



Im richtigen Waggon

Wünsche und Forderungen an den öffentlichen Verkehr von morgen

Seite 18



Festliche Bioweine aus 6 Ländern

6 x 1 Flasche nur CHF 98.00*

statt CHF 133.60 (inkl. Porto CHF 9.80)

amiata steht für:

- Hochwertige, authentische Qualität
- 100 % bio oder biodynamisch
- Partnerschaftliche Winzerkontakte
- Faire Preise gegenüber Winzern & Kunden
- Weine von Familienbetrieben

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

Mehr zu den Weinen auf www.amiata.ch/vcs



Angebot gültig bis 31.12.2023

Bis **20%**
Rabatt für
VCS-Mitglieder

Prämienerhöhung = Versicherungswechsel

Wird Ihre Autoversicherungsprämie erhöht, dann holen Sie jetzt bei uns ein Angebot ein! Zusätzlich profitieren Sie vom attraktiven Ökobonus für Elektrofahrzeuge.

Stellen Sie sich Ihr individuelles Paket ganz nach Ihren Bedürfnissen zusammen.

Schnell und einfach zur Offerte.



Telefon 031 328 58 21
eco@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/auto

Wir beraten Sie gerne!

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Velofahren:**
Vernehmlassung zu den aktualisierten Vorschriften
- 7 **Referendum:** Stopp Autobahn-Bauwahn!
- 8 **Flâneur d'Or:** der «Rayon vert» von Renens
- 10 **Velofahren:**
Aurélie Schmassmann über die Sicht der Jugend
- 12 **Parkplatz-Sharing:** Interview mit Alexander Erath
- 13 **Eco-Auto:** ein Blick nach Japan
- 14 **JungVCS:** faire Verkehrsplanung für alle
- 15 **VCSkids:** unsere Kinderseite
- 17 **Rücktritt:** Geschäftsführer Anders Gautschi blickt zurück



40 **Wandern:** über den Mittelmeer-Balkon

- 45 **Ausflug:** unterwegs auf dem Fünf-Seen-Weg
- 46 **Zugreisen:** nachhaltig unterwegs mit VCS und raitour

- 28 **Mitgliederangebote**
- 32 **Berichte aus den Regionen**
- 39 **Vorteile für Mitglieder**
- 48 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte mitdenken! mit Stéphanie Penher**
- 50 **Cartoon**

Titelbild: Montage muellerluetolf.ch

DOSSIER

Wünsche an den öffentlichen Verkehr von morgen

Der öffentliche Verkehr muss sich weiterentwickeln, um gegenüber dem Autoverkehr wettbewerbsfähig zu bleiben.

Dazu braucht es eine durchdachte und zukunftsfähige Angebotsplanung, ein faires und einfaches Tarifsysteem und kundenfreundliche Bahnhöfe – ein Dossier mit Ideen, Wünschen und guten Beispielen.



18

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Die Ergebnisse der eidgenössischen Wahlen sind ernüchternd. Dennoch muss sich das neue Parlament ehrgeizigere Ziele setzen als bisher, um die

grossen Herausforderungen der Mobilität anzugehen. Demografische und räumliche Entwicklung oder Klimakrise – die Mobilität ist mehr denn je gezwungen, sich neu zu erfinden.

Der VCS hat das Referendum gegen den Autobahn-Bauwahn ergriffen. Wir wollen nicht, dass durch zusätzliche Fahrspuren Anbauflächen zubetoniert und Landschaften zerstört werden. Das Auto muss Platz machen für nachhaltige Lösungen wie den öffentlichen Verkehr. Dies erfordert eine Entwicklung des Angebots sowie eine Beständigkeit der Qualität – damit sich Zug, Bus und Tram für Pendlerstrecken wie auch für Freizeitaktivitäten durchsetzen.

Ich zähle auf Ihre Unterstützung: Unterschreiben Sie unser Referendum! Fahren wir nicht länger allein und auf überfüllten Autobahnen, sondern fahren wir gemeinsam in den öffentlichen Verkehrsmitteln in Richtung Zukunft.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre!

Camille Marion
Co-Leiterin Redaction



© lej

Ständerat politisiert gegen das Klima

Der Ständerat hat in der Herbstsession bei der Beratung des CO₂-Gesetzes dem Klima eine klare Abfuhr erteilt. Entgegen seiner vorberatenden Kommission will er nur eine Minimalvariante der Neuwagenflottenziele, die sogar weniger ambitioniert ausfällt als die Pläne der Autohersteller. Die Bevölkerung soll demnach ökologisch fragwürdige und teure Biotreibstoffe verbrennen, statt auf benzin- und CO₂-sparende Neuwagen zu setzen.

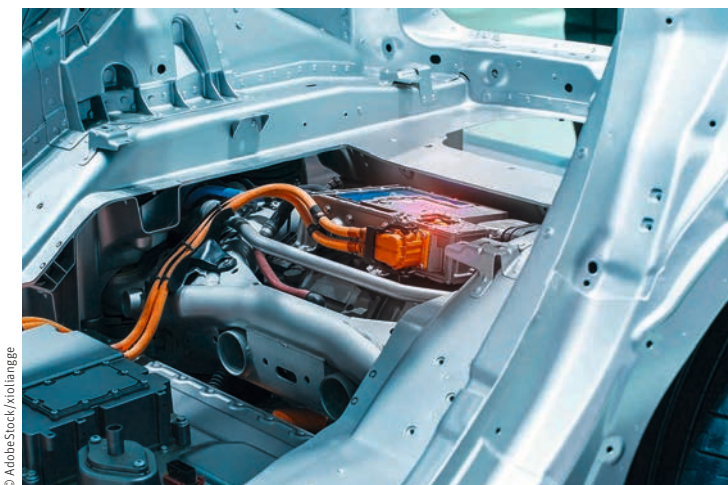
Der Ständerat verpasst die Chance, das Neuwagenflottenziel ausreichend stark zu senken, damit der Autobestand bis 2050 weitgehend

elektrifiziert sein wird. Schlimmer noch: Teure Biotreibstoffe werden nun sogar mehrfach an die Schweizer Klimapolitik angerechnet. Als würden sie kein CO₂ verursachen. Mit diesen europaweit schlechtestmöglichen Vorgaben für den CO₂-Ausstoss von neuen Autos wird die Schweiz ihre unrühmliche Rolle nicht los. Damit werden auch weiterhin nirgends in Mittel- und Westeuropa solch CO₂-intensive Neuwagen gefahren wie in der Schweiz. Als Nächstes wird der Nationalrat über das CO₂-Gesetz befinden.

Elektroautos: es braucht konsequenteres Batterierecycling

Die Umstellung auf Elektroautos ist ein Schlüsselement auf dem CO₂-Absenkpfad. Es braucht jedoch gesetzliche Rahmenbedingungen, damit sich bei Batterien eine Kreislaufwirtschaft etablieren kann. Die gravierenden negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen der Rohstoffförderung für die Batterieproduktion hat der Bund in einer aktuellen Studie dokumentiert.

In seiner Vernehmlassungsantwort zum «Verordnungspaket Umwelt Frühling 2024» fordert der VCS deutliche Verbesserungen beim Batterierecycling. In der EU ist mit der Batterieverordnung kürzlich eine gesetzliche Grundlage in Kraft getreten, die weitgehende Vorgaben zum Recycling von Batterien macht und Mindestanteile an rezyklierten Stoffen für Kobalt, Blei, Nickel und Lithium in neuen Batterien sowie Mindestrecyclingquoten festlegt. Der VCS fordert, dass die Schweiz die Vorgaben der EU übernimmt.



© AdobeStock/Asiolarange



© VCS/Laura Schmid

Änderungen beim Billettkauf für internationale Zugverbindungen

Ab dem Fahrplanwechsel stellen die SBB (und damit fast alle anderen Bahnen) ihr Buchungssystem für internationale Züge um. Das bringt Vorteile für Spartickets und den Onlinekauf. Beim Kauf von Billetten für Reiseziele, die über die Nachbarländer Deutschland, Italien, Frankreich und Österreich hinausgehen, kommt es hingegen zu Sortimentseinschränkungen. Weiterhin verkaufen werden die SBB Billette für Reisen in die Benelux-Länder, für den Eurostar von Paris nach London und für den TGV von Frankreich nach Barcelona. Ebenfalls weiterhin erhältlich sind Billette für die direkten Nachtzüge aus der Schweiz.

Public Challenge: Ziel übertroffen

Vom 28. August bis am 8. Oktober haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Public Challenge 2023 ihre Mobilität mittels App verglichen, verbessert und besser verstanden. Sie waren viel zu Fuss, mit dem Velo und mit dem Zug unterwegs, das Auto haben sie so oft wie möglich stehen gelassen. Initiiert wurde das Projekt durch die Swisscom, umgesetzt mit Hilfe des VCS und weiteren Partnerorganisationen. Das erklärte Ziel, eine Million Kilogramm CO₂ einzusparen, haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer weit übertroffen – und sind motiviert, sich auch in Zukunft klimaschonend durch den Alltag zu bewegen.

Weitere Infos unter www.swissclimatechallenge.ch



© Swisscom



© VCS/Andrea Campiche

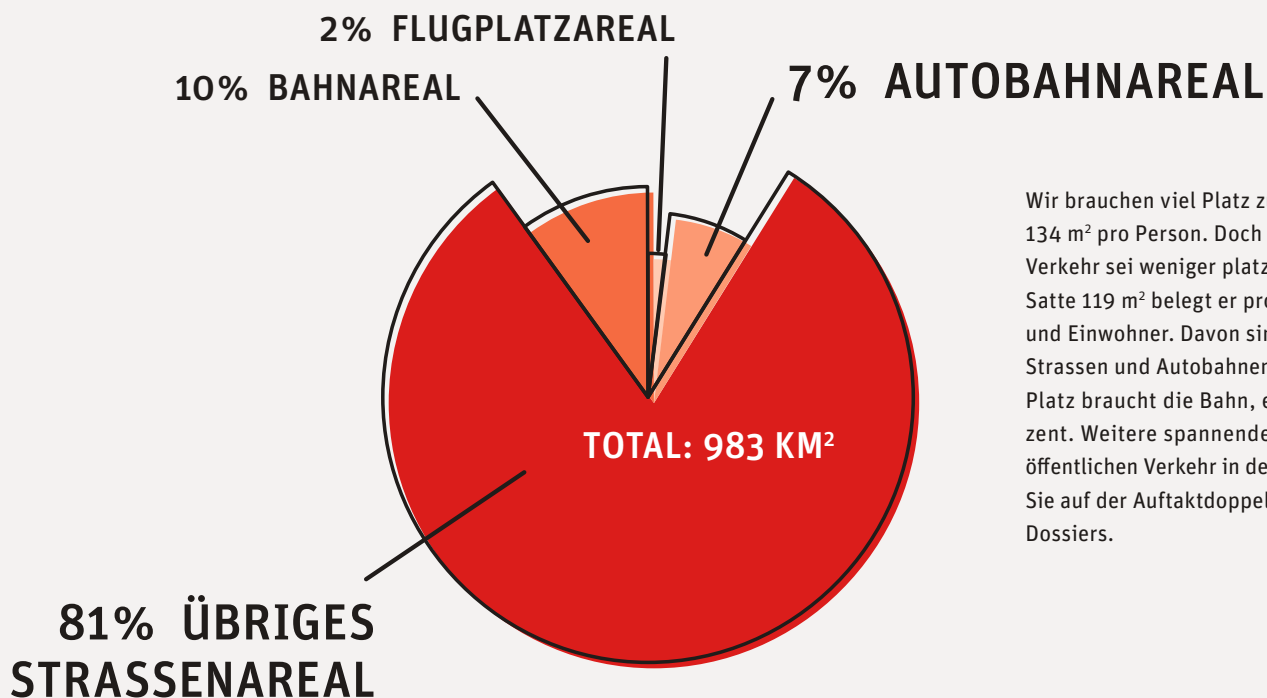
Erfolgreiche Aktionswochen

Die zwölfte Ausgabe der Aktionswochen «walk to school» ging erfolgreich über die Bühne: Rund 10 300 Schülerinnen und Schüler aus 530 Klassen nahmen an der diesjährigen Durchführung teil – so viele wie noch nie! Während zweier Wochen gingen die Kinder selbstständig zu Fuss zur Schule und konnten täglich Punkte für den Wettbewerb sammeln. Und sie verbesserten dabei ihre Verkehrskompetenz und erlebten täglich kleine Abenteuer.



Mehr Informationen unter www.walktoschool.ch

SO VIEL PLATZ BEANSPRUCHT DER VERKEHR



Wir brauchen viel Platz zum Wohnen – 134 m² pro Person. Doch wer denkt, der Verkehr sei weniger platzintensiv, irrt. Satt 119 m² belegt er pro Einwohnerin und Einwohner. Davon sind 88 Prozent (!) Strassen und Autobahnen. Weit weniger Platz braucht die Bahn, es sind 10 Prozent. Weitere spannende Zahlen zum öffentlichen Verkehr in der Schweiz finden Sie auf der Auftaktdoppelseite unseres Dossiers.

Quelle: Bundesamt für Statistik, Arealstatistik der Schweiz, 2021.

«Ein Veloweg muss attraktiv sein»

Velofahren Die Vielfalt der Velos wird immer grösser: Das gibt mehr Möglichkeiten, führt aber auch zu zusätzlichen Herausforderungen. Der Bundesrat will daher die Vorschriften aktualisieren und harmonisieren. Der VCS hat sich zu den gemachten Vorschlägen geäussert.

Von Nelly Jaggi



© Adobe Stock/David Fuentes

Haben Potenzial, stellen aber auch eine Gefährdung dar: Lastenvelos.

Der Bundesrat will die «Vorschriften für Motorfahrräder und Leicht-Motorfahrräder aktualisieren und harmonisieren». Ein «Früher war alles einfacher»-Thema? Umfasst doch der Begriff Velo heute die

und breiter als herkömmliche Velos. Velo-Infrastruktur – so fordert es der VCS, so sieht es das Veloweggesetz vor – soll für alle sicher sein. Geht es nach dem Bundesrat, sollen künftig kommerzielle, schwere Lastenve-

Lastenvelos haben zweifellos das Potenzial, einen Teil des heutigen Warentransportes mit dem Auto in den Städten zu übernehmen.

Bandbreite vom Kindervelo bis hin zum E-Cargovelo. Gerade Lastenvelos, aber auch (schnelle) E-Bikes, haben den Einsatzbereich und die Möglichkeiten des Velos vergrössert und verbessert.

Sie führen aber auch zu zusätzlichen Herausforderungen: Aufgrund unterschiedlicher Tempi gibt es mehr Überholmanöver, Transportvelos sind zudem länger, schwerer

los mit bis zu 450 kg (inklusive Ladung und FahrerIn oder Fahrer) und 1,2 Meter Breite auf den Velowegen fahren. Lastenvelos haben zweifellos das Potenzial, einen Teil des heutigen Warentransportes mit dem Auto in den Städten zu übernehmen. Sie stellen aber auch eine Gefährdung der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer dar. Darum sollen sie auf der Strasse oder auf

dem Velostreifen fahren und nicht auf den Velowegen.

Benutzen dürfen, nicht müssen

Ebenfalls Thema der Vernehmlassung ist die Benutzungspflicht. Der Bund sieht vor, dass neue Lenkerinnen und Lenker von schnellen E-Bikes oder E-Rikschas situativ entscheiden dürfen, ob sie den Veloweg nutzen oder auf der Strasse fahren wollen. Aus Sicht des VCS sollte diese Wahlfreiheit für alle Velofahrerinnen und Velofahrer gelten.

«Ein Veloweg muss so attraktiv sein, dass man ihn nutzen will», sagt VCS-Verkehrsexperte Michael Rytz. Ein Ausweichen auf die Strasse könne unter bestimmten Bedingungen zweckmässiger sein – etwa bei ungeräumten Velowegen, schlechten Lichtverhältnissen oder grossen Tempounterschieden, erläutert Rytz. Eignet sich eine Strecke nicht für den Veloverkehr (zum Beispiel bei einem Tunnel), kann das wie bisher mit einem Fahrverbot für Velos ausgezeichnet werden.

E-motorisierten Veloersatz nicht fördern

Begrüssenswert aus Sicht des VCS ist hingegen, dass die Höchstzahl an Plätzen von der verfügbaren Nutzlast abhängig sein soll. Damit könnten zukünftig mehr als zwei Kinder mit einem Velo transportiert werden. Einen Wermutstropfen gibt es allerdings: Kindersitze sollen nicht mehr mit Anhängern kombiniert werden können, was zu einer klaren Verschlechterung führt. Ebenfalls im Sinne des VCS sind spezielle Parkierungsflächen für Cargovelos.

Bei der Erhöhung der Höchstgeschwindigkeit für E-Trottinette und E-Scooter von 20 auf 25 km/h spricht sich der VCS gegen den bundesrätlichen Vorschlag aus. «Durch das steigt die sowieso schon hohe Unfallgefahr zusätzlich. Auch darf die Attraktivität für diese Fahrzeuge – sie können ohne Führerschein gefahren werden – nicht unnötig steigen. Gerade bei Jugendlichen und jungen Erwachsenen dienen sie oft als Ersatz fürs Velo», sagt Experte Rytz. ■

«Stopp Autobahn-Bauwahn»:
prominenter Auftritt an der nationalen
Klimademo vom 30. September in Bern.



© Manuel Lopez

Nein zum Autobahn-Bauwahn!

Das Parlament will für 5,3 Milliarden Franken den grössten Autobahn-Ausbau seit Jahren realisieren. Das ist übertrieben, überholt und überteuert. Bereits die ursprüngliche Bundesratsvorlage war zu umfangreich bemessen – im National- und Ständerat wurden gar noch zwei weitere Projekte hinzugefügt. Dabei wäre insbesondere nach dem klaren Ja zum Klimaschutz-Gesetz am 18. Juni anstelle einer Ausbautvorlage vielmehr ein Marschhalt im Strassenbau angezeigt.

Der VCS sagt Nein zu dieser Verkehrspolitik von gestern und ergreift das Referendum.

Der Autobahn-Ausbau ...

- ... führt zu mehr Autoverkehr
- ... schadet dem Klima
- ... führt zu mehr Lärm
- ... zerstört die Landschaft
- ... geht zu Lasten des öffentlichen Verkehrs
- ... ist gegen den Willen der lokalen Bevölkerung

**VCS
aktiv!**

Stoppen wir den Autobahn-Bauwahn! Dieser Magazinausgabe liegt ein Unterschriftenbogen bei.

Unterschreiben Sie jetzt und werfen Sie den Sammelbogen so rasch wie möglich in den nächsten Briefkasten!



Weitere Informationen und Materialbestellungen unter www.autobahnwahn.ch



© Michel Bonvin

Der «Rayon Vert» von Renens

Fussverkehr Lichtdurchflutet, begrünt und geräumig – der «Rayon Vert» verbindet den durch Bahngleise geteilten Norden und Süden Renens. Die Brücke für Fussgängerinnen und Fussgänger hat die Jury des «Flâneur d'Or» überzeugt. Den Zug zu erwischen, ist seit der Eröffnung im Jahr 2021 ein Spaziergang.

Von Viviane Barben

Durch ein Netz aus Maschendraht, das von Kletterpflanzen umschlungen ist, sieht man von dieser Brücke für Fussgängerinnen und Fussgänger aus auf die Gleise. Eine Frau stösst ihr Fahrrad über den Asphalt, ein Vater steigt mit dem Kinderwagen in den Lift, um seinen Zug rechtzeitig zu erreichen. Gebaut wurde die Brücke aus Metallpfeilern, Licht dringt durch das hellblaue Dach. Hölzerne Bänke ziehen sich über die ganze Länge des Konstruktes. Treppen, Rolltreppen und Lifte führen davon auf die Perrons. Es ist gemütlich, hier auf den Zug zu warten. Eine ältere Dame

isst einen Apfel, während sie die Passantinnen und Passanten beobachtet. Die Leute sind entspannt auf dem «Rayon Vert» in Renens.

Reichlich Platz für alle

Früher gelangte man durch eine enge Bahnunterführung vom Süden in den Norden der Ortschaft. Zu den Stosszeiten verstopften den Durchgang unter anderem viele Leute, die zum Campus der Hochschulen wollten. Dies stellte eine besondere Herausforderung für Menschen mit eingeschränkter Mobilität dar.

Die lichtdurchflutete «Rayon Vert»-Brücke entschärfte mit der Eröffnung im Jahr 2021 den Konflikt. Sie verbindet den Place de la Gare und den nördlich gelegenen Place du Terminus. Bus, Zug, U-Bahn und zukünftige Strassenbahn lassen sich einfach und schnell erreichen. Die Brücke ist 150 Meter lang. Durch ihre grosszügige Breite, die zwischen elf und 16 Metern variiert, bietet sie reichlich Platz. Renens ist immerhin der drittgrösste Bahnhof in der Westschweiz nach Genf und Lausanne, 30 000 Reisende und 600 Züge pro Tag queren den Knotenpunkt.

Der «Rayon Vert» ist nicht nur praktisch, er punktet auch durch seine Ästhetik.

Die Überquerung ist an den Enden gebogen. Ein vorteilhafter Effekt der Krümmungen: Sie verkürzen die in unserer Wahrnehmung zu überwindende Länge. Der Name der Brücke stammt aus dem Roman «Le Rayon vert» von Jules Verne. Der Efeu sorgt das ganze Jahr über für das grüne Erscheinungsbild des Konstruktes.

Gemütlich zu Fuss

Das Projekt überzeugte die Jury des «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur». Die Allianz aus VCS, Fussverkehr Schweiz und weiteren Partnerorganisationen zeichnet alle drei Jahre und zum elften Mal Projekte aus, die die Attraktivität des Zufussgehens erhöhen. Gemeinsam mit Interessierten feierte sie die Preisverleihung am 6. Oktober in Renens.

Die Leute sind entspannt auf dem «Rayon Vert» in Renens.

Das «Rayon Vert»-Projektteam gewann ein Preisgeld in der Höhe von 10 000 Franken. An der Umsetzung beteiligt waren Technikerinnen und Techniker der Gemeinden Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier und Ecublens und des Kantons Waadt. Die Bauarbeiten dauerten insgesamt vier Jahre.

Sieben weitere Projekte erhielten eine Auszeichnung, drei andere eine Erwähnung. Alle ausgezeichneten Projekte porträtieren die Zeitschrift «Hochparterre» und die Website des «Flâneur d'Or». Die Jury hatte insgesamt eine Auswahl von 59 Projekten, 31 davon stammen aus der Westschweiz. Der Wettbewerb richtet sich an Gemeinden, Organisationen, Unternehmen, Ingenieur- und Planungsbüros sowie Gruppen und Fachpersonen.

Innovativ und funktional

Die Jury besteht aus zehn Personen, viele davon sind Geografen oder Architektinnen. Auch in der Gruppe ist Michael Rytz, VCS-Projektleiter Verkehrssicherheit und Geograf. Die Expertinnen und Experten haben die Projekte in vier Wettbewerbskategorien eingeteilt. Bewertet haben sie die Eingaben nach acht Kriterien. So spielen beispielsweise Funktionalität und Sicherheit, Innovation, die Vorgehensweise des Projektteams und der Mehrwert für die Bevölkerung eine Rolle. Wichtig für die Bewertenden ist, dass eine Besichtigung vor Ort möglich ist – das Projekt muss bei der Eingabe des Dossiers also mindestens teilweise umgesetzt sein.



© Michel Bonvin

Der «Rayon Vert» verbindet den Place de la Gare – hier zu sehen – und den Place du Terminus.

«Die trennende Wirkung von Bahngleisen in dicht besiedelten Gebieten ist vielerorts ein Thema. Mit der neuen, 150 Meter langen Fussgängerbrücke mit Bahnzugang

ten Personen von Anfang an berücksichtigen. Diese Anpassungen im Nachhinein vorzunehmen, ist zeitaufwändig und teuer. Angesichts der voranschreitenden Klimaerwärmung heisst die Jury ausserdem Projekte willkommen, die mit grosszügiger Begrünung die Aufenthaltsqualität auch bei sommerlichen Temperaturen gewährleisten. Sie wünscht sich Raumplanungskonzepte, die das Zufussgehen vereinfachen und attraktiv gestalten – was uns auch einer klimafreundlichen Zukunft einen Schritt näherbringt. ■

und angrenzenden Plätzen für den Aufenthalt, begrünt und eingebettet in das übergeordnete Fusswegnetz, hat Renens weit mehr als nur eine neue Verbindung zwischen Norden und Süden geschaffen. Nachahmung und Inspiration erwünscht», sagt Rytz.

Auch in Zukunft wichtig sind Projekte, die die Bedürfnisse von mobilitätseingeschränk-

Viviane Barben arbeitet im VCS-Kommunikationsteam und mag es, am Bahnhof Kaffee zu trinken und Leute zu beobachten.



© Laurent Karczor

Autofrei, begrünt und bunt gestaltet: die Echelette-Strasse in Lausanne wurde von der Jury des Flâneur d'Or ausgezeichnet.

«Der soziale Aspekt ist ausschlaggebend, auch bei der Velonutzung»

Velofahren Warum lassen Jugendliche das Velo in der Garage und steigen in den Bus? Wie kann man ihre Motivation steigern, mit dem Velo zur Schule oder zu Freizeitaktivitäten zu fahren? Ein Interview mit Aurélie Schmassmann, Co-Autorin einer Studie mit Jugendlichen aus Yverdon-les-Bains (VD).

Interview: Camille Marion

Aurélie Schmassmann, weshalb haben Sie die Entwicklung der Velonutzung bei Jugendlichen untersucht?

Je früher Gewohnheiten etabliert werden, desto länger dauern sie an. Die Jugend ist ein entscheidendes Alter bei der Wahl des Verkehrsmittels. Mit dem Velo als Alternative können wir vermeiden, dass der Weg direkt vom Bus zu motorisierten Zweirädern und Auto führt. Ziel muss also sein, die Nutzung des Velos so früh wie möglich zu fördern.

Warum haben Sie dann nicht die Velonutzung von Kindern angeschaut?

Viele Studien beschäftigen sich mit Kindern. Jugendliche (in der Vorpubertät) werden hingegen oft vernachlässigt. Die Wahl des Verkehrsmittels von Kindern hängt stark vom Verhalten der Eltern ab. Junge Menschen hingegen treffen in ihrer Jugend auf neue Herausforderungen und mit dem Wechsel an eine höhere Schule vergrössert sich in der Regel die Entfernung vom Wohnort. Mit zunehmendem Alter vergrössert sich die Palette an verfügbaren Transportmitteln, auch wenn der Einfluss der Eltern wichtig bleibt.

Was sind Ihre wichtigsten Erkenntnisse zum Einfluss des sozialen Umfeldes?

Ich habe mich auf die Rolle der Familie konzentriert, aber auch darauf, was in der Schule und mit Gleichaltrigen passiert. Wir konnten einen sehr starken Einfluss der Eltern feststellen: Wenn mindestens ein Elternteil Velo fährt, ist es viel wahrscheinlicher, dass die Kinder ebenfalls Velo fahren. Das gilt auch für die Art, wie das Velo verwendet wird: Die Entscheidung, das Velo als Fortbewegungsmittel oder als Freizeitgerät zu wählen, hängt vom Nutzungsverhalten der Eltern ab.

Heisst das also, man sollte eigentlich die Eltern überzeugen, um Einfluss auf die Jugendlichen zu haben?

Das ist ein interessanter Ansatz. Das Verhalten der Eltern hat sicherlich einen Einfluss auf dasjenige ihrer Kinder, aber man beobachtet auch das Gegenteil. Jugendliche bringen Inhalte aus dem Unterricht nach Hause, vor allem in Bezug auf umweltbewusstes Verhalten. Im Rahmen dieser Studie habe ich auch ein paar Eltern befragt und festgestellt, dass ei-

nige mit der Geburt ihrer Kinder wieder mit dem Velofahren begonnen haben. Der Einfluss findet also gegenseitig statt.

Die Jugend ist auch eine Zeit, in der man sich manchmal den elterlichen Erwartungen widersetzen und Freundschaften stärker gewichten will. Welchen Einfluss hat das?

Es ist möglich, dass sich Jugendliche von Familiengewohnheiten lösen und sich anderen Mobilitäts Optionen zuwenden möchten. Aber diese Entscheidung ist viel mehr als ein Widerspruch gegen die Eltern. Sie ist durch den Wunsch motiviert, mit den Freundinnen und Freunden zur Schule zu fahren. Jugendliche bevorzugen öffentliche Verkehrsmittel, wenn sie dadurch Zeit in der Gruppe verbringen können. Der soziale Aspekt ist ausschlaggebend, auch bei der Velonutzung: Viele Jugendliche schilderten, wie wichtig es ihnen sei, nebeneinander zu fahren – selbst, wenn sie dadurch Umwege über Routen machen müssen, wo dies möglich ist.

Unterscheidet sich die Velonutzung in der Stadt und auf dem Land?

Die Distanz ist ein entscheidender Faktor und im ländlichen Umfeld deutlich wichtiger als in der Stadt. Man muss unbedingt direkte, sichere, verbundene, komfortable und attraktive Verbindungen für Velofahrende zwischen den Ortschaften schaffen. Heute muss man mit dem Velo oft Umwege fahren, während es für Autos einen direkten Weg gibt. In unserer Studie haben wir festgestellt, dass die Distanz die Velonutzung in zweifacher Hinsicht bremsen kann: Ist sie kurz, ist der Fussmarsch attraktiver; ist sie länger, kommen öffentliche Verkehrsmittel zum Zug. Für Jugendliche wie für alle anderen würden sich jedoch viele Stre-

Aurélie Schmassmann

Schmassmann ist Doktorandin und Assistentin an der Universität Lausanne. Im Rahmen ihrer Dissertation untersucht sie die Nutzung des Velos von Jugendlichen und hat kürzlich mit Daniel Baehler und Patrick Rérat die Studie «The contrasted evolution of cycling during youth. Determinants of

bicycle ownership and use» publiziert. Sie wurde mit Jugendlichen im Alter von zwölf bis 20 Jahren in Yverdon-les-Bains durchgeführt.

Schmassmann arbeitet ausserdem für das Observatoire Universitaire du Vélo et des Mobilités Actives (OUVEMA), das an die Universität Lausanne angegliedert ist. Das OUVEMA wurde 2020 von Rérat und Bengt Kayser gegründet. Es verbindet wissenschaftliche Forschung mit der Praxis und arbeitet ausserdem mit weiteren Instituten, Bundesämtern, Gemeinden und Studieneinrichtungen zusammen.

Weitere Infos unter www.unil.ch/ouvema



© zvg

cken perfekt für das Velo eignen, da 60 Prozent unserer Wege weniger als fünf Kilometer lang sind.

Wie können Jugendliche dazu ermutigt werden, (wieder) Velo zu fahren?

Die Sichtbarkeit des Velos muss generell verstärkt werden. Heute wird Jugendlichen vermittelt, es sei normal, mit 18 Jahren seinen Führerschein zu machen und sich mit dem Auto fortzubewegen. Das Gleiche müssen wir mit dem Velo machen und aufzeigen, dass es einen Platz auf der Strasse hat.

Wo sollte man konkret ansetzen?

Es ist eine Imagefrage: Jugendliche haben ein positives Bild vom Velo als Sport- oder Freizeitgerät, aber Mühe, es als Transportmittel zu betrachten. Gelegentlich wird es sogar mit einem Kinderspielzeug assoziiert. Damit Jugendliche das Velo neu entdecken, muss man dessen Vielfalt aufzeigen. Zwischen «Sonntagsfahrenden», die gemütlich um einen See fahren, und Sportlerinnen und Sportlern in Komplettausrüstung gibt es eine grosse Spannweite: Eltern, die ihre Kinder in die Tagesstätte bringen, Schülerinnen und Schüler, die zur Schule fahren, Menschen, die das Velo zum Einkaufen nutzen ... Es gibt so viele Velofahrerinnen und Velofahrer wie Velotypen.

In wessen Verantwortung liegt es, das Velo bei Jugendlichen beliebter zu machen?

Man kann von den Eltern nicht alles verlangen. Die Schule sollte in Bezug auf die Sensibilisierung eine grosse Rolle spielen. Sie leistet eine sehr gute Arbeit, aber in erster Linie bei den Kindern. Eine Erinnerung daran, wie

«Wenn mindestens ein Elternteil Velo fährt, ist es viel wahrscheinlicher, dass die Kinder ebenfalls Velo fahren.»

wichtig die Velonutzung ist, wäre in der Jugend aber sehr wichtig – zusammen mit praktischen Übungen in einem realen Kontext.

Es gibt doch spezielle Kampagnen wie «DEFI VELO» oder «Bike2school».

Das sind hervorragende Ansätze, die aber auf dem Willen der Lehrpersonen basieren. Ihr Pflichtenheft ist allerdings schon gut gefüllt. Ich würde es begrüßen, wenn solche Kampagnen in allen Schulen obligatorisch wären, zum Beispiel in Form einer jährlichen Standardveranstaltung. Ich könnte mir auch Themenwochen zum Velo vorstellen, mit Unterricht, praktischen Übungen, Repa-

raturkursen, Vorträgen, Filmen und so weiter. In diesem Bereich ist die Deutschschweiz der Romandie weit voraus.

Ausserdem geht die Förderung des Velos für den Weg zur Schule über den Unterricht hinaus: Die Infrastrukturen der Schulen weisen Lücken auf. Schülerinnen und Schüler, die mit dem Velo kommen, stehen nicht

immer Parkplätze, Spinde und Duschen zur Verfügung, weshalb sie das Velo nicht nutzen möchten. Oder der Zugang zum Schulgebäude ist nicht sicher, zum Beispiel beim Gymnasium in Yverdon-les-Bains, wo der Veloweg ein paar hundert Meter vor dem Gebäude aufhört.

Letzteres fällt in den Zuständigkeitsbereich der Behörden. Können diese vielleicht mehr tun, damit Jugendliche das Velo wählen?

Klar, die Priorität liegt im Ausbau der Veloinfrastruktur. Das Velo muss als alltägliches Transportmittel gefördert werden. Für den

Weg zum Gymnasium oder zur Berufsschule setzen die Behörden in erster Linie auf öffentliche Verkehrsmittel, obwohl das Velo zur Entlastung der Busse während der Spitzenzeiten dient. Ferner subventionieren die Städte oftmals ÖV-Abonnemente – insbesondere für Jugendliche. Weshalb nicht auch den Kauf eines Velos?

Sie haben den Einfluss der Familie und von Peergroups, die Rolle der Schule und die Wichtigkeit von Infrastrukturen erwähnt. Konnten Sie noch weitere Faktoren ausmachen, die es zu berücksichtigen gilt?

Für Jugendliche ist die Natur sehr wichtig. Bei der Nutzung des Velos ist ihnen die Qualität ihrer Umgebung sehr wichtig, denn sie wollen raus aus der Stadt und dem Verkehr und rein in die Natur. Dieses Element erscheint mir sehr wichtig, wenn man von der Wahl der Verkehrsmittel spricht – auch bei Erwachsenen. Wir neigen oftmals dazu, Nutzfahrten negativ wahrzunehmen, da wir der Meinung sind, damit Zeit zu verlieren. Um diese Momente aufzuwerten, ist es entscheidend, an der Attraktivität der Routen zu arbeiten, um aus unseren Fahrten Gelegenheiten zum Staunen zu machen. ■



Jugendliche, die das Velo als Verkehrsmittel nutzen, möchten laut Aurélie Schmassmann gerne mit ihren Freundinnen und Freunden unterwegs sein können.

«Nur im Zusammenspiel bringt es uns weiter»

Interview: Nelly Jaggi

Alexander Erath, oft wird Suchverkehr als Argument für mehr Parkplätze ins Feld geführt. Wie gross ist das Problem tatsächlich?

Suchverkehr lässt sich nicht einfach abgrenzen und messen. Forschende der ETH haben 2012 eine Auswertung von GPS-Tracking-Daten im Raum Zürich und Genf veröffentlicht, aus dem der Suchverkehr abgeleitet werden konnte. Er macht einen erstaunlich kleinen Teil aus: In 80 Prozent der Fälle wird ein Parkfeld in weniger als vier Minuten gefunden. Immer wieder ist von 30 Prozent Anteil am Verkehr in Städten die Rede. Neuere Studien besagen, dass der Anteil deutlich tiefer ist.

Weiss man, ab welcher Suchzeit der ÖV oder das Velo zur attraktiveren Variante wird?

Das hängt von der jeweiligen Fahrt ab. Ist die Fahrt kurz und wird regelmässig zurückgelegt, schlagen fünf Minuten mental viel heftiger zu Buche als bei längeren und selteneren Fahrten. Aus einem laufenden Forschungsprojekt wissen wir, dass es Umlagerungen gibt: Bei hohem Parkraumdruck in der blauen Zone nutzen die Menschen ihr Auto seltener und kommen abends früher zurück.

Das Start-up Parcandi vermittelt private Parkplätze und verspricht, dass dadurch der Suchverkehr abnimmt. Schafft man so nicht einfach mehr Platz und steigert unnötig die Attraktivität, mit dem Auto in die Stadt zu fahren?

Es gibt den Platz in den privaten Parkgaragen. Aber er ist je nach Tageszeit schlecht genutzt und teils aufgrund bestehender Reglemente überdimensioniert. Die Frage ist, ob dadurch zusätzliche Parkfelder zur Verfügung stehen oder ob im Gegenzug oberirdische Parkfelder abgeschafft werden. Und man damit Platz schafft für Velospuren, Grünraum,

Parkplatz-Sharing Unterirdische Parkfelder können den öffentlichen Raum entlasten. Welche Massnahmen begleitend ergriffen werden müssen und welche weiteren Ansätze ein nachhaltiges Verkehrssystem in Städten vorantreiben, erklärt Verkehrsexperte Alexander Erath im Interview.

Aufenthaltsflächen und so weiter. Ich glaube, nur in diesem Zusammenspiel bringt es uns weiter – hin zu einem nachhaltigen Verkehrssystem in den Städten.

Damit die Idee von Parcandi in diesem Sinne funktioniert, müssen sich die privaten Parkplätze in gemischt genutzten Quartieren befinden. Hier werden Parkfelder auch von Leuten gemietet, um mit dem Auto zur Ar-

Ein Teil dieser Gebühren steht für die Opportunitätskosten – also was ein Parkplatz auf dem Markt wert wäre. Das ist eine sehr hypothetische Frage. Der Staat bestimmt, wie viele Parkfelder es gibt, und setzt die Gebühren fest. Weil die Nachfrage fluktuiert, haben sie aber je nach Lage und Tageszeit einen unterschiedlichen Wert. Dem wird bei der Bewirtschaftung kaum Rechnung

«Bei hohem Parkraumdruck in der blauen Zone nutzen die Menschen ihr Auto seltener.»

beit fahren zu können. Nachts bleiben sie leer und könnten als «Überlaufbecken» der blauen Zone dienen. Damit dies funktioniert, müssen die Nutzungsbedingungen und Tarife genügend flexibel sein. Der Pilotversuch hat hier wertvolle Erkenntnisse geliefert, wie ein sinnvolles Angebot ausgestaltet werden könnte.

Wie gross ist denn der Leerstand in privaten Tiefgaragen?

In Städten sind je nach Quartier zwischen einem und zehn Prozent dieser Parkfelder nicht vermietet – aber beim Leerstand muss man aufpassen. Nutzt eine Privatperson einen Platz als Pendelparkplatz, ergeben sich 50 Prozent Leerstand, weil der Platz nachts nicht genutzt wird.

Welche Ansätze sehen Sie nebst Parkplatz-Sharing, um die (Park-) Platzproblematik in den Städten nachhaltig anzugehen?

Ich sehe drei Ansätze, die die sich gegenseitig verstärken. Der wichtigste setzt bei der Gebührenhöhe der Anwohnendenparkkarten an.

getragen. Würden Parkkarten je nach Quartier unterschiedlich bepreist, würden mehr Leute aufs Auto verzichten. Das haben wir in einer anderen Studie gesehen.

Eine weitere Massnahme sind geteilte Autos. Das grösste Carsharing-Angebot der Schweiz ist auf kurze Fahrten ausgerichtet. Autos sollten aber auch einfach und zu einem günstigen Preis für einen ganzen Tag oder für zwei Tage gemietet werden können. Dort gibt es derzeit noch eine Angebotslücke.

Als dritte Massnahme sehe ich Quartierparkings, eine Art blaue Zone in einem Parkhaus. Das hätte den Vorteil, dass die Autos weniger von dem Platz brauchen, der auch für Grünraum oder einen Veloweg genutzt werden könnte. ■

Alexander Erath ist Professor für Verkehr und Mobilität an der Fachhochschule Nordwestschweiz.





Auf Japans Parkplätzen sind Felder eigens für Kei-Cars reserviert. Ein Kei-Car darf maximal 660 cm³ Hubraum haben, nicht höher als 1,48 und nicht länger als 3,40 m sein.

Klimafreundlich aus Eigennutz

eco auto.info Steuervergünstigungen und ein Verbot, am Strassenrand zu parken, beruhigen in Japan den Stadtverkehr schon lange. Hybridantriebe und rein elektrische Autos werden immer populärer. Weil man damit Geld spart.

Von Christoph Neidhart

Wer in Tokio ein Auto kauft, muss nachweisen, dass er über einen privaten Parkplatz verfügt. Strassenrandparken ist verboten. In Europas Städten fahren viele Autos nur, weil ihr Fahrer oder ihre Fahrerin noch keinen Parkplatz gefunden hat. Das gibt es in Japan nicht. Hier hat jedes Auto seinen festen Platz.

Zur Arbeit pendeln die meisten Tokioterinnen und Tokioter ohnehin mit dem öffentlichen Verkehr. Die «letzte Meile» von der Wohnung zur U- oder S-Bahnstation legen über eine Million Menschen täglich mit dem Fahrrad zurück. Bei den Bahnhöfen gibt es tausende Veloparkplätze, manche sind mehrstöckige Parkhäuser.

Gebühren und Vorschriften

Auch privat sind Japans Städterinnen und Städter weniger mit dem Auto unterwegs. Es ist zu teuer. Allein die Gebühren für die Stadtautobahn sind oft höher als der Preis eines Bahntickets, dazu kommen die Parkplatzkosten. Für eine Fahrt von Tokio nach Kyoto (knapp 500 Kilometer) zahlt man 75 Franken Autobahn-Maut, viel mehr kostet auch ein Shinkansen-Ticket nicht. Bloss auf dem Land ist man aufs Auto angewiesen.

Ohne Parkplatz-Suchverkehr ist es in den meisten Wohnvierteln ruhig. Das war nicht immer so. Zu Beginn der 1960er-Jahre schimpften die Zeitungen über die «Plage der überall geparkten Autos». Dabei sind viele Tokioter Strassen eigentlich zu schmal,

als dass man ein Auto stehen lassen könnte. Auch heute noch. Dennoch war es üblich. «Auch hohe Bussen helfen nicht», schrieb die «Japan Times» 1961. Wenige Jahre danach wurde das Parken auf öffentlichem Grund verboten. Und schrittweise durchgesetzt, erst in Tokio, dann in allen anderen Städten. Wer ein Haus baute – die Japanerinnen und Japaner erneuern ihre Häuser etwa alle 40 Jahre –, musste einen Stellplatz planen. Wer (noch) nicht baute, opferte einen Teil seines Gartens. Heute gilt das Verbot des Strassenrandparkens als selbstverständlich.

Als wir unser Auto kauften, mussten wir dem Beamten auf der Wache Shimo-Kitazawa auf dem Katasterplan unsern Parkplatz zeigen. Am nächsten Morgen tauchten zwei Polizisten mit Messband auf, sie prüften, ob der Platz für unseren kleinen Honda gross genug war. Erst dann erhielten wir die Nummernschilder.

Vorteile für kleine Autos

Neben den normalen weissen Autonummern gibt es in Japan auch gelbe: für die sogenannten Kei-Cars. «Kei» bedeutet «leicht», ein Kei-Car darf maximal 660 cm³ Hubraum haben, nicht höher als 1,48 Meter sein und nicht länger als 3,40 Meter. Kei-Car-Besitzerinnen und -Besitzer zahlen weniger Autosteuer, die Autobahn-Maut ist billiger und auf Parkplätzen sind Felder eigens für Kei-Cars reserviert. Vor allem aber verbraucht ein Kei-Car weniger Benzin: etwa drei Liter auf 100 km. Und

stösst damit weniger CO₂ aus. Eingeführt wurde der Kei-Car 1949 freilich nicht für die Umwelt, sondern als ein billiges Fahrzeug, das helfen sollte, die kriegszerstörte Wirtschaft anzukurbeln. Damals durfte ein Kei-Car nur 360 cm³ Hubraum haben.

Aus der Notlösung ist eine beliebte Autokategorie geworden. Ein Drittel aller in Japan registrierten Autos sind Kei-Cars, auf dem Land fast die Hälfte. Es gibt bis heute simple Kei-Trucks mit blosser Ladefläche, aber längst auch luxuriöse Kei-Cars mit Klimaanlage. Und Kei-Sportwagen. Im schneereichen Norden verfügen fast alle Kei-Cars über Allradantrieb. Es gibt Hybrid-Kei-Cars, und mit dem «Sakura» hat Nissan im Vorjahr einen batterie-elektrischen Kei-Car auf den Markt gebracht. Bäuerinnen und Fischer fahren Kei-Cars. Handwerkerinnen, die Post und die Behörden, sogar die Polizei und einige Feuerwehren. Der «Nibako» von Daihatsu wird als mobiler Verkaufsladen angeboten.

Gekauft werden Kei-Cars, weil ihr Betrieb so viel billiger ist. Nicht wegen der Umwelt. Und doch sind sie auch besser fürs Klima. ■

Christoph Neidhart lebt in Tokio, er war 13 Jahre lang Japan-Korrespondent der «Süddeutschen Zeitung» und des «Tages-Anzeiger» und hat mehrere Bücher veröffentlicht, zuletzt in der Edition Isele «Ein Fünfliber im Kuhladen. Die Schweiz von aussen gesehen: lauter Sonderfälle».

Faire Verkehrsplanung für alle



Häufig wird von aussen nach innen geplant, Mann fährt von zu Hause zur Arbeit. Was aber, wenn Frau mehrere Ziele an einem Tag hat und diese auf einem Weg verbinden möchte? Dann wird es kompliziert.

Von Nadja Mühlemann und Viviane Barben

Frauen leisten in der Schweiz noch immer einen Grossteil der Care-Arbeit (Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, Einkäufe, Nachbarschaftshilfe etc.). Menschen, die Care-Arbeit leisten, legen komplexe Wegketten zurück: Auf dem Arbeitsweg das Kind in der Kita abgeben oder abholen, unterwegs einkaufen gehen, Angehörige zur Therapie bringen: Häufig werden mehrere Dinge in einem Weg kombiniert, beziehungsweise es gibt mehrere Stopps, häufig im nahen Wohnumfeld.

Gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021 legen Männer zwischen 25 und 64 Jahren in der Schweiz täglich durchschnittlich 39 km zurück, Frauen rund 30 km. Die von Männern zurückgelegte Ta-

gesdistanz ist also 23 Prozent länger als jene der Frauen. Dafür legen Frauen im Durchschnitt rund 5,5 km täglich für Einkäufe und Besorgungen und 2 km für Begleitungen zurück. Bei Männern sind es nur 4,7 km täglich für Einkäufe und Besorgungen und 1,7 km für Begleitungen. Für diese Care-Leistungen, die häufig im nahen Umfeld des Wohnortes liegen, legen Frauen also rund 17 Prozent längere Strecken zurück als Männer. Die verfügbaren Zahlen benennen nur Frauen und Männer, das Mobilitätsverhalten von non-binären Personen bleibt unsichtbar.

Verkehrsinfrastruktur für alle

Heute sind Städte und Agglomerationen, die Verkehrsnetze und ÖV-Fahrpläne zu einsei-

tig auf Menschen ausgerichtet, die lediglich am Morgen zur Arbeit fahren und abends wieder nach Hause. Die ÖV-Linien führen sternförmig in die Zentren, für Menschen, die Care-Arbeit leisten, wären hingegen die Tangentialverbindungen zentral. Weiter ist die Verkehrsplanung immer noch zu stark auf das Auto ausgerichtet, obwohl sichere Wege für Velofahrende und Zufussgehende für den Alltag eines Grossteils der Bevölkerung zentral sind.

Die Verkehrspolitik und die Verkehrsplanung müssen daher noch mehr die selbstständige Mobilität aller Menschen ins Zentrum stellen. Insbesondere die Bedürfnisse bisher vernachlässigter Gruppen – sowie der Menschen, die Care-Arbeit leisten – müssen angehört und priorisiert werden. Das Ziel ist eine intersektionale Verkehrspolitik. Also eine Politik, die alle Menschen unabhängig von Alter, Herkunft, Geschlecht oder Beeinträchtigung berücksichtigt.

Wir fordern, ...

... dass ÖV-, Fuss- und Veloinfrastruktur auf die Bedürfnisse aller Menschen ausgerichtet sein müssen

... den Ausbau des Netzes für Fuss- und Veloverkehr: mehr und sicherere Verbindungen

... Städte und Agglos der kurzen Wege

... die Förderung eines engmaschigen ÖV-Netzes, das nicht nur auf die Zentren ausgerichtet ist

Nadja Mühlemann und Viviane Barben sind Mitglieder des jungVCS und wünschen sich eine intersektionale Verkehrspolitik.



Weitere Infos unter www.jungvcs.ch

Die Kinder auf dem Arbeitsweg abgeben oder abholen: Wege mit mehreren Stopps müssen bei der Verkehrsplanung besser berücksichtigt werden.



VCSkids



HAST DU
GEWUSST?

In der Schweiz haben wir ein supergut ausgebautes Eisenbahnnetz.



All unsere Zugleise zusammen haben eine Länge von 5443 Kilometern. Das ist ungefähr so lang wie die Luftlinie von der Stadt Madrid in Spanien bis zum Nordpol.

Auch spannend: Wir haben insgesamt 1772 Bahnhöfe. Das ist viel, findest du nicht auch?



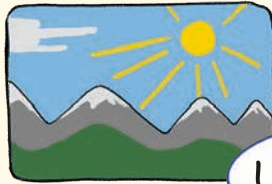
DAS MACHE ICH IM ZUG AM LIEBSTEN



Spiele spielen



Lesen / Büechli anschauen



Hinausschauen

Und du?

Der erste Zug hierzulande war die «Spanisch-Brötli-Bahn». Vor 176 Jahren fuhr die Dampflokomotive von Zürich nach Baden und weihte die erste Zugstrecke der Schweiz ein.

WETTBEWERB

- ① Wie viele Haltestellen gibt es in der Schweiz?
- A) 1772
 - B) 100
 - C) 500 000

- ② Welches ist das schnellste dieser Verkehrsmittel?
- A) Töffli
 - B) Einrad
 - C) Zug

- ③ Wohin fuhr die erste Schweizer Lok?
- A) Tokyo
 - B) Emmenmatt
 - C) Baden

Wir verlosen einen Familieneintritt ins Museum für Kommunikation. Beantworte die Fragen und schicke uns die Lösungen, deinen Namen und deine Adresse per E-Mail: kids@verkehrsclub.ch Die Eingabefrist ist der 3. Dezember 2023.



© Museum für Kommunikation

© Konzept und Illustrationen: Viviane Barben

ADVENTSREISEN mit der Bahn



Mit dem Zug
direkt an den
Weihnachtsmarkt

Mit der Bahn
der Umwelt
zuliebe!

Der Advent in **Stuttgart** ist eine wunderbare Zeit voller festlicher Stimmung und Traditionen. Die Stadt ist bekannt für ihre zahlreichen Weihnachtsmärkte. Der bekannteste ist der Stuttgarter Weihnachtsmarkt auf dem Schlossplatz, der jedes Jahr Tausende von Besuchern anlockt. Einer der grössten Weihnachtsbäume kann bewundert werden und führt zu leuchtenden Augen.



Unsere Nachbarländer locken mit noch viel mehr Weihnachtsmärkten. Wie wäre es z.B. mit München, Heidelberg, Nürnberg, Strassburg oder Colmar.

www.verkehrsclub.ch/reisen

Bahn 1. Klasse + 2 Nächte ab

CHF **250.-**

Preisbeispiel pro Person beinhaltet: Bahnfahrt ab / bis Zürich in der 1. Klasse (Basis Halbtax) und 2 Nächte im Doppelzimmer im Arcotel Camino**** in Stuttgart.
So gefunden am 18.10.2023 für Abreise am 29.11.2023.



Liebe Leserin, lieber Leser

Es war der 1. Juni 2018, als ich meine Stelle als Geschäftsführer des VCS Schweiz angetreten habe. Der Start war ziemlich turbulent: Aufgrund einer längeren Vakanz war die Situation unruhig, auch im Zentralvorstand stand nicht alles zum Besten. Die Wechsel im Zentralsekretariat – neben mir wurde die Geschäftsleitung mit Stéphanie Penher als Bereichsleiterin für die Verkehrspolitik und Kampagnen ergänzt – und im Zentralvorstand – mit einem neuen Präsidenten – kamen deshalb zum richtigen Zeitpunkt. Wir konnten Schwung in den Verband bringen und neue Impulse setzen.

Fünf Jahre später, im Juni dieses Jahres, hat die Delegiertenversammlung unserem Mehrjahresprogramm 2024 bis 2026 inklusive Finanzrahmen deutlich zugestimmt. Damit ist der Boden für die Arbeiten der nächsten Jahre gelegt. Die in den vergangenen Jahren vorgenommenen organisatorischen Anpassungen greifen und sind gefestigt. So ist für mich die Zeit gekommen, den Führungsstab weiterzugeben. Ich werde den VCS per Ende Jahr verlassen.

Dies bietet mir Anlass für einen kurzen Rückblick. Die Neuaufstellung haben wir genutzt, um das gemeinsame Verständnis für die Ausrichtung unserer Tätigkeiten mit der Erarbeitung der VCS-internen «Strategie 2030» zu schärfen. In diesen Prozess haben wir alle Organe des VCS eingebunden. Das hat den Verband weitergebracht – sowohl strategisch als auch in Bezug auf die übergreifende Zusammenarbeit – und hat mir persönlich bei der Weiterentwicklung der Geschäftsstelle geholfen. Ein Highlight war auch das deutliche Ja zum Klimaschutz-Gesetz im Juni dieses Jahres. Das ist ein wichtiges Zeichen für unsere verkehrspolitische Arbeit der kommenden Jahre.

Es gäbe noch weitere Highlights, ich möchte aber an dieser Stelle noch die Schweizerische Verkehrs-Stiftung erwähnen. Wir haben es geschafft, die kurz vor der Auflösung stehende Stiftung wieder zum Leben zu erwecken, den Stiftungsrat vielfältig und mit ausgewiesenen Fachkräften zu besetzen und die Stiftung als Thinktank zu positionieren. Ich hoffe sehr, dass dieser Schub weiter anhält.

Natürlich gab es auch schwierige Momente: Das Nein zum CO₂-Gesetz im Jahr 2021. Es kam unerwartet und war eher auf unglückliche Umstände als auf eine Ablehnung der Inhalte zurückzuführen. Trotzdem: Wir mussten unser Programm deutlich umstellen und es brauchte einige Zeit, um wieder Motivation zu finden. Ein weitere, vielleicht eine der grössten Herausforderungen der Verbandsgeschichte, war die Corona-Pandemie, die zwei Jahre lang die Zusammenarbeit im Zentralsekretariat prägte. Auch wenn die Führung der Geschäftsstelle in dieser Zeit äusserst herausfordernd war, so haben wir es weitgehend unbeschadet aus dieser Krise geschafft.

Für die Zukunft des VCS bin ich zuversichtlich. Aktuell steht das Referendum gegen den Ausbau der Nationalstrassen an. Um die Abstimmung zu gewinnen, braucht es ein gutes Zusammenspiel aller Verbandsorgane und Verbündeten, aber es ist durchaus möglich. Zudem bietet der Abstimmungskampf ein Fenster, um die Werte und Inhalte des VCS auf nationaler Bühne zu präsentieren.

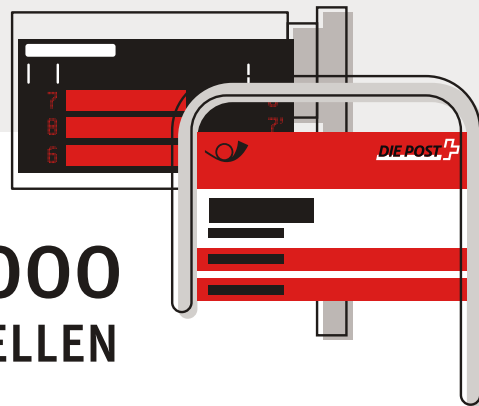
Ich wünsche dem VCS für die Zukunft alles Gute, viel Erfolg und ich werde das Geschehen auch künftig eng weiterverfolgen.

Anders Gautschi

Rekordverdächtiger Schweizer ÖV

Der längste Eisenbahntunnel, der höchstgelegene Bahnhof Europas (auf dem Jungfraujoch) und der Weltrekord bei den zurückgelegten Bahnkilometern pro Einwohnerin und Einwohner (rund 2400 km): der öffentliche Verkehr (ÖV) in der Schweiz kann mit einigen Rekorden aufwarten. Annehmlichkeiten wie der Taktfahrplan, der Grundsatz «eine Reise, ein Ticket» und kundenfreundliche Bahnhöfe machen das ÖV-Fahren in der Schweiz mehr als nur konkurrenzfähig. Damit das so bleibt, braucht es Investitionen in den ÖV statt in den masslosen Autobahn-Bauwahn. Mehr über unsere Wünsche und Forderungen lesen Sie auf den folgenden Seiten.

ES GIBT **25 000**
ÖV-HALTESTELLEN



ÜBER 90 PROZENT

DER ZÜGE FAHREN
MIT STROM AUS

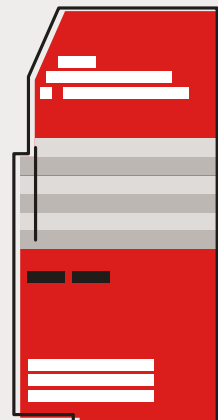


WASSERKRAFT

53 PROZENT
DER BEVÖLKERUNG
BESITZEN EIN ÖV-ABO

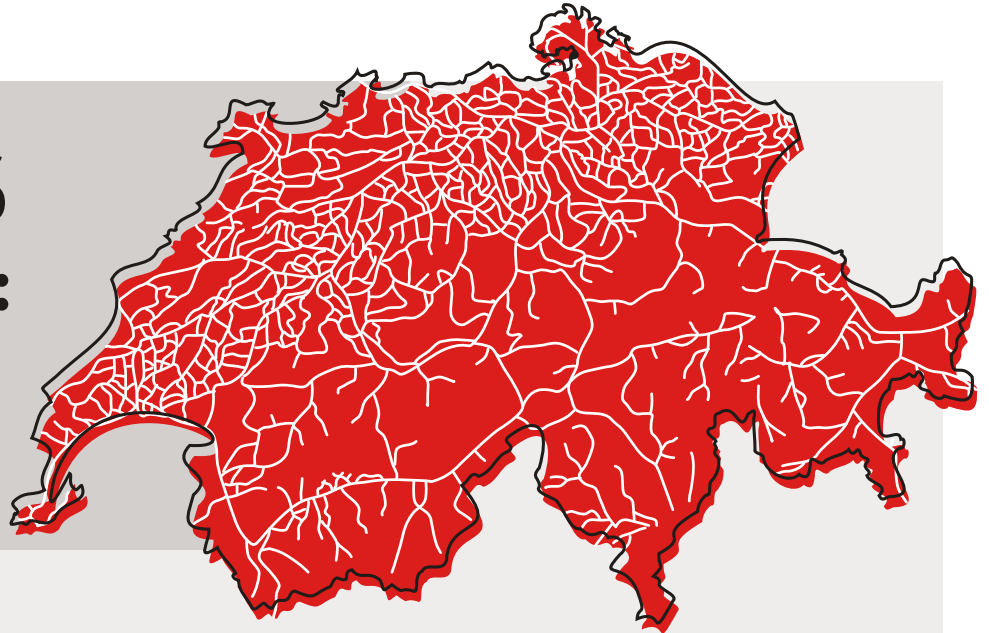


1963 bestellten die SBB die ersten
300 Billettautomaten. HEUTE sind es
1050, TENDENZ SINKEND



IMPOSANTES STRECKENNETZ:

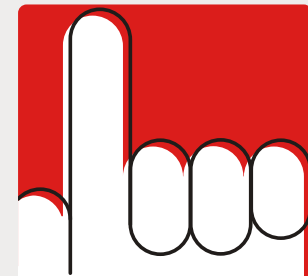
5200 KM Bahngleise, 21 500 KM
öffentlicher Strassenverkehr und
1000 KM Bergbahnen



34 000
MENSCHEN
ARBEITEN
FÜR DIE SBB

DER GOTTHARD-BASISTUNNEL IST MIT
57 363 M **DER LÄNGSTE**
EISENBAHNTUNNEL DER WELT – EINER VON

1800 SCHWEIZER
ÖV-
TUNNELN



62 PROZENT

der Stimbevölkerung hat
sich 2014 mit FABI für einen

AUSBAU
DER BAHN-
INFRASTRUKTUR
ausgesprochen

Die **MENSCHEN IN DER SCHWEIZ** legen pro Tag
1 KM mit **BUS, TRAM** und **POSTAUTO** und 4,9 KM
mit dem **ZUG** zurück



Bahnland Schweiz – quo vadis?

Von Selim Egloff

Das Bundesamt für Verkehr, die SBB und der Bundesrat entwickeln sich bei den Ambitionen und Möglichkeiten des Bahnverkehrs laufend in Widersprüche. Oder warum die Bahnpolitik in der Schweiz zurzeit konzeptlos dasteht.

Der Aufschrei war gross, als Anfang Sommer das Angebotskonzept 2035 des Bundesamts für Verkehr (BAV) publik wurde. Längere Fahrzeiten im Fernverkehr, schlechtere Anschlüsse an grossen Umsteigeknoten und weniger Direktverbindungen ins Ausland waren nur einige der Punkte, die zu harscher Kritik führten.

Neben diesen klaren Verschlechterungen gab eine Kuriosität zu reden: der angekündigte Zusammenschluss der Verbindungen Genf–St.Gallen und Zürich–München (eventuell sogar bis nach Wien). Um eine Direktverbindung zwischen der Romandie und Bayern sinnvoll zu bedie-

nen, bräuchte es allerdings einen doppelstöckigen Neigezug. Und einen solchen wird es so schnell nicht geben. So krebste BAV-Direktor Peter Füglistaler in den Medien auch kurz darauf wieder zurück und verwarf die Idee.

Hoffnungen auf ein Luftschloss?

Das Fiasko um das Angebotskonzept 2035 offenbart schonungslos, wie sehr sich das BAV in der Angebotsplanung auf die «eierlegende Wollmilchsau» Doppelstock-Neigezug gestützt hat. Ohne über den praktischen Beweis für dessen Funktionstüchtigkeit zu verfügen. (Zu lange ruhten die Hoffnungen der Schweizer Bahnpolitik auf der sogenannten Wankkompensation (WAKO) – eine Form der Neigetechnik, die schnelles Fahren in Kurven auch für Doppelstockzüge ermöglicht hätte. Die SBB stellten die Versuche mit den neuen Fernverkehr-Doppelstockzügen (FV-Dosto) jedoch letztes Jahr ein. Zu sehr litt der Fahrkomfort unter der neuen Technik.

Das heisst auch, dass nichts wird aus Kapazitätserhöhungen bei gleichzeitiger Fahrzeitreduktion ohne teuren Infrastrukturausbau. Für die Strecken

Winterthur–St.Gallen und Bern–Lausanne, hätten dank WAKO Fahrzeiten unter 60 Minuten erreicht werden wollen. Nun müssen also doch Neubaustrecken her, um in Genf, Lausanne und St.Gallen Vollknoten mit maximalen Umsteigemöglichkeiten zu realisieren.

Baustellen verstärken Katerstimmung

Die Erwartungen an den FV-Dosto gingen offenbar so hoch, dass sogar die Beschaffung neuer einstöckiger Neigezüge als Ersatz für die bestehenden ICN-Kompositionen in Zweifel gezogen wurden. Denn auch diese fehlen bisher im Angebotskonzept 2035, was zu erheblichen Fahrzeitverlängerungen und Anschlussbrüchen insbesondere auf der Jurasüdfusslinie führen würde.

Die Negativschlagzeilen zur Angebotsplanung des BAV fielen mehr oder weniger mit der Ankündigung der SBB zusammen, ab 2025 für zehn Jahre das Angebot in der Westschweiz drastisch zurückzufahren. Dies, um genügend Platz für Baustellen zu haben. Denn die in diesem Landesteil besonders veraltete Infrastruktur muss dringend in Stand gesetzt werden.

Verstärkt wird die Katerstimmung durch die jahrelangen Verspätungen bereits beschlossener Projekte. Dazu gehört etwa der Umbau des Bahnhofs Lausanne oder die Anpassungen der Infrastruktur in Zofingen, die für den Halbstundentakt Bern–Luzern vonnöten wären. Letzteres ist nun anstatt 2025 erst gut zehn Jahre später machbar.

Perspektive gut, Plan fehlt

All das steht den Zielen des Bundesrats entgegen, die er in der «Perspektive Bahn



© Porträts Mitarbeitende BV Fabian Lütholf / setrumers.ch

Andrea Schmutz arbeitet seit 15 Jahren als **Reisebegleiterin** bei der BLS. Sie betreut und berät die Fahrgäste, macht Fahrausweiskontrollen, informiert bei Events oder Bauarbeiten und kümmert sich auch mal darum, dass eine Störung behoben wird. Sie mag den Kontakt zu ihren Fahrgästen und freut sich jedes Mal, wenn sie jemandem weiterhelfen konnte. Jeder Tag sei anders – dank unterschiedlicher Strecken, Züge und Menschen. Zu ihren Favoriten gehört die Strecke von Bern nach Luzern über das Entlebuch: «Die Landschaft ist traumhaft, mit wunderschönen Bauernhäusern.»

2050» festgehalten hat. Der bundesrätliche Entwurf soll in der kommenden Wintersession im Parlament zum ersten Mal behandelt werden. Und er weckt durchaus Hoffnung. Die Rede ist etwa von der Verdoppelung des Anteils der Personenkilometer der Bahn an der Gesamtmobilität. Zudem soll es Neubaustrecken an jenen Orten geben, an denen die Bahn im Vergleich zum Auto heute noch nicht konkurrenzfähig ist.

Gleichzeitig wird der UVEK-Vorsteher offenbar nicht müde, auch den Ausbau der Autobahnen zu fördern. Damit werden unter dem Vorwand der «Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden» jegliche Bemühungen, den Modalsplit zugunsten der Bahn zu verändern,

ad absurdum geführt. Anstatt eine klare Strategie zu verfolgen, um die Verkehrswende voranzutreiben, wird nun Klientelpolitik betrieben. Im Fall von Bundesrat Rösti zugunsten der Autolobby. Die vorhandenen – und keineswegs unbeschränkten! – Ressourcen finanzieller und personeller Natur dürfen keinesfalls in Autobahnen anstatt in eine zukunfts-trächtige Bahninfrastruktur gesteckt werden.

Blindflug muss ein Ende haben

Aber auch im Parlament wird es schwierig werden, vernünftige Ausbauten für den Schienenverkehr aufzugleisen. Denn ohne nationale Strategie für ein Bahnangebot der Zukunft, sind die Verlockungen

gross, auch hier in ein regionalpolitisches Geschacher zu verfallen, anstatt konstruktive Lösungen für alle zu suchen.

Eigentlich wäre ein Ende des Blindflugs beim Bahnausbau dringend nötig. Anstatt Fachkräfte mit der Planung von neuen Autobahntunnels und Sechsspurausbauten zu beschäftigen, müsste aus der «Perspektive Bahn 2050» schnellstmöglich ein konkreter «Ausbau Bahn 2050» werden. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Er stand als kleines Kind schon im Abseits, weil er seine Modelleisenbahn dem Autofanatismus seiner Klassenkameraden vorzog.

«Es braucht ein Fahrplankonzept»

Die Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGÖV) vertritt die Anliegen und Bedürfnisse der ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer – Präsidentin Florence Brenzikofer über die grössten Herausforderungen und die dringlichsten Projekte.

Florence Brenzikofer, an welchen Stellen und warum harzt es aus Sicht der IGÖV?



Erstens stagniert die Nachfrage im ÖV seit 2010 trotz grosser Investitionen. Hier müsste der Bund ansetzen und überlegen, was in seiner Planung schief läuft. Zweitens wurden seit den 1990er-Jahren

der Unterhalt und die Sanierung der Bahninfrastruktur durch das BAV und die SBB vernachlässigt. Drittens setzte man zu viel Hoffnung in neue Technologien und gab in der Ost- und Westschweiz wichtige Infrastrukturprojekte zur Reduktion der Reisezeiten auf.

Viele Bauprojekte sind um Jahre verzögert. Woran liegt das und wie liessen sie sich beschleunigen?

Das langfristige Fahrplankonzept – Zeit-horizont 2050 – ist zu überarbeiten, wozu

das BAV unbedingt das Know-how der SBB beziehen muss. Weiter müssen die Bewilligungsverfahren von Grossprojekten besser koordiniert werden, damit nicht wieder ein Schiffbruch wie beim Umbau des Bahnhofs Lausanne passiert.

Was kann gegen den Fachkräftemangel getan werden?

Die Bahnen brauchen eine glaubwürdige und langfristige Personalpolitik, die zum Beispiel dauernde Überstunden und ungeplante Einsätze von Lokführerinnen und Lokführern vermeiden. Weiter braucht es eine Personalstrategie, die den Mitarbeitenden einen sicheren Arbeitsplatz gewährt, eine Entwicklungsperspektive gibt und für junge Mütter und Väter attraktiv ist.

Welche Ausbauprojekte sind aus Sicht der IGÖV am dringendsten?

Es braucht eine Rückbesinnung auf die Tugenden, welche zum Erfolg der Bahn 2000 und der Neat-Projekte führten.

Gestützt auf die empirisch erhobenen Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung ist ein Fahrplankonzept zu erstellen. Dann kann die Frage beantwortet werden, wo neue Infrastrukturen für die Umsetzung des Fahrplankonzepts nötig sind. Im Einzelfall kann dies auch Neubaustrecken zwischen den grossen Zentren bedeuten.

Was halten Sie davon, wenn bürgerliche Politikerinnen und Politiker von der Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden sprechen?

Die Schweiz hat sich zum Ziel gesetzt, Netto-Null bei den Klimaemissionen bis 2050 zu erreichen. Das Volk hat dazu soeben das Klimaschutz-Gesetz angenommen. Dieses Ziel können wir nur erreichen, wenn wir den Verkehr im grossen Massstab von der Strasse auf die Schiene verlagern. Der motorisierte Strassenverkehr ist der grösste Klimasünder. Leider hat das Parlament unter dem Einfluss der Autolobby Milliarden für den Ausbau der Autobahnen bewilligt. Mit der Floskel der Gleichberechtigung wird nur kaschiert, dass damit das Klimaschutzziel missachtet wird. ■

VCS wehrt sich gegen neues Tarifsystem

Von Edward Weber

Die Alliance Swiss Pass plant, ein neues Tarifsystem einzuführen. Statt einfacher zu werden, sollen für jede Kundin, jeden Kunden – erst nach der Fahrt – individuelle Preise berechnet werden. Damit torpediert die Branchenorganisation die Preistransparenz und erhöht die Hürden für die ÖV-Nutzung.

Die ÖV-Tarifwelt ist nicht immer einfach zu durchschauen. Wegen der unterschiedlichen Preislogiken von Strecken- und Zonenbilletten kann es vorkommen, dass die gleiche Fahrt unterschiedlich viel kostet. Wer beispielsweise für die Fahrt von Bern nach Jaun, Dorf ein normales Streckenbillet löst, zahlt 47.20 Franken. Wer hingegen ein direktes Billett nach Freiburg und ein Verbundbillet für die restliche Strecke löst,

zahlt insgesamt nur 31 Franken. Die Politik hat diese Problematik erkannt und der ÖV-Branchenorganisation Alliance Swiss Pass den Auftrag erteilt, das Tarifsystem zu vereinfachen.

«Post-Payment», wie das Prinzip im Fachjargon heisst, gibt es beispielsweise bereits bei «EasyRide». Dort berechnet eine App im Nachgang zur Fahrt den optimalen Preis – bei eingangs erwähntem Beispiel

Bei «myRide» sollen, das ist der problematische Punkt, die Preise im Unterschied zu «EasyRide» nicht mehr im Vornhinein festgelegt werden und für alle gleich sein.

Ein Preisplan für jede Person?

Die Antwort der Alliance Swiss Pass darauf ist ein weiteres, «drittes Tarifsystem». Es trägt den Projektnamen «myRide» und soll in vielen Punkten eine neue Logik haben. Es befindet sich in der Pilotphase und soll ab 2025 eingeführt werden. Auch wenn viele Aspekte noch nicht abschliessend geklärt sind, hat die Alliance Swiss Pass bereits erste Leitlinien definiert: Alle Fahrten sollen in einem «lückenlosen digitalen Reisetagebuch» aufgezeichnet werden, bezahlt wird im Nachhinein.

würde die Kombination aus direktem Billett nach Freiburg und Verbundbillet nach Jaun, Dorf verrechnet werden.

Bei «myRide» sollen, das ist der problematische Punkt, die Preise im Unterschied zu «EasyRide» aber nicht mehr im Vornhinein festgelegt werden und für alle gleich sein. Stattdessen sollen sie für jede und jeden individuell und erst nach einem noch festzulegenden Zeitraum vom System berechnet werden. Die Alliance Swiss Pass spricht von einem «intelligenten Taxometer»,



Yvonne Allemann bringt die Fahrgäste von Postauto sicher von A nach B. Gestartet hat ihre Laufbahn als erste **Busfahrerin** der Busbetriebe Grenchen und Umgebung, seit acht Jahren sitzt sie am Steuer der gelben Postautos. Sie schätzt den Austausch mit ihren Fahrgästen und liebt die Aussicht von ihrem Arbeitsplatz: Zum Beispiel auf die Alpen, die drei Juraseen und den Chasseral auf ihrer Lieblingsstrecke zwischen Innerberg und Frieswil.

abhängig vom individuellen Fahrverhalten. Bei diesem «Post-Pricing» verändern sich die Preise potenziell nach jeder Fahrt («sie passen sich laufend an das jeweilige Konsumverhalten [...] an», wirbt Alliance Swiss Pass). Der Fahrgast kreiert durch sein Fahrverhalten seine Preise quasi selbst.

Das setzt völlig falsche Anreize: Personen, die bereits oft den ÖV nutzen, werden über den Preis dazu animiert noch mehr zu fahren. Personen, die nur gelegentlich mit Zug oder Bus fahren, bezahlen hingegen den Maximaltarif. Damit steigt das Risiko, dass letztere aus dem ÖV-System aus- oder gar nicht erst einsteigen.

Das Ziel: nur noch «myRide»

Geht es nach der Alliance Swiss Pass, sollen über kurz oder lang möglichst alle Personen auf das neue Tarifsystem umsteigen. Das würde auch bedeuten, dass die bisherigen Strecken- und Zonenbillette langfristig nicht mehr angeboten werden. Um das Ziel von Alliance Swiss Pass zu erreichen, müssten Kundinnen und Kunden, welche nicht umsteigen wollen, voraussichtlich aktiv «gepusht» werden: Indem sie von Rabatten ausgeschlossen werden oder es ihnen erschwert wird, überhaupt den ÖV zu nutzen – beispielsweise durch die Abschaffung der Billettautomaten.

ÖV-Nutzende als Daten-Milchkühe

Die Stossrichtung von «myRide» scheint klar: eine maximale individuelle Abschöpfung von Billetteinnahmen auf Kosten der Preistransparenz. Einen möglichen Ausschluss von Menschen, denen der Umstieg auf «myRide» schwerfallen würde, etwa Kinder, ältere Menschen, Leute ohne Smartphone oder Touristin-

Die Stossrichtung von «myRide» scheint klar: eine maximale individuelle Abschöpfung von Billetteinnahmen auf Kosten der Preistransparenz.

nen und Touristen, nimmt die Alliance Swiss Pass dafür offenbar in Kauf. Das widerspricht klar dem Ziel, die Hürden beim Billettkauf für alle möglichst tief zu halten, damit mehr Leute vom Auto auf den Zug, den Bus oder das Tram umsteigen.

Mit diesem neuen System werden zudem in Zukunft viel mehr Fahrten über das Smartphone getrackt. Dadurch fällt ein riesiger Berg an Daten an, der den ÖV-Betreibenden zur Verfügung steht. Was sie mit diesen Daten machen, war diesen Frühling in den Zeitungen zu lesen: Anstatt sie ausschliesslich ÖV-intern für einen besseren Betrieb zu verwenden, werden die Kundinnen und Kunden in «Kundenwertsegmente» eingeteilt und die Daten für Werbezwecke verkauft.

Zugfahren auch ohne Smartphone!

Um sicherzustellen, dass diese fragwürdigen Pläne der Alliance Swiss Pass nicht Realität werden, hat der VCS gemeinsam mit der Stiftung für Konsumentenschutz (SKS) festgelegt, welche minimalen Anforderungen im Interesse der ÖV-Kundinnen und -Kunden eingehalten werden müssen:

■ Alle Menschen – auch solche, welche nicht mit Smartphone-Tracking im ÖV unterwegs sein wollen oder können – müssen in Zukunft ein Billett kaufen können und dürfen dabei nicht benachteiligt werden.

■ Das Tarifsystem darf nicht noch komplizierter werden, die Kosten für eine Zugfahrt müssen vor der Fahrt bekannt und für alle gleich sein.

■ Anonymes Zugfahren muss weiterhin möglich sein. Die Bahnnutzenden dürfen nicht faktisch dazu gezwungen werden, ihre persönlichen Fahrten aufzeichnen zu lassen, nur damit die Bahnunternehmen mit dem Verkauf dieser Daten Geld machen können. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz. Er gehört gemäss der Datenspeicherung der SBB zum Kundenvertsegment «Geniesser» und hat verhaltene Ambitionen, in die Kategorie «Ungebundene» upgraded zu werden.

Informationen der Alliance Swiss Pass zu «myRide»: allianceswisspass.ch/myride

Egzon Dauti arbeitet als **Schiffskapitän** auf dem Genfersee. Er steuert seit drei Jahren die schönen gelben Boote der «Mouettes genevoises». Sie verkehren auf vier Linien und erschliessen das Genfer Seebecken. Egzon Dauti hat seine Leidenschaft fürs Schiffführen während der Ausbildung entdeckt. Er geniesst an seinem Arbeitsplatz einzigartige Sonnenauf- und -untergänge: «Wir haben ein wunderschönes Büro!»



Dieser Bus fährt von selbst

Von Edmea Stegmaier

Seit April fährt ein automatisierter Bus durch die Stadt Schaffhausen. Warum trotzdem ein Sicherheitsfahrer mitfährt und welche Rolle das Fensterputzen dabei spielt, hat VCS-Praktikantin Edmea Stegmaier beim Selbstversuch erfahren.

In Schaffhausen fährt seit einigen Monaten ein weitgehend autonomer Bus – Anlass für einen Selbstversuch. Ich bin ein paar Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit an der Bushaltestelle und der Sicherheitsfahrer – mehr zu Thema «weitgehende» Autonomie später – lässt mich bereits einsteigen. Er weist mich freundlich darauf hin, dass Anschnallen Pflicht sei.

Trotz Schildern an jeder Haltestelle, auf denen «jetzt gratis mitfahren» zu lesen ist, bleibe ich während der ganzen Fahrt die einzige Passagierin. Als ich den Sicherheitsfahrer darauf anspreche, meint er, dass meist nicht viele Menschen mitfahren würden.

Und warum ein Chauffeur?

Weil es rechtlich und technisch noch nicht möglich ist, dass ein Fahrzeug vollständig autonom fährt, sitzt derzeit noch ein Sicherheitsfahrer im Bus. Er startet die Fahrt, nachdem er sichergestellt hat, dass keine Autos oder Velos zum Überholen ansetzen. Danach übernehmen die technischen Systeme und die Begleitperson greift nur in unerwarteten Situationen ein.

Tauchen Hindernisse auf der programmierten Strecke auf, erkennt der Bus diese und stoppt selbständig. Weil der Bus aber nur die vorgegebene Route fahren kann, muss die Begleitperson Hindernissen manuell ausweichen.

An diesem Tag finden bei einem Gebäude auf der Strecke Fensterputzarbeiten statt. Ein Schild am Strassenrand macht darauf aufmerksam und wird vom Bus als Hindernis erkannt. Damit die Fahrt weitergehen kann, steigt der Sicherheitsfahrer aus und stellt es zur Seite. Sträucher, die auf die Strasse reichen, erkennt der Bus hingegen als solche und fährt ohne menschliches Zutun langsam daran vorbei.

Zurzeit fährt der Bus auf dem Velostreifen. Überholt ein Velo von links und fährt danach nahe vor dem Bus wieder auf den Velostreifen, gibt es eine «Emergency»-Warnung und der Bus

bremst sofort ab. Die Begleitperson muss die Warnung manuell deaktivieren, damit der Bus weiterfahren kann.

Der Sicherheitsfahrer erzählt mir, dass die Akzeptanz für den Bus in Schaffhausen vorhanden sei und die meisten Verkehrsteilnehmenden Rücksicht nehmen würden. Für mich als Mitfahrerin ist die Fahrt äusserst interessant, auch wenn ich mich an das ruckartige Bremsen bei unerwarteten Situationen gewöhnen muss. Von der zurückhaltenden Nutzung profitiere ich als einzige Passagierin, der Sicherheitsfahrer macht mit seinen Erzählungen die Fahrt zu einem wahrlichen Erlebnis. Ich würde auch im Alltag sofort wieder mit dem automatisierten Bus fahren. ■

Edmea Stegmaier ist Praktikantin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Sie fühlt sich im Zug wie zuhause und ist motiviert, auch neue Formen des ÖV auszuprobieren.



Dank Daniel Buchsers Arbeit sind die Berner Trams sicher und leise unterwegs. Als **Baudienstchauffeur** bei Bernmobil kümmert er sich um die Gleisreinigung und das Schmieren der Weichen. Nach zehn Jahren als Tram- und Busfahrer fährt er seit fünf Jahren den Schienenreiniger. Daniel Buchser schätzt die selbständige Arbeitseinteilung bei der Gleisreinigung und die Abwechslung – so ist er beispielsweise auch im Gleisbau im Einsatz.

Die «STL Linie 13»

Die «STL Linie 13» in Schaffhausen ist eine Pilotlinie der Swiss Transit Labs, mit dem Ziel, die Entwicklung der automatisierten Mobilität im ÖV voranzutreiben. Der serienmässig hergestellte Toyota-Bus wurde mit zusätzlichen Sensoren ausgestattet, um automatisiert fahren zu können. Er verkehrt zwischen dem Bahnhof Nord und dem Stadtteil Stahlgiesserei jeweils Montag bis Samstag von 10 bis 14 Uhr (nicht im SBB-Fahrplan eingebunden).

Infos unter [Swiss Transit Lab](https://www.swiss-transit.ch)

Mit dem Zug in den Schnee

Von Camille Marion

Bei Freizeitfahrten den ÖV zu benutzen, sollte eine Gewohnheit sein. Für den Winter haben die ÖV-Unternehmen – und der VCS – verschiedene Projekte entwickelt, damit man sich einen nachhaltigen Aufenthalt im Schnee organisieren kann.

Die Zahl ist bekannt und doch immer wieder erschreckend: In der Schweiz ist die Mobilität für 38 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Um unsere Klimaziele einzuhalten, müssen wir einen raschen Umstieg vom eigenen Auto auf den ÖV, das Velo oder andere Formen nachhaltigerer Mobilität erreichen. Das betrifft natürlich unsere Pendlerfahrten, aber ebenso die Reisen, die unserem Freizeitvergnügen dienen. Letztere machen im Durchschnitt mehr als die Hälfte der Kilometer aus, die wir unterwegs sind.

Die gute Nachricht ist, dass wir hier den Hebel am leichtesten ansetzen können. Die Freizeit bietet punkto Mobilitätsoptionen einen grossen Handlungsspielraum.

Ein attraktives Angebot bereitstellen

Wenn in diesem Winter die ersten Schneeflocken fallen, werden viele bald einmal in die Berge fahren, um sich dort Ski, Schnee- oder Schlittschuhe anzuschaffen. Um den Strassenverkehr und die endlosen Staus auf den Autobahnen einzudämmen, muss der ÖV attraktive Verbindungen bereitstellen.

Entsprechend bieten die ÖV-Unternehmen seit einigen Jahren zusätzliche

Züge für Reisen in die Wintersportorte an. Die neuen «Snow'n'Rail»-Angebote werden in den nächsten Tagen von den regionalen Unternehmen publiziert. Das «Snow'n'Rail»-Abo der SBB enthält Vergünstigungen auf den ÖV, Skipässe und Skimieten sowie bei einigen Skischulen auf Privatstunden. Der Skipass kann direkt auf den SwissPass geladen werden, womit man die Warteschlange umgehen kann.

Die Attraktivität des ÖV hängt stark von der Qualität des Angebots auf dem letzten Kilometer ab. Um das bestehende Netz zu ergänzen, hat der VCS gemeinsam mit dem Schweizer Alpen-Club den Schneetourenbus ins Leben gerufen. Mit diesem in sechs Regionen verfügbaren Service lässt sich der Ausgangspunkt für Ski- oder Schneeschuhrouen und Winterwanderwege erreichen. Die Saison startet Mitte Dezember.

Mit leichtem Gepäck reisen

In den Bergen setzen sich viele Feriendestinationen dafür ein, den ÖV attraktiver zu machen. Die lokalen Busse sind oft kostenlos oder in der Gästekarte oder im Skipass inbegriffen. Ein Aufenthalt in

den Bergen bringt in der Regel sperriges Gepäck mit sich, von der Skiausrüstung über warme Kleider bis zu den zusätzlichen Gepäckstücken der Kinder. Um die Reise mit dem ÖV zu erleichtern und zu vereinfachen, bieten die SBB einen Gepäcktransportdienst an. Mit dem Angebot «Von Tür zu Tür» werden die Koffer am Wohnort oder an vielen Schweizer Bahnhöfen und an einigen Postautohaltestellen abgeholt und am übernächsten Tag an den Zielort geliefert. So lässt es sich unbeschwert reisen! ■

Weitere Informationen unter

- www.snowandrail.ch
- www.schneetourenbus.ch
- www.sbb.ch/gepäck

Séverine Joye ist **Lokomotivführerin** und fährt die Personenzüge der BLS. Sie mag die Abwechslung im Führerstand – die unterschiedlichen Fahrzeuge und Strecken, aber die Natur und den Lauf der Jahreszeiten. Sie kümmert sich auch um die Behebung von Störungen und informiert die Fahrgäste. Besonders gern ist Séverine Joye zwischen Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds und Bern–Schwarzenburg unterwegs: «Das sind zwei Strecken, die anspruchsvoll zu fahren sind. Sie bieten wunderschöne Landschaften und verbinden die Städte und das Land miteinander.»





Bemerkenswerte Tessiner Bahnhöfe

Texte: Nouria Zeggani
Bilder: Philippe Gasser

Der diesjährige FLUX-Preis rückt das Tessin in den Blickpunkt. Der von A bis Z zu einem Begegnungsraum umgestaltete Bahnhof von Bellinzona trägt den Sieg davon. Chiasso und Mendrisio erhalten eine lobende Erwähnung.

Beim Verkehrsknotenpunkt Bellinzona begrüsst die Jury die weiträumigen Auswirkungen der Eingriff auf die Verkehrslenkung und den öffentli-

chen Raum. Denn die Umgestaltung des Bahnhofplatzes und seiner Umgebung führte zur Verbannung des Transitverkehrs aus dem Zentrum. Alle Strassen in

Bahnhofnähe profitieren von verkehrsberuhigenden Massnahmen und der Fussgängerweg verläuft ungekünstelt in Richtung Stadtzentrum.



Mendrisio: lebendiger Bahnhof

Der Bahnhof von Mendrisio hat sich schön gemacht und ist praktischer geworden. Auf dem Platz daneben kommen alle Buslinien zusammen. Neuerdings steht hier eine markante, sorgfältig gestaltete Säulenreihe. Sie trägt eine Überdachung, die vor Regen und Sonne schützt und sowohl tagsüber als auch bei Nacht für attraktive Licht- und Schattenspiele sorgt. Das ganze Bahnhofsviertel wirkt mit Fachhochschule, neuen Geschäften, Kräuterkübeln und einem Brunnen sehr lebendig. Ebenfalls sorgfältig gelöst sind Wegweisung und Beschilderung, die den weniger mobilen Reisenden nicht zuletzt mit elektronischen Anzeigen und Ansagen das Fortkommen erleichtern. Zurzeit steht noch die zweite, sehnlichst erwartete Etappe aus: Der Transitverkehr soll umgeleitet und die Umgebung des Bahnhofs zu einer Begegnungszone umgestaltet werden.

Die silbern glänzende Überdachung vor dem Bahnhof Bellinzona bietet Schutz und stellt die Verbindung zu den Perrons her.

Der FLUX-Preis

Der VCS, Postauto, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und die Litra, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr, verleihen jährlich einem vorbildlichen Verkehrsknoten in der Schweiz den FLUX-Preis. Der Knoten hat im Betrieb zu überzeugen und die öffentlich zugänglichen Räume müssen ansprechend gestaltet sein. Das Umsteigen muss so angenehm und sicher wie möglich vonstattengehen. Die Jury besteht aus acht Personen, darunter VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi, und verleiht der jeweiligen Standortgemeinde einen Preis von 5000 Franken.

Die Stadtbuslinien verkehren ab beiden Seiten des Bahnhofplatzes, jene in die Region ab einem verspiegelt überdachten Mittelperron mit mehreren Haltestellen hintereinander in der ehemals befahrenen Via Nadi. Mit Ausnahme des Busverkehrs herrscht auf dem als Begegnungszone gestalteten Platz Einbahnverkehr. In unmittelbarer Nähe zum Bahnhof wurden zunächst 340 gedeckte Abstellplätze für Velos, aber auch 150 Autoparkplätze und 50 Plätze für motorisierte Zweiräder geschaffen.

Benutzerfreundlich und intuitiv

Für Reisende, die den Bahnhof verlassen, seien die Wege nördlich zu Taxis, Velos und Bikesharing, südlich zu den Regionalbussen und im Zentrum zu den Stadtbussen beziehungsweise Richtung Altstadt offensichtlich und unmittelbar, hebt die Jury hervor. Auch fürs kurze Anhalten zum Ein- und Aussteigen lassen sei genügend Platz vorhanden. Die Bahnhofhalle ist nun als offener Raum gestaltet, eine Mischung aus Galerie und gedecktem Platz. Im Gebäude befinden sich Geschäfte, eine Apotheke, eine



Chiasso: imposantes Gebäude renoviert

Das zwischen der Grenze zu Italien und der Eisenbahn eingeklemmte Chiasso hat es verstanden, sich in einem beengten Umfeld neu zu erfinden. Entscheidend dafür war das Sperren der Strasse vor dem Bahnhof für den Durchgangsverkehr. Damit liess sich der Bahnhofplatz in eine Begegnungszone verwandeln, die diesen Namen verdient: «Kiss-and-Ride»-Zone, Parkplätze für diverse Verkehrsmittel, sichere Fuss- und Velowege. Chiasso wird von acht Linien der Schweizer und der italienischen Bahnen bedient. Mit seiner prächtigen Fassade aus Osogna-Granit ist das Gebäude im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung aufgeführt. Eben wurde die Aussenrenovation abgeschlossen, jene im Innern ist noch in Gang.

Kaffeebar, eine Konditorei sowie weitere Dienstleistungen.

Der Bahnhofplatz fällt sanft ab und ist gepflastert. Die verschiedenen Ebenen zwischen dem Bahnhofsgebäude und dem Platz gehen via eine Reihe von Stufen und Podesten ineinander über. Dies trägt zusammen mit den Bänken in der Begegnungszone in hohem Mass zu einem Platz mit lebendiger Atmosphäre bei. Die Perrons sind über eine Unterführung und zwei Fussgängerbrücken zugänglich. Die neue Anordnung erlaubt es, im Bahnhof Bellinzona bequem umzu-

steigen, und macht den Verkehrsknoten zu einem echten Treffpunkt. ■

Nouria Zeggani ist Praktikantin im Team Verkehrspolitik des VCS Schweiz. Sie hat den neu gestalteten Bahnhof Bellinzona sowohl bei Tag als auch nachts schon des Öftern benutzt.

Patrick Rosset und sein Team sind für die inhaltliche Gestaltung der **Kundeninformationsanzeiger an den Bahnhöfen** verantwortlich. Sie sorgen dafür, dass die Fahrgäste stets gut informiert sind. Patrick Rosset arbeitet seit vier Jahren bei der SBB und kann für seine Arbeit auf seine vielseitigen Erfahrungen als Hochbauzeichner, Motiondesigner und Regisseur zurückgreifen. Sitzt er selbst im Zug, dann gerne auf der Strecke Bern–Lausanne: «Das Greyerzerland und später das Lavaux sind einfach magisch.»





© SBB

Schnupper-GA für einen Monat

Fahren Sie einen Monat lang mit dem Schnupper-GA zum Preis von Fr. 340.– in der 2. Klasse oder Fr. 545.– in der 1. Klasse durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres GA werden Ihnen Fr. 170.– (2. Klasse) bzw. Fr. 270.– (1. Klasse) angerechnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist bis am 9. Dezember 2023 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs.

Artikelnummer: 62947; Order-Code: VER23. Weitere Bedingungen unter: www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebot

Schnupper-Halbtax für zwei Monate

Fahren Sie zwei Monate lang mit dem Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.– durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres Halbtax-Abonnement werden Ihnen die Fr. 33.– angerechnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist bis am 9. Dezember 2023 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs.

Artikelnummer: 58272; Order-Code: VCS23. Weitere Bedingungen unter: www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebot



© SBB



© z/vg

Uvex Igl ocean P – für Ihren nachhaltigen Durchblick

uvex

Mit dieser Brille behalten Sie im Alltag den Durchblick und setzen auch noch ein Zeichen für Nachhaltigkeit. Die uvex

Igl ocean P ist Teil der ocean series und besteht zu 100% aus recyceltem Ocean-Waste-Material. Damit leistet uvex

einen Beitrag zur Sammlung und Wiederverwertung von ausgedienten Fischernetzen, die sonst unserem Ökosystem schaden würden. Die uvex Igl ocean P ist mit uvex-polavision®-Technologie ausgestattet. Sie absorbiert diffuses Licht und schützt vor Spiegelungen und Reflexionen. Direkt ins Rohmaterial integrierte UV-Absorber filtern die für die Netzhaut schädliche UV-Strahlung zu 100%. Somit bieten alle Scheiben vollen UVA-, UVB- und UVC-Schutz.

Perfekter UV-Schutz ist auch das Firmenversprechen von uvex. Die Silben «uv» und «ex» bedeuten so viel wie «ultraviolett excluded». Beim deutschen Familienunternehmen steht seit längerem aber nicht mehr

nur der Mensch im Zentrum, sondern auch die Umwelt. Nachhaltigkeit ist uvex wichtig, denn die Firma ist überzeugt, dass langfristig gesehen nur verantwortungsvoll arbeitende Unternehmen Erfolg haben werden. Deshalb bietet uvex seinen Kundinnen und Kunden nicht nur umweltschonende Produkte an, sondern praktiziert auch einen auf sich zugeschnittenen Umweltschutz, der täglich von den Mitarbeitenden gelebt wird.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder profitieren bis am 26. November 2023 von 30% Rabatt auf die Igl ocean P von uvex. Die Sonnenbrille Igl ocean P (Artikel-Nr.: 15372) ist in den Farben black mat (blue), black mat (silver) und black mat (red) mit dem Rabatt-Code «VCS1123» zum Preis von Fr. 90.30 statt Fr. 129.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

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

Ideal für Weihnachten: Geschenksets mit natürlicher Kosmetik

Zizania revolutioniert Naturkosmetik: Dieses Familien-Start-up, gegründet von den Zollingers, nutzt überschüssige Pflanzenreste aus der Bio-Saatgut-Ernte und kreiert hochwertige Pflegeprodukte mit traumhaften Texturen. Alles in Bioqualität. Das Konzept wurde bereits mehrfach ausgezeichnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sichern Sie sich 20% Rabatt auf alle Geschenksets und kostenlose Lieferung – die perfekten Weihnachtsgeschenke! Unsere hübschen Geschenkboxen sind ab Fr. 30.– erhältlich, sowohl für Sie als auch für Ihn.

Bestellen: Verwenden Sie den Code «VCS23» auf www.Zizania.Bio bis zum 20. Dezember 2023 für eine Lieferung vor Weihnachten.



© 2Vg



© 2Vg

Passion für hochwertige Bioweine

In der Selektion von Amiata finden Sie Wein-Raritäten, die nur in kleinen Mengen verfügbar sind. Sie stammen von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben und alle sind biologisch zertifiziert. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auf eine möglichst hohe Biodiversität, faire Preise und gute Partnerschaften – eine perfekte Verbindung von hoher Qualität und Respekt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Probierpaket mit 6 festlichen Bio-Rotweinen aus 6 Ländern zum Preis von nur Fr. 98.– (statt Fr. 133.60 inkl. Porto Fr. 9.80).

Bestellen:

mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 31. Dezember 2023, solange Vorrat.

Yaras-Warm-Regenhose von Vaude – für überzeugte Pendlerinnen und Pendler

Die Yaras-Warm-Regenhose von Vaude für Frauen und Männer überzeugt Fahrrad-Pendelnde und lässt auch Sie trocken im Büro ankommen. Die hinten höher geschnittene Hose ist zuverlässig wasserdicht, windabweisend und mit einer umweltfreundlichen, leichten und hochwertigen Wattierung ausgestattet. Der seitlich am Bein verlaufende 2-Wege-Reissverschluss lässt sich komplett öffnen, so dass leichtes An- und Ausziehen auch mit Schuhen möglich ist. Das funktionelle Material dieser Regenhose, die sich auch für ausgedehnte Radtouren bei winterlichen Verhältnissen eignet, ist überwiegend recycelt und mit Eco Finish PFC-frei wasser- und schmutzabweisend ausgerüstet. Die Hose ist mit dem Vaude-Green-Shape-Label ausgestattet, das für umweltfreundliche Produktion mit nachhaltigen und dennoch funktionellen Materialien bürgt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder profitieren bis am 26. November 2023 von 20 % Rabatt auf die Yaras-Warm-Regenhose von Vaude. Die Regenhose Yara Warm ist für Damen (Artikel-Nr.: 18058) in den Grössen 36–42 und für Herren (Artikel-Nr.: 18059) in den Grössen S–XL mit dem Rabatt-Code «VCS1123» zum Preis von Fr. 151.20 statt Fr. 189.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen:

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



© 2Vg

Individuelle & erdgebundene Ferien mit baumeler reisen.



© PHOTOERCK - Fotolia

8 Tage | ab CHF 880.-

Webcode 534

Piemont

Das Piemont ist das Paradies für echte Kenner der italienischen Küche. Geniessen Sie köstliche Speisen und edle Weine. Die Langhe Region liegt zwischen den Alpen und dem Apennin-Gebirge.



Abreisedaten: täglich vom 09.10. – 15.11.2023



© JFL Photography - Fotolia

8 Tage | ab CHF 920.-

Webcode 536

Amalfiküste

Geniessen Sie die italienische Lebensart, die Sonne und das Meer auf dieser Wanderreise. Auf Ihrer Reise erwartet Sie die malerische Amalfiküste und der wundervolle Golf von Neapel.



Abreisedaten: täglich vom 09.10. – 30.11.2023



8 Tage | ab CHF 1150.-

Webcode 5532

Von Parma bis Massa

Entdecken Sie die Vielfalt der Landschaften in diesem Teil vom Pilgerweg Via Francigena. Vom Hauptort des Parmaschinkens und des Parmesankäses bis an die Küste in Massa.



Abreisedaten: täglich vom 01.03. – 31.11.2024



8 Tage | ab CHF 1120.-

Webcode 6777

Romantische Strasse

Das oberbayerische Voralpen-Land verspricht tiefblaue bayerische Seen, liebliche Landschaften, satte Wiesen und Almromantik. Nicht zu vergessen ist das bayerische Brauchtum mit Lederhosen, Bier und Leberknödel.



Abreisedaten: samstags und sonntags vom 13.04. – 05.10.2024

Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:
Tel. 041 418 65 70 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

baumeler
Echt unterwegs.



Zu den Angeboten

❶ 30% auf den Carbon CXP Pro von Komperdell
(Artikel-Nr.: 18345) | 132.95 statt 189.90

❷ 30% auf die Hosen Sarnen & Sierre von H-S
(Artikel-Nr.: 18348 & 18350) | 55.95 statt 79.90

❸ 30% auf die Mütze Malung von Haglöfs
(Artikel-Nr.: 17904) | 34.30 statt 49.-

❹ 30% auf die Mütze Slope von Smartwool
(Artikel-Nr.: 18352) | 27.95 statt 39.90

❺ 30% auf die Jacke Bastianisee von Schöffel
(Artikel-Nr.: 15962) | 188.30 statt 269.-

❻ 20% auf alle Lenz Produkte

❼ 30% auf den Mantel Rotterdam von Schöffel
(Artikel-Nr.: 14887) | 237.30 statt 339.-

❽ 20% auf alle Schlitten (ohne Zubehör)

❾ 20% auf die Schuhe Rauris GTX von Meindl
(Artikel-Nr.: 11380 & 11381) | 215.90 statt 269.90



Das Saft-Mix-Velo von Christof Schauwecker, Schäferhund Bela auf Siegeskurs und Kinder in voller Aktion auf dem Hunde-Parcours.



Ein Park(ing) Day voller Spass

Am 15. September fand wiederum der internationale Park(ing) Day statt. Der VCS Solothurn nutzte auf dem Klosterplatz in Olten, nahe beim Eingang zur Altstadt, zwei gemietete Parkfelder für den Sensibilisierungsanlass um. Der Park(ing) Day soll vor Augen führen, wie viel wertvolle Fläche in den Städten durch «Stehzeuge» belegt wird. Verlorener Platz, der viel besser nutzbar wäre.

Auf einem Parkfeld konnten zu einem frisch per Veloantrieb gemixten Drink Mobilitäts-Visionen aufgezeichnet werden, Kinder spielten mit der Holzseilbahn, es wurde diskutiert, gejasst und Memory gespielt...

Vom Auto-Standplatz zum Hunde-Trainingsplatz

Das zweite Parkfeld wurde für ein «Platz-Military» eingerichtet. Der spielerische Wettbewerb auf diesem Hundetrainingsplatz im Kleinstformat bereite auch Kindern einen Heidenspass und entwickelte sich zum Highlight. Rund 20 Hund-Mensch-Teams wagten einen Versuch. Die meisten Vierbeiner bewältigten die «Agility- und Leinenführigkeitsübung» mit Bravour.

Der VCS wird sich bei der Besprechung des Jahresprogramms 2024 bestimmt an diesen höchst vergnüglichen Tag erinnern.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



Halbbatzige Lärmsanierung in Hägendorf

Lärmsanierungsprojekte sollen die betroffene Anwohnerschaft nachhaltig schützen. Wo sie dies nicht tun, interveniert der VCS gestützt auf die neueste Rechtsprechung des Bundesgerichts.

Mit dem Fall Hägendorf wird sich das Verwaltungsgericht beschäftigen müssen. Nach der Abweisung unserer Begehren durch den Regierungsrat hat sich der VCS Solothurn zum Weiterzug entschlossen. Denn die Lärmbelastung läge auch nach dem vorgesehenen Einbau des lärmdämmenden Strassenbelags bei vielen Gebäuden immer noch über den Immissionsgrenzwerten (IGW). Das heisst, dass die Betroffenen

weiterhin gesundheitsschädlichem Lärm ausgesetzt wären.

Der VCS hatte in seiner Einsprache gegen das Lärmsanierungsprojekt (LSP) nebst dem Einbau eines «Flüsterbelags» die Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit gefordert. Damit liessen sich die IGW bei der überwiegenden Mehrheit der Liegenschaften einhalten. Sogenannte Erleichterungen, d. h. Ausnahmen von den geltenden

Grenzwerten, wären nur noch vereinzelt erforderlich gewesen.

Was die Regierung verkennt

Der Regierungsrat führt an, nach der Belagererneuerung falle die Wirkung einer Temporeduktion nur noch gering aus, weshalb darauf zu verzichten sei. Zwar trifft es zu, dass Temporeduktionen auf Strassen mit herkömmlichem Belag grössere Wirkung entfalten. Aber: Wie das Bundesgericht in seinem Urteil zum LSP Kriens mit Verweis auf eine neue Lärmstudie unterstreicht, kann jede Massnahme, die die Lärmbelastung vermindert, sich positiv auf

die Gesundheit der Bevölkerung auswirken, und sei sie noch so gering oder scheinbar unbedeutend.

In Hägendorf kann mit der verlangten Temposenkung an der Rainstrasse immer noch eine klar wahrnehmbare Lärminderung erreicht werden, und die IGW würden bei weiteren Liegenschaften eingehalten. Daher lässt der VCS den Regierungsratsentscheid und so auch das LSP gerichtlich überprüfen – verbunden mit der Hoffnung, bei den kantonalen Behörden in Sachen Lärm und Gesundheit generell eine stärkere Sensibilisierung zu bewirken.

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



© Anna Währich

Mit Fahrübungen wie «Richtig bremsen» und «Spur halten» (unser Bild) vermittelt Pascal das ABC des sicheren E-Bike-Fahrens.

Das E-Bike in den Griff k iegen

Pascal, Fahrtechniklehrer der BikeBuebe Trimbach, konnte am 27. September vier E-Bike-Begeisterte zu seinem Sicherheitskurs begrüßen – darunter Bike-Instruktoren, die sich eine Weiterbildung gönnen und mal in die Rolle ihrer Klientel schlüpfen. Alle Rückmeldungen danach waren äusserst positiv, spezielles Lob bekamen die abwechslungsreich gestalteten Fahrübungen auf dem «sicheren Gelände». Diese Brems-,

Slalom- und Geradeaus-Übungen seien zwar anstrengend, aber sehr lehrreich und wärmstens zu empfehlen, hiess es. Volle Aufmerksamkeit beanspruchte auch die gemeinsame Ausfahrt in der Innenstadt von Olten während dem Feierabendverkehr.

Ob Neueinsteiger, Alltagsfahrerin oder Crack – von Pascals E-Bike-Kurs können alle profitieren, das nächste Mal 2024.

Die Geschäftsstelle

Mehr ÖV oder mehr Auto? An die Urne!

Am 26. November droht dem Kanton Luzern einerseits ein Rückfall in längst überwunden geglaubte Zeiten. Andererseits können die Stimmberechtigten eine sehr positive Entwicklung anstossen. Der VCS sagt ganz klar Nein zur SVP-Initiative und Ja zur Grünen-Initiative.

Sollen die Luzerner Ortszentren mit Tempo 30, guten Fuss- und Velowegen und mehr Bäumen lebenswerter gemacht werden, wie das die Grünen mit der Initiative «attraktive Zentren» fordern? Oder soll in der Luzerner Verkehrspolitik das Rad der Zeit zurückgedreht werden, wie es die Junge SVP mit ihrer «Antistau»-Initiative anstrebt? Sie will die Verkehrsinfrastruktur «an der Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausrichten». Die aktuelle Strassenkapazität dürfte nicht mehr reduziert werden, und wo es staut, müssten neue Strassen her. Anders gesagt: Keine neuen Busspuren, keine Velowege, keine Verkehrsberuhigung, dafür vermeintlich freie Fahrt für das Auto.

Dem Stau ist so nicht beizukommen. Vielmehr erntet, wer Strassen sät, weiteren Verkehr – das ist wissenschaftlich erwiesen. In der Fachsprache heisst das Phänomen «induzierte Nachfrage» (mehr Angebot führt zu mehr Nachfrage). Jüngstes Beispiel vor der Haustür ist der Rontal-

zubringer: Diese Kapazitätserhöhung hat die Stauproblematik im Seetal und der Region Luzern Ost weiter verschärft statt gelöst. Dazu kommt, dass für noch mehr Strassen im dicht bewohnten Kanton Luzern schlicht der Platz fehlt.

Was es braucht, ist bekannt

Wer den Verkehr – und damit den Stau – verringern will, muss statt des Autos konsequent flächeneffiziente Verkehrsmittel fördern. Der Luzerner Regierungsrat zeigt in seinem Planungsbericht «Zukunft Mobilität Luzern» auf, wie dies mit der 4V-Strategie – Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen und verträglich gestalten – zu schaffen ist. Dazu braucht es unter anderem ein gutes Angebot von Bus- und S-Bahn-Verbindungen sowie durchgängige, sichere Velo- und Fusswege. Teilweise auch zu Lasten heutiger MIV-Fahrspuren, was die Kapazität insgesamt erhöht und letztlich die Gesellschaft mobiler macht. Dafür setzt sich der VCS Luzern ein. Er empfiehlt drin-

gend, am 26. November Nein zur «Antistau»-Initiative und Nein zum Gegenvorschlag zu sagen (Stichfrage: Gegenvorschlag).

Ganz anders bei der Initiative «attraktive Zentren»: Diese fordert «siedlungsverträgliche Ortsdurchfahrten», das heisst mehr Platz für Nichtmotorisierte und Begrünungen, reduzierte Tempi und damit weniger Lärm und mehr Sicherheit. Es ist das pure Gegenteil des «Antistau»-Begehrens: eine zukunftsfähige Verkehrspolitik, die sich an den Bedürfnissen von Mensch und Natur ausrichtet und nicht



© VCS Luzern

das Auto zum Mass aller Dinge macht. Deshalb: Ja zur Initiative «attraktive Zentren». Bitte weitersagen.

Dominik Hertach,
Geschäftsleiter VCS Luzern

Kriens: Ja zum «Velonetz jetzt»

Am 26. November stimmen die Krienserinnen und Krienser über die Velonetz-Initiative ab, die ein durchgängiges und sicheres kommunales Velonetz innerhalb von zehn Jahren fordert. Der Gegenvorschlag des Stadtrats, die Forderung innert 20 Jahren umzusetzen, ist zwar ungenügend (bzw. vom nationalen Veloweggesetz bereits abgedeckt) – die Krienserinnen und Krienser brauchen sichere Velowege nicht erst für die nächste Generation. Trotzdem ist der Gegenvorschlag besser als nichts, weshalb der VCS Ja zur Initiative «Velonetz jetzt» und Ja zum Gegenvorschlag sagt. Bei der Stichfrage verdient eindeutig die Initiative das Kreuzchen.



Zug

Zum dritten Mal hat der VCS Zug am 15. September in Zusammenarbeit mit Pro Velo Zug den Park(ing) Day organisiert. Wie schon letztes Jahr führten wir die Parkfelder auf dem unteren Postplatz in Zug anderen Zwecken zu. Ein kleines Musikfestival, der Stand mit Kaffee und Ku-

Es war viel los am Park(ing) Day

chen, der Velosimulator des VCS und eine Veloreparaturwerkstatt zogen, auch dank dem schönen Wetter, zahlreiche Besucherinnen und Besucher an.

Auf der Musikbühne im Zentrum des Geschehens hatten drei Formationen ihre vielbeklatschten Auftritte: «Barufthand», «Rico Contrato y los Companieros» und «Pagasch». Die zahlreichen Kin-

der verschönerten den Boden der 25 Parkfelder mit Strassenkreide, während ihre Eltern auf dem Velosimulator das Verhalten in gefährlichen Verkehrssituationen üben konnten. Der Anlass war für uns auch eine Gelegenheit, unsere Anliegen persönlich an den Mann und die Frau zu bringen. Zusammen mit Ahmed Bahlouli vom VCS Schweiz konnten wir

einige zum Beitritt zu unserem Club bewegen.

Einmal mehr haben wir vor Augen geführt, wie wertvoll von Motorfahrzeugen befreite Parkfläche in Zug sein kann. Bleibt zu hoffen, dass die Stadt endlich ihre Bauverordnung durchsetzt und die Parkfelder auf dem unteren Postplatz aufhebt. Auf Wiedersehen am 20. September 2024, dann hoffentlich auf einem anderen Platz!

Philipp Kissling, Vorstand VCS Zug



Freiburg

In Zusammenarbeit mit den Eigentümern hat die Stadt Freiburg einen spannenden Mitwirkungs-

Für ein Quartier, das hoch hinauswill

prozess für die Entwicklung des Detailbebauungsplans Torry-Est lanciert. Auf einer Fläche von rund 135 000 m² sollen in unmittelbarer Nähe des Poya-Bahnhofs mehrere hundert Wohnungen und Räume fürs Quartierleben entstehen. Im September hat im Hinblick auf die Ausarbeitung der Pläne eine erste Zusammenkunft stattgefunden, an welcher der VCS gut vertreten war. Ziel dieses «Ateliers»:

Visionen für das neue Stadtquartier entwickeln.

An Ort und Stelle informieren die Stadt und die Promotoren über ihre Absichten. Sie unterstrichen ihren Willen, ein nachhaltiges Quartier zu schaffen. Bestehende Bausubstanz und die Aussicht, die sich vom Hügel aus bietet, sollen erhalten bleiben. Danach ging es um die Befürchtungen und Hoffnungen der Anwesenden. Es drohen namentlich der Verlust einer grünen Insel und noch mehr Verkehr. Andererseits könnte Freiburg ein erstes

autofreies Quartier erhalten, geprägt von Wohnbaugenossenschaften und ökologischer(er) Landwirtschaft mitsamt Schulbauernhof. Ein Quartier mit Zukunft n Zeiten der Klimakrise.

Der Start war ermutigend. Trotzdem sollte die anstehende öffentliche Debatte bei der Grundsatzfrage beginnen: Sind die Dimensionen des Projekts angemessen? Schliesslich geht es um ein kostbares Gemeingut, den nicht vermehrbaren Grund und Boden.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin



© Ville de Fribourg

Die Stadt Freiburg strebt ein nachhaltiges Projekt Torry-Est an, das sich harmonisch in seine Umgebung einfügt. Der VCS wird genau hinschauen.



Bern

Das Projekt des Bundesamts für Strassen ASTRA sieht einen massiven Ausbau vor, der zu Mehrverkehr auf der Autobahn wie auch auf dem städtischen Strassennetz führen würde. Dies zeigt auch die offizielle Kosten-Nutzen-Analyse des ASTRA, die lange unter Verschluss

Machen wir dem Gemeinderat Beine!

In der Stadt Bern hat die Unterschriftensammlung für die Initiative «Verkehrsmonster Wankdorf stoppen» begonnen. Unter Federführung des Vereins Spurwechsel wollen 16 Organisationen damit den Gemeinderat dazu bringen, sich klar gegen das Projekt zum Ausbau des Autobahnanschlusses zu positionieren.

gehalten wurde. Das Ganze läuft der bisherigen Stossrichtung der städtischen Verkehrspolitik, der Förderung des Veloverkehrs und des ÖV, komplett zuwider.

Insbesondere das Nordquartier der Stadt hätte unter starkem Mehrverkehr zu leiden. Aber auch über das Wankdorf und das Nordquartier hinaus wären

die Folgen gravierend. Das Projekt ist integraler Bestandteil der flächendeckenden Kapazitätserweiterung, die das ASTRA für den Raum Bern vorsieht. Mit

dem «Spaghetti-Teller» würde der Grundstein für die weiteren Ausbauprojekte gelegt.

Die städtische Volksinitiative verlangt vom Gemeinderat, dass er sich klar gegen das Vorhaben wendet. Dieser spricht sich bislang zwar gegen die Spurausbauten auf den Autobahnen rund um Bern aus, unterstützt aber das Projekt Wankdorf: eine Haltung, die angesichts des Zusammenhangs aller Projekte nicht nach-

vollziehbar ist. Das Initiativkomitee ist zuversichtlich, die nötigen 5000 Unterschriften zusammenzubringen, und hofft auf einen zusätzlichen Mobilisierungseffekt durch die parallele Unterschriftensammlung fürs Referendum gegen den «Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen».

Sind Sie in der Stadt Bern stimmberechtigt? Dann helfen Sie mit, das Monster zu stoppen und unterschreiben Sie die



© Tom Künzli / Verein Spurwechsel

Das Projekt des ASTRA gleicht einem grotesken «Spaghetti-Teller».

Initiative. Mehr Infos dazu und die Unterschriftenbogen zum Herunterladen finden Sie bei der VCS-Regionalgruppe Bern. ■

www.vcs-rgbern.ch

Die begleitende Petition

Auch nicht in der Stadt Bern stimmberechtigte Personen können etwas gegen das Monsterprojekt des ASTRA tun. Via QR-Code können Sie eine Petition an den Berner Regierungsrat und die Regionalkonferenz Bern-Mittelland unterschreiben. Herzlichen Dank!



2x Ja für ein besseres Stadtklima

Mehr Grün, mehr Platz für Velofahrerinnen und Fussgänger, Tram und Bus: Das wollen die Stadtklima-Initiativen, über die Basel-Stadt am kommenden 26. November abstimmt.



che Verbesserungen für den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr vorgenommen werden. Damit wird Basel Schritt für Schritt grüner und umweltfreundlicher. Und zwar dort, wo es die Menschen spüren: In den Quartierstrassen, wo versiegelte Fahrbahnen dominieren.

Voll und ganz auf der Linie des VCS

Hitzenächte belasten die Gesundheit vieler Menschen. Gerade im eng bebauten Raum mit viel geteeter Fläche brauchen wir Abkühlung, also mehr Grünflächen mit Bäumen, die Schatten spenden und Wasser verdunsten. Mehr entsiegelte Flächen, Velowege, Busspuren und genügend breite Trottoirs sind seit vielen Jahren unsere Anliegen. Deshalb unterstützen wir die Stadtklima-Initiativen und empfehlen ein doppeltes Ja.

Florian Schreier,

Geschäftsführer VCS beider Basel

Was die beiden Volksinitiativen anstreben, wollen auch die allermeisten Menschen in der Region. Dies zeigt eine Umfrage, über die vor kurzem die Zeitungen berichteten. Wir sind also voll im Trend. Ende November eröffnet sich Basel-Stadt nun die Gelegenheit, diese wichtigen Anliegen von so vielen Menschen in nächster Zukunft stark voranzubringen.

Zweimal ein halbes Prozent

Die Stadtklima-Initiativen verlangen, dass während zehn Jahren jährlich ein halbes Prozent der versiegelten Strassenfläche in Grünflächen umgewandelt wird. Das entspricht ungefähr 15 neu gepflanzten Bäumen pro Jahr. Ebenso sollen jährlich an einem halben Prozent der Strassenflä-

Basel-Stadt/Baselland



Mit dem VCS anpacken

In den nächsten Monaten stehen – von Unterschriftensammlungen bis zum Velomärt – einige Anlässe an, bei denen wir uns über jede Mithilfe von Mitgliedern freuen. Und für 2024 hat sich der VCS beider Basel vorgenommen, vermehrt Veranstaltungen für seine Mitglieder zu organisieren.

Nützlich machen kann sich bei uns so gut wie jede und jeder. Wir bieten die Möglichkeit, ganz konkrete Beiträge zu nachhaltiger Mobilität in der Region zu leisten, verbunden mit:

- gründlicher Einführung und Schulung, wo nötig;
- Zusammenarbeit mit erfahrenen Mitgliedern;
- kleinem Dankeschön für den Einsatz!

Hier die Anlässe, die noch dieses und nächstes Jahr auf dem Programm stehen:

- Sammelaktionen fürs Referendum gegen den Autobahnausbau: in den nächsten Wochen
- Mitgliederversammlung im April 2023 (genaues Datum und Ort folgen)
- Velomärt Basel, Messe Basel, Samstag, 13. April 2024, ab 9 Uhr für Mitglieder und ab 10 Uhr für alle. Infos unter vcs-blbs.ch/agenda
- Mitgliederkinos: genaue Daten und Orte noch in Planung
- Mobilitätswoche: Wochenende im September 2024, Basel (in Planung).

Ferner bereiten wir ein Programm zu sicheren Schulwegen vor, mit dem wir 2024 an Standaktionen, Festen und weiteren Veranstaltungen auftreten werden. Auch dafür können wir Unterstützung brauchen.

Wer ist wo mit dabei?

Melde dich unter 061 311 11 77 oder info@vcs-blbs.ch – wir geben gerne Auskunft.



© VCS beider Basel



Uri

Mit 31 zu 18 Stimmen hat der Urner Landrat eine Motion von Alois Arnold, Bürglen, abgelehnt, welche die Einreichung einer Standesinitiative forderte. Mit dieser wollte der SVP-Mann das Verbandsbeschwerderecht im Natur- und Heimatschutzgesetz sowie im Umweltschutzgesetz und «allfällige Artikel in weite-

Angriff auf Umweltverbände abgewehrt

Immer wieder versucht es die SVP, und abermals hat die Vernunft gesiegt. Das Verbandsbeschwerderecht bleibt unangetastet.

ren Rechtserlassen» so anpassen, dass «das Verbandsbeschwerderecht in Umwelt- und Raumplanungsangelegenheiten bei Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden, die auf Volksabstimmungen in Bund, Kantonen oder Gemeinden beruhen», ausgeschlossen würde. Das Gleiche sollte «bei Erlassen, Beschlüssen und Entscheiden der Parlamente des Bundes, der Kantone oder der Gemeinden» gelten. Erfreulicherweise beantragte auch der Regierungsrat Ablehnung – unter Verweis auf die eidgenössische

Volksinitiative mit dem gleichen Ziel, die 2008 mit 66 % (Uri 64 %) Nein-Stimmen bachab ging.

Der Urner Umweltrat, der die Tätigkeit von VCS, WWF, Pro Natura und der Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz koordiniert, hatte im Vorfeld der Debatte auf die hohe Erfolgsquote der Einsprachen und Beschwerden der Umweltorganisationen hingewiesen. Leider beschäftigen uns dabei immer wieder auch Projekte der öffentlichen Hand. Aufgrund der Nähe von projektierenden Verwaltungsteilen und entscheidenden Behörden ist oft der Gang vor Gericht nötig, um gesetzlichen Bestimmungen Nachachtung zu verschaffen.

In den letzten Jahren verbuchte der VCS einige Erfolge: Beim Kantonsbahnhof Altdorf musste der Kanton das Projekt aufgrund unserer Einsprache in verschiedenen Punkten verbessern. Für die Bushaltestellen beim Kollegium muss er nun eine Lösung suchen, die den wunderbaren Baumbestand schont. Im Madranertal hat der VCS Ersatz für den Wanderweg beim Ausbau einer Erschliessungsstrasse erstritten. Nur ein Teilerfolg resultierte leider bei der A4 Axenstrasse, wo wir gemeinsam mit andern Verbänden den Rechtsweg beschritten hatten. Hier gilt es jetzt, zusammen mit der Projektleitung wirksame flankierende Massnahmen zugunsten des Velo- und Fussverkehrs auf der in Zukunft vom Durchgangsverkehr entlasteten heutigen Axenstrasse zu erreichen.

Alf Arnold

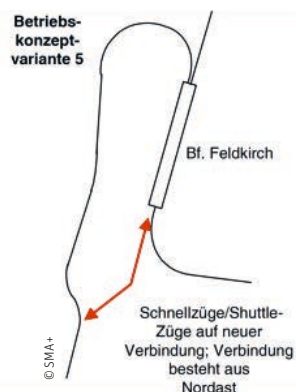


Der gerettete wunderbare Baumbestand beim Kollegium.



Fürstentum Liechtenstein

Bahnausbau Vorarlberg mit Südeinfahrt Feldkirch



Heute fährt die S-Bahn Feldkirch–Buchs an Werktagen 11 Mal je Richtung via Altenstadt um den Ardetzenberg. Bis auf weiteres bedient die S-Bahn den 15/45er-Knoten Buchs mit guten Anschlüssen in Richtung St. Gallen und Sargans. Wenn der Railjet verkehrt, muss die S-Bahn entfallen.

Langfristig soll die Stadt Feldkirch mit zwei oder drei (laut

Dokument der Stadt Feldkirch vom Sept. 2023) unterirdischen Haltestellen durch eine Südeinfahrt erschlossen werden. Auf vorarlberg.at sind Berichte der Firma SMA+ in Zürich zur Entwicklung der Bahninfrastruktur Vorarlberg aufgeschaltet, was auch für die Arbeitsgruppe «Raum und Mobilität 2050» unserer Regierung von Belang ist.

Im Technischen Endbericht ist auf Seite 7 unter 2.4.3 Südeinfahrt Feldkirch zu lesen: «Im Zeithorizont 2050+ (Flächensicherung) wurde in allen [drei] Szenarien in Feldkirch die Südeinfahrt auf Basis der Betriebskonzeptvariante 5 (siehe Abbildung) inklusive den beiden Haltestellen Schulzentrum und Landeskrankenhaus unterstellt. Dabei handelt es sich um die Annahme einer Neubaustrecke von Tisis bis Feldkirch. Damit würde für Züge, die

von Buchs in Richtung Dornbirn weiterverkehren die Notwendigkeit einer zeitintensiven Wende in Feldkirch entfallen.»

Mit Fokus auf die grenzüberschreitenden Verkehre würde laut Szenario 3 Folgendes möglich:

■ Von Buchs verkehrt über die Südeinfahrt Feldkirch nach St. Margrethen neu ein REX. Er bedient den 15/45er-Knoten in Dornbirn sowie den 00/30er-Knoten in Buchs. Die Südeinfahrt Feldkirch wird von zwei Zügen pro Stunde und Richtung befahren.

■ Zwischen Buchs und Bludenz verkehren jeweils ein REX und eine S-Bahn rund um den Ardetzenberg im Stundentakt. Beide Linien bilden zwischen Feldkirch und Buchs (mit idealen Anschlüssen im 15/45er-Knoten)

einen exakten Halbstundentakt. Der REX bedient von Buchs bis Feldkirch alle Halte.

Liechtenstein und seiner Wirtschaft winken damit grosse Verbesserungen. Denn für Mitarbeitende aus Vorarlberg und aus der Schweiz wird der ÖV so – mit vier Regionalzügen pro Stunde zwischen Feldkirch und Buchs – eine sehr gute Alternative zum Auto. Dazu kommt die vom VCL gemeinsam mit Experten von SMA+ erarbeitete Oberlandbahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans. Neben dem streckenweisen ÖBB-Bahnausbau auf Doppelspur wird die Entflechtung von Bahn und Strasse entscheidend sein, besonders in Schaan. Dabei können wir auf die kreativen Vorschläge von IG Mobiles Liechtenstein aufbauen.

Georg Selez

Für besseren Uferschutz: Ja zur Uferinitiative!

Zürich



Am 3. März 2024 stimmen wir im Kanton Zürich über die Initiative «Für öffentliche Uferwege mit ökologischer Aufwertung» (Uferinitiative) ab. Die schon realisierten Abschnitte in Wädenswil zeigen, wie Uferwegbau und Nutzen für die Natur unter einen Hut zu bringen sind.

Die Volksinitiative verlangt mehr Natur im Uferbereich und einen durchgehenden Seeuferweg am Zürichsee bis 2050. Die Gewässer und ihre Ufer, sehr beliebte Naherholungsziele, gehören der Öffentlichkeit. Mehr Uferbereiche zugänglich zu machen, ist ein Gebot der Stunde, entlastet dies doch die heute stark frequentierten Uferwegabschnitte.

Von 1830 bis zirka 1930 haben Private und Gemeinden den Zürichsee durch hunderte von Aufschüttungen bzw. Landanlagen verkleinert und mit Ufermauern hart verbaut. Dadurch und mit der gleichzeitigen Kanalisierung und Verbauung unzähliger Gewässer im ganzen Kanton verloren viele heimische Pflanzen und Tiere ihre Lebensgrundlage. Die Initiative verlangt deshalb

auch, die Ufer ökologisch aufzuwerten und unberührte Teile ungeschmälert zu erhalten: ein wesentlicher Beitrag, um den Naturschutz zu stärken und die Biodiversität zu fördern.

Wo ein Wille ist, ist auch ein Uferweg

Die Nutzungsrechte und -pflichten auf dem See abgerungenem Land wurden in Konzessionsverträgen geregelt. Diese enthalten öffentlich-rechtliche Eigentumsbeschränkungen, zum Beispiel Wegrechte. Diese gilt es nun einzufordern. Es geht um die Durchsetzung verbrieften Rechts.

Die Zürcher Regierung rechtfertigt ihre Untätigkeit damit, dass die nötigen Projekte kompliziert und nicht finanzierbar seien. Das ist eine Ausrede. In der

Regel werden Wegrechte aus den Konzessionsbestimmungen aktiviert. Für ergänzende Landerwerbskosten reicht der jährlich im Strassengesetz einzustellende Betrag. Offensichtlich fehlt der Regierung der Wille zum Han-

deln. Unterstützen Sie darum die Volksinitiative für öffentliche, naturnahe Uferwege.

Julia Gerber Rüegg,
Präsidentin Initiativkomitee

www.uferinitiative.ch



Mehr Uferschutz, mehr Uferzugang: Das Zürcher Volk hat's in der Hand.

Zur Korridorstudie N 23 Thurtal–Bodensee

Thurgau



Hier, westlich von Weinfelden, würde die vom Kanton projektierte Schnellstrasse BTS auf einer Hochbrücke das Thurtal überqueren.

Per 1. Januar 2020 wurde die Bodensee-Thurtalstrasse (BTS) als Nationalstrasse 3. Kategorie im Rahmen des Netzbeschlusses vom Bund übernommen. Bern

ist nun verantwortlich für Betrieb und Unterhalt – und zwar auch für den Rad- und Fussverkehr auf dieser ehemaligen Kantonsstrasse. Gegenwärtig ist das

Bundesamt für Strassen ASTRA daran, mittels Korridorstudien abzuklären, was für bauliche Massnahmen vorzunehmen sind.

Dies gilt auch für die Thurgauer N 23 (frühere Kantonsstrasse T 14): Es soll nicht einfach die einst vom Kanton projektierte milliardenteure Schnellstrasse zwischen Arbon und Bonau auf neuem Trasse entstehen. In dieser Zeit der Klimaerwärmung und der Klimakatastrophen macht eine genaue Analyse und Neubewertung zweifellos Sinn. Eine Gesamtsicht kann neue, unerwartete Erkenntnisse und Lösungsansätze hervorbringen.

Die VCS-Sektion Thurgau hat sich in den Prozess um die Korridorstudie N 23 Thurtal–Boden-

see eingebracht, namentlich mit folgenden Aspekten: Volkswirtschaftlich ist es um ein Mehrfaches günstiger, die Zuckerrüben, den Kehrriech und anderes mehr auf der etwas teureren Schiene zu transportieren, als 1,7 Milliarden Franken und wertvolles Kulturland für eine zusätzliche Schnellstrasse zu opfern. Eine zusätzliche SBB-Haltestelle Hof/Salmsach bei Romanshorn würde das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr fördern. Und sichere, abgasfreie Velowege werden Städte und Dörfer vom motorisierten Individualverkehr entlasten.

Peter Wildberger



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



KLEININSERATE

DIVERSES

Deine Lebensgeschichte(n)schreiben!

3-Tages-Workshop in St. Gallen.
www.Schreibentutgut.com/aktuell

WOHNEN

2-Familienhaus auf dem Lande

3293 Dotzigen/BE. 2 Wohnungen à je 128m², ideale Lage mit Kindern. Garten mit Obstbäumen und Pizzeria. Kindergarten, Schulen und Bahnhof in unmittelbarer Nähe. Verkehrsarm. Preis ganzes Haus: Fr. 1 395 000.- Preis pro Wohnung Fr. 697 500.- Melde dich: 079 249 59 25

Bürchen, Moosalpregion, Haus mit

2 Wohnungen inkl. Garage und Aussenparkplatz zu verkaufen. Möbliert, unverbaubare, schöne Lage. Wander und Skigebiet. Erst- oder Zweit-Wohnsitz möglich. Fr. 759 000.-. Anfragen: Tel. 079 500 25 25.

FERIEN INLAND

Jenaz/GR: Für Ferien oder Auszeit.

Nachhaltig renovierte Wohnung für 1-2 Personen im alten Dorfkern. CO₂-neutral beheizt, Solar, öV. www.ferienwohnung-vela.ch

Wir vermieten unser Eidechslirustico **in Contra** (nahe Locarno) mit Blick über den Lago Maggiore an 4 Personen (www.alpunt.ch).

Stilvolles Chalet in Amden über dem Nebel mit Weitsicht – ideal zum Abschalten. www.ulula.li

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

Sent, U-Engadin, gediegene Fw., für 2 Pers., ruhig, sonnig, Gartensitzplatz, 056 664 07 01

casa im Herzen des Malcantone santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Ein historisches & romantisches Hotel
- Wandern, Yoga, Sonne & grüne Natur
- Neu: Individual-Themen Packages

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



Ferien in Wengen, Berner Oberland, ein ruhiges Haus für 2 Personen. www.baetzenboden.ch

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 mit 6 Schlafzimmern/12 Betten. Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Petanque, Klavier. Ideal für mehrere Familien. Kontakt: www.mitchoules.ch champclos@netplus.ch



TOSCANA/Suvereto, gepflegtes Landhaus, Ruhe, Natur pur, biken, Nähe Meer. www.prata-suvereto.ch Tel. 079 356 83 66

Ferien in der Nähe von **Ardèche**. Ob Sport, Essen oder Kultur. Sie finden alles in der Umgebung. B&B in authentischem Steinhaus. www.champdelaplume.com

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

Haus in der Toscana

Schmuckes Kleinod inmitten des Olivenhains in wild-romantischer Natur, für 1-5 Gäste, mit Fernblick zum Meer. www.usignolo.eu

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

Ardèche/Cèze: Covidfrei, grosse Wohnung oder Studio an paradiesischer Lage: «Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse.» (aus Gästebuch) Abgelegenes Bauernhaus, Ruhe, Natur pur, Aussicht, Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr +33 4 66 82 61 49 / +33 6 11 95 31 33



© VCS/Ruben Ung

Gemeinsam die Schweiz bewegen

Als Mitglied ermöglichen Sie es dem VCS, die Mobilität der Zukunft zu gestalten und bei verkehrspolitischen Fragen auf allen Ebenen mitzureden. Ein Referendum ergreifen oder eine Initiative lancieren: das schaffen wir nur mit Ihnen! Für Ihre Treue und Unterstützung danken wir Ihnen von Herzen.

Das haben wir im kommenden Jahr vor:

Autobahn-Bauwahn stoppen: Das Parlament will das Nationalstrassennetz in den kommenden vier Jahren für 5,3 Milliarden Franken ausbauen. Das widerspricht nicht nur den Schweizer Klimazielen, sondern schadet der Umwelt, der Biodiversität und der Gesundheit. Gegen diese fehlgeleiteten Ausbaupläne hat der VCS das Referendum ergriffen. Das kommende Jahr wird im Zeichen des Abstimmungskampfs stehen.

Klimaverträgliches Verkehrsverhalten fördern: Wir streben eine flächendeckend ausgebaute, sichere und vernetzte Veloinfrastruktur sowohl in Städten als auch auf dem Land an. Wir fordern attraktive ÖV-Angebote auch für den Freizeitverkehr, einen vereinfachten und hindernisfreien Zugang zum ÖV und Nachtzüge als Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr.

Lebensqualität: Grünflächen statt Parkplätze, weniger Lärm dank Tempo 30 innerorts, Begegnungszonen, sichere Schulwege mit Schulstrassen und verbesserte Mobilität für ältere Menschen. Das sind nur einige Bereiche, für die sich der VCS sowohl auf nationaler als auch auf lokaler Ebene mit Nachdruck und Beharrlichkeit einsetzt.

Wirksamer Klimaschutz: Die Zukunft soll fossilfrei sein. Im «Masterplan fossilfreier Verkehr» zeigt der VCS auf, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann. Er engagiert sich auf allen politischen Ebenen für verdichteten Wohnraum mit kurzen Wegen, erneuerbare Energien und sparsame vollelektrische Autos.

Davon profitieren Sie als VCS-Mitglied:

- **Innovative Versicherungen** zum Vorteilspreis: Entdecken Sie unsere breite Versicherungspalette vom Reise-Schutzbrief bis zur Krankenkassen-Zusatzversicherung.
- Bei unserem **Reisepartner railtour** erhalten Sie Vergünstigungen auf nachhaltige Reisen. Neu können Sie auch Zugreisen ins Ausland direkt über unsere Website buchen – www.verkehrsclub.ch/reisen und www.europamitdemzug.ch!
- Mit dem **VCS-Magazin** immer am Puls der Mobilität: Sie erhalten unser Magazin vier Mal pro Jahr nach Hause geschickt.
- Unsere **Webinare** mit hochkarätigen Referentinnen und Referenten liefern inspirierende Ideen zur Zukunft der Mobilität.
- Sie profitieren laufend von **attraktiven Mitgliederangeboten** in den Bereichen Mobilität, Freizeit und Lesen.
- Diese **VCS-eigenen Websites** liefern hilfreiche Informationen: www.europamitdemzug.ch zeigt die besten Zugverbindungen quer durch Europa auf – neu mit Buchungsplattform! www.eco-auto.info berät Sie beim umweltbewussten Autokauf und liefert spannende Insights zum Thema Auto und Umwelt.



© VCS/Ruben Ung



Über den Mittelmeer-Balkon

Einzig das Meer mochte nicht mitspielen. Es hätte fotogen blau heraufleuchten sollen zu den Hügelzügen im Hinterland von Ventimiglia und Sanremo. Unserer Winterwanderempfehlung tut das keinen Abbruch.

Text und Bilder: Urs Geiser

Wir kamen nur bis zum Ponte Paù. Zu heiss war es am 1. Oktober 2023, um unsere Erkundungstour durchs Tal des Wildbachs Barbaira fortzusetzen. Die Brücke überspannt diesen gut 300 Höhenmeter ob Rocchetta Nervina (230 m ü. M.), und wir zögerten keinen Moment, zum Becken hinunterzukraxeln, in dem man selbst nach Trockenperioden wie in jüngster Zeit ein paar Züge schwimmen kann. Wassertemperatur: wohl noch gut 15 Grad.

Noch besser kam es im Abstieg, beim kurzen Abstecher zur Cin-Brücke: Was für ein Farbenspiel, welch eine Erfrischung – und das tiefe 20-Meter-Becken mit Sprudelbad-Zufluss erst noch für uns allein! Die Canyoning-Gruppen, die hier in die Schlucht einsteigen, waren bereits weg. Und die meisten, die in der Barbaira baden wollen, nehmen den ufernahen Weg, der von Rocchetta aus innert Kürze zu hübschen Gumpen führt.

Doch auch abseits des Bachs fasziniert das Tal: mit Felswänden, seiner Flora, den Relikten landwirtschaftlicher Nutzung. Bei der einen oder andern Trockensteinmauer täte eine Auffrischung Not.

Auch wenn wir also nicht bis zur Fontana Povera beziehungsweise zum Passo della Colomba (beide circa 1170m) aufgestiegen sind: Schöner als entlang der Barbaira gelangt man garantiert nicht nach Rocchetta, diesem Schmuckstück von Bergdorf mit hohen, ineinander verschachtelten Häusern, verwinkelten Gässchen, kleinen Plätzen, einem Flussufersteg – und dem Gasthaus Pecora Nera, das leider kein Zimmer mehr für uns hatte und ab Mitte September nur noch Bett und Frühstück offen iert. Über Airbnb fanden wir bei Matteo eine gefällige Bleibe, und zum Glück sind auch in der Küche des Restaurants Rio Barbaria sehr tüchtige Leute am Werk. Ferien machen sie dann im November.

Eindeutig lieber im Januar als im Juli

Hergekommen waren wir vom ebenso schmucken Airole (150m) im Royatal, über den Sentiero Balcone Mediterraneo S.B.M. Im Gelände ist er nicht durchgehend als solcher bezeichnet. Dann und wann identisch mit dem Weitwanderweg Sentiero Liguria SL, lässt er sich vielfach mit anderen Routen kombinieren. Bevor wir nach Rocchetta aufbrachen, nahmen wir in Gegenrichtung den S.B.M.-Abschnitt hinüber ins Beveratal in Augenschein. Ergebnis: Die von uns vor bald 20 Jahren angepriesene drei- bis vierstündige Rundtour Airole–Torri–Airole, hin auf dem S.B.M. und retour am andern Flussufer bis Collabassa, bleibt ein erstklassiger Geheimtipp. Ausser dem ersten Wegweiser ist einiges gar in besserem Zustand als damals.

Mittagsrast. Dann auf zur Bassa d'Abellio (752 m), hoch zur Krete zwischen Roya- und Nerviatal. So prächtig Natur und Aussicht



Beim Abstieg vom Monte Bignone nach Ceriana macht der Sentiero Balcone Mediterraneo seinem Namen alle Ehre.

sechs statt deren vier – noch so gern in Kauf und gehen von der Bassa d'Abellio über die erprobte Alta Via dei Monti Liguri AV bis zum erwähnten Colombapass.

Ein atemberaubendes Stück Ligurien

Den Apéro nimmt man in Rocchetta auf dem belebten Dorfplatz. Roberta serviert ihn und schenkt uns die Wanderkarte des Parco Alpi Liguri sowie einen Wanderführer gleich noch dazu. Später bietet sie uns an, uns tags darauf mitzunehmen, sie fahre ohnehin nach Ventimiglia.

Nach Dolceacqua (50 m), an unseren Startpunkt, käme man übrigens auch von der Bassa d'Abellio, via SL-Variante. Wir sehen uns kurz um und sind nicht nur von der Bogenbrücke angetan, der Claude Monet zu Weltruhm verholfen hat, sondern auch vom Stadtteil unterhalb des Castello Doria. Duster wie in einer Festung ist es teils im Gassengewirr. Aber es blüht auch kulturelles Leben, und zwei Agriturismi, die da ausgangs des Vallone degli Orti städtischen Boden beackern, versprechen kulinarisch Hochstehendes.

Hinter dem Schloss beginnt der Wanderweg. Zunächst dank Macchia und gepflegten Olivenhainen sehr reizvoll, führt er dann etwas gar lang über Teer nach Perinaldo (570 m). Nun, das mittelalterliche Dorf mit Sternwarte, das seine jüngere Geschichte und sein Musikfesti-

val mit unzähligen Fotografien an den Hauswänden feiert, ist von Ventimiglia aus per Bus werktags gut erreichbar. So würde aus unserer 7- eine 5-Stunden-Wanderung.

Vorne das Meer, hinten die Ligurischen Alpen: Perinaldo liegt atemberaubend schön. Im Winter wird man wohl eher einen sonnigeren Weg wählen, als es der S.B.M. ab hier ist, zum Beispiel Richtung S. Bartolomeo, oder aber nur bis San Romolo (Bus nach San Remo) gehen. Wir aber nehmen, dank Bar DiVino E... und Dorfladen gut gestärkt, den nicht nur von Sendemasten, sondern auch einer Panoramatafel gekrönten Monte Bignone (1299 m) in Angriff, am Schluss durch Buchenwald. Grasland, mächtige Eichen und Dornenhecken prägen den Abstieg nach Ceriana (370 m), auf



Sommerstimmung am 1.10.2023 beim Ponte Paù.

hier sind, so wenig Schatten spendet die Vegetation: Lieber im Januar als im Juli! Den wegen eines Erdbebens gepfadeten und markierten, mühsamen Umweg, steil hinauf und wieder hinab, kann man sich getrost sparen – und dafür die bald folgenden Becken mit kristallklarem Quellwasser umso länger genießen.

Nicht zu überzeugen vermag der S.B.M. zwischen Bassa d'Abellio und Rocchetta: zu viel Tuchfühlung mit Macchia-Gestrüpp, zeitraubender als angegeben, mässig gut markiert. Allein unser Bauchgefühl leitete uns da, wo man wieder offenes Gelände betritt, hinauf aufs Strässchen Richtung Rocchetta. Das nächste Mal nehmen wir die Zusatzstunden – insgesamt sind es dann rund

Praktische Informationen

Anreise und Startbasis: via Turin nach Cuneo, mit der Tendabahn nach Breil-sur-Roya; www.labonneaubergebreil.fr (nomen est omen!), Zug nach Airole um 8.42 Uhr. **IGC-Wanderkarte 14** Sanremo Imperia Monte Carlo, 1:50 000. Sie umfasst nahezu den ganzen S.B.M., von der Grenze zu Frankreich bis zum Abstieg vom Pizzo d'Evigno Richtung Cervo (vgl. VCS-Magazin 1/2020).

Busfahrpläne: rivieratrasporti.it – Tascabile Vallate Sanremo/Vallate Ventimiglia/Urbano Sanremo

www.parconaturalealpiliguri.it.





Rocchetta Nervina, eine der schönsten Neuentdeckungen auf unserer jüngsten Tour durch die Ligurischen Alpen.

auch noch nach Bajardo, das wir aus der Ferne bewundert hatten. Wann er nach Sanremo zurückkehre, fragten wir einen Buschauffeur. Wir sollten doch einfach einsteigen, meinte er. Gefühlte 1000 Kurven hinauf nach Bajardo also, gratis natürlich. Ankunft im magischen letzten Tageslicht. In der Pause Tratsch über Land und Leute, den Wolf, die Pilzsaison. Wieder in Ceriana, kümmerte sich der Chauffeur en passant um einen betrunkenen, verloren dasitzenden jungen Mann: ein Wortwechsel durch die geöffnete Bustür, anschließend ein Telefongespräch, fahrend natürlich, mit einem möglichen Helfer. Wir wähten uns auf dem Kleinbussitz im Kinossessel, und verabschiedet wurden wir per Handschlag. ■

Urs Geiser ist Regioseiten-Redaktor und weiss nun auch, dass die Route Perinaldo-Bajardo oder umgekehrt eine perfekte Tagestour abgeben wird.

dem der Wegverlauf nicht immer eindeutig, die Zeichen aber sehr zahlreich sind. Gleich unterhalb der Kapelle San Giovanni ist der Einstieg in den waldigen letzten Teil.

Kleine Hommage an einen Buschauffeur
Auch Ceriana, das vermeintlich letzte Bergdorf auf unserer Tour, schlug uns in seinen Bann. Dann aber kamen wir unversehens

Die Bahn von Cuneo nach Ventimiglia und Nizza

Mit ihren Viadukten und (Kehr-)Tunneln, ihrer Geschichte und der Symbolkraft als binationales Wunderwerk müsste sie eigentlich längst zum Unesco-Weltkulturerbe gehören. Doch der Tendabahn fehlt es an Wertschätzung seitens der hohen Politik in Turin, Rom und Paris. 1928 nach jahrzehntelangen Bauarbeiten eröffnet, erlebte sie eine kurze Hochblüte als touristische Schlagader zwischen dem Piemont und der ligurischen Küste beziehungsweise der Côte d'Azur – mit Direktzügen Bern-Ventimiglia! Dem zerstörerischen Wüten von Faschisten

und Nazis im 2. Weltkrieg folgte zunächst ein langwieriger Wiederaufbau, dann aber ein schleichernder Niedergang, der darin gipfelte, dass Italien die Bahn vor gut zehn Jahren stilllegen wollte. Man baute ja gerade die zweite Strassenröhre unter dem Tendapass...

Dagegen erhob sich heftige Opposition in den betroffenen Städten und den Talschaften, die fürchteten, wirtschaftlich noch mehr abgehängt zu werden. Mit Strassenprotesten, Petitionen und verkehrstechnisch-umweltpolitischen Argumentarien vermochten die Bürgerbewegungen das Schlimmste abzuwenden; vor fünf Jahren erfolgten gar erste Sanierungen. Der Kampf läuft jedoch unvermindert weiter: gegen Angebotsverschlechterungen und für eine zukunftsfähige Bahn, die (wieder) elektrifiziert werden müsste, um auch dem Güterverkehr dienen zu können.

Wie weise der Widerstand war, zeigte sich im Oktober 2020, als ein verheerendes Unwetter das Royatal

und umliegende Gebiete heimsuchte. Tagelang waren Dörfer von der Aussenwelt abgeschnitten, die Versorgung kam aus der Luft – und über die nahezu unversehrten Gleise. Während die Tendapass-Transitstrasse bis heute zu ist, fährt die Bahn, wenn auch nur mit drei Verbindungen Cuneo-Breil-Ventimiglia pro Tag. Dichter ist der Fahrplan zwischen Cuneo und Limone sowie auf der Strecke Tende-Breil-Nizza.

Frankreich und Italien müssten also endlich auf Volkes Stimme hören und sich zusammenraufen, angefangen bei den Bahnbetreibern. Aber am Schalter in Breil-sur-Roya (F) gibts kein Billett nach Airole (I). Das müsste man im Zug lösen. Bloss kommt da nie jemand. Und als wir in Cuneo Rat am Schalter suchten, weil uns das im Internet erhältliche Billett nach La Brigue (F) merkwürdig teuer schien, legte uns der verschmitzte Beamte nahe, Billette bis Olivetta zu lösen, das gute 30 Bahnkilometer weiter unten im Tal liegt, aber eben wieder auf italienischem Boden. «Natürlich ärgern sich die Franzosen darüber, also ich meine die SNCF, aber das ist unser Dienst am Kunden.» Kostenersparnis: fast 50 Prozent. ■



Abseits des Bahnhofs Fontan-Saorge, aber neuerdings vom Bus Menton-Tende erschlossen: der Touristenmagnet Saorge im Royatal.

nice-cuneo-ventimiglia.blogspot.com

Der Natur Platz lassen.

Und trotzdem
Energie gewinnen.

Wir machen
Lebensräume
lebenswert.

 **BKW**

bkw.ch/lebensraeume



So viel sparen Sie mit einem Elektroauto.

Jetzt können Sie sämtliche Kosten von Elektro-, Hybridautos und Verbrennern auf einen Blick vergleichen. Wir haben für Sie verschiedene Klassen unter die Lupe genommen und in einer fünfseitigen Studie zusammengefasst.

Lesen Sie sich schlau auf energieschweiz.ch/mobilitaet/elektromobilitaet/

Zur Studie:





Ein Holzkännel führt das gluckerende Wasser bis zum Grünsee.



Blick aufs Matterhorn vom Stellisee, der ersten Etappe des Fünf-Seen-Wegs.

Wo sich das Matterhorn spiegelt

Text und Bilder: Camille Marion

Wer im Spätherbst in Zermatt unterwegs ist, sollte unbedingt den Fünf-Seen-Weg unter die Füsse nehmen. Man hat dabei fast immer das Matterhorn im Blick. Das Farbenspiel ist in seiner Pracht nicht zu überbieten, während auf den höheren Gipfeln schon erster Schnee liegt.

Die atemberaubendsten Touren sind manchmal leichter zugänglich als erwartet. Dies gilt etwa für den Fünf-Seen-Weg, eine rund zehn Kilometer lange Wanderung ohne hohe technische Ansprüche. Vom Bahnhof Zermatt geht es zur Talstation der Sunnegga-Standseilbahn, und zwar zwischen den Mini-Elektrobussen durch, die so zahlreich durch die Gassen kurven, dass sie das autofreie Zermatt Lügen strafen. Am Ziel der knapp fünf Minuten Fahrt durch einen Tunnel überwältigt das majestätische Profil des Matterhorns die Reisenden.

Drei Stunden ohne Schwierigkeiten

Die empfohlene Wanderstrecke beginnt in Blauherd und endet an der Station Sunnegga – diese Richtung ist bequemer, weil sie mehr bergab verläuft. Deshalb steigt man auf Sunnegga in eine Gondelbahn hoch zum nächsten Gipfel. Der steinige Weg führt durch Trockenvegetation in rostbraunen Tönen. Die Lärchen im Talgrund sind zwar noch grün, aber hier und dort sind bereits Gelbtöne auszumachen. In unserem Rücken wacht das Matterhorn.

Schon bald ist das Funkeln des ersten Sees zu erkennen. Weil er die Silhouette des Matterhorns so perfekt widerspiegelt, ist der Stellisee wohl das bekannteste Gewässer der Region. Man umrundet ihn in aller Ruhe und lässt sich dabei von der Schönheit beeindrucken, die einen auf Schritt und Tritt umgibt. Weiter geht es auf einem breiteren Weg der

Bergflanke entlang bergab. Hier und dort ist in der Vegetation am Wegrand noch ein Brummen wahrzunehmen, aber der Herbst, auch wenn er spät gekommen ist, bremst den Fleiss der Insekten. Einige Wollgräser tanzen im Wind. Ihre weissen Köpfe wirken wie ins Grün-Orange der Gräser gestreut.

Seen, Bach und Wasserrinne

Der Weg führt nun über einen Grat und erreicht auch bereits den zweiten See. Beim Grindjisee trifft kristallklares Wasser auf ein wildes Ufer. Die Bäume spiegeln sich in der Wasseroberfläche und bilden einen Zaun aus grünen Nadeln vor dem Profil des Matterhorns. Nun folgt ein angenehmer Abstieg bis zum Findelbach, dessen Arme in einer breiten, von einzelnen Lärchen durchsetzten Hochebene zusammenfinden.

Wir biegen nun zu einem See ab, der seinem Namen alle Ehre macht, dem Grünsee. Der Weg steigt leicht an bis zu einem hölzernen Kännel, der den See speist. Im klaren Wasser sind einige grosse Fische zu sehen, die ihre Kräfte zu schonen scheinen. Nicht weit von hier lädt die Terrasse der Mountain Lodge zu einer kurzen Pause ein.

Kunstsee für Kunstschnee

Nachdem wir den Durst gestillt haben, geht es auf einem Weg an majestätischen Bäumen mit bizarren Formen weiter. Er verengt sich, schlängelt sich zwischen Nadelbäumen durch und auf einmal blitzt es tief

blau zwischen den Zweigen hindurch. Er ist zwar noch recht weit entfernt, aber es ist unser vierter See. Erst gilt es, in einigen engen Windungen talwärts zu gehen und den Findelbach wieder zu überqueren.

Der Moosjisee wirkt fast unwirklich, so sehr flimmert die Farbe seines Wassers. Dies ist typisch für Bergseen, deren an Schwebeteilen reiche Zuflüsse direkt von Gletscherwasser gespeist werden, hier vom Findelengletscher. Der Moosjisee wird vor allem für die Produktion von Strom und Kunstschnee genutzt.

Nun ist es Zeit für den fünften und letzten See. Es geht bergan und wird schon fast heiss. Wir verlangsamen unseren Schritt, geniessen den Blick auf den dichter gewordenen Wald und die mit Schnee überzuckerten Gipfel.

Schliesslich erreichen wir den Leisee. Er liegt am Fuss der Sunnegga-Seilbahn, unserem Ziel, und ist ein beliebtes Ausflugsziel für Familien: Grillstellen, hölzerne Liegestühle, Bademöglichkeiten und Spielplätze haben seinen wilden Charakter endgültig gezähmt. Unverrückbar und atemberaubend bleibt hingegen der Blick aufs Matterhorn. ■

Praktische Infos

Strecke: Blauherd–Stellisee–Grindjisee–Grünsee–Moosjisee–Leisee–Sunnegga

Wanderzeit: circa 3 Stunden

Schwierigkeitsgrad: leicht, auch für Familien geeignet



Verona eignet sich bestens für einen Städtetrip übers Wochenende.

Die kleinen Gassen in Bolognas Altstadt haben es Thomas Maag angetan.

«Bahn frei» für Italien

Karin Greder und Thomas Maag haben mit der Bahn die Städte Verona, Turin und Bologna bereist. Die zwei railtour-Mitarbeitenden berichten über Highlights der Städte und warum Sitzplatzreservierungen Gold wert und Bahnferien familientauglich sind.

Interview: Carolin Pott

Hallo, Karin und Thomas, bevor wir über eure Bahnreisen sprechen, stellt euch doch mal vor.

Karin: Ich bin Karin Greder, arbeite seit neun Jahren bei railtour und bin die Managerin für unser operatives Marketing. Mein Herzensprojekt ist die Nachhaltigkeit im Unternehmen und ich persönlich habe in meinem Job eine immer grössere Bahnaffinität entwickelt.
Th mas: Mein Name ist Thomas Maag und ich arbeite seit 21 Jahren bei railtour. Ich bin hauptsächlich in der Reiseberatung für die Destinationen Deutschland, Italien und Osteuropa zuständig.

Karin, du warst im Juli für drei Tage in Verona auf Studienreise. Wie hat dir die Stadt gefallen und was sind aus deiner Sicht die Höhepunkte?

Karin: Mir haben der gemütliche Charakter von Verona und die schöne Altstadt sehr gut

gefallen. Es ist eine Stadt mit schönen Gassen, tollen Restaurants und kleinen Läden, welche zum Bummeln und Verweilen einladen. Mein persönliches Highlight war die Arena di Verona, ein altes Amphitheater im Herzen der Stadt. Hier durfte ich an einem schönen Sommerabend unter freiem Himmel in diesem eindrücklichen Bauwerk das italienische Opernstück Aida erleben. Das war ein einzigartiges Erlebnis.

Verona in drei Tagen: ist dieser Zeitraum ausreichend?

Karin: Für einen Aufenthalt in Verona waren drei Tage perfekt. Beim nächsten Mal würde ich vielleicht etwas mehr Zeit für einen Abstecher an den Gardasee einplanen. Der ist mit der Bahn von Verona in weniger als 15 Minuten erreichbar und somit kann man den Stadturlaub mit ein paar entspannten Tagen in der Gardasee-Region kombinieren.

Thomas, du durftest im September für fünf Tage auf Studienreise gehen, um die Destinationen Bologna und Turin kennenzulernen. Was sind deine Highlights der beiden Städte und hast du einen Favoriten?

Thomas: Ich kannte keine der beiden Städte. In Turin war ich positiv von der Kombination der schönen Gebäude und den grossen Plätzen überrascht, was mich an die Atmosphäre in Paris erinnerte. Die quadratische Anordnung der Strassen machte für mich das Verirren unmöglich (lacht) und es sind merkbar weniger Touristinnen und Touristen als in anderen bekannten Städten unterwegs. Das war für mich sehr angenehm.

Bologna hat mir ebenfalls sehr gut gefallen. Hier wusste ich etwas mehr über die Stadt und die kleinen Gässchen im historischen Zentrum. Dort habe ich im Restaurant «Trattoria del Tempo Buono» die beste Bo-



© alle: zVg/railtour

In wenigen Stunden geht es mit der Bahn zu vielen Zielen in Europa.



lognese meines Lebens gegessen und gelernt, dass an den breiten Tagliatelle viel mehr Saucen haften bleibt als an dünnen Spaghetti. Ein Tipp, den ich nicht mehr vergesse.

Was denkst du über den Reisezeitraum von fünf Tagen für Turin und Bologna? Bleibt genug Zeit, um beide Städte kennenzulernen?

Th mas: Ja, ich fand fünf Tage ideal. Mit drei Tagen in Turin und zwei Tagen in Bologna hatte ich genügend Zeit, um beide Städte zu erkunden. Und es gab ausreichend Momente, bei denen ich mit einem Bier oder Aperol verweilen konnte.

Wie gut haben eure An- und Abreise mit der Bahn geklappt? Welche Vorteile seht ihr beim Bahnreisen?

Th mas: Bei mir funktionierten die An- sowie Abreise sehr gut und ohne Anschlussbrüche. Ich habe bewusst in Mailand eine Stunde Umsteigezeit eingeplant, um stressfrei unterwegs sein zu können. Die Sitzplatzreservation, die wir bei allen Zugbuchungen über railtour inkludieren, war auf der Strecke Bern–Mailand Gold wert: der Zug war innerhalb der Schweiz sehr voll, sodass nicht alle einen Platz erhielten. Ich war froh, dass ich meinen Sitzplatz auf der gesamten Strecke garantiert hatte.

Von Mailand nach Turin fuhr ich eine Stunde mit dem Aushängeschild der italienischen Bahngesellschaft, dem Frecciarossa. Dieser Schnellzug ist sehr komfortabel, es gibt viel Beinfreiheit und da dieser Zug ausschliesslich mit Sitzplatzreservationen buchbar ist, musste niemand stehen. Einen grossen Vorteil sehe ich darin, dass man unterwegs in keinem Stau

landet, der die Reisezeit und die Ferienstimmung belastet.

Karin: Meine Anreise und auch die Abreise haben perfekt funktioniert. Ich bin um 7.30 Uhr von Bern nach Mailand gefahren und habe die Stunde Umsteigezeit entspannt mit einem Kaffee am Bahnhof verbracht. Dann ging es für mich von Mailand nach Verona weiter, wo ich mittags nur wenige Minuten fussläufig vom historischen Zentrum ankam.

Die Reise mit den SBB und Trenitalia hat mir sehr gut gefallen. Während der insgesamt gut vier Stunden Fahrtzeit sass ich bequem und mit genug Beinfreiheit auch in der 2. Klasse – das hätte ich acht Stunden gut ausgehalten. Es hat mir einmal mehr gezeigt, wie gross die Vorteile von Zugreisen gegenüber Flugreisen sind. Ich muss mich weder um das Gewicht meines Gepäcks noch um den Zeitverlust durch frühe Check-ins und Sicherheitskontrollen kümmern.

Für dich, Thomas, ging es innerhalb Italiens weiter mit der Bahn von Turin nach Bologna. Wie gut eignen sich Rundreisen mit der Bahn für Ferien in Italien?

Th mas: Ich finde Italien eignet sich sehr für eine Rundreise mit der Bahn. Es gibt zum Beispiel eine Linie, die Halt in Mailand, Bologna, Florenz, Rom und Neapel macht. Legt man hier einzelne Zwischenstopps ein, erlebt man eine vielfältige Italienreise. Meine persönliche Empfehlung ist, Mailand als letzte Stadt zu besuchen: Die Koffer können nach einem Shoppingmarathon ganz schön voll werden.


Karin: Ich kann noch ergänzen, dass das Reisen mit der Bahn auch für eine Familie viele Vorteile bietet. Es gibt in vielen Zügen spezielle Familienabteile, die mit bunten Bildern an den Wänden, teilweise eingebauten Rutschen und Tischen mit draufgezeichneten Spielen ausgestattet sind. Dass sich die Kinder während der Fahrt frei bewegen und spielen können, ist ein zusätzlicher Vorteil.

Karin, wie steht es um deine nächsten Ferien? Wird es erneut nach Italien

Weitere Informationen

Die Schweiz bietet dank des ausgebauten Schienennetzes vielfältige Reisemöglichkeiten in die umliegenden Länder. In wenigen Stunden erreicht man entspannt – tagsüber oder im Nachtzug – viele spannende Orte in Europa.

Bei Buchungen über railtour sind Sitzplatzreservationen immer inkludiert. Eine grosse Auswahl an Hotels kann ebenfalls direkt bei railtour gebucht werden.

 VCS-Mitglieder buchen bequem über www.verkehrsclub.ch/reisen

gehen und mit welchem Transportmittel wirst du reisen?

Karin: Für mich wird es tatsächlich wieder eine Reise mit dem italienischen Schnellzug, Richtung Padua. Das ist die gleiche Region wie Verona und ich freue mich jetzt schon, eine mir bislang unbekannt Stadt kennenzulernen.

Thomas, Hand aufs Herz: bist du überzeugter Italentourist oder zieht es dich für deine kommenden Ferien in ein anderes Land?

Th mas: Auch wenn mir der Ausflug nach Italien sehr gut gefallen hat, bin und bleibe ich überzeugter Deutschlandtourist. Ich mag das Land und die Mentalität, vor allem der Norddeutschen. Wenn man mit der Bahn nach Deutschland reisen möchte, empfehle ich, früh zu buchen. Es gibt für Frühbucherinnen und Frühbucher häufig günstige Angebote und ich bin zuletzt für 89 Franken von Bern ohne Umsteigen nach Hamburg in der 1. Klasse gereist. ■

Carolin Pott ist Projektmanagerin bei railtour suisse. Sie mag Spontanität beim Reisen und fährt auch mal ohne Pläne mit dem Camper los.



© Unsplash/Yannis Zaugg

1870 nimmt der Ingenieur Riggenbach auf der Vitznau-Rigi-Bahn an einer Testfahrt der Erfindung teil, die wir suchen.

WETTBEWERB

Eine geniale Erfindung

Im Lauf der Geschichte hat sich das Verkehrswesen dank dem menschlichen Einfallsreichtum technisch konstant verbessert. Die Erfindung, die wir suchen, gehört zu den grössten Fortschritten, die die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in der Schweiz geprägt haben. Dank ihr können wir mit dem Zug durch die grossartigen Schweizer Alpenlandschaften fahren, wo scharfe Gipfel und tiefe Täler jeden Versuch, Bahngleise zu bauen, zu torpedieren schienen.

Die gesuchte Erfindung besteht aus einer zusätzlichen Schiene, welche die beiden parallelen Schienen ergänzt. Während Letztere glatt sind, ist unsere Erfindung gezahnt, um eine bessere Haftung zu gewährleisten; auf diesem Mittelgleis rasten sich ein oder meh-

re Antriebsräder ein, deren Zähne mit millimetergenauer Präzision in die Mechanismen eingreifen, was eine zusätzliche Traktion bietet und den Zug daran hindert, talwärts zu schlittern.

Schweizer Väter

In der Schweiz wirkten mehrere Spezialisten an der Entwicklung der von uns gesuchten Erfindung mit. Sie wird in der Regel verschiedenen Schweizer Ingenieuren zugeschrieben, darunter Niklaus Riggenbach. Der kreative und ehrgeizige Bahnspezialist entwarf Anfang der 1860er-Jahre diese Lösung, die es möglich machte, Bergstrecken leicht zu bewältigen. Seine Idee war vielversprechend, doch es fehlte ihm an Einfluss und Kapi-

tal, um das ausgeklügelte System durchzusetzen. Auf der anderen Seite des Atlantiks baute Silvester Marsh 1866 die allererste Eisenbahn mit diesem Mechanismus, um den Mont Washington in den Vereinigten Staaten zu erklimmen. Dieser Erfolg lieferte den tatsächlichen Beweis, dass Riggenbachs Erfindung machbar war. So konnte der Ingenieur die Luzerner Behörden überzeugen und 1871 die Vitznau-Rigi-Bahn ausrüsten. Mit dem Erfolg kam die Konkurrenz, namentlich in der Person von Carl Roman Abt. Der Schweizer Ingenieur entwickelte eine ähnliche Lösung, jedoch mit mehreren gezahnten Rädern. Er rüstete insbesondere die Brienz-Rothorn-Bahn damit aus.

In der Schweiz wurden 40 Strecken mit diesem Mechanismus gebaut, von denen 28 noch in Betrieb sind. Diese besonders effiziente Erfindung wurde rasch in die ganze Welt exportiert. Man findet sie heute beispielsweise in Frankreich beim Tramway du Mont-Blanc, in Wales bei der Bahn auf den Snowdon – den höchsten Berg des Landes – oder auch bei der Darjeeling Himalaya Railway in Indien.

Camille Marion

ZU GEWINNEN:

Eine traumhafte Nacht im «Hôtel des Horlogers» in Vallée de Joux im Wert von Fr. 1500.–.

Das «Hôtel des Horlogers» ist ein Vier-Sterne-Superior-Boutique-Hotel in Vallée de Joux. Es zeichnet sich durch seine avantgardistische Architektur sowie durch sein Restaurant aus, das vom Sternekoch



© Audemars Piguet

Emmanuel Renaut geleitet wird. Das «Hôtel des Horlogers» ist dank seines verantwortungsvollen Ansatzes das erste Hotel in der Schweiz, das die Minergie-ECO®-Zertifizierung erhalten hat. Das Paket beinhaltet eine Übernachtung in einer Junior Suite für zwei Personen mit Frühstück, ein Abendessen inklusive Wein, eine einstündige Massage «Entre pics et monts» und Zugang zum Wellnessbereich des Spa by Alpeor.

Lösung letzte Ausgabe:

Das Einrad

Gewonnen hat die Übernachtung im «Hotel Eden» in Spiez Laurence Marti aus Aubonne (VD).

Wettbewerbspreis offeriert von



Um welche Erfindung handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 3. Dezember 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.

«Offenbar sitzen der Bundesrat und das Parlament in schalldichten Räumen. Das Ja zum Klimaschutz-Gesetz stösst bei ihnen auf taube Ohren.»



STÉPHANIE PENHER

Setzen wir ein Signal!

Riesig war die Freude, als im Juni die Mehrheit der Stimmbürger das Klimaschutz-Gesetz annahm und damit die Marken auf dem Weg zum Netto-Null-Ziel setzte. Konkrete Vorgaben für das Erreichen der Ziele macht dieses Gesetz aber nicht. Es war daher klar, dass diese separat geregelt werden müssen. In erster Linie mit einem mutigen revidierten CO₂-Gesetz. Unabdingbar ist auch die drastische Reduktion des geplanten Ausbaus des Nationalstrassennetzes.

Die 59 Prozent Ja-Stimmen sollten als hohe Akzeptanz und Signal für einen wirksamen Weg in Richtung Klimaschutz verstanden werden. Zu früh gefreut! Offenbar sitzen der Bundesrat und das Parlament in schalldichten Räumen. Das Ja zum Klimaschutz-Gesetz stösst bei ihnen auf taube Ohren. Der Ständerat hat in seiner Beratung des neuen CO₂-Gesetzes dem Klima eine klare Abfuhr erteilt und der Siegerin der Volksabstimmung im Juni 2021 – die SVP hatte damals das Referendum gegen das CO₂-Gesetz ergriffen – absolute Gehorsamkeit gelobt.

Weiter hat die vereinigte Bundesversammlung, quasi auf Einladung des UVEK-Vorstehers, das ohnehin schon überladene Strassenausbauprogramm um zwei Projekte in der Westschweiz erweitert. Das Paket steht im klaren Widerspruch zum Klimaziel, ab dem Jahr 2050 unter dem Strich keine Treibhausgas-

emissionen mehr zu verursachen. Der Autobahn-Bauwahn wird zusätzlichen Verkehr generieren und führt so zwangsläufig zu längeren Staus, mehr Luftverschmutzung, Lärm und steigenden CO₂-Emissionen. Dagegen ergreifen wir nun das Referendum. Bitte unterschreiben Sie den beigelegten Unterschriftenbogen zusammen mit ihrer Familie und ihren Freunden und senden Sie ihn rasch zurück.

Beim CO₂-Gesetz bleibt zu hoffen, dass es sich um einen Ausrutscher vor den nationalen Wahlen handelte. Die prognostizierten Gewinne der SVP haben die Mitte und die FDP zu einer Abkehr von gelegentlichen umweltfreundlichen Positionen gedrängt. Dabei haben die neuen Amtsträgerinnen und Amtsträger viel zu tun: In der Rangliste der Klimapolitik nimmt die Schweiz gemäss den Expertinnen und Experten, die den internationalen Klimaschutz-Index erstellt haben, den 22. Platz ein. Im letzten Jahr lag sie noch auf Platz 15. Die Schweiz muss ihre Politik verbessern und deren Umsetzung beschleunigen – ein griffiges CO₂-Gesetz und ein Stopp des Autobahn-Bauwahns sind erste wichtige Schritte. ■

Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz, hat sich ein Megafon gekauft.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

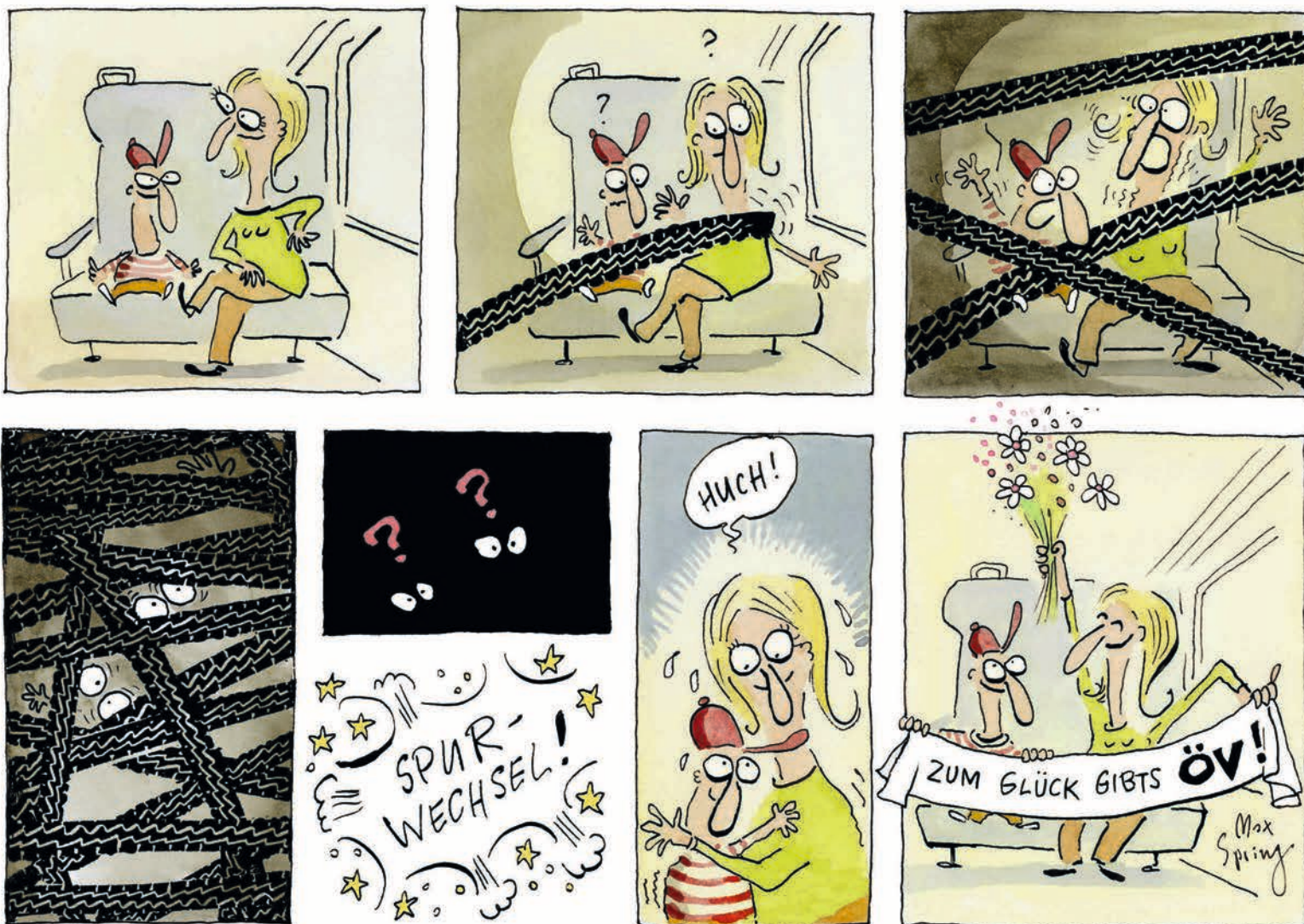
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Selim Egloff, Anders Gautschi, Urs Geiser, Nadja Mühlemann, Christoph Neidhard, Stéphanie Penher, Carolin Pott, Edmea Stegmaier, Edward Weber, Nouria Zeggani. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 63380 (deutsch 49845, französisch 13535). Die nächste Ausgabe erscheint am 16. Februar 2024. **Insertionschluss:** 15. Januar 2024. **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.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz verwendet Personendaten im Rahmen des Schweizerischen Datenschutzgesetzes. Mehr Informationen unter www.verkehrsclub.ch/datenschutz

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!

Wollen Sie Ihr Geld nachhaltig und transparent anlegen?

Seit **40** Jahren
in der Schweiz



Gebührenfrei



Genossenschaft



Monatlich kündbar

Mit Oikocredit investieren Sie in eine Geldanlage mit Sinn

Oikocredit ist eine Genossenschaft und gilt als Pionierin im Bereich nachhaltiger Investitionen. Seit über 45 Jahren finanziert Oikocredit Partnerorganisationen und Unternehmen im globalen Süden, um das Leben wirtschaftlich benachteiligter Menschen zu verbessern.

Erfahren Sie, wie ein Investment bei Oikocredit wirkt, und lesen Sie unseren Erfolgsbericht über Matilde Guzman Garay aus Bolivien.

www.oikocredit.ch/vcsd



OIKO CREDIT
investing in people

Oikocredit Schweiz
General-Guisan-Strasse 47
8400 Winterthur

☎ 044 240 00 62
✉ info@oikocredit.ch
🌐 www.oikocredit.ch

Combo Auto- und E-Bike-Pannenhilfe



Profitieren Sie jetzt vom Aktionspreis für unsere kombinierten Pannenhilfen!

Schliessen Sie jetzt die Pannenhilfecombo für nur Fr. 60.– statt Fr. 70.– ab. Haben Sie bereits eine der beiden VCS-Pannenhilfen, können Sie die E-Bike-Assistance für Fr. 20.– oder die Auto-Pannenhilfe für Fr. 40.– hinzufügen. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannenhilfen (Schweiz/FL) bis am 31.12.2024.

Für Bestellungen und Informationen:



Telefon 031 328 58 11
www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe-combo

Wir beraten Sie gerne!

Für Mensch und Umwelt

VCS



Finnland und Norwegen – mit Hurtigruten

- Fahrt mit der Luxusfähre Oslo-Kiel
- Fünf Tage Hurtigruten – ein Abenteuer
- Die Magie des Nordes – Finnland und Norwegen

15. April - 26. April 2024 (12 Tage)

Pauschalpreis CHF 4990.–



Infos,
Kataloge, Detail-
programme und
Buchung:
www.servrail.ch
oder
031 311 89 51



Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2024

Reisen in Europa

24.01. - 05.02.	Wintertraum Lappland
24.02. - 02.03.	Mandelblüten auf Mallorca
04.04. - 13.04.	Sizilien mit dem Zug entdecken
20.04. - 26.05.	Sylt-Wanderwoche
28.04. - 12.05.	Kroatien: Eine genussvolle Reise
16.05. - 26.05.	Siebenbürgen – Geheimnisvolles Rumänien
20.06. - 28.06.	Perlen der Nord- und Ostsee
25.06. - 01.07.	Bremen, Helgoland und der Moorexpress
30.07. - 10.08.	Südnorwegen – Mit Telemarkkanal
19.08. - 29.08.	Göta-Kanal: Ältestes Passagierschiff der Welt
29.08. - 07.09.	Insel Man und Nordengland – Bahnleckerbissen
05.09. - 12.09.	Österreichische Alpen mit dem Zug entdecken
15.09. - 20.09.	Französische Alpen – Natur & Bahn
18.09. - 25.09.	Invasionsstrände in der Normandie und die Bretagne
26.09. - 05.10.	Nordspanien – Spektakuläres Asturien und Galizien
07.10. - 11.10.	Eisenstadt und Graz – Mit Neusiedlersee
12.10. - 19.10.	Cilento – Entdecken und geniessen
10.12. - 15.12.	Adventsreise nach Dresden

Flussfahrten

10.04. - 14.04.	Flusskreuzfahrt Holland und Belgien
14.04. - 18.04.	Flusskreuzfahrt Belgien und Holland
21.10. - 28.10.	Der Douro, die Seele Portugals

++++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: • Bahnбилlette
• Fähren und Schifffahrten • Transfers und Carfahrten • Unter-
kunft in guten Mittelklassehotels • Halbpension und zusätzliche
Mahlzeiten (z.T. inklusive Getränke) • Ausflüge und Besichtigun-
gen • Reisedokumentation • Kundengeldabsicherung/Garantie-
fonds • Reiseleitung ab/bis Schweiz • Trinkgelder + + + + +

SERVRAIL GmbH
Postfach 335 | 3027 Bern
www.servrail.ch | info@servrail.ch
031 311 89 51



Südtirol, Trentino und Lago d'Iseo

- Das Trentino und die Nonstalbahn
- Treno dei Sapori: Gediegen Speisen am Iseosee
- Der Ritten, das Sonnenplateau in Südtirol und seine Bahn

23. - 27. Mai 2024 (5 Tage)

Pauschalpreis CHF 1190.–



Périgord und Atlantikküste im historischen Extrazug

- Rundreise mit dem historischen «Autorail»
- Hafenstadt La Rochelle, die Perle am Atlantik
- Das malerische Périgord mit den vielen Burgen

8. - 15. Juni 2024 (8 Tage)

Pauschalpreis CHF 3300.–