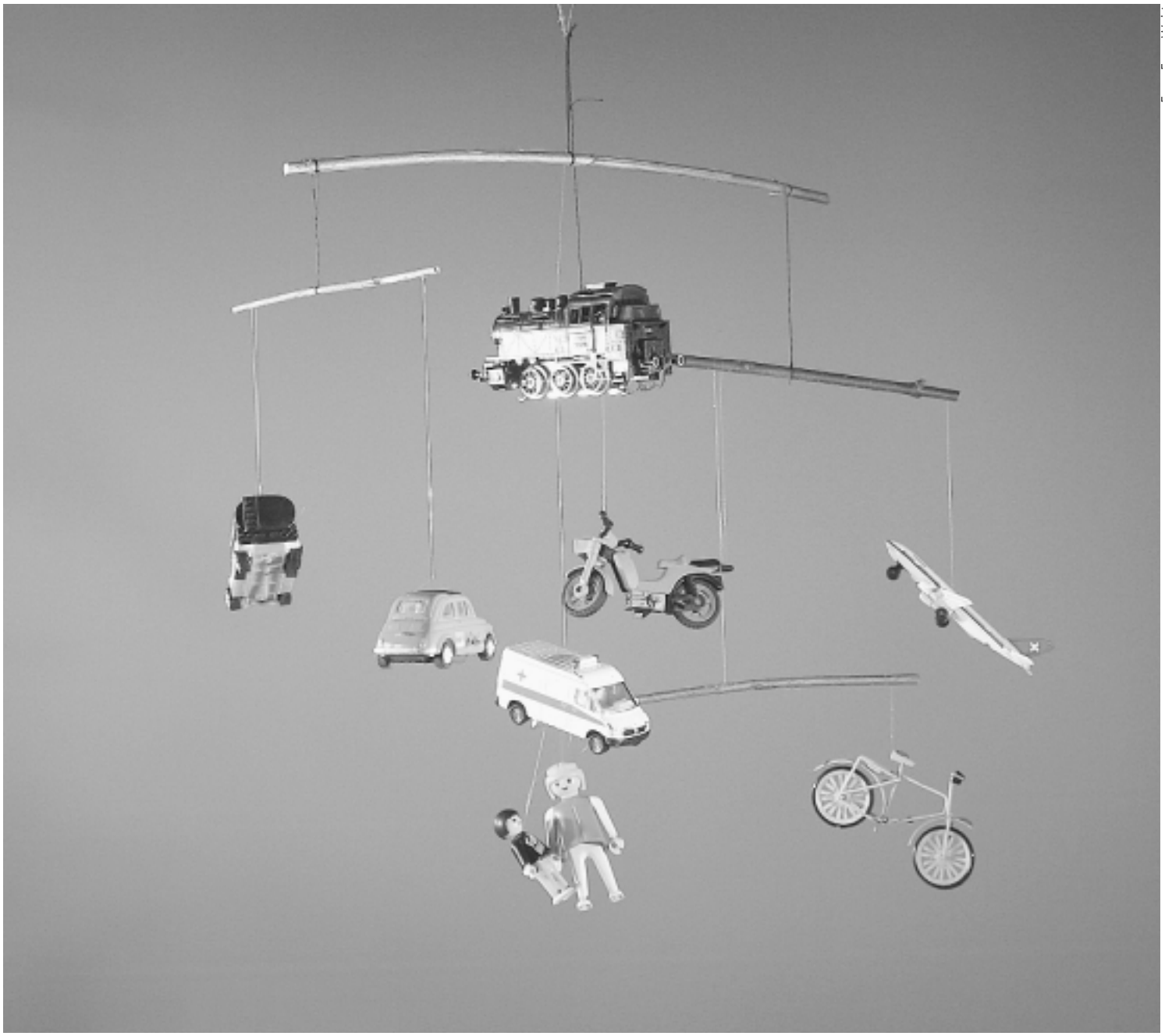
die andere seite … die einzige Zeitung, die im ganzen Bezirk erscheint … Auflage 12000

andere seite

des Bezirks Andelfingen

www.andereseite.ch

Ausgabe 23
Oktober 2002



Das Thema

Mobilität

impressum

Die andere seite des Bezirks Andelfingen
erscheint viermal pro Jahr und wird in einer Auflage von 12 000 Exemplaren in alle Haushaltungen des Bezirks verteilt.

Erscheinungsdaten 2003
(in Klammern Inserateannahmeschluss)
■ KW 3 *(16.12.) Kultur*
KW 17 *(24.3.) Landwirtschaft*
KW 37 *(4.8.) Familie*
KW 45 *(29.9.) Arbeitswelt*

Herausgeber
Bezirksparteien SP, GP, EVP; Trägerverein andere Seite des Bezirks Andelfingen

Redaktion
Roly Brunner *(rb)*
Rheinau (Seite der SP)
Dieter Langhart-Richli *(dl)*
Benken
Ueli Meier *(um)*
Rheinau
Simon Schreiber *(sim)*
Rudolfingen/Bern (verantwortlich)
Erna Straub-Weiss *(es)*
O'stammheim (Seite der Grünen)
Margrit Wälti *(mw)*
Henggart (Seite der EVP)
Alfred Weidmann *(aw)*
Uhwiesen

An dieser Nummer haben zudem mitgewirkt
Felix Feurer, Rudolfingen
Ernst Leuenberger, Solothurn
Ursula Schaub *(us)*, Winterthur
Thomas Schweizer, Zürich
Udo Theiss, Basel

Redaktionsadresse
■ *die andere seite*
Postfach 23, 8463 Benken
Fax 052 319 34 15, ✆ 078 631 64 80
✉ redaktion@andereseite.ch
pc 84-10879-5

Inserate
Hans Häfliger, Trüllikon
✆ 052 319 2944, Fax 052 319 4228
✉ inserate@andereseite.ch
Mediadaten 2003

Gestaltung
conText Concepts & Texts, Benken

Druck
Unionsdruckerei Schaffhausen

Internet
www.andereseite.ch @

Käsespezialitäten aus der Region

Jetzt aktuell Wyländer Raclette

In den Aromen Nature, mit Chnobli, mit Pfeffer oder mit Paprika
Ganz neu mit feinem, **natürlichem Rauch-Aroma**

Unseren Käse gibt's in vielen guten Geschäften in der Region, oder direkt in der Wyland Chäsi, Rebbergstrasse 6, 8444 Henggart, Tel. 052 316 15 55

Inhalt

Das Thema: Mobilität

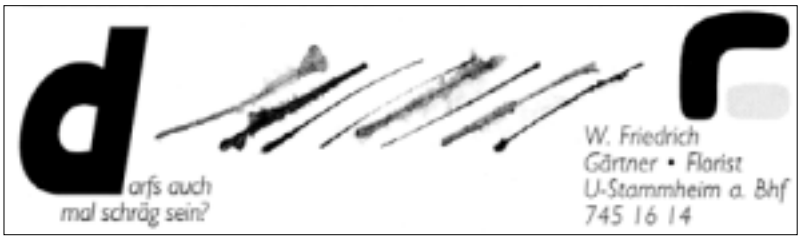
8 Das Redaktionsgespräch: **Es gibt viele Wege im Weinland**
12 Interview: **Jetzt kommt THURBO**
14 Eisenbahnpersonal: **Der SEV verhandelt erfolgreich**
16 Fussgänger/innen: **Wenn Zebrastreifen verschwinden**
26 Gretchenfrage: **Mehr Verkehr oder mehr Sicherheit?**

Brennpunkt

5 Menschenrechtstag: **Todesstrafe ist keine Lösung**
7 Neuer Fahrplan: **Good News für Nachtschwärmer**

Parteilich

32 SP: **Integrationskurse sind eine notwendige Starthilfe**
34 Grüne: **Ja zum Bildungs- und Volksschulgesetz**
36 EVP: **Zwei Frauen und zwei Männer in den Kantonsrat**



Editorial

«Bisch mobil?» – Bei dieser Frage denken wir an Autoschlüssel, Postautofahrplan oder ein gepumptes Velo. Wenn ich aber tiefer graben muss, greife ich erst mal zum Duden. An erster Stelle steht da: (geistige) Beweglichkeit. Verflixt, damit habe ich nicht gerechnet: Geistig – also in meinem Innern beweglich und veränderbar zu bleiben – das ist schon schwieriger. Wie geht es Ihnen damit? Immerhin lässt es auch etwas offen, wenn die Zeiten sich ändern, die Haare grau werden und der Nebel doch mehr Schadstoffe enthält als angenommen. Ein spielerisch beweglicher Geist könnte uns vom alten Tramp weglocken.

Als Zweites folgt «Beweglichkeit von Individuen oder Gruppen innerhalb der Gesellschaft». Da denke ich spontan an einen freien Oktobertag, an dem wir mit schwerem Rucksack von Ghirone TI in Richtung Greina stapften. Es war ein sonniger Morgen, wir waren satt und ohne Zeitdruck, aber verschwitzt. Nach einer guten Stunde Marsch überholten uns auf der geteerten Strasse, die wir immer wieder kreuzten, zwei kleine Busse mit Schulklassen, die uns übermütig zuwinkten. Klar, wo ein Stausee ist, sind auch Strassen. Auto-mobil bedeutet selbst-beweglich. Ich war stolz auf meine Selbst-Bewegung und dachte automatisch an unsere letzte Ausgabe zum Thema Gesundheit. Wir trafen die Kinder später wieder, sie machten den Aufstieg vom Lago die Luzzone und kamen auch noch ins Schwitzen.

Als Drittes steht die Häufigkeit des Wohnsitzwechsels einer Person. Die aber trotz EU und Bilateralen Verträgen in Europa nicht sehr hoch sei, wie ich einer Studie entnehme. Sind wir nun mobil, automobil oder was sonst?

Erna Straub-Weiss

Privatschule Morgentau
Primar-, Sekundarstufe, Gymnasium
Ruhtalstrasse 16, 8400 Winterthur
Tel: 052/213 46 54

Der klassen- und niveauübergreifende Unterricht vom 1.–9. Schuljahr erfolgt gemäss Lehrplan des Kantons Zürich. Jedes Kind wird individuell in Kleingruppen nach Absprache mit den Eltern musisch und intellektuell gefördert.

Das Betreuungsangebot umfasst Blockzeiten, Mittagstisch, fakultatives Frühenglisch, Französisch, Chinesisch und Wahlferien.
Ab Fr. 690.- pro Monat (1. Kl.)

Gönnen Sie Ihren Kindern eine fröhliche, lehrreiche Schulzeit!

NAEF
NATÜRLICHE SAUNAS
DIE VOLLHOLZ-SAUNA
IHR JUNGBRUNNEN FÜR KÖRPER, GEIST UND SEELE
Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne:
Lukas Naef
Planung/Verkauf von NAEF Saunas
Büro 8444 Henggart Telefon 052 301 14 22
Saunaausstellung Telefon/Fax 01 955 23 18

Sag es kurz & klar.
Nach 1 Minute kein Aha – da liest niemand weiter...
Test: Senden Sie mir Ihren Text (max. 4'000 Zeichen). Falls ich ihn um 50% kürze, ohne Inhalte zu streichen, zahlen Sie mir Fr. 100.– (sonst nichts).
Heinzpeter Studer
8465 Rudolfingen
www.communicum.ch
Kommunikation & mehr

Tag des Kindes 2002: SchulMitsprache

Kinder beteiligen sich – la parole aux enfants

Der Kinderrat der Kinderlobby Schweiz hat das Thema «Mitbestimmung in der Schule» zum Jahresthema wie auch für den Tag des Kindes (20. Nov.) bestimmt. Die Kinder wünschen sich echte Beteiligung auch in Schulangelegenheiten. Dies betrifft beispielsweise die Pausenplatz- und Raumgestaltung, den Schulalltag oder die Beziehung Eltern-Lehrperson-Kind.

Die Kinderlobby Schweiz will Mut machen für Mitbestimmungsprojekte in Schulen. Sie koordiniert die Vorbereitungsarbeiten zum Tag des Kindes und wird Hintergrundmaterial und Ideen bereitstellen. Der Vorstand hat passend zum Thema das Motto kreiert:
SchulMitsprache / ParticipEcole
Kinder beteiligen sich / la parole aux enfants

Die Kinderlobby Schweiz verfolgt zwei Ziele:

- Schaffung einer Übersicht von Schulen, in denen Partizipationsformen mit Schülerinnen und Schülern klassenübergreifend und andauernd realisiert wurden oder sich im Aufbau befinden.
- 20. November zwanzig vor elf: Dieser Mittwoch sollte in möglichst vielen Schulen der Schweiz zu einem Aktionstag von Partizipationsvorhaben werden. Dies kann der Start oder ein Zwischenhalt eines Mitbestimmungs-Projekts sein, selbstverständlich auch ein «regulärer» Schüler/innenrat, ein Forum etc.

Schulen, die bereits über Erfahrungen mit Mitbestimmung der Kinder (klassenübergreifend) verfügen und/oder die sich am 20. November 2002 eine Aktion vorstellen können, sind gebeten, sich zu melden bei:

Kinderlobby Schweiz, Postfach 416, 5600 Lenzburg,
✆ 062 888 01 88, fax 062 888 01 01,
info@kinderlobby.ch
Bei dieser Adresse kann auch die Broschüre «Partizipation in der Schule» (aus der Reihe «Stichwort Kinderpolitik») bestellt werden (Fr. 10.– + Versandkostenanteil).

Schauspielschule Schaffhausen eröffnet

(um) Ein Weg zur Bühne führt seit dem 18. August über die Bahnhofstrasse in Neuhausen. Dort bietet die Schauspielschule Schaffhausen für Interessierte eine berufsbegleitende Ausbildung an. Zu den Unterrichtsschwerpunkten gehören auf der einen Seite Atemtechnik, Phonetik (perfekte Diktion) und Sprachgestaltung (künstlerischer Ausdruck), auf der anderen Seite Körperschulung, Körpersprache und Fechten. Später kommt das Rollenstudium dazu.

Der Leiter German Greull stand seit seiner Kindheit auf der Bühne, verkörperte Hunderte von Rollen und verwirklichte unzählige Produktionen. Seit dreissig Jahren leitet er das Tourneetheater ensemble variable.

Kontakt: Schauspiel Schule Schaffhausen
German Greull, Bahnhofstrasse 9, 8212 Neuhausen
✆ 052 672 26 01
schule@ensemble-variable.ch

Aktion zum Menschenrechtstag 2002

Hinrichtungen sind keine Lösung

Jeder Mensch hat das Recht auf Leben, Freiheit und Sicherheit der Person
Art. 3 der Erklärung der Menschenrechte

Bis heute wird die Todesstrafe in vielen Ländern noch immer praktiziert. Zwar besteht ein allgemeiner Trend, auf die Todesstrafe zu verzichten: Seit 1985 wurde sie in mehr als 40 Ländern abgeschafft. In den letzten beiden Jahren hat sich die Zahl der Hinrichtungen allerdings weltweit verdoppelt.

Die Todesstrafe – eine grausame Strafe

Dürfen wir die Vergewaltigung eines Kindes, die Ermordung eines Menschen oder Verbrechen gegen die Menschlichkeit zulassen? Nein! Niemals aber kann die Todesstrafe die angemessene Antwort sein. Bei allem Mitleid mit den Angehörigen darf es nicht sein, dass neue Opfer geschaffen werden. Rachegefühle sind verständlich, doch der Staat darf sich davon nicht leiten lassen.

Willkürlich und deshalb ungerecht

Vieles, was mit der Schuld oder Unschuld des Angeklagten direkt nichts zu tun hat, kann dessen Schicksal beeinflussen: seine politischen Überzeugungen, seine soziale Stellung, seine ethnische Zugehörigkeit, mehr oder weniger strenge Richter, das Profil des Anwalts usw. Darüber hinaus wird in manchen Ländern die Todesstrafe nicht bloss für schwerste Verbrechen verhängt, sondern ist in einzelnen Staaten auch für Ehebruch, Sabotage, Korruption oder bestimmte religiöse Aktivitäten vorgesehen.

Die Todesstrafe wird unverhältnismässig oft gegen die Unterprivilegierten einer Gesellschaft angewandt: Arme, Randständige, geistig Behinderte oder Angehörige von rassischen, religiösen oder ethnischen Minderheiten.

Nicht rückgängig zu machende Strafe

Es kommt vor, dass Unschuldige hingerichtet werden. Die menschliche Justiz ist nicht unfehlbar, und nicht immer erkennt sie ihren Irrtum, bevor es zu spät ist. Seit 1973 sind in den USA 102 Verurteilte, die in den Todeszellen auf ihre Hinrichtung warteten, nach dem Beweis ihrer Unschuld freigelassen worden. Der Grund für solche Justizirrtümer liegt insbesondere darin, dass fragwürdige Zeugenaussagen, Beweismittel und Geständnisse zugelassen werden oder dass Verteidiger inkompetent sind. Manche Inhaftierte wurden trotz ernst zu nehmender Zweifel an ihrer Schuld hingerichtet.

Unnütz – ohne abschreckende Wirkung

Hauptargument der Verfechter der Todesstrafe ist deren abschreckende Wirkung. Zahlreiche Untersuchungen in verschiedenen Ländern kommen indes zum Schluss, dass diejenigen, die Gewaltver-brechen begehen, nur in den seltensten Fällen vorher die Folgen ihrer Taten abschätzen können. Morde werden häufig im Affekt oder unter Alkohol- oder Drogeneinfluss begangen. Manchmal sind die Täter psychisch instabil oder geistig behindert. In keinem dieser Fälle kann die Todesstrafe eine abschreckende Wirkung haben. Ins Gewicht fällt zudem, dass in manchen Staaten die Todesstrafe für Taten verhängt wird, die anderswo nicht als Verbrechen gelten.

Das internationale Recht

Die 1948 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UNO) verabschiedete Allgemeine Menschenrechtserklärung verkündet, dass jeder Mensch das Recht auf Leben hat (Artikel 3), und verlangt, dass niemand der Folter oder grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung oder Strafe unterworfen werden darf (Artikel 5).

In vielen Ländern grausame Realität

Der erste Schritt auf dem Weg zur Abschaffung der Todesstrafe ist die Forderung nach einem Moratorium für Hinrichtungen. Nach einer Phase eingehender Reflexion und Information können dann die Todesurteile in Haftstrafen umgewandelt werden; schliesslich kann die Todesstrafe nicht nur faktisch, sondern rechtlich abgeschafft werden. Ein Moratorium ist ein politischer Akt. Deshalb richten wir Petitionen an Vertreter der Staatsmacht.

ACAT, Aktion der Christen für die Abschaffung der Folter
Speichergasse 29, 3001 Bern, www.acat.ch

Schweizerische Menschenrechtspolitik

(us) Die Achtung der Menschenrechte ist zwar eines der fünf Hauptziele der neuen Bundesverfassung – ein Menschenrechtsgesetz haben wir aber noch nicht. Mit der Vollmitgliedschaft in der UNO verpflichtet sich die Schweiz über die Förderung und den Schutz der Menschenrechte hinaus zu einem grösseren Engagement. Noch diesen Herbst will der Bundesrat ein Gesetz über Massnahmen zur zivilen Friedensförderung und zur Stärkung der Menschenrechte vorlegen.
«Nationale Menschenrechts-Institution», «Menschenrechte und Migration» und «Menschenrechte und Wirtschaft» sind die Themen einer Konferenz am 31. Oktober zur Schweizerischen Menschenrechtspolitik, die zum Ziel hat, den Dialog zwischen Nichtregierungsorganisationen, Gewerkschaften, Privatsektor, Kirchen, Kantonen und Bundesverwaltung zu fördern.
Alles zu Menschenrechten und zur schweizerischen Menschenrechtspolitik gegen innen und aussen finden Sie im Internet auf der neugestalteten Informationsplattform von Menschenrechte Schweiz MERS.

www.humanrights.ch.

MenschenRechte

(us) Für alle, die ihr Basiswissen über Menschenrechte auffrischen wollen, ist vom Eidg. Departement für auswärtige Angelegenheiten EDA neu eine Gratisbroschüre erschienen. Themen sind die Entstehungsgeschichte der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte, für wen die Menschenrechte gelten, welche Arten von Menschenrechten es gibt, an wen sie sich richten, wie sie kontrolliert werden.

EDA: MenschenRechte, 2002, broschiert,
in D/F/I/E (Sprache angeben!).
Bestelladresse: schweiz.global@eda.admin.ch

DIE IDEE
STEINTÜRME ALS GESCHENK
VERSCHIEDEN GROSS

CHRISTIAN KORADI BILDHAUER
ATELIER FÜR GRABMALKUNST
LANDSTR. 23 ANDELFINGEN TEL. 052 317 31 15

WYLAND BROCKI
8457 Humlikon b. Andelfingen
Tel. 052 317 01 02 / 24h
✶ Räumungen
✶ Entsorgungen
✶ Abholdienst
✶ Umzüge
✶ Reinigungen
✶ Klaviertransporte
Auf 250m² bieten wir günstige Ware an.
Ein Besuch lohnt sich bestimmt !
Öffnungszeiten:
Di.-Fr. 14-18°°, Sa. 10-16°°

Infoseiten

Anders reisen mit servas

Möchten Sie freme Länder bereisen und dabei den Alltag der Einheimischen kennenlernen? Möchten Sie Menschen aus anderen Ländern für kurze Zeit an Ihrem Leben teilnehmen lassen? Dann müssen Sie SERVAS kennenlernen:
SERVAS wurde 1949 von einer Gruppe internationaler Studenten in Dänemark gegründet. Das Esperanto-Wort Servas heisst soviel wie «dienen». Damit soll der Gedanke des Dienstes an einer weltweiten Völkerverständigung ausgedrückt werden.
SERVAS versucht, Menschen unabhängig ihrer Herkunft, Religion, Hautfarbe usw. zusammenzubringen, damit sie einander verstehen lernen und vielleicht sogar Freunde werden.
In mehr als 130 Ländern der Erde öffnen ca. 15'000 Gastgeber SERVAS-Reisenden ihre Türe, um sie für zwei Tage an ihrem Leben teilnehmen zu lassen. Die Besucher wiederum kommen als Mini-Ambassadoren ihrer Länder. Dadurch kann ein wertvoller Gedankenaustausch entstehen, der ein Beitrag an eine friedlichere Welt sein soll. - Also nichts fürs schnelle Reisen!
SERVAS ist eine «Non-Profit»-Organisation, d.h. es stehen keinerlei wirtschaftliche Interessen dahinter. Alle Arbeiten werden von Freiwilligen geleistet. Die Kosten für den Druck der Listen, Porti usw. werden durch Beiträge der Reisenden gedeckt. Gastgeber und Reisende werden beraten von SERVAS.

Mehr Infos bei: Servas Schweiz, Bühl, 8762 Sool, swiss-servas@swissonline.ch

Women Travel

Frauen reisen: Das Angebot des Reisebüros Women Travel ist auf die Bedürfnisse von alleinreisenden Frauen ausgerichtet.

Women Travel,
Sumatrastrasse 25, Postfach, 8035 Zürich,
✆ 01 350 30 50, info@womentravel.ch

Mobility International Schweiz (MIS)

MIS ist die Reisefachstelle für Menschen mit einer Behinderung sowie für die Tourismusbranche und trägt behindertenspezifische Reiseinformationen zusammen. Unter www.mis-infothek.ch finden Sie die Infothek-Datenbank, unter welcher eine Fülle an Infos abgerufen werden kann.

Mobility International Schweiz (MIS),
Froburgstr. 4, 4600 Olten
✆ 062 206 88 35

Viel fahren macht krank – wenn man sich nicht bewegt

(es) Wir haben die Broschüre *Verkehr - Umwelt - Gesundheit* in der letzten Ausgabe zur Gesundheit schon vorgestellt. Hier die politischen Forderungen der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz:

- Keine zweite Röhre am Gotthard
- Keine Verbilligung des Diesels, bevor Partikelfilter für Lastwagen und PWs obligatorisch eingeführt sind
- Konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs und der Umlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene
- Rascher Vollzug der Lärmschutzverordnung
- Keine Aufweichung des Nachtfahrverbots für Lastwagen
- Einsatz für eine internationale Einführung der LSVA
- Internalisierung externer Kosten für alle Verkehrsarten
- Einführung von mindestens einem autofreien Sonntag
- Abgasbesteuerung für den Flugverkehr
- Förderung der körperlichen Aktivität im Alltag

Die Broschüre ist zum Preis von sFr. 10.- erhältlich bei:
Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz,
Postfach 111, 4013 Basel,
✆ 061 322 49 49, info@aefu.ch

Öffentlicher Verkehr: Neuer Fahrplan ab 15. Dezember

Längere Strecken, kürzere Nächte und mehr Anschluss

Mit dem Fahrplanwechsel ergeben sich zwischen Winterthur und dem Rhein zahlreiche Änderungen bei Bahn und Bus: Der öffentliche Verkehr wird ausgebaut.

Von **Felix Feurer**

Die Lücken werden geschlossen: Zahlreiche Postautolinien in unsrer Region werden erweitert

In ganz Europa wechseln die Fahrpläne des öffentlichen Verkehrs ab diesem Jahr immer Mitte Dezember. Auch im Gebiet der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland – also zwischen Winterthur und dem Rhein – ergeben sich einige Änderungen bei Bahn und Bus. Zahlreiche Dörfer profitieren von besseren Busverbindungen am Abend. Für Nachtschwärmer verkehren ab Winterthur in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag spezielle Busse mit 5 Franken Zuschlag. Doch zuerst zu den Ergänzungen auf zwei S-Bahnstrecken:

Auf der **S30 Winterthur - Frauenfeld** verkehrt ein zusätzliches Kurspaar, Winterthur ab 19.24 Uhr mit Busanschluss in Rickenbach in Richtung Ellikon an der Thur. Die S30 fährt um 20.16 ab Frauenfeld zurück nach Winterthur mit Ankunft um 20.33 Uhr.

Auch auf der **S33 Winterthur - Schaffhausen** verkehren zwei zusätzliche Züge. Mit dem Zug, Abfahrt um 19.05 Uhr in Winterthur, wird ein langjähriger Wunsch der Pendler, insbesondere des Verkaufspersonals erfüllt. Dieser Zug hat Anschluss aus Richtung Zürich HB - Stadelhofen. Um 18.21 Uhr ab Schaffhausen verkehrt eine weitere S33 nach Winterthur. Ferner hat die S33, Winterthur ab 17.05 neu Anschluss aus Richtung Zürich HB - Stadelhofen.

Auf der **Buslinie 605 Oberstammheim - Andelfingen** wird der Betrieb samstags um eine Stunde bis um 18 Uhr ausgedehnt.

Der Busbetrieb auf der **Linie 615 Rickenbach - Ellikon an der Thur** sowie auf der **Linie 610** nach Wiesendangen war bisher lückenhaft, insbesondere am Abend und an Sonntagen. Für diese Gemeinden, die eine rege Bautätigkeit aufweisen, sind die markantesten Verbesserungen vorgesehen: Mit Betriebsbeginn (Mo-Fr) der Linie 615 vor 5 Uhr ist der Fluhafen um 5.35 und Zürich um 5.47 erreichbar. In einer Kombination der beiden Buslinien 610 und 615 wird an Abenden und an Sonntagen zwischen Oberwinterthur - Wiesendangen - Rickenbach - Ellikon an der Thur der Stundentakt bis Mitternacht eingerichtet. Anschlüsse in Oberwinterthur bestehen von der S12 und nach der S29 in Richtung Winterthur.

Auf der **Linie 620 Rheinau - Marthalen** wird mit einem zusätzlichen Kurs die S33, Marthalen ab 7.31 Uhr erreicht. Ferner wird Montag bis Samstag der Abendbetrieb ausgedehnt: Marthalen SBB ab 21.02 und 23.02. Der letzte Kurs fährt bei Bedarf via Marthalen Dorf - Rudolfingen - Trüllikon - Benken nach Rheinau.

Das Dorf Oerlingen wird auch am Wochenende durch die Buslinie **621 Marthalen - Ossingen** erschlossen. Der Betrieb wird samstags bis 19 Uhr ausgedehnt.

Im Ausseramt wird die Linie **630 Schaffhausen - Uhwiesen - Marthalen** am Abend systematisiert: Montag bis Samstag verkehren die Busse bis um 22.54 Uhr (Ankunft Marthalen) im Stundentakt. Bei Bedarf werden die Dörfer Rudolfingen und Trüllikon bedient. Ferner vermittelt der Buskurs Schaffhausen ab 7.00 Anschluss auf die S33 in Dachsen um 7.26 Uhr.

Ein zusätzlicher Buskurs der **Linie 675 nach Flaach** nimmt in Henggart um 19.18 den Anschluss der S33 ab.

«Ich muss noch auf den letzten Zug...»

Frohe Botschaft für Nachtschwärmer. In den letzten Jahren haben sich die Freizeitgewohnheiten besonders der jüngeren Generation stark gewandelt. In den Nächten vom Samstag auf den Sonntag vergnügen sich beispielsweise über 100'000 Personen in Zürich, 73% davon benützen das Auto. Der Zürcher Verkehrsverbund reagiert auf die geänderten Gewohnheiten mit einem Nachtangebot in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag. Zur vollen Stunde von 1 bis 4 Uhr fährt eine durch Zugpersonal begleitete S12 von Zürich nach Winterthur. Hier bestehen stündlich bzw. zweistündlich Bus-Anschlussverbindungen (Abfahrten jeweils zur Minute ..30) nach

- Winterthur - Wallrüti - Sulz - Rickenbach-Ellikon an der Thur (Kurs N61)
- Marthalen - Benken - Dachsen - Uhwiesen - Flurlingen Arova - Feuerthalen - Schaffhausen (Kurs N63) und von Schaffhausen wieder zurück. Beispiel: Zürich HB ab 1.00 Uhr, Winterthur ab 1.30 Uhr, Benken an 1.53 Uhr
- Winterthur - Seuzach - Hettlingen - Dägerlen Berg - Henggart - Humlikon - Andelfingen oder Humlikon - Flaach - Berg - Buch am Irchel (Kurs N64).
  Beispiel: Winterthur ab 2.30 Uhr, Andelfingen an 2.55 Uhr oder Winterthur ab 1.30 Uhr, Buch a.I. an 2.07 Uhr.

Benützerinnen und Benützer des Nachtangebotes bezahlen neben einem gültigen Fahrausweis einen Zuschlag von 5 Franken. Laut einer Meldung des Tages-Anzeigers erübrigt sich für Inhaber eines Jugendkontos bei der Zürcher Kantonalbank der Kauf eines 5-Franken-Zuschlages. Als Ausweis gilt die ZKB-Kontokarte.

Alle Änderungen treten am 15. Dezember 2002 in Kraft. Es empfiehlt sich der Kauf eines aktuellen Fahrplans. Gezielte Verbindungen oder weitere Informationen sind auch über Internet www.zvv.ch erhältlich.

Felix Feurer ist Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland.

schwer punkt

Das Redaktionsgespräch

Es gibt viele Wege im Weinland...

Beruflich und privat wird von uns immer mehr Mobilität gefordert. Was bedeutet das für das Weinland und wie gehen wir in Zukunft damit um? Ein Garagist, ein Bähnler und ein beruflich Reisender haben für die *andere seite* miteinander diskutiert.

Gesprächsleitung und Aufzeichnung: **Ueli Meier**
Fotos: **Ernst Wälti**

Ueli Meier: Was fällt Ihnen zu «Mobilität» spontan ein?

Hans-Peter Ochsner: Mobilität bedeutet für mich, zu einem freien Zeitpunkt, mit einem wählbaren Fortbewegungsmittel, unabhängig von A nach B zu gelangen.

Paul Corrodi: Dieser Aussage kann ich mich anschliessen. Es heisst aber auch, dass ich gesundheitlich in der Lage bin, mobil zu sein.

Felix Feurer: Bewegungsfreiheit.

Mit welchem Verkehrsmittel sind Sie heute Abend nach Dachsen gekommen?

Corrodi: Mit dem Auto.

Ochsner: Mit dem Velo.

Feurer: Mit der Bahn.

Wann hatten Sie Ihr erstes eigenes Auto und wie hat das Ihr Leben verändert?

Ochsner: Ich war 19 Jahre alt und hatte einen blauen VW-Käfer. Es war wunderbar. Ich bin auf dem Lande aufgewachsen. Es bedeutete für mich einen grossen Schritt in die Unabhängigkeit. Ich zog in die Stadt. Nach 4 oder 5 Jahren musste das Auto vorgeführt werden, die notwendigen Reparaturen lohnten sich aber nicht mehr. Auch die Parkplatzsuche in der Stadt ging mir auf die Nerven. So habe ich das Auto verkauft. Seither habe ich kein eigenes Auto mehr. Seit ein paar Jahren teilen wir, meine Familie und ich, das Auto mit meiner Schwiegermutter. Das funktioniert prima.

Corrodi: Wir hatten zu Hause bereits eine Autogarage. Während dem Studium konnte ich das Auto meiner damaligen Freundin mitbenutzen. Das erste eigene

Die Gesprächsteilnehmer

Felix Feurer (53) ist Infrastrukturplaner bei den SBB. Er wohnt in Rudolfingen und hat 3 erwachsene Kinder.

Hans-Peter Ochsner (40) ist Supporter und Servicetechniker für digitale Kamerasysteme. Er wohnt in Uhwiesen und ist Vater von 2 Kindern.

Paul Corrodi (43) ist Garagist wohnt in Marthalen. Er ist Vater von 3 Kindern.

Auto hatte ich erst, als ich schon Familienvater war. Das ist noch nicht so lange her.

Feurer: Mit 20 kaufte ich mir ein Auto. Der öffentliche Verkehr (öV) war damals noch nicht so gut ausgebaut. Die grosse Freiheit, am Abend in den Ausgang, am Wochenende z'Berg, hatte ich sehr genossen.

Ist unsere Region verkehrstechnisch, regional, national und international gut erschlossen?

Ochsner: Ich bin beruflich oft im Ausland. Die Nähe zum Flughafen Kloten, die guten Zugverbindungen dorthin und Richtung Deutschland schätze ich sehr. Da ist es kein Hindernis, in der Region um Schaffhausen zu leben und zu arbeiten. Lokal betrachtet, ich wohne in Uhwiesen, ist es unmöglich, zu später Stunde mit dem öffentlichen Verkehr nach Hause zu kommen. Da bin ich auf ein eigenes Fahrzeug angewiesen.

Corrodi: Ich wohne in Marthalen, da hat es einen Bahnhof vor der Haustüre. Wer auch noch über ein Auto verfügt, ist da recht gut erschlossen.

Feurer: Sicher ist das Weinland mit Einschränkungen recht gut erschlossen. Aber im öV braucht es den Halbstundentakt täglich von früh bis spät. Das hat sich im übrigen Kanton seit zwölf Jahren bewährt. Die Sicherheit auf der A4 ist ungenügend.

Herr Corrodi, Sie sind Mitglied der Zürcher Planungsgruppe Weinland (ZPW). Was macht das ZPW? Wo liegen seine Kompetenzen?

Corrodi: Die Regionalplanung setzt das Planungsrecht auf der Ebene des Bezirks, zwischen Gemeinden und Kanton um. Da wird Planungsrecht im öffentlichen Verkehr, im Privatverkehr sowie Siedlungs- und Landschaftsplanung umgesetzt. Wir vertreten Interessen der Gemeinden von regionaler Bedeutung gegenüber dem Kanton. Das beginnt beim Strassenbau, beinhaltet die Linienführung beim öffentlichen Verkehr, nicht aber die Fahrplangestaltung. Die Planung der A4 von Kleinandelfingen nach Flurlingen ist bei uns abgeschlossen. Jetzt liegt die Ausführungsplanung beim Kanton.

Wie setzt sich der ZPW zusammen?

Corrodi: Jede Gemeinde schickt ihre Delegierten, abhängig von der Einwohnerzahl in die ZPW.

Herr Feurer, Sie sind Präsident der Regionalen Verkehrskonferenz Weinland? Was macht dieses Gremium genau?

Feurer: Die regionale Verkehrskonferenz (RVK) ist 1996 aus der Fahrplankommission Winterthur und Umgebung und aus zwei Planungsgruppen entstanden. Sie ist eine von 13 RVK's im Kanton und koordiniert die Interessen des öffentlichen Verkehrs von 35 Gemeinden zwischen Winterthur und dem Rhein. Jede Gemeinde wählt einen Delegierten, die aus ihrer Mitte drei Fachkommissionsmitglieder in den Vorstand wählen. Das Gebiet umfasst 3 Bahnlinien und 9 Buslinien. Die RVK Weinland organisiert das Fahrplanverfahren, und nimmt Stellung zu Tariffragen. Gestützt auf die regionalen Bedürfnisse entwickelt die RVK mit Unterstützung der Gemeinden eigene Angebotsstudien und verhilft ihnen nach Absprache mit den Verkehrsunternehmungen und dem ZVV zum Durchbruch.

Gesamtschweizerisch hat der Strassenverkehr in den letzten Jahren stärker zugenommen als der öffentliche Verkehr. Müssen die Strassen im Weinland, im besonderen die A 4, weiter ausgebaut werden?

Corrodi: Ja, die A4 muss ausgebaut werden. Der Ausbau zu einer vierspurigen Miniautobahn zwischen Flurlingen und Kleinandelfingen ist beschlossen. Mit dem Ausbau können wir Durchgangsverkehr von den Dörfern fernhalten. Der Ausbau der gesamten A4 zwischen Schaffhausen und Winterthur zu einer vierspurigen Autobahn ist in den nächsten 10 Jahren kein Thema. Abgesehen von Umfahrungsstrassen in Stammheim, Ossingen und Flaach sind keine weiteren Strassen geplant.

Ochsner: Ich glaube nicht, dass der Ausbau der A4 der richtige Schritt ist. Bessere Strassen mit grösseren Kapazitäten ziehen weiteren Verkehr an. Die Engpässe verlagern sich. Dieser Teufelskreis muss einmal durchbrochen werden. In Deutschland sind die Autobahnen kräftig ausgebaut worden. Mit dem Ergebnis, dass nun sechsspurige Autobahnen verstopft sind. Der Ausbau der Strassen ist ein Fass ohne Boden. Umfahrungsstrassen sind sicher vernünftig. Sie bringen den Verkehr aus den Wohnzonen heraus.

Hans-Peter Ochsner:
«Der Ausbau der A4 ist nicht der richtige Weg. Bessere Strassen mit grösseren Kapazitäten ziehen mehr Verkehr nach sich.»

Corrodi: Die A4, ursprünglich als reine Verbindungsstrasse zwischen Winterthur und Schaffhausen gedacht, ist heute eine internationale Autobahnverbindung geworden. Da sind sicher Planungsfehler passiert. Allerdings, der Hauptteil des Verkehrs auf der A4 ist hausgemacht.

Feurer: Die überproportionale Zunahme des Individualverkehrs im Weinland ist auch auf die bis 1990 stiefmütterliche Behandlung des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen. Seither wird der öV kontinuierlich ausgebaut. Auf der A4 muss die Sicherheit mittels baulicher Richtungstrennung erhöht werden. Eine Kapazitätserhöhung macht aber keinen Sinn, solange die Umfahrung Winterthur nur vierspurig ist. Der Bau der Hochrheinautobahn A98 durchs Weinland muss verhindert werden.

Paul Corrodi:
«Auto zu fahren ist heute schon teurer als den öffentlichen Verkehr zu benutzen.»

Sind Benzinpreiserhöhung und CO_2- Abgabe geeignete Massnahmen um das weitere Wachstum des Strassenverkehrs etwas zu bremsen, oder gibt es Ihrer Meinung nach bessere Mittel dazu?

Feurer: Das weltweite Ziel, den CO_2 Ausstoss aufs Niveau der 90er- Jahre zu senken, kann in der Schweiz überall ausser im Verkehrsbereich erreicht werden. Die Verkehrsmenge steigt weiterhin. Diese Tatsache, sowie der Trend zu grösseren Autos, macht alle Ersparnisse wieder zunichte. In diesem Zusammenhang freut's mich besonders wenn du, Paul, als Garagist Werbung für sparsame Autos machst. Mit sparsameren Autos kann der CO_2 Ausstoss reduziert werden.

Corrodi: Danke, Felix. Ich habe ein Hybridfahrzeug, den «Prius», mit sehr tiefem CO_2 Ausstoss im Angebot. Im Moment ist das Fahrzeug trotz Werbung noch kein Verkaufsschlager.

Ochsner: Generell, der Weg über das Portemonnaie funktioniert. Es gibt aber auch eine soziale Komponente. Nicht alle sind gleichermassen auf ein Auto angewiesen. Trotzdem, die Kostenwahrheit muss besser funktionieren. Ökologisch und ökonomisch unsinnige Transporte quer durch Europa sind heute an der Tagesordnung.

Corrodi: Ein Umdenken kann sicherlich übers Geld geschehen, nur: Auto zu fahren ist heute schon teurer als den öffentlichen Verkehr zu benutzen. Der Faktor Zeit muss mit berücksichtigt werden. Ein Gewerbler ist in seinem Berufsalltag aufs Auto angewiesen. Mobilität muss für alle bezahlbar bleiben.

Mit welchen Mitteln glauben Sie, dass die Sicherheit im Strassenverkehr erhöht werden könnte? Was halten Sie von den Vorschlägen des Bundesamtes für Verkehr, die Höchstgeschwindigkeit auf 110/70/50 zu reduzieren?

Corrodi: Die Sicherheit im Strassenverkehr ist heute sehr hoch. Ich glaube nicht, das eine zusätzliche Temporeduktion hier mehr Sicherheit bringt. Die bestehenden Geschwindigkeitslimiten müssen konsequenter durchgesetzt werden.

Ochsner: Generelle Temporeduktionen erscheinen mir im Moment eher kontraproduktiv. Es sind einige wenige, die sich in krasser Weise nicht an Tempolimiten halten. In Schweden laufen Bestrebungen, Tempolimiten mit technischen Mitteln (GPS Satellitenüberwachung) durchzusetzen. Weitere technische Massnahmen wie Abstandhalter könnten in der Zukunft mehr Sicherheit bringen. Temporeduktionen innerorts, Spielstrassen die den Verkehr bremsen, das sind Massnahmen, die zur Verkehrssicherheit beitragen.

Corrodi: Weitere High-tech Geräte verteuern das Auto massiv. Das Auto wird so unbezahlbar. Technische Änderungen brauchen Zeit.

Feurer: Eine Arbeitsgruppe des Bundes hat kürzlich zahlreiche Vorschläge gemacht. Diese gilt es nun seriös zu prüfen und zügig umzusetzen, sofern die Reduktion von Verletzten und Toten ein echtes Anliegen der Gesellschaft ist.

Könnten Sie sich Ihr eigenes Leben ohne Auto vorstellen?

Ochsner: Im heutigen Umfeld: nein.

Corrodi: In meinem Umfeld: nein. Ohne Privatverkehr funktioniert unser Alltag nicht mehr. Heute sind wir auf ein gutes Zusammenspiel von öffentlichem und privatem Verkehr angewiesen. Das ganz besonders in den ländlichen Regionen.

Feurer: In unserer ländlichen Region kann ich mit einer Kombination von Au-

SCHREINEREI
FENSTERBAU
INNENAUSBAU
KÜCHEN
GASTRONOMIE-
& LADENBAU

MÖCKLI
8252 SCHLATT

Werdbach 10 • 8252 Schlatt • Tel. 052 657 14 44
Fax 052 657 48 44
E-Mail: schreinerei.moeckli@bluewin.ch
www.moecklischreinerei.ch

demeter biologisch-dynamisch
direkt ab Hof bieten wir an:
BIO weiss

- **Bio-Kalbfleisch**
  in verschiedenen Mischpaketen
  pfannenfertig zerschnitten und vakuumiert
- **Bio-Rotwein**
  Maréchal Foch: schlanker Landwein mit Rasse
  Léon Millot: leichter, beeriger Landwein mit Charme

Bestellungen und Informationen:
Hofgemeinschaft Rubuka, 8465 Rudolfingen, ✆ 052 319 20 91, fax 052 319 33 89
RUBUKA

to, Bus und Zug gut leben, ausserdem wird der öV immer besser.

Autoteilet und Mobility: Sind das für Sie in der nahen Zukunft Alternativen zum eigenen Auto?

Ochsner: Wie schon eingangs erwähnt, praktiziere ich seit einiger Zeit Autoteilet. Mobility finde ich eine geniale Idee. Da kann ich das Auto mit der richtigen Grösse, vom Smart bis zum Kleinbus auswählen. Die Reservierung über das Internet ist einfach. Die meisten Mobility Standorte sind an den Bahnhöfen und sind so ein Bindeglied zwischen dem öffentlichen Verkehr und dem Zielort.

Feurer: Das Auto habe ich mit meinem Nachbarn während 5 Jahren, bis zu seinem Wegzug, geteilt. Absprachen und Regeln sind nötig. Heute mache ich bei Mobility mit. Beruflich, ich arbeite bei den SBB, benütze ich den öV oft in Kombination mit Mobility. Insbesondere mit «Bahn 2000» wird dies ab Ende 2004 eine echte Alternative zu den teuren, eigenen Firmenfahrzeugen.

Was muss beim öffentlichen Verkehr verbessert werden, damit dieser an Attraktivität gewinnt?

Corrodi: Der öV muss vermehrt auf die Bedürfnisse der Benutzer eingehen. Ich habe als Gemeindepolitiker erlebt, wie schwierig es ist, die Bedürfnisse einer Gemeinde bei der Planung des Fahrplans einzubringen. Das System ist noch zu langsam.

Ochsner: Der öffentliche Verkehr muss leistungsfähiger werden. Auf der Bahn sollte der Halbstundentakt eingeführt werden. Auf den Postautolinien könnten kleinere Fahrzeuge aber ein verdichteter Fahrplan etwas bringen.

Feurer: Im Korridor Schaffhausen-Winterthur fahren auf der Strasse gleich viele Autos wie im Zürcher Oberland zwischen Wetzikon und Uster, nämlich 25'000 Fahrzeuge. Im Oberland hat es aber auch 25'000 Fahrgäste auf der Schiene. Zwischen Schaffhausen und Winterthur gerade bescheidene 5500. Wenn das Angebot stimmt, verändert sich auch das Verkehrsverhalten. In zwei Jahren kommt der Halbstundentakt auf der S33. Doppelstockwagen mit höherem Sitzplatzangebot werden nötig sein.

Wenn Sie eine Vision über die Mobilität der Zukunft formulieren; wie würde das Verkehrsmodell der Zukunft aussehen?

Feurer: Sich auf die Vorzüge der eigenen Region besinnen. Wir können das Fenster öffnen und sind in den Ferien. Das würde bedeuten, weniger Verkehr. Ein wesensgerechter Einsatz der Verkehrsmittel - Förderung des Langsamverkehrs in den Wohnquartieren – Halbstundentakt auf der Schiene in der ganzen Schweiz – weniger Luftverkehr, europaweit Hochgeschwindigkeitszüge als Alternative zum Flugzeug

Ochsner: Hochgeschwindigkeitszüge zwischen den europäischen Städten - Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene – Feinverteilung mit Mitteln wie zum Beispiel Mobility – Flugverkehr dort wo's unbedingt notwendig ist.

Corrodi: Grosse Projekte im öV müssen angegangen werden. Ich denke da an Projekte wie den Gotthardbasistunnel der jetzt gebaut wird, aber auch an Zukunftsprojekte wie die Swissmetro. Das Zusammenspiel von öV und Privatverkehr muss verbessert werden. Emissionsarme Fahrzeuge werden kommen. Das ist einzig eine Frage der Zeit.

Ich danke euch für das Gespräch.

Felix Feurer:
«In unserer Region können wir das Fenster öffnen und wir sind in den Ferien.»

ARBA STROM GENOSSENSCHAFT

ROSENSTRASSE 11 8400 WINTERTHUR T 052 213 5657 F 052 213 7841 ARBASTROM@BLUEWIN.CH

Keine Zeitung?

Ich wohne ausserhalb des Rayons, in dem die *andere seite* verteilt wird, oder finde sie nicht im Briefkasten. Ich möchte sie aber auf jeden Fall regelmässig erhalten. Nehmt mich in die Versandliste auf.
Bitte senden/faxen/mailen an *andere seite*, Postfach 23, 8463 Benken, Fax 319 3415, redaktion@andereseite.ch.

Name und Vorname

Strasse und PLZ/Ort

SBB-CFF ade

von **Ueli Meier**

Ab dem Fahrplanwechsel vom 15.12.2002 übernimmt THURBO von den SBB die Regionalzüge auf den Linien der S22, S29 und S33. Als Zugsreisende/r merken Sie davon kaum etwas. Die gleichen – bald vierzig Jahre alten – Züge mit der vertrauten Bemalung verkehren weiterhin.

THURBO hat bei der Firma Stadler in Bussnang 80 moderne Gelenktriebwagen (GTW) bestellt. Diese werden ab 2003 schrittweise die heutigen Züge ersetzen. Ob die für den Verkehr auf Nebenstrecken konzipierten GTW dem stark wachsendem Verkehr auf der S33 gewachsen sind? Darüber streiten sich die Planer.

Als Tochtergesellschaft von SBB und Mittelthurgaubahn (MThB) wurde THURBO, die neue Regionalbahn, ins Leben gerufen. Sie übernimmt den Regionalverkehr zwischen Altstätten, Wil, Winterthur, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Stockach(D), und Kreuzlingen.

1996 übernahm die MThB von den SBB die Seelinie und führte den Halbstundentakt ein. Auch in Deutschland kaufte sie stillgelegte Regionalstrecken auf. Im Güterverkehr nutzte sie die Möglichkeiten der Bahnreform und schnappte dem einstigen Monopolbetrieb SBB so manchen Auftrag weg. Die Erfolgsbilanz darf sich sehen lassen. Allerdings wurden die finanziellen Schwierigkeiten immer grösser. Heute hinterlässt die MThB einen ungedeckten Schuldenberg von 40 Mio. Franken. Dieser wird von Bund und Kanton Thurgau übernommen. Die Bahn geht in Liquidation. Die SBB kaufen Rollmaterial und Infrastruktur. SBB und THURBO bieten den Bähnlern der MThB einen Arbeitsplatz in ihren Betrieben an.

Aus diesem aktuellen Anlass hat die *andere seite* mit Dr. E. Boos, dem Direktor der Thurbo AG, gesprochen.
Aus Sicht der Gewerkschaft nimmt Ernst Leuenberger Stellung, der Präsident des Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes (SEV).

Interview mit Direktor Dr. Ernst Boos

Jetzt kommt THURBO

Die Fragen stellte **Ueli Meier**

Dr. Ernst Boos

Ihre neu gegründete Bahngesellschaft THURBO sollte ein Gemeinschaftsunternehmen der SBB und der MThB werden und in der Ostschweiz und in Süddeutschland Regionalverkehrsleistungen von beiden Bahnen erbringen. In der Zwischenzeit wurden die finanziellen Schwierigkeiten der MThB offensichtlich. Die Bahngesellschaft, der einstige Stolz der Thurgauer und Herausforderer der grossen SBB, geht in Liquidation. Das Personal und Infrastruktur werden von der SBB übernommen. Was hat das bei Ihnen für Gefühle ausgelöst?
Boos: Bei mir hat das sehr unterschiedliche Gefühle ausgelöst. Mit der MThB als Gesellschaft, aber auch mit Peter Joss bin ich von meinem früheren Jobs seit Jahren eng verbunden. Peter Joss war beim Bundesamt für Verkehr (BAV) mein Vorgesetzter. Da bestehen Beziehungen auf persönlicher Ebene. Die MThB war ein Vorreiter im Bahngeschäft. Sie hat sehr viel erreicht. Jetzt ist ihr die Entwicklung über den Kopf gewachsen. Schade wäre, wenn die von der MThB in die Wege geleiteten positiven Schritte wieder rückgängig gemacht würden. Ich verstehe meine Aufgabe darin, den Geist und die Ideen der MThB, mit den Mitteln der SBB in der neuen THURBO weiter zu entwickeln.

Was geschieht mit den Angestellten der MThB und deren Güterverkehrstochter Lokoop?
THURBO und SBB haben zusammen allen Angestellten einen Arbeitsplatz in Aussicht gestellt. Das kann aber nicht in jedem Fall heissen, dass die gleiche Arbeit am gleichen Arbeitsort weitergeführt werden kann. THURBO wird sämtliche Lokführer, inklusive diejenigen in Ausbildung, übernehmen.

Wie viele Angestellte werden bei Betriebsaufnahme im Dezember bei THURBO arbeiten?
Lassen Sie mich die ungefähren Zahlen zusammenrechnen. Durch die jüngsten Ereignisse sind einige mehr dazugekommen... Lokführer 130, das Depotpersonal in Weinfelden 20, Zugbegleiter 12, Verkaufspersonal auf der Seelinie 25 sowie in Planung und Verwaltung etwa 30. Das ergibt in etwa 217 Personen.

Gibt es zwischen THURBO und den SBB ein Lohngefälle?
Bei der Gründung von Thurbo wurde mit dem Bund vereinbart, dass wir mit den Personalverbänden einen GAV aushandeln, der dem der SBB gleichwertig ist. Ein Lokführer der von den SBB zu uns wechselt, wird gleich viel verdienen wie vorher. Das einzige, wir haben einen etwas grösseren Spielraum bei der Einreihung des Personals.

Sie haben Regionalbahnführer/innen gesucht. Sind das jetzt vollwertige Lokführer oder eben günstigere Leute mit einer kürzeren Ausbildung?
Das hat sich als Illusion erwiesen, unsere Lokführer fahren nach Winterthur, St. Gallen und Schaffhausen. Wir können da nicht unterschiedliche Sicherheitsanforderungen stellen. Das Ausbildungsniveau muss das gleiche sein. Regionalbahnführer/innen sind vollwertige Lokführer/innen, diese Bezeichnung besagt einzig, dass sie ausschliesslich mit Regionalzügen unterwegs sind.

Herr Joos, scheidender Direktor der MThB betonte immer, seine Bahn könne effizienter geschäften als der träge Staatsbetrieb SBB. Würden Sie das von Ihrer Bahn auch sagen?
Ja... Das hat nichts mit der SBB als solches zu tun, sondern mit deren Grösse. Ein kleinerer Betrieb hat kürzere Entscheidungswege und kann somit auch schneller reagieren. Die Kunst besteht darin, eine sinnvolle Betriebsgrösse zu erzielen.

Apropos Staatsbebrieb, wem gehört die THURBO ?
Rechtlich sind wir eine AG. 90% gehören den SBB, 10% dem Kanton Thurgau (Anm. d. Red.: Dies wurde an

der Generalversammlung der MThB vom 11. Oktober abgesegnet).

Wird die THURBO ihre Leistungen gegenüber den Kantonen günstiger anbieten?
Aufgrund unserer Betriebsstruktur können wir grundsätzlich kostengünstiger sein. Das möchten wir sicher den Kantonen weiter geben. Meine Meinung ist allerdings nicht, dass wir billiger werden. Wir möchten fürs gleiche Geld mehr und bessere Leistungen anbieten.

Beim Berufsverkehr zwischen Schaffhausen und Winterthur ist der Anteil des öffentlichen Verkehrs gegenüber der Strasse vergleichsweise gering. Was wird Ihre Bahn unternehmen, um hier gegenüber der Konkurrenz Strasse, Marktanteile zu gewinnen?
Die Bahnlinie Zürich-Schaffhausen, die S33, ist ein Bestandteil des Zürcher Verkehrsverbunds. Wir stehen hier in der Planung mit dem ZVV. Die Ideen sind bekannt: Halbstundentakt mit überlagerten Schnellzügen (indem z.B. die heutige S16 vom Flughafen über Winterthur mit einem Halt in Andelfingen nach Schaffhausen weitergeführt wird, *Anm. d. Red.*). Der jetzige Planungsstand ist aber noch nicht definitiv sichergestellt. Die nötigsten Investitionen in die Infrastruktur werden jetzt getätigt.
Anlass zu hitzigen Debatten gibt die Frage, ob wir überhaupt in der Lage sind, mit unserem neuen Rollmaterial die vielen Pendler auf der S33 zu transportieren. Da muss man die weitere Entwicklung abwarten. Wenn das Angebot verdichtet wird, kann sich der Verkehrsstrom etwas verteilen. Auf der anderen Seite wird ein höheres Angebot das Transportvolumen insgesamt steigern. Da ist es durchaus möglich, dass wir mit unseren Mitteln an Grenzen stossen. Die Abmachungen mit unserer grossen Mutter SBB sind getroffen. Wenn unsere Züge zu klein sind und es zum Beispiel Doppelstöcker braucht, so würden wir die S33 zurück in die Obhut der SBB geben. Es macht keinen Sinn, wenn THURBO verschiedenes Rollmaterial einsetzt. Die nächsten 2 bis 3 Jahre werden uns den richtigen Weg aufzeichnen.

Im Dezember geht THURBO in Betrieb. Woran wird das der Bahnkunde merken?
Anfangs wird er kaum etwas bemerken. Die gleichen Züge werden weiterhin mit der selben Bemalung verkehren. Wir haben aber 80 moderne Gelenktriebwagen (GTW) bestellt. Diese werden ab Mitte 2003 bis Ende 2006 ausgeliefert. Sukzessiv werden wir sämtliches älteres Rollmaterial ersetzen. Es wird eine Frage der Dringlichkeit sein, auf welchen Strecken die neuen Züge zuerst eingesetzt werden.

Foto: Ueli Meier

Das bald vierzig jährige Rollmaterial wird...

Bild: zvg

...von THURBO ab 2003 schrittweise durch moderne Gelenktriebwagen (GTW) ersetzt.

Welche Qualitätsvorteile haben die neuen GTW gegenüber den alten Zügen?
Die GTW sind Niederflurfahrzeuge. Passagiere steigen nicht mehr in den Zug, somdern betreten ihn. Die Türen sind breiter, es kann wesentlich rascher «aus- und eingetreten» werden. Zusammen mit der besseren Beschleunigung können die neuen Züge den Fahrplan besser einhalten. Der Innenraum ist offen und transparent gestaltet. Das gibt ein Mehr an Sicherheit. Die neuen Fahrzeuge sind klimatisiert. Die neuen Gelenktriebwagen schaffen auch neue Möglichkeiten für Angebotsverdichtungen.

Werden die Billetpreise gleich bleiben?
Ja.

Der vom elektronischen Fahrplan angezeigte Anschluss der S33 an die S12 Richtung Stadelhofen Zürich ist oft eine Glückssache oder bleibt den vordersten und sportlichen Bahnreisenden vorbehalten. Wird es da eine Verbesserung geben?
In diesem Fall wissen Sie mehr. Ich werde der Sache nachgehen.

Wird die S33 auch weiterhin bis Singen geführt?
Ja.

Die Bahnhöfe, einstmals pulsierender Mittelpunkt einer Ortschaft, verkommen heute mehr und mehr zu anonymen Tramstationen. Sicher mit ein Grund ist, dass die Stationen heute nicht mehr bedient werden. Welche Möglichkeiten zur Verbesserung sehen Sie hier?
Wenn man ehrlich sein will, sind die Möglichkeiten klein. Die personelle Besetzung eines Bahnhofs ist teuer. Es stellt sich die Frage, wo wir unsere Mittel einsetzen, in die Besetzung eines Bahnhofs oder in die Verdichtung des Fahrplans. Die heutigen finanziellen Verhältnisse lassen keine grossen Sprünge zu. Wir als THURBO können da keine Wunder bewirken. Natürlich können wir den Einzelfall anschauen. Mit Hilfe vor Ort können Lösungen gefunden werden.

Was unternimmt THURBO, damit sich Bahnkunden und Bahnkundinnen auch in den Randstunden im Zug sicher fühlen?
Unsere neuen Fahrzeuge werden offen gestaltete Innenräume, fast so wie in einem Bus, erhalten. Der oder die Lokführer/in ist erreichbar. Unser Personal wird heute auch entsprechend ausgebildet, um mit der neuen Situation zurecht zu kommen. Unsere Stichkontrollen werden wir vermehrt in den Randstunden durchführen. Es wird aber auch Begleitung durch Patrouillen der Bahnpolizei geben.

Wie sind Sie zur Bahn gekommen?
Wie jeder Bähnler, ich bin in einer Bahnfamilie aufgewachsen. Mein Vater war Zugführer bei den SBB. Ich habe dann studiert und meine Dissertation über den öffentlichen Verkehr geschrieben. Anschliessend kam ich zum Bundesamt für Verkehr (BAV). In meiner letzten Funktion war ich Direktor der Südostbahn. Diese hat mit der Bodensee-Toggenburg-Bahn fusioniert. Folglich braucht es nur einen Direktor. So hat es mich in den Thurgau verschlagen.

Herr Boos, wir danken Ihnen für das Gespräch.

Von der MThB zu Thurbo

Eine verunglückte Privatisierungsübung

Der Schweizerische Eisenbahn- und Verkehrspersonalverband (SEV) hat erfolgreich verhandelt: Der Konkurs der MThB zieht keinen Personalabbau nach sich.

Von **Ernst Leuenberger**

Schweizer Privatbahnen – besser konzessionierte Transportunternehmungen (KTU) – sind nicht eigentlich privat, sie gehören den Kantonen, Gemeinden und dem Bund. Sie sind ganz einfach nicht den SBB zugehörig und daher werden sie als privat bezeichnet.

Die Mittelthurgau-Bahn (MThB) war eine solche stolze KTU im Besitz des Kantons Thurgau und des Bundes mit Beteiligung von Gemeinden (bis hin zu Konstanz) und des Kantons Sankt Gallen.

In der David-Pose ist die Leitung dieser Bahn vor Jahren ausgezogen, den Goliath SBB und das BAV (Bundesamt für Verkehr) das Fürchten zu lehren. Die MThB schnappte, mit starkem Druck der Thurgauer Regierung, den SBB die Seelinie weg, um zu zeigen, wie man wirklich Eisenbahn macht. Die SBB waren genau genommen selber schuld an ihrem Verlust. Sie hatten jahrelang die Seelinie richtig randständig behandelt. Unter der neuen Leitung wuchs das Verkehrsaufkommen gewaltig; die MThB-Eisenbahner/innen arbeiteten was das Zeug hielt. Die Expansion nach Deutschland darf als Pionierleistung anerkannt werden.

Resultat 1: verkehrsmässig ein beachtenswerter Erfolg für den öffentlichen Verkehr.

Resultat 2: die Finanzen stimmen hinten und vorne nicht. Der tapfere David hinterlässt einen Schuldenberg, der nun mehr oder weniger «verstaatlicht» werden muss.

Die Moral von der Geschichte: Hätten die Behörden von Bund und Kanton TG, den SBB soviel Geld gegeben, hätte selbst die SBB die Seelinie gehörig auf Vordermann bringen können.

Nebenbei: Ich kenne Leute, die behaupten, die MThB habe dem Goliath SBB, Güterverkehr in Form von Oelzügen mit tieferen Preisangeboten weggeschnappt. Wenn die Behauptung stimmt, kann ich dazu nur sagen: In einem Bereich, in dem die Bahn praktisch ein Monopol hat, wäre eine solche Preisunterbietung bezüglich Verlagerungspolitik fatal. Ich kenne die Wahrheit nicht.

Der MThB steht das Wasser bis zum Hals

Als der MThB finanziell das Wasser an den Schultern stand, hat sie eingewilligt, den Regionalverkehr an eine neuzugründende Gesellschaft Thurbo abzutreten. Erstmals durften die SBB als Bundesunternehmen dem bedrängten David zu Hilfe eilen. Der SEV hatte, als Personalvertreterin gemeinsam mit andern Personalorganisationen, mit der Firma Thurbo AG, GAV-Verhandlungen aufgenommen und erfolgreich zum Abschluss gebracht. Es ist ein, dem SBB-GAV, ebenbürtiger Vertrag entstanden, den das künftige Thurbo-Personal in demokratischer Abstimmung gutgeheissen hat. Dass heute der Kanton Thurgau an Thurbo beteiligt bleibt, beurteile ich positiv: Im Regionalverkehr haben nämlich die Kantone bei den Bestellungen der Verkehrsleistungen ein gewichtiges Wort mitzureden.

Foto: zvg

«Die Leute wollen wissen, wo sie in der Nach-MThB-Zeit arbeiten werden.»

Als der Rest-MThB das Wasser knapp unter der Nase stand, der Konkurs drohte, hat sich diese an die SBB gewandt und ihr den ganzen Rest auch noch angeboten.

SEV drängt SBB zur Übernahme

Abermals haben die SBB – unterstützt, ja bedrängt von der Gewerkschaft SEV – ja gesagt und die Verantwortung für das ganze MThB-Personal übernommen, was der SEV als gewerkschaftliche Errungenschaft bezeichnet. Mit dieser Verantwortungsübernahme durch die SBB ist nämlich garantiert, dass niemand entlassen wird, sondern alle MThB-Mitarbeitenden einen Job bei Thurbo, bei den SBB oder bei Dritten angeboten erhalten. Vergleiche ich als Gewerkschafter diesen Vorgang mit dem aktuellen Geschehen im der allgemeinen Wirtschaft, bin ich gewaltig erleichtert und offen gestanden, den SBB, dem Bund und dem Kanton Thurgau dankbar für die gefundene Lösung.

Wie weiter mit dem Personal?

Gewiss ist nicht zu verkennen, dass es jetzt darum geht, die wichtigen Einzelfragen zu klären. Die MThB-Leute wollen genau wissen, wo sie in der Nach-MThB-Zeit arbeiten werden; welche Aufgabe sie haben werden. Das bedeutet auch für den SEV noch eine gewaltige Anstrengung.

Aber auch die SBB-Angestellten in der Ostschweiz stellen Fragen, die es zu beantworten gilt: Die SBB-Eisenbahner/innen wollen genau wissen, ob die Uebernahme des MThB-Personals Auswirkungen auf ihre Arbeit, auf ihren Arbeitsort haben könnte. Der SEV nimmt auch entsprechende Befürchtungen sehr ernst und tut alles, um die Anliegen der SBB-Leute durchzusetzen. Glücklicherweise gibt es unter den Eisenbahner/innen der SBB solidarisches Verhalten mit dem betroffenen MThB-Personal.

Ich kann abschliessend feststellen, dass der SEV in der Ostschweiz voll präsent ist: Das Thurbo und MThB-Personal hat im SEV-Sekretär in SG, Kantonsrat Peter Hartmann, einen Ansprechpartner, der sehr eng mit dem MThB-Sektionspräsidenten Kantonsrat Peter Keller zusammenarbeitet. Im SEV-Sekretariat koordiniert die Tätigkeit der KTU-Verantwortliche Nationalrat Roberto Zanetti, tatkräftig unterstützt durch SEV-Mitarbeiter Robert Karlen. Das SBB-Personal in der Ostschweiz sieht seine Anliegen in guten Händen bei den entsprechenden Sektionen. Die Fäden laufen im SEV-Sekretariat zusammen bei SEV-Vizepräsident Francois Gatabin, der für SBB-Fragen zuständig ist.

Auf der Arbeitgeberseite ist Herr Meile von der MThB als Verantwortlicher mit einem Feeling für Personalfragen am Werk. Der Unternehmensleiter der Thurbo, Dr. Boos, hat grosses Verständnis für Personalanliegen, er wird unterstützt von der Personalverantwortlichen Frau Lehmann, und steht mit dem SEV in engem Kontakt. Das SBB-Krisenmanagement vor Ort besorgt Frau Claudia Beutter.

Diese Konstellation gibt Anlass zu Zuversicht. Der SEV jedenfalls arbeitet intensiv an für alle Personalgruppen befriedigenden Lösungen und wird die Betroffenen laufend informieren.

Ernst Leuenberger, Solothurn, ist Ständerat und Präsident des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes (SEV).

Wotsch fahre, nid laufe...
VOGLER-RUDLER
2-Rad-Center, Fulachstr. 4–6
Schaffhausen
052/625 31 68
aprilia

StoffArt
Der etwas andere Stoffladen
Lindenbuckstrasse 8, 8245 Feuerthalen
Tel. 052 659 12 02 oder 052 659 22 62 oder
www.stoffart.ch
- Stoffe für Kinder und Erwachsene
- Stoffe für Alltag und Sport
- Beratung - Ideen - Kreativität

Wir machen das Beste für Sie!

Öffnungszeiten: Montag 13.30 – 17.00 Uhr
Mittwoch 09.00 – 11.00 Uhr
Freitag 13.30 – 17.00 Uhr

MOBIL HILF IM WYLAND
die individuelle Umzugshilfe für Senioren
- Organisation Ihres Umzuges
- Hilfe beim Packen/Einrichten
- Wohnungsabnahmen/-übergaben
- Schreibarbeiten
- Administrationshilfe
- Begleitung für Gänge zu Behörden oder Einkäufen

Unverbindliche Beratung
Tel. 052 301 22 64, Fax 052 301 22 63
Anna Marie Wirz
Unterer Grundweg 1, 8475 Ossingen

In unserem Fachbetrieb finden Sie in reicher Auswahl
- Gewürz-, Tee- und Heilkräuter
- Pfingstrosen
- Wildstauden
- Gartenpflanzen

Wir beraten Sie gerne BIO SUISSE bio - logisch

FREI Weinlandstauden AG
Breitestrasse 5, 8465 Wildensbuch, Tel. 052 319 12 30
E-mail: frei.weinlandstauden@bluewin.ch
Öffnungszeiten: Mo bis Fr 8.00 - 12.00 und 13.30 – 18.00 Uhr
Sa 8.00 – 12.00 Uhr, nachmittags nach Voranmeldung.

friho GETRÄNKE AG
- Abholmarkt
- Hauslieferdienst
- Festlieferdienst
- Hausmosterei

Dorfstrasse 19, 8458 Dorf
Tel. 052 317 11 90
Fax 052 317 30 84
www.friho.ch

Wir wünschen Ihnen eine schöne
✶ Adventszeit ! ✶
Bei uns finden Sie diverse Geschenkpackungen
Mineralwasser – Weine – Biere –
Spirituosen und eigene Obstsäfte

Verlangen Sie unsere Spezialberatung für die natürlichsten Schlafsysteme von Samina. Und der Tag beginnt voll Energie.

FLAACH • Hauptstrasse 19
Mo–Fr 8.30–12 Uhr • 13.30–18.30 Uhr
Sa 8.30–17 Uhr • Mi Abendverkauf bis 21 Uhr
Tel. 052 318 16 21

BACHENBÜLACH
Autobahnausfahrt
Mo–Do 9–18.30 Uhr • Sa 9–17 Uhr
Fr Abendverkauf bis 21 Uhr • Tel. 01 860 58 58
www.frauenfelder.ch

Möbel Frauenfelder
Das neue Raumgefühl

Typisch Frauenfelder: Entsorgung alter Möbel, Gratis-Lieferung und -Montage - Gratis-Planung, Bemusterung zu Hause...

OEKOSOFT DATABASE & WEB DEVELOPMENT
Oekosoft
Meisenwiesstr. 10b
8444 Henggart
Tel. 052/316 27 51
http://www.oekosoft.ch

Business is local – die Welt ist ein Dorf!

Oekosoft bringt Sie professionell ins Internet.
- Domainreservation
- Seitengestaltung, Programmierung
- Web Hosting ab Fr. 180.-/Jahr

Schwierigkeiten für Fussgänger

Ausradierte Zebrastreifen

BRAUN & KLÖTI AG
HEIZUNGEN DORF

Strehlgasse 24
8458 Dorf

Tel. 052 317 33 71

Fax 052 317 36 89

Filiale Basadingen

Planung und Montage
Service und Reparaturen

Merci

Das Geschäft mit den vielen Möglichkeiten
Obermühle 11
8450 Andelfingen
Tel. 052 317 31 48

Mercerie · Stoffe · Wolle
Geschenke · Wohnacceoires
Das Sortiment ist immer der Jahreszeit angepasst: Weihnachtsstoffe, Dekorationen, Absenz-Kalender.
13. November 2002: Jahrmarkt-Stand mit den schönsten Sockenwollen.
Öffnungszeiten:
Dienstag – Freitag 9.00 – 11.45, 14.00 – 18.30
Samstag 9.00 – 14.00
Montag geschlossen

Im Kanton Zürich und teilweise auch in anderen Kantonen, werden seit einiger Zeit systematisch und in grosser Zahl Zebrastreifen ausradiert. Weniger Streifen bedeute mehr Sicherheit, heisst es. Dabei trifft das Gegenteil zu.

Von Thomas Schweizer

Zudem will der Regierungsrat das obligatorische Handzeichen für Fussgänger wieder einführen, obwohl dieses mittlerweile in ganz Europa abgeschafft ist.

Beides trifft die Fussgänger, namentlich auch Kinder und ältere Leute in erhöhtem Masse. Damit werden die Opfer für die Unfälle verantwortlich gemacht und die tatsächlichen Unfallursachen verschleiert. Im folgenden werden die Problemursachen und einige Fakten zum Thema Zebrastreifen dargelegt.

Unfallursache meist beim Fahrzeug

Die Anhaltequote der FahrzeuglenkerInnen liegt gemäss den letzten verfügbaren Daten der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) zwischen 30 und 50%. Das geltende Gesetz wird also nur von einer Minderheit befolgt. Gemäss der gleichen Studie ist das Konfliktpotential, das von Seiten der FussgängerInnen ausgeht, gering.

Die Unfallrapporte der Polizei besagen, dass 80% der Unfallursachen am Streifen allein auf Seiten des Fahrzeuglenkers liegen. Nur rund 5% der Unfälle verursachen die Fussgänger, bei etwa 13% liegt die Ursache auf beiden Seiten. In 2% der Fälle liegt die Ursache bei äusseren Einflüssen (Basis: Statistik der Strassenverkehrsunfälle in der Schweiz).

Der Expertenbericht «Tödliche Verkehrsunfälle auf Fussgängerstreifen», der im Auftrag des Bundesrates 1998 erstellt wurde, zeigt, dass rund die Hälfte aller getöteten FussgängerInnen auf der zweiten Fahrbahnhälfte angefahren wird. Betroffen von diesen Unfällen sind fast ausschliesslich betagte FussgängerInnen. Das beweist erstens, dass viele Unfälle nichts mit der Neuregelung des Vortrittsrechts von 1994 zu tun haben und zweitens, dass es häufig an der gebotenen Rücksicht gegenüber Betagten mangelt.

Entgegen dem oft in den Medien erweckten Eindruck war die frühere Regelung des Vortrittsrechts keineswegs sicherer als die neue. Im Durchschnitt verunglückten unter der alten Regelung mehr FussgängerInnen als heute. Würde die neue Regelung auch tatsächlich durchgesetzt, wäre die Unfallquote noch um einiges tiefer.

Mehr Zebrastreifen – mehr Sicherheit

Internationale Vergleiche zeigen, dass Städte mit mehr Zebrastreifen weniger Fussgängerunfälle verzeichnen als andere (vgl. z.B. Apel et al. Verkehrssicherheit im Städtevergleich, 1988). Die Erfahrungen aus Deutschland, wo massiv Streifen abgebaut wurden, zeigen zudem, dass die Anhaltequote an den übriggebliebenen Streifen stark gesunken ist. Die Behauptung, weniger Streifen seien sicherer, stimmt auch deshalb nicht, weil schneller gefahren wird, wenn durch fehlende Streifen der Eindruck entsteht, hier sei nicht mit Fussgängern zu rechnen.

Dass weniger Streifen auch weniger Sicherheit bedeuten, belegt die Entwicklung der Unfälle im Kanton Zürich. In den letzten Jahren hat der Kanton Hunderte von Streifen - vor allem auf Ortsdurchfahrten - ersatzlos entfernt, ohne dass die Unfallzahlen gesunken wären. Das heisst, pro existierendem Streifen verunglücken heute mehr FussgängerInnen als früher. Im Vergleich dazu hat die Stadt Zürich keine Streifen auf Hauptachsen aufgehoben und in den Quartieren, wo Zebrastreifen aufgehoben wurden zugleich den Verkehr beruhigt. Die Fussgängerunfälle in der Stadt sind deutlich zurückgegangen (vgl. die offiziellen Unfallstatistiken von Stadt und Kanton Zürich).

Studien zeigen, dass die Zahl der FussgängerInnen, die den Streifen benützen, keinen Einfluss auf die Sicherheit hat (vgl. z.B. C. Mennicken in Strassenverkehrstechnik 8/99). Die Zahl der querenden FussgängerInnen ist überdies ein sehr schlechter Massstab dafür, ob ein Zebrastreifen notwendig ist oder nicht. Der Verkehrsexperte Hermann Knoflacher hat das treffend damit verglichen, dass man das Bedürfnis für eine Brücke auch nicht aus der Anzahl der Personen bestimme, die durch den Fluss schwimmen würden.

Die Rechtslage

Am 1. Juni 1994 trat die Revision der Verkehrsregelnverordnung betreffend den Vortritt am Fussgängerstreifen in Kraft. Schon vorher waren die Fussgängerinnen und Fussgänger auf dem Zebrastreifen vortrittsberechtigt; sie mussten ihre Absicht, die Strasse zu überqueren jedoch mit einem Handzeichen oder durch Betreten des Streifens kundtun. Nach der neuen Regelung genügt es, dass der vortrittsberechtigte Fussgänger ersichtlich die Fahrbahn überqueren will. Nach wie vor darf vom Vortrittsrecht kein Gebrauch gemacht werden, wenn ein Fahrzeug bereits so nah ist, dass es nicht mehr rechtzeitig anhalten könnte.

Beispiel Rämismühle: Nach der Abschaffung eines Fussgängerstreifens sind vor allem ältere Menschen vermehrt gefährdet.

Auffahrunfälle haben nichts mit den FussgängerInnen zu tun

Immer wieder wird auf die Zunahme der Auffahrunfälle vor Zebrastreifen verwiesen und die FussgängerInnen dafür verantwortlich gemacht. Die Auffahrunfälle entstehen jedoch deshalb, weil der (gesetzlich vorgeschriebene) Abstand zum vorderen Fahrzeug nicht eingehalten wird. Einer Fussgängerin am Streifen ist es nicht möglich, auf das dritte oder vierte Fahrzeug in der Kolonne Einfluss zu nehmen, wenn das erste anhält. Zudem ist zwischen 1997 und 2000 im Kanton Zürich die Zahl der Auffahrunfälle auf Autobahnen um 60% gestiegen und übertrifft die Zunahme vor Zebrastreifen um ein Mehrfaches. (vgl. Unfallstatistik des Kantons Zürich).

Keine Aushebelung von fussverkehrsfreundlichen Gesetzen

Zebrastreifen sind häufig Bestandteil des Fusswegnetzes und dürfen gemäss dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG, Art. 2 Abs. 2 und Art 7) nicht ohne Ersatz aufgehoben werden. Sie sind zudem sicher zu gestalten (FWG Art. 6). Die Verbindungsfunktionen und Wunschlinien für die FussgängerInnen und nicht die Anforderungen des motorisierten Strassenverkehrs sind die Kriterien für die FWG-konforme Anlage von Zebrastreifen.

Das Vortrittsrecht der Fussgängerinnen und Fussgänger ist im Gesetz verankert (SVG Art. 49, Abs. 2). Wenn nun massiv Zebrastreifen entfernt werden, unterläuft diese Praxis das geltende Recht und führt letztlich zur faktischen Abschaffung eines geltenden Gesetzes.

Was wäre zu tun ?

Anstatt Zebrastreifen zu entfernen, sind diese sicherer zu machen. Das kann heissen, zusätzlich eine Mittelinsel erstellen, was den Streifen mindestens drei Mal sicherer macht.

Generell sind zusätzliche Querungshilfen im Innerortsbereich in den meisten Gemeinden notwendig. Die Sicherheit für die Fussgänger kann nur erhöht werden, wenn die gefahrenen Geschwindigkeiten – nicht nur die signalisierten – reduziert werden. Trottoirnasen, die die Querungsdistanz für Fussgänger und zugleich die Geschwindigkeit des Autoverkehrs vermindern, helfen die Situation sicherer zu gestalten. Mittels Kontrollen sind die gesetzlichen Regelungen durchzusetzen.

Anstatt die Anforderungen ans Vortrittsrecht mit zusätzlichen Handzeichen zu erhöhen oder unter der Rubrik «Anhaltebereitschaft bei Fussgängerstreifen» als freiwilliges Entgegenkommen darzustellen, gilt es auf die klare Rechtslage hinzuweisen und eine «Anhaltequote» von mindestens 85% durchzusetzen sowie deren Missachtung zu verzeigen.

Thomas Schweizer ist Geschäftsführer bei Fussverkehr Schweiz.

Fussverkehr Schweiz

Fussverkehr Schweiz, der Fachverband der Fussgängerinnen und Fussgänger bringt die Optik der zu Fuss Gehenden in die Verkehrsplanung ein. Die Organisation besteht seit 1975 und ist ein vom Bund anerkanntes Kompetenzzentrum für den Fussverkehr in Siedlungsgebieten. Fussverkehr Schweiz unterstützt Bund, Kantone und Gemeinden bei der Umsetzung des schweizerischen Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG), ist Anwalt der FussgängerInnen, Vordenker und Mitgestalter einer fussgängerfreundlichen Verkehrspolitik.

Zu den Aufgaben gehören Information und Beratung zu Fusswegplanungen, Schulwegsicherung, Verkehrsberuhigung, verbesserte Zugänglichkeit zu den Haltestellen des ÖV, Öffentlichkeitsarbeit für den Fussverkehr u.a. Die Basis von Fussverkehr Schweiz sind Gemeinden, Einzelmitglieder, Kollektivmitglieder und Gönner.

Kontakt: Fussverkehr Schweiz,
Klosbachstr. 48, 8032 Zürich,
✆ 01 383 62 40 oder info@fussverkehr.ch
www.fussverkehr.ch

Steuerberatung
Rechnungswesen
STEFAN GRIESSER
Maiegass 13
8460 Marthalen
Telefon/Fax 052 319 00 65

ICH POSCHTE Z'ANDELFINGE
Raclette - Grill IGLU „Fornello"
Lassen Sie Ihre Gäste selber kochen !

Der multifunktionelle Raclette-Grill, mit dem 4 - 8 Personen diverse Köstlichkeiten wie Rösti, Speck, Eier und Gratin selbst zubereiten können.
Dank der einlegbaren Platte sind auch Toast und Pizza möglich.
Wir beraten Sie fachkundig
T.Meier Elektro
wenn es um Strom geht...
317 18 18
Elektroinstallationen Elektro-Haushaltfachgeschäft
Landstrasse 53 8450 Andelfingen
Tel. 052/317 18 18 Fax 052/317 21 71
Filiale Benken Heinrich Spiethofer
Tel. 052/319 28 28 Fax 052/319 42 28

Velo- und Fussverkehr

Die Interessen der Schwächsten

Foto: Ernst Wälti

Velofahrer für Fussgänger – und umgekehrt. Sie teilen sich die schwächste Position im Strassenverkehr

Haben Velofahrende und zu Fuss Gehende unterschiedliche Interessen oder ziehen sie am gleichen Strick? Für die nationalen Spitzenverbände IG Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz ist die Antwort klar: Es gibt mehr Verbindendes als Trennendes. Den beiden Verbänden ist es wichtig, dass ihre – nicht immer identischen – Interessen in der verkehrspolitischen Diskussion nicht gegen einander ausgespielt, sondern koordiniert werden. Es geht ihnen darum, die Bedeutung der motorlosen Mobilität in der Politik und vor allem auch auf der Strasse zu erhöhen. Zu diesem Zwecke haben die beiden Organisationen ein gemeinsames Positionspapier unterzeichnet, das nun als ideelles Fundament für die weitere Zusammenarbeit dienen soll.

Koexistenz von Velo- und Fussverkehr

Fuss- und Veloverkehr haben vieles gemeinsam: Beide Mobilitätsformen sind effizient, energiesparend, stadt- und umweltgerecht, gesund sowie kostengünstig. Sie sind bescheiden im Flächenverbrauch und tragen wesentlich zu Wohn- und Lebensqualität bei.

Es ist das Bestreben von IG Velo Schweiz und Fussverkehr Schweiz, die Infrastruktur- und Rahmenbedingungen für die Fortbewegung aus eigener Kraft zu verbessern und sicherer zu gestalten.

Zu Fuss gehen ist die ursprünglichste und für viele Menschen einzige Form von Mobilität. FussgängerInnen haben Anspruch auf ein attraktives, engmaschiges Netz von Wegen und Zonen, auf denen ihre Sicherheit gewährleistet ist. Die Ansprüche älterer Menschen, von Menschen mit Behinderung und Kindern sowie das subjektive Sicherheitsgefühl müssen dabei als Massstab gelten.

Auch Velofahrende haben Anspruch auf ein Netz von sicheren und durchgehenden Routen und möglichst direkten und attraktiven Verbindungen zu allen wichtigen Zielen, ergänzt durch ein genügendes Angebot an Abstellanlagen. Besondere Berücksichtigung brauchen hier Kinder, die mit dem Velo erste Erfahrungen im Strassenverkehr sammeln müssen.

Beide Verkehrsteilnehmergruppen haben folgende Bedürfnisse:

- direkte und attraktive Wege zu ihren Zielen
- durchlässige Quartiere und Zentren
- Strassen ohne trennende Wirkung
- minimale Gefährdung durch andere VerkehrsteilnehmerInnen

Diese Bedürfnisse erfordern namentlich

- mehr Platz im Strassenraum für den nicht motorisierten Verkehr.
- eine Optimierung der Organisation und der baulichen Ausgestaltung der Knoten.
- Vorrangflächen für den Fussverkehr (Trottoirs, Fusswege, Begegnungs- und Fussgängerzonen).
- Vorrangflächen für den Veloverkehr (Radwege und Radstreifen).
- verkehrsberuhigte Bereiche mit Mischverkehr (Tempo 30-Zonen).

Die Anforderungen von FussgängerInnen und VelofahrerInnen lassen sich nicht immer konfliktfrei umsetzen. Die Konflikte sind dabei auf verschiedenen Ebenen angesiedelt und erfordern daher auch unterschiedliche Lösungsansätze.

Fussverkehr Schweiz und IG Velo Schweiz als unabhängige zielverwandte Verbände sind bestrebt, ihr Engagement im Interesse des Fuss- bzw. Veloverkehrs aufeinander abzustimmen. Es besteht eine Koordination der Tätigkeit auf den Ebenen Geschäftsstelle, Vorstand und parlamentarische Gruppe. Sie äussert sich ferner im regelmässigen Austausch von Informationen und der Erörterung aktueller verkehrspolitischer Fragen.

Dieses Positionspapier wurde am 3. Oktober 2002 von den PräsidentInnen von IG Velo Schweiz (Franziska Teuscher) und Fussverkehr Schweiz (Ruedi Aeschbacher) in Zürich und Bern verabschiedet.

Fair produziert und gehandelt

Mango – von sweet bis sauer

Die Mango-Produkte der claro fair trade AG erzählen die Erfolgsgeschichte von Frauen aus Burkina Faso in Westafrika.

von **Helen Trüb**, Andelfingen

Frauengruppen aus Burkina Faso, einem der ärmsten Länder der Welt, haben vor 20 Jahren damit begonnen, Mangos zu trocknen. Heute ernährt die Arbeit des «Cercle des Sécheurs» einige hundert Menschen und ist ein gutes Beispiel für die Prinzipien des fairen Handels.

In der Lindenmühle und in den claro Läden finden Sie eine Vielfalt von Mango-Produkten: Trockenfrüchte, Essig, Sirup, Mango-Nektar und Mango-Schoggistengel.

Die Trockenfrüchte eignen sich als erfrischender Snack für Gäste oder als nahrhaftes Znüni für ihre Kinder auf dem Pausenplatz. Wenn Sie die Mangos in Wasser einweichen, lassen sie sich wie Frischfrüchte für exklusive Salate oder exotische Hauptgerichte verwenden.

Von der Frucht zum Produkt

Der Weg der Mangos von den Bauern in Burkina Faso zu den KonsumentInnen in Europa ist ein gutes Beispiel für fairen Handel:

Die Mango Bauern in Basnéré (Burkina Faso) pflegen und hegen ihre Haine oder Gärten. Etwa 800 t Frischfrüchte werden geerntet.

Die Trocknungseinheit setzt sich aus organisierten Frauengruppen zusammen. Mangos werden in Solar- und Gasöfen getrocknet. Erste finanzielle Investitionen werden durch NGO-Kredite gesichert. 70 t getrocknete Mangos werden produziert.

Die Abwicklung des Exportgeschäftes übernimmt der Cercle des Sécheurs (CDS). Diese Organisation ist zuständig für das Exportgeschäft, das Kreditwesen und die Sicherung der fairen Absatzmärkte.

Die Mangos gehen weiter zur claro fair trade AG. Diese gibt feste Jahresbestellungen auf (ca. 12 Tonnen für die Schweiz und 18 Tonnen für ausländische Partner) und bezahlt dem CDS 50% der Bestellmenge im voraus. claro überprüft die Fairtrade Kriterien, sichert den Absatzmarkt in der Schweiz und über Partner in Europa.

Die getrockneten Mangos werden hier für den Detailhandel verpackt oder zu Mango-Produkten verarbeitet. Durch die Lindenmühle und andere Biofachgeschäfte sowie die claro-Läden gelangen sie zu den KonsumentInnen.

Wichtiges zum fairen Handel

- Der Fairtrade Händler arbeitet meist mit Kleinproduzenten in abgelegenen Regionen zusammen.
- Er steht in direktem Kontakt mit den gleichberechtigten Produzenten (kein Zwischenhandel!).
- Der Fairtrade Einkäufer zahlt einen besseren Preis, weil der Zwischenhandel wegfällt. Bei Ernteausfällen wird versucht, mit Vorfinanzierungen zu helfen.
- Die Fairtrade Unternehmen achten die Rechte der Arbeitnehmenden.
- Es werden Produkte aus umweltverträglicher Produktion bevorzugt.
- Die Fairtrade Unternehmen informieren über die Produzenten und den Welthandel.

Quelle: Mango Schulungsmappe, claro Weltküche, Ausgabe September 2002

Fairtrade Produkte in der Lindenmühle

- Kaffee, Tees
- verschiedene Sorten Bienenhonig
- verschiedene Reissorten: Hom Mali, lila Reis, Wildreis
- Musikinstrumente: Trommeln, Rasseln…
- Schmuck: von der Halskette bis zum Fingerring
- Kerzenständer und Kerzen
- Bambusschalen
- Schals aus Seide und Baumwolle

Rezept: Mango Cajou Couscous

(für 4-6 Personen)

300 g	Couscous
6	Kardamomkapseln
100 g	getrocknete Mangos «Amelia»
100 g	Cajounüsse
1	gehäufter TL Harissa, Salz
ev. 1-2	Handvoll helle Sultaninen

- Couscous mit 4,5 dl kochend heissem Wasser übergiessen. Kardamomkapseln aufbrechen, die Samen dazugeben. Zugedeckt während 20 Min. stehen lassen.
- Mangos in wenig Wasser 20 Min. einweichen; abtropfen lassen, würfeln. Die Cajounüsse in der Bratpfanne anrösten.
- Couscous mit der Gabel lockern, Harissa, Salz, Mango und Cajounüsse daruntermischen, gut umrühren. Nach Belieben Sultaninen beifügen.

Als Frühstück wird dieser Couscous mit frischen Früchten gereicht oder nach indischer Art mit einem Kichererbsencurry. Als Beilage eignet es sich bestens zu rassigem Lammvoressen oder zu Pouletgerichten nach spanischer Art.

Quelle: claro Weltküche, Mara Roetschi und Fama Jost-Cassé:

Lindenmühle **Naturprodukte**

Mango-Produkte – in der Lindenmühle erhältlich

- Getrocknete Mango «Amelia», bio-Qualität, 150 Gramm
- Mango-Nektar, 1 Liter
- Mango-Sirup, 0,5 Liter
- «Mangoro» Mangoessig, 0,5 Liter
- Mango Schoggistengel und Meringue

Neuheiten in der Lindenmühle

- Die neuen **«Alepp» Seifen** sind da
- vegetarische Brotaufstriche
- Spitzmorcheln, getrocknet (aus einem Fairtrade Projekt)
- Kastanienprodukte: Mehl, getrocknete Kastanien, Kastanienaufstriche, Kastaniennudeln, Bio Vermicelles
- feine Kräutertees von Ariès
- glutenfreie Teigwaren
- Demeter Blumenzwiebeln von Sativa Rheinau

Lindenmühle **Naturprodukte**

8450 Andelfingen
Landstrasse 39
Tel. 052 317 29 33
Fax 052 317 21 57

Öffnungszeiten

Montag–Freitag: 8.30–12.00, 14.30–18.30
Samstag: 8.00–13.00

Wir machen Hauslieferungen!

Mango - mehr als eine exotische Frucht

Wie sich die Dinge zum Guten wenden

1989 kamen die ersten getrockneten Mangos aus Burkina Faso in die hiesigen Drittwelt-Läden. Unterdessen ist aus den bescheidenen Anfängen eine intensive Zusammenarbeit zwischen den Mango verarbeitenden Kooperativen und der schweizerischen claro fair trade AG entstanden.

Sonnengereifte Mangos müssen sofort weiter verarbeitet werden.

Acht Uhr morgens: In Quahigouya, einer Kleinstadt im Norden von Burkina Faso, hat der Nachtwächter das Tor des NAAM-Zentrums Basnéré noch nicht aufgesperrt. Gelegenheit für mehrere Frauen, sich vor der Arbeit im Dörrbetrieb von ihrem fünf bis zehn Kilometer langen Fussmarsch auszuruhen.

Awa kennt Basnéré seit ihrer Kindheit. Ihre Mutter, Limata, gehörte zu den Mitgliedern der allerersten NAAM-Gruppe. Zusammen mit neun anderen Frauen war sie am Aufbau des Trocknungsbetriebes beteiligt, der 1989 für die erste Lieferung von 100 kg getrockneten Mangos in die Schweizer Drittwelt-Läden sorgte. Damals konnte Limata weder lesen noch schreiben. Dank der Alphabetisierungskurse, die das NAAM-Zentrum organisiert, ist sie heute in der Lage, die Buchhaltung des Dörrbetriebes zu besorgen.

Der tropische Mangobaum

Die Urheimat des Mangobaums liegt im indisch-burmesischen Raum. Er hat sich aber in unzähligen verschiedenen Sorten über Südost-Asien, den Nahen Osten und Afrika bis nach Mittelamerika verbreitet. An die Bodenbeschaffenheit stellt er keine grossen Anforderungen, er bevorzugt aber wechselfeuchtes tropisches Klima mit Regen- und Trockenzeiten.

Der immergrüne Mangobaum zählt zu den grössten Obstbäumen der Welt. Er kann zu einer stattlichen Grösse von 25 Metern heranwachsen und trägt meist riesige Mengen von Früchten. Die ledrigen, dunkelgrünen Blätter erinnern an Lorbeer und werden zwischen 10 und 20 cm lang. An langen Rispen hängen die weissen, gelben oder rosafarbenen Blüten. Daraus entstehen die köstlichen Früchte, welche an dünnen Stielen von den Ästen hängen.

Die ausgereifte, ovale Mango kann ein stattliches Gewicht von bis zu 2 Kilo erreichen. Ihre reissfeste Schale spielt zwischen Grün, Gelb und kräftigem Rot. Das orangegelbe Fruchtfleisch ist von weichen Fasern durchzogen und lässt sich nur schwer vom Kern lösen. Die Mango hat eine verdauungsfördernde und leicht laxative Wirkung. Sie weist einen hohen Energiewert auf, ist fettarm, enthält reichlich Vitamin A und C, Spuren von Vitamin B6, E, sowie von Mineralstoffen wie Magnesium, Kalzium, Eisen und Phosphor.

Mehr als nur ein Arbeitsplatz

Awa hatte sich schon lange auf der Warteliste der Frauen, die in Basnéré arbeiten möchten, eingetragen. Vor kurzem durfte sie den Arbeitsplatz einer Schwägerin einnehmen, die den in Basnéré obligatorischen einjährigen Mutterschaftsurlaub absolviert. Damit bleibt der Grossfamilie der Lohn erhalten.

Awa macht die Arbeit grossen Spass. Am Vormittag schneiden die Frauen Frischfrüchte in Scheiben; meistens sind es Mangos, heute zur Abwechslung Tomaten. Gearbeitet wird im Gebäude, das mit den Gewinnen aus den ersten Fairtrade-Verkäufen gebaut werden konnte. Sie freut sich schon aufs Mittagessen, das ebenfalls aus diesen Gewinnen bezahlt und reihum von zwei Arbeiterinnen gekocht wird. Heute gibt es Tô, Hirsebrei, mit Gombosauce: ihr Lieblingsessen. Awa setzt sich mit ihren Kolleginnen in den Schatten des blühenden Mangobaumes. Neuigkeiten werden ausgetauscht, aktuelle Probleme wie AIDS und Zwangsehe erörtert. Für alle sechzig Mitarbeiterinnen ist Basnéré viel mehr als ein blosser Arbeitsplatz! Sie fühlen sich hier ungeachtet ihrer unterschiedlichen religiösen und ethnischen Herkunft wie in einer grossen Frauen-Familie.

Am Nachmittag gilt es, die Tomatenscheiben auf mehrere, mit Flechtwerk bespannte Holzrahmen auszulegen und diese sorgfältig in die Sonnentrockner – einfache Zementblöcke, mit Plastikplanen überspannt – zu schieben. Leider können in Basnéré die Sonnentrockner nur in der Trockenzeit verwendet werden. In der Regenzeit, der Hauptsaison der Mangos, müssen aus Qualitätsgründen Gastrockner eingesetzt werden. Neuerdings laufen Versuche mit einem Trockner, der je nach Witterung mit Solarzellen oder einem Dieselmotor funktioniert.

Eine Zukunft für viele

Und schon ist es Feierabend. Awa macht sich wie die anderen Frauen schnell auf den Heimweg. In weniger als zwei Stunden ist es stockfinster! Und zu Hause gibt es keine Elektrizität, dafür aber noch allerlei Arbeit. Sie muss Wasser holen und Hirse im Mörser zerstampfen. Auf dem Heimweg denkt Awa über die Zukunft

nach: Die Arbeit in Basnéré hilft ihr und ihren Kolleginnen, Schritt für Schritt für bessere Lebensbedingungen zu sorgen. Sie sind aber nicht die einzigen, die profitieren. Nebst den Produzentinnen der frischen Früchte kommen auch die Mitglieder der weiteren acht Gruppen auf ihre Kosten. Sie alle trocknen im «Cercle des Sécheurs» Mangos für den fairen Handel. Basnéré heisst zu deutsch in etwa «sich zum Guten wenden»!

Ökologisch vorteilhaft

Der Mangobaum wächst fast überall in Burkina Faso. Seine Wurzeln verhindern die Bodenerosion und in seinem Schatten treffen sich Jung und Alt. Der erste Mangobaum wurde aber erst 1928 von einem Missionar gepflanzt. Eigentliche Plantagen entstanden in den 50er-Jahren auf Initiative der weissen Väter, die hofften, der äusserst ertragreiche Baum verschaffe der Bevölkerung nicht nur eine vitaminreiche Nahrung, sondern auch Verdienstquellen. Doch für den Grossteil der Ernte gab es keine Transport- und Absatzmöglichkeiten. Erst seit kurzem sind Anbau und Unterhalt von Mangobäumen wieder im Aufwind, unter anderem wegen des Verkaufs von getrockneten sowie zu Saft und Konfitüre verarbeiteten Mangos im In- und Ausland. Mangobäume begnügen sich mit nährstoffarmen Böden und werden selten von Krankheiten oder Insekten befallen. Sie benötigen weder Kunstdünger noch Pestizide. Das hat es zahlreichen Mango-ProduzentInnen erlaubt, ohne grossen Aufwand für ihre Betriebe die Bio-Zertifizierung zu erhalten.

Quelle: «Wendekreis» 9/2002 und claro Weltküche «Mango». Bilder: claro fairtrade AG.

Die Mango macht Schule

Der 16. Oktober ist der Welternährungstag. Eine neue Schulungsmappe «mangomango» für die Sekundar- und Mittelschule zeigt am Beispiel der Mangofrucht auf, dass der Faire Handel einen kleinen, aber wirkungsvollen Beitrag zur Bekämpfung von Hunger und Armut leisten kann. Entwickelt wurde das Lehrmittel mit dem Rollenspiel «mangomango» von der claro fair trade AG in Zusammenarbeit mit der Zeitschrift WENDEKREIS.

Die Schulungsmappe kann bestellt werden bei: claro fair trade AG, Byfangstrasse 19, 2552 Orpund; oder E-Mail: communication@claro.ch. Mehr Informationen finden Sie auch unter: www.claro.ch

Rezept: Bananen mit Mango

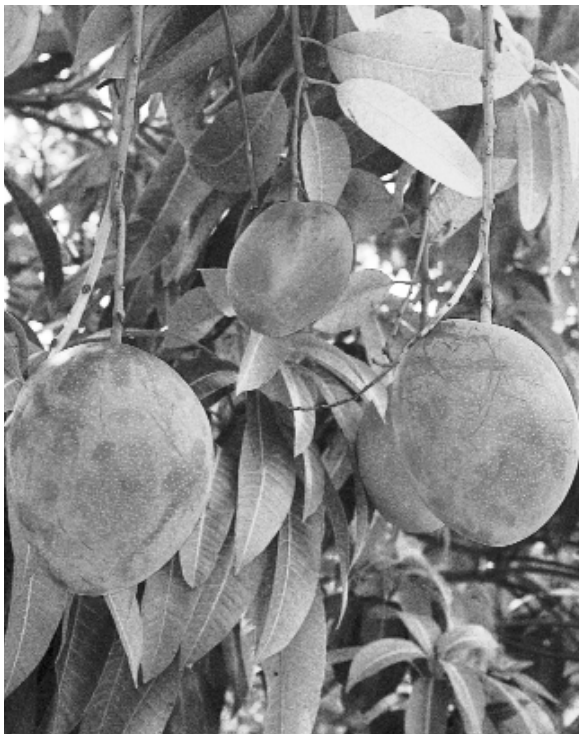
2-4 Portionen

1	grosse, frische Mango, geschält und in Streifen geschnitten
oder	
80 g	getrocknete Mangos
4	Bananen, geschält
Saft	von einer Limette oder Zitrone
1-2 EL	Rum
1 TL	Vollrohrzucker
½ TL	Zimt

- Eventuell die Mangos mit Wasser bedecken, ca. 1½ Stunden einweichen, dann sorgfältig abtropfen lassen und in Streifen schneiden.
- Den Ofen auf 200° vorheizen.
- Die Bananen längs halbieren und in eine ofenfeste Schüssel legen.
- Mit den Mangostreifen belegen, mit Limetten- oder Zitronensaft beträufeln und mit Zucker und Zimt bestreuen.
- Im vorgeheizten Ofen 10 Minuten backen und mit Joghurt oder Sauerrahm servieren.

Quelle: Troth Wells: Vegetarisch leicht & schnell, Helvetas und AT Verlag

Mangos: rundum gesund



Eine Velogeschichte

Von Norbert Allenspach

Auf den ländlichen Strassen Westafrikas sind Eselkarren und Velos ein alltägliches Bild. Allerdings sind meist beide fest in Männerhand. Wo es um Technik und Komfort geht, sind die Männer führend. Beim Velo allerdings ist da und dort ein Hauch von Emanzipation zu spüren. Die Frauen, noch vor kurzem bestenfalls auf den Gepäckträger verbannt, steigen langsam selber in den Sattel. Sie beginnen, die mobile Freiheit zu schätzen. Einige Beachtung finden seit kurzem die 60 Mango-Frauen von Basnéré: Sie sind aufs Velo umgestiegen.

Bisher hat die Gruppe von Basnéré die Transportkosten von Frauen übernommen, die weit entfernt vom Trocknungsbetrieb wohnen. Daraus entstand die Idee, dass das Geld für diesen Transport eigentlich besser investiert werden könnte: In Velos! Ziel war es, dass alle 60 Mango-Frauen ein eigenes Velo erhalten sollten. Ein Viertel der Kosten wollte die Gruppe, ein Viertel die Frauen übernehmen. Für die andere Hälfte der Kosten wurde eine Finanzierung gesucht. Die claro fair trade AG und der claro Laden Grenchen haben diese Fremdfinanzierung übernommen. So sind die Frauen seit kurzem Velo-Besitzerinnen!

Preiswürdig

Die Velogeschichte von Basnéré ist aber noch nicht zu Ende erzählt, denn es handelt sich auch in anderer Beziehung um aussergewöhnliche Velos. Das Arbeitslosenprojekt «Drahtesel» in Bern lieferte zerlegte, brauchbare Velobestandteile nach Quahigouya. Dort wurden die Velos durch die Behinderten-Velowerkstatt «Eclat» montiert. Für ihre Zusammenarbeit sind Eclat und Drahtesel im Januar 2002 mit dem «Nord-Süd-Preis wider das Vergessen» vom Romero-Haus Luzern und der Bethlehem Mission Immensee ausgezeichnet worden.

«Ein Velo zu besitzen, kommt für uns einem sozialen Aufstieg gleich», sagten die Frauen anlässlich des Besuchs von claro im Mai dieses Jahres. «Bei uns gilt es als ein Zeichen des Erfolgs, wenn junge Leute an die Elfenbeinküste emigrieren und sich aus ihrem Verdienst ein Velo kaufen können. Als noch grösseres Wohlstandszeichen gilt, wenn ein Mann seiner Frau ein Velo kauft. Die Velos vergrössern das Ansehen der ganzen Gruppe.» Für die Frauen, die sich in ihrer traditionellen Frauenrolle eingeengt fühlen, bedeutet das Velo aber noch mehr: Die Velos geben ihnen die Möglichkeit zu mehr Selbstentfaltung und etwas Freizeitvergnügen.

Ökoschnipsel

Die Schweiz an der Spitze
(us) Max Havelaar (Schweiz) ist der erfolgreichste Zweig im internationalen Geflecht des fairen Handels. Nach zehn Jahren Aufbauarbeit gibt es zehn Produktelinien mit Max-Havelaar-Gütesiegel in der Schweiz. In keinem anderen Land sind die Fair-Trade-Umsätze pro Kopf der Bevölkerung so hoch wie bei uns. Dies erlaubt der Stiftung, heute finanziell selbsttragend zu arbeiten. Dank den vielen bewussten Konsumentinnen und Konsumenten hat sich gezeigt: Fairer Handel ist nicht nur ethisch sinnvoll, sondern auch wirtschaftlich machbar.
Das Max Havelaar-Gütesiegel gibt es zurzeit für Bananen, Kaffee, Orangensaft, Honig, Kakao, Schokolade, Zucker, Tee, Blumen und Reis. Die Produkte sind im Schweizer Detailhandel sowie bei mehreren Duzend Kaffeeröstereien erhältlich. Die Max Havelaar-Stiftung (Schweiz) wurde 1992 von Brot für alle, Caritas, Fastenopfer, HEKS, Helvetas und Swissaid gegründet.
Weitere Informationen unter:
www.maxhavelaar.ch.

SVS-Naturschutzzentrum, Neeracherried
(es) Viele Limikolen, bis 5 Kiebitzbruten und im Herbst ein wenig scheuer Nachtreiher auf den Bäumen direkt beim Zentrum prägten die Saison. Neu ist der Lehrpfad zu den Kleinstrukturen am Eingang mit vielen praktischen Tipps für Naturschutzvereine, Landwirte, Gartenbesitzer und alle, die sich für die Natur interessieren.

«Urwaldfreundliche Gemeinde»
(us) Gegenwärtig läuft eine gemeinsame Aktion «Urwaldfreundliche Gemeinde» von Bruno-Manser-Fonds und Greenpeace. Alle Schweizer Gemeinden sind brieflich aufgefordert worden, sich mit einem Gemeinderatsbeschluss und verbindlichen Submissionsvorschriften zu einem Verzicht auf Holz und Holzprodukte aus Raubbau zu verpflichten, wo immer möglich Recyclingpapier zu verwenden und den Papierverbrauch generell zu senken. Aktive BürgerInnen, Jugendliche und Organisationen sind eingeladen, sich an der Aktion zu beteiligen und ihre Gemeinden «urwaldfreundlich» zu machen.
Liegt Ihnen der Schutz des Urwaldes – der unser Lebensraum ist – am Herzen? Erkundigen Sie sich in Ihrer Gemeinde, bei ihrem Verein nach Massnahmen, die Sie unterstützen können, oder starten Sie eine eigene Initiative!
Unterlagen und Merkblätter:
Sekretariat Bruno-Manser-Fonds (BMF), Heuberg 25, 4051 Basel
✆ 061 261 94 74;
info@bmf.ch oder www.bmf.ch und www.urwaldfreundlich.ch.

Tropenwald-Charta
(us) Im Rahmen des Benefiz-Anlasses vom 14. September hat PanEco, die Stiftung für nachhaltige Entwicklung und interkulturellen Austausch, Berg am Irchel, bei einer Podiumsdiskussion unter dem Motto «Alles in Butter...?!» mit 25 Fachleuten von Nichtregierungsorganisationen eine Tropenwald-Charta erarbeitet. Diskutiert wurden Ursachen der rasant fortschreitenden Zerstörung der Tropenwälder, die Zusammenhänge zwischen uns als Konsumenten und der prekären Situation vor Ort sowie Lösungsansätze, um die Notlage zu entschärfen und nachhaltig zu verbessern. Sei es als Einzelpersonen, als Firma oder als Land – wir haben viele Handlungsmöglichkeiten!
Sie können die Charta und das Protokoll der Podiumsdiskussion bestellen beim:
Sekretariat PanEco, Berg am Irchel,
✆ 052 318 23 23.
Beides auch unter www.paneco.ch.

«THEMA UMWELT»
(es) Neu gibt's die Fachzeitschrift für praktischen Umweltschutz und Umweltpolitik: THEMA UMWELT. Sie informiert in jeder Ausgabe über ein aktuelles Umweltthema, enthält viele praxisnahe Tipps und Handlungshilfen für Ihre tägliche Arbeit und ist unverzichtbar für Behördenmitglieder und Fachleute von Gemeinden sowie für Fachleute in Industrie-, Dienstleistungs- und Beratungsunternehmen.
THEMA UMWELT ist unabhängig und inseratefrei, erscheint viermal pro Jahr und kostet 50 Franken im Abo. Probenummern oder Bestellung bei:
Praktischer Umweltschutz Schweiz Pusch, Hottingerstr. 4, Postfach 211, 8024 Zürich
✆ 01 267 44 11,
mail@umweltschutz.ch,
www.umweltschutz.ch

PanEco
Stiftung für nachhaltige Entwicklung und interkulturellen Austausch
Sekretariat PanEco, Chileweg 5, CH-8415 Berg am Irchel
www.paneco.ch

Pflanzen statt Holzen

Fotos © Ursula Güdemann

Mango, Rambutan, Avocado...
Wir unterstützen indonesische Kleinbauern bei Wiederaufforstungsprojekten mit einheimischen Obstbäumen und ermöglichen ihnen den Ankauf von Zebujungstieren für extensive Mast.

Umweltbildungszentrum PPLH Seloliman, Ostjava, Indonesien

Information über PanEco-Projekte durch:
Telefon 052 318 23 23; E-Mail: mail@paneco.ch oder www.paneco.ch

Gärtnerei
Regula Bänninger

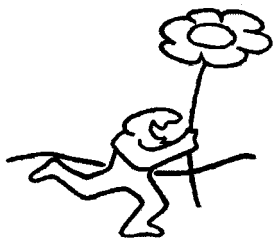
1001 Pflanzenspezialitäten
für Garten, Balkon, Wohnung

bunte Gärtnersträusse

Gewürz-Variationen

Tel. 052/317 42 66 Alte Steinerstrasse 19
8451 Kleinandelfingen

Sunnegarte AG



Wir gestalten und
unterhalten Ihren Traum

Georg Stirnimann
Rheinau / Marthalen / Truttikon
TEL / FAX 052 301 29 39

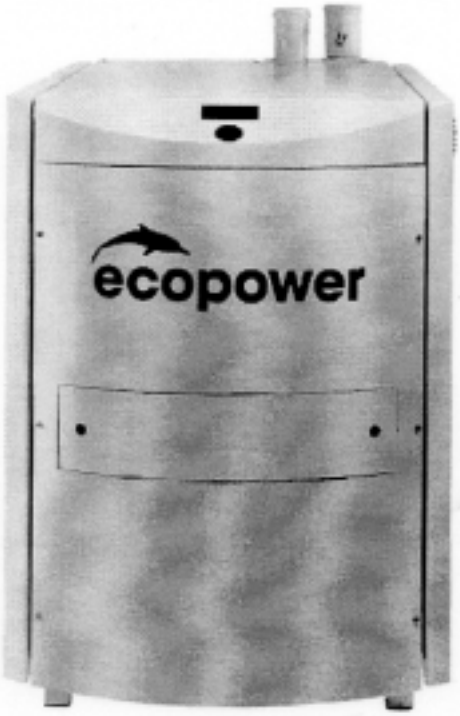
bas Beratungsstelle für Alkohol und
andere Suchtprobleme
Bezirk Andelfingen
Es gibt viele Süchte.....
... die in die Sackgasse führen
Wir suchen gemeinsam mit Ihnen
nach neuen Wegen.
Einzelgespräche + Gruppen für
Betroffene und Angehörige
kostenlos und vertraulich
Tel. 052 317 17 47
E-mail:
peter.grether@sucht-beratung.ch
www.sucht-beratung.ch

der umwelt zuliebe...

strom und wärme
dann und dort produzieren wo sie benötigt werden
soviel wie benötigt werden
im einfamilienhaus und im kleingewerbe

... auch bei Ihnen

Dispotech 052 319 10 10
www.ecopower.ch



ecopower mini-BHKW
mehr als eine heizung - ein intelligentes kleinkraftwerk

BRAUTPAARE
GRATIS
Wunschliste
für Brautpaare
mit über
1000 tollen
Geschenk-
ideen.

Eisenwaren Maschinen Werkzeuge Haushalt
butti
Pius Butti 8253 Diessenhofen 052/657 18 66

Mobilität auf Kosten von Umwelt und Beschäftigten

Immer längere Arbeitswege verlangt

Arbeitgeber und Arbeitsämter verlangen von Beschäftigten und Stellensuchenden immer längere Arbeitswege.

Von **Udo Theiss**

Die Schweiz ist ein Volk von Wanderarbeitern. Oder – moderner ausgedrückt – Pendlern. Jeder zweite Beschäftigte in der Schweiz benutzt für den Arbeitsweg das Auto oder den öffentlichen Verkehr. Ein Viertel aller gefahrenen Strecken in der Schweiz sind Pendlerfahrten. Das sind laut Statistik des Informationsdienstes für öffentlichen Verkehr über 26,6 Milliarden Kilometer im Jahr. Tendenz steigend. Laut Bundesamt für Raumplanung besteht das schweizerische Städtesystem heute aus den fünf Zentren Zürich, Bern, Basel, Genf-Lausanne und Tessin. Obwohl die meisten Menschen in der Schweiz in kleineren und mittleren Agglomerationen leben, konzentrieren sich die Arbeitsplätze zunehmend in diesen Zentren - allen voran im Raum Zürich. Immer mehr Menschen müssen deshalb ihrer Arbeit hinterher reisen. Und dafür immer weitere Wege auf sich nehmen. Und Pendler haben nicht nur längere Arbeitswege, sondern auch Arbeitstage. Denn die Fahrzeit geht von der Freizeit ab. Und nur die wenigsten Pendler können einen Teil ihrer Reisezeit als Arbeitszeit abbuchen. Als zumutbar gilt gemäss Arbeitslosenvericherungsgesetz ein täglicher Arbeitsweg von 4 Stunden. Noch immer sind 70 Prozent der schweizerischen Pendlerinnen und Pendler mit dem Auto unterwegs. Das ist nicht nur ökologischer Unsinn. Gemäss «Energie Schweiz» verbrauchen Autofahrende auf der gleichen Strecke etwa siebenmal soviel Energie wie Zugreisende und produzieren dreimal so viel Treibhausgas CO_2. Neben der Energieverschwendung ist das Pendeln mit dem Auto aber auch Zeit- und Geldverschwendung. Die Verkehrsmeldezentrale zählte schon im Jahr 1995 3314 Staustunden. Rund ein Viertel aller Staus entstehen auf der klassischen Pendlerautobahn A2. Nach Berechnungen von TCS Schweiz kostet für Vielfahrer die Fahrt im neuwertigen Mittelklassewagen 75 Rappen pro Kilometer. Der öffentliche Verkehr hingegen kostet nur 18 Rappen pro Kilometer und spart dabei nicht nur Geld und Nerven, sondern auch Zeit. Denn während der Autoverkehr durch Autobahnstau, verstopfte Stadtstrassen immer langsamer wird, kommen die Bahnen immer schneller voran. Mit dem öffentlichen Verkehr braucht man für die gleiche Strecke heute ein Viertel weniger Fahrzeit als vor zehn Jahren.

Preiswert pendeln

SBB-Abonnemente: Pendler fahren am billigsten mit einem Strecken- oder Generalabonnement (GA). Das GA gibt es jetzt auch zeitlich begrenzt (ab vier Monaten) beziehungsweise monatlich zahlbar. Das GA 2. Klasse kostet im Jahr 2'900 Franken und pro Monat 265 Franken. Zusätzlicher Vorteil beim GA: Sie können Tram und Bus ebenfalls mitbenutzen. Wer öfter, aber nicht regelmässig die gleiche Strecke fahren muss, kann mit einer Mehrfahrtenkarte bis zu 15 Prozent des normalen Fahrpreises einsparen.

Steuern sparen

Berufsbedingte Fahrkosten, die der Arbeitgeber nicht entschädigt, sind Berufsauslagen und zumindest teilweise von der Steuer absetzbar. Das gilt auch für auswärtige Verpflegungskosten.

Mobil ohne Auto

Auto-mobil ohne Auto: Noch immer ist das Auto in der Schweiz das Verkehrsmittel Nummer 1. Aber es geht auch ohne. In den Städten verzichten schon 40 Prozent aller Haushalte auf ein eigenes Auto. Deshalb muss man noch lange nicht auf die wichtigsten Vorteile der Auto-Mobilität verzichten. Mit der Mobility Rail Card für 444 Franken kann man, zusätzlich zum Zweijahres-Halbtaxabo, das Car-Sharing-Angebot von Mobility benutzen.

Auskünfte zu SBB-Abos und Bestellungen:
SBB Railservice 0900 300 300 (CHF 1.19 / Minute)
nternet: www.sbb.ch
Bestellung und Infos zu mobility:
www.mobility.ch oder Telefon 0848 824 814
Udo Theiss ist Journalist und lebt in Basel.

BMC

Hafner Bike+Scooter
8245 Feuerthalen
Tel. 052 659 35 74
Fax 052 659 35 76

|s|c|h|a|u|b| produktionszentrum holz

Für Sie aus Weinländerholz produziert!

Wir bieten Ihnen folgende Produkte:

Bauholz - Bretter - Latten - Hobelwaren - Holzwerkstoffe

Zuschnitt auf Mass - auf Wunsch Hauslieferung

Ausserdem erhalten Sie bei uns Dachfenster, Fertigparkett und vieles mehr.

Ausschnitte aus unserem Produktesortiment entnehmen Sie unserer Homepage.

Sie bestellen persönlich auf unserem Sekretariat, per Fax oder E-mail – wir bearbeiten Ihre Bestellung umgehend!

Robert Schaub AG Bollenstrasse 7 8450 Andelfingen

Tel. 052 317 11 19
Fax 052 317 38 30
E-mail: Info@schaub-ag.ch
Homepage: www.schaub-ag.ch

Mobility CarSharing vereint alle Vorteile moderner Mobilität

Kombinierte Mobilität – Einsteigen bitte

(es) Zeitgemässe Mobilität hat einen Namen: Mobility CarSharing. Es ist der dritte Weg zwischen eigenem Erst-oder Zweit-Auto und keinem eigenen Wagen. Das System funktioniert denkbar einfach: Fahrzeug auswählen, rund um die Uhr reservieren, in Selbstbedienung abholen und in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr nutzen. In Ober-/Unterstammheim wird auch ein Standort von Mobility angestrebt.

Immer mehr Menschen entdecken die Vorteile der Kombinierten Mobilität durch eine intelligente Nutzung von öffentlichem und Individualverkehr. Kombinierte Mobilität bedeutet, dass für lange Strecken die Bahn, für Kurzstrecken Bus, Tram und das Velo eingesetzt wird. Und: als Ergänzung für Transporte und Fahrten ausserhalb der Streckennetze und Fahrzeiten des öffentlichen Verkehrs das Mobility-Auto. Seit 1998 bestehen deshalb Partnerschaften mit den SBB sowie 13 weiteren regionalen Verkehrsverbünden - unter anderem den Verkehrsbetrieben Zürich -, die es Mobility-KundInnen ermöglichen, ein dichtes Netz der Kombinierten Mobilität zu Vorzugskonditionen zu nutzen.

CarSharing in Ober-/Unterstammheim

Für einen Standort in Ober-/Unterstammheim fehlen noch einige KundInnen. Deshalb setzen sich Interessierte für einen Mobility Standort ein, dass bald ein Auto von Mobility beim Bahnhof Stammheim zu stehen kommt.

Eine Karte...

zu einem Wagenpark, der sich sehen lassen kann.

InteressentInnen wenden sich an die Kontaktpersonen Frau Erna Straub, Oberstammheim (✆ 052 745 22 92 oder erna.straub@swissonline.ch) oder Frau Trudi Neff, Unterstammheim, ✆ 052 745 33 15.

Reservieren, Fahren, Zahlen

Das System mit der Mobility-Mitgliedschaft ist denkbar einfach: Sobald man eine Fahrt plant, sucht man sich das passende Auto aus - einen geräumigen Opel Astra oder einen handlichen Opel Corsa oder Agila. In grossen Städten steht Ihnen eine noch vielseitigere Flotte, vom kleinen sparsamen Smart zum flippigen VW New Beetle über den schnittigen Fiat Barchetta bis zur Grossraum Limousine Opel Sintra oder Toyota Previa zur Verfügung. Eine Reservation ist 24 Stunden pro Tag via Call-Center, Interactiv Voice System (Automatische Telefonreservation) oder Internet möglich. Zur reservierten Zeit holt man das gewünschte Auto an einem der über 800 Standorte in der ganzen Schweiz ab und benützt es innerhalb der vereinbarten Zeit. Periodisch erhält man die Rechnung. Dass man sich um Reparaturen, Service, Winterpneus, einen Dauerparkplatz, Verkehrsabgaben, Steuern und Versicherungen nicht zu kümmern braucht, ist als KundIn von Mobility CarSharing Schweiz selbstverständlich. Sogar das Benzin ist in den Preisen inbegriffen.

Weitere Auskünfte bei Mobility CarSharing Schweiz, Gütschstrasse 2, Postfach, 6000 Luzern 7
✆ 041 248 22 22, Fax 041 248 22 34, E-Mail info@mobility.ch

Alle Strände dieser Welt.
Im SBB Reisebüro.
Täglich von früh bis spät.

Übrigens, Kreditkarten und Rekas sind bei uns willkommen.

SBB Reisebüro Bahnhof Marthalen Tel 0512 23 06 74
8460 Marthalen www.sbb.ch

bahnhof.marthalen@sbb.ch SBB CFF FFS

Sterbehilfe
Hilfe zum Sterben oder Hilfe beim Sterben?
Donnerstag, 7. November 2002, 19.30 Uhr
im Alters- und Pflegeheim Weinland,
Oberhusestr. 1, Marthalen

Podiumsgespräch mit folgenden Gästen:
Leitung: Dr. Ruedi Aeschbacher, EVP Nationalrat
Susanna Fassnacht, EVP Kantonsratskandidatin
Gerhard Fischer, EVP Regierungsratskandidat
Brigitte Geniets, freiwillige Begleiterin von Schwerkranken und Sterbenden im KSW
Anneliese Schaad, BTS Seelsorgerin
Walter Schäppi, Dr. med.
Peter Zollinger, Heimleiter

Die EVP Bezirkspartei Andelfingen freut sich auf Ihren Besuch!

EVP

Überlegungen zur heutigen Mobilität

Mehr Verkehr oder mehr Sicherheit?

SCOTT

VELOSPORT
FRIDOLIN KELLER
8476 UNTERSTAMMHEIM
TELEFON 052 745 23 79

Es gibt mehrere Gründe, eine Verlangsamung und eine Reduktion des Verkehrs anzustreben. Es sterben zu viele Menschen auf der Strasse. Die Zahl der Verletzten ist zu hoch. Die Lärm- und Schadstoffgrenzwerte können nicht eingehalten werden. Zahlreiche Ziele des Umweltschutzes werden nicht erreicht. Die Mobilität stösst an Grenzen.

Von Margrit Wälti

Wie haben Sie sich zur Einführung von «Generell 50» innerorts eingestellt? Erinnern Sie sich noch, als auf den Regionalstrassen Tempo 80 und auf den Autobahnen Tempo 120 eingeführt wurde? Wissen Sie noch, wie Sie reagiert haben, als in gewissen Quartieren Tempo 30 eingeführt wurde?

Jedes Mal gab es viele «Wenn und Aber» und eine grosse Gegnerschaft. Aber was passiert? Mit der Zeit gewöhnt man sich daran und findet es sogar sinnvoll. Man nimmt mit grosser Genugtuung zur Kenntnis, dass zahlenmässig weniger schwere Unfälle passieren. Die Unfallzahlen konnten Jahr für Jahr gesenkt werden. Leider sterben aber immer noch viel zu viele Menschen auf der Strasse. Jeder Mensch, der stirbt oder schwer verletzt wird, ist einer zu viel. Es ist nicht angebracht, mit den neuesten Unfallzahlen zufrieden zu sein.

Temporeduktionen sind notwendig

Die Unfallhäufigkeit hängt zu einem grossen Teil von der vorgeschriebenen Geschwindigkeit ab, das ist bewiesen. 1985 wurde Tempo 80/120 eingeführt. Die Zahl der Toten im Strassenverkehr ging in den folgenden Jahren zurück wie schon in den Jahren 1981 bis 1984, als das Gurtenobligatorium eingeführt wurde. Ganz allgemein kann gesagt werden: «10 km schneller – 10 Prozent mehr Opfer». Diese Feststellung hat Professor Felix Walz, Gerichtsmediziner und Unfallforscher an der Universität Zürich aufgrund eigener Untersuchungen und Studien 1989 geäussert. 25% der Unfälle mit Getöteten sind eine Folge übersetzter Geschwindigkeit. In Deutschland stieg leider im letzten Jahr die Zahl der Todesopfer und zwar Schwerpunkt mässig auf den Autobahnen. Das Innenministerium Stuttgart teilte mit, dass Raserei der häufigste Grund für Unfälle sei.

Sorgenkind A4

Schauen wir einmal die A4 etwas näher an. Nach einem Unfall wird immer nach einem Ausbau der Strasse gerufen. Bis diese Strasse ausgebaut wäre, verstreichen Jahre und weitere Unfälle passieren. Nach den oben erwähnten Erfahrungen mit Temporeduktionen ist es fast zwingend, dass die Geschwindigkeit auf dieser Strecke gesenkt werden muss.

Eine zweite Möglichkeit zur Unfallvermeidung sind Massnahmen, wie sie in zwei Postulaten an den Kantonsrat gefordert werden. Nach dem tödlichen Unfall am Neujahrstag in Kleinandelfingen hat Kantonsrätin Nancy Bolleter (EVP) gleich anfangs Januar vom Regierungsrat Sofortmassnahmen gefordert. In einem Postulat regt sie die Richtungstrennung der Fahrbahnen mittels Leitplanken an und zwar auf der Strecke von Kleinandelfingen bis Flurlingen. Die Richtungstrennung wurde im Kantonsrat schon 1995 verlangt, aber nicht erfüllt. Mit der gleichen Forderung für die ganze Strecke Winterthur-Flurlingen gelangten Käthi Furrer und Christoph Schürch (SP) anfangs dieses Monats an den Regierungsrat. Zudem haben die Kantonspolizei und die Baudirektion bereits an der erwähnten Unfallstelle am Ende der Doppelspur die Betonelemente um 130 m

Weinhandlung zum Felsenkeller
Stadthausgasse 17, 8200 Schaffhausen
Tel: 052 625 52 57, Fax: 052 625 52 23
Homepage: www.felsenkeller.ch

Nägeli AG
Holzbau
8463 Benken
Homepage: www.holzbau-naegeli.ch
E-mail: naegeli.holzbau@bluewin.ch
Tel. 052 319 11 69

Treppen
Parkett
Lukarnen
Dachfenster
Umbau
Altbausanierung
Holzbauplanung

Foto: Ernst Wälti

Welche Richtung nimmt die Verkehrspolitik?

verlängert. Damit ist aber nur die eine Stelle etwas sicherer geworden und der ganze Abschnitt bleibt weiterhin gefährlich. Kantonsrätin Nancy Bolleter hat im US-Bundesstatt Massachusetts eine solche zweispurige, durch Leitplanken getrennte Strasse befahren und erlebt, dass auch reger Verkehr flüssig abgewickelt wird. Es wäre absolut vertretbar, diese Massnahme auf der A4 zu ergreifen, vor allem würde es nicht Jahre dauern bis zur Fertigstellung. Der Regierungsrat muss nun zu diesen Forderungen Stellung nehmen.

Geplante Mini-Autobahn

Eine vierspurige Mini-Autobahn ist für die Strecke Kleinandelfingen-Flurlingen geplant. Dieses Projekt wollte der Regierungsrat einfrieren, weil der Strassenfonds verschuldet ist. Doch die Zürcher Planungsgruppe und die drei Weinländer SVP-Kantonsräte machten dem Regierungsrat klar, dass die A4 aus Sicherheitsgründen eine dringende Sanierung brauche. Der Regierungsrat liess sich überzeugen. Durch den Ausbau werden aber neue Probleme entstehen, weil ja bekanntlich mehr Strassenkapazität auch mehr Verkehr anzieht. Es ist voraus zu sehen, dass der zusätzliche Verkehr rund um Winterthur nicht aufgenommen werden kann.

Über Mobilitätskonsum nachdenken

Wollen wir denn wirklich immer mehr Verkehr? Müssen wir nicht grundsätzlich über unseren Mobilitätskonsum und über unsern Schnelligkeitswahn nachdenken. Wir nehmen in Kauf, dass wir in Kilometer langen Staus stecken bleiben, obwohl bewiesen ist, dass unsere Lebensqualität darunter leidet und Klimaschäden entstehen. Leider kommt noch die Tatsache dazu, dass in neuester Zeit vermehrt schwerere und stärkere Autos herumfahren. Sie brauchen für die gleiche Fahrleistung immer mehr Benzin.

Wir brauchen grundsätzlich das Gegenteil: Leichtere und sparsamere Fahrzeuge, sowie langsame und ruhige Fahrweise. Zudem sollen die direkten und indirekten Kosten nach dem Verursacherprinzip berechnet werden. Der öffentliche Verkehr muss fortwährend ausgebaut werden. Der Fuss- und Veloverkehr ist zu fördern. Die Alkohol-Promillegrenze muss auf 0,5 Promille herabgesetzt werden.

Werden die aufgeführten Massnahmen wirklich durchgesetzt, kann ein Teil der schädlichen Auswirkungen der Mobilität vermindert und die Sicherheit erhöht werden.

FITNESSCENTER
DYNAMIC
NEUHAUSEN A/RHF
im Rundbuck · Tel + Fax 052/672 33 05
Das freundliche und professionelle Fitnesscenter

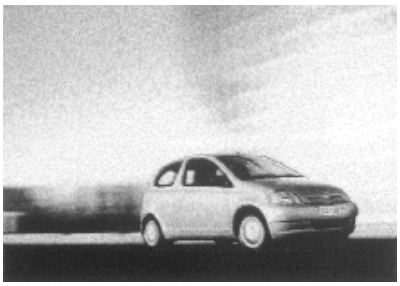
TRELAG
! Kleinmulden 2 - 5m3
! Rolltainer 9 - 40m3
! Krantransporte Greifer
! Kehrichtabfuhr
Urs Berger 8457 Humlikon
Tel: 052 /317'37'37 www.trelag.ch

Vernünftige Mobilität

TOYOTA PRIUS –
Das erste serienmässige Fahrzeug mit Hybridantrieb

Sämtlicher Komfort einer Mittelklasslimousine bei minimalem CO_2-Ausstoss. Antrieb durch Elektro- und Benzinmotor sowie Rekuperation.

TOYOTA Yaris 1.0
Innen gross, aussen klein. Verbrauch



kleiner als 5L/100km im ZH Weinland. Bereits ab Fr. 15350.- inkl. 3 Jahre Service und Garantie.

Jetzt bei Garage Corrodi Marthalen testfahren.

corrodi
Marthalen

www.corrodiauto.ch / (052) 301 41 11

Kleinmotorfahrzeug Aixam

Verbrauch 2.8 Liter Diesel/100 km
Kat F mit 45 km/h ab 16 Jahren
Kat A1 mit max 100 km/h auch mit Wechselschild mit dem Motorrad

schöller
daniel schöller
tel. 625 18 47

goldschmied

schmuck
vordersteig 6
8200 schaffhausen

nur 3 min
vom bahnhof

...und wenn sie
ihre eigenen ideen mitbringen
mache ich schmuck draus

STEGEMANN MALER
dipl. Malermeister
8450 Andelfingen
125 JAHRE
FARBE GESTALTUNG BAUTENSCHUTZ
TEL. 052/317 18 38

www.schuh-peier.ch
individuell
- aber schnell
Damen • Herren • Kinder • Sport
Haus • Wander • Arbeit • Reparaturen
Ganz in Ihrer Nähe und alles unter einem Dach. Seit 1882.
SCHUH-Peier
ANDELFINGEN

Bio-Traubensaft und -Wein aus resistenten Trauben.
Der echte naturgesunde Genuss aus unserem biodynamischen Anbau.
demeter
CULTIVA BioWeinbau
MariaBarla Coray & Fredi Strasser
Poststrasse 73
8462 Rheinau
BIO SUISSE
Telefon 052 301 42 50 Fax 052 302 42 51

Mobilität und Migration

Völkerwanderung heute

Wir reisen, weil wir etwas erleben wollen, weil wir fremde Länder kennen lernen wollen. Viele Länder leben vom Tourismus. Es bestehen wirtschaftliche Beziehungen rund um die ganze Welt. Vielfältige Verkehrsangebote sind unabdingbar für die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft. Und die Mobilität wächst.

Von **Margrit Wälti**

Grundsätzlich versteht man unter Mobilität die Gesamtheit aller individuellen Bewegungen innerhalb eines bestimmten Raumes. Das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat die Aufgabe, diese Bewegungen zu koordinieren, sei es auf der Strasse, der Schiene oder in der Luft. Das UVEK sorgt dafür, dass die Belange von Umwelt, Gesundheit und Sicherheit respektiert werden. Die Schweiz kann aber eine ökologische Verkehrspolitik nicht alleine umsetzen. Die schweizerische und die europäische Verkehrspolitik müssen miteinander abgestimmt werden. Die Grundlage dafür bietet das bilaterale Landverkehrsabkommen. Dieses hat für ganz Europa eine verkehrspolitische Signalwirkung im Sinne der Nachhaltigkeit entfaltet.

Mobilität und Migration

Der Tourismus, aber auch die wirtschaftlichen Beziehungen aus den westlichen Ländern in die meisten Länder der Welt, haben zu einer wachsenden Mobilität geführt. Diese westliche Expansion der letzten 500 Jahre hat europäische Wertvorstellungen weltweit «exportiert». Der Wohlstand Europas gilt als erstrebenswert und damit werden die Industrieländer zu Einwanderungsländern. Gleichzeitig hat die Schweiz auch grossen Bedarf an ausländischen Arbeitskräften. Durch diese hin- und herreisenden Arbeitskräfte und durch unsere vielfältigen touristischen Unternehmungen entstehen Beziehungsnetze. Sobald in solchen Ländern Krieg geführt wird oder Völkergruppen gegeneinander kämpfen, fliehen Menschen dorthin, wo sie schon Beziehungen haben. Das erlebten wir eindrücklich beim Kosovokrieg. Es ist auch absolut verständlich, wenn Menschen, die keine Zukunftsperspektiven sehen, zu uns kommen möchten, wo offensichtlich der Wohlstand herrscht. Bei unsern Reisen in alle Länder der Welt demonstrieren wir ihn offensichtlich.

Nachhaltige Mobilität

Viele besorgte Menschen suchen Wege, um eine «nachhaltige» Mobilität zu fördern. Die Gleichsetzung von Fortschritt und allseitiger Mobilität hat die Industriegesellschaft in eine Sackgasse manövriert. Immer mehr Autos und immer mehr Strassen belasten unsere Umwelt, verunstalten unsere Lebensräume und bürden der Volkswirtschaft steigende Kosten auf. Eine besondere Herausforderung für die Zukunftsgestaltung liegt darin, Perspektiven für eine nachhaltige Gestaltung unserer Mobilitätsansprüche zu entwickeln. Der Begriff «Klimaschutz» darf in diesem Zusammenhang nicht fehlen. Das UVEK schreibt unter dem Titel *Die Mobilität nachhaltig gestalten und sinnvoll koordinieren* Folgendes: «Die Zukunft der Mobilität liegt in einem modernen und umweltfreundlichen, also Energie und Raum sparenden Verkehrsangebot, das zugleich den wirtschaftlichen und sozialen Erfordernissen des Landes entspricht». Auch wir können dazu beitragen, dass «nachhaltige Mobilität» nicht nur ein leerer Begriff bleibt.

Foto: Ernst Wälti

Wer Velo fährt, kommt weit, sieht mehr und schont die Umwelt.

Radio HiFi Television Video
Sauter AG

052/317 24 72 ist
Ihre Servicenummer

Television Hi-Fi am Marktplatz Andelfingen 317 24 72

Ich poschte z'Andelfinge

PAPETERIE UND LEDERWAREN

SYLVIA FISCHLI

Thurtalstrasse 4, 8450 Andelfingen
Tel. 052 / 317 10 84, Fax 052 / 317 12 10

Tropical Paradise

Kennen Sie das Tropical Paradise ?
Wenn nicht, dann schauen Sie doch mal hinein ! Permanente Ausstellung mit Pflanzen und Tieren, Erlebnisgärtnerei mit vielen Überraschungen und Gelegenheit zum Kaffeetrinken.

Gärtnerei Lottenbach 8465 Rudolfingen
Tel. 052 319 19 04

Öffnungszeiten:	März - Sept.	Okt. - Febr.
Mo-Fr	9.30 – 18.00	9.30 – 17.00
Sa	9.30 – 16.00	9.30 – 16.00
So	13.00 – 17.00	13.00 – 16.00

Allgemeine Feiertage geschlossen

Massage SANFIT Rheinau

**TWT-Wirbelsäulenbehandlung
die sanfte Alternative
zur Chiropraktik,
bestens geeignet zur Prophylaxe**

Andrea Huber-Hausherr
Med. Masseurin FA SRK
im Hallenbad, 8462 Rheinau
Tel. 052 319 41 84
sanfit.huber@bluewin.ch

Weiteres Massageangebot:
Klassische Massage
Fussreflexzonenmassage
Bindegewebsmassage
manuella Lymphdrainage
REIKI
Cellulite-Behandlung
Haarentfernung

**Frauen-Nottelefon Winterthur
Beratungsstelle gegen
sexuelle Gewalt**

Technikumstrasse 38
Postfach 2036, 8401 Winterthur
Tel. 052 / 213 61 61
www.frauennottelefon.ch
frauennottelefon@swissonline.ch

Fachfrauen beraten gewaltbetroffene Frauen persönlich oder am Telefon, auf Wunsch auch anonym.

Dabei spielt es keine Rolle, wie lange die Gewalttat zurückliegt. Die Beratungen sind kostenlos. Wir haben Schweigepflicht und beraten psychologisch, sozial und juristisch.

**Kantonal anerkannte
Opferhilfe-Beratungsstelle**

Ausserdem: Begleitung im Falle eines Strafverfahrens, Vermittlung von Fachpersonen wie Ärztinnen, Anwältinnen, Psychotherapeutinnen usw.

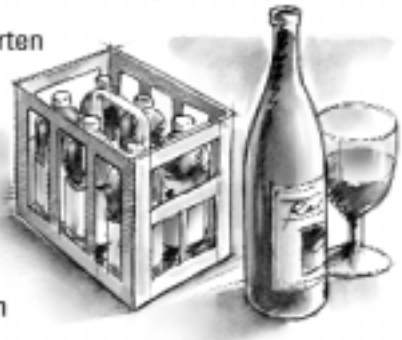
Unsere Öffnungszeiten:
Mo, Di, Do, Fr 11–18 Uhr, Mi 13–18 Uhr

Landi Marthalen und Umgebung

Lokal ist mal für mal ideal.

Ihr Landi-Markt und die 9 Volg-Dorfläden im Zürcher Weinland bieten für Familien wie für Jung und Alt ein vielfältiges Angebot direkt vor der Haustüre:

- Frisches Gemüse, Obst, Beeren, Eier und Brot- & Backwaren direkt von einheimischen Produzenten
- Fleisch und Fleischprodukte frisch von hiesigen Metzgern
- alles für Haushalt, Hobby & Garten
- Riesiges Getränke-Sortiment und Zürcher Spitzenweine der besten Lagen unserer Rebbauern
- Besuchen Sie unseren **Weihnachts-Markt** am **Samstag, 30. November** auf dem LANDI-Areal!
- 5 eigene Tankstellen und Heizöl-Hauslieferungen: günstig & nah



**Landi und Volg-Dorfläden:
Näher gibts nichts Besseres!**

Landi Marthalen + Umgebung • Güeterstrasse 3 • 8460 Marthalen
Tel. 052 305 40 10 • Fax 052 305 40 13
E-Mail: info@landimarthalen.ch • www.landimarthalen.ch

Trägerverein

Alle Jahre wieder: der Einzahlungsschein

Ins Haus geflattert

Dass die *andere seite* viermal jährlich gratis in alle Haushaltungen des Weinlands gelangt, ist keine Selbstverständlichkeit. Dahinter steht viel ehrenamtliche Tätigkeit der BlattmacherInnen, ein Trägerverein und die Bezirksparteien EVP, Grüne und SP. In der Zeitung steckt groser Einsatz. Sie ist uns viel wert – Ihnen auch?

Mit dem Einzahlungsschein, den wir einmal jährlich beilegen, können Sie einen Beitrag dazu leisten, dass die *andere seite* trotz der darbenden Medienlandschaft auch in Zukunft der Meinungsvielfalt im Bezirk Rechnung trägt, Themen aufgreift und Menschen zu Wort kommen lässt.

Selbstverständlich freuen wir uns auch über jede Rückmeldung in Form von Kritik, Vorschlägen oder als schriftlicher Beitrag zu einem der auf Seite 2 angekündigten Schwerpunktthemen der nächsten Zeit. Dort finden Sie auch Namen und Adressen. Oder: Besuchen Sie uns doch einfach im Internet.

www.andereseite.ch

Mit-tragen, nicht vereins-meiern!

- Sie schätzen die *andere seite* und wissen um ihre Bedeutung für den Bezirk
- Wir schätzen Ihre Unterstützung – werden Sie jetzt Mitglied!

Jahresbeitrag ab 50.– (Personen) oder 100.– (Organisationen)
inkl. ein *Gratis-Kleininserat* pro Jahr!

❑ Ja, ich / wir trete(n) dem Trägerverein der *andern seite* bei.
❑ Bitte senden Sie uns Unterlagen über den Beitritt zum Trägerverein.

Name und Vorname | Organisation | Datum

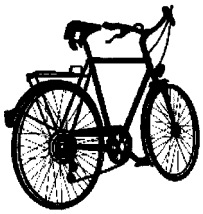
Strasse | PLZ/Ort

einsenden an: *Trägerverein andere seite,* c/o Therese Jenni, Weierlistr. 3, 8447 Dachsen.
Unterlagen können auch per eMail angefordert werden: traegerverein@andereseite.ch

Vo Dir es Porträt,
vo mir es Passföteli
und vo eusem
Hochzig
es ganzes Album
volle Bilder

Rufen Sie an
Natel 079 416 89 25
oder www.dasfoto.ch
Foto- und
Hochzeits-Reportagen

Theres Götschi
Dorfstrasse 31, 8452 Adlikon



Velo Glauser
Andelfingerstrasse 7
8416 Flaach

Telefon 052 318 15 36
Fax 052 318 21 19
Internet www.veloglauser.ch
E-Mail info@veloglauser.ch

… und wenn Sie Ihre eigenen Ideen/ Wünsche mitbringen, wollen wir diese für Sie verwirklichen.

**Arrow • BMC • Canyon • Villiger
Viner • Votec • Wheeler**

BEAT GRAF TEL. 052 317 32 28
8467 TRUTTIKON MALERGESCHÄFT

Für Malerarbeiten mit der persönlichen Note

partei lich

Sozialdemokratische Partei

Editorial

Diese Seite steht ganz unter dem Zeichen der kantonalen Bildungspolitik. Am 24. November werden wichtige Weichen gestellt für die Entwicklung unserer Schulen – nicht nur in unserem Kanton.

Auch auf Bundesebene zeichnen sich bildungspolitisch bedeutsame Änderungen ab. Was die SP besonders betrifft: «Unsere» Bundesrätin Ruth Dreifuss bereitet sich auf die Stabübergabe Ende Jahr vor. Sie hat in zahlreichen gesetzgeberischen Bereichen klar vorgespurt: bei der laufenden 11. AHV- und bei der 2. KVG-Revision. Weitere umfangreiche Reformen sind im Gang: das Betäubungsmittelgesetz, die Organtransplantation oder die Forschung an überzähligen Embryonen. Auch die Forschungsförderung ist zu erwähnen, die Verbesserung der Berufsbildung, die Stärkung der Kulturpolitik, der Kampf gegen den Rassismus. Es liegt in der Natur der komplexen Materie, mit der sich die Bildungs- und Sozialministerin zu befassen hatte, dass sie nun kein in sich geschlossenes Gesetzeswerk, kein politisches Ganzes hinterlassen kann. Aber seit Ruth Dreifuss ihr Amt am 1. April 1993 angetreten hat, war zu spüren, dass hier eine Persönlichkeit am Werk ist, die ihre politische Überzeugung mit voller Kraft in ihre Arbeit einfliessen lässt. Es ist auch ihr Verdienst, dass sich das schweizerische Sozial-, Gesundheits- und Bildungswesen im europäischen Vergleich sehen lassen darf; was nicht heisst, dass ihr(e) Nachfolger(in) keine Aufgaben mehr hätte!

JA zum «Kredit Integrationskurse für junge MigrantInnen»

JA zum «Kredit Fernwärme-erschliessung Oberhauserriet»

JA zur «Volksschulreform (Bildungs-Gesetz, Änderung der Kantonsverfassung und Volksschul-Gesetz)

NEIN zum «Arbeitslosenversicherungs-Gesetz»

NEIN zur Volksinitiative «gegen Asylmissbrauch»

Volksabstimmung vom 24. Nov. 2002

SP

Sozialdemokratische Partei
SP Bezirk Andelfigen PC 84-20975-9

Ja zu den Integrationskursen

Eine Starthilfe für junge Menschen

Von **Susanna Rusca Speck**

Am 24. November 2002 findet im Kanton Zürich eine Volksabstimmung über einen Kredit für kantonale Beiträge von Fr. 6,825 Millionen an Integrationskurse für 15-20-jährige Fremdsprachige statt. Regierungs- und Kantonsrat haben dem Kredit zugestimmt. Dagegen wurde vom SVP-nahen Bund der Steuerzahler das Referendum ergriffen.

Was sind Integrationskurse?

Sie bieten fremdsprachigen Jugendlichen, die vom Alter her gerade nicht mehr schulpflichtig sind, wenn sie in die Schweiz kommen, die Möglichkeit, effizient Deutsch zu lernen. Ein Jahr lang dauern die Kurse, in denen 15-20-jährige Fremdsprachige mit Aufenthaltsstatus B und C vor allem Deutsch lernen und Lücken in der Allgemeinbildung schliessen. Ziel dieser Einstiegskurse ist es, den Jugendlichen den Übergang in die Berufsbildung, in weitere Schulen oder in eine Erwerbstätigkeit zu erleichtern. Und dieses Ziel erreichen die Kurse auch: praktisch 100% der Jugendlichen finden eine Anschlusslösung in der Arbeitswelt und ca. 45% können sogar eine Berufsbildung beginnen.

Mit einem JA zum Kredit sichern wir den Schulträgern auch für die kommenden Schuljahre die kantonalen Beiträge für insgesamt etwa 350 Plätzen zu. Nur mit den Bundesgeldern können die bestehenden Integrationskurse nicht weitergeführt werden. Ohne Beiträge des Kantons würden die Gemeinden und Zweckverbände, welche die Integrationskurse führen, noch mehr belastet. Dies hätte ein Abbau des Angebots zur Folge und würde interessierte Jugendliche, die keinen Kursplatz mehr fänden, treffen.

Es ist bekannt, dass Jugendliche ohne Tagesstruktur in ihrer sozialen Entwicklung gefährdet sind. Ohne Vorbereitung wird ihnen der Einstieg ins Berufsleben zusätzlich erschwert. Aus arbeitsmarktlichen und sozialpolitischen Überlegungen ist eine schulische Starthilfe absolut notwendig.

In der Berufsbildungslandschaft ist zurzeit einiges in Bewegung. Das BBT (Bundesamt für Berufsbildung und Technologie) hat Empfehlungen zu den Brückenangeboten erlassen. Dort sind die Bundessubventionen auch für die Integrationskurse definitiv geregelt. Für den Bund sind Integrationskurse ein Element, das eindeutig zur Berufsbildung gehört und nicht mehr aus ihr wegzudenken ist, solange fremdsprachige Jugendliche in die Schweiz einreisen.

Auf kantonaler Ebene sind wir noch nicht so weit. Eine besondere Regelung der Finanzierung von Integrationskursen wird erst überflüssig, wenn das Gesamtpaket aller Brückenangebote zwischen Schule und Beruf in einer kantonalen Verordnung verankert wird. Diese Verordnung wird sich auf das neue Bundesgesetz über die Berufsbildung stützen, das voraussichtlich 2004 in Kraft tritt.

Ein wichtiger Blickwinkel der Kreditvorlage ist jener der Integration. Auch hier gibt es auf Bundesebene den – nicht mehr ganz neuen – Integrationsartikel. Einerseits stellt der Bund damit Mittel für die Integration zur Verfügung, anderseits fordert er die Kantone auf zu handeln.

Wenn wir Fremdsprachige integrieren wollen, wo sollen wir beginnen, wenn nicht bei den Jungen? Und wo sollen wir beginnen, wenn nicht bei der Sprache? Wir dürfen nicht ein bewährtes Instrument der Integration in Frage stellen. Die Kurse erreichen ihre Ziele.
Der gekonnte Umgang mit der deutschen Sprache ist der Schlüssel für eine erfolgreiche Integration – sei es in die Gesellschaft, sei es in die Arbeitswelt. Die Integrationskurse leisten einen bedeutenden Beitrag dazu!

Susanna Rusca Speck ist SP Kantonsrätin.
Sie lebt in Zürich.

Kantonale Abstimmug

Sagen Sie ja zum Volksschulgesetz

Das Volksschulgesetz bildet die Grundlage für notwendige Reformen.

Von **Käthi Furrer**

Als aktive Lehrerin bin ich mit Überzeugung für das neue Volksschulgesetz, weil die Reformen darin dem Wandel der Gesellschaft entsprechen, weil die einzelnen Erneuerungen im Paket aufeinander abgestimmt sind und weil die wesentlichen Grundwerte unserer Schule erhalten bleiben. Die grosse Mehrheit derjenigen, die nach einem Ja am 24. November das neue Gesetz Schritt für Schritt umsetzen werden, stehen dahinter. Es sind der Zürcher Lehrerinnen- und Lehrerverband, die Schulleitungen, die Kindergärtnerinnen, die Schulpflegen und die Elternorganisationen, um nur einige der 16 unterstützenden Institutionen zu nennen. Bessere Voraussetzungen für das Gelingen des «Neubaus» an der Volksschule gibt es nicht.

Vieles ist unbestritten

Das neue Volksschulgesetz enthält einen ganzen Strauss von Reformprojekten, von denen die meisten in zahlreichen Versuchsschulen auf ihre Praxistauglichkeiten erprobt wurden. Viele davon – beispielsweise das Lernen mit Computern, die geleiteten Schulen, die Elternmitsprache, die familienfreundlichen Verbesserungen wie Blockzeiten und Mittagstische – sind ausgewertet und finden breite Anerkennung. Auch die Integration der Sonderschulung für Kinder mit besonderen Lernschwächen in die Regelklassen und die gezielte Unterstützung von Schulen mit einem hohen Anteil von fremdsprachigen Kindern haben sich vielerorts bewährt.

Zankapfel Grundstufe

Andere Neuerungen sind umstritten. Zum Beispiel die Einführung der Grundstufe anstelle des heutigen Kindergartens und der ersten Klasse. Wer in den vergangenen Jahren die Probleme bei der Einschulung unserer ABC-Schützinnen und -schützen mitverfolgt hat, wird erkennen, dass der Übergang vom Spielen zum Lernen besser organisiert werden muss. Die Kinder stehen in ihrer Entwicklung nicht alle am selben Ort, wenn sie in die erste Klasse kommen. Viele haben aus eigenem Antrieb bereits lesen gelernt oder interessieren sich schon im Kindergarten fürs Rechnen. Andere brauchen ein Jahr länger Zeit zum Spielen oder um sich in die Gemeinschaft einzuordnen. Beiden Gruppen kommt die Grundstufe entgegen. Sie ermöglicht es, jedes Kind so zu fördern, wie es seinen Fähigkeiten und seiner Reife entspricht. Das Einrichten der Grundstufe braucht Sorgfalt und Zeit. Beides ist gegeben, die Pädagogische Hochschule wird die Kindergärtnerinnen und Lehrpersonen auf die neue Aufgabe mit gezielter Weiterbildung vorbereiten.

Zankapfel neue Schulaufsicht

Ein weiterer Zankapfel ist die Einsetzung einer professionellen Schulaufsicht anstelle der Bezirksschulpflege. Mir leuchtet ein, dass die Schulen im ganzen Kanton nach einheitlichen Kriterien und von einem Team mit Fachkompetenz begutachtet werden. Das schafft Transparenz, denn alle Beteiligten wissen schon vor der Beurteilung, mit welchen Massstäben gemessen wird. Und die professionelle Schulaufsicht ist keineswegs ein schlechtes Abgangszeugnis für die Bezirksschulpflegen. Diese haben ihre Arbeit gut und mit viel Engagement gemacht. Trotzdem gibt es jetzt ein überzeugenderes Instrument, die Qualität unserer Schulen zu überwachen. Nicht zu vergessen: Im Alltag werden nach wie vor die Gemeinde- oder Kreisschulpflegen, die ihre Teams und die örtlichen Verhältnisse am besten kennen, die Verantwortung für das Funktionieren der Schule tragen.

Fuder überladen?

Nein, das Fuder ist nicht überladen. Es wird nicht alles auf einen Schlag verwirklicht, sondern schrittweise nach einem differenzierten Fahrplan angepackt. Lassen wir die zahlreichen Schulen, die nun in jahrelangen Versuchen Neues erprobt, ausgewertet und verbessert haben, nicht im Regen stehen. Erinnern wir uns an frühere Reformen wie den Spätsommerbeginn, die Fünftagewoche, die gleiche Erziehung von Mädchen und Buben: Die damaligen Unkenrufe zu diesen und anderen Projekten haben sich nicht bewahrheitet, niemand will sie mehr rückgängig machen. Die Erneuerung der Volksschule ist ein ehrgeiziges, aber auch faszinierendes Unterfangen im Dienst unserer Kinder und Jugendlichen. Es wird Erfolg haben, wenn alle Beteiligten – Schule, Behörden und Eltern – gut zusammen arbeiten. Ein Ja zum Volksschul- und Bildungsgesetz schafft alle nötigen Grundlagen dazu!

Käthi Furrer, Dachsen, ist Primarlehrerin und Kantonsrätin. Sie ist Mitglied des überparteilichen Komitees «Ja zu unserer Schule»

NEIN zur SVP-Asylinitiative

Die SVP will einen Stacheldraht um die Schweiz errichten. Das Grundrecht auf Asyl soll in der Schweiz abgeschafft werden. Fluchtgründe müssen erst gar nicht mehr geprüft werden. Faire, rechtsstaatliche Verfahren gibt es keine mehr. Die Initiative trifft alle: Verfolgte, Gefolterte, unbegleitete Kinder, alleinstehende Frauen, Familien mit Kindern, Kranke und Pflegebedürftige - sie alle werden ausgeschlossen.

Unter dem irreführenden Titel «Missbrauchsbekämpfung» werden künftig alle Flüchtlinge ausgeschlossen, denn wer gemäss Initiative über einen «sicheren Drittstaat» eingereist ist, soll dorthin zurückgewiesen werden. Das betrifft fast alle Asylsuchenden, weil sie auf dem Landweg fliehen und die Schweiz von sicheren Drittstaaten umgeben ist. Unsere Nachbarstaaten werden kaum alle Asylsuchenden aus der Schweiz zurück nehmen wollen oder können. Vielmehr braucht es eine grenzübergreifende, solidarische Flüchtlingspolitik.

Der Aufenthaltsstatus von Asylsuchenden in der Schweiz ist heute bereits problematisch. Mit der Initiative wird diese Situation verschärft:

- Fürsorgeleistungen sollen noch stärker gekürzt oder gar abgeschafft und durch «Sachleistungen» ersetzt werden. Tatsache ist: Bereits heute erhalten Asylsuchende und vorläufig Aufgenommene 20 bis 50 Prozent tiefere Sozialhilfeleistungen als Schweizerinnen und Schweizer.
- Die Ausübung einer Erwerbstätigkeit wird ausgeschlossen. Statt dessen sollen nur noch «staatliche Beschäftigungsprogramme» angeboten werden, was im Übrigen Kosten in Millionenhöhe verursachen würde.
- Die medizinische Versorgung soll drastisch eingeschränkt werden. Was in der Praxis bereits geschieht, soll im Gesetz festgeschrieben werden.
- Sanktionen durch neue Arbeitsverbote, die Verweigerung der Gesundheitsversorgung und die Abschaffung von Fürsorgeleistungen sind unmenschlich.

Die SVP-Asylinitiative ist menschenverachtend, kontraproduktiv, nicht umsetzbar und bricht mit der humanitären Tradition der Schweiz. Die Genfer Flüchtlingskonvention wäre bei einer Annahme nur noch Makulatur. Die Antwort aus der Sicht der SP kann daher am 24. November nur ein klares NEIN sein!

Ich bin in der SP

«...weil ich in der SP auf Leute treffe, die im Grundsatz die gleichen politischen Ziele verfolgen wie ich. Ohne Parteidoktrin und mit viel Lust an politischer Streitkultur werden Diskussionen geführt, die mir in der Meinungsbildung aber auch im Alltag wertvoll sind.»

Doris Braun, Buch a/Irchel

parteilich

Die Grünen

Ja oder Nein zum Bildungs- und Volksschulgesetz?

Von **Vreni Püntener-Bugmann**

Das Programm für die Mitgliederversammlung vom Samstag 7. September versprach interessante Informationen und eine spannende Diskussion zur Volksschule der Zukunft.

Markus Kunz konnte für den Informationsteil am Morgen knapp 30 Personen begrüssen, die Diskussion und Parolenfassung mochte 40 Mitglieder und ein paar Gäste anzulocken.

Esther Guyer, Mitglied der Kantonsrätlichen Bildungskommission, orientierte über wenig umstrittene Neuerungen beim Volksschulgesetz, wie Blockzeiten, Angebote für Mittagsbetreuung oder Aufgabenhilfe.

Zu den kontroversen Punkten der Abstimmungsvorlage vom 24. November informierten die eingeladenen ReferentInnen:

- Einführung der Grundstufe (heutiger Kindergarten und 1. Jahr der Primarschule)
- geleitete Schulen
- Organisation der Schulaufsicht und Qualitätssicherung durch Fachaufsicht und Abschaffung der Bezirksschulpflege
- Sprachkonzept mit Einführung des Englisch-Unterrichts in der 2. oder 3. Klasse der Primarschule.

Die Informationen der Fachleute waren sehr interessant, ihr Engagement für die Vorlagen klar zu spüren. Unterstützende Voten, kritische Fragen und ablehnende Stellungnahmen zu den Neuerungen kamen aus dem Publikum.

Kontroverse Diskussion der Grünen

Die Diskussion am Nachmittag zwischen BefürworterInnen – Esther Guyer und Felix Müller – und GegnerInnen der Grünen – Susanne Rihs und Thomas Schnellmann – konnte die verschiedenen Aspekte der Vorlage deutlich aufzeigen.

Wird mit der Einführung der Grundstufe den unterschiedlichen Bedürfnissen der Kinder besser entsprochen oder kommen wichtige Elemente wie soziales Lernen, der musische Bereich oder Naturerlebnisse dann zu kurz?

Werden mit Englisch in der Unterstufe für sehr viele Kinder mehr Schwierigkeiten auftreten oder ist gerade die Unterstufe der richtige Moment, um die in der Berufswelt immer wichtigere Sprache einzuführen?

Bringen uns die geleiteten Schulen, die Fachaufsicht und weitere Neuerungen letztlich «bessere Schulen» oder nur mehr Arbeit ausserhalb des Schulzimmers für die Lehrkräfte, früher unter Leistungsdruck stehende Kinder und dazu erst noch höhere Kosten?

Die anwesenden Mitglieder wogen vorhergesagte Vorteile und befürchtete Nachteile der Neuerungen bei der Volksschule sorgfältig ab und entschieden sich bei der Parolenfassung für ein JA zum Volksschul- und Bildungsgesetz mit 25 Stimmen zu 14 Stimmen bei einer Enthaltung.

Vreni Püntener-Bugmann, Agronomin und Mutter von drei schulpflichtigen Kindern, ist Co-Präsidentin der Grünen Kanton Zürich.

Ein ökologisches NEIN zur Fernwärmeerschliessung im Oberhauserriet

(es) Der kantonale Vorstand hat sich einstimmig *gegen* den Kredit von 6.45 Mio Franken für die Fernwärmeerschliessung im Oberhauserriet in Opfikon ausgesprochen. Für die Grünen bleibt es nach wie vor zentral, dass die verbrannte Abfallmenge vermindert wird. An erster Stelle steht die Abfallvermeidung und dann die umweltgerechte Verwertung der Abfallstoffe. Es ist absolut unnötig, dass zur Zeit an Plänen für eine 15-prozentige Erhöhung der Verbrennungskapazität gearbeitet wird. Ohne diese immense Abfallverbrennung würde niemand auf die Idee kommen, ein solches Fernwärmesystem zu bauen und zu betreiben. Statt mit Oel ein Fernwärmenetz zu betreiben, sollte die Abfallmenge reduziert und der Energieverbrauch der Gebäude reduziert werden.

Aus grüner Sicht also abfallpolitische, energiepolitische und auch wirtschaftliche Gründe gegen die Fernwärmeerschliessung des Oberhauserriets.

GegenSatz – Antithese im Sinne Jesu

Ihr hört, dass gesagt wird:
Das Leben ist hart. Wir handeln ganz unter Zwang. Wir können uns Spiele nicht leisten.

Ich aber sage euch:
Spielt wie die Kinder. Lockert die Starre auf. Tanzt euer Leben aus seinen kalten Zwängen heraus.

Eine Aufgabe von Gemeinden, Kantonen und Bund

Starthilfe für junge Menschen

In der kantonalen Abstimmung am 24. November entscheiden wir über Staatsbeiträge an Integrationskurse für 15-20-jährige fremdsprachige Eingewanderte.

Die Integrationskurse sind seit Jahren ein Baustein im Bildungsangebot des Kantons Zürich wie auch in anderen Kantonen. Bei den Teilnehmenden handelt es sich um Personen, die schon eine Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung haben und die auf Dauer in unserem Land bleiben können. Der zu bewilligende Kredit von 6,825 Mio. Franken dient dazu, die kantonalen Beiträge für drei Schuljahre zu sichern. Ohne diesen Kredit würde der Kanton die Lasten hauptsächlich den Gemeinden überlassen. Mit dem Kredit nimmt der Kanton seine Mitverantwortung gegenüber diesen jungen Menschen weiterhin wahr.

Zurzeit besuchen 300 Teilnehmende diese Kurse, je zur Hälfte Frauen und Männer. Nach einem Jahr können sich die Teilnehmenden nicht nur auf Deutsch verständigen. Sie haben auch ihre Allgemeinbildung gemäss Lehrplan der Zürcher Volksschule ergänzt. Drei Viertel aller Teilnehmenden erreichen nach Abschluss eines Integrationskurses das erklärte Ziel, nämlich den Uebertritt zu einem Ausbildungs- oder Arbeitsplatz. Sie haben damit gute Chancen, sich in einem Beruf zu etablieren und ihr Leben eigenverantwortlich zu meistern.

Der Kantonsrat hat die Vorlage mit grossem Mehr gutgeheissen. Gegen diesen Beschluss wurde durch die SVP das Referendum ergriffen, weshalb der Kredit nun der Volksabstimmung unterbreitet werden muss. Für die Grünen ist diese Starthilfe für junge Menschen grosser Bestandteil einer gelingenden Integration. Der Vorstand hat einstimmig die JA-Parole beschlossen.

Besuchen Sie die Homepage unserer Regierungsrätin: www.verena-diener.ch

Die Parolen der Grünen

Eidgenössische Abstimmungen am 24. November

- Volksinitiative «gegen Asylrechtsmissbrauch» *Nein*
- Änderung des Arbeitslosenversicherungsgesetzes *Nein*

Kantonale Abstimmungen am 24. November

- Änderung der Kantonsverfassung betr. Abschaffung der Bezirksschulpflege *Ja*
- Volksschulgesetz *Ja*
- Bildungsgesetz *Ja*
- Kredit für Staatsbeiträge an Integrationskurse für 15-20-jährige Fremdsprachige *Ja*
- Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet *Nein*

GRÜNE
Weinländer Grüne Partei

Grün bewegt!

Wollen Sie mit-bewegen?

Wir informieren Sie gerne über alle Möglichkeiten.

Fragen Sie:
Erna Straub-Weiss,
Oberstammheim
✆ 052 745 22 92 oder
erna.straub@swissonline.ch

partei lich

Evangelische Volkspartei

Kantonsratswahlen 6. April 2003

Zwei Frauen und zwei Männer

S. Fassnacht, U. Bernet, S. Schmid, M. Schwager

(mw) Die Parteiversammlung der EVP hat ihre Kandidaten und Kandidatinnen für die kommenden Wahlen nominiert. Es ist ihr gelungen, eine ausgewogene Liste mit zwei Frauen und zwei Männern vorlegen zu können.

• Susanna Fassnacht (49-j.), Henggart, ist Leiterin der Schul- und Gemeindebibliothek in Henggart. Seit gut vier Jahren ist sie in der Fürsorgebehörde und seit den letzten Wahlen als deren Präsidentin tätig. Ihr erstgelernter Beruf als Krankenschwester und ihre Behördentätigkeit bringen es mit sich, dass sie sich sehr für die Gesundheits- und Sozialpolitik interessiert.

• Martin Schwager (43-j.), Unterstammheim, ist dipl. Masch. Ing. FH und dipl. Betriebsing. KS und arbeitet als Technologieberater. Seit gut vier Jahren ist er Präsident der RPK Unterstammheim. Als Schwerpunkt seiner Politik bezeichnet er den Verkehr und die Bildung - beide im Kontext der Wirtschaftspolitik..

• Sabine Schmid (26-j.), Ossingen, ist Pharma-Assistentin und Landwirtin. Sie ist Mitglied der Parteileitung der EVP des Kts. Zürich. Für die ehemalige Cevi-Leiterin steht die Jugendpolitik im Vordergrund und durch ihren Zweitberuf interessiert sie sich für die Landwirtschafts- und Gesundheitspolitik.

• Urs Bernet (43-j.), Andelfingen, ist Zimmermann-Vorarbeiter. Er sieht seinen Einsatz für die Förderung einheimischer Rohstoffe wie Holz oder Erdwärme. Die optimale Berufsausbildung unserer Jugend ist ihm zudem ein grosses Anliegen.

Die Parolen der EVP

Eidgenössische Abstimmungen am 24. November

- Volksinitiative «gegen Asylrechtsmissbrauch» ***Nein***
- Referendum gegen die Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes ***Nein***

Kantonale Abstimmungen am 24. November

- Änderung der Kantonsverfassung betr. Abschaffung der Bezirksschulpflege ***Nein***
- Volksschulgesetz ***Nein***
- Bildungsgesetz ***Nein***
- Kredit für Staatsbeiträge an Integrationskurse für 15-20-jährige Fremdsprachige ***Ja***
- Fernwärmeerschliessung Oberhauserriet ***Ja***

EVP

Kandidat Gerhard Fischer

Ein Biobauer in den Regierungsrat

(mw) Der EVP Kandidat Gerhard Fischer bewirtschaftet seinen Landwirtschaftsbetrieb im Zürcher Oberland seit Jahren bio-organisch. Das deutet auf einen aufgeschlossenen Menschen hin, der offen ist für Neues und etwas wagt, auch wenn der Ausgang des Unternehmens etwas ungewiss ist. Ein Regierungsrat wird öfters solche Situationen erleben und es ist von Vorteil, darin erprobt zu sein.

Gerhard Fischer ist vielseitig. Ihm ist vor allem eine sachbezogene Politik wichtig, die sich an den ethischen Werten des christlichen Glaubens orientiert. Er steht ein für den demokratischen Rechtsstaat, welcher die Freiheit des Einzelnen schützt und die Solidarität fördert. Die Familie, welche den Kindern Schutz bietet, ist für ihn zentral. Für eine Bildung, die umfassend und zukunftsgerichtet ist und dabei auch ethische Wertmassstäbe vermittelt, setzt er sich ein. Ob in der Sozial-, in der Umwelt- oder in der Energiepolitik - er politisiert ehrlich und gradlinig. Mit seiner offenen und kommunikativen Haltung würde er die Regierung gut ergänzen.

Am 7. November haben Sie Gelegenheit, ihn kennen zu lernen. Gerhard Fischer ist abends an einer öffentlichen Veranstaltung im Alters- und Pflegeheim Weinland in Marthalen anzutreffen. Er wird als Podiumsteilnehmer beim Thema Sterbehilfe mit diskutieren (siehe Inserat auf Seite 25).

Ja zu den Integrationskursen für 15 bis 20-jährige Fremdsprachige

Eine Einstiegshilfe ins neue Umfeld

Bei der kantonalen Abstimmung über die Kostenbeiträge an Integrationskurse handelt es sich nicht um ein neu zu schaffendes Angebot, sondern um ein lange bewährtes und notwendiges Instrument, um fremdsprachigen Jugendlichen den Einstieg ins Berufsleben zu ermöglichen.

Von **Thomas Müller**

Diese Vorlage kommt zur Abstimmung, weil der Bund der Steuerzahler das Referendum gegen diese Ausgabe ergriffen hat. Die angebotenen Kurse haben sich schon jahrelang bewährt und sich als sehr sinnvoll erwiesen. Der Kantonsrat hat sich mit grossem Mehr für den Kredit ausgesprochen, nur die Kantonsräte der Schweizerischen Volkspartei und der Schweizer Demokraten waren dagegen.

In den letzten Jahren kamen jährlich rund 1000 junge Menschen im Alter zwischen 15 und 20 Jahren aus verschiedensten Ländern in die Schweiz, weil sie einem Elternteil nachzogen. Diese Jugendlichen verfügen über eine Aufenthaltsbewilligung B oder C, welche sie berechtigt, dauerhaft in der Schweiz zu bleiben. Um noch in die Sekundarschule eingeschult zu werden, sind sie zu alt. Dennoch müssen sie aber, um nachher im Erwerbsleben eine Chance zu haben oder auch – nur schon um sich bei uns zurechtzufinden – die deutsche Sprache er-

lernen und sich mit den hiesigen Gebräuchen vertraut machen.

Die Städte Zürich und Winterthur begannen schon vor über zwanzig Jahren mit der Führung von Integrationskursen für fremdsprachige Jugendliche, im Laufe der Neunziger-Jahre kamen weitere Kurse in den grösseren Berufswahlschulen dazu. Und seit 1998 regelt eine regierungsrätliche Verordnung das Angebot und die Finanzierung dieser Kurse. Der Kanton selbst bietet keine Integrationskurse an, leistet aber Kostenbeiträge an die Gemeinden und Zweckverbände, welche die Kurse organisieren und verantworten. Pro Schüler bezahlt der Kanton 6'500 Franken, was deutlich weniger ist als das, was der Kanton für einen Mittelschüler pro Jahr aufbringen muss. Aber auch die Eltern sind verpflichtet, einen Beitrag von 1'200 Franken an die Kosten zu leisten.

Obwohl die Kurse nur gerade ein Jahr dauern, gelang es in den letzten Jahren immer, dem grössten Teil der SchülerInnen nicht nur grundlegende Deutschkenntnisse zu vermitteln, sondern auch ihre Allgemeinbildung gemäss dem Lehrplan zu ergänzen und ihnen die grundlegenden Regeln des Zusammenlebens in der Schweiz einsichtig zu machen.

Die Wirksamkeit dieser Kurse kann nur schon damit belegt werden, dass drei Viertel aller Teilnehmenden nach dem Integrationskurs den Übertritt zu einem Ausbildungs- oder zu einem Arbeitsplatz geschafft haben. Angesichts dieses Leistungsausweises sind die dem Kanton jährlich entstehenden Kosten von 2,275 Millionen Franken (bei 350 SchülerInnen) sicher gut investiertes Geld, umso mehr als diese Jugendlichen vor dem Berufsleben stehen. Kommt dazu, dass diese Kurse wesentlich zu einem gelingenden Einstieg in das neue soziale und kulturelle Umfeld beitragen. Ebenfalls kann man mit guten Gründen annehmen, dass die Kurse ein mögliches Abgleiten in die Jugenddelinquenz verhindern.

Thomas Müller ist Kantonsrat. Er wohnt in Stäfa.

Eidgenössische Abstimmung: Revision des Arbeitslosenversicherungsgesetzes

Historisch einmaliger Sozialabbau vorgesehen

Die Arbeitnehmer/innen in der Schweiz haben bei ihrer Arbeitslosenversicherung (ALV) keinen Sozialabbau verdient. Deshalb unterstützen sämtliche Arbeitnehmer/innenverbände und Gewerkschaften das Referendum und stimmen gegen die Gesetzesrevision. Auch die EVP Delegiertenversammlung lehnt die Revision ab.

Von **Heiner Studer**

Das eidgenössische Parlament hat folgende drei einschneidende Verschlechterungen beim Arbeitslosenversicherungsgesetz beschlossen:

- Bei erstmaliger Erwerbslosigkeit wird die Hürde zum Bezug von Arbeitslosentaggeldern stark erhöht. In den zwei Jahren vor Eintritt der Erwerbslosigkeit muss eine Person neu mindestens während 12 statt 6 Monaten unselbständig erwerbstätig gewesen sein, um überhaupt Arbeitslosenentschädigung zu erhalten.
- Für alle unter 55-Jährigen wird die Taggeldunterstützung von maximal 520 (= 2 Jahre) auf 400 (=1 1/2 Jahre) gekürzt.
- Alle Grossverdiener/innen werden von ihren Jahreseinkommen, die 106'800 Franken übersteigen, keinerlei Prämien mehr an die ALV abliefern müssen. Der Solidaritätsbeitrag von 2% Prämien auf den Jahreseinkommen von 106'800 bis 267'000 werden ersatzlos gestrichen. (Ausnahme: Bei einer finanziellen Notlage der ALV kann auf diesen Einkommen eine maximale Prämie von 1% erhoben werden).

Massive Kürzungen der Leistungen

- Mit diesem Sozialabbau würden 8 % der Leistungen der ALV gekürzt. Ein Sozialabbau in diesem Umfang ist historisch einmalig. Opfer sind die Betroffenen, ihre Angehörigen, die Kantone und Kommunen.
- Von den bisher Versicherten läuft allein mit diesen Massnahmen jede fünfte Person Gefahr, dass sie bei Erwerbslosigkeit keinerlei Schutz mehr durch die ALV erhält.

Heiner Studer ist Nationalrat und wohnt in Wettingen.

Hilfe zum Sterben oder Hilfe beim Sterben?

Am **7. November** diskutieren verschiedene Persönlichkeiten aus dem Weinland unter der Leitung von Nationalrat **Dr. Ruedi Aeschbacher (Zürich)** das Thema Sterbehilfe. Wir treffen uns um **19.30 Uhr** im Alters- und Pflegeheim Weinland in Marthalen.
Sie sind herzlich dazu eingeladen!

«Fairschenken» macht Sinn!

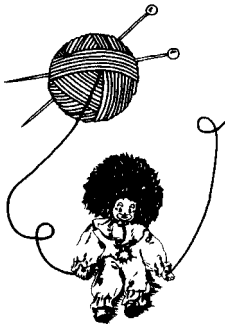
Lebensmittel, Kunsthandwerk, Schmuck, Papeterie- und Haushaltartikel, Korb- und Glaswaren, Kosmetik, CDs...
aus dem claro Weltladen.

Öffnungszeiten

Dienstag	8–13, 14–18.30 Uhr
Mittwoch	9–13, 14–18.30 Uhr
Donnerstag	9–13, 14–18.30 Uhr
Freitag	8–13, 14–18.30 Uhr
Samstag	9–16 Uhr durchgehend

claro Weltladen, Steinberggasse 18
8400 Winterthur, Tel. 052 212 64 01
www.solinos.ch

claro
Wir handeln fair
für Mensch und Umwelt.



Rublis Bastel- und Handarbeitsstübli

8461 Oerlingen
Weiherstrasse
Telefon 052 319 16 29

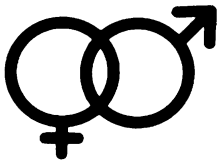
Bastel-Artikel
verschiedenartige Farben
von Socken- bis Effektwolle
diverse Nähfaden und Garne
originelle Knöpfe

interessante Bastelkurse
Geschenkartikel
Ideen und Beratung

Öffnungszeiten:
Montag geschlossen
Dienstag bis Freitag 9–11/14–18 Uhr
Samstag 9–11 Uhr

Partnerschafts- und Eheberatung der Bezirke Winterthur und Andelfingen

Wir beraten Sie in allen Fragen des Zusammenlebens



Schaffhauserstrasse 37
Telefon 052 213 90 40
täglich von 13.00 bis 17.00 Uhr

Familie Frei
Gasthof zum Adler
8476 Unterstammheim
Tel. 052/745 14 71

Gastfreundlich – gemütlich – fein
«**Gute Geschichten**»
im und rund um den Teller

Ab November
Wildschweinspezialitäten
aus einheimischen Wäldern
und

Treberwurst
mit wärschaften Beilagen
sowie

gutbürgerliche und fleischlose Köstlichkeiten

www.gastlicheradler.ch

Gasthof Adler
8476 Unterstammheim

Mittwoch und Donnerstag geschlossen

Schneeberg Drogerie

Zentrum Bad, 8451 Kleinandelfingen
Tel. 052 317 36 16 Fax 052 317 37 63

Übrigens finden Sie bei uns auch die geeigneten Mittel .....

- **Zur Vorbeugung von Infektionskrankheiten wie Grippe, Erkältungen usw.**
- **Stimmungsaufheiterer für die lichtarmen Tage**
- **Wie Sie mit Vitalstoffen den Winter gesund meistern können**

Gutschein

Gegen Abgabe dieses Gutscheines erhalten Sie beim nächsten Einkauf bis Ende November 2002

10% Rabatt

8523

ex libris

buchzeichen

Mit dem «Alpentaxi» in die Berge

(es) Rund 60 Prozent des motorisierten Individualverkehrs rollt für die Freizeit. Staus und überfüllte Parkplätze verderben die Freude am Ausflug in die Berge. Drum will die Alpenschutzbewegung «Mountain Wilderness» mit der Broschüre «AlpenTaxi» der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel neue Impulse verleihen. Das dreisprachige Nachschlagewerk eignet sich für die Planung von Wanderungen, Berg- und Skitouren und enthält 250 Adressen von Taxibetrieben und kleinen, nicht im offiziellen Kursbuch erfassten Seilbahnunternehmen aus dem ganzen Schweizer Alpenraum. Damit auch die «letzte Meile» vom Bahnhof bis zum Ausgangspunkt mit dem öV erschlossen werden kann.

Die Broschüre «AlpenTaxi» umfasst 80 Seiten und kostet 14 Franken (inkl. Porto). Zu bestellen bei:
Mountain Wilderness Schweiz,
Postfach 1622, 8040 Zürich.
✆ 01 461 39 00, info@mountain-wilderness.ch

Langsam und bescheiden – und die Reiseführer dazu

(es) Die Reiseführer des Weltenbummlers Peter Meyer gibt es seit 1979. Vierzig nützliche Ratgeber mit Tausenden von Tipps sind seither entstanden. Sie sind mit einer Haltung geschrieben, die zwei Leitlinien aus dem «Selbstreisehandbuch» am besten zusammenfassen:
«Reisen Sie langsam – Sie werden gelassener und stossen weniger an, sehen mehr und fordern weniger. Ansprüche und Aufwand sinken, Kasse und Umwelt werden geschont.

Reisen Sie bescheiden – geniessen Sie Vorhandenes und vermeiden Sonderwünsche. Erfüllen Sie Ihre Wünsche mit einem geringeren Aufwand. Müssen Sie wirklich alles besitzen, was Ihnen gefällt?»

400 Gebiete aus aller Welt werden im Selbstreisehandbuch beschrieben – Checklisten, Ausrüstungstipps und Literaturhinweise inbegriffen.

Peter Meyer: *Das Selbstreisehandbuch – 10'000 Ideen, Fakten und Adressen für Reisen auf eigene Faust.* Frankfurt, Reiseführer, 1998. 432 S. sFr. 19.80.

Die wahre Entdeckungsreise
besteht nicht darin,
neues Land zu entdecken,
sondern darin,
mit anderen Augen zu sehen.
Marcel Proust

Fair Dessert – 50 süsse Überraschungen mit Max Havelaar

(us) Tropische Landwirtschaftserzeugnisse wie Honig und Rohrzucker, Kaffee, Bananen, Orangensaft, Tee, Schokolade und Kakao sind die Grundzutaten zu vielen süssen Köstlichkeiten. Mit einem rundum guten Gefühl können wir diese geniessen, wenn wir auf das Max Havelaar-Gütesiegel achten und mit dem Kauf von Produkten aus fairem Handel die sozial gerechte und ökologisch vernünftige Idee unterstützen.

Die unkomplizierten Rezepte von Rolf Kabelitz in diesem sorgfältig gestalteten Buch erfüllen jeden süssen Wunsch! Es erscheint zum 10-jährigen Jubiläum der Stiftung Max Havelaar (Schweiz) und in Zusammenarbeit mit Helvetas.

Erhältlich im Buchhandel, bei Helvetas sowie in vielen claro-, Welt- und Bioläden für Fr. 29.90.

institut für persönlichkeitsentwicklung und integration

astrologisch-psycholog. beratungen
ausbildung/erwachsenenbildung
gesprächs- und gestaltungstherapie
bachblüten

barbara griesser
oerlingerweg 1 • 8460 marthalen
tel/fax +41 (52) 319 21 94
b.griesser@ipei.ch • www.ipei.ch

Die andere ART des Gestaltens
Verschiedene kreative Selbsterfahrungsmöglichkeiten für Kinder und Erwachsene
Verlangen Sie bitte Auskunft und Unterlagen bei:
Verena Ruchti, 8447 Dachsen
Tel. 052 659 65 28
Barbara Griesser, 8460 Marthalen
Tel. 052 319 21 94
Mal- und Gestaltungstherapeutinnen

LITERATUR AUS ALLER WELT, POLITIK, KINDERBÜCHER, ZUWEILEN ZWISCHEN DEN ZEILEN VERWEILEN, TRIKONT, FRAUENBÜCHER, PHILOSOPHIE, KRIMIS, GESUNDHEIT, POSTKARTEN, SPEZIELLE BILDBÄNDE.

buchhandlung
atropa
genossenschaft
kirchplatz 2
8400 winterthur
telefon/fax 052 213 03 53
mo–fr 9.00–18.30 Uhr
sa 9.00–17.00 Uhr
atropa@freesurf.ch
atropa

Grünwerk
Genossenschaft
8400 Winterthur
Tel 052 213 90 10
8045 Zürich
Tel 01 463 93 39
8200 Schaffhausen
Tel 052 620 25 71
Gartenarchitektur
Gartenbau
Biologische Pflege
www.gruenwerk.ch
grünwerk

agenda

Alter

16. November 17h
Zürich, Ateneo, Limmatstr. 35
Pendeln, bleiben oder gehen?
Die Frage, die sich MigrantInnen heute stellen, die vor 40 Jahren in die Schweiz kamen.
Info: Pro Senectute ✆ 01 421 51 51

23. November 14–17h
Zürich, Zentrum Klus, Asylstr. 130
Wohnen im Alter
In Zürich leben mehr als 70 000 Personen über 65 Jahre

Frauen

9. November 9.30–17h
Universität Zürich,
Hauptgebäude, Karl-Schmid-Str. 4 KOL/KO2
«Wenn Frauen wollen, kommt vieles ins Rollen»
Lebenslagen von Frauen mit Behinderungen

23./24. November 11–17h
Winterthur
Turnhalle Lind-Nord,
Ecke Trollstrasse/St. Georgenstrasse
Wen Do
Selbstverteidigungskurs für Frauen
Anmeldung: Frauen-Nottelefon, Technikumstr. 38, Postfach 2036, 8401 Winterthur, ✆ 052 213 61 61

Für Jung und Alt

3. November 20.30h
Oberstammheim, Chrischona-Zentrum
Disco/Party, Teeny Night

3./4. November
Stammheim
Stammer Jahrmarkt
Die EVP ist dort mit Hot-Dogs und der Hüenerspicki

17. November
Andelfingen
Andelfinger Jahrmarkt

Weitere Anlässe auf
www.andereseite.ch
unter Aktuell/Veranstaltungen

Radio

Tipps zum neuen Radioprogramm DRS Doppelpunkt: Dienstag 20–21h, DRS1; Zweitsendung: Mittwoch 15–16h, DRS2.

5. November
Migrantenkinder
Integration im Schulalltag

12. November
Wie teuer darf das Leben noch sein?
Hirnverletzte und Wachkoma-Patienten unter Druck

19. November
Steinäxte, Spiralen und tote Eiche
Annäherung an die Steinzeit

26. November
Rituale oder der Wert der Wiederholung

3. Dezember
Vom Verrücken und Verzücken
Der 70-jährige Perückenknüpfer Tony Oetterli

10. Dezember
Mein Kind klaut!
Wenn Kinder und Jugendliche stehlen

17. Dezember
Ganz anders als du denkst
Junge Menschen in Selbstzeugnissen

Utopia nirgendwo? Ernst Bloch – Lektüren

Dienstag 12., 19. und 26. November 2002, 19 bis 21 Uhr, Volkshaus Zürich

mit **Manfred Züfle,** Schriftsteller

Wir setzen unsere Lektüren an drei Brennpunkten des Blochschen Denkens an: Prinzip Hoffnung / Erbschaft der Zeiten / Atheismus im Christentum.

Preise
Fr. 80.– für SP-Mitglieder
Fr. 160.– für Nicht-Mitglieder
Fr. 45.– für Menschen mit wenig Geld inkl. Imbiss.

Anmeldung Stiftung SP Bildung
www.spzuerich.ch/bildung
01 813 67 38, spbildung@spzuerich.ch

itw
INTEGRIERTE TAGESSCHULE WINTERTHUR

<< Lernen ist das Licht des Lebens >>

Schwerpunkte an unserer Oberstufe

- individuelle Betreuung in Kleinklassen
- ganzheitliche Förderung
- Tagesschul-Konzept
- Unterricht in Arbeits- und Lerntechnik
- musisch-kreativer Schwerpunkt
- Aufgabenbetreuung
- Erziehungspartnerschaft Eltern - Schule
- staatlich anerkannte Privatschule

Info: 052-212 29 60
e-mail: itw@bluewin.ch

IntegrierteTagesschule Winterthur
Villa Roth
Schaffhauserstrasse 2
8400 Winterthur