



Ob- und Nidwalden

Viel Lärm am falschen Ort

Die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden sorgt sich um den baldigen Ausbau der Zentralbahn zwischen Hergiswil Schlüssel und Matt. Würde er durch die Lärmdiskussion in Hergiswil und die Forderung nach einer Neuprojektierung blockiert, gäbe es am Ende nur Verlierer.

Der VCS hat Verständnis für den Unmut: Der von Autobahn, Seestrasse, Bahn und dem Flugverkehr nach Buochs oder Alpnach ausgehende Lärm ist eine Plage. Doch hat die Bahn in den letzten Jahren vieles vorgekehrt, um ihn zu reduzieren. Die im Doppelspurprojekt vorgesehene gestreckte Li-

nienführung bringt deutliche Verbesserungen, da das Quietschen in den engen Kurven wegfällt. Eindeutige Lärm-Hauptquelle in Hergiswil bleibt die Autobahn; so gesehen schießt die Opposition in die falsche Richtung. Und nur mit dem markant besseren Angebot, das Ob- und Nidwal-

Bürgenstock: Es darf gebaut werden

In luftiger Höhe reihen sich die Hotels von der vorletzten Jahrhundertwende, mit wunderschöner Aussicht auf Alpen, See und Mittelland. An der Nordflanke fällt der Fels dramatisch zum Vierwaldstättersee hin ab. Glitzerstab des heiligen Nikolaus nannten die Kinder auch schon den beleuchteten Lift, der oben gleichsam am Felsen klebt, nachts im Dezember, wenn er sich unten im See spiegelt.

Die Hotelanlage auf dem Bürgenstock ist in die Jahre gekommen und benötigt dringend eine umfassende Renovation. Die Barwa Swiss Management AG, die jetzige Besitzerin, will diese in An-

griff nehmen und gewährte im letzten November den Natur-, Umwelt- und Heimatschutzverbänden Einblick in die Gesamtplanung mit Wohnzone, Hoteltrakt und einem Medical-Wellness-Hotel, die sich westöstlich, nierentischförmig, über eine Gesamtfläche von ca. 80 000 m² über die Bürgenstock-Kuppe erstrecken. Der Gestaltungsplan, ein Umweltverträglichkeitsbericht und ein verkehrstechnisches Gutachten lagen im September 2009 in den Gemeindekanzleien von Stansstad und Ennetbürgen öffentlich auf.

Nach eingehender Überprüfung hat der VCS auf eine Einsprache verzichtet: Das Verkehrs-

den auf den Fahrplanwechsel 2013 dank dem Gesamtprojekt «Ausbau der Zentralbahn» erhalten, kann der steigende Pendler- und Freizeitverkehr bewältigt werden.

Die auf der kantonalen Website publizierten Unterlagen zeigen klar, dass die projektierte Variante als einzige bezahlbar und zeitgerecht realisierbar ist. Alle Alternativen sind extrem viel teurer, viel weniger rasch umsetzbar und bringen lärmtechnisch kaum Verbesserungen.

Der VCS schlägt vor, dass die Zentralbahn die projektierte Variante ohne Kostenfolge für die Anwohnerschaft lärmschutzmässig weiter optimiert, und appelliert an

aufkommen – der durchschnittliche Tagesverkehr steigt laut den Berechnungen des Büros TEAM-Verkehr Zug von 2956 auf 3608 Fahrten – wird keine erheblichen Auswirkungen auf die Zubringer haben. Der Kanton plant ausserdem in Stansstad, bei der Abzweigung Stanserstrasse zum Bürgenstock, einen Kreisel. Die Parkplätze in Bahnhofsnähe sollten bewirtschaftet werden. Im Hotelresort Bürgenstock sind insgesamt 650 unterirdische Parkplätze geplant, wovon 60 bei ausserordentlichen Anlässen für den Tagesverkehr zur Verfügung gestellt werden. Dass alle Parkfelder von der ersten Stunde an gebührenpflichtig sind, versteht sich von selbst. Innerhalb der Hotelzone

die verantwortlichen Politiker, das Projekt nicht zum Spielball im Regierungsrats-Wahlkampf 2010 zu machen. Es geht um eine sehr bedeutende Infrastruktur und vertragliche Abmachungen mit den Finanzierungspartnern Bund, Obwalden, Luzern und der Stadt Luzern. Könnte die Doppelspur Hergiswil Schlüssel – Matt nicht wie geplant realisiert werden, droht ein gehöriger Imageschaden. Es ist davon auszugehen, dass der Kanton Nidwalden bei einer späteren Lösung allein dastünde und sich den geplanten Tunnel Hergiswil Bahnhof–Hergiswil Matt (zurzeit Teil des Agglomerationsprogramms Luzern) abschminken könnte. ■

bewegt man sich zu Fuss oder mittels Elektroautos.

Das Postauto fährt voraussichtlich im Stundentakt, von Obbürgen her schlaufenförmig über das ganze Gebiet Bürgenstock. Die antike Zahnradbahn von Kehrsiten-Bürgenstock her ist integrierter Bestandteil der Verkehrsplanung. Wünschenswert wäre natürlich auch in diesem Bereich eine Frequenzsteigerung, damit Gäste und Tagestouristen den Bürgenstock direkt vom Bahnhof Luzern her bequem erreichen können.

Franziska Ledergerber, Vorstandsmitglied

VCS-Sektion Ob- und Nidwalden

Kernserstrasse 3, 6060 Sarnen
T/F 041 661 04 07
info@vcs-ownw.ch



Luzern

Vorschläge für den Fahrplan 2010

Mit dem Fahrplan 2009 wurden einige wichtige VCS-Anliegen realisiert. Dennoch bleiben Optimierungsmöglichkeiten, wie wir sie zusammen mit der IGöV Zentralschweiz der zuständigen kan-

tonalen Dienststelle auch dieses Jahr unterbreitet haben – mit mässigem Erfolg.

Im Regionalverkehr wurden etliche Begehren zur Angebotsverdichtung abgelehnt, weil sie

aus Kostengründen (vorläufig) nicht möglich seien (z.B. Ausdehnung des Werktags-Halbstundentakts zwischen Willisau und Wolhusen aufs Wochenende). Im Seetal wird erfreulicherweise der Halbstundentakt wenigstens am Samstag eingeführt. Einen Teilerfolg erntete der VCS auch mit seiner Kritik an der für die Reisenden höchst unattraktiven Aufenthaltsdauer in Ebikon der S1 (Luzern ab .21): Sie wird im Fahr-

plan 2010 leicht verkürzt. Im Fernverkehr ist hervorzuheben, dass Luzern zu unserem Bedauern auch 2010 keine direkte Verbindung nach Mailand erhält.

Hugo Fessler, Präsident VCS Luzern

VCS-Sektion Luzern

Postfach 4308, 6002 Luzern
T 041 420 34 44, F 041 420 34 46
info@vcs-lu.ch
www.vcs-lu.ch



© PD

Entspannt durch Raum und Zeit

Mit der Einführung des Integralen Tarifverbundes wird der öffentliche Verkehr (ÖV) in den Kantonen Luzern, Obwalden und Nidwalden ab 13. Dezember 2009 noch benutzerfreundlicher.

Was die Inhaberin eines Passepartout-Monats- oder -Jahres-Abos schon lange schätzt, wird jetzt auch für den Gelegenheitsfahrer Wirklichkeit. Das neue Tarifsystem «Raum und Zeit» bringt Reisekomfort für alle. Der ÖV wurde in den letzten Jahren kontinuierlich ausgebaut. So ist es nur konsequent,

wenn auch das Billett-System angepasst und dynamischer wird.

Das vom Passepartout-Abo her bekannte Zonensystem wird nun auch für den Einzelreiseverkehr eingeführt. Innerhalb des Tarifverbundes löst man keine Strecke mehr, sondern eine oder mehrere Zone(n), wobei die zeitliche Gül-

tigkeit von der Anzahl der gelösten Zonen abhängt. Innerhalb dieses Zonen- und Zeitrahmens können Bahn und Bus beliebig benutzt werden. So sind z. B. bei einer Fahrt nach Luzern neu immer die städtischen Verkehrsbetriebe in derselben Zone inbegriffen. Nach demselben Prinzip ist am Ausgangsort die Anfahrt zum Bahnhof inbegriffen. «Dank einheitlichem Sortiment und identischem Tarifsystem wird das Billett-Angebot zudem übersichtlicher», meint Albrecht Strohbach, Geschäftsführer Tarifverbund Passepartout. ■ Ab dem 13. Dezember 2009 gilt also im Tarifverbund Passepartout

Luzern/Ob- und Nidwalden



überall dasselbe Tarifsystem. Ferner erhalten Sie bei der Mehrfahrtenkarte sechs Fahrten für den Preis von fünf und das Retour-Billett gilt als Tageskarte.

■ Ein Billett genügt: Dank den neuen Verkaufsgeräten können Sie Ihr Billett bis zum Endziel lösen – unabhängig davon, bei welcher Bahn oder bei welchem Bus Sie das tun. Neu sind auch beim Buschauffeur ermässigte oder ganze Einzelbillette, Mehrfahrtenkarten und Tageskarten für das ganze Verbundgebiet erhältlich. ■

Weitere Informationen unter:
www.passe-partout.info

Der VCL fördert den Radverkehr...

Der VCL-Vorstand pflegt gute Kontakte zu ProVelo Schweiz und Fussverkehr Schweiz. So nehmen wir im Land neben den allgemeinen Mobilitätsanliegen auch speziell die des Fuss- und Radverkehrs wahr. Der Radverkehr hat bei uns einen sehr kleinen Anteil an den im Jahresdurchschnitt zurückgelegten Wegen: etwa 3 % der Arbeitswege und 5 % aller Wege. Bei gezielter Förderung des Radverkehrs mit «harten» und «weichen» Massnahmen erscheint ein Anteil von 10 bis 20 % bei den Arbeitswegen und von 15 bis 25 % insgesamt als realistisches Ziel. Etwa 30 % der Arbeitswege und etwa 30 % aller Autowege in Liechtenstein sind kürzer als 3 Kilometer.

...mit seinen Sicherheitskursen

Die Fahrrad-Sicherheitskurse «Sicher im Sattel» für Eltern mit schulpflichtigen Kindern, für Jugendliche und Erwachsene haben wir mit Hilfe von Kurt Egli von ProVelo im Jahr 2004 eingeführt. Inzwischen führen wir jährlich vier bis fünf Kurse durch, in enger Zusammenarbeit mit den Verkehrs-

instruktoren der Landespolizei und den Gemeindebehörden; finanziell unterstützt von der Kommission für Unfallverhütung. Wir suchen zusätzliche Kursleiterinnen und -leiter; die Ausbildung bei ProVelo wird vom VCL finanziert.

...durch Motivationssteigerung

2009 haben wir «Radfahren für Ihre Gesundheit» mit der LLB AG als Hauptsponsor zum 12. Mal durchgeführt. «Mit dem Rad zur Arbeit», zusammen mit der LIHK und der Regierung, erlebte die vierte Auflage, und neu hinzu kam «Einkaufen mit dem Rad und zu Fuss» in den Ländlemärkten Eschen, Schaan, Triesen und bei der Bäckerei-Konditorei Mündle in Mauren und Gamprin. Die beiden letzteren Aktionen sind aus der VCL-Mitarbeit in EU-Projekten (ViaNova, LifeCycle) entstanden.

...durch bessere Infrastrukturen

Alle Mitglieder des VCL-Vorstands sind auch Alltags-Radfahrende und kennen deshalb viele Schwachstellen und Verbesserungspotenziale im lokalen und regionalen

Radverkehr. Seit Jahren verwenden wir uns – mit zunehmendem Erfolg dank der steigenden Einsicht der Behörden – für Verbesserungen auf allen Ebenen. In drei Gemeinden haben wir dies im Rahmen von BYPAD (Bicycle Policy Audit) gemacht. Dank unserem Einsatz sind im neuen Baugesetz Radabstellanlagen vorgeschrieben und es wurden solche an vielen relevanten Orten, inklusive Bushaltestellen, errichtet. Einige lange geforderte Radwegverbindungen wurden realisiert

Fürstentum Liechtenstein



(z. B. Mauren–Tosters und Ruggell–Nofels), andere (z. B. Schaan–Nendeln, Eschen–Bendern) stehen noch aus. Der VCL hat aktiv im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein mitgearbeitet und dabei die Schwachstellen und Lücken im Radwegenetz aufgezeigt. Ein E-Mail an uns genügt, um unsere Vernehmlassungsantworten zum Agglomerationsprogramm zu bekommen.

Georg Sele

Verstärkung gesucht

Im VCL-Vorstand sind die Talgemeinden Balzers, Schaan und Ruggell zur Zeit nicht vertreten. Wir suchen dringend Vorstandsmitglieder, die im Alltag auch das Rad, die eigenen Füsse und den öffentlichen Verkehr als Transportmittel einsetzen – und entsprechend an der Verwirklichung unserer Ziele interessiert sind. ■



© PD

VCL Verkehrs-Club Liechtenstein

Postfach 813, 9490 Vaduz
T/F 00423 232 54 53
vcl@powersurf.li, www.vcl.li

Solarstrom-Netzverbundanlage auf dem Dach der Kantonsschule Chur.

Auch Graubünden wird die Abhängigkeit von fossilen Energien stark reduzieren müssen.



© Raimund Hächter



Graubünden

Unter der «Öldusche»

Der VCS Graubünden fordert die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2050. Die Kantonsregierung geht mit den im Energiegesetz gesetzten Zielen zu zaghaft vor.

Erdöl entsteht aus abgestorbenen Meeresorganismen. Sie werden im Laufe von mehreren hunderttausend bis mehreren Millionen Jahren auf dem Meeresgrund abgelagert. Seit erst 150 Jahren verfügt die industrialisierte Welt über gefördertes und aufbereitetes Öl. Der Peak Oil, das heisst der Zeitpunkt, ab dem die globale Nachfrage das Angebot übersteigt, wird in diesem Jahrhundert überschritten werden; die fossilen Ressourcen gehen in absehbarer Zeit zur Neige. Dann werden die meisten Menschen zur solaren Gesellschaft zurückfinden und sich allein aus den erneuerbaren Energiequellen der Sonne, wie Wärme, Licht, Wind, Wasser und Biomasse, versorgen müssen. Spätere Historiker werden unsere Zeit als einmalige, kurze Epoche beschreiben, als ein privilegierter Teil der

Menschheit unter einer «Öldusche» lebte. Dieses Bild stammt vom Historiker Daniele Ganser, Dozent an der Universität Basel, der den Peak Oil mit einer Bergbesteigung vergleicht: Jeder weiss, zuerst geht es hinauf, dann hinunter. Wer nicht am Vortag bereits den Abstieg plant und frühzeitig unterwegs ist, wird die schützende Hütte abends nicht erreichen.

1945 waren es noch sechs Millionen Fass Erdöl, heute sind es täglich 87 Millionen Barrel (ein Barrel entspricht 159 Liter), welche die Weltgemeinschaft verbraucht, also rund 14 Milliarden Liter pro Tag! Wissenschaft und Umweltorganisationen sind nicht mehr allein mit ihren Einsichten, und es stellt sich der gesellschaftliche Konsens ein, dass die «2000-Watt-Gesellschaft» anzustreben sei. Von allen Seiten wird gewarnt,

dass die durchschnittliche Erderwärmung zwei Grad nicht überschreiten darf. Auch mit weniger als zwei Grad gibt es noch genug Probleme: schmelzendes Eis, Steigen des Meeresspiegels, Stürme, Dürren, Wassermangel, Hunger, Pandemien.

Die Bündner Regierung will im neuen Energiegesetz mit dem Ziel einer 2000-Watt-Gesellschaft den gleichen Weg einschlagen. Das Bündner Energiegesetz (BEG) umfasst jedoch nur den Gebäudebereich mit Raumwärme und Warmwasser. Zum Gesamtverbrauch von heute umgerechnet 6000 Watt pro Bündner und Bündnerin trägt aber auch anderes massgeblich bei: Produktion und Transporte von Energie sowie alle mit Benzin oder Diesel betriebenen Motoren. Der VCS Graubünden fordert die Umsetzung der 2000-Watt-Gesellschaft bis 2050. Mit den gesetzten Zielen bleibt das BEG weit hinter dem zurück, was klima- und energie-

politisch notwendig ist. Im Gebäudebereich, wo das grösste Effizienzpotenzial vorhanden ist, müsste das Energiegesetz einige Zähne mehr bekommen: Alle Neubauten sollten dem Passivhaus-Standard entsprechen. Die Sanierung der bestehenden Bauten müsste mindestens doppelt so rasch erfolgen, der Ersatz der stromfressenden Elektroheizungen und -boiler zur Pflicht werden und die neuen erneuerbaren Energien (zusätzlich zur Wasserkraft) wie Solarenergie, Erdwärme und Biomasse müssten viel stärker gefördert werden.

Es liegt an uns, die «Öldusche» abzustellen und den Ausstieg aus dem fossilen Zeitalter weitsichtig und langfristig zu planen.

Stefan Grass

VCS-Sektion Graubünden

Segantinstrasse 19, 7000 Chur
T 081 250 67 22
info@vcs-gr.ch
www.vcs-gr.ch

VCS-Sektion Glarus

Postfach 839, 8750 Glarus
T 055 640 34 21
vcs.gl@gmx.ch

VCS-Sektion Uri

Herrngasse 2, Postfach 28
6460 Altdorf 1
T 041 871 10 16, F 041 870 97 88
vcs-uri@gmx.ch
www.vcs-ur.ch

VCS-Sektion Schwyz

Grundstrasse 82, 6430 Schwyz
T 041 811 23 85
vcs-sz@bluewin.ch

VCS-Sektion Zug

Postfach 4720, 6304 Zug
T 041 780 88 38
info@vcs-zug.ch

ten Raumplanungsbüro tätig und kennt die Umwelt- und Verkehrspolitik auch als langjähriges Vorstandsmitglied des WWF St. Gallen und als ehemaliger Co-Präsident der Grünen der Stadt St. Gallen. 2004–2006 wirkte er auch im Kantonsrat. Im Nebenamt leitet der verheiratete Vater von drei Kindern zudem die Anlaufstelle St. Gallen von Fussverkehr Schweiz. Wir sind überzeugt, mit ihm einen sehr qualifizierten Geschäftsführer gewählt zu haben, und freuen uns auf sein Engagement. Herzlich willkommen, Robert. ■

VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell

Rorschacherstr. 21, 9004 St. Gallen
T 071 222 26 32, F 071 222 26 62
info@vcs-sgap.ch
www.vcs-sgap.ch

St. Gallen/Appenzell

Wechsel auf der Geschäftsstelle

Ende Oktober haben wir unsere Geschäftsführerin Carola Hillman verabschiedet, die seit September 2008 bei uns tätig war. Als Erstes hat sie gleich unsere Geschäftsstelle gezügelt und dabei das, was sich über all die Jahre so angesammelt hatte, ausgemistet und neu geordnet. Dann folgte die Umstellung der Buchhaltung auf eine neue Software, um unsere Strukturen für die nächsten Jahre fit zu machen. Davon werden wir noch eine ganze Weile profitieren können. Carola verlässt uns nach lei-

der nur kurzer Zeit aus persönlichen Gründen. Vielen Dank, Carola, für deinen Einsatz und alles Gute für die Zukunft.

Auf Anfang Januar 2010 können wir als neuen Geschäftsführer Robert Furrer begrüßen. Er ist von Beruf Kulturingenieur ETH, war mehrere Jahre als Projektleiter in den Bereichen Verkehrsplanung, Verkehrs- und Umwelttechnik in einem renommier-



© PD



Berner Gemeinden im Umwelt-Vergleich



Die VCS-Sektion Bern hat 24 Gemeinden unter die Öko-Lupe genommen. Das neuartige Umweltrating gibt Aufschluss darüber, was punkto Mobilität, Energie und Umweltschutz geleistet wird.

Gesamtsiegerin des Ratings ist, wie auch im Themengebiet Mobilität, die Stadt Bern. Beim Umgang mit der Energie führt Münsingen die Rangliste an, bei den «Weiteren Umweltbereichen» ist es Muri, das allerdings wegen des ungenügenden Mobilitätsangebots im Gesamtklassament auf Rang 17 zurückfällt.

Was zum Schutz von Mensch und Umwelt vorgekehrt – oder versäumt – wird, stösst im Zuge der weltweiten Klimadebatte auch auf lokaler Ebene zunehmend auf Interesse. Die Studie von VCS und WWF Bern zeigt, wo die Stärken und Schwächen der einzelnen Gemeinden in Sachen Ökologie und Nachhaltigkeit liegen. Aus der detaillierten Analyse verschiedener Themengebiete geht klar hervor, wie gross die Unterschiede zwischen den Gemeinden – und teilweise auch gemeindeintern – sind. Hier ausgezeichnet, dort ungenügend, so lautet das Fazit zum Beispiel auch in Thun.

Erklären lassen sich die markanten Unterschiede vor allem durch politische Massnahmen und Anstrengungen, die je nach Gemeinde und Thema sehr unterschiedlich ausfallen. Womit wir auch schon beim eigentlichen Ziel der Studie, dem Nachahmungseffekt, wären: Gute Beispiele sollen Schule machen, dank Kooperation und gegenseitigem Erfahrungsaustausch. Gemeinde für Gemeinde weist die Studie auf brachliegendes Potenzial hin, um vor allem jene, die im Rating weniger gut abschneiden, zu zusätzlichen Taten anzuspornen.

Um die Vergleichbarkeit zu gewährleisten, wurden die 24 «energielevanten Gemeinden» der Kategorien 1 und 2 des kantonalen Richtplans in die Untersuchung einbezogen. Sie zählen in der Regel mehr als 5000 Einwohnerinnen

und Einwohner und verfügen über ein speziell grosses Entwicklungspotenzial. Alle Berner «Energiestadt»-Gemeinden sind vertreten.

Gesamtbild aus 62 Puzzleteilen

Die Untersuchung und Bewertung basiert auf Daten, die Anfang 2009 mit einem Fragebogen bei den Gemeindeverwaltungen erhoben wurden. Mit einem Punktesystem wurden die Antworten zu den insgesamt 62 Umweltindikatoren quantifiziert und ausgewertet. Die Indikatoren sind jeweils so ausgestaltet, dass sie von den Gemeinden selber direkt oder indirekt be-

einflussbar sind. Indikatoren, die einzig auf Kantons- oder Bundesebene gesteuert werden können, wurden weggelassen. Im Kapitel «Mobilität» ging es um die Bereiche öffentlicher Verkehr, Langsamverkehr, motorisierter Individualverkehr sowie allgemeine mobilitätsbezogene Praktiken. Im Themengebiet «Energie» wurden die Energiestrategie, der Energiemix und die Energieeffizienz analysiert. Die Raumplanung, der Naturschutz und weitere bedeutende Umweltbereiche fanden ihren Niederschlag im Kapitel «Weitere Umweltbereiche».

In einem ersten Schritt wurde der Fragebogen in Thun (Zentrum), Ostermundigen (Agglomeration) und Sumiswald (Land) ge-

testet und den gewonnenen Erkenntnissen entsprechend verbessert. Von den 34 angefragten Gemeinden nahmen 24 am Rating teil (siehe Tabelle), die andern 10 wollten die Datenerhebung nicht auf sich nehmen.

Die angegebenen Erfüllungsgrade zeigen die relative Erfüllung der Indikatoren in den jeweiligen Themengebieten auf. Die Erfüllungsgrade der Bereiche «Mobilität», «Energie» und «Weitere Umweltbereiche» zusammen ergeben die Gesamtbewertung, auf der die Rangliste beruht.

Rita Haudenschild, Luisa Mathieu,
Cornelius Wegelin

Die vollständige Studie ist publiziert unter www.vcs-be.ch.

Gesamtrangliste und Ranglisten in den drei Themengebieten

Gemeinde	Mobilität		Energie		Weitere Umweltbereiche		Gesamtergebnis	
	Rang	Erfüllung*	Rang	Erfüllung*	Rang	Erfüllung*	Rang	Erfüllung*
Bern	1	87,4%	2	73,9%	2	84,7%	1	82,0%
Münsingen	4	79,4%	1	81,8%	7	69,4%	2	76,9%
Ittigen	6	76,8%	13	52,9%	2	84,7%	3	71,5%
Burgdorf	3	83,2%	9	58,5%	8	68,1%	4	69,9%
Ostermundigen	9	64,0%	5	68,3%	4	73,6%	5	68,6%
Köniz	7	70,4%	3	70,0%	14	61,1%	6	67,2%
Münchenbuchsee	8	68,3%	5	68,3%	15	58,3%	7	65,0%
Biel	5	78,9%	18	47,9%	12	63,9%	8	63,6%
Spiez	13	57,4%	4	69,2%	12	63,9%	9	63,5%
Wohlen BE	11	61,4%	10	55,7%	6	70,8%	10	62,7%
Worb	10	63,7%	15	50,1%	4	73,6%	11	62,5%
Muri BE	17	47,1%	17	48,7%	1	88,9%	12	61,6%
Thun	2	85,5%	19	45,1%	22	43,1%	13	57,9%
Langenthal	12	58,5%	8	60,5%	18	51,4%	14	56,8%
Uetendorf	19	36,9%	10	55,7%	8	68,1%	15	53,6%
Herzogenbuchsee	14	55,5%	16	49,0%	16	55,6%	16	53,4%
Interlaken	16	51,0%	10	55,7%	23	38,9%	17	48,5%
Moosseedorf	23	33,7%	7	61,3%	19	50,0%	18	48,3%
Belp	15	51,4%	22	25,8%	10	66,7%	19	48,0%
Brügg	18	42,9%	14	51,0%	20	47,2%	20	47,0%
Nidau	20	36,8%	20	42,3%	21	45,8%	21	41,6%
Langnau im Emmental	21	36,8%	21	35,3%	17	52,8%	22	41,6%
Bolligen	22	36,3%	24	15,4%	11	65,3%	23	39,0%
Sumiswald	24	13,4%	23	23,0%	24	33,3%	24	23,2%
		Ø , %		Ø , %		Ø , %		Ø , %

* Erfüllungsgrad, d. h. relative Erfüllung der Indikatoren im Themengebiet