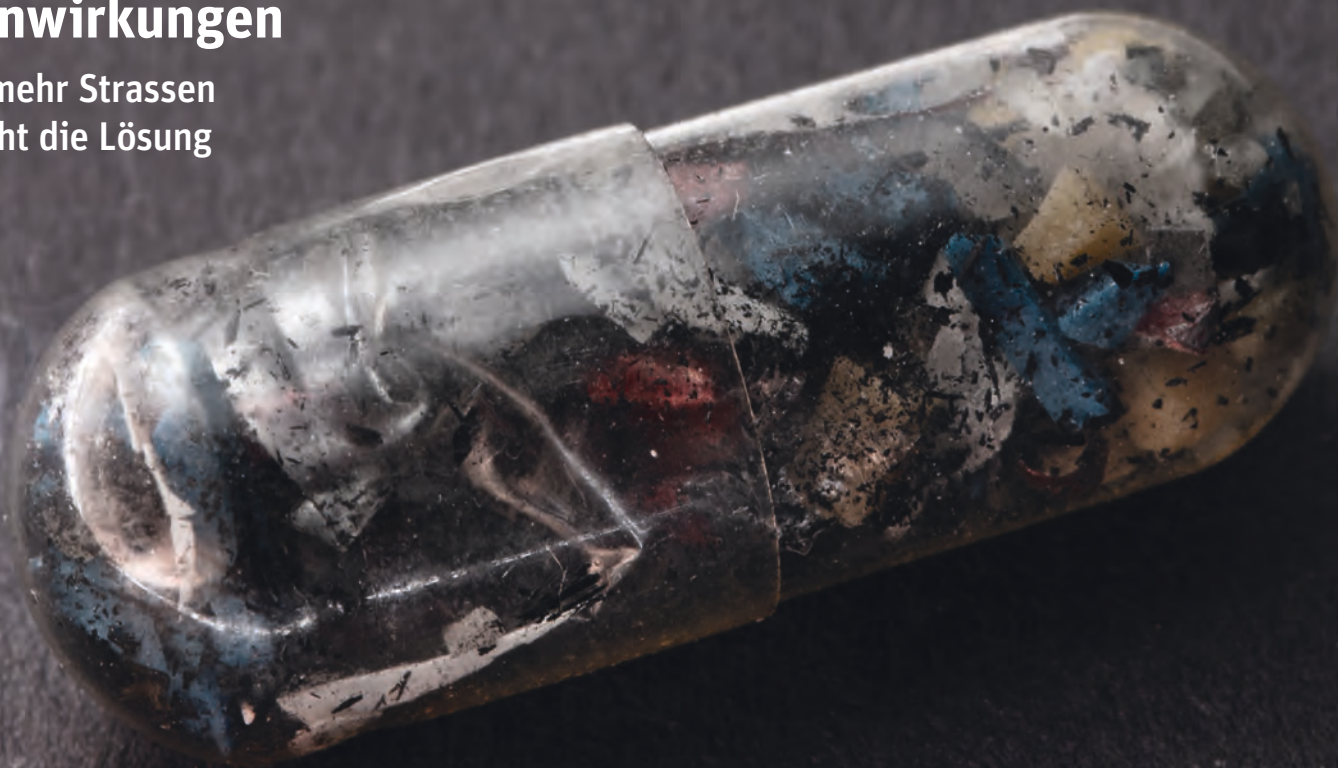


Risiken und Nebenwirkungen

Immer mehr Strassen sind nicht die Lösung

Seite 20



Spitzenbioweine 6er-Probierpaket

nur CHF 98.00 (statt 122.20) inkl. Porto

> **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Sie sparen CHF 24.20 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



Enguera, Mas Enguera Tinto 2018

Eleganter Lagen-Cru von Enguera / **CHF 19.80** pro Fl.

Mourgues, Terre d'Argence Rouge 2019

Vollmundig und herrlich bekömmlich / **CHF 18.80** pro Fl.

Icardi, Barbera d'Asti Superiore 2018

Harmonie und Eleganz; Geheimtipp / **CHF 22.50** pro Fl.

Bestellmöglichkeiten: Online www.amiata.ch/vcs

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



Die Trauben beim Weingut Enguera werden sorgfältig von Hand geerntet.

Hochwertige Bioweine von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben sind die Passion von **amiata**. Seit vielen Jahren pflegen wir partnerschaftliche Kontakte zu Winzern, die ihre Reben mit besonderer Sorgfalt nach biologischen Richtlinien anbauen und im Keller auf sanften Ausbau setzen.

amiata Langgasse 16, CH-9008 St.Gallen, Tel 071 250 10 15
Fax 071 250 10 18, info@amiata.ch, www.amiata.ch



Der Rundumschutz für Ferien und Freizeit

Ferien schon geplant? Die Schweiz oder Europa unbeschwert entdecken!

Der **VCS-Schutzbrief** bietet einen **Rundum-Reiseschutz** während dem ganzen Jahr, für alle Personen im gleichen Haushalt und für vieles mehr wie Seminare, Kurse, Ausflüge, Konzerte, Wanderungen.

Jetzt **Prämie berechnen:**
Telefon 031 328 58 11
www.verkehrsclub.ch/schutzbrief



Wir beraten Sie gerne!

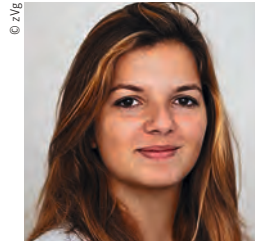
Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Mitgliederumfrage:** Sterne und Kritik für den VCS
- 8 **Veloweggesetz:** Bahn frei fürs Velo
- 9 **Tempo 30:** geringe Auswirkungen auf den ÖV
- 10 **Geteilte Mobilität:** damit Emissionen reduziert werden
- 11 **Klimazielgesetz:** gleiche Ziele, erste Massnahmen
- 12 **Gegenvorschlag Landschaftsinitiative:**
gutes Gesetz mit letzten Mängeln
- 13 **Verkehrsstiftung:**
Sind autofreie Innenstädte vernünftig oder radikal?
- 14 **Eco-auto:** Glücksbringer fürs Klima
- 15 **Universitätsrating:** Einsatz fürs Klima?
- 16 **Schulweg:** massgeschneiderter Tessiner Pedibus
- 17 **ÖV-Billette:** nicht nur online oder auf Papier
- 19 **Legate:** Beweggründe und VCS-Angebote

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Vergangenen Herbst stand ich anlässlich unserer ersten JungVCS-Aktion auf einer sechs Meter hohen Hebebühne. Ich warf Flyer in Geldnotenoptik

durch einen Fensterrahmen auf den Bundesplatz und demonstrierte damit gegen die Investitionen des Parlaments in den Ausbau des Strassennetzes. Für den JungVCS ist klar: Die geplanten Erweiterungen sind aus dem Fenster geworfenes Geld. Der Strassenbau und der damit verbundene Verkehr belasten Umwelt, Klima und unsere Gesundheit – Risiken und Nebenwirkungen, die für unsere und die folgenden Generationen nicht tragbar sind. Die Ausweitung des Strassennetzes ist auch das Thema der aktuellen Magazin-Ausgabe. Wir teilen die Skepsis des VCS – Illustrationen des JungVCS begleiten die Artikel des Dossiers. Was passiert, wenn es so weitergeht? Was ist unsere Zukunftsvision? Liebe Lesende, ich wünsche Ihnen eine aufschlussreiche Lektüre.

Lea Schmutz
Co-Präsidentin JungVCS



44 **Schneeschuhlaufen:**
Waadtländer Winterzauber

- 46 **Wandern:** von der Werdinsel bis zum Limmatspitz

30 **Mitgliederangebote**

32 **Berichte aus den Regionen**

48 **Wettbewerb**

49 **Bitte mitdenken! mit Stéphanie Penher**

50 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Strassenbau mit Risiken und Nebenwirkungen

Mehr Strassen sorgen nicht nur für mehr Autos, sondern haben auch zahlreiche weitere unerwünschte Folgen für Mensch und Umwelt. Ein Dossier, das daran appelliert, bei der Verkehrsplanung den Menschen ins Zentrum zu stellen.





© VCS/Hugo Vincent

Schneetourenbus: bitte einsteigen!

Die Wintersaison ist noch nicht vorbei. Schneehungrige Wintersportlerinnen und Wintersportler aufgepasst: Der Schneetourenbus bringt Sie zum Start Ihrer Skitouren oder Schneeschuhwanderungen. Dieser Transportservice garantiert eine bequeme und nachhaltige Fahrt und trägt dazu bei, die Umweltbelastungen durch das Auto in den Bergregionen zu begrenzen. Als Projekt des VCS und des Schweizer Alpen-Clubs bedient der Schneebus mehrere beliebte Destinationen vom Jura über das Berner Oberland bis nach Graubünden.

Finden Sie die perfekte Route und reservieren Sie Ihren Platz auf www.schneetourenbus.ch

VCS überprüft und verbessert Stromverbrauch

Der Diskurs um eine mögliche Energieknappheit hat das Zentralsekretariat des VCS veranlasst, den eigenen Stromverbrauch mithilfe eines Topten-Experten genauer unter die Lupe zu nehmen. Der Online-Vergleichsdienst Topten ist Partner von eco-auto.info. Fazit: Das Team in Bern ist bereits sehr energiebewusst unterwegs. Die Beleuchtung ist auf Sparflamme; ebenso wird sich der kürzliche Ersatz der über 50 PCs auf stromsparende Laptops positiv auf die Energiebilanz auswirken. Dennoch zeigten sich auch

Optimierungsmöglichkeiten: Energie geht etwa beim Heizen und Lüften verloren, die Sparlampen in den Büroräumen beleuchten gelegentlich auch leere Arbeitsplätze und die Monitore oder die zentralen Drucker gehen noch zu zaghaft in den Ruhemodus. Der VCS bessert derzeit nach.

www.topten.ch



© VCS

Tempo 100 auf Autobahnen in Massnahmenkatalog aufgenommen

Auf Vorschlag des VCS hat der Bundesrat jüngst in seiner Vernehmlassung für den Fall einer Strommangellage auch eine Temporeduktion auf Autobahnen auf 100 km/h zur Reduktion des Energieverbrauchs in den Massnahmenkatalog aufgenommen. Eine Temporeduktion auf 100 km/h auf Autobahnen wäre auch ohne akute Mangellage eine sinnvolle Massnahme zur Reduktion des Energieverbrauchs. Sie könnte gleichzeitig zur dringend notwendigen Reduktion der Treibhausgasemissionen beitragen.



© festrifotodesign/Adobe Stock

Tempo 30 einfacher einführen

Für Gemeinden ist es seit diesem Jahr einfacher, ihre Bevölkerung vor Lärm zu schützen, die Schulwege sicherer zu machen oder die Attraktivität im öffentlichen Raum zu erhöhen: Neu kann auf allen nicht verkehrsorientierten Strassen auf das aufwändige Gutachten verzichtet werden, was eine schnellere und kostengünstige Einführung von Tempo 30 ermöglicht. Zudem lässt die Signalisationsverordnung SSV die Einführung von Tempo-30-Zonen neu auch zur Erhöhung der Lebensqualität zu. In vielen Gemeinden hat sich dank dem VCS und seinen Sektionen die flächendeckende Einführung von Tempo 30 etabliert. Für alle diejenigen, die künftig von den Vorteilen von Tempo 30 profitieren wollen, ist jetzt der Weg dazu noch einfacher geworden.



Weitere Infos unter www.tempo30.ch



© VCS

Wieso (wieder) eine Kunststoffolie?

Wir wehren uns vehement gegen den geplanten Ausbau der Nationalstrassen. Aus diesem Grund ist dieser Magazinausgabe ein Brief beigelegt, in dem wir Sie um Ihre Unterstützung bitten. Leider kann dieser Brief dem Magazin produktionstechnisch nicht beigelegt werden, wenn eine Papierhülle verwendet wird. Daher haben wir entschieden, wieder auf die Schutzfolie aus Polyethylen (PE) zu wechseln. Auch im Wissen, dass diese Folie aus ökologischer Sicht nicht schlechter abschneidet als eine Hülle aus Recyclingpapier. Wir danken Ihnen für das Verständnis und freuen uns über jede Unterstützung.

© VCS/Iolanda Rohrer



Am Boden bleiben

Wie lässt sich der CO₂-Fussabdruck individuell begrenzen? Mit einem Verzicht auf Flugreisen. Die Klimaauswirkungen des Flugverkehrs sind beträchtlich und die Entscheidung, nicht zu fliegen, ist der beste Schritt, um den eigenen Fussabdruck zu reduzieren (mehr dazu in der Grafik unten).

Am Boden zu bleiben, ist keine Strafe. Mit dem Zug, dem Velo oder zu Fuss: Umweltfreundliche Verkehrsmittel bieten viele Möglichkeiten, die Welt zu sehen. Auf der Plattform «Europa mit dem Zug» finden Interessierte zahlreiche Informationen und Inspiration für die nächste Reise ohne Flugzeug.



Werden Sie Teil der Community: www.ambodenbleiben.ch

Werden Sie Teil des VCS Lab

Teilen Sie Ihre Erfahrungen mit uns und geben Sie uns ein erstes Feedback zu neuen Ideen.

Was ist der VCS Lab? Unsere Produkte/Werbemittel möchten wir stets an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer ausrichten. Daher suchen wir Menschen, die ihre Erfahrungen und Meinungen dazu mit uns teilen.

Wer kann mitmachen? Alle Personen, die in der Schweiz wohnen, Deutsch oder Französisch sprechen und mindestens 18 Jahre alt sind und Zugang zum Internet haben.

Wie melde ich mich an? Registrieren Sie sich unter www.verkehrsclub.ch/lab

Was passiert nach der Anmeldung? In unregelmässigen Abständen werden wir Ihnen per E-Mail einen Link zu einer kurzen Umfrage zusenden.



www.verkehrsclub.ch/lab

Eine hervorragende Klimaschutzmassnahme: Am Boden bleiben

Um die globale Erwärmung unter 1,5 Grad zu halten, sollte jeder und jede die eigenen Emissionen auf maximal 1,3 Tonnen CO₂-Äquivalent pro Jahr beschränken. Transport, Ernährung und Konsum: Viele individuelle Massnahmen tragen dazu bei, unseren CO₂-Fussabdruck zu verringern. Es ist zwar nicht einfach, die Auswirkungen dieser Handlungen genau zu berechnen – die Zahlen in dieser Grafik sind Schätzungen –, aber es besteht kein Zweifel, dass der Verzicht auf Flugreisen zu den besten Klimaschutzmassnahmen gehört.



-4500 kg



-80 kg

Alle Glühbirnen durch LED-Lampen ersetzen



-155 kg

Foodwaste vermeiden



-460 kg

Nur mehr vegetarisch essen



-838 kg

Hin- und Rückflug von Genf nach Lissabon vermeiden



-850 kg

Vegan essen



-2000 kg

Ohne Auto leben

Hin- und Rückflug von Zürich nach Bangkok vermeiden

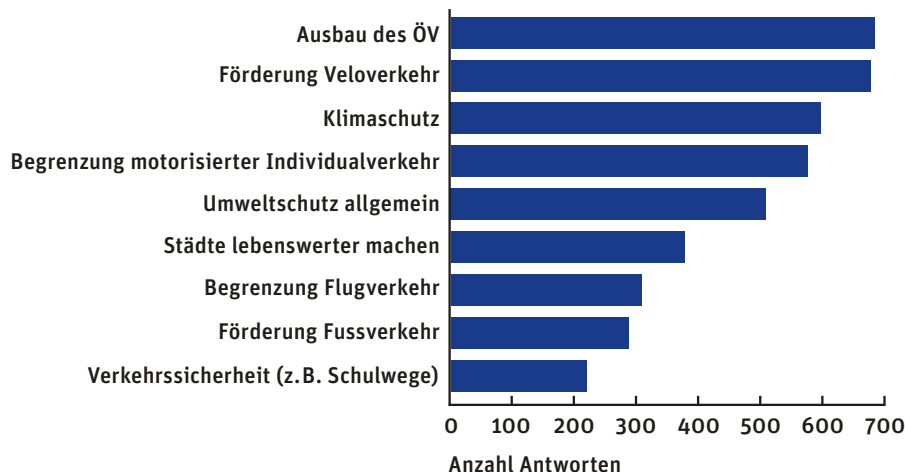
Quelle: Umweltbundesamt Deutschland/Grafik: muellerluetolf.ch

Sterne und Kritik

Mitgliederumfrage Wir wollten wissen, was Sie sich vom VCS wünschen, und Sie haben geantwortet. Die Arbeit und die Politik des VCS werden insgesamt als gut bewertet, den grössten Handlungsbedarf sehen viele bei der fehlenden Sichtbarkeit des Verbandes in der Öffentlichkeit.

Von Edward Weber

Welches sind die drei wichtigsten Themenkreise des VCS?



Breite Interessen der Mitglieder

Weniger eindeutig fallen die Antworten zur Frage nach den drei wichtigsten Themenkreisen des VCS aus. Am häufigsten genannt werden der öffentliche Verkehr (ÖV) und der Veloverkehr. Zu den wichtigsten Themen zählen für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer auch die Begrenzung des motorisierten Individualverkehrs, der Einsatz für lebenswertere Städte, die Begrenzung des Flugverkehrs sowie der Umwelt- und Klimaschutz allgemein. Die Themen Verkehrssicherheit und Förderung Fussverkehr überlappen sich stark, da unter dem Begriff Sicherheit vor allem diejenige der Zu-Fuss-Gehenden subsumiert wird. Damit dürfte der Stellenwert der beiden Themen höher sein, als die Abbildung links vermuten lässt. Insgesamt zeigt sich hier die grosse Themenbreite, welche den VCS von anderen Organisationen abhebt, und welche sich offenbar auch in den Interessen der Mitglieder widerspiegelt.

Bei der Frage nach der Wichtigkeit von Themen, die den VCS beschäftigen, zeigt sich folgende Rangfolge: Am wichtigsten eingestuft wird der Kampf gegen die Schadstoffbelastung, darauf folgt der Ausbau der Velowege, der Einsatz für Grünflächen in den Städten und eine Flugticketabgabe sowie der ÖV-Freizeitverkehr. Auch die meisten der anderen Anliegen wurden durchschnittlich als mindestens «eher wichtig» eingestuft

In der letzten Ausgabe des VCS-Magazins wollten wir wissen, welche verkehrspolitischen Themen Sie interessieren und wo Sie sich in Zukunft vom VCS mehr Engagement wünschen. Es sind über 1400 Rückmeldungen von Mitgliedern eingegangen. Darüber haben wir uns sehr gefreut und möchten uns an dieser Stelle bei allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern bedanken.

Die erfreulichsten Ergebnisse vorneweg: Für fast alle Teilnehmenden der Umfrage ist der VCS ein glaubwürdiger Akteur und mehr als 90 Prozent erachten das En-

gagement in der Verkehrspolitik als aktiv. Gute Noten gibt es auch für die Produkte und Dienstleistungen, den Kontakt zu den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und zur Politik des VCS: knapp 80 Prozent geben dem VCS für diese Punkte mindestens vier von fünf Sternen.

(vgl. Abbildung rechts). Die politischen Tätigkeitsfelder des VCS stimmen mit den Interessen der Mitglieder also relativ gut überein.

Bei der Bewertung der VCS-Themen zeigt sich eine Differenz zwischen den Mitgliedern, welche ein Auto besitzen, und den Mit-

«Der VCS sollte viel mutiger werden und weiter denken als der Durchschnitt.»



© Gettyimages/Mixnik

«Der VCS macht eine super Arbeit, sollte in der Öffentlichkeit aber viel mehr wahrgenommen werden können, wie z. B. durch Initiativen, Referenden!»

gliedern, die ohne eigenes Auto leben. Alle Themen, welche eine Einschränkung des motorisierten Individualverkehrs beinhalten (z.B. Autoverkehr verteuern, autofreie Sonntage), werden von den Autobesitzerinnen und -besitzern als weniger wichtig eingestuft als von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern ohne eigenes Auto. Umgekehrt finden die Autobesitzenden das Thema Elektrifizierung der Autos wichtiger.

Baustelle Öffentlichkeitsarbeit

Als Schwachstelle macht die Umfrage die geringe Sichtbarkeit des VCS in der Öffentlichkeit aus. Viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer wünschen sich einen mutigeren Auftritt des VCS – und haben spannende Anregungen dafür gemacht. Ebenfalls kritisiert wird, dass der VCS noch zu oft als Verhinderer und zu wenig als Gestalter wahrgenommen wird. Um dem entgegenzuwirken, wurde vorgeschlagen, Partnerschaften mit anderen Organisationen oder auch den Städten und Gemeinden einzugehen. Gewünscht wird zudem eine stärkere Berücksichtigung der Interessen und Lebensrealitäten der Landbevölkerung (Stichwort schwach ausgebauter ÖV).

Eine der Möglichkeiten, die Forderungen des VCS in der Öffentlichkeit stärker einzubringen und landesweit in Erscheinung zu treten, sind Initiativen und Referenden. 86 Prozent der Befragten finden denn auch, dass der VCS diese Instrumente der direkten Demokratie nutzen sollte, um seine Ziele durchzusetzen – eines der deutlichsten Ergebnisse der Umfrage überhaupt.

Eckwerte zur Onlineumfrage

Anzahl Teilnehmende: 1472 Mitglieder, 382 Nichtmitglieder

Zusammensetzung der teilnehmenden Mitglieder:

- 69% deutsch, 27% französisch, 4% italienisch
- 64% Männer, 34% Frauen, 2% keine Angabe
- Autobesitz: 58% ja, 42% nein

Befragungszeitraum: 7.11.2022 bis 3.12.2022

Weitere Informationen unter www.verkehrsclub.ch/mitgliederumfrage

Hunderte Ideen für Initiativen

Zur Frage, welches Thema der VCS an die Urne bringen soll, gibt es sehr unterschiedliche Anregungen. Oft genannt werden die Begrenzung des Strassenausbaus, (zu hohe) ÖV-Preise, die flächendeckende Einführung von Tempo-30- und Begegnungszonen, die Einschränkungen des motorisierten Individualverkehrs wie Tempobeschränkungen auf Autobahnen.

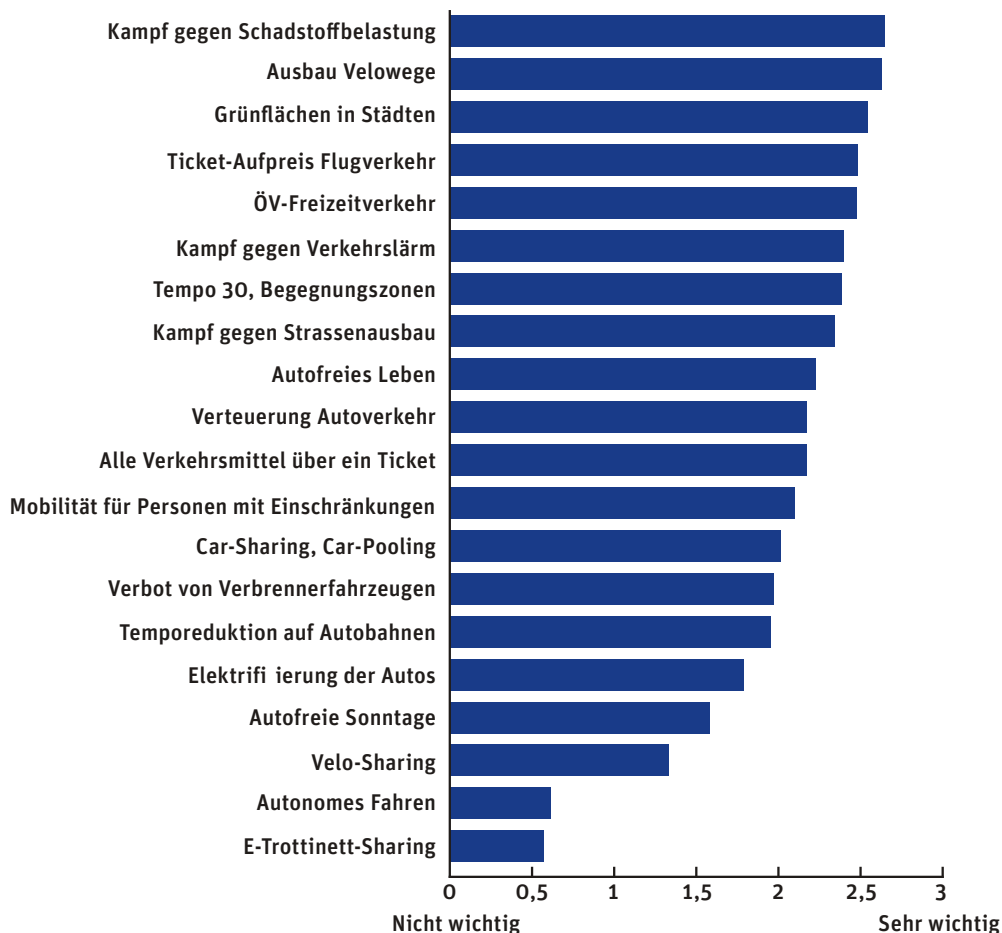
Gemeinsam ist den mehreren hundert Ideen für Initiativen das Ziel eines umwelt- und klimafreundlicheren Verkehrs. Auch bei den Fragen nach Produkten und Dienstleistungen,

welche der VCS anbieten könnte, zeigt sich das grosse Interesse der teilnehmenden Mitglieder am Umwelt- und Klimaschutz: Am meisten Mitglieder interessieren Studien zu Mobilitäts- und Umweltthemen, Informationen zu ökologischem Verkehr und zu nachhaltigem Reisen. Ausserdem interessieren sich fast 80 Prozent für Angebote zur geteilten Nutzung von Gütern wie beispielsweise Car-Sharing und ein Drittel findet unsere Versicherungsangebote wichtig. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz.

«Unser Klima-Zeitfenster wird immer kleiner. Die Arbeit des VCS wird somit immer wertvoller!»

Wie wichtig sind folgende politische Themenfelder des VCS?





Velofahren für alle: Es braucht sichere und attraktive Routen für den Alltags- und den Freizeitverkehr.

© Fabian Lüthli/setrunners.ch

Bahn frei fürs Velo

Velofahren Seit Januar ist das neue Veloweggesetz in Kraft. Es verpflichtet die Kantone, endlich ein zusammenhängendes Veloinfrastrukturnetz zu planen und zu bauen. Die Umsetzung erfolgt auf verschiedenen Ebenen.

Von Selim Egloff

Wer sich heute mit dem Velo ausserhalb der grösseren Städte bewegt, hat die Wahl: Entweder folgt man einer touristischen Veloroute oder man wählt den direkten Weg über die Hauptstrasse. Für Ersteres nimmt man zwar schöne, aber auch unnötige Umwege und Höhenmeter in Kauf. Für Letzteres stellt man sich dem nervenaufreibenden und teilweise gefährlichen Nahkampf mit dem motorisierten Verkehr.

Schon seit der Autoverkehr die Strassen unsicher macht, gibt es in der Schweiz den Wunsch nach einer sicheren und zusam-

menhängenden Veloinfrastruktur. Auch der VCS setzt sich bereits seit Jahrzehnten gemeinsam mit lokalen Gruppen für einen besseren Schutz der Velofahrerinnen und Velofahrer ein.

Im Jahr 2018 wurde der Bundesbeschluss Velo vom Stimmvolk mit 73,6 Prozent Ja-Stimmen angenommen. Damit wurde das Velo als Verkehrsträger in der Verfassung verankert. Das darauf gestützte Veloweggesetz wurde von den eidgenössischen Räten im letzten Jahr fertig ausgearbeitet und trat Anfang 2023 in Kraft. Das Gesetz verpflichtet die Kantone, innert fünf Jahren ein sicheres, attraktives und zusammenhängendes Routennetz für den Fahrradverkehr zu planen.

Trennung der Verkehrszwecke

Das Veloweggesetz unterscheidet zwischen Routen für den Alltagsverkehr in oder zwischen Siedlungsgebieten und solchen für den Freizeitverkehr. Letztere dienen primär der Erholung oder verbinden Naherholungsgebiete und andere Freizeitattraktionen miteinander.

Bis spätestens in 20 Jahren müssen die geplanten Netze gebaut sein. Auch wenn ein allgemeines Beschwerderecht, wie vom Bundesrat ursprünglich vorgesehen, im Parlament gestrichen wurde, sieht das Gesetz eine

Beteiligungsmöglichkeit für die betroffenen Umweltverbände vor. Wie diese konkret ausgestaltet wird, bleibt den Kantonen überlassen. Die VCS-Sektionen werden die kantonalen Umsetzungen daher genau verfolgen und die Mitsprache nötigenfalls einfordern.

Eine «Roadmap Velo»

Doch auch der Bund muss sich mit dem neuen Gesetz der Verbesserung der Veloinfrastruktur annehmen. Er erarbeitet im Rahmen der «Roadmap Velo» genauere Planungsvorgaben (siehe Kasten) und Vollzugshilfen für die Kantone und für die bundeseigenen Strassen. Das erklärte Ziel des Bundesamts für Strassen ASTRA ist es, die Zahl der Wege und die Distanzen, die mit dem Velo zurückgelegt werden, bis 2035 zu verdoppeln. Dazu soll auch das Konzept der direkten Velobahnen vorangetrieben werden. Es könnte also sein, dass man vielerorts nicht bis zum übernächsten Jahrzehnt warten muss, bis man auf dem Velo von A nach B kommt, und dabei weder auf ein rasches Vorwärtkommen noch auf Sicherheit und Fahrkomfort verzichten muss. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und freut sich jetzt schon darauf, dass er sich im Alter nicht mehr mit SUV um den Platz auf der Strasse prügeln muss.

Planungsgrundsätze

Velowege müssen ...

- ... zusammenhängend und durchgehend sein
- ... wichtige Orte erschliessen
- ... sicher sein
- ... «wo möglich und angebracht» getrennt vom motorisierten Verkehr/Fussverkehr geführt sein
- ... einen homogenen Ausbaustandard bieten
- ... attraktiv sein und eine «hohe Erholungsqualität aufweisen»

Netze müssen ...

- ... eine «angemessene Dichte» haben
- ... eine «direkte Streckenführung» ermöglichen

Und es geht doch

Öffentlicher Verkehr Tempo 30 wird häufiger eingeführt und gilt auch für immer mehr Strassen, auf denen Busse und Trams unterwegs sind. Während der Nutzen belegt ist, stehen die Auswirkungen auf den ÖV oft im Mittelpunkt der Diskussionen.

Von Stéphanie Penher und Michael Rytz



Tempo 30 – hier in Köniz (BE) – und ein starker öffentlicher Verkehr ermöglichen attraktive Siedlungsräume.

Tempo 30 und ein starker ÖV sind Schlüsselgrössen für eine sichere, umweltfreundliche und flächeneffiziente Mobilität. Zusammen ermöglichen sie attraktive Siedlungsräume. Jüngst war in Zusammenhang mit Tempo 30 immer wieder die Rede von negativen Auswirkungen auf den ÖV. Doch die simple Rechnung – tiefere Tempi gleich längere Fahrtzeiten – lässt sich nicht eins zu eins auf die komplexe reale ÖV-Betriebsituation ummünzen. Um die tatsächlichen Auswirkungen von Tempo 30 auf den ÖV zu kennen, hat der VCS bei der Metron Verkehrsplanung AG eine Grundlagenstudie in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse zeigen, dass Tempo 30 und ein guter ÖV durchaus vereinbar sind.

Es ist unbestritten, dass Temporeduktionen die Fahrtzeit verlängern; für Busse sind es im Mittel 1,5 Sekunden pro 100

Meter. Doch der Zeitverlust ist kleiner als erwartet: Busse und Trams verkehren aus verschiedenen Gründen meist deutlich langsamer, als es die signalisierte Höchstgeschwindigkeit erlauben würde. Das gilt insbesondere zu den Hauptverkehrszeiten und in dicht besiedelten Gebieten mit vielen Haltestellen und Ampeln, aber auch auf Hauptverkehrsachsen mit Vortrittsrecht.

Werden die Fahrpläne angepasst und bleiben die Umsteigezeiten gewährleistet, stellen geringfügig längere Fahrtzeiten auf Bus- oder Tramstrecken für die Fahrgäste keine Einschränkung dar. Hingegen profitieren sie von den positiven Auswirkungen von Tempo 30 auf den öffentlichen Raum. Verlagerungen vom ÖV aufs Auto sind eher nicht zu erwarten, da Tempo 30 für alle gilt.

Konzept des Miteinanders

Die insgesamt geringen Auswirkungen müssen individuell betrachtet werden und lassen sich oft mit geeigneten Massnahmen minimieren oder vermeiden. Denkbar sind ÖV-Korridore mit Vortrittsregelungen ohne bauliche Hindernisse, Verkehrsmanagement zur Stauverhinderung, die Gestaltung der Haltestellen mit dem Bus als «Pulkführer» oder die Beschleunigung in Knoten oder auch Eingentrassierung.

Zu einer Herausforderung werden längere Fahrtzeiten dann, wenn es eine Fahrplananpassung oder gar zusätzliche Fahrzeuge braucht. Gerade Letzteres ist mit hohen Zusatzkosten verbunden. Doch der ÖV wird in der Regel durch die öffentliche Hand bestellt und (mit-)finanziert. Deshalb sollte für eine finanzielle Gesamtbetrachtung auch der volkswirtschaftliche Nutzen von Tempo 30 berücksichtigt werden: die Reduktion der

externen Kosten, die erhöhte Verkehrssicherheit oder die Emissionsreduktion.

Gesamthaft betrachtet

Die Einführung von Tempo 30 darf keine isolierte Anpassung der Signalisation sein. Auf Verkehrsachsen mit ÖV-Betrieb empfehlen die Studienautoren vor der Einführung von Tempo 30 eine ganzheitliche Betrachtung und den Einbezug aller betroffenen Stellen und Anspruchsgruppen. So kann auch den Auswirkungen auf den ÖV Rechnung getragen werden.

In die Pflicht genommen werden muss auch der Bund: Er unterstützt die Forschungsarbeit und stellt den Kantonen, Transportunternehmen und Ausbildungsstätten geeignete Fachbroschüren und Planungshilfen zur Verfügung. Wo zweckmässig, braucht es Beschleunigung und Priorisierungsmassnahmen für den ÖV, auch unter Einbezug der Technologieentwicklung (zum Beispiel intelligente Signalsteuerung, elektronische Busspur). Die neu verankerte Planungspflicht für sichere und durchgängige Velowegnetze (vgl. links) kann genutzt werden, um Konflikte oder Behinderungen in Bezug auf den ÖV zu erkennen und zu vermeiden. ■

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen, Michael Rytz ist Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Die Fahrtzeit im ÖV verkürzen sich beide am liebsten mit spannender Lektüre.

Broschüre zu ÖV und Tempo 30

Der VCS hat die Studie und die daraus resultierenden Lösungsansätze in einer Broschüre zusammengefasst.

Sie kann als PDF heruntergeladen werden: www.tempo30.ch



Mit Sharing Emissionen reduzieren

Sharing Geteilte Mobilitätsangebote verändern den Verkehrssektor strukturell und helfen mit, ihn ökologischer zu gestalten. Auch die Mikromobilitätsangebote, deren Ökobilanz sich ständig verbessert, tragen dazu bei.

Von Jonas Schmid

© Emanuel Freudiger, TCS



CHACOMO will sich als zentraler Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung etablieren.

Geteilte Mobilität – oder kollaborative Mobilität – schont aufgrund der besseren Auslastung von Fahrzeugen und Infrastrukturen endliche Ressourcen. Gleichzeitig werden neue alternative Mobilitätsoptionen geschaffen und damit die Abhängigkeit vom Privatauto reduziert. Soweit die theoretischen Nachhaltigkeitseffekte geteilter Mobilität. Gelten diese auch für die neuen Mikromobilitätsangebote? Welche verkehrlichen Effekte sind bei der Beurteilung des ökologischen Fussabdrucks geteilter Mobilität zu berücksichtigen?

CHACOMO

Die **Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO)** setzt sich als Branchenverband für die Interessen der Shared Mobility in der Schweiz ein. CHACOMO zählt Mitglieder aus allen Shared-Mobility-Segmenten und verfolgt das Ziel, geteilte Mobilität auf politischer, gesellschaftlicher und planerischer Ebene als zentralen Baustein einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung zu etablieren.

Weitgehende Einigkeit besteht hinsichtlich der positiven Wirkungen des Carsharings, das im Pionierland Schweiz auf eine über 30 Jahre dauernde Entwicklung

Aus der Forschung ist bekannt, dass ein Carsharing-Auto bis zu ein Dutzend private Autos ersetzt.

zurückblickt. Aus der Forschung ist bekannt, dass ein Carsharing-Auto bis zu ein Dutzend private Autos ersetzt. Daraus resultiert in der Schweiz unter dem Strich jedes Jahr eine Einsparung von Zehntausenden Tonnen CO₂.

Mikromobilität verbessert Klimabilanz

Die Auswirkungen neuer Mobilitätsangebote, wie das E-Scooter- und E-Bike-Sharing, werden bisweilen kontrovers diskutiert. Mit dem Verweis auf eine Studie der ETH Zürich war in einigen Medien kürzlich vom «klimaschädlichen» E-Scooter-Sharing zu lesen. Ein Angebot, das sich aktuell in vielen Schweizer Städten etabliert, weil eine grosse Nachfrage danach besteht. Die Prämissen und Modelle, auf denen die besagte Studie basiert, sind in mehrfacher Hinsicht unzu-

reichend beziehungsweise bereits überholt. Dank erhöhter Lebensdauer und emissionsfreiem Flottenmanagement nähert sich die Klimabilanz von geteilten E-Scootern und E-Bikes bereits heute jener des öffentlichen Verkehrs (ÖV) an. Das wird durch neuere «Life Cycle Assessments» (LCA), wie sie in Studien von renommierten Forschungseinrichtungen wie dem Fraunhofer Institut genutzt wurden, bezeugt.

Integration ins Gesamtsystem zählt

Grundsätzlich greift es zu kurz, neue Angebote geteilter Mobilität nur daran zu messen, wie viele Auto- respektive ÖV-Fahrten sie kurzfristig ersetzen. Entscheidend ist vielmehr der Beitrag, den sie mittel- bis langfristig für eine multimodale und effiziente Gesamtmobilität leisten. Geteilte Mobilität hat ein grosses Potenzial, den traditionellen ÖV zu «veredeln», indem sie Lösungen für die erste und letzte Meile sowie Angebote in Randzeiten und in schlecht erschlossenen Räumen bereitstellt. Wer ergänzend zum ÖV

auf vielfältige, zuverlässige und gut vernetzte Sharing-Angebote zählen kann, ist weniger auf ein eigenes Auto angewiesen.

Um dieses Ziel zu erreichen, müssen die neuen Geschäftsmodelle geteilter Mobilität weiter ausgerollt und konsequent in das Gesamtsystem integriert werden. Voraussetzung dafür sind ein intensiver Dialog zwischen Branche und öffentlicher Hand rund um die Angebotsplanung sowie gute Rahmenbedingungen für den Betrieb der Flotten und die Nutzung von Flächen im Verkehrsraum. Je besser die Integration ins Gesamtverkehrssystem gelingt, desto mehr Emissionen werden durch geteilte Mobilität eingespart. ■

Jonas Schmid ist Geschäftsführer der Swiss Alliance for Collaborative Mobility (CHACOMO).



Das Abschmelzen der Gletscher hat 2022 Rekordwerte erreicht – hier im Bild der Märjelenalp-Gletscher.

Gleiche Ziele, erste Massnahmen

Klimazielgesetz Das Schweizer Stimmvolk stimmt voraussichtlich im Juni über den indirekten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative ab. Der VCS beteiligt sich an der Kampagne zur Unterstützung des Gesetzes, das für den Klimaschutz in der Schweiz sehr wichtig ist.

Von Yves Chatton

Der Verein Klimaschutz Schweiz wurde 2018 am Fuss des Steingletschers gegründet – ein Ort mit hohem Symbolgehalt, der die Folgen der Klimaerwärmung aufzeigt. Die Gletscher gaben der kurze Zeit später lancierten Initiative denn auch ihren Namen. Seither hat sich ihr Abschmelzen noch beschleunigt und 2022 Rekordwerte erreicht: Im letzten Jahr verloren die Gletscher mehr als sechs Prozent ihres Volumens. Es ist also höchste Zeit, zu handeln.

Klimaziele müssen in die Verfassung

Das Ziel der Gletscher-Initiative ist einfach, nämlich das Pariser Klimaabkommen in der Verfassung zu verankern. Sich von fossilen Treibstoffen zu verabschieden, ist die einzige Möglichkeit, den Ausstoss der vom Menschen verursachten Treibhausgase auf netto null zu reduzieren.

Nach langen Debatten hat das Parlament im Herbst 2022 endlich einen indirekten Gegenvorschlag verabschiedet, das «Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz, die Innovation und die Stärkung der Energiesicherheit». Kurz darauf hat das Initiativkomitee

den bedingten Rückzug der Initiative zugunsten dieses indirekten Gegenvorschlags angekündigt. Während eine Initiative auf eine Verfassungsänderung abzielt, geht es bei einem indirekten Gegenvorschlag um eine vom Parlament als Alternative vorgeschlagene Gesetzesänderung oder ein neues Gesetz. Letztere treten in Kraft, wenn die Initiative an der Urne scheitert oder zurückgezogen wird; im vorliegenden Fall wurde die Gletscher-Initiative vom Initiativkomitee unter Vorbehalt zurückgezogen. Dies bedeutet, dass die Initiative vor das Volk kommt, wenn der indirekte Gegenvorschlag bei einer Referendumsabstimmung abgelehnt wird.

Flugverkehr eingebunden

Das Klimazielgesetz will die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis 2050 auf netto null reduzieren. Neu wird der Flugverkehr, der bisher in der Klimapolitik noch gar nicht berücksichtigt war, in die Zielsetzung eingebunden. Um eine gerechte Aufteilung der Reduktion unter den Generationen zu gewährleisten, wurden für die verschiedenen Bereiche Zwischenziele festgelegt: Der Verkehr (die Fliegerei

ist hier ausgenommen) muss seine Emissionen bis 2040 um 57 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 senken.

Der indirekte Gegenvorschlag legt also mit der Gletscher-Initiative vergleichbare Ziele fest. Zusätzlich schlägt er erste Massnahmen zum Erreichen dieser Ziele vor. Unternehmen, die einen Netto-null-Fahrplan vorlegen, werden finanziell unterstützt. Unterstützungsmassnahmen sind auch für den Heizungsersatz und die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden vorgesehen. Für die anderen Bereiche werden die Massnahmen später festgelegt, insbesondere im CO₂-Gesetz, das dieses Jahr in die parlamentarische Beratung kommt.

Referendumsattacke

Zwar hat das Klimazielgesetz das Initiativkomitee überzeugt und zum bedingten Rückzug der Initiative bewogen. Doch gewonnen ist der Kampf fürs Klima damit noch nicht. Denn die SVP als Totengräberin der Schweizer Klimapolitik hat die notwendigen Unterschriften für ein Referendum gegen das von ihr als «Gift» für die Wirtschaft und die Bevölkerung taxierte Gesetz gesammelt. Das Klimazielgesetz gelangt deshalb voraussichtlich am 18. Juni 2023 zur Abstimmung. ■

Der VCS sagt Ja zum Klimazielgesetz

Der VCS ist überzeugt, dass Mobilität ohne fossile Treibstoffe nicht nur nötig, sondern auch realistisch ist – insbesondere mithilfe der im vergangenen Jahr in Masterplan «fossilfreier Verkehr» präsentierten Massnahmen. Der VCS engagiert sich in der Kampagne für das Klimazielgesetz, denn zum Bremsen der Klimaerwärmung und des Gletscherschwunds braucht es zwingend ein Ja.

Weitere Informationen: www.klimazielgesetz.ch

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und begeistert sich in seiner Freizeit für Musik.

Gutes Gesetz mit letzten Mängeln

Landschaftsschutz Der Ständerat hat 2022 die erste Version des indirekten Gegenvorschlags zur Landschaftsinitiative ausgearbeitet. Dieser Vorschlag wird einem der Hauptziele der Initiative gerecht, der Stabilisierung der Anzahl Gebäude ausserhalb der Bauzonen, aber es fehlt ihm an Kohärenz.

Von Arno Stuber



© hitzestau

Nichtbaugebiete sind zum Wohl der Schweiz zu erhalten.

In den vergangenen Jahren wurde immer wieder über den eklatanten Rückgang der unbebauten Flächen und die stetige Zunahme von Gebäuden, Strassen und anderen Bauten im Nichtbaugebiet berichtet. Dem Zubetonieren wertvoller Ackerbauflächen und schützenswerter Landschaften musste denn auch ein Riegel geschoben werden. Um diese Problematik in den Griff zu bekommen, lancierten diverse Umweltverbände die Landschaftsinitiative. Neben dem VCS gehörten dazu BirdLife Schweiz, der Schweizer Heimatschutz, Pro Natura und die Stiftung Landschaftsschutz Schweiz.

Gesetzesrevision als Reaktion

Nach fast zwei Jahren Beratung hat der Ständerat Mitte 2022 einen indirekten Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative verabschiedet. Er hat beschlossen, dem Problem bei der erneuten Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG 2) entgegenzuwirken. Diese Revision

soll auf das Problem des Bauens im Nichtbaugebiet eingehen und schlägt gute Lösungsansätze vor. Dazu gehört vor allem, im Gesetz zu verankern, dass die bebauten Flächen ausserhalb von Bauzonen – wenn auch mit gewissen Ausnahmen – stabil bleiben müssen. Nicht nur neue Wohngebäude und neue verkehrssensitive Freizeitanlagen, sondern auch zusätzliche Gemeindestrassen und Parkplätze sind so im Nichtbaugebiet nur noch dann möglich, wenn an anderen Orten im gleichen Kanton die fast gleich grosse Fläche von Asphalt und Beton befreit wird. In diesem Punkt, also nicht nur die Grundflächen von Gebäuden, sondern grundsätzlich alle mit Beton und Asphalt bedeckten Flächen zu begrenzen, geht der Gegenvorschlag sogar weiter, als die Initiative es ursprünglich vorsah.

Gemäss dem Vorschlag des Ständerates haben die Kantone fünf Jahre Zeit, ihre Richtpläne entsprechend anzupassen. Nach weiteren fünf sind im Gesetz klare Mass-

nahmen bis hin zur Nicht-Bewilligungsfähigkeit von Bauprojekten vorgesehen, für jene Kantone, die dies nicht erreichen. Damit erreicht der Gegenvorschlag das Hauptziel schneller als es die Initiative wird tun können.

Fortsetzung im Nationalrat

Zwar ist der Gegenvorschlag aus dieser Perspektive erfreulich, bleibt aber insofern widersprüchlich, als er es den Kantonen überliesse, Zonen festzulegen, in denen landwirtschaftliche Gebäude zu Wohn- oder Ferienhäusern umgebaut werden dürften, was 400 000 Gebäude in der Schweiz betrifft und mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen verbunden ist. Eine der Hauptforderungen der Initiative ist es ja gerade, solche Umnutzungen zu verhindern. Mindestens diesen Punkt, der einem Wunsch des Kantons Wallis entspricht, wird der Nationalrat noch korrigieren müssen.

Zusätzlich zur offe sichtlichen Verletzung des Prinzips der Trennung von Baugebiet und Nichtbaugebiet ziehen solche Umnutzungen den Bau von Zufahrtsstrassen und Parkplätzen sowie Erweiterungsbauten mit negativen Folgen für Mensch und Natur nach sich. Dies führt zu einer Reduktion der Fläche, die eigentlich für Biodiversität oder Ackerbau nutzbar wäre, und zu einer Beeinträchtigung des Landschaftsbilds.

Zurzeit bündeln die Initiantinnen und Initianten ihre Ressourcen, damit der Nationalrat unter anderem in diesem letzten Punkt Gegensteuer gibt; auch beim Stabilisierungsziel darf es nicht zu Verwässerungen kommen. Das laufende Jahr dürfte weitere Überraschungen mit sich bringen, das Engagement aller zum Schutz der Umwelt ist nötiger denn je! ■

Arno Stuber setzt sich beim Trägerverein «Ja zu mehr Natur, Landschaft und Baukultur» für den Landschaftsschutz und für politische Belange ein.

Vernünftig oder radikal?

Autofreie Zentren Die Schweizerische Verkehrsstiftung stellte in einer Runde mit Expertinnen und Experten die Vor- und Nachteile autofreier Zentren in den Fokus. Die Diskussionen zeigten auf: Der Spannungsbogen dieses aktuellen und emotionalen Themas ist weit.

Von Nelly Jaggi

Sind autofreie Zentren einfach nur vernünftig oder doch zu radikal: Dieser Frage wollte die Schweizerische Verkehrsstiftung nachgehen und hat im Oktober 2022 Expertinnen und Experten zu einer Diskussionsrunde eingeladen. Gefragt war ein nüchterner und sachlicher Blick aus verschiedenen Perspektiven auf dieses wichtige und emotionale Thema. Denn während sich in Europa viele Stadtzentren rasant entwickeln – Superblocks in Barcelona, Citymats in Stockholm oder gar gänzlich autofreie Stadtzentren, etwa in den Niederlanden – passiert in der Schweiz zurzeit wenig.

Ausgangslage bildete ein Blick auf die holländische Stadt Houten. Das Verkehrskonzept der Innenstadt ist konsequent auf den Veloverkehr ausgelegt, 61 Prozent der 50 000 Einwohnerinnen und Einwohner sind mit dem Velo unterwegs, was selbst für die Niederlande ein sehr hoher Anteil ist. Die weiteren Präsentationen und Diskussionen der rund 25 Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft, Wissenschaft, Behörden und Gesellschaft zeigten den weiten Spannungsbogen der Thematik auf. Ziel des Anlasses war es, eine Basis für konkrete Handlungsempfehlungen und weitere Vertiefungen zu schaffen.

Der einen Vorteil, des anderen Nachteil Stehen Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr zur Diskussion, folgt die Opposition des Gewerbes in der Regel postwendend. Doch gerade hier zeigte die Diskussion, dass diese pauschalisierte Betrachtung falsch ist. Die Interessen hängen stark von der Branche ab: Wer ein Restaurant betreibt, hat andere Bedürfnisse als jemand, der in der Innenstadt einen Handwerksbetrieb führt. Während für Erstere eine autofreie oder autoreduzierte Innenstadt ein Gewinn sein kann, sehen sie Letztere als Risiko.

Einig waren sich die Expertinnen und Experten darin, dass es nicht zu einer Verarmung der Vielfalt kommen darf und in

den Zentren plötzlich nur noch finanzstarke Dienstleister oder internationale Ketten präsent sind. Ebenso will niemand verwaiste Zentren und Lieferverkehr wird es immer geben müssen. Auch lässt sich längst nicht alles einfach und schlüssig mit der Verkehrsfrage in Verbindung bringen – etwa das Verschwinden (kleiner) Läden in Zentren. Berücksichtigt werden müssen in jedem Fall die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen, die in den Zentren leben.

Ein Problem über die Zentren hinaus

«Die Vorteile autofreier Zentren zeigten sich in den Diskussionen auf mehreren Ebenen: Es kommt zu weniger schädlichen Emissionen, die Lebensqualität steigt, es bleibt mehr Freiraum für alternative Nutzungen und für Grünflächen als Massnahme gegen die Klimaerwärmung. Auch sorgen sie für positive Ge-

sundheitseffekte und mehr Sicherheit im Verkehr», fasst Stiftungsratsmitglied und VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi zusammen.

Er weist aber auch auf die Fallstricke hin: «Lösungen dürfen sich nicht auf die Zentren beschränken, sonst kommt es einfach zu einer Verlagerung.» So haben die Expertinnen und Experten denn auch rege die Frage des Umfahungsverkehrs diskutiert. Man war sich einig: Das Thema muss nicht nur in den Zentren, sondern flächendeckend angegangen werden. «Letztlich braucht es auch mehr Mut, Dinge auszuprobieren, und eine ehrliche Diskussion der Frage, wem der öffentliche Raum gehört», ist Gautschi überzeugt. ■

Weitere Infos und ein Video mit Statements der Teilnehmenden finden Sie unter www.verkehrsstiftung.ch/aktivitaeten



© Flâneur d'Or/Stauffenegger + Partner

Ein Beispiel aus der Schweiz: In Teilen der Altstadt von Liestal ist der motorisierte Individualverkehr verboten, Zubringerdienste sind an Vormittagen gestattet. Die Umgestaltung wurde mit dem «Flâneur d'Or 2020» ausgezeichnet.

Glücksbringer fürs Klima



Die «Nacht Kaminfeger» übernehmen Verantwortung und handeln. Das Familienunternehmen lebt mit seinen elektrischen Nutzfahrzeugen innovative und zukunftsorientierte Werte vor.

Von Alessia Campestrin

In Schliern bei Köniz (BE) fällt der erste Schnee. «Das elektrische Nutzfahrzeug hat sich auch jetzt bewährt. Ich war mir da zuvor unsicher», sagt David Gerber. Zusammen mit Patrick Nacht führt er die Geschäfte der «Nacht Kaminfeger». Das Unternehmen hat in seiner Flotte drei elektrische Nutzfahrzeuge. Das älteste ist ein Renault Kangoo E-Tech, später kam ein Nissan e-NV200 dazu und das neuste ist ein Toyota Proace Electric.

Das Familienunternehmen besteht in der siebten Generation und entwickelt sich fortlaufend weiter, gemäss seiner Devise «Innovation hat bei uns Tradition». Basierend auf diesem Slogan wurde der Hauptsitz entsprechend dem Minergie-Standard gebaut und auf dem Dach Photovoltaikanlagen installiert. Die eigene Stromproduktion wurde 2018 als Chance genutzt, ein erstes elektrisches Nutzfahrzeug zu kaufen. Doch nicht nur die Möglichkeit, das Fahrzeug kostenlos mit dem eigenen Strom zu laden, gab Anlass zu dieser Entscheidung. Laut Patrick Nacht war ebenso «das Interesse an Neuem ausschlaggebend».

Bedingungen mit Luft nach oben

Die Anschaffungskosten eines Elektro-Nutzfahrzeugs sind für ein kleineres Unternehmen wie die «Nacht Kaminfeger» nicht zu unterschätzen. Unterstützend war, dass sie beim ersten Modell vom Flottenrabatt von Renault profitieren konnten. Im Gebrauch bestätigte sich, dass die elektrischen Modelle auf lange Sicht günstiger sind als Verbrenner. Die Kosten für den Service und für das Auftanken fallen beinahe weg und auf die Batterie besteht zehn Jahre Garantie. Darum entschied sich das Unternehmen dafür, weitere elektrische Modelle anzuschaffen. Für die jüngste Anschaffung war aber auch ein weiteres Kriterium wichtig: Der Toyota Proace Electric ist das einzige E-Nutzfahrzeug, das genügend Platz für die Arbeitsmaterialien eines Kaminfegerunternehmens bietet.

Die beiden Geschäftsführer sind überzeugt von ihren Elektro-Nutzfahrzeugen. Aber sie sehen auch deren Grenzen. So sei es unrealistisch, die ganze Flotte zu elektrifizieren, erklärt Patrick Nacht. Beim Hauptsitz fehle sowohl der Platz zum Laden als auch die Zeit dafür. Heute lässt sich einiges aber mit guter Organisation lösen: Die Geschäftsführer warten mit dem Aufladen nicht, bis die Batterie komplett leer ist, und laden hin und wieder auch ausser Haus. Wenn in Zukunft vermehrt Ladestationen verfügbar sind, sollte das Laden noch einfacher werden. Die Ladezeiten – schnelles Laden dauert drei Stunden – lassen sich überdies gut für Büroarbeit nutzen. Indem sich Patrick Nacht und David Gerber damit abwechseln, kann stets ein Fahrzeug mit dem hauseigenen Strom geladen werden, während die anderen unterwegs sind. Ein Wunsch der beiden wäre auch, bei der Kundschaft zu laden und direkt zahlen zu können.

In der Stadt praktisch

Gut ist hingegen die Reichweite für den Einsatz der Mitarbeitenden – auch bei Kälte und mit Last. Das Unternehmen ist regional tätig und in der Stadt und der Agglomeration von Bern unterwegs. Gerade in der Stadt seien elektrische Nutzfahrzeuge praktisch, sind Nacht und Gerber überzeugt.

Und Patrick Nacht hat bereits ein weiteres elektrisches Modell von VW Probe gefahren. Mit seiner Neugierde ist das Team rund um Nacht und Gerber ein Glücksbringer fürs Klima. Damit das Klima wirklich profitiert, braucht es weitere Glücksbringer und vor allem mehr Ladestationen. Der Bedarf an simplen Lademöglichkeiten ist da. ■

Alessia Campestrin ist Praktikantin beim VCS Schweiz und schätzt den Einsatz eines Familienbetriebes.



David Gerber und Patrick Nacht vor ihrem neuesten Elektro-Nutzfahrzeug, dem Toyota Proace Electric.

Universitäten: Einsatz fürs Klima?

Ranking Um das Ziel von Netto-null-Treibhausgasemissionen zu erreichen, müssen auch die Universitäten ihre Emissionen und insbesondere ihre Flugreisen reduzieren. Im ersten «University Climate Ranking» hat der VCS deren Klimaziele analysiert.

Von Laure Berg

Unsere Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu beenden, ist eine riesige Herausforderung. Um das Netto-null-Ziel für Treibhausgasemissionen zu erreichen, braucht es Anstrengungen auf allen Ebenen und auch Institutionen wie die Universitäten müssen dazu beitragen. Die entsprechenden Emissionsdaten müssen deshalb gesammelt und transparent gemacht werden. Und es braucht Reduktionsziele und Massnahmen.

Der VCS publiziert das «University Climate Ranking», das untersucht, inwieweit die Universitäten ihre Klimaverantwortung wahrnehmen. Die Analyse berücksichtigt die von diesen Institutionen zum Thema CO₂-Emissionen publizierten Daten sowie die Reduktionsziele. Auch die Transparenz im Umgang mit dem Thema wird berücksichtigt.

Neuenburg an der Spitze

Das Ranking beinhaltet 14 Universitäten in der Schweiz. Auf dem ersten Platz liegt die

Universität Neuenburg, die sich verpflichtet hat, die Flugreisen ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bis 2030 um 50 Prozent zu senken. Fünf Hochschulen – Bern, Zürich, Genf, St. Gallen und die ETH Zürich – teilen sich den zweiten Rang.

Diese Institutionen zeichnen sich durch ehrgeizige Ziele zur Reduktion der CO₂-Emissionen aus, namentlich was die Geschäftsreisen, insbesondere jene per Flugzeug, betrifft. Zudem wollen sie diese Ziele rasch erreichen und kommunizieren auch transparent in Bezug auf ihren ökologischen Fussabdruck. Die von ihnen festgelegten Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen, müssen nun umgesetzt werden und sich bewähren.

Das Fliegen einschränken

Die Hochschulen am Ende der Rangliste sind jene, die noch keine konkreten Klimaziele definiert haben – es sind dies das IHEID in Genf und die FernUni – oder die diese Daten zu wenig transparent ausweisen. Vier Universitäten – Lausanne und Freiburg sowie das IHEID und die FernUni – legen keine Rechenschaft über die Treibhausgasemissionen ihrer Flugreisen ab. In einigen Fällen sind die festgelegten Reduktionsziele nicht ehrgeizig genug.

Der Flugverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil bei der Berechnung der Treibhausgasemissionen der Universitäten. Es ist dabei jedoch auch eine Bewusstseinsbildung und eine Entwicklung im Verhalten feststellbar. So hat die Pandemie gezeigt, dass viele Flugreisen durch Videokonferenzen vermieden werden konnten. In Europa werden immer mehr Reisen auf die Schiene verlagert.

Transparenz und Kommunikation

Die für das «University Climate Ranking» verwendeten Daten stammen aus den Nachhaltigkeitsberichten der Universitäten. Die so gesammelten Daten wurden ihnen unterbreitet, um die Ak-



Die Uni Neuenburg belegt den ersten Rang im «University Climate Ranking» des VCS.

tualität zu gewährleisten. Vergeben wurden Punkte aufgrund von acht Kriterien: der Bereich, für den sie ein Reduktionsziel haben; der Zeitpunkt, an dem sie die Verpflichtung eingegangen sind; die Art der angestrebten Reduktion; die angestrebte prozentuale Reduktion; das Jahr, in dem sie ihre Ziele erreichen wollen; der Bereich, für den sie ihre Emissionen ausweisen; die CO₂-Menge, die sie 2019 mit Flugreisen verursacht haben; die Anzahl Jahre, seitdem sie begonnen haben, ihre Emissionen auszuweisen. Die Punkte wurden summiert; maximal sind 12,5 Punkte erreichbar, minimal –2.

Mit dem Ranking will der VCS die Kommunikation rund um das Klimaengagement der Universitäten und die Festlegung von konkreten und ehrgeizigen Zielen fördern. Seit 2021 publiziert der VCS eine vergleichbare Rangliste, die die Förderung der nachhaltigen Mobilität in Unternehmen analysiert. Ein ähnliches Projekt auf europäischer Ebene wird von Transport & Environment durchgeführt. Die Veröffentlichung dieser Daten trägt zur Bewusstseinsbildung und Verhaltensänderung auf institutioneller Ebene bei. ■

Laure Berg ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie ist gern zu Fuss unterwegs und nutzt diese Zeit, um alles zu beobachten, was um sie herum passiert.

Ergebnisse des «University Climate Ranking» des VCS

Universität	Punkte
Universität Neuenburg	11
Universität Bern	10,5
Universität Zürich	10,5
Universität Genf	10,5
Universität St. Gallen	10,5
ETH Zürich	10,5
Universität der italienischen Schweiz	9,5
ETH Lausanne	9
Universität Basel	8
Universität Luzern	8
Universität Lausanne	6,5
Universität Freiburg	4,5
IHEID, Graduate Institute of International and Development Studies, Genf	-1,5
FernUni Schweiz	-2

Massgeschneiderter Tessiner Pedibus

Schulweg Der Pedibus entwickelt sich weiter: Im Tessin halten der generationsübergreifende Pedibus und der Pedibus Trail Jung und Alt in Bewegung.

Von Alessia Campestrin

Der Pedibus begeistert auch im Tessin. Seit 2015 gibt es ihn in der italienischsprachigen Schweiz, inzwischen sind es mehr als 110 Linien. «Die Linien müssen für die Kinder und ihre Familien funktionieren und richten sich entsprechend nach deren Bedürfnissen», sagt Caterina Bassoli, die seit 2017 als Koordinatorin für Pedibus Tessin tätig ist. So sind auf einigen Linien fünf Kinder unterwegs, andere werden von mehr als 20 Kindern genutzt. Der «Schulbus auf Füssen» holt die Kinder vor der Haustüre ab und sie gehen, begleitet von einer erwachsenen verantwortlichen Person, gemeinsam zu Fuss zur Schule.

Die körperliche Aktivität weckt die Kinder sanft und regt gleichzeitig ihre Entwicklung an. So werden die Kinder dank dem Pedibus selbständiger. Aber auch der Tessiner Pedibus wächst dank der Tessiner Koordination und in Zusammenarbeit mit der nationalen Koordination weiter. Aktuell entwickeln sich im Tessin zwei neue Projekte.

Generationen verbinden

Seit 2021 sind auf den dortigen Linien vermehrt Seniorinnen und Senioren anzutreffen. Sie schlüpfen in die Rolle der freiwilligen Begleitperson. Dieser generationsübergreifende Pedibus ist Teil einer Zusammenarbeit zwischen ProSenectute und dem VCS. Laut Bassoli findet der intergenerati-

Laufend entwickelt Caterina Bassoli neue Vorschläge mit den vorhandenen Ressourcen weiter.

onale Pedibus – nach ersten Durchführungen in der Romandie – auch im Tessin mehr und mehr Anklang. Der älteren Generation tue es gut, sich an der frischen Luft zu bewegen und mit Kindern in Kontakt zu sein. «Ausserdem leisteten die älteren Menschen damit einen wertvollen Beitrag für die Kinder, die Familien und die Gesellschaft», erklärt Bassoli.



Auch im Tessin beliebt: der generationsübergreifende Pedibus als Teil einer Zusammenarbeit zwischen ProSenectute und dem VCS.

Der erste Pedibus Trail im Tessin

In diesem Frühling kommt der Pedibus Trail ins Tessin: Die Mischung zwischen Schatzsuche und Lehrpfad basiert auf dem Pedibus-Rallye, die 2022 in der Romandie entstanden ist. Auf verschiedenen Tafeln entlang des Weges stehen kurze informative Texte und Fragen. Am Ende gibt es einen Schatz zu gewinnen.

Für Caterina Bassoli ist klar, dass der Schulweg zu Fuss bereichernd ist. Ob er schwierig ist

und viel Aufmerksamkeit im Strassenverkehr fordert oder ob er von schönen Landschaften umgeben ist: «Die Erinnerungen sind für alle wertvoll. Und ich denke, sie unseren Kindern zu ermöglichen, ist ein wunderschönes Geschenk.» Die persönlichen Erfahrungen haben Bassoli, die in einer Millionenstadt aufgewachsen ist, geholfen, versierter im Strassenverkehr zu sein. «Den

Schulweg zu Fuss gehen zu können, hat zudem damals mein Selbstwertgefühl gestärkt. Werden die Kinder mit dem Auto gefahren, enthält man ihnen diese Erlebnisse vor», sagt sie überzeugt.

Die Tessiner Pedibus-Koordination geht sehr flexibel auf die Anliegen und Wünsche der Beteiligten ein. So wurden im vergangenen Jahr zwei Fortbildungsveranstaltungen für Begleitpersonen und Eltern sowie spezielle Schulungen für Lehrpersonen organisiert. Und laufend entwickelt Caterina Bassoli neue Vorschläge mit den vorhandenen Ressourcen weiter – und hat noch viele neue Ideen! ■

Alessia Campestrin ist Praktikantin beim VCS Schweiz und erinnert sich gerne an ihre Schulwege zu Fuss.

Nicht nur online oder auf Papier

Öffentlicher Verkehr Sind die Tage der Billettautomaten bald gezählt? Bevor ein Verkaufskanal einfach verschwindet, braucht es funktionierende und unkomplizierte Alternativen. Und dabei einzig aufs Smartphone zu setzen, wäre falsch.

Von Nelly Jaggi

In der Schweiz ist das Fahren mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) zumeist unkompliziert: für eine Reise benötigt man bloss ein Ticket. Zu verdanken ist das auch der Alliance Swisspass, die sich für einen einfachen Zugang zum ÖV engagiert. Dieses Ziel deckt sich mit der Strategie des VCS. Nun hat die Branchenorganisation allerdings angekündigt, dass sie bis 2035 ausschliesslich auf elektronische Billette setzen will.

Dass Billettautomaten immer weniger genutzt werden, ist ein Fakt. An einigen Automaten werden weniger als zehn Billette

sich weitere Überlegungen machen: So könnte ein ausgeklügeltes System im Nachhinein den günstigsten Tarif für die absolvierten Fahrten ermitteln und den passenden Betrag dafür abziehen.

Warum jemand ein Ticket nicht online kauft, hat verschiedene Gründe. Das Alter ist übrigens immer seltener einer davon, sind doch 90 Prozent aller Seniorinnen und Senioren mit einem Smartphone in der Tasche unterwegs. Problematisch dürfte das Reisen mit elektronischem Billett etwa für jüngere Kinder werden, die kein eigenes

... und darf nicht kompliziert sein

«Bevor ein wichtiger Verkaufskanal wie der Automat verschwindet, braucht es alternative Lösungen. Ansonsten droht ein Serviceabbau auf Raten», sagt Edward Weber. Keinesfalls dürfe der ÖV an Attraktivität verlieren. «Es muss oberstes Ziel bleiben, dass mehr Menschen vom eigenen Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen.» Damit diese Verschiebung des Modalsplits gelingt, dürfen die Alternativen zum elektronischen Billett nicht komplizierter sein als der Kauf eines Billetts am Automaten.

Die Alliance Swisspass will dereinst das Billettsystem umkrempeln: Weg von fixen Strukturen und Verbundsystemen, hin zu mehr Flexibilität. «Wir unterstützen jegliche Bestrebungen, die das ÖV-Fahren vereinfachen und neue Nutzergruppen ansprechen. Sie dürfen aber nicht auf Kosten bestehender Kundinnen und Kunden gehen», betont Weber. Auch dürfe das Risiko nicht auf die Nutzerinnen und Nutzer abgewälzt werden: ist der Akku leer oder funktioniert ein Onlinedienst nicht, braucht es einen Plan B. ■

«Es dürfen keine Gruppen von der ÖV-Nutzung ausgeschlossen werden. Darum braucht es weiterhin Optionen, für die es kein Smartphone braucht.»

Edward Weber, Projektleiter «Mobilität der Zukunft»

pro Tag gekauft, verlautbarte der «Tagesanzeiger» bereits 2018. Von den damals 1460 Automaten werden bis Ende 2023 noch 1050 in Betrieb sein. Bis auf weiteres will die SBB an jedem Halteort mindestens einen Billettautomaten zur Verfügung stellen.

Smartphone haben. Eine Alternative braucht es auch für Menschen, die kein Zahlungsmittel hinterlegen können oder sich daran stören, dass ihre Bewegungen aufgezeichnet werden.

Es braucht eine Alternative ...

Steigern technologische Entwicklungen die Attraktivität des ÖV, steht ihnen von Seiten VCS nichts im Weg. Doch beim Billettverkauf einzig auf das Smartphone und den Swisspass zu setzen, greift zu kurz. «Es dürfen keine Gruppen von der ÖV-Nutzung ausgeschlossen werden. Darum braucht es weiterhin Optionen, für die es kein Smartphone braucht», sagt Edward Weber, Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz. Das können Billettautomaten oder Schalter sein.

Denkbar sind aber auch Prepaidlösungen, wie sie derzeit im Kanton Graubünden getestet werden: ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer können eine Karte mit einem Guthaben kaufen und damit Strecken ihrer Wahl fahren. Ausgehend von einem Prepaidsystem lassen



Billette gehören zum Geschäft der Transportunternehmen, egal, wie sie gekauft werden: in der App, am Schalter, auf der Website oder eben am Automaten.



1	18068	Vaude Rienza III	119.00	7	17795	Devold Duo Active	84.90	13	16242	Rohner SAC copper trek	24.90
2	18062	Vaude Reinza IV Lady	119.00	8	17790	Devold Kvitegga Lady	109.90	14	16245	Rohner back-country	34.90
3	17861	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Alps 3D	95.90	9	9436	Uvex Velohelm i-vo cc	109.00	15	13929	Ked Velo-Helm Mitro UE-1	179.00
4	17857	Icebreaker Tech Lite II SS Ski Lady	95.90	10	15354	Deuter Velo-Rucksack Flyt 14	179.00	16	16726	Deuter Seitentasche Weybridge 25+5	149.00
5	18350	Hot Sportswear Sarnen	79.90	11	15027	Lowa Innox Evo GTX Lo	179.90				
6	18348	Hot Sportswear Sierra Lady	79.90	12	15026	Lowa Innox Evo GTX Lo Lady	179.90				



«Mir ist es wichtig, selbst zu bestimmen»

Legate Welche Beweggründe haben Menschen, sich mit dem Thema Nachlass auseinanderzusetzen? Dies wollten wir in Erfahrung bringen und haben mit einer Frau und einem Paar gesprochen.

Von Anita Weber

Tamara L.*, 60 Jahre, ledig, keine direkten Erbberechtigten

«Ich habe vor circa zehn Jahren mein Testament, den Vorsorgeauftrag und die Patientenverfügung verfasst. Auslöser war eine schwere Krankheit, die mir bewusst machte, dass ich das Durchschnittsalter möglicherweise nicht erreichen werde. Da ich keine direkten Erbberechtigten habe, war es mir wichtig, selbst zu bestimmen, was mit meinem Nachlass passiert. Ich wollte mein Vermögen lieber meinem Patensohn vererben als dem Staat oder entfernten Verwandten. Zuerst habe ich mein Testament nach einer Vorlage aus dem Internet verfasst. Später habe ich es von einem Notar prüfen lassen und seinen Empfehlungen entsprechend angepasst, um sicherzustellen, dass es juristisch unanfechtbar ist, und bei meiner Wohngemeinde hinterlegt. Zudem habe ich eine Vertrauensperson als Willensvollstreckerin ernannt.»

Das revidierte Erbrecht

Seit Januar ist das revidierte Erbrecht in Kraft. Es regelt die Nachlasssituation vieler Familienkonstellationen neu.

Das ändert sich:

- Der Pflichtteil für direkte Nachkommen wird auf 50 Prozent reduziert
- Der Pflichtteil für die Eltern entfällt
- Ehepaare in laufendem Scheidungsverfahren können sich vor dem Urteil enterben

Für das Konkubinat besteht weiterhin kein gesetzliches Erbrecht. Säule-3a-Guthaben fallen nicht in den Nachlass.

Hanni und Kurt M.*, 76 und 86 Jahre alt, verheiratet, 2 gemeinsame Töchter, 1 Tochter aus der ersten Ehe von Kurt

«Wir haben schon vor über 20 Jahren vieles geregelt. Als wir unser Haus und später unser Ferienhaus verkauft haben, haben wir das Testament jeweils angepasst. Unser Notar hat uns beraten und unterstützt, so dass rechtlich alles korrekt ist. Uns war es wichtig, dass auch unser Wille im Vorsorgeauftrag sowie in der Patientenverfügung berücksichtigt wird. So haben wir vor längerer Zeit beides erstellt und überprüfen dies regelmässig. Das grösste Anliegen ist uns, dass für unsere Töchter alles geregelt ist. Dies ist eine grosse Erleichterung und befreiend für uns. Unsere Töchter sind darüber informiert und mit unseren Entscheidungen einverstanden.»

* Namen geändert

Die Angebote des VCS

- Mit einem Testament können Sie im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben entscheiden, was mit Ihrem Vermögen nach Ihrem Tod geschehen soll. Dabei können Sie neben der Familie und den Menschen, die Ihnen wichtig sind, auch Organisationen wie den VCS berücksichtigen, deren Arbeit Sie unterstützen möchten.
- Als VCS-Mitglied profitieren Sie von einer kostenlosen Erstberatung durch einen Erbrechtsspezialisten oder eine -spezialistin. Zudem finden Sie viele Informationen für Ihre Nachlassplanung auf unserer Website unter www.verkehrsclub.ch/legate.

Testament-Generator

Mit unserem Partner «DeinAdieu» können Sie auf unserer Onlineplattform ganz einfach korrekte Vorlagen für Ihr Testament und Ihren Vorsorgeauftrag erstellen. Diese brauchen Sie dann nur noch abzuschreiben, damit sie rechtsgültig sind.

Infoveranstaltung

Gerne laden wir Sie in Zusammenarbeit mit unserem Partner «DeinAdieu» an unsere Infoveranstaltung ein.

Datum: Mittwoch, 15. März 2023, 14.30 bis 17 Uhr

Ort: Zürich

Die Anzahl Teilnehmerinnen und Teilnehmer ist begrenzt. Wir freuen uns auf Ihre Anmeldung.




Ein Testament ist die Basis, um klare Verhältnisse zu schaffen.



© Robert Kneschke/AdobeStock





Einst waren sie Synonyme für Fortschritt und Modernität, heute verkörpern sie die Mobilität von gestern: die grauen Autobahnen, welche die Schweizer Landschaft durchziehen. Es ist an der Zeit, die Vormachtstellung des Privatautos zu überwinden und Platz für zukunftsweisende Lösungen zu schaffen, die sowohl die Natur als auch den Menschen respektieren.

Stopp dem Strassenausbau

Fünf Kleeblätter und ein verspäteter

Von Hans Kaspar Schiesser

Die Schweiz begann spät mit dem Autobahnbau. Ging es um 1960 autoritär und mit brachialer Betongewalt zu und her, wurden Nationalstrassen später sanfter der Landschaft angepasst. Auch wegen des Widerstandes des VCS. Die Gegenwehr erreichte im Knonaueramt um 1988 herum einen Höhepunkt.

Im Jahre 1927 stiess der Basler Schlosserlehrling Willy Sarbach in einer Ausstellung auf die Preisfrage: «Wie können sich nördlich der Alpen noch nirgends realisierte Hochleistungsstrassen mit vier Spuren konfliktfrei kreuzen?» Ausgeschrieben hatte die Preisfrage ein deutscher Verein namens «HaFraBa». Das Kürzel bedeutete Hamburg-Frankfurt-Basel.

Sarbachs nachher gebräunte Idee

Sarbach guckte sich in Basel diverse verschurbelte Modelle einer solchen Kreuzung an. Dann hatte er eine Idee, die heute so geläufig ist wie der Schraubverschluss einer Petflasche. Er erfand das Autobahn-Kleeblatt. 1929 bekam er vom Amt für Geistiges Eigentum in Bern dafür ein Patent. Da wusste er noch nicht, dass in den USA schon 1916 ein Bauingenieur namens Hale eine ähnliche, wenn auch noch nicht ausgereifte Idee gehabt hatte.

Aber mit den Autobahnen ging es noch nicht recht vorwärts. Erst 1933 entdeckten die Nazis den Wert der Schnellstrassenidee samt Sarbachs Kreuzungs-Geniestreich. Im Mai 1935 gingen 22 Kilometer der «HaFraBa» bei Darmstadt in Betrieb. 1938 wurde nach Sarbachs Plänen das Schkeuditzer Kreuz bei Leipzig fertiggestellt. Die deutschen Autobahnen, von denen bis 1943 fast 3900 Kilometer gebaut wurden, senkten in der Folge tatsächlich kurz die Arbeitslosenzahlen. Als der Krieg ausbrach, schufteten an den vierspurigen Strassen aber vor allem Kriegsgefangene.

Der Schweizer Autobahn-Sonderweg

Die Schweiz hatte also 1929 einen ganz kleinen Beitrag zur Geschichte der europäischen Hochleistungsstrassen geleistet, noch bevor die ihre Unschuld verloren. Für etwa 30 Jahre verabschiedete sich die Schweiz, um erst ab den 60er-Jahren doch noch aktiv zu werden.

Als es in der Schweiz endlich vierspurig losging, zuerst 1955 herzig-klein in Horw bei Luzern, 1962 ernsthaft am Grauholz bei Bern und vor allem zur Expo 64 zwischen Genf und Lausanne, waren schon lange keine technischen Primeurs mehr möglich. Aber wie wir Schweizerinnen und Schweizer nun mal sind: Bis zu den total 2254 Kilometern des heutigen Nationalstrassennetzes waren wir beim Rekordaufstellen doch öfters emsig dabei.

Und trotzdem Rekorde

Nur gerade die Niederlande haben in Europa, bezogen auf Autobahnkilometer pro Landesfläche, ein dichteres Netz. Nach dem Motto: Wir können es uns leisten – nach dem dichtesten Eisenbahnnetz auch noch das zweitdichteste Autobahnnetz. Mobilitäts-Superluxus. Und apropos sich-leisten-können: Die Schweiz baut auch die teuersten Autobahnen. In Deutschland kostet ein Kilometer um die 30 Millionen Franken. Bei der Transjurane N 16 hat der Kilometer 70 Millionen erfordert. Aktuell bezahlt das Amt für Strassen bei der Umfahrung Visp für viereinhalb Kilometer 450 Millionen. Gelegentlich bezahlte man für einzelne Kilometer auch schon eine Viertelmilliarde.

Das ist auch einem weiteren Europa-Rekord geschuldet. Die Dichte der An-

schlüsse ist nirgends höher. Die Schweizer Autobahnen werden zwar immer als Transitstrecken verkauft. Aber in Wirklichkeit sind sie Mitteldistanz-Pendlerstrassen. Man fährt morgens in Neuenhof drauf und acht Kilometer weiter in Dietikon wieder drab, abends umgekehrt. Sechs Minuten muss man nicht auf lästige Velofahrerinnen oder bremsende Fussgängerstreifen achtgeben.

Die Geldschwemme beim Autobahnbau ist, beziehungsweise war, lange auch ein helvetisches Unikum. 1962 trat mit dem Treibstoffzollzuschlag eine Regelung in Kraft, welche die Autobahnfinanzierung automatisierte. Sie trotzt bis heute praktisch allen Sparübungen und Defizitbegrenzungen.

Autobahn und Demokratie: kurvig

Die halbdirekte Demokratie hätte in der Sonderfallaufzählung auch noch als weiterer Punkt Platz gehabt. Aber leider funktionierte diese Demokratie vor allem zu Beginn des Autobahnzeitalters schlechter als ein Benziner mit Dieselfüllung. Das war zum Beispiel Robert Ruckli, dem damaligen Direktor des Bundesamtes für Strassenbau, zu verdanken, der, nun endlich mal von renitenten Bedenkenträgern befreit, mit Bauen loslegen wollte. Er erklärte, wie Th mas Schärer in seinem brillanten Aufsatz «Vom Kampf gegen den Beton» 1999 darstellte, «dass er sich nicht an ein Abstimmungsresultat halten würde, das der Auffassung seines Amtes entgegenstehe».

Morges im Kanton Waadt etwa wurde durch die Expo-Autobahn brutal

Sonderweg

mittendurch geteilt, trotz aller Unisono-Proteste. Oder ein Bild des kurzen Horwer Autobahn-Teilstücks 1955 zeigt, wie die Autos auf der linken Spur zwei Meter neben Wohnhäusern vorbeiknatterten, abgetrennt vom Wohnbereich durch einen gerade mal 90 Zentimeter hohen Maschendrahtzaun. Auf der Südseite führt ein Wanderweg mit minimaler Rasenabgrenzung und ohne Zaun der Doppelspur Richtung Uri entlang. Für frühe Abgas-Junkies.

Widerstand gegen den Irrsinn

Zum Glück wurde, sogar noch ohne VCS, nicht der gesamte geforderte Irrsinn realisiert. Sonst querte jetzt in Bern eine sechsspurige Autobahn die Schanze unter der Universität und verhinderte jeden Bahnhofausbau. Und Zürich hätte ein neues Inselchen im See. Es hätte der Abstützung der Autobahn quer über das Wasser gedient, die den Blick von der Schanzenbrücke aufs Vrenelisgärtli für immer verhindert hätte. Die Brutalobrigkeit über Flamatt zeigt heute noch, dass das eidgenössische Motto «me mues halt rede mitenand» zu Beginn der Autobahnbegeisterung nicht viel galt.

Sozusagen mit Hilfe von ganz oben opponierte das Kapuzinerkloster in Faido erstmals erfolgreich gegen eine Linienerführung mitten durch ein Dorf. Die Gotthard-Autobahn brummt seither auf der andern Talseite 24/7. Die Rawil-Autobahn zwischen Berner Oberland und Wallis scheiterte 1986 als wahrscheinlich einzige ganz, teils wegen einer erfolgversprechenden grünen Initiative, teils wegen zu erwartender Schäden an einem nahen Stausee.

Auch das Zürcher Ypsilon blieb unvollendet, nun bereits dank dem Widerstand einer Organisation, die erst um 1979 zu wirken begann und eine Art Abspaltung des grünen Flügels des TCS war: des VCS. Die Ypsilon-Idee, zwei Autobahnen bei der Letten mitten in der Stadt zusammenzuführen, war schon 1955 geboren. 1962 segnete der Bundesrat das Projekt ab. In

den frühen Siebzigern gewann der Widerstand gegen das Monsterbauwerk unmitelbar neben der City an Kraft.

Allerdings gingen zwei Volksinitiativen 1974 und 1977 noch verloren. 1986 wurde die Vollendung des Ypsilons aber still und gesichtswahrend für den Bund beerdigt. Spätere Dankeschreiben des Bundes, dass die Ökos verhindert hatten, Zürich an der Limmat massiv zu verhandeln, sind bis heute keine bekannt.

Kleeblätter zwei bis fünf

1960 hatte man damit gerechnet, dass die rund 1500 Kilometer Nationalstrassen den Bund um die zwölf Milliarden kosten würden. Bis heute sind es etwa 100 Milliarden geworden. 2022 betrugen die Aufwendungen für Unterhalt, Erneuerung und minimalen Neubau drei Milliarden.

Als der Höhepunkt des Bauens an den Autobahnen in den 80er-Jahren bereits überschritten war, schien es der rasant erstarkten Ökobilanz sinnvoll, zumindest Autobahnen mit geringer Nachfrage oder landfressende Parallelführungen mit Initiativen zu bekämpfen. Auch heute zeigt sich immer noch, dass einige Autobahnabschnitte wie die Transjurane mit einem Tagesverkehr von 14400 oder die Gotthard-Autobahn mit einem Schnitt von 22800 Durchfahrten nicht wesentlich stärker frequentiert sind als manche Ortsdurchfahrt.

Unter der Federführung des VCS kamen 1987 die vier sogenannten Kleeblatt-Initiativen zusammen: Gegen die Linie Zuchwil-Biel, gegen die Trasse durchs Knonaueramt, gegen Yverdon-Murten und die Transjurane. Die vierte Initiative wurde zurückgezogen.

Nie dagewesene Phantasie

Schon fast zu einem Mythos des Widerstandes gegen ökologischschädliche Grosstechnologie ist die Opposition gegen die N4 im Säuliamt geworden. Die «Arbeitsgruppe autobahnfreies Knonauer Amt», der VCS, vor allem aber die «Jungen Säuliamter» realisierten nicht nur schwierige Koalitionen mit Bürgerlichen, etwa den Bauernorganisati-

onen. Sie hatten auch die Unterstützung aller lokalen Kulturorganisationen und entwickelten eine noch kaum je dagewesene Phantasie im Widerstand, legal und gewaltfrei. Der Videofilm zur N4 gewann einen Filmpreis in Lugano. Und vor dem Rathaus in Zürich tummelten sich zum Protest auch einmal Säuliamtler Kühe.

Dennoch gingen die drei Volksinitiativen 1990 verloren, mit nur 31 bis 34 Prozent Ja. Schärer analysierte den Stimmungswandel so: «Das Interesse an Umweltfragen, das im Zuge der Debatte um das Waldsterben und nach den Katastrophen von Tschernobyl und Schweizerhalle Mitte der 80er-Jahre breite Bevölkerungsschichten erfasst hatte, war bereits wieder abgeklungen. Zudem verlagerte sich in einer Zeit wirtschaftlicher Stagnation das Interesse auf Themen wie Arbeitsplätze und soziale Sicherheit.»

Den richtigen Zeitpunkt für Abstimmungen in einer Demokratie mit langen Behandlungsfristen zu finden, ist immer knifflig und risikoreich. Dass die Schweizer Autobahnen nach all diesem Widerstand relativ ökologischer wurden, war für die Bewegung insgesamt aber ein eher schwacher Trost.

Die «HaFraBa» in Deutschland wurde übrigens 1962 fertig. In Freiburg im Breisgau, wo die Schweizer BMW-Fans sich gerne mit 190 km/h austoben, wurde das letzte Teilstück eröffnet. Mit wieder einem kleinen, diesmal tragischen Schweizer Beitrag. Bei Neuenburg, zwischen Basel und Freiburg, war kurz vorher auch ein neuer Abschnitt eröffnet worden. Den wollte sich ein Schweizer Fussgänger, noch ohne Autobahnerfahrung im eigenen Land, genauer direkt auf der Fahrbahn anschauen. Er wurde überfahren. ■

Hans Kaspar Schiesser war in den Neunzigern Leiter der Verkehrspolitik beim VCS.



**STRASSENBAU:
EIN TEUFELSKREIS**

Das schlechteste aller Verkehrsmittel

Von Selim Egloff

Der stetige Ausbau der Autoinfrastruktur trotz jeglicher Vernunft und hat Folgen, die weit über die Klimakrise hinausgehen. Warum die jetzige Politik gleich mehrfach in die Sackgasse führt.

Es staut auf den Schweizer Strassen. Die Stautunden haben in den letzten Jahren, mit Ausnahme eines «Coronaknicks», kontinuierlich zugenommen. Das Schweizer Autobahnnetz ist zu Spitzenstunden punktuell ausgelastet bis zur Kapazitätsgrenze oder auch darüber hinaus. Die neuralgischen Stellen und deren Umfahrungsmöglichkeiten gehören längst zum Allgemeinwissen – nicht zuletzt, weil man sie mehrmals täglich im Radio ungefragt vorgetragen bekommt.

Wirtschaftsverbände und bürgerliche Parteien sprechen unaufhörlich vor einem Verkehrsinfarkt, der drohe, das Land lahmzulegen. Hat man die Versprechungen der Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte im Ohr, kommt die Dauerkrise im Strassenverkehr doch einigermassen überraschend. Das Nationalstrassennetz ist zu grossen Teilen nicht viel älter als 30 Jahre und die früher eröffneten Abschnitte wurden bereits mehrfach ausgebaut. Bei jedem dieser Ausbauprojekte war die Begründung dieselbe: «Der Verkehr wird flüssiger. Endlich freie Fahrt für alle!» Und gleichwohl steht die nächste und inzwischen dritte Generation von Autofahrerinnen und Autofahrern wieder vor den exakt gleichen Problemen.

Dabei wird der existierende Strassenraum in der Schweiz, er macht bereits

über ein Viertel der gesamten Siedlungsfläche aus, spektakulär ineffizient genutzt. In den immer grösser werdenden Autos auf Schweizer Strassen sitzen im Pendelverkehr im Durchschnitt nur

bereits den Ausbau des Felsenuviadukts bei Bern. Schliesslich weiss man bereits heute, dass die «Entlastungsmassnahme» am Grauholz – den für dieses Jahrzehnt geplante Achtspur-Ausbau öst-

Die neuralgischen Stellen und deren Umfahrungsmöglichkeiten gehören längst zum Allgemeinwissen – nicht zuletzt, weil man sie mehrmals täglich im Radio ungefragt vorgetragen bekommt.

1,1 Personen und selbst im Freizeitverkehr sind sie mit 1,9 Personen nicht mal zur Hälfte gefüllt. Den Verkehrsinfarkt mit immer neuen Bypässen abwenden zu wollen, ist der falsche Weg. Der Autoverkehr der Zukunft braucht in erster Linie eine Diät.

Eine überholte Logik, ...

Unbeeindruckt davon folgt das Bundesamt für Strassen ASTRA der veralteten Logik, Verkehrsprobleme mit mehr Strassen zu begegnen. Dabei sind dem ASTRA die Risiken und Nebenwirkungen längst bekannt und auch die Verkehrswissenschaft ist sich einig: «Wer Strassen sät, wird Verkehr ernten.» So plant das ASTRA beispielsweise für 2040

lich von Bern – auf diesem benachbarten Teilstück innert Kürze zu neuen Engpässen führen wird. Dieses Phänomen nennen Fachleute «induzierte Nachfrage».

... die mehr schadet, ...

Der Bau von neuen Strassen führt demnach nur kurzfristig zu einer Entlastung. Die neu geschaffene Kapazität schafft sofort Anreize für mehr Verkehr: Mehr Menschen zählen darauf, die Strecke in ihrem Alltag rasch zurücklegen zu können, und richten ihren Wohn- und Arbeitsort oder ihre Freizeitaktivitäten darauf aus.

Bei einem Ausbau der Autobahnen nimmt also auch die Anzahl der zurückgelegten Kilometer zu, da bei freier Fahrt dieselbe Strecke zwar schneller, aber eben auch häufiger befahren wird. Damit dreht sich die Spirale weiter, bis die Kapazität erneut erschöpft ist. Daher ist auch das Argument irreführend, Ausbau



**SCHEINLÖSUNGEN VON GESTERN
SCHAFFEN PROBLEME FÜR MORGEN.**

sei ein Rezept gegen die schädlichen Emissionen während eines Staus.

Dem völlig überdimensionierten Netzbeschluss des Bundes aus den 60er-Jahren liegt die Idee der «autogerechten» Stadt zugrunde: Die Ortszentren sollten nach amerikanischem Vorbild mit mehrspurigen Hochleistungsstrassen erschlossen werden. Nur dank dem aktiven Widerstand der lokalen Bevölkerung konnten in früheren Jahren die schlimmsten Projekte verhindert werden. Was trotzdem gebaut wurde, klafft teilweise bis heute wie eine grosse Wunde im Stadtbild. Geblieben sind die Verkehrsprobleme – und sie werden noch schlimmer.

... mit Risiken ...

Die Bevölkerung hat längst verstanden, dass dieses System so nicht funktionieren kann. Der Verkehr der einen ist in erster Linie immer auch die Belastung der anderen. In den Städten zeigt sich dies besonders deutlich. Nirgendwo sind die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs auf die Luftqualität, die Lärmbelastung und die Sicherheit der ungeschützten Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer deutlicher zu sehen. Gleichzeitig ist der Anteil an Haushalten, die kein eigenes Auto besitzen, genau dort am grössten.

Zudem ist der dichte Autoverkehr einer der meistgenannten Gründe, warum sich in der Schweiz viele Menschen davor fürchten, mit dem Fahrrad oder zu Fuss unterwegs zu sein, obwohl sie es gerne wären. Für Kinder, ältere Leute und die vielen Menschen, die schlicht nicht Auto fahren können, ist diese Barrierewirkung des heutigen Strassenverkehrs umso heftiger.

... und Nebenwirkungen

Zu den unerwünschten Nebenwirkungen gehören aber auch Effekte, die fernab der Autobahnen auftreten. Denn der Ausbau der Hauptverkehrsachsen zerstört nicht nur direkt wertvolles Kul-

turland und zerschneidet Biodiversitätsflächen, sondern zeigt seine negativen Folgen weit darüber hinaus.

Je mehr Menschen in Autos unterwegs sind, desto mehr Parkplätze bei Supermärkten, Freizeitanlagen und Arbeitsplätzen müssen erstellt werden.

Der Autoverkehr der Zukunft braucht in erster Linie eine Diät.

Schliesslich braucht jede Autofahrt immer mindestens am Start und am Ziel einen Parkplatz. Je mehr Lebensraum wir dem Autoverkehr opfern, desto eher ziehen die Menschen in schlecht erschlossene Gebiete, um dem Verkehr zu entfliehen, und lassen ihre Einfamilienhäuser mit Carport auf der grünen Wiesen bauen.

Ungesunde Ablagerungen

Besonders fatal sind die Folgen des ständigen Strassenausbau für das Ökosystem und die Gesundheit. Werden Waldflächen gerodet, finden zwar zum Ausgleich Aufforstungen statt. Doch auch diese gehen zulasten der Landwirtschaftsfläche. Das führt zu einem immer weiteren Rückgang des sowieso schon knappen Kulturlands, schwächt die Schweizer Landwirtschaft und letztlich damit auch die Versorgungssicherheit. Ganz zu schweigen von der immensen Belastung dieser Böden durch die Schwermetalle aus den Auspuffen.

Auch durch Elektroautos lassen sich längst nicht alle Umweltprobleme lösen. Denn selbst wenn in Zukunft alle Autos elektrisch fahren, bleibt der Reifenabrieb die grösste Quelle für Mikroplastik. Dieser sammelt sich an den entlegensten Orten der Welt an und verunreinigt die Gewässer und unsere Körper. Bestens bekannt ist zu-

dem die schädliche Wirkung des Verkehrslärms. Der lässt sich ab Tempo 30 nicht mehr wegelektroskopieren, da das Rollgeräusch der Reifen lauter ist als der Motor.

Auch finanziell sind neue Strassen kaum zu verantworten. Mit dem Geld,

das für die sogenannte Teilsperre in St.Gallen veranschlagt ist, könnte man das in den 50er-Jahren dem Autowahn geopfert Tramnetz reaktivieren.

Nötig: effizientes Verkehrssystem

Der Autoverkehr ist das mit Abstand flächenineffizienteste Verkehrsmittel und bietet in unserem dicht besiedelten Land keine zukunftsfähige Lösung. Gerade diejenigen, die sich aufgrund des Bevölkerungswachstums um die Leistungsfähigkeit der Infrastruktur sorgen, sollten sich für ein flächeneffizientes und ressourcenschonendes Verkehrssystem einsetzen, das die ungeschützten Verkehrsteilnehmenden an erste Stelle stellt, anstatt diese mit noch mehr Blech von den Strassen zu vertreiben. Wer sich also von mehr Autobahnen einen besseren Zugang der Menschen zur Mobilität verspricht, erreicht damit genau das Gegenteil. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Er freute sich in seiner Jugend darüber, dass der Autobahnanschluss unter seinem Kinderzimmerfenster nie gebaut wurde.

**MEHR STRASSEN SORGEN
FÜR MEHR AUTOS.**

Jetzt ist genug Strasse

Von Nelly Jaggi

Wer heute neue Umfahrungsstrassen und Autobahnerweiterungen fordert, ignoriert gewichtige wirtschafts- und gesellschaftspolitische Veränderungen der letzten Jahre. Im Kanton Bern hat das Stimmvolk im März das letzte Wort.

In den letzten Jahren wurde dem weiteren Wachstum des Autoverkehrs wiederholt eine klare Absage erteilt und Alternativen gefordert. Städteinitiativen oder bedeutende Gegenvorschläge wurden mit grossen Mehrheiten angenommen. In Bern hat sich das Stimmvolk mit der Annahme des Klimaschutzartikels zur Klimaneutralität bis 2050 bekannt.

Dennoch sind allein im Kanton Bern sieben Autobahn-Ausbauprojekte in der Pipeline. Die imposante Acht-Spur-Erweiterung beim Grauholz steht als eines von fünf Vorhaben auf der Liste des Strategischen Entwicklungsprogramms STEP Strassen 2023. Dass eine solch

Sektion Bern hat mit Partnern gegen die geplanten Umfahrungsstrassen im Emmental und im Oberaargau erfolgreich das Referendum ergriffen und damit gezeigt, dass die beiden teuren und umweltschädigenden Projekte von zahlreicher Seite unerwünscht sind. Mehr dazu auf Seite 35.

Bei der millionenteuren Umfahrung in Aarwangen steht ein Projekt auf dem Prüfstand, das seinen Ursprung vor 30 Jahren hat und damit völlig aus der Zeit fällt. Beide Vorhaben widersprechen der Gesamtmobilitätsstrategie des Kantons Bern, die auf vermeiden, verlagern, verträglich gestalten und vernetzen setzt.

In Aarwangen steht als Alternative eine Tunnelvariante für die zurzeit strassengebundene Führung der Bahn, die Solothurn mit Langenthal verbindet, zur Diskussion. «Einmal mehr untergräbt der Kanton Bern seine eigenen Prinzipien und hält stur an der Betonplanung fest. Dabei gibt es nachhaltige Alternativen, wie zum Beispiel die Ideenskizze der Bahn-Untertunnelung von Aarwangen zeigt, die aber nie geprüft worden sind», sagt Christoph Waber von der zuständigen VCS Regionalgruppe. Und auch für das Emmental gäbe es bessere, weniger schädliche und günstigere Lösungen.

Auch beim Blick auf weitere Ausbauprojekte zeigt sich, dass Konzepte aus grauer Vorzeit nicht dem aktuellen Volkswillen entsprechen.

brachiale Erweiterung nicht dem Zeitgeist entspricht, zeigt der Widerstand: Er kommt aus der Bevölkerung, aber auch von der Berner Stadtregierung. Zwar agiert der Bundesrat im Rahmen des Fonds für Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF), doch die wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Veränderungen, die in den letzten Jahren stattgefunden haben, dürfen dabei nicht einfach ignoriert werden.

Widerstand erfolgreich

Bereits konkrete Früchte getragen hat im Kanton Bern der Widerstand gegen zwei weitere Strassenbauvorhaben. Die VCS-

Gerade die digitale Vernetzung, also der kombinierte Gebrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel und das vermehrte Teilen von Fahrzeugen, müsste die Effizienz des Verkehrssystems erhöhen – mit Blick auf die geplanten zusätzlichen Strassen ein Widerspruch.

Es gibt Alternativen

Wie so oft wird der Strassenausbau der lokalen Bevölkerung als einziger Ausweg schmackhaft gemacht. Die betroffene Ortschaften Aarwangen und Oberburg haben unbestritten ein Verkehrsproblem, doch die schlichte Verlagerung darf nicht die Lösung sein.

Referendum als Ultima Ratio

Auch beim Blick auf weitere Ausbauprojekte zeigt sich, dass Konzepte aus grauer Vorzeit nicht mehr dem aktuellen Volkswillen entsprechen. Beim Widerstand gegen den Bieler Westast haben Sachlichkeit, Fachwissen, Geduld, Hartnäckigkeit und die Nähe zu den Bürgerinnen und Bürgern zum Erfolg geführt. 2020 haben die Zürcher Stimmberechtigten das Vorhaben Rosenbergtunnel bachab geschickt, im Herbst 2021 sagte die Nidwaldner Stimmbevölkerung Nein zur Entlastungsstrasse Stans West (siehe Seite 39).

All dies zeigt: Es braucht eine Neuausrichtung beim Strassenbau. Sollten die eidgenössischen Räte einer Fortschreibung des Programms STEP Strassen in der derzeit völlig überholten Form zustimmen, sähe sich der VCS veranlasst, das Referendum zu ergreifen. ■

WIR FORDERN EINE VERKEHRSPLANUNG FÜR MENSCHEN STATT FÜR AUTOS!

Europäische Autobahnen auf der Bremsspur

jung VCS

Von Camille Marion

Auch jenseits der Schweizer Grenzen macht sich Unmut über die überholte Strassenplanungs- und -entwicklungspolitik bemerkbar. Etwa in Deutschland und in Grossbritannien.

«Wir fahren auf der Autobahn in die Klimahölle – mit dem Fuss auf dem Gaspedal.» Mit dieser aufrüttelnden Botschaft eröffnete António Guterres im letzten November die UNO-Klimakonferenz COP27 in Ägypten. Damit erinnerte der UNO-Generalsekretär daran, dass das Klima unsere Jahrhundertherausforderung ist.

Gaspedal und Klimahölle sind insofern passende Metaphern, als der Strassentransport den höchsten Anteil der weltweiten Emissionen im Verkehrsbereich ausmacht. Im europäischen Klimagesetz ist das Ziel netto null Treibhausgasausstoss per 2050 festgelegt. Das Europaparlament hält die EU-Mitgliedsstaaten an, auf nationaler und internationaler Ebene die notwendigen Massnahmen zu treffen, damit Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent wird.

Im Verkehrsbereich beziehen sich die meisten Massnahmen auf Treibstoffe mit geringem Kohlenstoffgehalt oder Elektroautos sowie die Förderung des Umstiegens auf öffentliche Verkehrsmittel. Allerdings spielen bei der Definition einer umweltfreundlichen Mobilität die Strasseninfrastrukturen eine zentrale Rolle. Jüngste Beispiele aus Deutschland und Wales sollten den Nachbarländern als Vorbild dienen.

Deutschland: in Zukunft investieren

Die Liebesgeschichte zwischen Deutschland und dem Auto ist kurvenreich: Das

Land der innovativen Autobauer und der Autobahnen ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen wird von der Umweltproblematik eingeholt. In einer landesweiten Umfrage sprachen sich vier von fünf Befragten für den Verzicht auf neue Autobahnen aus, wenn sich damit das Klima schützen lässt.

In Auftrag gegeben hatte die Umfrage Greenpeace. Die Organisation findet, der Klimaschutz werde in der aktuellen Verkehrsplanung überhaupt nicht berücksichtigt. «Bisher werden nur wirtschaftliche Kriterien und die Verkehrsentwicklung einbezogen. Dabei hängt es von der Infrastruktur ab, ob die CO₂-Emissionen endlich sinken werden», bedauert Greenpeace.

In seinem Bundesverkehrswegeplan legt das deutsche Verkehrsministerium die Prioritäten der nächsten 15 Jahre für die Bundesfernstrassen, das Schienennetz und die Wasserstrassen fest. Der derzeitige Bundesverkehrswegeplan gilt bis 2030, kann aber noch Änderungen erfahren, was aus der Perspektive von Greenpeace so nötig wie dringend ist, weil neue Autobahnen zur Zerstörung riesiger Wald-, Weide- und Heideflächen führen werden. Zum guten Glück läuft zurzeit eine Bedarfsabklärung, die von einem Dialogprozess zwischen Behörden und Umweltverbänden begleitet wird.

Wales: innehalten und überlegen

Auch im Vereinigten Königreich steht die Strassenverkehrsplanung an einem

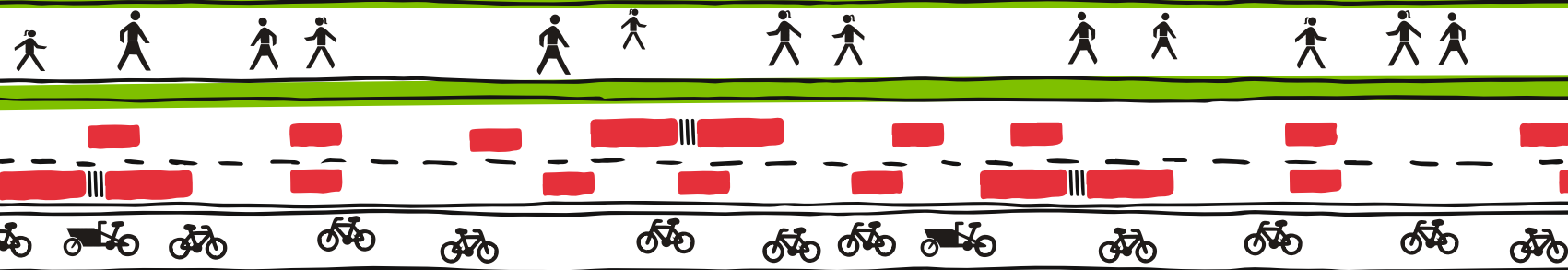
Wendepunkt. In Wales haben die Behörden alle künftigen Strassenneubauprojekte aufs Eis gelegt, um deren Relevanz zu überprüfen.

«Wir müssen vom Investieren in Projekte wegkommen, die die Leute zum Herumfahren anregen, dagegen mehr Geld für den Unterhalt bestehender Strassen ausgeben und in echte Alternativen investieren, die den Leuten wirklich die Wahl lassen», erklärte Vize-Klimaminister Lee Waters denn auch.

Im Rahmen der Überprüfung soll festgelegt werden, wie die Behörden die vorhandenen Mittel in einen besseren Unterhalt der bestehenden Strassen statt in Neubauprojekte stecken können. Gefördert werden sollen dabei nicht zuletzt neue Busspuren und Velowege.

Richtungswechsel

Der Klimanotstand ist überall in Europa auf der Strasse gelandet. Angesichts des zunehmenden Unmuts gegenüber aus der Zeit gefallenen Autobahnprojekten werden in Behördenkreisen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Autobahnen zur Reduktion des Schadstoffausstosses salonfähig. Mancherorts setzen Aktivistinnen und Aktivisten auf zivilen Ungehorsam und blockieren den Verkehr. Jedenfalls werden sowohl auf Ebene der Behörden als auch im Volk Forderungen laut, den Strassentransport grundsätzlich zu überdenken. Solche Debatten sind notwendig; ein Richtungswechsel drängt sich immer mehr auf. ■



Auf neuen Wegen gehen

Von Andreas Käsermann

Dass das alte Rezept mit neuen Strassen zur Bewältigung des Verkehrs nicht so richtig funktioniert, ist beileibe kein Geheimnis. Nichtsdestotrotz setzt der Bund auf noch mehr Strassen. Ein Anachronismus – immerhin einer mit Alternativen.

Erinnern Sie sich an Marty McFly? Der Gitarre spielende, adoleszente Skateboarder aus der «Back to the Future»-Trilogie, der stets in Jeans und Flanellhemd schlief? Dieser Marty McFly hat zusammen mit dem gleichermassen wirren wie genialen Tüftler Doc Brown die Vergangenheit ebenso bereist wie die Zukunft.

Etlliche Prophezeiungen aus den 80er-Jahre-Filmen haben sich bislang nicht bewahrheitet. Etwa, dass Autos fliegen können und der Strassenverkehr auf stark frequentierten Highways hoch im Himmel vonstattengeht. In einem Punkt behielt der kultige Science-Fiction-Klamauk indes Recht: Es wird eng auf erdgebundenen Strassen. Dabei hätten wir einigens zur Hand, das hülfe.

Die letzten drei Jahre mit Corona haben uns gelehrt, dass Homeoffice in vielen Bereichen möglich ist – auch dank der fortschreitenden Digitalisierung. Würden als Pandemie-Lehre alle Arbeitnehmenden einmal wöchentlich zu Hause arbeiten, fielen durchschnittlich 20 Prozent der Pendelfahrten weg. Wenn überdies alle von den Vorzügen flexibler Arbeitszeiten profitieren können, würden die Engpässe im Berufsverkehr zusätzlich entschärft. Die Folge wären minder vollgepfropfte Züge und Busse und weniger Autos, welche sich in Staus einreihen.

Autos besser auslasten

Der Grossteil der Autos ist heute mit einer Einzelperson unterwegs. An einer

beispielhaften Kreuzung mit Ampeln fahren so zur Hauptverkehrszeit während fünf Grünphasen etwa 80 Personen stadteinwärts. Bei vollbelegten Autos könnten es um die 300 sein.

Nun wäre es ja nicht das Ziel, möglichst viele Menschen stadteinwärts fahren zu lassen, sondern nur jene, die dort auch hin müssten. Die Zahl der vorbeifahrenden Autos würde darum bei Vollbelegung an der fraglichen Kreuzung um über 70 Prozent sinken. Das ist ein schlagendes Argument für Carpooling: das Fahrzeug wird gleichzeitig von mehreren Personen genutzt, welche dieselbe Strecke fahren. Aus irgendeinem unerfindlichen Grund bedeutet das alleine benutzte Auto aber offenbar für viele immer noch Freiheit – wenn auch eine, die nicht selten im nächsten Stau jäh endet.

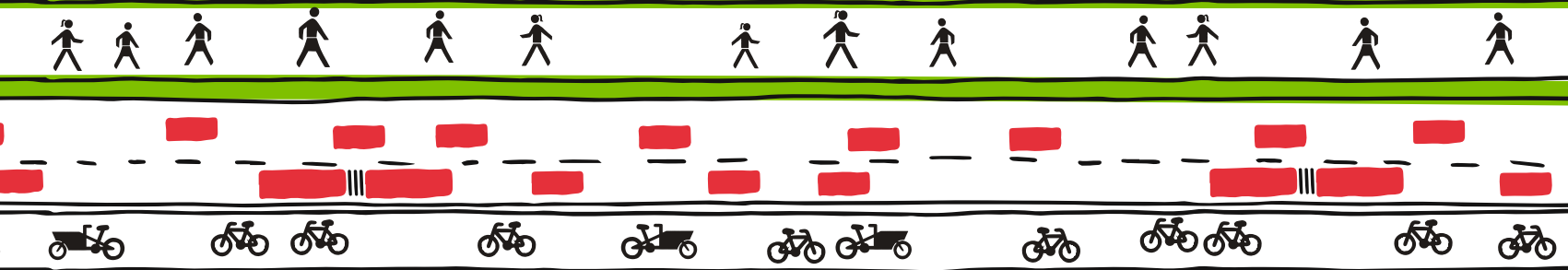
Simulation mit künstlicher Intelligenz

Offenbar vermag dieser Umstand aber nicht ernsthaft zu stören. Die neuralgischen Stellen werden zuverlässig jeden Tag zuhauf angesteuert. Das interessiert das Institut für Verkehrsplanung der ETH Zürich. Dort wird in Computersimulationen erforscht, wie sich Veränderungen eines Verkehrssystems auswirken.

Dazu werden Daten zum realen Verkehrsaufkommen. Die Forschenden generieren virtuelle Verkehrsteilnehmende und nennen diese «Agents». Deren

Wider den Verkehrskollaps

- **Carpooling:** Mittels Carpooling lassen sich Autofahrten besser auslasten. Mehrere Personen mit selbem Ziel oder gleicher Fahrtrichtung bilden Fahrgemeinschaften. Wie solche organisiert werden können, erfahren Sie unter www.verkehrclub.ch/carpooling
- **Carsharing:** In der Schweiz ist in erster Linie Mobility als Branchenprimus bekannt. Doch Autoteilen geht auch in der Nachbarschaft als private Initiative. Mehr erfahren Sie unter www.verkehrclub.ch/autoteilen
- **Carfree-Initiative:** Das beste Auto ist jenes, das gar nicht gebaut wird. Gemäss Bundesamt für Statistik verzichtet mehr als ein Fünftel der Schweizer Haushalte auf ein eigenes Auto. In den Städten ist es fast die Hälfte der Haushalte; viele kombinieren dabei Carfree mit Carsharing. Infos zur Carfree-Initiative unter www.vcs-carfree.ch
- **Masterplan «fossilfreie Mobilität»:** Der VCS hat aufgrund einer Mobilitätsstudie mit mehreren Zukunftsszenarien einen Masterplan ausgearbeitet, mit welchem der Verkehr der Zukunft ohne fossile Treibstoff auskommt. Details unter www.verkehrclub.ch/fossilfrei



Wissensstand ist anfangs bei 0 und sie enden zunächst zuverlässig im simulativ entstehenden Stau – fast wie die echten Menschen. Die «Agents» sind aber lernfähig und versuchen bei jedem weiteren Durchgang der Simulation das Fahrverhalten und die Route zu optimieren. Dank der gespeicherten Daten sind sie dazu besser in der Lage als der Mensch hinter dem Lenkrad, dessen Horizont im Stau an der Heckscheibe des nächsten Wagens endet.

Die Erkenntnisse aus der ETH-Simulation helfen Verkehrsplanerinnen und -planern bei der Justierung von Steuerungsmassnahmen. Sie zeigen aber auch,

Es wird eng auf erdgebundenen Strassen.

Dabei hätten wir einiges zur Hand, das hülfe.

ob ein geplanter Ausbau oder eine neue Umfahrung die gewünschte Wirkung zeitigen wird.

Firmen können Flagge zeigen

Auch Unternehmen haben Möglichkeiten, dem Verkehrskollaps entgegenzuwirken. Ein schillerndes Beispiel hierfür ist das BMW-Werk im niederbayrischen Dingolfing – hinsichtlich Verkehrsanschlüssen nicht gerade der Nabel der Welt. Die gewaltige Produktionsstätte wurde Anfang der 70er-Jahre eröffnet und die Verkehrsbelastung der beschaulichen Kleinstadt mit 18000 Einwohnerinnen und Einwohnern stieg in der Folge erheblich.

BMW hat aus diesem Grund vor rund 40 Jahren einen Pendelbusverkehr eingerichtet. Über 250 Busse bedienen seither täglich mehr als 2500 Haltestellen bis weit über die Bezirksgrenze hinaus. Hierbei legen die Busse Tag für Tag insgesamt gut 40000 Kilometer zurück.

Selbstredend, dass derlei für das Gros der Unternehmen eine Nummer zu gross

ist. Dank des dichten Schweizer ÖV-Netztes stellt sich die Frage bei vielen hiesigen Unternehmen gar nicht erst. Dennoch wäre es möglicherweise ab und an eine Überlegung wert, ob es zum grosszügigen – und durchaus teuren – Personalparkplatz nicht doch Alternativen gäbe.

E-Autos im Carsharing nutzen

Der VCS hat 2021 aufgrund einer Verkehrsstudie seinen Masterplan «fossilfreier Verkehr» formuliert. Die wichtigste Erkenntnis aus der Studie: Die Ziele des Pariser Klimaabkommens lassen sich nur erreichen, wenn die Welt bis spätestens 2050 aus den fossilen Energieträgern aussteigt. Die Lösung sieht der VCS im Ausbau des ÖV und in der Verbesserung der Velo-Infrastruktur. Für die dann noch verbleibenden Autos schlägt der VCS einen Verkaufsstopp für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor vor. An deren statt sollen Elektrofahrzeuge eingesetzt werden. Das ist allerdings auch nicht ganz ohne: Die Herstellung von Elektroautos ist ressourcenintensiver als die Produktion herkömmlicher Autos.

Darum wäre es interessant, wenn Elektrofahrzeuge nach der Fahrt nicht völlig sinnlos stundenlang auf einem Parkplatz stünden, sondern nach kurzem Aufladen wieder verwendet würden. Der Vorteil von E-Autos gegenüber Modellen mit Verbrennungsmotor steigt, wenn sie häufig genutzt werden – etwa im Carsharing.

Mit Mobility Pricing gegen den Verkehrskollaps

Ein weiteres probates Mittel, das gegen verstopfte Städte wirkt und international vielerorts gut funktioniert, ist Mobility Pricing. In der Schweiz stösst das Konzept einer Strassenmaut allerdings auf heftige Gegenwehr. Darum stehen wir in

Sachen Mobility Pricing noch ganz am Anfang. Immerhin sollen jetzt Pilotversuche möglich werden. In deren Rahmen soll die Bevölkerung merken, dass Mobility Pricing kein Teufelswerk ist.

Ausserdem könnten aus bestehender Praxis Lehren gezogen werden: Bereits heute gibt es im ÖV Preisabstufungen, mit welchen sich die Zugauslastung über den Tag steuern lässt. Wenn auch das Preissystem eines Mobility Pricings so angelegt wird, dass die Fahrt während der Hauptverkehrszeiten mehr kostet als zu anderen Tageszeiten, dürfte dies den Strassenverkehr zusätzlich lenken. Ausbauvorhaben zum Bewältigen der Pendlerspitzen könnten auf einen Schlag obsolet werden.

Neue Ansätze fördern

Der JungVCS hat im Herbst mit einer Aktion auf dem Bundesplatz deutlich gemacht, dass ein weiterer Strassenausbau für künftige Generationen nicht tragbar ist. Ebenda übrigens, wo sich bis vor 20 Jahren noch Auto an Auto reihte. Das wenig repräsentative Freiluft-Parking wich 2004 dem heute bekannten Platz mit Treffpunkt-Charakter. Auch wenn vor der Umgestaltung Zweifel laut wurden, möchte mittlerweile kein Mensch den hässlichen Parkplatz zurück. Und auch in anderen Städten wird der Autoverkehr mehr und mehr aus dem Zentrum verbannt.

Es wäre also doch recht töricht, dafür anderswo wertvolle Kulturfläche zuzubetonieren und noch gigantischere Autobahnkreuze hochzuziehen, bloss um die kurzen Spitzen des Stossverkehrs zu brechen. Oder wie Doc Brown im eingangs erwähnten Film treffend sagte: «Strassen? Wo wir hinfahren, brauchen wir keine Strassen!» ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.



Steilstes Winter-Gipfel-Erlebnis

Mit der steilsten Standseilbahn der Welt erreichen Sie das Bergdorf Stoos. Per Komfort-Sessellift oder mit Schneeschuhen gelangen Sie auf den Fronalpstock, wo Sie die atemberaubende Aussicht geniessen können.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

25% Rabatt auf das Winter-Gipfel-Erlebnisticket online. Das Ticket ist gültig für eine Retourenfahrt von Schwyz/Morschach bis Fronalpstock Gipfel. Es kann für zwei Abfahrten an der Schlittel- oder Airboardpiste benutzt werden. Aktionspreise: Fr. 30.– mit Halbtaxabo; Fr. 37.50 ohne Halbtaxabo; Fr. 21.75 mit GA.

Bestellen:

Mit dem Promo-Code «VCS_Winter_23» und Ihrer VCS-Mitgliedernummer können Sie die Tickets online buchen unter www.stoos.ch/de/stories/steilstes-winter-gipfel-erlebnisticket. Angebot gültig bis 10. April 2023.



Isolationsjacken von Haglöfs – zuverlässige Wärmespender

Die Haglöfs-Isolationsjacken Micro Nordic für Herren und Roc für Damen sind ideale Begleiter für Berg-Abenteuer. Sie sind mit hochwertiger DWR-Daune gefüllt und so wasserdicht, dass die Füllung bis zu 5000 Minuten lang trocken bleibt, wenn sie nassen Bedingungen ausgesetzt ist. So können Sie sich selbst bei mehrtägigen Ausflügen sicher sein, schön warm und trocken zu bleiben. Die Jacken eignen sich ideal für sportliche Tätigkeiten. Bei schweisstreibenden Aktivitäten wird die Feuchtigkeit von innen nach aussen transportiert und verdunstet an der Oberfläche. Die Jacken verfügen über zwei Einschubtaschen und eine Brusttasche. Die Kapuze und Säume sind elastisch und bieten Schutz vor Wind und Wetter. Besonders praktisch: der etwas höhere Kragen sorgt an windigen Tagen für zusätzlichen Schutz um den Hals. Ob zum Klettern, Skitouren oder Alpinwandern – die

strapazierfähigen Isolationsjacken Micro Nordic und Roc sind vielseitig einsetzbar und bieten Komfort und Wärme an kühlen Tagen. VCS-Mitglieder profitieren bis am 5. März 2023 von 20% Rabatt auf die Isolationsjacken Micro Nordic und Roc von Haglöfs.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Isolationsjacke ist für Damen in den Farben frost blue, steel blue und thyme green in den Grössen XS–XL und für Herren in den Farben autumn leaves und olive green in den Grössen S–XXL erhältlich. Mit dem Rabatt-Code «VCS0123» profitieren Sie von 20% Rabatt. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen:

unter www.vcs-boutique.ch.
Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).

Exped-Wander-Rucksack Core 25 – für alpine Abenteuer

Wie geschaffen für alle, die es leicht und unkompliziert mögen! Der Wander-Rucksack Core von Exped ist extrem strapazierfähig und leicht im Gewicht. Ob für den Klettersteig, die Wanderung oder die nächste Einkaufstour mit dem Bike – der Core 25 macht alles mit! Er ist schmal und kompakt geschnitten und bietet so optimale Bewegungsfreiheit und perfekten Sitz. Trotz seines minimalistischen Designs bietet er selbst für Mehrtages-Touren genügend Platz für die nötige Ausrüstung. Für alpine Abenteuer können Eispickel und Stöcke problemlos am Rucksack befestigt werden. Alle Features und Kompressionsriemen sind abnehmbar und können je nach Aktivität wieder befestigt werden. Der Exped Core 25 wird aus recycelten Materialien gefertigt und ist PFC-frei und bluesign®-zertifiziert. Überzeugen Sie sich selbst von diesem minimalistischen und vielseitigen Wander-Rucksack! VCS-Mitglieder profitieren bis am 5. März 2023 von 30% Rabatt auf den Exped-Wander-Rucksack Core 25.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Exped-Wander-Rucksack Core 25 ist in den Farben schwarz und dark lava erhältlich. Mit dem Rabatt-Code «VCS0123» profitieren Sie von 30% Rabatt. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen: unter www.vcs-boutique.ch.
Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).



Passion für hochwertige Bioweine

Die Qualität der Weine aus biologischem Anbau ist heute höher als je zuvor. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auch auf eine möglichst hohe Biodiversität und verzichten vollkommen auf chemisch-synthetische Spritzmittel.

In der Selektion von Amiata findet man Raritäten, die nur in kleinen Mengen von kleineren bis mittelgrossen Familienbetrieben stammen – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 98.– (statt 122.20) inkl. portofreier Versand.

Bestellen: mit der Antwortkarte auf der zweiten Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 31. Mai 2023, solange Vorrat.



Entspannt zum Ziel mit Auto und Zug



Parkieren Sie Ihr Auto an einem von rund 600 P+Rail-Bahnhöfen und bezahlen Sie stunden- oder tageweise – am einfachsten direkt mit der P+Rail-App. So reisen Sie schnell und entspannt mit Auto und Zug zum Ziel.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

30% Rabatt auf Buchungen der SBB-P+Rail-Parkplätze. Einlösbar bis 30. April 2023. Nur für Neukundinnen und Neukunden.

Bestellen:

P+Rail-App herunterladen und Promo-Code «VCS22» eingeben.

20% Rabatt auf Bio-Bettwaren

Zizz führt ein Sortiment hochwertiger Bettwaren aus lokal bezogenen und nachhaltigen Materialien, das Ihnen zu einem erholsamen Schlaf verhelfen wird. Aus Qualitäts- und Umweltgründen stellt Zizz seine Duvets, Kissen, Bettwäsche und Babyschlafsäcke in der EU und der Schweiz aus natürlichen und atmungsaktiven Materialien her: Swisswool, europäische Daune und zertifizierte Bio-Baumwolle.

Zizz bietet Gratisversand, eine 30-tägige Testzeit und pflanzt für jeden verkauften Artikel einen Baum. Also probieren Sie die Produkte einfach aus, Sie werden besser schlafen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf alle Artikel im Shop bis am 30. Juni 2023. Das Angebot kann nicht mit anderen Rabatten kombiniert werden.

Bestellen:

Gehen Sie auf www.zizz.ch, legen Sie die gewünschten Produkte in den Warenkorb und gehen Sie zur Kasse. Geben Sie den Rabatt-Code «oekoschlaf» unter «Gutscheincode anwenden» ein.





Solothurn

«Wir leben ihn täglich!»

Patrick Zellweger, was hat Ihre Stelle im Büro des Naturparks Thal – als Verantwortlicher für Energie, Mobilität und Raumentwicklung – mit Ihnen persönlich zu tun?

Der Schutz unserer Umwelt liegt mir am Herzen. Mich interessieren alle Nachhaltigkeitsaspekte. Daher gefällt mir die Breite meiner Projekte – von Pflanzaktionen mit Freiwilligen bis zur Aktion «Stromsparen im Betrieb». Und: Ich bin am Puls der Menschen, tausche mich täglich aus.



Cargovelo-Probefahren: am 29.4. in Olten!

Sie leiten die Arbeitsgruppe «Raum» des Naturparks. Dieser umfasst acht Dörfer. Können Sie gelungene Beispiele nennen, was die Förderung des nachhaltigen Verkehrs angeht?

Aus den Gemeinden kam der Wunsch nach einem lokalen Co-Working-Raum. Für eine einzelne Gemeinde hätte sich das kaum gelohnt. In unserer Geschäftsstelle bieten wir dies nun fürs ganze Thal an. Als Alternative zum Homeoffice können Interessierte sich weite Pendelwege sparen und mit dem Velo zur Arbeit kommen.

Was macht die Arbeit für nachhaltigen Verkehr in einem ländlichen Gebiet im Vergleich zu urbanen Räumen speziell?

Der ländliche Raum stellt andere Herausforderungen. Die Di-



Patrick Zellweger, Referent an der Mitgliederversammlung vom 4. April und ehemaliger Praktikant beim VCS Schweiz, am Bahnhof Balsthal – mit der Velopumpe, einem Projekt von Naturpark Thal und OeBB.

stanzen sind grösser, der ÖV ist weniger ausgebaut und der Verzicht aufs Auto schwierig, da die nächste Einkaufsmöglichkeit oder Bushaltestelle nicht in Gehdistanz sind. Eines unserer Ziele ist, dass möglichst viele Dienstleistungen des täglichen Lebens lokal angeboten und konsumiert werden. Das spart die Autofahrt in die nächste Stadt.

Ist nachhaltiger Tourismus möglich – oder doch nur eine gute Verkaufsstrategie?

Wir leben ihn täglich! Wir setzen auf sanften Tourismus und wollen nicht, dass unsere Jurahügel überrannt werden. Die grösste Herausforderung ist, die Anreise per ÖV schmackhaft zu machen. Im Sommer kommen Gäste mit unserem Naturparkbus auf die zweite Jurakette – autofrei, bequem. Uns ist wichtig, dass die Thaler Bevölkerung vom Tourismus profitiert und nicht nur die Infrastrukturkosten trägt. Wir möchten, dass unsere Gäste Produkte wie das Sonnenblumenöl

Velobörsen-Kalender 2023

Samstag, 1. April: Solothurn, vor dem Berufsbildungszentrum

Annahme: 8–11 Uhr, Verkauf: 9–13 Uhr

Samstag, 22. April: Grenchen, beim Stadtdach auf dem Marktplatz

Annahme: 8.15–11 Uhr, Verkauf: 9.15–13 Uhr

Samstag, 29. April: Olten, im Werkhof

Annahme: 8–13 Uhr, Verkauf: 8.30–16 Uhr (Elektrovelos sind von der Börse ausgeschlossen).

9–14 Uhr: Probefahrten mit dem VCS-Cargovelo. Kommen Sie zum VCS-Stand beim Eingang des Velobörse-Areals. Rund um die Werkhalle bestehen ideale Voraussetzungen für die Testfahrt.

Einladung zur Mitgliederversammlung

Dienstag, 4. April 2023, 19 Uhr, Begegnungszentrum «CULTIBO», Aarauerstrasse 72, Olten

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2022, Jahresbericht 2022 des Präsidenten, Kassen- und Revisionsbericht 2022, Wahlen, Jahresprogramm 2023, Verschiedenes. Anschliessend, **ca. ab 20 Uhr**, informiert Patrick Zellweger über das Verkehrskonzept Thal (s. Interview). Vor dem Hintergrund des ausstehenden Bundesgerichtsurteils zur «Verkehrsanbindung Thal» darf man auf seine Ausführungen gespannt sein.

20.30 Uhr: Apéro. Wir freuen uns auf angeregte Gespräche.

Anmeldungen bitte bis 28. März: per Mail an info@vcs-so.ch oder auf Combox 079 884 62 06. Danke für Ihre Angabe von Adresse und Telefonnummer/Mailadresse. So können wir Sie im Bedarfsfall informieren. Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Anträge sind bis am 24. März einzureichen: info@vcs-so.ch.

Der Vorstand

Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52

BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 079 559 10 40

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21

GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22

LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32

SH: www.vcs-sh.ch

SO: www.vcs-so.ch
Tel. 079 884 62 06

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 076 570 48 59

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 052 740 28 27

UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 079 353 01 19

ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 00423 232 54 53

www.verkehrsclub.ch/sektionen

aus Laupersdorf als leckeres Souvenir mitnehmen.

Auf welches Projekt sind Sie besonders stolz? Und warum?

Auf «Natur im Siedlungsraum». Mit unseren Naturparkgemeinden gestalten wir Grünflächen im Siedlungsraum insektenfreundlich und naturnah. Ich mag die Zusammenarbeit mit den verschiedenen Partnern – Gemeinde, Werkhof, Naturschutzverein, Privatpersonen. Und es freut mich, wie sich der öffentliche Raum dadurch verändert.

Interview: Anja Krussse,
Vorstandsmitglied

E-Bike-Verkehrssicherheitskurs

Nicht nur die ausgezeichneten Feedbacks zu den Kursen im Vorjahr sprechen für eine Neuauflage. Pro Senectute meldete Interesse an und möchte aktiven Mitgliedern eine Teilnahme empfehlen.

Ob im Theorieteil zu Fahrzeug, Verkehrsregeln und Ausrüstung, bei den Übungen im Schonraum oder bei der Gefahrensensibilisierung auf der gemeinsamen Ausfahrt: Dominik Hug, Fahrtechniklehrer mit BFU-Zertifikat für E-Bike-Kurse, geht mit viel Charme und didaktischem Geschick an die Sache heran. Neulinge profitieren ebenso wie alte E-Bike-Hasen. Lassen auch Sie sich davon – wie es eine Kursteilnehmerin formulierte – «beflügeln».

Kursdaten: jeweils Mittwoch, 10. Mai / 14. Juni / 27. September von 13.30 bis ca. 17 Uhr. Beim Schulhaus Gerbrunnen, Rebbbergstrasse 41 in Trimbach.

Kurskosten: Fr. 110.–, 50-Prozent-Rabatt für VCS-Mitglieder! Max. 8 Personen pro Kurs.

Anmeldung unter info@vcs-so.ch oder 079 884 62 06 (Combox).



© Anita Wüthrich

Dampf für den Durchgangsbahnhof!

Ein Quantensprung im öffentlichen Verkehr: Das bringt der neue Durchgangsbahnhof Luzern der Zentralschweiz. Sein Bau duldet keine weiteren Verzögerungen. Aber auch Kanton und Gemeinden müssen ihre ÖV-Angebote verbessern.

2019 beschloss das Bundesparlament 100 Millionen Franken für die Planung des Durchgangsbahnhofs – verbunden mit einer Frist (2026) für das Auflageprojekt. Vor kurzem wurden nun die Vorprojekt-Arbeiten abgeschlos-

sen. Aber wie geht es jetzt weiter? So recht weiss das niemand, denn es wird jetzt auch noch eine «Realisierungsabfolge» geprüft und von Etappierungen gesprochen. Bei allem Verständnis für gute Grundlagenarbeit und präzise Planung: Mit den neuen Aufträgen und bei diesem Tempo wird es nicht möglich sein, fristgerecht zu liefern. Dementsprechend wird von Zentralschweizer Seite nun Druck in Bundesbern gemacht.

Denn: Ohne Durchgangsbahnhof kein Quantensprung. Zusätzliche Zugsangebote sind mit der heutigen Infrastruktur nicht mehr möglich, damit auch keine attraktiveren Angebote für Pendlerinnen und Pendler. Unrühmliches Beispiel ist das



So soll er innen aussehen ...



... und so würde der Durchgangsbahnhof ins SBB-Netz eingebunden.

Rental: Nur zwei Mal die Stunde können die Buchrainer in Ebikon auf die S-Bahn umsteigen, zwei Mal müssen die Reisenden dann auf den 1er-Bus umsteigen, der über 17 Stationen zum Bahnhof Luzern fährt. Die Reisezeit für den Weg von 7 Kilometern beträgt sagenhafte 38 Minuten.

Dies zeigt aber auch: Kanton und Gemeinden müssen das Ihre beitragen, und zwar schnell. In den letzten Jahren konnten neue ÖV-Linien in Betrieb gehen, weil stark auf Effizienz gesetzt wurde und Verschlechterungen,

namentlich für einige Rontaler Gemeinden, in Kauf genommen wurden. Soll der ÖV weiterkommen, sind weitere Anstrengungen nötig: in den schlecht erschlossenen Aussenquartieren, durch Angebotsqualität und natürlich auch Fahrplanstabilität, die ohne Dosierungen beim Privatverkehr nicht zu haben ist. All dies liegt vollständig im kantonalen und kommunalen Handlungsbereich. Der VCS Luzern erwartet hier klare Bekenntnisse.

Michael Töngi,
Präsident VCS Luzern

Mitgliederversammlung mit öffentlichem Anlass

Die diesjährige MV des VCS Luzern findet am **Dienstag, 28. März**, statt. Im Anschluss daran gibt es eine öffentliche Veranstaltung zum Thema «Lieferwagen- und Päcklihaos: Wie kann die Citylogistik verbessert werden?». Weitere Infos unter: www.vcs-lu.ch

Luzern



Wallis

Die Panzerpiste ist vom Tisch

Armasuisse hat ein Einsehen und legt für den Schiessplatz auf dem Simplonpass ein verträglicheres Projekt vor.

Die Pläne von 2019, die den Bau einer Panzerpiste mitten auf wertvoller Kultur- und Alpenlandschaft vorsahen, sorgten für rote Köpfe – sowohl bei denen, die dort ein Ferienhaus besitzen, als auch beim VCS Wallis und anderen Umweltverbänden. Nebst einer Petition mit hundert Unterschriften hagelte es derart Einsprachen, dass das Projekt 2020 begraben wurde.

Nun also die zweite Runde: Der VCS Wallis war am Informationsabend von armasuisse in Simplon Dorf dabei und hat zum Projekt schriftlich Stellung ge-

nommen. Gegenüber dem Vorgängermodell präsentiert es sich in mehreren Punkten stark verbessert, insbesondere dank dem Verzicht auf die Panzerpiste in der Region «Gampisch». An ihrer Stelle sollen vier Schiesspodeste für den Mörser 16, einen neuen Panzertyp, gebaut werden. Mit den Podesten, der neuen Kurzstanz-Anlage «Niwen» und dem Helikopterlandeplatz beim Barralhaus werden die Lärmmissionen zunehmen. Der VCS fordert, dass alles unternommen wird, um sie so tief wie möglich zu halten, namentlich durch die

Einladung zur Generalversammlung

richt 2022; 5. Genehmigung der Rechnung 2022; 6. Budget 2023; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2023; 9. Verschiedenes
12.30 Uhr: Apéro mit kleinem Imbiss
13 Uhr: Gastreferat



Freiburg

Samstag, 6. Mai 2023, 11 Uhr, Saal François d'Assise im Centre spirituel Sainte-Ursule, Alpenstrasse 2, Freiburg
Traktandenliste: 1. Protokoll der GV vom 7. Mai 2022; 2. Jahresbericht 2022; 3. Rechnungsbericht 2022; 4. Revisorenbe-



Bern

Verbesserte Umweltperformance – doch es bleibt viel zu tun

Zum vierten Mal haben VCS und WWF Bern bei den grösseren Berner Gemeinden erfragt, was diese im Umweltbereich unternehmen – und was noch nicht. Teilgenommen haben 16 Gemeinden, in denen zusammengezählt rund 40 Prozent der Kantonsbevölkerung leben.

Das Umwelt-Gemeinderating zeigt auf, wo aus Sicht von VCS und WWF die Stärken und

Schwächen in der Umweltpolitik der untersuchten Gemeinden liegen. Anhand verschiedener Indikatoren werden ihre Leistungsnachweise in den umweltpolitisch wichtigen Themengebieten Mobilität, Energie sowie «Weitere Umweltbereiche» bewertet. Mit Hilfe von Quervergleichen zeigt das Rating auf, wo eine Gemeinde fortschrittlich ist und wo Verbesserungspotenzial liegt.



© Joakim Fäss

Kantonale Velo-Initiative eingereicht

Am 24. November 2022 versammelten sich auf der Place de la Planta in Sion rund 20 Mitglieder der Verbände Pro Velo Wallis, Walliser Radfahrerverband, Pro VTT und des VCS, deren gemeinsames Werk die kantonale Velo-Initiative ist. Nach dem Foto- und Interviewtermin für die Medien fuhr der Konvoi zur Staatskanzlei, wo die 4801 Unterschriften – nötig wären 4000 – überreicht wurden.

Die Initiative fordert vom Staatsrat die Erarbeitung eines Gesetzes zur Förderung und Entwicklung des Alltagsveloverkehrs. Das Wallis soll ein Velowegnetz schaffen und Strategien entwickeln, um den Velo-Anteil am Gesamtverkehr stark zu erhöhen. Zwar hat der Grosse Rat im September ein neues Gesetz über den ÖV und den Alltagslangsamverkehr verabschiedet, doch dieses geht zu wenig weit. Es braucht mehr Geld und Verbindlichkeit, um dem Velo kantonsweit Schub zu verleihen.

Infos zur Initiative auf: www.vcs-vs.ch

Verlängerung der schiessfreien Zeit bis Anfang Oktober.

Die Schäden begrenzen und bestmöglich kompensieren

Positiv zu werten sind unter anderem die geplante Abwasserleitung zur ARA von Simplon Dorf sowie die Sanierung des Barralhauses als Truppenunterkunft, dank welcher sich Truppenbewegungen zwischen Brig und dem Simplonpass einsparen lassen. Umgekehrt fallen den Neubauten – vom Betriebsgebäude über die Fahrzeughalle bis zu den Schiessanlagen – wertvolle Magerwiesen, Moorflächen und Wechselwechengebiete zum Op-

fer. Das bedeutet, dass realer Ersatz, zum Beispiel durch Aufwertungsmassnahmen im Bereich der Hochmoore, gefunden werden muss. Aufschlussreich sein werden hier das ENHK-Gutachten und der Umweltverträglichkeitsbericht. Es gilt, den Schaden am Ökosystem mit allen Mitteln zu begrenzen.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin

GV am 26. April 2023

Die diesjährige Generalversammlung der VCS-Sektion Wallis findet am 26. April statt, voraussichtlich in Visp.

Nein zu den Megastrassen!

Nach der Einreichung der Referenden am 7. November 2022 stimmen wir nun am 12. März über die zwei unsinnigen, extrem teuren Strassenprojekte im Emmental und in Aarwangen ab. Helfen Sie mit, sie zu versenken.

Im Juni 2022 sprach der Grosse Rat die Baukredite für die sogenannten Verkehrssanierungen. Hunderte Millionen Franken sollen ausgegeben werden für zwei Strassenbauten, die nicht nur wertvolles Ackerland zerstören und die Biodiversität beziehungsweise das Grundwasser gefährden, sondern mit dem geplanten Kapazitätsausbau auch allen Klimazielen komplett zuwiderlaufen. Dies in einem Kanton, der sich in der Gesamtmobilitätsstrategie 2022 zu der 4V-Strategie «Vermeiden, Verlagern, Verträglich gestalten und Vernetzen» bekennt und der mit dem «Berner Modell» zur nachhaltigen Sanierung von Ortsdurchfahrten international für Aufsehen sorgte.

Auch die finanziellen Folgen sind nicht zu verantworten. Der direkte Kantonsbeitrag von 430 Mio. Franken wird an allen Ecken und Enden fehlen: beim Ausbau von erneuerbaren Energien, bei Investitionen in den öffentlichen Verkehr, im Gesundheits- und Bildungsbereich usw. Umso mehr, als nun auch noch – in ähnlicher Höhe – Erträge wegfallen, weil die Nationalbank keine Gewinne auszuschütten hat.

Alternativen sind vorhanden
Gemeinsam mit Parteien, Umweltorganisationen und lokalen Vereinen wie Natur statt Beton (www.naturstattbeton.ch) und emmental mobil (www.emmental-mobil.ch) haben wir das Referendum gegen beide Vorhaben ergriffen. Nun ist es an den Stimmberechtigten, mit einem doppelten Nein den Weg freizumachen für günstigere, schneller realisierbare und klimaverträgliche Lösungen. Keine Frage: In beiden Regionen müssen die durch die hohe Belastung ausgelösten Verkehrsprobleme dringend gelöst werden. An Alternativen zu den Megastrassenprojekten fehlt es jedoch keineswegs. Bloss hat sie der Kanton, da politisch unerwünscht, nie wirklich eingehend geprüft.

Oberaargau – ein Hohn
Die geplante Umfahrung von Aarwangen führt mitten durch die Fruchtfolgefleichen des Banfelds und des Risenachers, durch Land, das zudem Teil des Smaragdgebiets Oberaargau ist, eines Gebiets also mit besonderem Schutzbedarf. Kein Wunder, regt sich auch in Landwirtschaftskrei-



Mahnfeuer am Dreikönigstag 2023 in Aarwangen, das Startsignal zur Abstimmungskampagne gegen die Umfahrungsstrasse.

sen massiver Widerstand dagegen: Der drohende Verlust von kostbaren Ackerflächen ist nicht hinnehmbar. So hat sich der Vorstand des Oberaargauer Bauernvereins praktisch einstimmig gegen das Projekt ausgesprochen.

Es ist ein Hohn, wenn der Kanton behauptet, unter dem Strich seien die begleitenden Umweltmassnahmen für Biodiversität und Ökologie vorteilhaft. Es wäre wohl eine Weltpremiere, dass die Zerschneidung einer Landschaft, verbunden mit grossen zusätzlichen Licht- und Lärmemissionen, der Umwelt nützt! Die vielen Kompensationsmassnahmen und der grosse Platzbedarf dafür zeigen vor allem eins: wie massiv der Eingriff in die unverbaute Natur wäre.

Emmental – doppelt verfehlt

Riesige Investitionen für winzige Zeitgewinne: Der Bund hat das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Tunnelumfahrung Oberburg in seinem Prüfbericht 2018 als ungenügend taxiert. Der Stau tritt in den Spitzenzeiten morgens und abends auf, dann also, wenn gependelt wird – meistens mutterseelenallein. Und nahezu die Hälfte des Verkehrs in Oberburg ist kein Durchgangs-, sondern Binnenverkehr im Raum

Burgdorf/Hasle. Aber immer noch fehlt ein attraktiver Veloweg Oberburg–Hasle! Würde hier nur schon jede 20. Fahrt zu zweit – statt allein in zwei Autos – unternommen und käme in jedem weiteren 20. Fall das Velo statt das Auto zum Zug, würden bereits nahezu fünf Prozent der 18000 täglichen Fahrten wegfallen.

Stattdessen wird auf einen höchst problematischen Tunnel unter dem Dorf gesetzt, der durch den wichtigsten, grössten Grundwasserstrom des unteren Emmentals führt. In Zeiten des Klimawandels mit seinen unberechenbaren Folgen ist dies doppelt verfehlt.

Helfen darum bitte auch Sie mit, diese zwei so unnötigen wie umweltschädlichen Projekte zu stoppen! Motivieren Sie Freundinnen und Kollegen, Bekannte oder Verwandte dazu, ebenfalls abzustimmen und zweimal Nein zu sagen.

VCS-Regionalgruppe
Oberaargau-Emmental

Mehr Informationen finden Sie auf der Kampagnenseite:
www.megastrassen-nein.ch

Agenda

Voranzeige MV des VCS Bern: Die diesjährige Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Bern findet am Donnerstag, 11. Mai 2023 statt. Auf unserer Website www.vcs-be.ch werden Ort, Zeit und Traktanden zu gegebener Zeit bekannt gegeben und die nötigen Dokumente zum Download bereit sein.

Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura: Unsere für Mitglieder öffentlich zugänglichen Vorstandssitzungen finden jeweils mittwochs in der Störchuchi, Aarbergstrasse 91, in Biel statt, mit Beginn um 18 Uhr. Nächste Daten: **29. März und 3. Mai.**



Basel-Stadt/Baselland

Die Schildbürger sind nicht ausgestorben

Grüner, viel grüner sollte er werden, der im Westen der Stadt Basel gelegene Wielandplatz. Leider ist nicht viel daraus geworden.

Als vor Jahren erste Pläne im Umlauf waren, um den Wielandplatz übersichtlicher und sicherer zu machen, gehörte der Schreibende in der grossrätlichen Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission zu denjenigen, die das Vorhaben unterstützten. Für uns ebenso wichtig war dabei ein zweites Ziel: weniger Teer, mehr Grün. Dieses sollte das Gesicht des Platzes prägen, denn Entsigelung war schon vor 10 Jahren ein absolutes Muss. Zu vielen grünen Inseln und Grasflächen

als Bodenbedeckung sollten noch geeignete Baumpflanzungen kommen.

Und jetzt, die Realität im Winter 2022? Auf der Nordseite, zwischen Weiherweg und Wanderstrasse, hat es in der Tat drei Grüninseln. Aber sonst? Wieder viel verkehrswegebedingter Asphalt, dazu zahlreiche Kopfsteininseln. Das ist sicher besser als weitere Teerflächen; in den Fugen kann Regenwasser versickern, können Minigrashalme spriessen, und die Wärmespei-



© Stephan Luethi-Brüderlin

Das «Gestaltungskonzept für den Wielandplatz» versprach eine optische grüne Revolution. Nun dominiert die Kombination von Teer und Kopfsteinpflaster ...

Velomärt 2023

Die grösste Velobörse der Schweiz steht wieder vor der Tür: Velomärt Basel am Samstag, 22. April, in der Messehalle 2, Messeplatz. Infos und Online-Check-in unter: www.vcs-blbs.ch

Wer unterstützt uns am Velomärt? An unserem Stand verkaufen wir Schlösser und Glocken für die frisch gekauften Velos. Dafür suchen wir Helferinnen und Helfer. Mithilfe ist auch willkommen beim Einlass und an den Kassen. Melden Sie sich bei der Geschäftsstelle, danke!

cherung und -rückstrahlung von Steinen ist geringer. Doch Wiesenoberfläche erzielt hier nochmals ganz andere Werte.

Konfrontiert mit dem ernüchternden Ergebnis der Umgestaltung, räumen die zuständigen Regierungsstellen ein: Ja, die Anfänge der Wielandplatz-Planung lägen eben schon Jahre zurück, heute würde man anders vorgehen. Dabei hat der Schreibende bereits im April 2022, als

die Kopfsteinpflaster noch nicht verlegt waren, zur Korrektur aufgerufen. Doch nein, Geplantes muss vollzogen werden, ob es zur Bekämpfung der Klimaerwärmung im Lokalen taugt oder nicht. Allenfalls kann die Arbeit in geraumer Zeit in grüne Bahnen gelenkt werden. Schilda lässt grüssen!

Stephan Luethi-Brüderlin, Vorstand
VCS beider Basel und Anwohner

Umweltfreundlich reisen: Ganz einfach, oder?

Eine einzige Reise kann genügen – und der Effekt eines nachhaltigen Lebensstils während des restlichen Jahres verpufft. Denn Flüge, Hotelübernachtungen und Konsum am Ferienort wiegen die Anstrengungen im Alltag rasch einmal auf. Im Anschluss

an unsere Mitgliederversammlung vom 17. April organisieren wir um 19.30 Uhr eine öffentliche Veranstaltung zu umweltfreundlichem Reisen.

Wir wollen herausfinden und diskutieren, wie Reisen und Ferien ohne grossen CO₂-Fussab-

druck möglich sind. Und was es zusätzlich braucht, damit Reisen wirklich umweltfreundlich wird. Denn dafür setzen wir uns ein, zum Beispiel mit der Petition «1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa». Dazu haben wir zwei interessante Gäste eingeladen:

■ Fairunterwegs setzt sich für nachhaltigen Tourismus ein: Lokales entdecken und geniessen, sich gemächlich und ökologieverträglich bewegen, Ressourcen schonen.

■ SimpleTrain macht das Buchen internationaler Zugbillette deutlich einfacher und liefert diese –

für Reisen in Europa – wie ein Reisebüro, aber ausschliesslich online. Wer schlägt sich schon gern mit mehreren Websites, Apps und Fahrplänen herum? Dank der Expertise und Erfahrung von SimpleTrain erübrigt sich dieser oft grosse Aufwand für die Billettbeschaffung.

Der Anlass steht allen offen, herzlich willkommen! Zusätzliche Infos gibt es auf unserer Website www.vcs-blbs.ch. Wir freuen uns auf einen interessanten Abend.

Florian Schreier, Geschäftsführer

Mitgliederversammlung 2023 des VCS beider Basel

Montag, 17. April 2023, 18.15 Uhr, GundeliDräff, Solothurnerstrasse 39 (Ecke Güterstrasse), Basel; Infos und Unterlagen sind auf www.vcs-blbs.ch abrufbar und via Geschäftsstelle zu beziehen.

19.30 Uhr: öffentliche Veranstaltung (s. Haupttext)

Tempo 30 hat Hochkonjunktur – ein Überblick

Zürich

Es ist die wirkungsvollste Massnahme gegen Strassenlärm, verringert Gefahren und Risiken für alle Beteiligten und ist im Kanton Zürich zurzeit das verkehrspolitische Thema Nummer eins: Tempo 30 statt Tempo 50.

Angeregt durch die vielen öffentlichkeitswirksamen Interventionen des VCS, haben sich diverse kommunale Exekutiven daran gemacht, den Schutz vor Strassenlärm zielführend anzugehen. Mit der nun präferierten Massnahme, Tempo 30, sollen nicht nur untergeordnete Strassen lärmberuhigt werden. Denn es wurde erkannt, dass viele stark befahrene Strassen heute mit den dicht besiedelten Wohnquartieren führen.

Das sieht nun auch der Schweizer Städteverband so. Dessen Präsident, der Frauenfelder Stadtpräsident Anders Stokholm, bringt es auf den Punkt: Mit dem Raumplanungsgesetz wurden die Städte dazu verpflichtet, verdichtet zu bauen – was nun vielerorts an Strassenzügen stattfindet, die heute schon zu stark lärmbelastet sind. Dementsprechend gelte es «das Übel an der Wurzel zu

Schallpegel um drei Dezibel, was in der akustischen Wahrnehmung der Halbierung des Verkehrs entspricht.»

Es müssen Taten folgen

Nach den Städten Winterthur und Zürich haben nun auch Gemeinden wie Wetzikon und Horgen angekündigt, den Lärm effektiver bekämpfen zu wollen. Obwohl die Gemeinden gemäss Lärmschutzverordnung schon seit 1985 handeln müssten, verläuft die Umsetzung nach wie vor schleppend und genügt den gesetzlichen Anforderungen oft nicht.

Winterthur hat zwar ein gutes Konzept vorgelegt. Wenn dieses dann aber wie im Fall Frauenfelderstrasse (vgl. VCS-Magazin 4/22) toter Buchstabe bleibt, ist damit herzlich wenig gewonnen. Gleiches gilt für Zürich: Zwar wurde Ende 2021 ein durchaus

Auf diese Weise bleiben ungesetzliche Lärmschutzdefizite gerade an Strassen bestehen, wo die Gerichte geplante Wohnbauprojekte genau deshalb als nicht bewilligungsfähig beurteilt haben.

packen», wie es in der Medienmitteilung des Städteverbands vom 19.12.2022 heisst: Wo der Strassenverkehr der mit Abstand grösste Verursacher ist, müsse der Lärm «an der Quelle bekämpft werden. Deshalb fordert der Städteverband, dass Tempo 30 auf allen Strassen in den Städten zur Norm wird». Tempo 30 generell stehe auch guten Lösungen für den öffentlichen Verkehr nicht entgegen. Einfacher, kostengünstiger und effizienter gehe es nicht: «Eine Reduktion von 50 auf 30 km/h reduziert den

ambitionierter (Niedrig-)Geschwindigkeitsplan vorgelegt. Die Umsetzungsplanung von Ende 2022 nannte dann aber lediglich 30 Strecken, die bis 2026 eine Lärmsanierung erhalten sollen. Für weitere 240 Strecken – mit 80 000 Betroffenen – sind Massnahmen erst später vorgesehen. Auf diese Weise bleiben ungesetzliche Lärmschutzdefizite gerade an Strassen bestehen, wo die Gerichte geplante Wohnbauprojekte genau deshalb als nicht bewilligungsfähig beurteilt haben – an der Bederstrasse, der



Wenn Sie die Bemühungen für mehr Lärmschutz und mehr Verkehrssicherheit unterstützen wollen, bestellen Sie auf der VCS-Website www.vcs-zh.ch doch eine Balkonfahne im Format 80x80 cm!

Winterthurerstrasse, beim Brunapark oder an der Rotbuchstrasse.

Bürgerliche auf Geisterfahrt

Trotz alledem schicken sich die Mitte, die SVP und die FDP nun an, mit diversen kommunalen

die den bundesrechtlich vorgeschriebenen Lärmschutz für ihre Bevölkerung umsetzen, allfällige Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr selber tragen müssen. Dies richtet sich vor allem gegen die Stadt Zürich – ist aber nicht ohne Ironie. Denn das Stadtzürcher Parlament hat mittlerweile schon beschlossen, dass die Stadt für allfällige Lärmschutz-Folgekosten, die der Zürcher Verkehrsverbund nicht übernehmen will, vollumfänglich aufkommt – einstimmig, also auch mit den Stimmen von FDP, SVP und Mitte! Dabei geht es um maximal 15 Mio. Franken jährlich, was gerade einmal 3 Prozent des jährlichen Betriebsaufwands der VBZ ausmacht.

Der VCS Zürich wird sein Engagement für Lärmschutz – gemäss bundesrechtlichem Auftrag! – und Verkehrssicherheit unvermindert fortführen. Und er wird sich an der Urne für alle Errungenschaften von Tempo 30 und gegen die bürgerliche Geisterfahrt erfolgreich zu wehren wissen.

Markus Knauss und Gabi Petri



Aargau

Donnerstag, 30. März 2023, Galerie Anixis, Bahnhof Oberstadt, Baden (10 Gehminuten vom Hauptbahnhof),
18.30 Uhr: statutarischer Teil
19.30 Uhr: programmatischer Teil

Einladung zur Mitgliederversammlung

Der Kanton Aargau tut sich schwer mit Geschwindigkeitsreduktionen auf Hauptverkehrsstrassen und versucht, Sicherheits- und Lärmprobleme mittels Aufhebung von Fussgängerstreifen oder lärmreduzierender Beläge zu bewältigen. Unsere MV 2023 steht im Zeichen von

«Tempo 30 auf Hauptverkehrsstrassen innerorts». Wir konnten dafür zwei ausgewiesene Experten gewinnen, einen aus der Theorie und einen aus der Praxis: Ruedi Häfliger, Verkehrsplaner und Fachexperte zu Tempo 30, und Daniel Brunner, «Mr. Grabenstrasse», der in Zug einer Lärmsa-



nierung mittels Temposenkung zum Durchbruch verholfen hat.

vcs-ag.ch/mitgliederversammlung



Uri

Ein Jahr Kantonsbahnhof Uri

Am 12.12.2021 ging der Kantonsbahnhof in Altdorf in Betrieb. Der VCS zieht eine erste Bilanz.

Trotz den gewaltigen Verbesserungen, die der neue ÖV-Hub der Bevölkerung der Reussebene brachte: In einigen Punkten gilt es nachzubessern, so zum Beispiel bei den Anschlüssen der Busse. Hier braucht es angesichts der vielen einzuhaltenden Bedingungen wohl eine weitere Verdichtung des Fahrplanangebots. Nicht nachvollziehbar ist, dass am Abend eine S-Bahn aus Zug nur bis Flüelen statt, wie alle anderen, bis Erstfeld verkehrt.

Eine Dachbegrünung von Busterminal und Velopavillon nach dem Vorbild der

Einfahrt zur UKB-Tiefgarage (unser Bild) könnte dem Bahnhof ein freundlicheres Aussehen verleihen. Beim Parkplatz hätten einige schattenspendende Bäume Platz und in der Rabatte entlang der Lärmschutzwand könnten Blumen oder kleine Büsche den Schotter ablösen. Ein Brunnen würde die Aufenthaltsqualität steigern. Und so positiv die Holzbänke am Busterminal auffallen, so kalt zeigt sich die Personenunterführung.

Falsch eingeschätzter Bedarf
 Offensichtlich nicht den Bedürfnissen entspricht die zahlenmässige Verteilung der Velostellplätze. Sind die Ständer im Velopavillon meist überfüllt,

selbst am Wochenende, so stehen auf der Westseite viele Plätze leer. Die gedeckten Roller- und Motorradabstellplätze auf der Ostseite wiederum sind schlecht zu finden und die Nachfrage übersteigt – wie auch auf der Westseite – praktisch immer das Angebot. Andererseits stehen beidseits auffällig viele PW-Parkplätze leer. Und allzu oft wird die Einfahrt zum Busterminal als Kiss&Ride-Parkplatz oder Warteraum für Taxis missbraucht.

Schliesslich: Zwei bis drei Perronzugänge sind bei mittelgrossen Bahnhöfen üblich (z. B. je zwei in Schwyz und Liestal; je drei in Thalwil, Zug und Bellinzona). In Altdorf gibt es nur die zentrale Personenunterführung. Mit einem Zugang am nördlichen Ende wären auch die Abstellplätze für Velos und Roller auf dem Parkplatz attraktiver.

Und was den Weg zum Bahnhof betrifft: Die Zebrastreifen beim Velopavillon und am Süden des Bahnhofplatzes sind am falschen Ort, weil mit einem grossen Umweg verbunden. Mit Tempo 20 statt 30 bestünde für alle mehr Klarheit.

Alf Arnold



Unten überfüllte Veloständer – die unbequemen im «Obergeschoss» werden kaum benützt.

© Alf Arnold

Die A2 als Kraftwerk?

Fast 2 km lang ist die – zusammen mit der Industriestrasse 33 Meter breite – Autobahnstrecke von der Seedorfer Reussbrücke bis Attinghausen. Wäre sie überdacht, könnte darauf eine PV-Anlage mit 10000 kWp rund 10 GWh Strom pro Jahr erzeugen, etwa gleich viel wie das Kraftwerk Palanggenbach. Das reicht für 10000 mittlere Elektroautos

(10 kWh auf 100 km), die jährlich je 10000 km zurücklegen.

Das Forschungsprojekt PV-Süd (D, A, CH) setzt sich mit der Sonnenstromerzeugung auf Strassenüberdachungen auseinander. An der MV des VCS Uri vom 28.3. wird der ASTRA-Mitarbeiter Markus Eisenlohr darüber referieren. Interessant sind für uns aber auch die vom

ASTRA ermittelten möglichen Standorte für PV-Anlagen entlang der Autobahnen (Lärm-

schutzwände, Raststätten etc.). Sie haben in Uri ein Potenzial von 1,2 Millionen kWh pro Jahr.

Agenda

- 28. März, 18.30 Uhr: Mitgliederversammlung 2023. Ab 19.15 Uhr öffentlicher Teil mit Referat («Solarstrompotenzial an und über der Autobahn») und Apéro
- 1. April, 8–13 Uhr: Velobörse (Unterlehn, Altdorf)
- 18. April: rundum mobil, Mobilitätskurs für SeniorInnen (Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, info@ur.prosenectute.ch)



© VCS OWNW

WBG Stans ausgezeichnet

Die dritte «VCS-Auszeichnung für Mensch und Umwelt» geht an die Wohnbaugenossenschaft Stans. Geehrt wird damit die – hürdenreiche – Realisierung eines zukunftsweisenden, autoarmen Neubauprojekts, der «Fliegersiedlung Tottikon Stans». Das Ziel war in erster Linie, Ersatzneubauten mit verdichteter Bauweise, tiefem Energieverbrauch und normalen Mietpreisen zu errichten. Nun gelang es zudem, die Anzahl Parkplätze gegenüber der gesetzlichen Vorgabe um 30 Prozent zu reduzieren! Das veraltete Nidwaldner Planungs- und Baugesetz verlangt im interkantonalen Vergleich (sehr) viele Parkplätze und verhindert z. B. eine Pflicht zur Parkplatzreduktion in Zentrumszonen.

Einladung zur MV

Mitgliederversammlung: am Donnerstag, 23. März 2023, Hotel Krone Sarnen, Brüningstr. 130
18 Uhr statutarischer Teil: 1. Begrüssung / Wahl der Stimmzählenden; 2. Protokoll der MV 2022; 3. Jahresbericht 2022; 4. Rechnung 2022 und Revisorenbericht; 5. Wahlen; 6. Jahresprogramm 2023; 7. Budget 2023; 8. Anträge (bitte 10 Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); 9. Verschiedenes
19.15 Uhr öffentlicher Anlass zum Thema «Schulweg: Herausforderungen, Chancen und Gestaltungsmöglichkeiten»
 Danach Diskussion und Apéro

Umfahrungsstrasse gebodigt

Mit fast 53 Prozent Neinstimmen haben die Nidwaldner Stimmberechtigten die Haltung des VCS bestätigt: Die Umfahrungsstrasse Stans West war der falsche Lösungsansatz.

Die Stanser Bevölkerung wünscht sich zu Recht ein Dorf mit mehr Platz für Fussgängerinnen und Velofahrer, befreit vom Durchgangsverkehr, von übermässigem Lärm und Abgasen. Seit Jahr und Tag wies der VCS darauf hin, dass es dafür eine ganzheitliche, zwischen Kanton und Gemeinde ko-

ordinierte Lösung braucht. Nun sind zumindest kurz- und mittelfristig Massnahmen gefragt, die auf der vorhandenen Infrastruktur basieren.

Tatsächlich ist auch so vieles möglich, um mehr Lebensqualität vor allem in den historischen Dorfkern von Stans zurückzu-

bringen: namentlich durch Begegnungszonen, die Erweiterung der Tempo-30-Zonen und eine siedlungsverträgliche Strassengestaltung. Kanton und Gemeinde müssen jetzt am gleichen Strick ziehen, um eine fundierte Verkehrsplanung mit klaren Zielsetzungen ins Werk zu setzen.

Daniel Daucourt

Ob-/Nidwalden



Kurznachrichten

Querungsstelle Hostettli/Wisstürli: Erfolg und Misserfolg.

Mittels Einsprache, Petition und Lobbyarbeit – auf unserem Bild vor dem Stanser Rathaus – haben sich Einzelpersonen, Pro Velo und VCS ins Zeug gelegt, und es hat sich gelohnt: Die Querungsstelle Hostettli/Wisstürli wird mit einer Verschwenkung realisiert, und Tempo 60 ermöglicht die Markierung eines Fussgängerstreifens!

Das grosse Aber: Der Rad- und Gehweg wird gemäss Landratsentscheid nur 2,50 m breit, der Trennstreifen entlang der stark befahrenen Kantonsstrasse lediglich 0,50 m, was klar nicht normgerecht ist – und brandgefährlich.

Alpnach: Masterplan-Mitwirkung. Teile der Verkehrsinfrastruktur sind seit den 60er-Jahren so gut wie unverändert geblieben, Alpnach hat Nachholbedarf. Der VCS hat sich in der Mitwirkung für seine siedlungsplanerischen und verkehrspolitischen Anliegen starkgemacht.

Buochs: Einsprache zur Pilatus-Maintenancehalle. Gegen die Halle, welche die Pilatus Flugzeugwerke auf dem Flugplatzgebiet Buochs planen, haben wir beim Bundesamt für Zivilluftfahrt eine Einsprache eingereicht – im Wesentlichen damit die Zugänge für den Fuss- und Veloverkehr und die Veloparkierung verbessert werden.

Ennetmoos: Löbliche Planung. Der Kanton Nidwalden hat das generelle Projekt «Ausbau Fuss- und Veloweg und Umgestaltung Kantonsstrasse» veröffentlicht. Der VCS erachtet es als sehr gelungen, verbessert es doch an verschiedenen Stellen die Sicherheit, besonders auch die von Schulkindern.



© VCS OWNW

Mobilitätsstation: Bald auch in Cham



© Goran Vojnovic

Eingeladen vom Mobilitätsbüro Trafiko AG, fuhr eine kleine Delegation des VCS Zug vor kurzem nach Luzern. Ziel des Besuchs war die im März 2022 eröffnete Mobilitätsstation Weinbergli im Tribtschen-Quartier. Klein, aber fein ist das dortige Angebot an Mietfahrzeugen: zwei E-Bikes, ein E-Cargovelo, ein E-Roller sowie ein Elektro-Auto. Und eine Schweizer Premiere ist, dass die ganze Benutzung über eine App gesteuert wird. Wie uns Christoph Zurflüh von der Trafiko AG erklärte, war es nicht einfach, das Projekt auf die Beine zu stellen. Von der Finanzierung, bei der die Stiftung Albert Koechlin eine wichtige Rolle spielte, bis zu kleinen Details – zum Beispiel

empfindliche Veloschlösser – gab es eine Menge kleinere und grössere Probleme zu lösen.

Überraschenderweise war an der Besichtigung im Weinbergli auch Philipp Grunewald, Projektleiter bei der Hiag AG, anwesend. Hiag baut CHAMA, die neue Siedlung mit Wohn- und Arbeitsraum in Cham, die über eine ähnliche Mobilitätsstation verfügen wird. Interessantes Detail: Betreiben wird diese Station voraussichtlich die AMAG! Die Zeiten ändern sich...

Goran Vojnovic

Zug





St. Gallen/Appenzell

Einen Gang hochgeschaltet – Brücke offen!

Zwei Jahre sollten die Bauarbeiten an der Velobrücke über die



© Ruedi Blumer

Der neue Sitterübergang: ein Schlüsselprojekt des Velonetzes, das bis 2030/35 eine komfortable, sichere und schnelle Durchquerung der Stadt St. Gallen für Pendlerinnen und Freizeitradler gewährleisten und so das Umsteigen fördern will.

Sitter dauern. Dies sei angesichts des Umwegs für die Velofahrenden – vor der Sanierung mehr als 1000 pro Tag – eine Zumutung, reklamierte der VCS. Und fand damit offensichtlich Gehör: Nach 15 Monaten Bauzeit wurde die Brücke wieder eröffnet, wenigstens provisorisch, da der Deckbelag und einige Anschlussarbeiten noch fehlen.

Die aufgewertete Verbindung zum Stadtteil Winkeln und nach Gossau und Herisau ist ein Meilenstein für das Mobilitätskonzept der Stadt St. Gallen, das den Veloverkehr bis 2040 verdoppeln will. Dank der Verbreiterung des



© Dani Schöbi

Velokurse und E-Bike-Ausfahrten

Grundlagen und Tipps, um sicher im Sattel zu sitzen: Die beliebten Velokurse für Kinder und Erwachsene finden auch 2023 statt – in Herisau, Flawil, Gossau, Rapperswil-Jona, St. Gallen, Speicher, Stein, Teufen, Wattwil, Wil und Wittenbach. Und Amusebike verhilft Erwachsenen im Rahmen gemütlicher Ausfahrten dazu, die Beherrschung des E-Bikes und das Verhalten im Verkehr zu optimieren – in Herisau, Roggwil, Rorschach, St. Gallen und Wil. Weitere Infos und Anmeldung ab 1. März unter:

www.velokurs.ch und www.amusebike.ch

an der SBB-Brücke befestigten, 209 Meter langen Stegs von 2 auf 4 Meter kommen Fuss- und Veloverkehr nun viel besser aneinander vorbei. Auch die Zufahrtswege werden ausgebaut und, wo die Platzverhältnisse es erlauben, vom Fussverkehr getrennt geführt.

Während der Bauphase wurde, wie es der VCS gefordert

hatte, auch Tempo 30 auf der Kräzernstrasse umgesetzt. Diese temporäre Massnahme hat sich sehr bewährt und müsste unbedingt für definitiv erklärt werden: Sie passt perfekt zum geplanten fast flächendeckenden Tempo-30-Konzept der Stadt.

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Wie weiter mit Wil West?

Nach der Ablehnung des 35-Millionen-Sonderkredits für die Arealentwicklung Wil-West (s. VCS-Magazin 4/22) durch das St. Galler Volk möchte die Regierung das Land nun dem Kanton Thurgau verkaufen. Darüber

ber müsste der Kantonsrat ohne Finanzreferendumsmöglichkeit entscheiden. Die Thurgauer Regierung beteuert, sie wolle den Modalsplit zugunsten von öffentlichem und Veloverkehr verbessern, vollumfänglich hoch-

wertige Kompensationsflächen schaffen und das Areal CO₂-neutral betreiben.

Aus Sicht des VCS müsste das Riesenprojekt redimensioniert und etappiert werden, verbunden mit einem zeitgemässen Mobilitätskonzept und dem Verzicht auf den Bau von Parkhäusern auf

Vorrat. Der Autobahnanschluss ist zu streichen, da er Mehrverkehr generieren und weiteres Kulturland vernichten würde. Solange der Kanton Thurgau all dies nicht verbindlich zusichert, lehnt der VCS einen Verkauf unmissverständlich ab.

Ruedi Blumer, Präsident VCS



Thurgau

Der erste Teil beginnt um 18.40 Uhr und ist den Verbandsgeschäften gewidmet. Nach einer Pause mit Apéro wird Ivo Spalinger, Ressortleiter Lärmschutz im Tiefbauamt des Kantons, uns über Grundlagen, Abklärungen und Strategie bezüglich Lärmschutz auf und an den Kantonsstrassen informieren.

Die durch Lärm im Körper ausgelösten Stressreaktionen sind mitverantwortlich für Gesundheitsprobleme wie hoher

Was tun gegen den Strassenlärm?

Die Jahresversammlung 2023 der VCS-Sektion Thurgau findet am 15. März im Frohsinn/Geschäftsstelle Pro Natura, Wilerstrasse 12, in Weinfelden statt. Herzlich willkommen!

Blutdruck, Diabetes, Herzkrankheiten oder Depressionen. Über diese Zusammenhänge orientiert anschliessend Peter Wildberger, Arzt und langjähriges Mitglied der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz.

Viele Leute denken, der beste Lärmschutz sei der Bau einer Umfahrsstrasse, danach könnten sie ihre Balkone zur Strasse hin

wieder geniessen. In den meisten Fällen ist das ein Trugschluss – wegen des Mehrverkehrs. In Frauenfeld füllte sich nach dem Bau der Autobahn A7 die Zürcherstrasse (unser Bild) bald wieder; heute ist sie mit rund 20000 Fahrzeugen pro Tag eine der am stärksten belasteten Strassen des Kantons. Im Raum Amriswil würde mit einer Bodensee-Thurthalstrasse BTS das

Gleiche passieren: mit ein Grund, warum der Bund die BTS zurückgestellt hat.

Der Vorstand

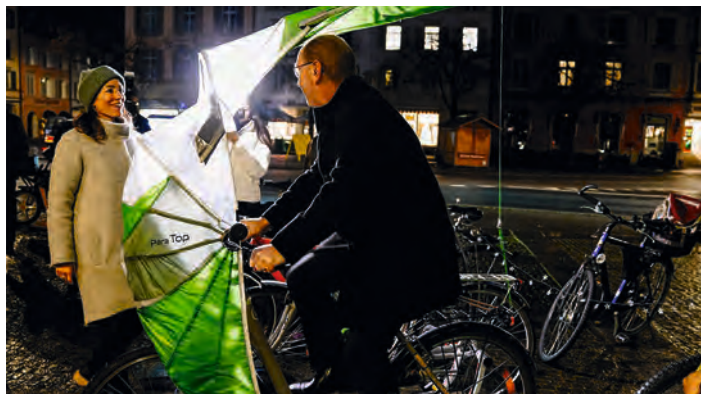
Der Effekt der Umfahrsstrasse ist an der Zürcherstrasse längst verpufft.





© Alle Bilder: Werner Beerli

Am 21. Dezember 2022 versammelten sich rund 20 Personen frühmorgens auf dem Rathausplatz Glarus.



Der Glarner Regierungsrat Kaspar Becker brachte bei der Petitionsübergabe Licht in die Dunkelheit – strampelnd.



Aktionstag «Verkehrswende jetzt!» vom 17.9.2022: Am «Tator» Netstal erfuhren die Teilnehmenden mehr über die landschaftlichen Auswirkungen der Umfahrung, so durch einen elf Meter hohen Wall. Die Strasse soll 2040 eröffnet werden.

Wiederbelebter Glarner Pioniergeist

Glarus



Kurz vor Weihnachten überreichte das Netzwerk «Glarus zukünftig mobil» dem Regierungsrat die Petition «Glarner Verkehrswende jetzt», versehen mit 450 Unterschriften.

Lanciert wurde die Petition – mit mindestens 300 Unterschriften als Ziel – am nationalen Aktionstag «Verkehrswende jetzt!» vom 17. September 2022. «Wir wollen, dass sich Glarus als Pionierkanton für intelligente Mobilität positioniert und jetzt wirksame Massnahmen dazu ergreift», heisst es im Petitionstext. Der Regierungsrat solle die Nachteile des Verkehrswachstums ernst nehmen und die Bedürfnisse aller, die auf Rädern oder zu Fuss unterwegs sind, berücksichtigen. Bei der Übergabe kam Regierungsrat Kaspar Becker schon mal – freiwillig – ins Strampeln: Er brachte per Velobeleuchtung Licht in die morgendliche Dunkelheit!

Viele Glarnerinnen und Glarner warten seit Jahrzehnten auf

echte Lösungen. Bisher drehte sich zu vieles nur um Umfahrungsstrassen. Doch bis eine davon, vielleicht, gebaut ist, vergehen gut und gern 20 Jahre. Diese Zeit gilt es zu nutzen, um intelligente Mobilität voranzubringen – in einem breiten Dialog zwischen Bevölkerung, Politik und Wirtschaft. Die Ausgangslage für eine Zusammenarbeit mit dem Bund ist dabei perfekt, da er Eigentümer der Strasse von Näfels bis Glarus ist. Es geht darum, die bestehenden Strassen effizienter zu nutzen und mehr Lebensqualität in die Dörfer zu bringen.

Mobilität und ihre Zukunftsfähigkeit gehen uns alle an. Das Netzwerk «Glarus zukünftig mobil» plant weitere Aktionen im Sinne der Petition. Es bündelt bestehende und entstehende Ideen entlang der drei zentralen Aspekte «besser lenken, mehr teilen, klug vernetzen».

Werner Kälin, Netzwerkmitglied und VCS-Sektionspräsident

Donnerstag 23.3. Interessiert an VCL-News via E-Mail? vormerken

Generalversammlung 2023 am 23. März, 18 Uhr, Schaanwald, Zuschg. Mitglieder erhalten die offizielle Einladung per Post.

18.30 Uhr Impulsvortrag (öffentlich) von Andrea Matt: «Was hat der Widerstand gegen den Stadttunnel Feldkirch gebracht?»

19.15 Uhr Imbiss im Alten Zoll

Verkehrspolitik beeinflussen statt nur die Faust im Sack machen? Zur Verstärkung des Vorstands sind engagierte Frauen und Männer herzlich willkommen.

Kontakt: Georg Sele, T 232 54 53, vcl@powersurf.li

Etwa vier Mal im Jahr informieren wir aktuell via E-Mail, derzeit ein gutes Drittel unserer Mitglieder. Ein kurzes E-Mail an den VCL genügt, um mit dabei zu sein.

«Radfahren für die Gesundheit»

Unser Winter-Wettbewerb zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel läuft noch bis am 31. März: bitte bis spätestens dann die gesammelte Kilometer-Anzahl eingeben!

Vom 1. April bis 31. Oktober führen wir wiederum den Sommer-Wettbewerb «Radfahren für die Gesundheit» durch, dies

Neuigkeiten gibt es stets auch auf unserer Homepage www.vcl.li – dort regelmässig vorbeizuschauen, lohnt sich bestimmt. ■

dank dem Hauptsponsor Hilti AG und den Sponsoren FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, thyssenkrupp Presta AG und Hilcona AG.

Anmeldung ab 1. April via Plattform. Auf der VCL-Homepage bieten wir das Formular als pdf- und als xls-Datei an. www.fahrradwettbewerb.li

Fürstentum Liechtenstein



Sicher im Sattel

Dank der guten Zusammenarbeit mit den Verkehrsinstruktoren der Landespolizei, Elternvereinigungen und Gemeindepolizei finden unsere Radfahrkurse für Primarschulkinder und ihre Eltern auch 2023 statt, dies in folgenden Gemeinden: **Schaan:** 6. Mai, **Balzers:** 13. Mai, **Triesen:** 17. Juni. Die Kurse dauern jeweils von 13.30 bis 17.15 Uhr, mit einer von den Elternvereinigungen organisierten Zwischenverpflegung. Details: www.vcl.li/?page=2118&lan=de

EIN
BEWEGUNGS-
MELDER IM WERT
VON
CHF 375.-
OFFERT BEIM
ABSCHLUSS DES
VERTRAGS*



**EIN GUTES GEFÜHL,
AUCH WENN NIEMAND
ZUHAUSE IST.**



Unbeschwert das Haus verlassen und ruhig schlafen.

Die smarten Systeme von Securitas Direct überwachen diskret und alarmieren bei Einbruch, Wasserschaden und Feuer. Die Alarmzentrale bietet im Ernstfall Polizei und Sicherheitsdienst auf, auch wenn Sie nicht zu Hause sind. Ein gutes Gefühl mit der Nr. 1 in der Schweiz:

*Infos unter: securitas-direct.ch/de/VCS-ATE

SECURITAS
DIRECT!
swiss alarm solutions

Bis zu **20%**
Rabatt*

Umzug in die eigenen 4 Wände?

Mit der VCS-Hausratversicherung geniessen Sie einen umfassenden Schutz für Ihr Hab und Gut. Junge Erwachsene erhalten grosszügige Rabatte. Im Schadenfall organisieren wir für Sie die Handwerker.



Jetzt Prämie berechnen:
Telefon 031 328 58 21
www.verkehrclub.ch/hausrat

Wir beraten Sie gerne!

* 20% Rabatt für junge Erwachsene bis 25 Jahre

Versicherungsträger:


ZURICH

Für Mensch
und Umwelt

VCS

DIVERSES

Workshop **KREATIVES SCHREIBEN**

Fr/Sa 28./29.4. oder 13./14.10.2023

Info: www.therebichsel.ch

SEGELSCHIFF: Weltumsegelung/Ferien etwas Spezielles für Spezielle siehe www.segeln-sailing.ch

KONTAKTE

Ich (m./um 70J./188/77, gesch.) Raum Nordwest-Schweiz, sportlich-fit, Reisen wünsche mir eine ebenso CH-Partnerin für eine liebevolle Beziehung. Antwort gerne mit Foto: htbs9122@gmail.com

FERIEN SCHWEIZ

Feldis GR

schöne, ruhige 3-Zi-Ferienwohnung «Sur Vischnaunca» mit Prachtsaussicht. Weitere Infos von viamala.ch

Locarno-Minusio Eco-Häuser, beh. Pool, wunderschöne Seesicht, ruhig, Garten, Tel. 091 743 16 10, www.paganetti.ch

Lass los, lauf los!

Schneeschuh- & Wandertouren Schweiz www.loslaufen.ch

Kleines Bijou im Drei-Seen-Land! Fünf Gehminuten zum längsten Sandstrand der Schweiz, 4-Pers.-Chalet, Morgen-/Abendbalkon gedeckt, Cheminée-Ofen/Bücher/Spiele/G&WM/Garten/Pingpong/Tandem/Ruderboot mit Steg. **Mailprospekt** cubus.marin@bluewin.ch

Wunderschönes, komfortables Ferienhaus an einmaliger Aussichtslage über dem **Lago Maggiore**. Natur und Ruhe pur. <https://ferienwohnungen-tessin.ch/1103> oder Tel. 078 807 74 77

Wertteil und baut mit uns (Fam 40x2/4/1) ein historisches **Haus in der Leventina** um? Viel Land, Sonne, Bach, Kastanien. 076 536 66 55

Ruhe und Erholung im **Tessin** 1,5-Zi. Wohnung in Cagiallo, Val Colla. Garten, Pergola, Fasssauna. Für Familien zus. Zimmer möglich. 076 462 81 86, www.casa-cagiallo.ch

Wir vermieten unser Eidechsl-Rustico in **Contra** (nahe Locarno) mit Blick über den Lago Maggiore an 4 Personen (www.alpunt.ch) ab Fr. 960.- (inkl. Reinigung).

Chalet in **Amden** in einem schönen Naturgarten mit einmaligem Blick in die Alpen – ideal zum Wandern und EBiken. www.ulula.li

Grächen VS: Chalet, gut eingerichtet autofrei, grosser Garten, kinderfreundlich, chalet-in-alleinlage.com

Grosse Fensterflächen, tolle Seesicht, sehr ruhig: Ferienhaus in **Brissago**. bio-nullenergie.com

Zu vermieten in **Olivone/Bleniotal**, ab 2 Wochen oder langfristig 5% Zi-Ferienhaus, 3 Terrassen, sonnig, Aussicht, Tel. 071 688 26 71/079 382 16 79

FERIEN AUSLAND

2 traumhafte Rustico, Meersicht, **Val Prino, Imperia Ligurien**, idyllischer Weiler, wandern, baden, mit ÖV erreichbar, je 2 Schlafzimmer, plus Studio, Ideal für 2-5 Personen. www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82 info@ferien-canu.ch

Zwischen Cèze und Ardèche (Südfrankreich), grosses renoviertes Familienhaus 6 Schlafzimmern/12 Betten, Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Petanque, Klavier. Ideal für mehrere Familien. Kontakt: <https://mitchoules.ch> champclos@netplus.ch

Atlantik/Médoc Landhaus mit originellen Zimmern. Gemütliche Ambiente gute Küche und gratis Velos, um ans Meer zu radeln. Musikinstrumente, Boule, Billard, grosser Garten und ganz viel Ruhe. www.peyduhaut.com

im Kastanienland Malcantone
casa
santo stefano

B&B und Seminarhaus

**Das «etwas andere» Albergo**

- Ideal für einen spontanen Kurzurlaub
- Leckeres Bio Frühstück - hausgemacht
- Wildromantisches Bike- & Wandergebiet

091 609 19 35, 6986 Migliaglia
www.casa-santo-stefano.ch

Cevennen/Ardèche: komfortables Ferienhaus für 2 Personen, grosser Garten, ruhige Lage. Nähe Barjac u. Uzès. Wandern, Kanufahren auf Cèze u. Ardèche, Velofahren. +33 6 75 46 81 86, www.masleshironnelles.fr

Valsolda (I, Luganersee) Ferienwhg. (2-4 P) mit Schwimmbad, Seeplatz, Traumaussicht, ruhige Lage, ÖV-erreichbar, www.miralago-valsolda.com

Du und deine Stimme im Einklang mit der Natur: Stimmimpro und Wandern auf einer **irischen Insel**, 1.-8.8., Tel. 044 252 09 18, www.irish-culture.ch

Das offene Meer direkt vor der Nase vom Salon und Balkon aus erleben oder auf Spaziergängen am fast leeren Strand ist im Winter und Frühjahr ein Erlebnis. 4-Zi-Wohnung mit freiem Panoramablick «180°» auf Mittelmeer und Kanal-mündung (Weg der Berufsfischer) in **Le Grau du Roi F** zu vermieten. Wifi, Elektroheizung. www.negresco-camargue.ch. Von privat, Tel. 079 419 93 11

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50 m, malerisches 4Zi-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab 1100 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

TOSCANA Suvereto: Ferienhaus 10 km Meer; zu verm./verkaufen 079 368 84 85 fankhauser.delfosse@gmx.ch

Magische Inseln im Atlantik an der **Westküste Irlands:** Kultur und Natur, 17.-27. Juli, Tel. 044 252 09 18 info@irish-culture.ch

Wohnung für Velofans im **Sued-Elsass**, 2 ZW in Bauernhaus mit Garten, Besichtigung ab sofort Fotos vorh. info@clic.li

Zu verkaufen **Ferienhaus in Südfrankreich**, typisches maison de village, ruhig gelegen im alten Dorfkern, sorgfältig saniert, 90 m² mit Terrasse. Wenige Velominuten dem Canal du Midi entlang zum Meer, öV-Verbindung nach Béziers. VHB Fr. 200 000.-. Interessenten melden sich unter Chiffre 34959 Stämpfli Kommunikation, VCS-Magazin, Wölflistrasse, 1, 3001 Bern

Ardèche/Cèze: Covidfrei, unabhängige Wohnung oder kleines Studio an paradiesischer Lage: «Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse» (aus Gästebuch). Alleinstehender Mas: Ruhe, Natur pur, Aussicht. Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr Tel. +33 6 11 95 31 33

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita... Priv. FeWo für 2-6 P. 480 €/Wo. NR. Hunde willk. 079 208 9 802, www.ortasee.info

Insel Hvar, Kroatien, abseits Massentourismus, Haus 2-8 Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht, www.plavisan.com

Reif für die Insel? Auf Brač/Adria 4-5P.-Wohn'g, alles vorhanden, Südküste, 150 m vom Meer, 24 m²-Pergolabalkon, allein in Waldlicht'g, sehr sonnig/ruhig, auch mit ÖV. möglich, Velos, Auto vor Ort, baden bis Nov. **Reif für e-Prospekt? sl.an@gmx.ch**

GR-Peloponnes, Koroni: Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur und Stille. 041 811 51 16. www.koroni.ch

Porlezza/IT:Ferienhaus für 4-Personen, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. www.satiren.ch/casa.html. 044 481 54 86

Lust auf Entdeckungen im Kaukasus? **Georgien, Armenien** – Wandern, kulturelle Höhepunkte, geschichtliche Hintergründe & Kulinarik: unterwegs in sympathischer Kleingruppe. Anreise per #ZugStattFlug möglich! astra-tours.ch/ info@astra-tours.ch

Ferienhaus in der Toscana

Lust auf eine Auszeit/Ferien im Olivenhain? www.usignolo.eu

ORT DER KRAFT

Hier tanken Sie Energie in freier Natur. Biologisch gebautes Hotel mit BIO-Küche, Meditationen, Massagen, etc. Wir freuen uns auf Sie.



HOTEL Sass da Grüm
Hotel Sass da Grüm
Tel. 091 785 21 71,
CH-6575 San Nazzaro
www.sassdagruem.ch

Inserateschluss für Ihre Kleinanzeigen

Ausgabe Nr. 2, 2. Mai 2023
Ausgabe Nr. 3, 28. August 2023
Ausgabe Nr. 4, 9. Oktober 2023

Kontakt:
Willy Beutler, 031 300 63 82
mediavermarktung@staempfli.com
www.staempfli.com



Weit Wandern

Geführte Wanderungen und Schneeschuhtouren
Mehrteilige Weitwanderungen: Schweiz, Europa, Marokko
Seit 1994 Anreise mit dem ÖV, Verzicht auf Flugreisen
3703 Aeschiried www.weitwandern.ch 033 654 18 42



Waadtländer Winterzauber

Erste Gehversuche auf Schneeschuhen, die garantiert Lust auf mehr machen? Die markierten Routen zwischen St-Cergue und La Cure bieten dafür Gewähr. Sie sind ein Fest für die Sinne: für Augen und Ohren und zum Abschluss auch für den Gaumen.

Text und Bilder: Urs Geiser

NStCM: So sperrig das Kürzel der Bergesellschaft daherkommt, so spektakulär ist die Fahrt vom Genferseeufer hinauf zu den Jurahöhen. Hinter dem SBB-Bahnhof von Nyon im Untergrund startend, überwindet die Bahn in weiten Kehren die 700 Höhen-

meter bis St-Cergue, um dann über den Col de la Givrine, durch die erste Jurakette hindurch, die Landesgrenze zu erreichen. Dank den Panoramafenstern, die Stadler Rail in die neuen, komfortablen Kompositionen eingebaut hat, spielt es auch kaum eine Rolle, auf welcher Seite man Platz nimmt.

Die Sonne hat sich noch nicht durchgesetzt, als wir in St-Cergue (1041 m ü. M.) aussteigen und uns im traditionsreichen Kur- und Wintersportort kurz umsehen. Wir schreiben den 23. Februar 2022. Natürlich haben wir Zeitung gelesen

auf der Hinfahrt und uns Sorgen gemacht um die Ukraine. Aber spätestens nach dem gut zehnminütigen Aufstieg auf aperm Teersträsschen zum Ausgangspunkt von Langlaufipen und Schneeschuhtrail sind sie verfliegen. Wir schnallen die Untersätze an und stapfen los in Richtung La Borsatte, hinein in ein Naturerlebnis frei von düsteren Gedanken – zum letzten Mal für lange Zeit.

Der letzte Schneefall liegt schon länger zurück, es ist für uns fast durchgehend gut vorgespart. Wäre es anders, sorgten die Wegweiser in grellem Pink und Stangen mit rosa Bündeln für die nötige Orientierung. Einzig

Seit 1958 fährt die NStCM nur noch bis La Cure – links die Aussicht von oberhalb des Dorfs Richtung Frankreich. Die Schneeschuhroute 472 nach La Cure zweigt vom Winterwanderweg La Givrine–Le Vermeilley ab (grosses Bild).



ein hölzerner Wegweiser – ausgerechnet in Blassrosa – an einem Baum sorgt kurz für Verwirrung. Er zeigt Richtung Mont Roux. Wir aber wollen direkt hinauf zur Fruitières de Nyon (1333 m).

Sanft gewellt und von ungeahnter Weite

Und schon stehen wir vor der im Winterschlaf versunkenen Käserei und geniessen das Panorama, soweit es die über dem See hängende schwarz-graue Wolkendecke zulässt. Einzig über das Genfer Seebecken giesst die Sonne ihr Licht aus. «Steckt da ein Scheich oder sonst ein Pauschalbesteuerter dahinter?», frotzelt jemand aus der Runde. Denn der Jet d'eau gleisst, als wäre er zu einer goldenen Säule erstarrt.

Was für eine Stille hier oben. Nur ein Flugzeug durchbricht sie kurz. Wir ziehen weiter durch den Parc du Jura vaudois, durch eine Natur- und Kulturlandschaft, wie sie typischer nicht sein könnte: Tannen, so weit das Auge reicht, als stramme Solistinnen auftretend, paarweise, in Grüppchen oder – horizontfüllend – im Grossverband. Trockensteinmauern ziehen sich durch schier endlose Weiden.

Auf und ab geht's über sanfte Hügel, von einem Tälchen in die nächste Senke. Nahe der SAC-Hütte Rochefort erblicken wir eine



Praktische Informationen

An-/Rückreise: siehe Haupttext

Wanderzeit: St-Cergue–Col de la Givrine gute 3 Std., Route 472 knapp 3 Std. Schneeschuh-/Langlaufski-Miete in St-Cergue und im Hôtel-Restaurant de la Givrine.

Den Col du Marchairuz erschliesst Postauto Schweiz im Winter an Wochenenden und Feiertagen sechsmal täglich von Allaman und Le Brassus aus (Linie 720).

Weitere Infos:

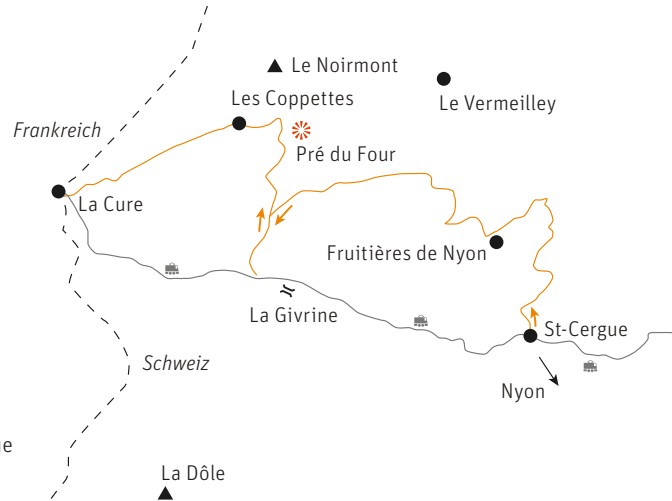
www.lacote-tourisme.ch (Routen suchen),
www.schweizmobil.ch, www.parcjuravaudois.ch

Schneeschuh-Crew, die ihre eigene Spur in den Schnee legt. Auch das geht hier problemlos: kein Lawinengang weit und breit. Dann stossen wir auf die Langlauf-Hauptroute, auf der man viele Kilometer weit bis zum Col du Marchairuz gleiten kann (siehe Kasten). Bis Le Vermeilley ist zusätzlich zur Loipe ein Winterwanderweg gebahnt. Die dortige Alphütte wird von November bis März zur Gaststätte. Wir steigen in Gegenrichtung zum Col de la Givrine (1229 m) ab, dem Tor zum regionalen Langlaufparadies. Er liegt am Fuss des zweithöchsten Schweizer Jura-Gipfels La Dôle, an dessen Hängen – je nachdem ... – auch Ski gefahren und geschlittelt wird.

Anschluss ans SNCF-Netz gekappt

Von der Restaurantterrasse aus beobachten wir das Treiben. Der grosse Parkplatz rund um die NStCM-Haltestelle ist gut gefüllt. Ob es auch daran liegt, dass St-Cergue im Halbstunden-, La Cure hingegen nur im Stundentakt bedient ist? Immerhin hat sich die Bevölkerung in den 70er-Jahren für ihre 1916 eingeweihte Bahn heftig gewehrt, letztlich mit Erfolg. Bis 1958 fuhr diese bis Morez (F), wo Anschluss ans SNCF-Netz besteht. Nachdem dieses Teilstück auf Busbetrieb umgestellt worden war, stand über lange Jahre auch die Existenz der Stammstrecke auf der Kippe.

Inzwischen überspannt blauer Himmel das Tal. Neun Kilometer liegen hinter, deren sieben vor uns, dies auf der Schweiz-Mobil-Schneeschuhroute 472. Den Genfersee sieht man hier nicht mehr, dafür im Aufstieg nach Pré du Four (1395 m) den Mont Blanc, der bei schönem Wetter seinen ersten Auftritt schon kurz nach Nyon hat. Wir kreuzen eine Loipe, staunen über die Einsamkeit, entledigen uns einer Kleiderschicht: Ein Hauch von



Hier beginnt das Reich der Nichtmotorisierten!

Frühling weht durch den Winterzauber. Nach der Querung hinüber zum Alpgebäude von Les Coppettes geht's in schnurgerader Linie nach La Cure (1152 m) hinunter. Fast drei Kilometer Distanz, kaum 200 Höhenmeter – die perfekte Auslaufstrecke.

Das nächste Mal mit Brennesseln

Im Café Restaurant Mamac am Dorfeingang geben Rösti, Käseschnitten und Fondue den Ton an. Allein bei den Käsefondues stehen an die 20 Varianten zur Auswahl. Fondue gaulloise? Das sei einem klassischen Moitié-Moitié ähnlich, aber mit französischem Käse, leicht milder, erklärt uns die freundliche Gastgeberin und fügt lachend an: «Die genaue Mischung bleibt mein Geheimnis.» Schmecken lassen wir uns schliesslich die Ziegen-/Schafkäse-Kombination. Das Fondue «orties», also mit Brennessel, ist vorge-merkt.

In La Cure gibt's auch ein geschichtsträchtiges Hotel, das halb auf Schweizer, halb auf französischem Boden steht, wobei die Grenze sogar durch einzelne Betten gehe. Wir geben dem Winter 2022/2023 noch Chancen und haben gebucht – in der Hoffnung, im zweiten Teil dieser Geschichte den Le Noirmont und anderes mehr nicht nur als Wander-, sondern auch als Schneeschuhtourenziel präsentieren zu können. ■

Urs Geiser redigiert die Regionalseiten des VCS-Magazins und zöge eine Renaissance der Bahnlinie nach Morez jedem Strassenausbau vor.



Von Zürich bis zum Limmatspitz

Das Limmattal verbindet man in erster Linie mit Industrie und Durchfahrtsgebiet. Wer von Zürich-Höngg bis zum Limmatspitz bei Vogelsang dem Flusslauf entlangwandert, kommt in Sachen Natur trotzdem auf seine Rechnung.

Text und Bilder: Silvia Schaub

Die Limmat war schon immer da – egal, ob in Oberengstringen oder Zürich-Höngg, wo ich aufgewachsen bin. Und auch in Wettingen, wo ich heute lebe. Aber eben: Was einfach so vor der Haustür liegt, beachtet man ja bekanntlich kaum. Höchste Zeit also, den Fluss einmal abzuwandern, selbst wenn das Limmattal oberflächlich betrachtet nicht gerade der Inbegriff von bezaubernder Schönheit ist. Man denkt an Industrie, Eisenbahn, Kläranlagen, Autobahn und Einkaufszentren. An idyllische Natur schon weniger.

Die Limmat ist mit ihren 36 Kilometern zwischen Ausfluss aus dem Zürichsee und Mündung in die Aare bei Vogelsang-Turgi verhältnismässig kurz. Wir laufen die Strecke in zwei Etappen – einmal von Zürich nach Wettingen, dann von Wettingen zum Limmatspitz – und kürzen ein bisschen ab. So nehmen wir erst bei der Werdinsel in Zürich-Höngg den Weg zum Fluss. Im Sommer tummeln sich hier Hunderte von Badefreudigen. Auch auf der Limmat wimmelt es dann nur so von Gummibooten, die flussabwärts treiben. Gut sind wir in der Nebensaison unterwegs. Anfangs begleiten uns Häuserfluchten, als wollten sie uns aus der Stadt treiben.

Die Strecke scheint bei Zürcherinnen und Zürchern als Joggingstrecke hoch im Kurs zu

stehen. Verständlich, denn schon bald befinden wir uns im Grünen und werden nur noch vom Rauschen des Wassers begleitet. Wir folgen dem Kloster-Fahr-Weg, Erinnerungen aus der Kindheit erwachen unwillkürlich. Bei der Hardwiese fanden (und finden seit 2020 wieder) Pferdeveranstaltungen statt, und beim Allmend-Areal gleich daneben bauten wir mit dem Lehrer ein Biotop. Es steht immer noch und scheint mittlerweile ein Hot-spot für Amphibien und Insekten zu sein.

Kloster Fahr – eine Aargauer Enklave

Trotzdem würden wir am liebsten auch zum Jogging-Tempo wechseln, weil dieser Abschnitt, eingeklemmt zwischen Autobahn und Limmat, nichts Schönes ist. Und doch bleiben wir immer wieder stehen und betrachten die Kormorane, Möwen und Schwäne, die sich von der Sonne wärmen lassen. Schon bald sind wir beim Kloster Fahr. Früher ein unbeliebter Sonntagsspaziergang, heute eine Wiederentdeckung. An diesem Samstagmorgen ist es ruhig auf dem Klosterareal, das von Benediktinerinnen geführt wird und eine komplett vom Kanton Zürich umschlossene Enklave des Kantons Aargau ist.

Es gibt einige Besonderheiten über das Kloster mit seiner spätbarocken Kirche. So

erfährt man im Buch «Das Limmattal – Hinschauen statt Durchfahren» etwa, dass die Klosterkühe Gras auf Zürcher Boden fressen, aber auf Aargauer Boden gemolken werden. Oder dass das um 1130 gegründete Kloster erst seit 2007 Gemeindesteuern zahlt.

Im Klosterladen decken wir uns mit etwas Verpflegung ein, da das Restaurant zu den Zwei Raben gerade renoviert wird, und machen uns auf den Weg Richtung Glanzenberg. Den kannten wir zuvor einzig als gesichtslose S-Bahn-Haltestelle. Dass dort im Jahr 1799 die grösste je in der Schweiz geschlagene Schlacht stattgefunden haben soll, wussten wir nicht. An das Gefecht französischer und russischer Truppen erinnern noch die Burgruinen Glanzenberg und Schönenwerd sowie eine Tafel in Dietikon – und drei der damals nicht explodierten Kanonenkugeln, die heute im Kloster liegen.

Die Limmataltläufe von Dietikon

Wie erstaunt sind wir, als wir bei Dietikon der Limmat rechtsseitig folgen und auf die Limmataltläufe stossen. Schon 1931 wurde diese Auenlandschaft zum Naturschutz-Reservat erklärt, als erstes im Kanton Zürich. Auf dem Teilstück sind beidseits der Limmat Beobachtungsposten eingerichtet worden, damit



Die Holzbrücke von Turgi entstand 1921 und ersetzte die erste Brücke aus dem Jahr 1845.



Ein Idyll an der Limmat: das Kloster Fahr.

(Bild links) Mitten im Siedlungsgebiet und doch im Grünen: die Webermühle in Neuenhof.

die Tiere der Auen nicht gestört werden. Allerdings sehen wir weder Ringelnattern noch Bitterling-Fische oder die kleine Zangenlibelle, die sich dort angesiedelt haben.

Nachdem wir die Autobahn ein weiteres Mal unterqueren, gelangen wir zum idyllischen Binzerliweiher und kleinen Inseln in der Limmat auf dem Gemeindegebiet von Oetwil an der Limmat. Richtig gemütlich ist es hier, mit einer Liegewiese, bequemen Holzliegen und Rastplätzen. Perfekt, um einen Zwischenhalt einzulegen. Obwohl die Route kaum Höhenmeter bereithält, spüren wir die Kilometer langsam in den Knochen.

Entspannt geht's weiter, das Rauschen der Autobahn hört man nur aus der Ferne und die Industriebauten von Spreitenbach verstecken sich hinter Waldstreifen. Stattdessen macht sich Vogelgezwitz breit, eine Schwananfamilie befindet sich auf Limmatfahrt und sogar ein paar Fische – sind es Forellen? – springen übermütig aus dem Wasser. Schon fast bei Würenlos macht der Fluss nochmals ein Knie. Wahrscheinlich befand sich hier – wie so zahlreich an der Limmat – eine Spinnerei oder Weberei. Während wir vorher meist über Kieswege wanderten, wird der Weg nun abwechslungsreicher, schmaler und führt über Wurzeln.

Das Limmattal, ein Erbe der Eiszeit

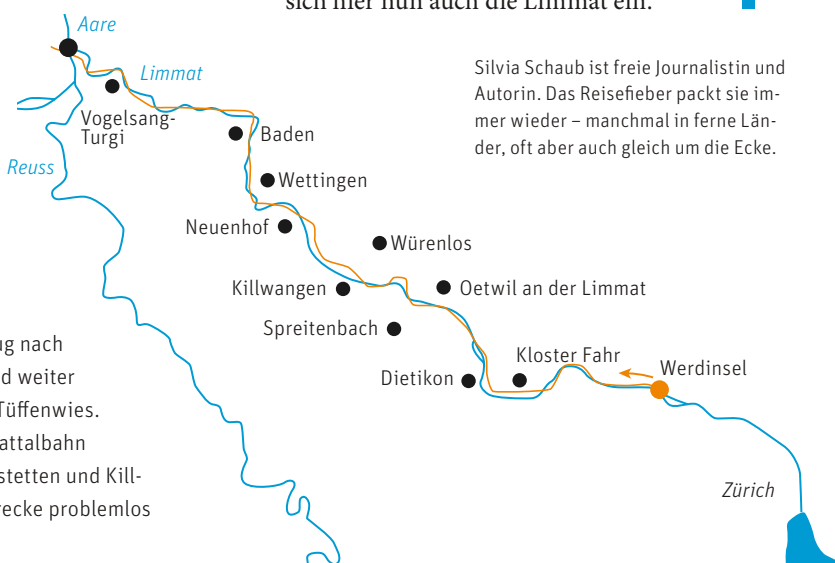
Es ist ein Wechselspiel der Gefühle, das uns das blaue Band durch die Landschaft des Limmattals beschert. Denn als wir bei Killwangen die «Limmig», wie sie von den Aargauern genannt wird (ja, wir haben nun den Kanton gewechselt), überqueren, ist wieder Schluss mit der Idylle. Die Autobahn ist nah und die Eisenbahnlinie ebenso. Also geben auch wir Gas, damit wir unser heutiges Etappenziel in Wettingen erreichen. Dennoch hat auch dieser Streckenabschnitt seinen Reiz mit dem in der Sonne leuchtenden Schilfufer. Am Schluss der ersten Etappe erwartet uns beim Kraftwerk ein kleines High-

light: ein Fischpass. 600 Meter lang ist er und überwindet mehr als 18 Meter Höhe. Er gehört zu den grössten Anlagen Europas und ermöglicht den Fischen den Aufstieg von Basel bis in den Zürichsee.

Das Limmattal ist ein Erbe der Eiszeit. Vor rund 20 000 Jahren befand sich hier der Linthgletscher, dessen Endmoräne bis nach Killwangen-Würenlos reichte. Während das Gelände vorher offen und flach war, wird es bis zur Klus in Baden enger. Bei Wettingen sehen wir auf der zweiten Etappe, wie der Fluss die Klosterhalbinsel sozusagen umarmt. Hier lohnt sich, noch etwas zu verweilen – zum Beispiel für die Besichtigung der Klosteranlage von 1227. Seit 2022 ist sie Teil des Museums Aargau (geöffnet von April bis Oktober). Zurück an der Limmat wird der Wanderweg zum Kulturweg Limmat mit fast 30 Werken von Künstlern wie Roman Signer, Beat Zoderer oder Gillian White. Im Nu sind wir auf dem

meist schmalen, bewaldeten Pfad in Baden. Wir stellen fest, wie aktiv dieser Limmatraum auch als Freizeitraum genutzt wird. Joggerinnen überholen uns reihenweise, Velofahrer scheuchen uns klingelnd aus dem Weg und auf der Limmat sind auch einige Kanuten unterwegs, die das Wildwassergebiet beim Bäderquartier nutzen.

Den Geräuschteppich der Stadt haben wir noch eine Weile im Ohr. Erst nach dem Kraftwerk Kappelerhof wird's endlich wieder ruhig. Auf der Höhe von Untersiggenthal werden wir kurz durchs Industriegebiet geführt. Schon bald passieren wir bei Turgi die schöne Holzbrücke, nehmen den Weg Richtung Bahnhof und von dort auf die Halbinsel Vogelsang. Eine halbe Stunde später stehen wir im Naturschutzgebiet Limmatspitz und haben unser Ziel erreicht. Die Aare hat die Reuss schon vorher geschluckt und verleiht sich hier nun auch die Limmat ein. ■



Silvia Schaub ist freie Journalistin und Autorin. Das Reisefieber packt sie immer wieder – manchmal in ferne Länder, oft aber auch gleich um die Ecke.

Praktische Informationen

Anreise: mit dem Zug nach Zürich-Altstetten und weiter per Bus bis Station Tüffenwies. Mit der neuen Limmattalbahn zwischen Zürich Altstetten und Killwangen kann die Strecke problemlos abgekürzt werden.

Von Zürich-Höngg nach Wettingen rund 5 ½ Stunden, von Wettingen nach Vogelsang 2 ½ Stunden

Restaurants unterwegs: Kloster Fahr, während der Renovation des Restaurants «Zu den Zwei Raben» gibt es einen Food-Truck sowie ein Café im Hofladen (www.fahr-erlebnis.ch), Kloster Wettingen Gasthof Sternen (www.sternen-kloster-wettingen.ch), Turgi Kantine Wasserschloss (www.kantine-wasserschloss.ch)

Unterkunft: Hotel Blume, Baden, www.blume-baden.ch

Literatur: «Das Limmattal – Hinschauen statt Durchfahren», Helene Arnet, Bruno Meier, Urs Tresp, Verlag Hier+Jetzt



Bau der ersten Autobahnstrecke der Schweiz, gegen 1954. Das Werk kostete sieben Millionen Franken, wovon 60 Prozent vom Bund übernommen wurden.

WETTBEWERB

Die erste Autobahn der Schweiz

Die Einweihung des Abschnitts Genf–Lausanne wird allgemein als Eröffnung der ersten Autobahn der Schweiz angesehen. Es war April 1964 und die Strecke wurde im Hinblick auf die Landesausstellung gebaut. Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs war die Begeisterung für das Automobil grenzenlos, der Fahrzeugbestand in der Schweiz verdreifachte sich innert zehn Jahren. Das Auto wurde zum Symbol für den Fortschritt und jeder Kanton, der etwas auf sich hielt, musste in den Ausbau seiner Strassen investieren.

Doch fast zehn Jahre vor der Verbindung Genf–Lausanne war in der Deutschschweiz

bereits eine andere Autobahn eingeweiht worden, und zwar im Juni 1955. Der Abschnitt, den wir suchen, ist etwas mehr als vier Kilometer lang und inzwischen Teil der A2. Bei seiner Eröffnung hatte er wenig mit den Merkmalen gemein, die man heute einer Autobahn zuschreibt. Zwar gab es vier durchgehende Spuren ohne jede Kreuzung, doch Pannestreifen fehlten ebenso wie Leitplanken. Die Strecke war absichtlich kurvenreich gebaut, um sie von den geradlinigen Autobahnen in Deutschland zu unterscheiden. Zudem war es erlaubt, mit dem Velo darauf zu fahren, und es gab sogar Fuss-

gängerstreifen. Und schliesslich war trotz des Mischverkehrs keine Geschwindigkeitsbeschränkung vorgesehen.

Als der gesuchte Abschnitt eröffnet wurde, war die Presse höchst beeindruckt von diesem Pionierwerk. Für die Tageszeitung «Vaterland» war der Anlass ein Ereignis von historischer Tragweite, «gleich der damaligen Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie Zürich–Baden» (die wir in unserem letzten Wettbewerb gesucht haben). Bald nach der Einweihung dieser Autobahn kam es jedoch zu vielen schweren Unfällen. Das Bundesamt für Strassen wurde aufgefordert, Massnahmen für mehr Sicherheit zu ergreifen, doch der Bundesrat wollte die Geschwindigkeit auf den Autobahnen nicht beschränken. Es brauchte zehn Jahre, bis er auf seinen Entscheid zurückkam und eine Begrenzung auf 100 Kilometer pro Stunde beschloss, was die Anzahl Todesfälle im Strassenverkehr deutlich reduzierte. ■

Camille Marion

ZU GEWINNEN:

Ein Wochenende für zwei Personen in Mailand mit zwei Nächten inkl. Frühstück im modernen Erstklasshotel Starhotels E.c.cho, Reise per Bahn 2. Kl. im Wert von 800 Franken



Fahren Sie bequem in nur drei Stunden in die spannende Modestadt Mailand. Italiens heimliche Hauptstadt steht nicht nur für Shopping, sondern auch für neusten Städtebau. Werfen Sie einen Blick auf das Trendquartier Porta Nova mit seinen begrünten Wohntürmen «Bosco Verticale».

Lösung letzte Ausgabe:

Die Spanisch-Brötli-Bahn

Gewonnen hat den Aufenthalt in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken Martin Schlechten aus Grosshöchstetten (BE).

Wettbewerbspreis
offert von



Um welchen Autobahnabschnitt handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 12. März 2023 und senden Sie Ihre Lösung an

■ VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

Nur eine Einsendung pro Person gültig, keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

«Ich kann mich einer spannenden Lektüre widmen oder arbeiten, während sich der alleine im Auto sitzende Mensch vor und hinter meinem Bus auf das Lenken seines Fahrzeugs konzentrieren muss.»



STÉPHANIE PENHER

Wer behindert hier wen?

Es gibt Themen, da fällt es den Gegnerinnen und Gegnern zunehmend schwer, brauchbare Gegenargumente zu finden. Nehmen wir Tempo 30: Der vielseitige Nutzen von Geschwindigkeitsbegrenzungen ist belegt. Trotzdem wehren sich Automobil- und Wirtschaftsverbände sowie bürgerliche Parteien nach wie vor dagegen.

Neuerdings tun sie dies im Namen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und behaupten, Tempo 30 schade dem ÖV. Sie bedienen sich der simplen Milchbuchrechnung und prophezeien Fahrzeitverlängerungen mit drastischen finanziellen Auswirkungen. Das ist doppelzünftig. Ein nicht unwesentlicher Faktor für die Reisezeitverlängerung des ÖV sind Behinderungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV). Immer dann, wenn der Bus im stockenden Verkehr oder gar im Stau steckt. Doch bisher haben die Gegner oder Gegnerinnen von Tempo 30 nie gesagt, dass man den MIV reduzieren soll, um den ÖV zu schützen.

Als regelmässige ÖV-Nutzerin schätze ich die Fahrt. Ich kann mich einer spannenden Lektüre widmen oder arbeiten, während sich der alleine im Auto sitzende Mensch vor und hinter meinem Bus auf das Lenken seines Fahrzeugs konzentrieren muss. Das Lenken überlasse ich gerne einem Profi, der mich sicher und in den allermeisten Fällen pünktlich zu meinem Zielort führt.

Und die Faktenlage ist klar: Tempo 30 führt zu einer positiven Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Immer mehr Menschen gehen zu Fuss, fahren Velo oder steigen auf den attraktiven ÖV um. Letzterer sollte, im Gegensatz zum eigenen Auto, immer gut vorankommen – auch dank Tempo 30.

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz. Sie sitzt gerne vorne im Bus und beobachtet die Profis beim Lenken.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Laure Berg, Alessia Campestrin, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Stéphanie Penher, Michael Rytz, Silvia Schaub, Jonas Schmid, Hans Kaspar Schiesser, Lea Schmutz, Arno Stuber, Anita Weber, Edward Weber. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Stämpfli AG, Tel. 031 300 63 88; E-Mail: mediavermarktung@staempfli.com **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Lejpa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 65371 (deutsch 51757, französisch 13796). Die nächste Ausgabe erscheint am 2. Juni 2023. **Insertionsschluss:** 1. Mai 2023. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

Weiterverwendungen von Texten, Fotos und Grafiken nur mit schriftlicher Genehmigung des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Das gilt insbesondere auch für elektronische oder sonstige Veröffentlichungen oder Übersetzungen.

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



HELFEN SIE MIT!

Als erfahrener und gut vernetzter Akteur prägt der VCS die Verkehrspolitik der Schweiz. Unser Engagement für die Mobilität der Zukunft ist nur möglich dank der tatkräftigen Unterstützung durch unsere Mitglieder und Spenderinnen und Spender.



Ihre Spende wirkt!

Jeder Spendenfranken fliesst direkt in unsere Projekte:
www.verkehrsclub.ch/spenden

Sie sind noch nicht Mitglied?

Hier können Sie es werden:
www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für einen zukunftstauglichen Verkehr!

Bis zu 50% Rabatt

Bei Versicherungsabschluss
bis 31. März 2023



Sorgen Sie für Ihr Recht!

Bleiben Sie bei rechtlichen Unstimmigkeiten gelassen. Mit der **VCS-Rechtsschutzversicherung** nehmen wir Ihre Rechte als Fahrzeuglenkerin, Velofahrer, Arbeitnehmer, Mieterin und in vielen weiteren Situationen des Alltags wahr und unterstützen Sie im Streitfall. Sie erhalten juristische Beratung und werden durch einen Anwalt vertreten.



Jetzt Offerte einholen und vergleichen:

Telefon 031 328 58 11

www.verkehrsclub.ch/recht

Wir beraten Sie gerne!

Für Mensch
und Umwelt





Fördergelder für Energie und Mobilität

www.energiefranken.ch

Die Schweizer Suchmaschine für Programme von Bund,
Kantonen, Städten und Gemeinden sowie Kampagnen regionaler
Energieversorger und weiterer Anbieter.

