosse Freizeitanlagen wie der Zürcher Zoo attraktiv mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind. Seit der Vergrösserung und dem Neubau der Masoala-Halle erfreut sich der Zoo eines stetig wachsenden Publikumszustroms. Waren es im Jahr 2000 noch deren 800 000, so zählte man im letzten Jahr stolze 1,7 Millionen Zoobesucherinnen und -besucher. Das bestehende ÖV-Angebot genügt deshalb den Bedürfnissen nicht mehr und muss dringend verbessert werden.

Mit der Verlängerung der heutigen Tramlinien 5 und 6 bis vor den Zoo-Haupteingang und weiter zur Masoala-Halle erfüllt man den langjährigen Wunsch der Besucherschaft, bequemer zum Zoo zu gelangen. Die Verlängerung der Tramlinie ist schon seit 1984 im regionalen Richtplan enthalten, weshalb die VBZ im Jahr 2000 ein Vorprojekt mit Kostenschätzung ausarbeiten



liessen. Laut VBZ belaufen sich die Kosten ausschliesslich für die Verlängerung der Tramlinie und die notwendigen Anschlussarbeiten auf rund 11 Millionen Franken. Mit dem durch die Initiative beantragten Rahmenkredit von 14 Millionen Franken kann die Tramlinie also verlängert und damit ein langjähriges Umweltschutz-Versprechen eingelöst werden.

Mit der Volksinitiative «Mit dem Tram direkt zum Zoo» geht der VCS Zürich wie schon mit seiner Volksinitiative zum unterirdischen «Durchgangsbahnhof Löwenstrasse» ein aktuelles Verkehrsproblem an, um es mit Hilfe der Stimmberechtigten endlich befriedigend zu lösen. Die Unterschriftensammlung ist erfolgreich angelaufen, bis zum Erreichen des Zieles – mehr als 6000 Unterschriften – dürfte es allerdings noch eine Weile dauern.

Wer aktiv mithelfen will, meldet sich beim Sekretariat der Sektion Zürich. Der Unterschriftenbogen kann online unter www.vcs-zh.ch heruntergeladen werden. ■

Markus Knauss/Gabi Petri