

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Beleben wir die Strassen!

Ideen für einen öffentlichen Raum,
in dem das Zusammensein im
Zentrum steht

Seite 20



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.

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- per E-Mail eco@verkehrsclub.ch
- per Internet www.verkehrsclub.ch/auto

Unser Versicherungsteam freut sich auf Ihren Kontakt.

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt



100% biologisch
amiata.ch

amiata
Bioweine · vins bio

Prämierte Bioweine
6 x 1 Flasche nur CHF 89.00*
statt CHF 118.00 (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

*Angebot gültig bis 09.11.2023



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Klimaschutz:** ein wichtiger Etappensieg
- 7 **Wahlen 2023:** Köpfe und Parteien im Umweltcheck
- 8 **Veloselbstverlad:** Tüfteln – am Fahrplan oder am Velo
- 9 **Sharing:** Interview mit Thomas Marty vom BFE
- 10 **Versicherungen:** Rundumschutz für Velo und Auto
- 12 **Klimaschutz:** das ist die Public Challenge 2023
- 13 **Autobahnausbau:** wenn sich Verkehr in Luft auflöst
- 14 **jungVCS:** auf die Strasse fürs Klima
- 15 **Velofahren:** Pflicht und Kür
- 16 **Firmenmobilität:** so unterstützt Clean Fleet
- 17 **Eco-auto:** Vorreiter im Emmental
- 18 **VCSkids:** unsere Kinderseite



46 **Transsilvanien:**
eine bunte Rundreise

- 50 **Welterbe:** Sie zu sehen, ist ein Muss

30 **Berichte aus den Regionen**

42 **Mitgliederangebote**

56 **Wettbewerb**

57 **Bitte mitdenken! mit Anders Gautschi**

58 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Für Lebens- und Begegnungsräume

Lebensqualität hängt direkt von der Gestaltung des öffentlichen Raumes ab. Indem wir den Verkehr anpassen, verwandeln wir Städte und Dörfer in Lebensräume. In Orte, an denen Velofahrerinnen und Fussgänger gerne unterwegs sind, Kinder ohne Begleitung zur Schule gehen können, Autos langsam fahren und die Natur ihren Platz (zurück)bekommt.



20

© Fabian Lütolf/setrunners.ch

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Die Szene wiederholte sich Abend für Abend: «Wenn die Kirchenglocke acht Mal schlägt, kommt ihr nach Hause.» Mein Bruder, meine Schwes-

tern und ich nickten hastig und rannten hinaus zu den anderen Kindern der Nachbarschaft, um Verstecken zu spielen. Im Dorf, in dem wir aufwuchsen, spielten die Kinder nach der Schule täglich draussen. Die Erwachsenen machten sich keine Sorgen; wir wussten, dass wir aufpassen müssen wegen der Autos und die Autofahrerinnen und Autofahrer waren an uns gewöhnt und fuhren im Schritttempo. Wie sieht es heute aus? Im Dossier dieser Ausgabe beschäftigen wir uns mit Modellen, die es ermöglichen, den öffentlichen Raum und den Verkehr freundlicher zu gestalten. Entschleunigung, Koexistenz und innovative Ideen tragen dazu bei, dass die Strasse auch zum Schulweg, zum Treffpunkt und zum Ort für Versteckspiele wird. Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Camille Marion
Co-Leiterin Redaktion



© Park.Ela

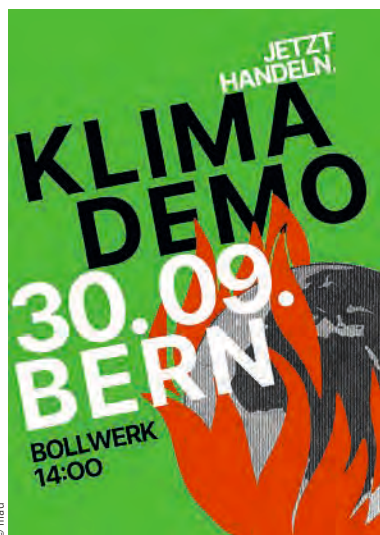
Kostenlose Reise in die Schweizer Pärke

Seit 2016 engagieren sich das Netzwerk Schweizer Pärke, der VCS, die SBB, Postauto und Birdlife unter dem Dach von «Fahrtziel Natur» für eine nachhaltige Mobilität und einen sanften Tourismus in den Schweizer Pärken. Seit diesem Sommer profitieren Sie von einem Sonderangebot: Buchen Sie drei Nächte oder mehr in einer der teilnehmenden Unterkünfte der Schweizer Pärke und Sie erhalten die An- und Rückreise ab Ihrem Wohnort in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr in der 2. Klasse geschenkt. Das Angebot ist gültig bis 31. Oktober, solange Vorrat.

Weitere Infos unter www.parks.swiss

Klimademo am 30. September in Bern

Die Klima-Allianz, der auch der VCS angehört, organisiert am Samstag, 30. September, zusammen mit ihren über 140 Mitgliederorganisationen sowie Gewerkschaften und Bewegungen eine nationale Klimademo. Die Klimakrise hat bereits heute drastische Folgen wie Hitzewellen, schmelzende Gletscher, bröckelnde Berge und Dürren. Vier Wochen vor den eidgenössischen Wahlen fordern wir Klimagerechtigkeit und verlangen, dass die grössten Verursacherinnen und Verursacher der Klimakrise zur Verantwortung gezogen werden.



© mad

Weitere Infos unter www.klima-demo.ch

Liberalisierung der Schiene

Der Bundesrat lotet derzeit aus, wie sich ein neues Verhandlungspaket mit der EU ausgestalten liesse. Er denkt dabei unter anderem über eine Öffnung des Schweizer Schienennetzes für ausländische Anbieter nach. In Frage kämen auch Discounter wie FlixTrain. Der VCS hat derartigen Liberalisierungsgedanken gegenüber Vorbehalten: Das bisherige Kooperationsmodell mit den ausländischen Bahnen hat sich bewährt.

Für die Kundinnen und Kunden sind günstige Preise zwar begrüssenswert, jedoch darf die Angebotsqualität darunter nicht leiden. Das Schweizer Bahnnetz ist bereits gut ausgelastet und stösst auf den für ausländische Anbieter interessantesten Strecken bereits an Grenzen. Im Angebotskonzept 2035 sieht das Bundesamt für Verkehr vor, dass die Züge aus dem Ausland nur bis zur Grenze fahren, um dem Schweizer Netz eine Verschnaufpause zu gönnen. Bevor Flix-Trains eingeführt werden – was den Güterverkehr bremsen und sogar zu einer Verlagerung auf die Strasse führen könnte –, will der VCS, dass die direkten internationalen Verbindungen garantiert werden.

Das Ende des E-Scooter-Verleihs in Paris

Die französische Hauptstadt führte diesen Frühling eine Umfrage durch, bei der die Bevölkerung über die Zukunft des E-Scooter-Verleihs entscheiden sollte. Ein Verbot wurde mit klarer Mehrheit von fast 90 Prozent der Stimmen befürwortet – ein deutliches Verdikt, allerdings bei einer Beteiligung von unter 8 Prozent. Obwohl es nur eine Konsultativabstimmung war, bestärkte das Ergebnis die Pariser Bürgermeisterin Anne Hidalgo in ihrer Überzeugung, dass eine Verbannung der E-Scooter die Belästigung auf den Strassen und Trottoirs der Hauptstadt verringert.


Die E-Scooter stehen in der Kritik, weil sie überall im öffentlichen Raum stehengelassen werden, auf den Trottoirs mit hohem Tempo an den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbeisausen und eine schlechte Ökobilanz aufweisen. Der Entscheid ist am 31. August in Kraft getreten und macht Paris zur ersten Hauptstadt Europas, die den E-Scooter-Verleih vollständig verbietet.



© Pirabay/Mircea

Railtour – der neue Bahnreisepartner des VCS

Dank einer neuen Partnerschaft mit Railtour bietet der VCS eine Buchungsplattform für nachhaltige Reisen mit dem Zug an. VCS-Mitglieder profitieren von exklusiven Rabatten. Der Schweizer Reiseveranstalter ist seit über 50 Jahren auf nachhaltige Bahn- und Städtereisen in Europa spezialisiert. Gemeinsam wollen der VCS und Railtour das CO₂-arme Reisen fördern.

 Weitere Infos unter www.verkehrclub.ch/reisen



Fachseminar autofrei/autoarm Wohnen

Das Fachseminar der Plattform autofrei/autoarm Wohnen zeigt Lösungen für eine nachhaltige Siedlungsmobilität auf. Wie sieht ein massgeschneidertes Carsharing-Angebot aus? Wie kann die Parkplatzsituation für Velos kostengünstig verbessert werden? Was braucht es bei der Elektromobilität? Und welchen Beitrag leistet die Digitalisierung bei der Optimierung der Mobilitätsangebote? Der Anlass findet am 24. Oktober 2023 in der Wohnbaugenossenschaft Hubergass in Bern statt. Im Anschluss gibt es eine Besichtigung dieser neu gebauten Siedlung im Westen Berns.

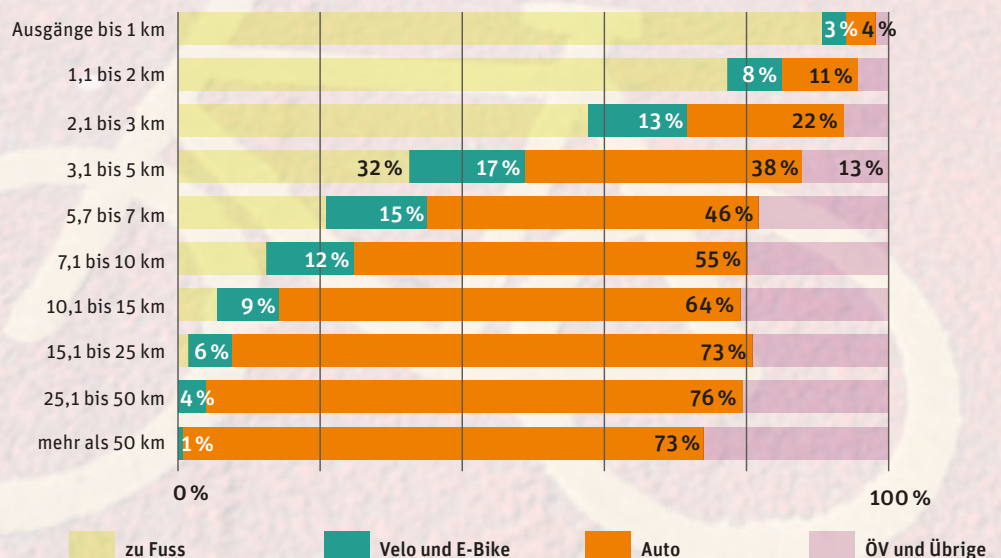
 Programm und Anmeldung unter www.wohnbau-mobilitaet.ch

Ciclocinema: das Kino mit Pedalkraft

Zehn Velos, zwei Kinovorstellungen, null Emissionen: Das verspricht Ciclocinema, das diesen Sommer vom VCS und der Tessiner Pedibus-Koordination zusammen mit Pro Velo Ticino, dem Park der Breggia-Schluchten und den Gastgebergemeinden organisiert wurde. Das Wanderkino will die Filmkultur und die nachhaltige Mobilität unterstützen. Die erste Vorführung fand am 26. August im Park der Breggia-Schluchten statt, die zweite am Tag darauf in Melide. Um die für die Vorführung nötige Energie zu produzieren, wechselten sich die Besucherinnen und Besucher auf den Velos ab.

Viel Potenzial fürs Velo bei kurzen Wegen

Ist ein Ausgang – also eine Abfolge von Wegen, die zu Hause beginnt und auch wieder zu Hause endet – länger als 3 Kilometer, setzen sich Herr und Frau Schweizer am liebsten ins Auto. Bei Wegen von 3,1 bis 5 Kilometern kommt bereits in 38 Prozent aller Fälle das Auto zum Einsatz. Dabei wären genau diese Distanzen perfekt dazu geeignet, um per Velo zurückgelegt zu werden. Handelt es sich doch beim Velo – nebst den Füßen – um das krisenresistenteste aller Verkehrsmittel. Mehr dazu lesen Sie im Dossier auf Seite 25 in diesem Heft.



Ein wichtiger Etappensieg

Klimapolitik Die Stimmenden haben das Klimaschutz-Gesetz am 18. Juni deutlich gutgeheissen. Das lässt durchaus hoffen. Der Volksentscheid ist allerdings nicht mehr als eine Wegmarke auf einer langen Route. Die Umsetzung steht noch bevor.

Von Andreas Käsermann



© Pixabay/Sarah Lötscher

Hitze und Dürre der letzten Sommer sind Alarmsignale – im Bild der fast ausgetrocknete Klöntalersee: Die Schweiz muss beim Klimaschutz dringend handeln.

Der Jubel war gross an diesem Abstimmungssonntag im Juni: das unselige SVP-Referendum gegen das Klimaschutz-Gesetz war gebodigt. Die Schweiz will also doch etwas gegen die Klimaerhitzung tun. Und das ist gut. Indes: Was genau die Schweiz tun will, das ist derzeit noch weitgehend offen. Das Gesetz definiert das Ziel

bereich Ursache für die Hälfte der helvetisch produzierten Treibhausgase ist.

Nun wird es ernst

Klar ist somit: Es braucht weitergehende Massnahmen zur Erreichung des Klimaziels. Solche werden in anderen Gesetzen geregelt. Das Volksverdict vom 18. Juni muss

Hinsichtlich Verkehrsmassnahmen schweigt sich das Klimaschutz-Gesetz aus. Obwohl gerade der Mobilitätsbereich Ursache für die Hälfte der helvetisch produzierten Treibhausgase ist.

der Klimaneutralität bis 2050, bleibt derweil aber auf dem Weg dorthin betont vage.

Immerhin sind Absenkpfade und Zwischenziele definiert und es werden Pfründe genannt, welche vor allem Wohneigentümerinnen und -eigentümer motivieren sollen, etwa bei der Heizungserneuerung ans Klima zu denken. Hinsichtlich Verkehrsmassnahmen schweigt sich aber das Klimaschutz-Gesetz aus. Obwohl gerade der Mobilitäts-

sich darum insbesondere in der Debatte um das CO₂-Gesetz widerspiegeln – diese läuft im Bundeshaus gerade an. Das Ziel ist klar, die Aufgabe, eine gute Lösung zu finden, aber nicht trivial: Den eidgenössischen Räten wartet ein Ritt auf der Rasierklinge.

Am klaren Ja zum Klimaschutz-Gesetz lasse sich jedoch anknüpfen, meint VCS-Vorstandsmitglied Michael Töngi, der als Grünen-Nationalrat in der Verkehrskom-

mission Einsitz hat. Auch wenn er ab und an eine gewisse Diskrepanz zwischen Stimmverhalten und eigenem Tun verortet: «Die Frage ist, wie weit unsere Gesellschaft nicht nur vom Postmaterialismus spricht, sondern ihn vermehrt auch lebt. Das zeigt sich im Politischen mit dem Ausbau der Autobahnen wie im Privaten mit dem Verbrauch von Konsumgütern, immer schwereren Autos und weltweiten Kurztrips.» Der Gesellschaft stünden schwierige Diskussionen über notwendige Handlungsfelder bevor.

Masterplan jetzt umsetzen

Klimawirksame Ideen hat der VCS bereits vor zwei Jahren im «Masterplan fossilfreier Verkehr» aufgrund einer Mobilitätsstudie formuliert. Deren Haupteckdaten: Das Netto-Null-Ziel kann nur erreicht werden, wenn der Verkehr weitestgehend oder ganz fossilfrei wird. Ohne Massnahmen beim Flugverkehr und beim Treibstoffverbrauch – etwa mittels einer CO₂-Abgabe – kann die Schweiz ihre Klimaziele nicht erreichen. «Weiter braucht es ein Importverbot für Personenwagen mit Verbrennungsmotor», meint VCS-Präsident Ruedi Blumer. Ein solcher Importstopp müsste vorzugsweise ab 2030 gelten. Als weitere notwendige Massnahme sieht Blumer den Verzicht auf Kapazitätsausbauten der Autobahnen. Ferner schlägt er eine Energieverbrauchsabgabe für Motorfahrzeuge vor.

Auch Carpooling-Modelle, flexible Arbeitszeiten und Home-Office seien zielführende Konzepte. Überdies: «Unternehmungen und Verwaltungen müssen Mobilitätskonzepte erarbeiten und umsetzen, die keine Gratisparkplätze für Mitarbeitende mehr vorsehen. Stattdessen braucht es Firmenvelos, E-Bikes und Cargobikes oder auch Gutscheine für den ÖV.» ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.



Mehr unter www.verkehrsclub.ch/fossilfrei

Politiköpfe und Parteien im Umweltcheck

Wahlen Am 22. Oktober ist Wahltag in der Schweiz. National- und Ständerat werden neu bestellt. Doch wie tickt die nationale Politprominenz in Umweltfragen und welche Parteien geben Umwelthanliegen Gewicht? Das Umweltrating schafft Klarheit und bietet eine Wahlhilfe.

Von Andreas Käsermann

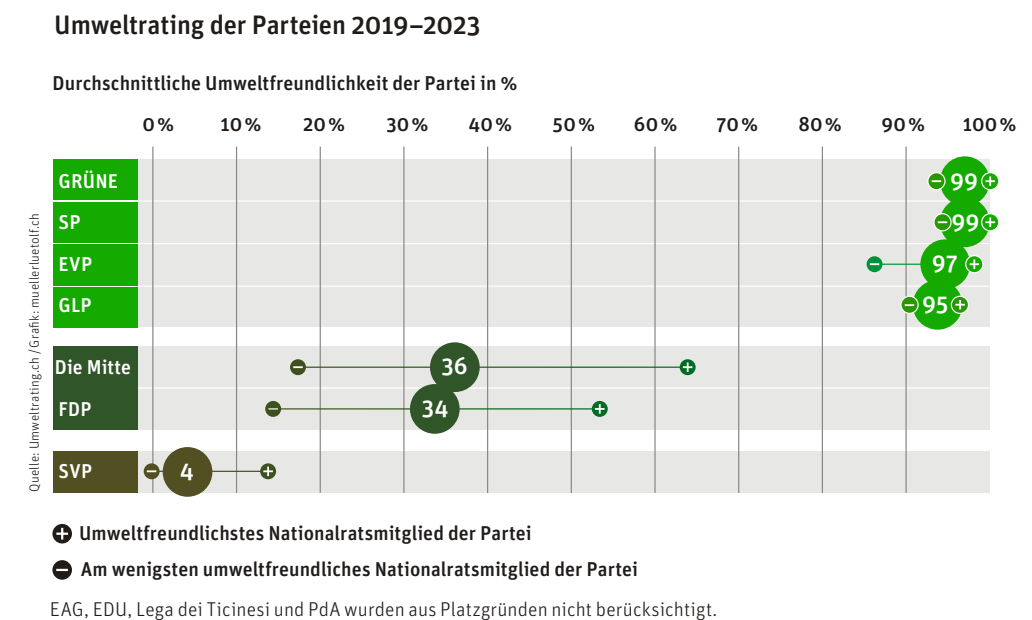
Das Umweltrating bewertet das Stimmverhalten der Parlamentsmitglieder zu den wichtigsten umweltpolitischen Vorlagen, welche im National- oder Ständerat in den letzten vier Jahren behandelt wurden. Je häufiger ein Ratsmitglied für die Umwelt stimmte, umso besser dessen Resultat. Ganze 33 Nationalrätinnen und Nationalräte haben dabei in jedem einzelnen Fall zu Gunsten der Umwelt gestimmt – im Stöckli haben fünf Mitglieder die maximale Punktzahl erreicht.

Wirft man einen Blick auf die parteipolitische Provenienz der umweltfreundlichsten Parlamentsmitglieder, so sind es nach wie vor die Grünen, SP, EVP und GLP, welche das Rating anführen. Ihre Politikerinnen und Politiker haben sich konsequent für Umwelthanliegen eingesetzt. Der Zuwachs an Nationalratssitzen im Sog der Grünen Welle vor vier Jahren zeigte sich in mehr gewonnenen Umweltabstimmungen im Nationalrat. Abgeschlagene Schlusslichter in Umweltfragen sind ebenso deutlich SVP und Lega. Deren Vertreterinnen und Vertreter stimmten praktisch immer gegen Umwelthanliegen.

FDP holt auf – Mitte schwächelt

Enttäuschend: zwei von drei Umweltvorlagen fielen bei der FDP und der Mitte (vormals CVP und BDP) in den letzten vier Jahren durch. Die Mitte – einst in Umweltfragen ein potenzieller Mehrheitenbringer – hat gegenüber der letzten Legislatur rund 13 Prozent Umweltfreundlichkeit eingebüsst. Damit liegt die Mitte nun weit hinter ihrem Abstimmungsverhalten der letzten Legislaturen zurück.

Derweil hat die FDP zugelegt und holte um 12 Prozent auf. Der grüne Schwenker in klimapolitischen Fragen, welche die damalige FDP-Präsidentin Petra Gössi kurz vor den letzten Wahlen mit ihrer Partei anstellte, war offensichtlich mehr als ein leeres Versprechen für den Wahlsonntag. Frei-



lich sind längst nicht alle gewählten FDP-Abgeordneten auf Klimaschutzkurs: Unter den Freisinnigen gibt es einige, die kaum je umweltfreundlich abgestimmt haben.

sind in den letzten vier Jahren viele Umwelthanliegen am Ständerat gescheitert. Die kleine Kammer hat damit viele Fortschritte des Nationalrats zunichtegemacht. ■

Durchzogene Umweltbilanz im Stöckli

Als veritabler umweltpolitischer Bremsklotz erwies sich der Ständerat. Er hat stark von seiner einstigen Umweltfreundlichkeit eingebüsst. Anders als in früheren Legislaturen

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Beilage zum Umweltrating

Das Umweltrating wird von den Partnerorganisationen der Umweltallianz VCS, Greenpeace, Birdlife, Pro Natura, SES und WWF erstellt. Untersucht wird das umweltpolitische Stimmverhalten aller gewählten Mitglieder des National- und Ständerats – auch jener, die während der Legislatur bereits zurückgetreten sind oder bei den Wahlen 2023 nicht mehr kandidieren. Das Umweltrating wird jährlich veröffentlicht und dient als Legislaturbilanz in Wahljahren als praktische Hilfe für Wählende. In der Mitte dieses Heftes finden Sie eine Beilage der Umweltallianz zu den Wahlen – mit Wahlversprechen der Ständeratskandidatinnen und -kandidaten.

Weitere Infos unter www.umweltrating.ch

Tüfteln – am Fahrplan oder am Velo

Veloselbstverlad Eine Velotour aus der Schweiz nach Europa unternehmen und danach mit dem Zug wieder nach Hause fahren? Was nach dem perfekten Urlaub klingt, stellt einen in manchen Ländern vor ungeahnte Probleme.

Von Selim Egloff



Für andere Länder gelten andere Velomitnahmesitten in Zügen. Gibt es Veloplätze? Welches Billett brauche ich? Muss ich reservieren? Gibt es Alternativen, die ich übersehe? Hat es noch Platz und wo kann ich überhaupt buchen?

Grundsätzlich gilt folgende Faustregel: Je schneller und weiter ein Zug fährt, desto

Ein verpacktes Velo wird in der Schweiz als Gepäckstück akzeptiert. Im Ausland gelten unterschiedliche Höchstmasse.

komplizierter ist die Velomitnahme. Davon sollte man sich aber keineswegs entmutigen lassen. Denn häufig gibt es alternative Verbindungen mit Regionalzügen. Dass diese langsamer unterwegs sind, kommt einem nach einer ausgedehnten Velotour manchmal sogar gelegen. Schliesslich will man auch auf der Rückfahrt noch etwas von der Landschaft sehen.

Wer sich aus zeitlichen Gründen dem Kulturschock eines Hochgeschwindigkeitszuges aussetzen möchte, kommt in manchen Fällen nicht darum herum, das Velo auseinanderzubauen und in einen Transportsack zu verstauen. Die Höchstmasse für verpackte Velos variieren von Land zu Land. Bei den meisten Fahrrädern ist es erforderlich, beide Räder und allenfalls den Lenker und – falls vorhanden Schutzbleche und Gepäckträger – zu demontieren.

Grenzen überwinden

Reservationspflichtige Züge warten teilweise mit weiteren speziellen Hindernissen auf. So lässt sich das Veloticket bis heute nur am Schalter oder per Telefon buchen und die Veloplätze im grenzüberschreitenden Verkehr sind online nicht immer verfügbar. Die TGV-Lyria-Züge, welche die Schweiz bedienen, verfügen im Gegensatz zu gewissen innerfranzösischen Verbindungen nicht einmal über Veloplätze. In solchen Fällen kann es sich lohnen, die Grenze mit einem Nahverkehrszug (oder sogar per Velo) zu überqueren und so den Tücken der internationalen Buchungssysteme ein Schnippen zu schlagen. ■

Selim Egloff ist Projektleiter im Team Verkehrspolitik des VCS Schweiz. Er weiss, wie er sein Velo verpacken kann, damit es in die Gepäckablage passt.



Infos zur Velomitnahme in Europa unter www.europamitdemzug.ch

Veloselbstverlad in den Nachbarländern: eine Übersicht

Italien

EC (SBB): Veloplätze vorhanden, Reservation am Schalter oder per SBB-Hotline

Frecciarossa, Frecciargento, Frecciabianca,

Italo: Keine Veloplätze vorhanden, demontierte und verpackte Velos werden aber akzeptiert, sofern sie in die Gepäckablage passen (80 x 110 x 45 cm)

Intercity: Einzelne Verbindungen (vermarktet unter Intercity Green) verfügen über reservierbare Veloplätze. Infos unter trenitalia.it (nur in der italienischen Sprachversion)

Intercity Notte: Keine Stellplätze verfügbar. Demontierte und verpackte Velos werden akzeptiert, sofern sie in die Gepäckablage passen. Tipp: Im Einzel-Schlafwagenabteil hat es am meisten Platz

Regionalzüge: Grundsätzlich erlaubt, die Informationen dazu gibt es im Fahrplan. Ein Fahrradticket gibt es am Automaten für 3,50 Euro

Österreich

RJ/RJX/IC/EC: Reservation und Ticket unter oebb.at (auch von/nach Zürich)

Nightjet: Reservation über oebb.at oder nightjet.com oder am Schalter in der Schweiz. Nur drei Veloplätze pro Zug

Regionalzüge: Velomitnahme erlaubt, sofern Platz. Ticketkauf am Automaten oder unter oebb.at

Deutschland

ICE/IC/EC: Reservationen für internationale Verbindungen am Schalter oder per Telefon, innerdeutsche Verbindungen sind auch buchbar unter bahn.de

Regionalzüge: Velomitnahme ohne Reservation möglich. Die Preise variieren je nach Tarifverbund stark, informieren Sie sich am besten vor Ort

Nightjet: Kauf und Reservation am Schalter in der Schweiz oder über nightjet.com. Nur drei Veloplätze pro Zug; nach Amsterdam 13 Plätze

Frankreich

TGV Lyria: Keine Veloplätze

TGV innerfranzösisch: Veloplätze reservierbar am Schalter in der Schweiz oder über snf-connect.fr (Anreise ab Genf respektive Basel nach Lyon oder Mulhouse per TER meist ohne Reservation möglich)

Regionalzüge: Velomitnahme in den meisten Fällen ohne Reservation möglich. In den Sommermonaten braucht es für einige Verbindungen (meist von/nach Paris) eine Reservation über resatercyclo.fr

Intercité Nuit: Die Nachtzüge der SNCF verfügen meist über Veloplätze. Reservationen und Infos über Verfügbarkeit unter snf-connect.fr

«Wir haben uns eine Verzehnfachung zum Ziel gesetzt»

Interview: Nelly Jaggi

Sharing Eigene Autos sind oft weder im Interesse der Volkswirtschaft noch der KonsumentInnen. Auch der Umwelt käme es zugute, wenn mehr Autos geteilt würden. Ein Gespräch mit Thomas Marty vom Bundesamt für Energie über das Potenzial geteilter Fahrzeuge.



Thomas Marty ist Mobilitätsexperte beim BFE.

Thomas Marty, wo sind die Grenzen zwischen Besitzen, Mieten und Teilen?

Auf der einen Seite steht das eigene Fahrrad, das eigene Auto, auf der anderen Seite die Sharingangebote. Dazu gehört zum Beispiel ein Fahrrad oder ein Auto, das ich pro Fahrt leihe oder pro Kilometer bezahle. Die Mietangebote stehen dazwischen.

Wir unterschätzen die Kosten des eigenen Autos. Warum ist das so und welche Faustregel gilt?

Regelmässig anfallende Kosten, insbesondere für den Treibstoff, können wir gut einschätzen. Bei den Versicherungs- und Unterhaltskosten und vor allem bei den Abschreibungen verschätzen wir uns hingegen brutal. Eine aktuelle Studie aus Deutschland hat ergeben, dass die monatlichen Kosten für ein Auto im Durchschnitt doppelt so hoch sind, als die Menschen denken. Das führt zu Mobilitätsentscheidungen, die nicht im Interesse des Portemonnaies liegen. Fährt jemand weniger als 10 000 Kilometer pro Jahr, ist es günstiger, das Auto stundenweise zu mieten, als es zu besitzen. Diese Rechnung machen aber die wenigsten: Die Verhaltens-

ökonomie hat gezeigt, dass wir uns oft von Emotionen und Gewohnheiten leiten lassen.

Kann Sharing dabei helfen, diese Gewohnheiten zu durchbrechen?

30 Prozent der Autofahrten sind kürzer als drei Kilometer! Steht das Auto vor meiner Haustür, nutze ich es aus Gewohnheit, auch für kurze Fahrten. Eine Carsharing-Kundin bucht ein Auto nur, wenn die günstigere Alternative mit dem Velo oder dem ÖV zu mühsam ist. Je nach Wohnort benutze ich das Auto dann nicht mehr täglich, sondern nur noch einige Male im Monat oder Jahr.

Wie sieht es bei geteilten Velos und Trotтинetten aus?

Sharing erlaubt es, verschiedene Fahrzeuge zu kombinieren. Ein typischer Sharingnutzer ist oft auch ein typischer ÖV-Nutzer – die langen Strecken werden mit dem Zug zurückgelegt, für die erste und die letzte Meile kommt ein geteiltes Velo oder Trotтинett zum Einsatz, auf dem Land auch ein geteiltes Auto.

Welches Potenzial haben geteilte Fahrzeuge, Energieverbrauch und Umweltschäden zu begrenzen?

Da dank Sharingangeboten weniger mit Autos und mehr mit Velo und ÖV gefahren wird, können wir den Energieverbrauch und

der KonsumentInnen und schon gar nicht im Interesse der Umwelt. Wir wissen, dass ein Sharingauto im Durchschnitt elf private Autos ersetzt. Dazu kommt der Flächenverbrauch: Stehende Autos verbrauchen Unmengen an Parkierungsflächen, die nicht anders genutzt werden können.

Macht das geteilte Velo das Privatvelo überflüssig?

Lege ich sehr häufig die gleiche Strecke zurück, ist das eigene Velo bequemer. In einer fremden Stadt kann es hingegen gut sein, dass ich die letzte Meile mit einem geteilten Mikromobilitätsfahrzeug zurücklege. Und wenn ich sehe, wie viele Velos an den grossen Verkehrsknoten parkiert werden, haben geteilte Velos bezüglich Flächenverbrauch einen Vorteil.

Inwieweit ist Sharing auch ein Konzept für ländliche Gegenden?

Im ländlichen Raum können vor allem das Carsharing und auch das Cargovelo-Sharing Zweit- und Drittautos ersetzen. On-demand-Rufbus-Angebote wie myBuxy sind in den Pilotregionen ebenfalls sehr erfolgreich. Im ländlichen Raum ist es aber schwierig, Angebote wirtschaftlich zu betreiben. Hier können die Gemeinden eine wichtige Rolle einnehmen und mit vergleichsweise wenig Geld viel erreichen.

«Wir wissen, dass ein Sharingauto im Durchschnitt elf private Autos ersetzt.»

die Treibhausgasemissionen direkt reduzieren. Ein weiterer wichtiger Punkt ist die schlechte Auslastung: Ein Auto steht während 23 Stunden am Tag und wenn es fährt, sind im Schnitt 1,5 von 5 Sitzplätzen besetzt. Diese Verschwendung von Ressourcen ist weder im Interesse der Volkswirtschaft noch

Welches Potenzial sehen Sie für Sharingangebote in Zukunft?

Die Wachstumszahlen der letzten Jahre sind exponentiell, das Potenzial ist längst nicht ausgeschöpft. In der Shared-Mobility-Agenda 2030 haben wir uns eine Verzehnfachung zum Ziel gesetzt. ■

Rundumschutz für Velo und Auto

Von Michele Diso und Philipp Geering

Versicherungen Der Jahreswechsel steht schon bald vor der Tür. Damit ist der Zeitpunkt ideal, vorhandene Versicherungen zu überdenken, zu vergleichen und den richtigen Schutz sicherzustellen – bei einem Anbieter, der Umweltaspekte berücksichtigt, für Ihr Auto oder Ihr Velo.

Der VCS bietet eine breite Palette von Versicherungen an, die auf die Bedürfnisse der Mitglieder zugeschnitten sind. Nachfolgend lenken wir den Fokus auf das Angebot im Bereich der Motorfahrzeugversicherung und auf das Portfolio an Veloversicherungsprodukten und zeigen Ihnen die Vorteile eines Anbieterwechsels auf.

Velofahren ist im Trend. Immer mehr wird das Velo auch als Transportmittel für längere Strecken verwendet. Besonders E-Bike-Fahrerinnen und -Fahrer legen zahlreiche Kilometer zurück. Damit das Velofahren aber auch unbesorgt genossen werden kann, gilt: Egal, ob man sich für ein brandneues Rennvelo, ein gebrauchtes Schmuckstück oder ein City-E-Bike entscheidet – der Schutz des Velos ist wichtig. Doch wie vor-

gehen? Der Abschluss einer Veloversicherung bei einem Umwelt- und Mobilitätsverband wie dem VCS ist eine gute Option. Der Verband kümmert sich zum einen um den Schutz des Velos und zum anderen sorgt er auch noch dafür, dass die Interessen der Velofahrenden in der Verkehrspolitik von morgen besser berücksichtigt werden.

Auch umweltbewusstes Autofahren hat einen Einfluss auf die Wahl des Versicherungsanbieters. Indem Sie verschiedene Prämien miteinander vergleichen, können Sie nicht nur Kosten sparen, sondern auch einen Anbieter unterstützen, der eine umweltfreundliche Fahrweise belohnt. Was für einen Wechsel vom klassischen Motorfahrzeugversicherer hin zum VCS spricht. Vorteil in jedem Fall ist, dass man durch die

VCS-Mitgliedschaft automatisch Teil einer umweltbewussten Gemeinschaft wird, die gemeinsam die nachhaltige Mobilität der Zukunft rägt und gestaltet. ■

Michele Diso und Philipp Geering sind Co-Leiter der VCS-Versicherungsabteilung.

Umfassendes Angebot

Der VCS bietet neben Velo- und Autoversicherungen eine breite Palette an: Rechtsschutz, Haftpflicht, Krankenkasse und sogar eine Haustierversicherung.

Weitere Infos:
verkehrsclub.ch/versicherungen



VCS-Veloversicherungen

Die Idee, alles aus einer Hand zu erhalten, hat sich längst in verschiedenen Lebensbereichen bewährt – und die Veloversicherung ist hier keine Ausnahme. Dies zeigt sich auch im VCS-Veloversicherungs-Portfolio. Unabhängig des Velomodells bietet der VCS massgeschneiderte Versicherungslösungen für den optimalen Schutz des Velos. Was die Veloversicherungen besonders attraktiv macht, sind die individuellen Versicherungslösungen. Während Familien vielleicht mehrere Fahrräder absichern müssen, benötigen Einzelpersonen möglicherweise eine umfassende Diebstahlversicherung für ihr teures E-Bike. Die VCS-Veloversicherungen berücksichtigen diese Unterschiede und ermöglichen es, die Police nach den spezifischen Bedürfnissen zu gestalten.

Ein weiterer Vorteil der VCS-Veloversicherungen liegt in ihrer Flexibilität. Da sie alle Velotypen abdecken, können Velobesitzerinnen und -besitzer sicher sein, dass sie für alle Szenarien gerüstet sind. Die Flexibilität erstreckt sich aber auch auf die Deckungsbereiche, die von Diebstahl über Unfallschäden bis hin zur Haftpflicht reichen können.

Interessiert? Weitere Informationen zu den

VCS-Veloversicherungen finden Sie unter [www.verkehrsclub.ch/veloversicherungen](https://verkehrsclub.ch/veloversicherungen)




VCS/Ruben Urig



VCS-Motorfahrzeugversicherung

Insgesamt scheint es an der Zeit, dass die Motorfahrzeugversicherung nicht länger als Notwendigkeit betrachtet wird, sondern als Chance, umweltbewusstes Denken und Autofahren in Einklang zu bringen. Und dennoch ist der finanzielle Anreiz nicht zu unterschätzen. Darum widerspiegelt sich neuerdings das Fahrverhalten in der Versicherungsprämie: Wenig-Fahrenden bieten wir seit kurzem die VCS-MyWay-Versicherung an. Die Autoversicherung wird kilometergenau abgerechnet und funktioniert nach dem Prinzip «weniger fahren, weniger zahlen» und schont so Umwelt und Portemonnaie gleichermaßen.

Interessiert? Weitere Informationen zu

 VCS-MyWay finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/myway



© AdobeStock/Halpoint

ANZEIGE



3.25% Zins* mit einer Investition in die Solarstromproduktion

Die neue Obligationenanleihe des börsenkotierten Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit fünfjähriger Laufzeit (01.11.23 – 31.10.28) und 3.25% Zins ist eine attraktive und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 24.10.23 leisten Sie zudem einen wertvollen Beitrag an eine klimaneutrale Energieversorgung.

*Der Zinssatz versteht sich nach Abzug aller relevanten Emissionskosten. Die Verwaltung der Obligation ist kostenlos und es fallen keine Emissionsgebühren an.

Weitere Informationen unter:



www.edisunpower.com
Telefon +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com

Gemeinsam klimafreundlich unterwegs

Von Viviane Barben

«Gemeinsam klimafreundlich unterwegs!» – unter diesem Motto läuft die schweizweite Public Challenge 2023 seit vier Wochen und noch bis am 8. Oktober. Das Projekt ist in kleine Challenges unter-

Klimaschutz Herausforderungen annehmen, Punkte sammeln und das eigene Verhalten reflektieren: das ist die Public Challenge 2023. Der VCS beteiligt sich am Projekt – machen auch Sie mit.

Bei der «VCS Weekend Climate Challenge» ist das Ziel, übers Wochenende weniger als 3,4 Kilogramm CO₂ zu produzieren.

teilt, die Grosses bewirken. Der VCS lanciert vom 2. bis 8. Oktober zwei der zwölf Herausforderungen: Die «VCS Weekly Challenge» fordert dazu auf, weniger CO₂ als in der Vorwoche auszustossen. Der Verbrauch der Emissionen lässt sich in der «Swiss Climate Challenge»-App ablesen. Bei der «VCS Weekend Climate Challenge» ist das Ziel, übers Wochenende weniger als 3,4 kg CO₂ zu produzieren. Das reicht für eine Zugreise von St. Gallen nach Genf, mit einem fossilbetriebenen Auto für eine rund 18 Kilometer lange Fahrt.

Initiiert hat das Projekt die Swisscom, umgesetzt hat sie es mit der Unterstützung des VCS und weiteren Partnern. Ziel der öffentlichen Mobilitätschallenge ist es, dass die Teilnehmerinnen und Teilnehmer ihr Mobilitätsverhalten mithilfe der App verstehen, vergleichen und verbessern. Dies vor dem Hintergrund der globalen Herausforderung, die Klimaerhitzung zu bremsen.

Je weniger, desto besser

Das gemeinsame Ziel ist es, eine Million Kilogramm CO₂ einzusparen. Für die Nutzerinnen und Nutzer bedeutet das auch, sich unter dem schweizerischen Durchschnitt für Mobilitätsemissionen von 9,5 Kilogramm pro Tag zu bewegen. Errechnet wird die CO₂-Bilanz des persönlichen Mobilitätsverhaltens anhand der Mobitool-Datenbank des Paul-Scherrer-Instituts.

Die «Swiss Climate Challenge»-App zeigt in einfachen Grafiken das persönliche Mobilitätsverhalten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer. Weiter findet man in der App spannende Beiträge mit Hintergrundwissen

zum Thema: Welche Verkehrsmittel schneiden am besten ab, wenn man die Herstellung, die Entsorgung und den Unterhalt berücksichtigt? Wie ist das mit Netto Null genau gemeint? Wie steht es um die Effizienz von Elektroautos im Vergleich zu Verbrennern?

Eine Win-win-Situation

Neben dem Beitrag zum gemeinsamen Ziel und zur Reduktion der Emissionen können die Teilnehmenden sogenannte Green Points sammeln. Die Punkte berechtigen zur Teilnahme an der Verlosung von Preisen, die einen klimaschonenden Lebensstil begünstigen. So verlost der VCS beispielsweise eine Velotransporttasche für Zugreisen.

Begleitet wird das Projekt von Klima-Ambassadorinnen und -Ambassadoren. Der VCS-Vertreter Yves Chatton weiss: «Ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten ist eine Win-win-Situation für jede und jeden und für die Gesellschaft. Dank der Public Challenge 2023 werde ich einen guten Überblick über meine Mobilität und ihre Emissionen haben und sehen, wo es Verbesserungspotenzial gibt.»

Eine grosse Wirkung

Die Public Challenge ist eine Weiterführung der nationalen Swiss Climate Challenge, welche die Swisscom im Juni 2021 durchführte. Sie bietet einen spielerischen Rahmen, um viele Leute für einen nachhaltigen Lebensstil zu sensibilisieren und zu begeistern. Jetzt noch einzusteigen, lohnt sich – jede einzelne beteiligte Person bringt uns dem diesjährigen Ziel näher. Wir sind überzeugt: Mit kleinen Veränderungen in unserer Mobilität können wir Grosses bewirken. ■

Viviane Barben arbeitet beim VCS im Team Kommunikation. Weil sie nicht Auto fährt, bleibt ihr gar nichts anderes übrig, als im Alltag ihren Mobilitätsfussabdruck klein zu halten.



Laden Sie hier die App herunter und nehmen Sie an der Public Challenge 2023 teil:
www.swissclimatechallenge.ch



Uli Uhu und seine Freunde machen es wie der Autor und setzen in der Stadt aufs Velo.

Unternehmen wurden sensibilisiert. Über 50 von ihnen gaben in der Folge vergünstigte ÖV-Billette an ihre Angestellten ab. Die Bevölkerung wird über News-Apps, Radio, SMS und Social Media direkt angesprochen. So mahnt die eigens für die Kampagne kreierte Comicfigur «Fredri Vogl»: «Alli mitmache! Gib dem Stau keine Chance!»

Um ganze 13 Prozent ist der Verkehr während der Spitzenstunden zurückgegangen. Teilweise verlagerten sich die Reisen auf den ÖV. Ein Teil der Fahrten fiel aber auch ganz einfach weg. Eine Mehrbelastung des umliegenden Strassennetzes konnte nicht festgestellt werden. «Das ASTRA widerlegte hier eindrücklich seine eigene Kreiselargumentation der ewigen Verkehrszunahme. Die ewige Leier vom unaufhaltbaren Verkehrswachstum wurde durch kluge Massnahmen gar ins Gegenteil gekehrt», sagt Blumer und fügt scherzhaft an: «Der VCS selbst hätte es zusammen mit «Uli Uhu» nicht besser machen können.»

Konsequenz: Referendum

Dieses Phänomen wird in der Verkehrswissenschaft Verkehrsverdunstung (englisch: Traffic Evaporation) oder negativ induzierter Verkehr genannt. Es beschreibt den Rückgang und die Verlagerung von Fahrten durch die Verhaltensanpassung der Reisenden, wenn sich die Bedingungen ändern. Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Kommunikation gegenüber den Betroffenen sowie das Verhindern von Ausweichverkehr – was im Fall von St. Gallen durch das ausgelastete Strassennetz bereits gewährleistet war. Die Erkenntnisse aus der Wissenschaft finden bei Bund und Kantonen jedoch noch kein Gehör. Sie halten eisern an ihren Ausbauprogrammen in der ganzen Schweiz fest, gegen den Willen des VCS und in St. Gallen des Stadtparlamentes. «Da ist es nichts als konsequent, das Referendum zu ergreifen», sagt Blumer. ■

Wenn sich Verkehr in Luft auflöst

Autobahnausbau Das ungebremste Wachstum des Autoverkehrs ist kein Naturgesetz. Dass es auch anders geht, zeigen verschiedene Beispiele. Ein Engpass im Fokus. Von Selim Egloff

Der A1-Rosenbergtunnel in St. Gallen: Hier ist die Nationalstrasse gleichzeitig auch sogenannte Stadtautobahn. Nicht selten staut sich hier der Verkehr, vor allem bei den Ein- und Ausfahrten zur Stadt. «In erster Linie, weil das städtische Verkehrssystem überlastet ist und die Autos nicht aufnehmen kann», sagt VCS-Präsident Ruedi Blumer.

Im Rahmen des aktuellen Ausbaus des Nationalstrassennetzes plant der Bund nun für 1,25 Milliarden Franken eine «Engpassbeseitigung». Dem Zuviel an Verkehr

wird mit neuen Tunnels und neuer Ausfahrt direkt ins Stadtzentrum begegnet. An den Platzverhältnissen in der Stadt ändert sich freilich nichts. «Dass der dadurch generierte Mehrverkehr von den städtischen Strassen nicht geschluckt werden kann, hat sogar die eigene Testplanung des Kantons ergeben», erklärt Blumer. Trotzdem halten Bund und Kanton eisern an der Doktrin fest, die Probleme des motorisierten Individualverkehrs könne man nur durch mehr Beton lösen.

Der Stau blieb aus

Umso grösser waren die Bedenken, als klar wurde, dass die Kapazität der Autobahn aufgrund von Bauarbeiten ab 2021 für sechs Jahre teilweise um rund zehn Prozent reduziert werden muss. «Viele in der Region befürchteten, dass dadurch das Chaos auf den Strassen der Stadt ausbrechen würde», erinnert sich Blumer. Kanton und Bund setzten deshalb auf eine aufwändige Infokampagne.

Verkehrsverdunstung

Weitere Beispiele für negativ induzierten Verkehr aus der ganzen Schweiz finden Sie in dieser Vertiefungsarbeit der Ostschweizer Fachhochschule OST unter www.bit.ly/3YRMBXw
Mehr zu Uli Uhu: www.uli-uhu.ch

Selim Egloff ist Projektmitarbeiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Er befolgt die Ratschläge von «Fredri Vogl», lange bevor sich das ASTRA dieses Ei gelegt hatte, und fährt innerstädtische Strecken per Velo.



Impressionen der grossen Klimademo im Jahr 2019.

Auf die Strasse fürs Klima



Die Klimakrise macht sich auf brutale Art und Weise bemerkbar. Dennoch sagen Umfragen nach der Klimawahl 2019 einen Rechtsruck voraus. Gehen wir am 30. September in Bern fürs Klima auf die Strasse. Wir haben (k)eine Wahl!

Von Dominik Beeler

Die Wälder Europas brennen, in den Medien sehen wir Bilder von Eisflüssen, die nach schweren Hagelstürmen mitten im Sommer durch Innenstädte fliessen, und der vergangene Juli war global gesehen der heisseste

Gelder, die eigentlich in die Zukunft unserer Generation fliessen sollten, werden in Infrastruktur gesteckt, die für einen klimaverträglichen Verkehr der Zukunft völlig nutzlos sein wird.

Monat seit Messbeginn – laut Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftern wohl der heisseste seit Jahrtausenden. Ostafrika leidet unter einer lebensbedrohlichen Dürre, aus Uruguay hört man Berichte, dass die Trinkwasserversorgung der Bevölkerung zu erliegen droht. Die Klimakrise ist tödliche Realität.

Ideen aus dem letzten Jahrtausend?

Und dennoch: Umfragen zu den anstehenden nationalen Wahlen zeichnen ein düsteres Bild. Anstatt, dass sich die Mehrheiten im Parlament im Sinne einer zukunftsfähigen Politik verschieben, droht nach der Klima-

wahl 2019 ein erneuter Rechtsruck. Was dann folgen würde, lässt sich mit Blick auf die aktuelle Milliardenvorlage zum Ausbau des Nationalstrassennetzes nur erahnen. Anstatt die Grundlage für eine zukunfts-

fähige und soziale Mobilität zu legen, werden Milliarden in Verkehrsideen aus dem letzten Jahrtausend gebuttert.

Gelder, die eigentlich in die Zukunft unserer Generation fliessen sollten, werden in Infrastruktur gesteckt, die für einen klimaverträglichen Verkehr der Zukunft völlig nutzlos sein wird. In eine Politik, die den erst jüngst von der Bevölkerung an der Urne klar bestätigten Klimazielen klar widerspricht.

Wir haben es in der Hand!

Die gute Nachricht trotz dieser düsteren Ausichten: Es muss nicht so kommen. Die Ver-

senkung unserer Zukunftsmilliarden in den Strassenausbau werden wir mit dem Referendum an der Urne bekämpfen. Mit einer nationalen Kundgebung fürs Klima am 30. September in Bern werden wir zeigen, dass der Klimaschutz für die Bevölkerung nach wie vor eine sehr grosse Dringlichkeit hat. Denn dieser steht im Sorgenbarometer der Menschen nicht zufällig ganz oben. Bestärken wir sie – denn sie sind mit dieser Sorge nicht allein. Und wir haben es in der Hand, das Ruder an der Urne herumzureissen.

Damit dies gelingt, brauchen wir euch alle! Lautstark am 30. September auf dem Bundesplatz, beim Unterschriftensammeln fürs Referendum gegen den Strassenausbau und am 22. Oktober an der Urne. Gemeinsam schaffen wir es, dass auch die Wahlen 2023 zu einer Klimawahl werden und die Politik endlich unseren internationalen Verpflichtungen im Klimaschutz nachkommt. Damit unsere Generation in einer lebenswürdigen und gerechteren Zukunft leben kann, bevor uns diese Chance endgültig genommen wird. ■

Dominik Beeler ist Co-Präsident des jungVCS.

Pflicht und Kür

Velofahren Freie Fahrt für freie Radfahrer? Trottoir frei für Fussgängerinnen? Weder noch, denn enge Platzverhältnisse im Strassenverkehr führen täglich zu Konfliktsituationen. Ein Appell an alle.

Von Christine Steinmann



© VCS/Ruben Ung

Bei geteilten Wegen braucht es gegenseitige Rücksichtnahme – im Sinne unseres Ehrenkodexes (siehe Kasten).

Fussgänger fühlen sich auf dem Trottoir oftmals bedrängt und fürchten um ihre Sicherheit. Ebenso fühlen sich Velofahrerinnen vom stets zunehmenden Autoverkehr bedroht und weichen manchmal mangels Schutzmassnahmen gar auf das Trottoir aus. Dies führt dazu, dass nichts ahnende Passanten von vorbeifahrenden Velofahrenden überrascht werden und erschrecken, was Unbehagen und Empörung auslöst. Ver- und Gebote werden nicht eingehalten, entsprechende Signalisationen ignoriert. Handelt es sich dabei um ein neues Phänomen?

Der Blick in die Vergangenheit verrät, dass sich bereits 1993 das Editorial des «Velojournals» mit dem Thema befasste: «Der sich zuspitzende Konflikt zwischen Fussgängerinnen und Velofahrenden ist Ausdruck des zunehmend härter geführten Verteilungskampfes auf unseren Verkehrsflächen. Ein Konflikt notabene, der vom eigentlichen Problem ablenkt. Immer schnellere und stärkere Autos beanspruchen einen immer grösseren Teil unseres öffentlichen Raumes auf Kosten der Schwächeren.»

Chaos auf dem Trottoir

Seit Anfang der 2010er-Jahre boomen die Elektrovlos und gehören seither zum alltäglichen Strassenbild. Zusätzlich fluten E-Trottinette und E-Skateboards – oftmals von Leihbietern – den Markt respektive die Flächen, die den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten wären. Gerne werden diese neuen Trendfahrzeuge verbotenerweise auf dem Trottoir genutzt. Das ängstigt insbesondere ältere Leute, die sich nicht mehr so flink bewegen können. Problematisch sind auch E-Bikes, die mit (zu) hoher Geschwindigkeit durch Begegnungszonen brausen. Dieses teils rücksichtslose Verhalten kann zur Folge haben, dass sich ältere Menschen kaum mehr nach draussen wagen.

Eine Ursache dafür, dass sich Zweiradnutzerinnen und -nutzer nicht an die Regeln halten, ist die fehlende Infrastruktur mit getrennten Wegnetzen. Die einzige praxistaugliche Lösung liegt im geplanten Ausbau von direkten und attraktiven Verkehrswegen sowohl für Freizeitradler als auch für Pendlerinnen. Nur dadurch kann vermieden werden, dass Velos, E-Scooter und so weiter

auf das Trottoir oder andere Fusswege ausweichen. Bis es so weit ist, gilt es, rücksichtsvoll miteinander umzugehen und auch mal jemandem den Vortritt zu lassen – sei es auf einem Zweirad oder zu Fuss.

Rücksicht statt Konfrontation

Wie also schaffen wir eine Kultur eines umsichtigen, achtsamen Mit- und Nebeneinanders? Auf geteilten Verkehrsflächen ist es keine feine Sache, als Velofahrerin Fussgängerinnen und Fussgänger beim Überholen aus dem Weg zu klingeln. Stattdessen bei knappen Platzverhältnissen genügend Abstand einhalten, das Tempo reduzieren und mit einem «Entschuldigung, darf ich Sie überholen?» vorbeifahren. Ein Dankeschön sollte ebenfalls selbstverständlich sein. Andersherum dürfen auch Fussgänger respektvolle Begegnungen wertschätzen und dies kundtun. ■

Christine Steinmann ist Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Als begeisterte Velofahrerin und Grossmutter kennt sie die Anliegen beider Seiten.

Ehrenkodex für Zweiradfahrende

- Fahrverbote einhalten
- Grüssen ist sympathisch und bekundet gegenseitigen Respekt
- Veloweg auf dem Trottoir: Tempo verlangsamen, sich frühzeitig bemerkbar machen, mit mindestens einem Meter Abstand überholen
- Stärkere nehmen Rücksicht auf Schwächere, Schnellere auf Langsamere

Ehrenkodex für Fussgängerinnen und Fussgänger

- Bei engen Verhältnissen darauf achten, genügend Platz für Zweiräder freizulassen, und nicht in der Mitte der Fläche zu gehen
- Nicht alle Velofahrerinnen und Velofahrer verhalten sich rücksichtslos und müssen getadelt werden



Mehr unter www.verkehrsclub.ch/velo-e-bike-regeln



Folgt dem Clean-Fleet-Goldpfad: die Personenwagenflotte von Mobility.

Das Klimaschutzpotenzial von Firmenflotten

Von Martin Winder

Firmenmobilität Schweizer Firmen haben Nachholbedarf, wenn es um das Klimaschutzpotenzial ihrer Betriebsflotten geht. Das zeigt eine Umfrage des Vereins Clean Fleet.

Rund 69 Prozent der CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor werden durch Personenwagen verursacht, acht Prozent durch leichte Nutzfahrzeuge. Die Hälfte der neu in Verkehr gesetzten Personenwagen und ein Grossteil der Lieferwagen kommen in Firmenflotten zum Einsatz. Diese Fahrzeuge haben eine überdurchschnittliche jährliche Laufleistung und damit einen grossen Einfluss auf den CO₂-Ausstoss des Verkehrssektors.

Unternehmen können also bei der Umstellung auf fossilsfreie Fahrzeuge einen namhaften Beitrag leisten. Dabei handelt sich um ein

fragten Firmen an, die CO₂-Emissionen ihrer Fahrzeugflotte zu erfassen. Mehr als 60 Prozent haben noch keine Umweltziele in Bezug auf ihre Flotte festgelegt. Damit hat das Thema «umweltfreundliche Fahrzeugflotten» im Vergleich zu 2015 sogar leicht an Bedeutung verloren. So kannten 2022 nur 45 Prozent die gesetzlichen CO₂-Emissionsvorschriften für Neuwagen – 2015 waren es noch 77 Prozent. Das mag auch daran liegen, dass Unternehmen in den letzten Jahren mit den Nachwirkungen der Covidkrise, Lieferkettenproblemen, steigenden Preisen

VCS sponsert Erstberatung

Der VCS hat das Grundkonzept von Clean Fleet finanziert und ist seit Gründung des Vereins im Vorstand vertreten. Möchten Sie wissen, ob Ihre Firmenflotte einen der überdurchschnittlichen Flottenstandards Clean Fleet Silber, Gold oder Platin erreicht? Der VCS sponsert zehn Erstberatungen mit CO₂-Analyse der Neuwagenflotte. Bei Interesse melden Sie sich bei martin.winder@verkehrsclub.ch.

Der Verein Clean Fleet unterstützt mit seiner Beratungstätigkeit Firmen bei der Umstellung ihrer Fahrzeugflotten.

Klimaschutzpotenzial, das es möglichst rasch zu nutzen gilt. Der Verein Clean Fleet unterstützt mit seiner Beratungstätigkeit Firmen bei der Umstellung ihrer Fahrzeugflotten. Clean Fleet zeichnet Unternehmen aus, die einen überdurchschnittlichen Beitrag leisten und unterscheidet dabei drei Stufen: Bei Einhaltung des Platinpfades ist die neu beschaffte Flotte spätestens 2030 CO₂-neutral. Bei Gold im Jahr 2033 und bei Silber spätestens 2034.

Wenig Wissen vorhanden

In einer Onlineumfrage von Clean Fleet gaben 2022 lediglich 19 Prozent der 100 be-

sowie geopolitischen Spannungen anderweitig stark gefordert waren.

Besondere Herausforderung für KMU

Vor allem für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) ist die Situation herausfordernd. Ohne firmeninterne Spezialistinnen und Spezialisten fehlt es oft am notwendigen Wissen zum Thema Nachhaltigkeit. Gerade im Bereich des Fahrzeugeinkaufs ist die Verunsicherung bezüglich Antriebsarten, Stromverfügbarkeit und -produkten, Lademöglichkeiten oder anfallender Steuer erheblich. Verständlich, dass Unternehmen, aber auch

die öffentliche Hand, sich mit der Umstellung oft noch schwertun.

Eine Studie des Versicherers AXA aus dem Jahr 2021 zeigt ein vergleichbares Bild: Sogar nur jedes achte KMU gab an, den eigenen CO₂-Ausstoss zu kennen. Das ist ein besseres Ergebnis bei der Clean-Fleet-Umfrage ist wohl darauf zurückzuführen, dass bei den teilnehmenden Firmen ein höheres Interesse an Umweltfragen besteht – rund ein Drittel sind Mitglied des Verbands für nachhaltiges Wirtschaften öbu. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

Mehr Infos unter www.cleanfleet.ch

Vorreiter im Emmental

eco auto.info Die Vögeli AG im Emmental liefert ihre bedruckten Produkte mit einem Elektrolieferwagen aus.

Nicht nur der Warentransport ist beim Familienunternehmen nachhaltig, in einem anderen Bereich gehört es sogar zu den Besten der Welt...

Von Maria Marty

Vor der Druckerei Vögeli AG in Langnau im Emmental (BE) stehen drei Ladestationen für Elektrofahrzeuge vor der Produktionshalle ins Auge. Am Parkplatz vorbei geht es in den Empfangsraum, wo eine grosse Produktausstellung präsentiert wird. Obwohl die gezeigten Verpackungen und Prospekte interessant und innovativ aussehen, so ist es ihre Grundsubstanz, die diese Produkte so spannend macht: Würde man sie zum Kompostieren in den Wald werfen, würden keine Schadstoffe zurückbleiben.

Die Druckerei gilt als die nachhaltigste der Welt. Sie erreichte als erste weltweit den Cradle-to-Cradle-Certified™-GOLD-Status. Das Cradle-to-Cradle-Zertifikat hat das Ziel, Kreisläufe möglichst klein zu halten und in der Produktion Materialien so einzusetzen, dass Abfall gar nicht erst entsteht. Ausserdem gilt bei den Schadstoffen eine Nulltoleranz und es müssen 100 Prozent erneuerbare Energien eingesetzt werden. Für Geschäftsleiter Renato Vögeli hat die Nachhaltigkeit einen hohen Stellenwert: «Zu Beginn haben wir uns vor allem damit auseinandergesetzt, wie wir energieeffizient produzieren können. Als wir unsere Produktionsumgebung optimiert hatten, haben wir zufällig vom Cradle-to-Cradle-Prinzip gehört und es übernommen.»

Diesel? Nein danke!

Die elektrischen Personenwagen auf dem Parkplatz hat die Vögeli AG bereits im Jahr 2017 angeschafft. Die Fahrzeugflotte umfasst mittlerweile drei Teslas und einen BMW i3. Seit 2022 ist zusätzlich der elektrische Lieferwagen Ford E-Transit im Einsatz, welcher das alte Dieselmotormodell ersetzte. Obwohl die Belegschaft jahrelang mit dem Diesler unterwegs war, möchten sie den Ford E-Transit nicht mehr missen. «Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erleben keine Einschränkungen bei ihrer Arbeit. Hingegen freuen sie sich über die bessere Luft und weniger Lärm», sagt Vögeli.

Unkomplizierte Wende

Schon seit 2017 hat die Druckerei eine eigene Ladestation, die von der firmeneigenen Photovoltaikanlage auf dem Dach betrieben wird. Eine Vollladung dauert acht Stunden, das lässt sich bequem über Nacht erledigen. Drei der Ladestationen können ausserdem für firmenexterne Autos gebraucht werden. «Auch unsere Mitarbeitenden können die Stationen nutzen, das erleichtert natürlich die Entscheidung zum Umstieg auf ein Elektroauto für den privaten Gebrauch», sagt Renato Vögeli und zeigt auf den Tesla eines Mitarbeiters.

Für alle Firmen, die auf Elektromobilität umsteigen möchten, hat Vögeli folgenden Tipp: «Es ist wichtig, dass man die Bedürf-

nisse im Voraus genau analysiert und erst dann den passenden Lieferanten sucht.» Die Vögeli AG wurde glücklicherweise im Dorf selbst fündig: Die örtliche Garage hat dem Betrieb den Ford E-Transit für eine Woche zum Testfahren zur Verfügung gestellt – und das Modell hat überzeugt. ■

Maria Marty ist Praktikantin beim VCS Schweiz und studiert Geografie. In ihrer Freizeit wandert sie oder fährt Bike in den Bergen.



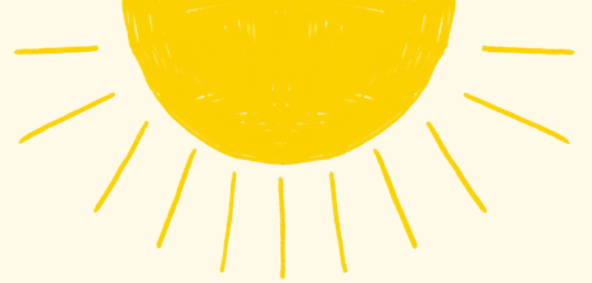
Misst der Nachhaltigkeit seiner Druckerei einen hohen Stellenwert bei: Geschäftsführer Renato Vögeli.

Der Ford E-Transit wird bei der Vögeli AG über Nacht geladen, damit er tagsüber ausliefern kann.



© Viviane Barben/VCS

VCSkids



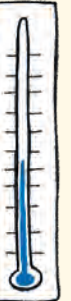
HAST DU GEWUSST?



Wegen des Klimawandels wird unsere Luft immer heisser. Der Asphalt der Strassen sorgt dafür, dass es in unseren Quartieren sehr warm wird.

Bäume kühlen die Temperatur am Boden um mehrere Grad. Sie werfen Schatten auf Strassen, Trottoire und Häuser.

Umso schöner ist es also, viele Bäume in unseren Städten und Dörfern zu pflanzen!



ERKUNDE DEINE UMGEBUNG

Welche Bäume wachsen in deinem Quartier? Samle mit deinen Freundinnen und Freunden Herbstblätter. Wer findet am schnellsten den dazugehörigen Baum?

Diese Bäume wachsen besonders oft in Städten und Dörfern:



Spitzahorn



Linde



Kastanie

MEIN LIEBLINGSSPIEL

Jedes Kind lehnt an einem Baum, nur eines steht in der Mitte. Es ruft: «Bäumchen, wechsel dich!» Für die anderen ein Signal, schnell loszulaufen, um einen anderen Baum zu erreichen. Gelingt es der Fängerin oder dem Fänger, dabei eines der rennenden Kinder zu berühren, muss dieses in die Mitte.

Liebe Grüsse,

LOU

WETTBEWERB: ZEICHNE DEIN TRAUMQUARTIER

Wir verlosen 2 x 2 Tickets fürs Papillorama. Schicke deine Zeichnung bis am 18.10.2023 an: VCS Magazin, Kinderwettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern

Gewonnen haben die «Caran d'Ache»-Farbkästen Emma, Felix, David und Anna.





1	18551 hajk Scout Explorer (Paar)	109.00	8	13518 Pfaditäschli hajk MONTREUX 2	49.90	15	16498 Biwak-Hülle hajk	89.00
2	11080 Pfaditäschli Bärn	69.00	9	10457 hajk Wash Center Lite II	29.90	16	3378 hajk Pfadi Kochkessel	ab 54.90
3	11449 hajk Zip Pouch Set	24.90	10	11948 Karten-Massstab hajk Metall	5.50	17	3380 Pfannenkecht für Pfadi-Kochkessel	49.90
4	8177 TravelPack-Set hajk 4-teilig	58.00	11	11699 Nalgene OTF hajk grün	14.90	18	3379 Ersatzdeckel hajk Pfadi-Kochkessel	ab 29.00
5	18434 Pfaditäschli hajk	35.00	12	8787 hajk Scoutpack 28l	139.00	19	6868 Regenhülle hajk 50-90 Liter	21.90
6	11123 Nalgene OTF hajk blau	14.90	13	9306 Ortlieb Packsack PD 350 hajk 59l	31.90	20	10469 Carinthia Scout Sleeper	169.90
7	9255 Wash Bag Tour II hajk	24.90	14	10683 Ortlieb Packsack PD 350 hajk 22l	26.90			





Wie Strassen zu Lebens- und Begegnungsräumen werden

Mitten in der Stadt oder in ländlichen Gegenden: der Verkehr diktiert die Gestaltung des öffentlichen Raumes und beeinflusst unser Verhalten. Damit der Strassenraum zu einem Lebens- und Begegnungsraum wird, plädieren wir für eine Priorisierung des Fuss- und Veloverkehrs, für Temporeduktion und eine Umgestaltung mit mehr Grünflächen.



Beleben wir die Strasse

Von Camille Marion

Einladende Strassen animieren zum Verweilen. Und ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Verkehrsmitteln erhöht die Sicherheit und die Lebensqualität – in Wohn- oder Geschäftsquartieren und rund um Schulen.

«**B**eleben wir die Strasse.» Schliessen Sie die Augen, lassen Sie die Aufforderung auf sich wirken und achten Sie auf die von Ihrer Fantasie produzierten Bilder: Sehen Sie Kinder beim Ballspiel? Menschen bei einem Schwatz vor der Haustüre? Einen Kinderwagen oder ein Velo an der Strassenecke? Auf der Strasse, die Sie sich vorstellen, wird wohl nicht gerade ein Auto vorbeifahren oder jemand einen Parkplatz suchen. Wo Lebendigkeit den Ton angibt, sind mehr Menschen unterwegs als Fahrzeuge.

Mit dem Aufkommen des Autos wurden die Wege unserer Städte und Dörfer zu Durchfahrtstrassen. Die Siedlungsentwicklung folgte dem Motto «Alles für das Auto» und hat andere Mobilitätsformen an den Rand gedrängt. Deshalb müssen wir nun auf einem engen Trottoir das Gleichgewicht zu halten versuchen oder werden auf dem Velo von vorbeifahrenden Autos gestreift. Und der Weg zur Schule macht uns so sehr Angst, dass wir unsere Kinder lieber gleich hinfahren.

Mobilität gehört zu unserem Alltag. Wir sind fast immer unterwegs, ob zur Arbeit oder während der Freizeit. Strassen wiederbeleben heisst nicht, uns zur Immobilität zu verdammen oder die Autos völlig zu verbannen, sondern vielmehr, unsere Fortbewegungsarten zu überdenken und das Zusammenspiel aller Transportmittel zu fördern. Noch ist unsere Mobilität jedoch weit vom Gleichgewicht entfernt.

Auf die Bremse treten

Damit der öffentliche Raum wieder lebendig wird, muss der Verkehr langsamer werden. «Bei einer Beschränkung der Geschwindigkeit auf 30 km/h steigt die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer erheblich und sie lassen sich aufs Flanieren und Anhalten ein», erklärt Michael Rytz, Fachleiter Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz.

Viele Fachleute für Mobilität und Verkehrssicherheit plädieren wie der VCS für den Paradigmenwechsel «Generell 30» statt «Generell 50» km/h. So etwa die Beratungsstelle für Unfallverhütung: «Mindestens ein Drittel der schweren Unfälle liesse sich mit der systematischen Einführung von Tempo 30 verhindern, ohne negative Auswirkungen des Sicherheitsgewinns auf den Verkehrsfluss.»

Schweizweit gibt es bereits viele Tempo-30-Zonen und ihr Mehrwert ist weithin anerkannt. Nicht zuletzt deshalb profitieren die Gemeinden seit Anfang dieses Jahres von einem vereinfachten

Verfahren zur Einführung solcher Zonen. Eines der entscheidenden Argumente ist das der Lebensqualität: «Reduziert man die Geschwindigkeit, sinkt die Lärmbelastung für die Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, aber auch für all jene, die an stark befahrenen Strassen wohnen», bestätigt Rytz.

Neue Prioritäten

Tempo 30 ist eine Vorbedingung für mehr Sicherheit und Lebensqualität innerorts, wobei andere Massnahmen zusätzliche Verbesserungen brächten. Denn der Slogan «30 ist das neue 50» ist schon bald Schnee von gestern. Mit den immer häufigeren Begegnungszonen in Wohn- und Geschäftsvierteln steht «20 ist das neue 30» am Horizont. Bei Tempo 20 verlagert sich der herkömmliche Schwerpunkt der Transportmittel, und der Fussgängerverkehr erhält Vorrang.

Die erste Begegnungszone wurde 1996 in Burgdorf (BE) geschaffen. Als Umweltbelange im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung noch weniger Gewicht hatten als heute, war das Ausscheiden einer «Flanierzone» ein ambitioniertes Vorhaben. Das von VCS und Bundesamt für Energie gemeinsam lancierte Pilotprojekt überzeugte allerdings gerade auch deshalb, weil die Bevölkerung, das Gewerbe und die Anliegen der politischen Parteien in den Planungsprozess einbezogen wurden. Nur ein Vierteljahrhundert später kann sich Burgdorf niemand mehr ohne Begegnungszone vorstellen.

Gedeihliches Zusammenspiel

Das Verknüpfen der Transportmittel ohne Ausschluss des Autoverkehrs im Rahmen von Begegnungszonen eignet





sich für die Nutzung bestimmter Bereiche besonders gut: etwa historische Ortskerne, rund um Bahnhöfe oder Schulen sowie in Wohn- und Geschäftsvierteln. Bei letzteren wird häufig befürchtet, dass die motorisierte Kundschaft ohne nahe gelegene Parkplätze ausbleibt. Jüngere Studien zeigen im Gegensatz zu diesen weit verbreiteten Ansichten allerdings auf, dass sich die Umwandlung von Geschäftsvierteln in Fussgängerzonen positiv auf den Umsatz der betroffenen Geschäfte auswirkt (mehr dazu auf Seite 25).

Die Beschränkung auf Tempo 20 in Begegnungszonen erhöht nicht bloss die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr, auch die Gestaltung des öffentlichen Raums erhält mehr Spielraum. Ein durchdachtes Miteinander der Verkehrsmittel führt zu Verlangsamung, man flaniert, hält an und bleibt sitzen. Kurz, man nimmt sich Zeit.

Fast dreissig Jahre nach Einführung der ersten Begegnungszone leuchtet der Vorteil für die Lebensqualität durchgehend ein. Ob Lausanne, Bern, Freiburg, Zürich, Genf, Bellinzona, Sitten, aber auch Renens (VD), Manno (TI), Brugg (AG),

Damit der öffentliche Raum wieder lebendig wird, muss der Verkehr langsamer werden.

Bremgarten (AG), Schlieren (ZH), Versoix (GE) oder Wald (ZH): sie alle sind in den letzten Jahren dem Beispiel Burgdorf gefolgt, was letztlich auch nicht überascht.

Ideenexport und -import

Zur Einführung der ersten Begegnungszone brauchte es 1996 noch einigen Mut. Doch ihr Erfolg wurde auch jenseits der Landesgrenzen rasch ruckbar und zeigt die Anpassbarkeit des Konzepts an unterschiedlichste Situationen. Mut ist allerdings auch vonnöten, um sich von ausländischen Erfolgsgeschichten inspirieren zu lassen und die zugrunde liegenden Konzepte in unser Land zu importieren. Dies gilt etwa für die sogenannten Schulstrassen. Alice Gentile ist Projektleiterin im Bureau ro-

mand des VCS und von deren Potenzial überzeugt: «In vielen europäischen Städten wurden Schulstrassen eingerichtet, um rund um die Schulen die Sicherheit zu erhöhen. Die Schweiz muss hier unbedingt nachziehen.»

Ein einziger Satz reicht, um das Schulstrassenkonzept zu umschreiben: Es geht um die temporäre Schliessung einer oder mehrerer Zufahrten zu den Schulhäusern bei Schulbeginn und Schulschluss. Das zeitlich beschränkte Autofahrverbot erhöht die Sicherheit und fördert das Zurücklegen des Schulwegs zu Fuss oder mit dem Velo. Dazu kommt: «Schulstrassen wirken sich auch positiv auf die Gesundheit aller aus. Dank ihnen verbessert sich die Luftqualität rund um die Schulanlagen, und sie

noch schwertun», ergänzt Gentile.

Ein paar Schweizer Gemeinden sind daran, Schulstrassen im Bewusstsein des potenziellen Gewinns an Sicherheit und Lebensqualität einzurichten. Dies allerdings noch sehr zurückhaltend. Dabei begleitet sie der VCS mit seinem Fachwissen in Sachen Mobilität der Kinder und in engem Kontakt zu ausländischen Vereinen und internationalen Netzwerken.

Kinder als Indikatoren

Gehen die Kinder zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule, nimmt der Autoverkehr ab, aber auch das Phänomen der «Elterntaxis», was die Wege spürbar sicherer macht. In der Folge steigt das Sicherheitsgefühl, die Eltern haben weniger Bedenken und sind eher bereit, ihre Kinder zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu schicken. Die von Schulstrassen in Gang gesetzte Aufwärtsspirale dient allen Nutzerinnen und Nutzern der betroffenen Strassenabschnitte: weniger Lärm und Dreck, mehr Sicherheit und Lebensqualität rund um die Schulanlagen.

Die Anwesenheit von Kindern auf den Strassen wird so zum Qualitätsbarometer für den öffentlichen Raum. Deswegen ist es im Hinblick auf die Stadt von morgen entscheidend, die Mobilität rund um die Schulanlagen unter die Lupe zu nehmen. Gelungen ist die Gestaltung des öffentlichen Raums dann, wenn die Strassen zu sicheren Wegen werden, wenn die Jüngsten da auch mal spielen können. Treten Kinderstimmen an die Stelle des Verkehrslärms, kann man sicher sein, dass der öffentliche Raum lebt. ■

fördern die körperliche Betätigung der Kinder», führt Gentile aus.

Erfolgsrezepte

Vorkämpferinnen und Vorkämpfer in Belgien, England, Frankreich, Italien und Kanada haben zusammengetragen, was es braucht, um eine Schulstrasse einzurichten. Idealerweise geht es um eine Schule in einem Wohnviertel, durch das keine öffentlichen Verkehrsmittel hindurchfahren. Am Anfang steht ein partizipativer Ansatz, der Kinder, Eltern, Lehrpersonen und Bevölkerung einbezieht. «Es braucht jeweils zwingend eine halbjährige Testphase, um die konkreten Auswirkungen auf den Verkehr zu beobachten, die Gestaltung allenfalls anzupassen und jene zu überzeugen, die sich mit den Massnahmen allenfalls

Das Velo gegen Krisen

Von Martin Winder

Der Klimawandel, die drohende Energieknappheit oder die Covidpandemie wirken sich auf unsere Mobilität aus. Dank kleinräumiger Siedlungsstruktur und dem Velo als Hauptverkehrsmittel wird das Verkehrssystem resistenter.

Was macht Verkehr widerstandsfähig? Mit Blick auf den Klimawandel, die drohende Energieknappheit oder jüngst die Covidpandemie

tioniert mit Muskelkraft und allenfalls mit ein wenig Strom. Eine gute Veloinfrastruktur ist wünschenswert, doch notfalls tut es auch ein Feldweg.

Sogar für Kürzeststrecken von 1,1 bis 2 Kilometer wählen mehr Menschen das Auto als das Velo.

eine drängende Frage. Für den VCS ist klar: Das Velo ist das resilienteste, also das widerstandsfähigste, Verkehrsmittel – übertroffen nur noch von den eigenen Füßen. Ein Velo ist leicht und günstig, es ist umweltfreundlich und es braucht wenig Platz. Velofahren funk-

Autos hingegen benötigen Treibstoff oder Strom. Insbesondere bei Verbrennern sprechen wir von importierter Energie – per Pipeline, Bahn oder Schiff über den Rhein. Gerade der Importweg per Schiff ist aufgrund der Klimakrise unzuverlässig. Im Sommer sinken die Rheinpegel regelmässig derart stark ab, dass die Tanker nur wenig Fracht laden können. Um die Versorgung zu garantieren, musste der Bund im vergangenen Jahr deswegen die Pflichtlagerreserven anzapfen. Auch besteht eine grosse Abhängigkeit von den oft diktatorisch regierten Förderländern.

Auch in der 15-Minuten-Stadt ...

Der Veloverkehr hingegen ist für viele denkbare Krisen gewappnet. Damit stärkt ein höherer Anteil an Velo- (und Fuss-) Verkehr das gesamte Verkehrssystem. Entscheidend für das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ist die Siedlungsstruktur. In der sogenannten 15-Minuten-Stadt können alltägliche Wege zur Arbeit oder Ausbildung, zum Einkaufen oder für die Freizeit möglichst innerhalb von 15 Minuten zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Erreicht wird dies durch eine Raumplanung der kurzen Wege, gut ausgebaute und sichere Veloinfrastruktur und ein ent-

sprechendes ÖV-Angebot. Drei Viertel der Schweizer Bevölkerung lebt heute schon in einer Stadt oder in der Agglomeration, ideale Voraussetzungen für einen Lebensstil à la 15-Minuten-Stadt. So hat in der Schweiz jede Stadt und fast jedes Dorf ein Freibad. Dieses ist in der Regel gut innerhalb von 15 Minuten mit dem Velo erreichbar.

... zu viele Autostrecken

Doch obwohl die Mehrheit der Badibesucherinnen und -besucher aus der unmittelbaren Umgebung kommt, sind die Parkplätze an schönen Sommertagen regelmässig überfüllt. Ein Blick auf den Mikrozensus Verkehr bestätigt diesen Eindruck. Das Velo spielt derzeit auf kurzen Strecken noch eine zu kleine Rolle (vgl. dazu auch die Grafik auf Seite 5). Aktuell werden 44 Prozent der Strecken mit dem Auto als Hauptverkehrsmittel zurückgelegt. Auffällig ist: bereits 38 Prozent der Wege von 3,1 bis 5 Kilometer werden mit dem Auto gefahren. Sogar für Kürzeststrecken von 1,1 bis 2 Kilometer wählen mehr Menschen das Auto als das Velo (8 versus 11 Prozent).

Die Resilienz unserer Mobilität und unserer Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs hängt von vielen Faktoren ab. Erst ein Krisenfall zeigt, wie widerstandsfähig das System ist. Mit erneuerbarer Energie und einer Raumplanung, die kurze Wege zwischen Wohn-, Arbeits- und Einkaufsorten ermöglicht, reduzieren wir den Energieverbrauch und die Abhängigkeit von energieintensiven Verkehrsmitteln. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Er wohnt in der Nähe einer Badi mit oft leeren Veloständen und vollen Parkplätzen.



Geld fährt nicht Auto

Es ist die Gretchenfrage an den Geschäftsstrassen in Innenstädten: Welchen Einfluss hat das gewählte Verkehrsmittel für die Anreise darauf, ob jemand viel oder wenig Geld ausgibt?

Ein Blick auf verschiedene Studienergebnisse.

Von Nelly Jaggi



In der Schweiz sind viele Wege kurz, das zeigt die Grafik auf Seite 5, das zeigt der Beitrag auf der gegenüberliegenden Seite. Trotzdem ist das Auto dominant – bei der Verkehrsmittelwahl und beim Bild des öffentlichen Raums. Gerade in Städten, wo der Platz knapp ist, brauchen wir Alternativen. Auch mit Blick auf Beispiele ausserhalb der Schweiz liegt der Schluss nahe, autofreie Innenstädte zu fordern. Kritik an Autofrei-Konzepten wird in der Regel von Seiten Gewerbe laut. Doch ist es tatsächlich so problematisch, wenn die Innenstadt (oder Teile davon) für den motorisierten Verkehr gesperrt werden? Verschiedene Studien haben sich jüngst mit dieser Frage befasst.

Realität versus Wahrnehmung

Der Verband «Fussverkehr Schweiz» hat die Attraktivität von Geschäftsstrassen in sechs Städten der Romandie (Bulle, Carouge, Freiburg, Lancy, Vevey und Yverdon-les-Bains) erhoben. Beantwortet wollte die Studie unter anderem die Frage, woher die Passantinnen und Passanten anreisen und welche Verkehrsmittel sie dafür benützen. Gleichzeitig wurden die Gewerbetreibenden gefragt, wie viele Kundinnen und Kunden gemäss ihrer Einschätzung mit dem Auto kommen. Dabei zeigte sich, dass das Gewerbe den Anteil an Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto anfahren, viel höher einschätzt, als er tatsächlich ist. In den betreffe den sechs Geschäftsstrassen reisen doppelt so viele zu Fuss (46 Prozent) als mit dem Auto (23 Prozent) an.

Auch gezeigt hat sich, dass ein Grossteil der Klientel innerstädtischer Geschäftsstrassen aus der eigenen Gemeinde stammt. Entsprechend empfehlen die

Autorinnen und Autoren der Studie, das Potenzial der lokalen Kundschaft zu pflegen und zu erweitern. Weil ein Drittel der Einkäufe spontan gemacht wird, ist es umso wichtiger, dass sich die Kundinnen und Kunden wohlfühlen. Die meisten machen nur kleine Einkäufe, die in einer Tasche Platz haben.

Positiver Effekt

Ähnliches brachte eine Studie aus Berlin zutage. Dort gingen die Gewerbetreibenden davon aus, dass 21,6 Prozent der

hingegen brauchen einen geregelten Zugang, damit sie ökonomisch überleben können.

Flanieren statt parkieren

In Geld ausgedrückt: Kundinnen und Kunden, die mit dem Auto gekommen sind, sorgen nur für zehn Prozent des Umsatzes. Richtig Geld verdienen lässt sich also an Geschäftsstrassen, die zum Flanieren, Verweilen, Shoppen oder Konsumieren einladen. Selbstredend lösen all diese positiven und zukunftswei-

Richtig Geld verdienen lässt sich also an Geschäftsstrassen, die zum Flanieren, Verweilen, Shoppen oder Konsumieren einladen.

Kundinnen und Kunden mit dem Auto anreisen. Gemäss erhobenen Daten sind es aber nur 6,6 Prozent. Je eher jemand selbst mit dem Auto anreist, desto eher nimmt er oder sie an, dass auch die Kundinnen und Kunden das Auto nutzen.

Dass weniger Autoverkehr in Innenstädten einen positiven Effekt auf die lokale Wirtschaft hat, zeigt eine Untersuchung aus Zürich: Sind die Strassen verkehrsberuhigt, ist die Wertschöpfung im Vergleich zu verkehrsorientierten Strassen ungefähr doppelt so gross. In diese Richtung äusserten sich auch Gewerbetreibende an einer Veranstaltung der Schweizerischen Verkehrsstiftung SVS. Für bestimmte Dienstleistungen im Bereich Gastronomie und Detailhandel ist eine Verkehrsberuhigung ökonomisch attraktiv. Produktionsbetriebe oder Möbelunternehmen

senden Erkenntnisse ein weiteres grosses Problem nicht: den anhaltenden Trend zu Einkaufszentren «auf der grünen Wiese», die wohl einen grossen Teil des Gesamtumsatzes im Detailhandel ausmachen und ganz und gar auf autofahrende Kundschaft ausgerichtet sind.

Dort, wo verkehrsarme Konzepte bereits umgesetzt sind, überzeugen sie und die meisten möchten nicht mehr zurück zum alten Regime. Grundvoraussetzung ist überall ein gutes Angebot für den Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV-Anschluss. Schon Zufahrtsbeschränkungen können die Aufenthaltsqualität signifikant erhöhen. Je attraktiver die Geschäftsstrassen in der Innenstadt sind, desto besser sind die Chancen für das dortige Gewerbe – und damit für die Verlagerung der kurzen Wege auf den Fuss- und Veloverkehr. ■

«Die Rolle der Stadtplanerin ist es, Möglichkeiten zu öffnen»

Interview: Camille Marion

Das Atelier OLGa, ein Büro für Stadtplanung in Renens (VD), lädt ein, Lebens- und Durchgangsorte neu zu denken – mit temporären Einrichtungen, die oft bestehen bleiben. Ein Interview mit der Mitbegründerin Jade Rudler.

Jade Rudler, kann man die Welt mit temporärem Mobiliar verändern?

Ich denke schon. In den letzten Jahren hat sich die Art, öffentliche Räume zu gestalten, komplett verändert. Wir stellen fest, dass Projekte, die vor fünf Jahren Wettbewerbe gewonnen haben, einer bereits überholten Vision entsprechen, etwa wenn sie Asphaltplatten vorsehen. Die Arbeit mit temporären Einrichtungen erlaubt, rasch eine Vision in Originalgrösse davon zu erhalten, was möglich ist, ohne Zeit mit Bewilligungsverfahren zu verlieren. Zudem kostet es auch deutlich weniger.

Aber es ist nur vorübergehend...

Das ist relativ: Jede Einrichtung ist in einem gewissen Zeitrahmen vorübergehend. Im Atelier OLGa sprechen wir gerne

von einem evolutionären oder adaptiven öffentlichen Raum, wir betrachten ihn als nie fertig. Das temporäre Aufstellen von Mobiliar eröffnet die Möglichkeit, verschiedene Massnahmen zu testen und ihren Einfluss auf das Verhalten zu beobachten. Das Ziel ist immer, zu dauerhaften Einrichtungen zu kommen, aber indem man ausprobiert, um die richtige Lösung für einen bestimmten Ort zu finden.

Das Atelier OLGa definiert sich als ein «Büro für die Aktivierung öffentlicher Räume». Wie sieht Ihre Vision von Stadtplanung aus?

Die Gestaltung genügt nicht, wir wollen Orte schaffen, die den Menschen ins Zentrum rücken und Begegnungen fördern. Unsere Arbeitsmethode besteht darin, die Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Raums zu mobilisieren und sie einzuladen, ihre Umgebung neu zu denken. In der Regel sind wir von Gemeinden beauftragt und arbeiten vor Ort mit der Bevölkerung, den lokalen Geschäften und Vereinen. Wir benutzen gewollt einen simplen Ansatz: Wir kommen nicht mit einem festen Plan, sondern mit einer Aktivierungsstrategie, die es den Teilnehmenden erlaubt, sich ganz ins Projekt einzubringen.

Der partizipative Ansatz hat immer mehr Erfolg. Welches sind seine Vorteile?

Es sind vor allem zwei: Es werden mehr Leute ins Projekt einbezogen und die Meinungen sind breiter gefächert. Wir

laden die Bevölkerung zu Workshops im öffentlichen Raum ein, berücksichtigen aber auch das Feedback der Personen, die sich zum Zeitpunkt der Aktion dort befinden und sich einbringen möchten. So wird die Sichtweise von Personen integriert, die nicht unbedingt an einen Informationsanlass gekommen wären, die kommunalen Verfahren nicht kennen oder die Sprache nicht gut sprechen. Der zweite Vorteil ist das Ergebnis. Das Projekt, zu dem das Vorgehen führt, ist nicht nur aus unseren Köpfen und der Beobachtung des Ortes hervorgegangen, es ist eine Co-Kreation mit betroffenen und an einer Meinungsäusserung interessierten Personen. Die Diskussionen und Versuche führen zu einer Lösung, die viel eher auf Zustimmung stösst.

Partizipation hat auch viele verschiedene Meinungen zur Folge. Wie gehen Sie damit um?

Ein Test in Originalgrösse ist immer sehr aussagekräftig. Mit Bändern, Kreide, Mobiliar und Teppichböden verändern wir den öffentlichen Raum, um sichtbar zu machen was möglich ist und was nicht funktioniert. Wir bearbeiten den öffentlichen Raum wie einen Lehmblock, mit der Freiheit, ihn umzugestalten. Auf die erste partizipative Baustelle folgt nach einigen Monaten immer eine Analyse und dann eine zweite Baustelle, um den Ort den Nutzungen anpassen zu können.

Die Arbeitsmethode des Ateliers OLGa ist innovativ. Glauben Sie, dass sie sich durchsetzen wird?



das Feld der

Ja, das ist bereits der Fall. Wir interviewen regelmässig in akademischen Kreisen und stellen ein Interesse der Studierenden fest. Die Art, den öffentlichen Raum zu gestalten, wird sich sicher in diesem Sinn entwickeln. Auch für die Politik ist der Ansatz vielversprechend. Er erlaubt es, konkrete Lösungen rasch sichtbar zu machen und ein offenes Ohr für die Bevölkerung zu haben. Die Nachfrage steigt ständig, neue Büros und Kollektive sind also willkommen.

In Ihrer Dissertation haben Sie die Rolle der Stadtplaner im Mobilitätsverhalten untersucht. Kann man daraus schliessen, dass das Verhalten durch die Gestaltung des öffentlichen Raums bestimmt wird?

Mit Tests in Originalgrösse im öffentlichen Raum wertet man die heutigen Nutzungen auf, gibt aber auch jenen Personen Impulse, die das Morgen planen.

Das funktioniert in beide Richtungen. Natürlich beeinflusst die Gestaltung des öffentlichen Raums das Verhalten. Man sieht das am Beispiel der Velowege, die das Velofahren fördern. Aber es ist von Vorteil, dass auch das Verhalten die Gestaltung beeinflusst, sonst würde das bedeuten, dass die Stadtplanerinnen und Stadtplaner an Stelle der Menschen entscheiden.

In unserer Arbeit versuchen wir das Potenzial zu bestimmen, indem wir das Verhalten berücksichtigen, das in der Umgebung des untersuchten Ortes gelebt wird. Die Kinder der benachbarten Tagesstätte könnten draussen spielen, wenn die Lieferwagen etwas weiter weg halten würden; der Boxclub könnte draussen trainieren, wenn die Strasse zugunsten des Trottoirs verkleinert würde. Die Rolle der Stadtplanerin ist es, das Feld der

Möglichkeiten zu öffnen. Die Gemeinde ihrerseits muss nicht in die Belebung des öffentlichen Raums investieren, sie muss die Bedingungen schaffen, die es den bestehenden Aktivitäten ermöglichen, sich zu entfalten.

Sie sprechen in Ihrer Arbeit vom «Städtebau im Zwischenbereich».

Wie ist dieser Begriff zu verstehen?

Es handelt sich um einen Städtebau, der die Zeiträume verbindet. Er stellt zwischen dem Alltag aus dem Blickwinkel der Nutzenden und der Zukunft aus der Sicht der Planungsexpertinnen und -experten eine Beziehung her. Manchmal ist eine Diskrepanz zwischen der aktuellen Nutzung und den längerfristigen Projekten feststellbar. Mit Tests in Ori-

ginalgrösse im öffentlichen Raum wertet man die heutigen Nutzungen auf, gibt aber auch jenen Personen Impulse, die das Morgen planen.

Die Omnipräsenz des Autos hat den öffentlichen Raum mehr zu einem Verkehrs- als zu einem Begegnungsort gemacht. Wie bringt man das Leben zurück auf die Strasse?

Indem man den Raum neu aufteilt: weniger Platz für Fahrzeuge, mehr für Menschen. Eine fussgängerfreundliche Gestaltung ist ideal, denn alle sind Fussgängerinnen und Fussgänger, sobald sie aus dem Auto steigen. Aber ich stelle mich nicht gegen Autos. Geteilte Räume wie Begegnungszonen fördern den Austausch. Das Wichtigste ist, den Betroffenen zuzuhören. Viel mehr als die Einrichtungen sind es die Diskussi-



on und die Co-Kreation des Raums mit seinem Publikum, das ihn lebendig macht.

Wie sieht für Sie die Stadt von morgen aus?

Ähnlich wie die heutige. Die Stadt von morgen hat Spuren von gestern, die Infrastrukturen bleiben, aber man lernt, sie zu verändern und anders zu nutzen. Ausserdem lässt sie viel Platz für Leben, mit durchlässigeren Böden und mehr Natur. Grün findet immer Anklang. ■

Jade Rudler

Die Architektin und Stadtplanerin Jade Rudler ist Mitbegründerin des Ateliers OLGa. Das Büro für Stadtplanung in Renens bietet eine Vision des



öffentlichen Raums, die Gestaltungen und Animation miteinander verbindet – für inklusivere, lebendigere und gemeinschaftlichere Städte. Rudler untersucht Verbindungen – zwischen Menschen, zwischen Orten und vor allem zwischen Menschen und Orten. Sie hat an der ETH Lausanne eine Dissertation über die Rolle der Stadtplanerin und den Einbezug der Bevölkerung in die Gestaltung des öffentlichen Raums geschrieben.

Bäume! Bäume?

Von Nelly Jaggi

Im städtischen Raum wird es im Sommer jedes Jahr heisser. Warum das so ist, was dagegen hilft und welche Rolle die Politik spielt – kurz- und langfristig.

Kinder legen sich im Freibad nach dem Baden gerne am Beckenrand auf den aufgeheizten Boden. Was bei blauen Lippen und klappernden Zähnen angenehm ist, führt im urbanen Raum zu Problemen. Häufigere und stärkere Hitzewellen sorgen dafür, dass es in den Städten immer heisser wird. Der versiegelte Boden nimmt die Hitze auf und speichert sie. Im Vergleich zum ländlichen Raum gibt es weniger Schatten und die Luft wird weniger gut ausgetauscht. Ein prominentes Beispiel für eine städtische Hitzeinsel ist die Europaallee in Zürich mit ihren dunklen Böden und den vielen Glasfassaden: Misst die Lufttemperatur 26 Grad, wird der Boden dort 42 Grad heiss.

Auch nachts kühlen Städte weniger ab. Gemäss MeteoSchweiz sorgt die verzögerte Abstrahlung dafür, dass die Temperatur in Städten nachts um fünf bis sieben Grad höher ist als im ländlichen Umland. Tropennächte, in denen die Temperatur nicht unter 20 Grad fällt, stellen für die Menschen ein Risiko für die Gesundheit dar, da die Erholung leidet.



Initiativen gegen die Hitze
Oft ist die Gestaltung des öffentlichen Raumes eine politische Frage und es werden verschiedene Interessen gegeneinander abgewogen. Ein politisches Instrument gegen das Hitzeproblem sind die Stadtklima-Initiativen, die in zahlreichen Schweizer Städten fordern, dass Strassenraum zu Grünraum wird. In Bern beispielsweise soll bis 2032 pro Jahr

im Aussenraum publiziert. So werden mit der richtigen Anordnung von Bauten bestehende Kaltluftströme nicht gebrochen. Indem begehbare und befahrbare Flächen nicht versiegelt werden, heizt sich der Boden weniger stark auf. Gegen Hitze helfen auch begrünte Dächer und Fassaden – nebenbei mit einem positiven Effekt auf die Artenvielfalt und die Biodiversität.

Ein politisches Instrument gegen das Hitzeproblem sind die Stadtklima-Initiativen, die in zahlreichen Schweizer Städten fordern, dass Strassenraum zu Grünraum wird.

ein Prozent der Strassenfläche in neue, klimagerechte Begegnungsorte und Zonen mit hoher Aufenthaltsqualität umgewandelt werden. Und 0,5 Prozent des öffentlichen Strassenraums gegenüber dem Stand von 2022 entsiegelt und begrünt werden.

Also: Bäume pflanzen als Lösung gegen die Hitzeproblematik? Schliesslich wirft ein Baum Schatten und er verdunstet Wasser und kühlt damit die Umgebung ab. Gerade in Städten ist es aber nicht immer einfach, Bäume zu pflanzen. So müssen Plätze zum Beispiel unterschiedliche Zwecke erfüllen und nicht selten befinden sich unter ihnen Tiefgaragen. Diese wiederum halten – und damit zurück zum Abwägen von Interessen – immerhin einen Teil des Blechs von den Strassenrändern fern.

Kurz- und langfristige Massnahmen
Neubauten und Um- oder Neugestaltungen bieten die Chance, proaktiv zu handeln. Die Stadt Zürich hat dafür mögliche Massnahmen an den Gebäuden und

Dass auch beim Baumbestand Anpassungen möglich sind, zeigte jüngst die Stadt Genf: Dort wurde beschlossen, dass der Baumschnitt drastisch reduziert werden soll. Dadurch vergrössert sich die Schattenfläche in den nächsten Jahren um 250 Prozent. Das kommt auch im Freibad gelegen: Klappern die Zähne nicht mehr, legt sich das Kind früher oder später gerne auch unter den Baum. ■

Flâneur d'Or 2023

Der Flâneur d'Or zeichnet hervorragende Projekte für den Fussverkehr aus. Für die Ausgabe 2023 wurden rund 60 vielfältige und gut dokumentierte Projekte aus der ganzen Schweiz eingereicht. Konzepte, Platzneugestaltungen oder Neuorganisationen zeigen, wie aus Betonwüsten Räume entstehen, die zum Aufenthalt im öffentlichen Raum einladen. Die Preisverleihung findet am 6. Oktober statt.

Weitere Infos unter www.flaneurdor.ch

«Mein Haus kannst du kompostieren»

Klimafreundliche Gebäude inmitten einer Gartenoase und ein Mobilitätskonzept – in einer ländlichen Gemeinde nahe Solothurn gibt es genau das. Nicht zuletzt dank grosser Motivation eines Einzelnen.

Von Nadja Mühlemann



Autofrei gleich urban? Eine Genossenschaft, umgeben von tadellosem ÖV und attraktiven Angeboten für Familien und Wohngemeinschaften? Dass solche Wohnkonzepte nicht nur in der Stadt funktionieren, zeigt das Projekt von Ueli Flury in Deitingen (SO). Auf dem Grundstück des 66-Jährigen stehen ein Bauernhaus, ein Lehmhaus und eine Baustelle, auf der ein Mehrfamilienhaus entsteht.

Bezüglich Autobesitz und Parkplätze gibt es klare Regeln. Mit der Planung des Neubaus wurde bei der Gemeinde das erste Mobilitätskonzept eingereicht. Es stehen Abstellplätze für Velos und eine

land.» Trotz des eher urbanen Ursprungs stünden die Chancen aber gut für weitere ländliche autoreduzierte Siedlungen: «Man muss die Bau- und Planungsabteilung der Gemeinde von den Vorteilen überzeugen; mehr Sicherheit auf den Schulwegen, mehr Platz für Begegnungsräume und weniger Lärm. Und man muss konkret aufzeigen, wie die Parkplatzreduktion für alle Beteiligten ein Vorteil sein kann.»

Umweltfreundlicher geht's kaum

Das Engagement für ein nachhaltiges Leben ergänzt Flury mit der Bauweise sei-

«Eine Grundwasser-Wärmepumpe versorgt alle drei Gebäude mit nachhaltiger Heizenergie», erklärt Flury. Die Solarzellen auf den Dächern liefern genügend Strom. Auch Trinkwasser wird nicht unnötig verschwendet: Was aussieht wie ein Teich, ist die Schilfkläranlage, in der das Grauwasser für die WC-Spülungen gereinigt wird.

Flury hat ein kleines Paradies geschaffen. Zwischen dicken Holz- und Lehmwänden vorbei am alten Bauernhaus geht es direkt in die Gartenoase mit Bänken und Tischen zum gemeinsamen Verweilen: Ein Paradebeispiel für nachhaltiges Wohnen in ländlichem Gebiet. Eine der drei neu entstehenden Wohnungen ist bereits an eine Familie vergeben, sie wird voraussichtlich im November einziehen. ■

Nadja Mühlemann ist Projektleiterin beim VCS Schweiz und begeistert von autofreien Siedlungen.

«Man muss die Bau- und Planungsabteilung der Gemeinde von den Vorteilen überzeugen, die weniger Autos im Dorf haben.»

Samuel Bernhard

Ladestation für Elektrovelos zur Verfügung. Für grosse Einkäufe können die Bewohnerinnen und Bewohner ein gemeinschaftliches Cargovelo nutzen. Sollte ein Auto vonnöten sein, gibt es einen wasserstoffbetriebenen Kleinwagen zur gemeinsamen Nutzung.

Nur Vorteile

Samuel Bernhard, Projektleiter der Plattform autofrei/autoarm Wohnen, entwickelte – zusammen mit dem Architekten des Studio OU GmbH, Joel Flückiger – das Mobilitätskonzept für das Fluryhaus: «Während autofreie Siedlungen in der Stadt bekannt sind, war es für die Planungskommission in Deitingen Neu-

ner Häuser: Seit 2009 wohnt er in einem Lehmhaus. Das gesamte Baumaterial – Naturstein, Lehm, Stroh und Holz – stammt aus einem Umkreis von weniger als zehn Kilometern. «Rechnet man den Bau, das Wohnen und Recycling der Materialien, verbraucht dieses Haus nur ein Drittel der grauen Energie gegenüber einem Minergie-zertifizierten Haus», sagt Flury stolz.

Neben dem Lehmhaus und dem alten Bauernhaus entsteht zurzeit ein weiteres Gebäude: das Holz-Mehrfamilienhaus Flury. Das neben dem Lehmhaus entstehende Mehrfamilienhaus besteht aus Schweizer Holz und wird auch dadurch isoliert.

Die Plattform PAWO

PAWO erstellte das Mobilitätskonzept für das Fluryhaus in Deitingen. Die Plattform wurde 2014 aufgebaut und unterstützt Wohnbauträger und Gemeinden bei der Planung und Umsetzung autoreduzierter Siedlungen.

Mehr Informationen unter wohnbau-mobilitaet.ch



Bern

Nidau: Schleichverkehr unerwünscht

Die Stadt Nidau hat mit Hilfe einer Begleitgruppe, in der auch die VCS-Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura Einsitz hatte, das ganze Gemeindegebiet untersucht, um Verbesserungen für den Velo- und Fussverkehr zu erreichen und die Lebensqualität zu erhöhen. Positiver Nebeneffekt der erarbeiteten Vorschläge: das Plus an Sicherheit für die Schulkinder. Nun wurde ein Teil der Vorschläge im Rahmen eines

Betriebs- und Gestaltungskonzeptes (BGK) für die Gurnigel-, die Kelten- und die Guglerstrasse zur Mitwirkung aufgelegt.

Der VCS wird dabei an den in der Begleitgruppe formulierten positiven Forderungen festhalten:

- Aufhebung der fahrtechnisch anspruchsvollen Rechtsabbieger von der Bernstrasse in die Gugler- und die Keltenstrasse. Damit kann der Schleichverkehr

Richtung Stadtzentrum Biel im Quartier unterbunden werden.

- Einbahn-Regime für den MIV auf der Keltenstrasse zwischen Biel- und Bernstrasse. Dies erlaubt zusammen mit der Aufhebung der Längsparkierung beidseits Velostreifen.

- Auf der Gurnigelstrasse wird dank dem Wegfall des unerwünschten Schleichverkehrs eine Reduktion des Strassenraums möglich – zu Gunsten einer Be-

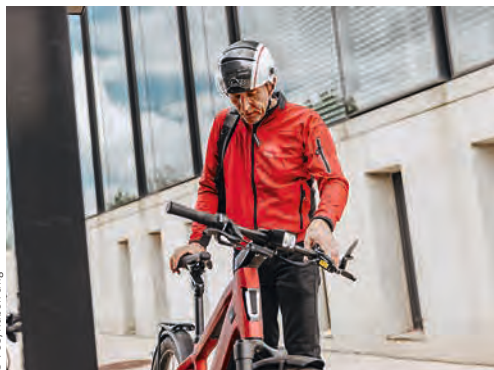
pflanzung mit hitzeresistenten, schattenspendenden Bäumen.

Mario Nobs, Geschäftsleiter

Unsere nächsten Sitzungen, für VCS-Mitglieder frei zugänglich: Mittwoch 27. September und Mittwoch 8. November, um 18 Uhr an der Aarbergstrasse 91 in Biel.

Verfehlte «Veloförderung» im Oberaargau

Da plant der Kanton Bern grosszügig einen neuen Veloweg – und die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental und Pro Velo Oberaargau reagieren mit Einsprachen. Was ist da los?



© VCS/Ruben Ung
Er will rasch und sicher ans Ziel kommen – und nicht stark befahrene Hauptstrassen queren müssen.

Der neue Veloweg zwischen Langenthal «im Weier» und St. Urban ist grundsätzlich eine sehr gute Idee. Der Teufel steckt im Detail. Das aufgelegte Projekt sieht eine zweimalige Querung der zu Stosszeiten sehr stark befahrenen Hauptstrasse vor. Bereits in der Mitwirkung hatten der VCS und andere eine querungsfreie Linienführung auf der Südseite der sanierungsbedürftigen Strasse vorgeschlagen, wofür Letztere teilweise verlegt werden müsste. Die im sechsstelligen Bereich liegenden Mehrkosten dafür mag der Kanton nun

aber nicht tragen – derweil er für die Umfahrung Aarwangen Abermillionen Franken aufwirft. Effektive Veloförderung bedingt jedoch die Schaffung schneller und hindernisrespektive querungsfreier Velowege. Andernfalls bewegen sich namentlich viele schnelle E-Bikes weiterhin auf der Hauptstrasse.

Komplett unattraktiv

Dass die Bedürfnisse des motorisierten Individualverkehrs (MIV) trotz Velo-Verfassungsartikel und Veloweggesetz immer noch vorgehen, zeigt sich im Oberaargau auch andernorts. Paradebeispiel dafür ist die vorgesehene Sanierung des Kreisels Dreilinden in Langenthal. Bei den betroffenen Abschnitten Bützbergstrasse bis Einmündung Zelgligasse und Bern-Zürich-Strasse handelt es sich um Hauptverbindungen mit tragender Rolle im regionalen Veloroutennetz (im Bereich des Kreisels als «Einfallstor» aus Richtung Herzogenbuch-

see/Bützberg nach Langenthal). Sie sollten also besonders auch für den Velo-Pendelverkehr attraktiv sein. Was aber wird nun vorgeschlagen? Einerseits sollen Velos Richtung Bützbergstrasse über eine unattraktive Ausweichroute rollen und andererseits auf der Bern-Zürich-Strasse wegen der zusätzlichen Bypassstrecken für den MIV vier Fahrspuren queren müssen.

Merkwürdige Vermutungen

Zweites Beispiel: die vorgesehene Sanierung Ringstrasse in Langenthal. Das Zitat aus den Mitwirkungsunterlagen lässt tief blicken: «Die Ringstrasse ist Verkehrs- und leistungsorientiert auszubauen. Der anfallende Verkehr in der Zukunft ist ohne stocken abzuwickeln.» Wobei der Veloverkehr hier nicht mal mitgemeint ist. Zu diesem findet sich einzig im Abschnitt B) die

Bemerkung, es bestehe «vermutlich kein grosser Querungsbedarf.» Dies auf einer Strecke, die gemäss Sachplan Velo zum Basisnetz zählt. Den entsprechenden Anforderungen genügt das Projekt in keiner Weise. Klare Verbesserungen punkto Sicherheit im Zuge der Sanierung sind hier ein Muss!

Weit und breit keine Spur also von den Pfeilern der kantonalen Mobilitätsstrategie, von Verkehr vermeiden, Verkehr verlagern oder verträglich gestalten. Vielmehr läuft es in allen drei Fällen letztlich auf dasselbe hinaus: Die Attraktivität für den MIV wird gesteigert, der Veloverkehr hingegen ausgebremst und behindert.

Christoph Waber,
Geschäftsführer VCS-Regionalgruppe
Oberaargau-Emmental

Vorstandsmitglieder gesucht!

Die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental mischt mit grossem Engagement in der regionalen und lokalen Verkehrspolitik mit – und ist auf der Suche nach neuen Vorstandsmitgliedern. Sind Sie aus einer der zwei Regionen und möchten Sie aktiv für nachhaltige Mobilitätslösungen eintreten? Melden Sie sich per Mail an regionoem@vcs-be.ch oder per Post an VCS-RG Oberaargau-Emmental, Bollwerk 35, 3011 Bern.

Thuner Velo-Initiative eingereicht!

Bereits drei Monate vor Ablauf der Sammelfrist war die «Thuner Velo-Initiative» am Ziel. Am 6. Juli hat das Initiativkomitee 1830 gültige Unterschriften eingereicht.

Das Volksbegehren mit dem Titel «Sichere Velorouten für Thun», im Oktober 2022 von VCS, Pro Velo, die Grünen, SP, EVP und GLP lanciert, fordert ein mindestens 25 km langes Velohaupttrourennetz für Thun. Dieses soll innerhalb von 10 Jahren realisiert sein und wo möglich vom Fuss- und Autoverkehr getrennt verlaufen. Radwege sollen sicherer und attraktiver gestaltet werden.

Jung und Alt würden von dieser Verbesserung der Infrastruktur profitieren und wären weniger Gefährdungen durch Motorfahrzeuge ausgesetzt.

Hintergrund der Initiative: Der Anteil des Veloverkehrs am Gesamtverkehr hat in Thun zwischen 2005 und 2015 abgenommen, dies trotz guten Voraussetzungen wie der flachen Topographie und eigentlich ide-



© Noemi Porfido

Begleitet von einem wahren «Peloton», übergibt Michelle Marbach die Unterschriften für «Sichere Velorouten für Thun» auf dem Rathausplatz an Stadtschreiber Bruno Huwyler.

alen Velodistanzen. Durch die steigende Anzahl Elektrovelos ergeben sich zudem neue Anforderungen. Dass die nötigen Unterschriften so rasch beisammen waren, zeige «die breite Unterstützung, die das Anliegen in der Bevölkerung genießt», sagte

Michelle Marbach von den Grünen bei der Übergabe. Gut ausgebaute Velowege gehörten zu einer lebenswerten und dem Klimaschutz verpflichteten Stadt. Nun ist der Gemeinderat am Zug.

Suzanne Albrecht, VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland

Die richtige Wahl für unsere Umwelt

Umweltanliegen haben es im Bundesparlament immer noch schwer, und es stehen wichtige Entscheidungen an. Umso notwendiger ist es, dass möglichst viele Umweltbewusste am 22. Oktober von ihrem Wahlrecht Gebrauch machen. Die Wahlplattform www.eorating.ch hilft, die richtigen Kandidatinnen und Kandidaten zu finden.

Die hier vorgestellten kandidierenden VCS-Mitglieder stehen voll hinter unseren Anliegen und Bestrebungen. Setzen Sie ihre Namen zweimal auf Ihren Wahlzettel und streichen Sie die Namen anderer, die umweltspezifisch weniger überzeugen. Zwei VCS-Vorstandsmitglieder stellen sich zur Nationalratswahl:



Christof Schauwecker (Zuchwil, Präsident VCS Solothurn, Kantonsrat), Liste 16 Grüne

Für Christof Schauwecker ist das Velo nicht aus dem Alltag wegzudenken. Im Nationalrat will sich der Agronom, Kontrolleur für Nachhaltigkeitslabels im Lebensmittelbereich und Experte im Lebensmittelrecht für eine konsequente Veloförderung einsetzen. «Bei jedem raumrelevanten Projekt muss zuerst ans Velo

und an die Zufussgehenden gedacht und entsprechend geplant werden – statt ans Auto.» Die überrissenen Autobahn-Ausbaupläne will er stoppen: «So lösen wir die Klima-, Energie- und Verkehrskrise nie.»



Heinz Flück (Mitglied VCS-Zentralvorstand, seit 2003 Vorstandsmitglied VCS SO), Liste 18 Grüne

Mobilität war schon in der beruflichen Tätigkeit von Heinz Flück ein Thema, so lernten bei ihm z.B. Teilnehmende des Integrationsjahres das Velo als Verkehrsmittel für ihren Alltag einzusetzen. Nicht nur Kurse und Velobörse sind ihm weiterhin wichtig: «Im Nationalrat möchte ich mich für ein flächendeckendes

und sicheres Alltags-Radwegnetz in der ganzen Schweiz einsetzen. Das Geld ist vorhanden. Wir müssen es aber richtig einsetzen: Statt für die Zubetonierung der Landschaft eben für ÖV, Fuss- und Veloverkehr.»

Für VCS-Power im Ständerat

Zwei Mitglieder des VCS Solothurn bewerben sich um einen Ständeratssitz:



Seit 2019 hat sich **Franziska Roth** als Nationalrätin ein grosses Netzwerk aufgebaut. «Ich bin bereit, die erfolgreiche Arbeit sozialdemokratischer Ständesvertretung in Bern fortzusetzen. Die linke Solothurner Stimme im Ständerat hat sich während 68 Jahren mehr als nur bewährt. Mit mir als erster linker Solothurner Ständerätin soll diese kritische, mahnende und unüberhörbare Stimme auch weiterhin da sein.

Wer mehr ÖV, Pendlerrouten für Radfahrende und vernünftige Strassenprojekte will, kommt bei uns ohne parteiübergreifende Zusammenarbeit nicht weit. Ich habe Energie, einen starken Willen. Und das nötige Gspüri dafür, wann sich der Aufwand lohnt und wann nicht.»



Als grösste Herausforderung für unser Land sieht **Felix Wettstein** die Klimakrise, und zwar eng verbunden mit der Biodiversitätskrise. «Wir müssen den Treibhausgasausstoss auf netto null herunterbringen, so bald wie möglich. Im Verkehrsbereich sind wir leider noch nicht vom Fleck gekommen: Die Effekte technischer Fortschritte werden wieder aufgehoben, vor allem durch den überbordenden Freizeitverkehr. Meine Prioritäten sind darum: a) der Verkehr muss insgesamt reduziert werden, b) Fuss- und Veloverkehr

sowie ÖV müssen attraktiv sein, c) ÖV muss für alle bezahlbar sein, d) Antriebsmotoren müssen fossilfrei laufen.»

Solothurn



Velofahren macht Freude

An der Velobörse in Olten am 29. April konnte man es erleben: Ob Hund oder Kind und Kegel –



© Anita Wüthrich

Chihuahua Maddox mit Frauchen auf dem soeben erworbenen neuen Gefährt.

ein Auto ist für deren Transport nicht nötig. Der VCS war mit seinem Stand im Oltner Werkhof präsent. Geworben wurde für das Klimaschutzgesetz, und Vorstandsmitglied Daniel Meier motivierte Interessierte zu einer Testfahrt mit dem VCS-Cargove-lo. VCS-Mitglieder können es mit 50 Prozent Rabatt bei der Marktecke in der Oltner Altstadt mieten.



© Anita Wüthrich

Dank Cargove-lo: Papi ist der Beste!



© Anita Wüthrich

«Killerkanten»: Die Mühe hat gelohnt

Vor fünf Jahren war an dieser Stelle von gefährlichen Auffahrten auf die von Fuss- und Veloverkehr gemeinsam genutzten Flächen die Rede. Die Medien sprachen gar von Killerkanten. Inzwischen hat sich dank konstruktiver Zusammenarbeit von kantonalen Ämtern und Fachverbänden einiges getan: In einem Arbeitspapier ist ein Standard für die Übergänge zwischen Fuss-/Radwegen und Kantonsstrassen-Fahrbahnen verankert worden. Für künftige Velo-Auf- und -Abfahrtsrampen liegt so eine klare Richtlinie vor. Vorausgegangen waren viel Recherchearbeit sowie das Erstellen und Testen von Prototypen.

Dank gutem Willen zeichnet sich also eine Lösung für ein vertracktes Problem ab, die dem Behindertengleichstellungsgesetz ebenso Rechnung trägt wie der Sicherheit beim Velofahren.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Es bleiben grosse Fragezeichen

Läuft alles nach Plan, gibt es ab 2029 Rolex-Uhren «made in Bulle». Der VCS bemängelt gewisse Verfahrensabläufe.

rig den roten Teppich ausgerollt. Die von den Grünen Bulle aufgeworfene Frage, ob nicht Betriebe aus andern Branchen der Region mehr bringen könnten, wurde unter den Teppich gewischt. Das Bewilligungsverfahren für den Detailbebauungsplan Prila wurde suspendiert, um diesen den Bedürfnissen von Rolex anpas-

sen zu können. Gegen die Änderungen erhob der VCS Einsprache, vorwiegend wegen der viel zu hohen Parkplatzzahl.

Sorgen machen dem VCS zudem die mangelhaften Mitsprachemöglichkeiten in Verkehrsfragen. Baubewilligungsgesuche sind zwar an die Auflage eines Mobilitätsplans gebunden. Doch

sobald der Detailbebauungsplan steht, ist der Zug erfahrungsgemäss schon abgefahren. Wir haben den Kanton deshalb um eine Verfahrensänderung gebeten, wenn es um mehr als 500 Parkplätze geht.

Inzwischen hat eine Einigungsverhandlung stattgefunden, bei der beide Seiten Zugeständnisse machten, die Gemeinde vor allem zugunsten des Veloverkehrs. Alles in allem bleiben trotzdem grosse Fragezeichen.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin

Dieses Vorhaben ist ein Hohn

In seiner jetzigen Form ist das Autobahnraststätten-Projekt bei Raron nach Meinung des VCS Wallis raumplanungsrechtlich, umweltrechtlich und auch aus Sicht des Natur- und Heimatschutzes unhaltbar. Doch das UVEK hat seinen Kopf durchgesetzt.

2005 war von 40 Parkfeldern für PW, Motorräder, Reisebusse und Lastwagen die Rede, 2020 sollten plötzlich mehr als 300 Park-

und Abstellplätze nötig sein – auf Kosten grosser Teile des Baggersees Steineji. Dagegen erhoben VCS und Pro Natura Einspra-

che und sammelten auch über 2200 Unterschriften für eine Petition an den Staatsrat. Gemäss Verfügung des UVEK vom 9. Juni 2023 soll der geplante Stauraum für 50 Lastwagen nun trotz allem gebaut und somit der See in diesem Bereich unnötigerweise zugeschüttet werden.

Merkwürdiges Hin und Her

2022 war bekannt geworden, dass für die ganze Projektierung die planrechtlichen Grundlagen fehlten – ein Skandal sondergleichen, der dank dem Bundesamt für Raumplanung ans Licht kam. In der Folge sistierte das zuständige Departement, noch unter Leitung von Bundesrätin Simonetta Sommaruga, den weiteren Projektverlauf. Doch im vergan-



Freiburg



© Consortium Black&White

Beim VCS löst die geplante Rolex-Produktionsstätte keine Begeisterung aus.

Politik und Verwaltung haben dem Luxusuhrenhersteller eif-



Wallis

genen März wurde die Sistierung plötzlich aufgehoben. Inzwischen hat der Bund den nationalen Richtplan in einer Hau-ruck-Aktion, mitsamt mehreren rechtlichen Mängeln, angepasst.

Die Autobahnraststätte unterliegt jedoch dem kantonalen Recht. Und da die nötige Anpassung des kantonalen Richtplans immer noch aussteht, sind sie und ein Teil der Parkplätze nach

wie vor nicht bewilligungsfähig. Das überdimensionierte Projekt, mit dem unnötig viel Boden versiegelt wird, ist und bleibt komplett unzeitgemäss: Die grossflächige Zuschüttung und

Verlegung des Baggersees erübrigt sich, sofern die Parkplatzfläche auf ein vernünftiges Mass zurückgestutzt wird.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin

Nachruf auf Hugo Mahler

Am 8. Mai 2023 ist unser Vorstandsmitglied und langjähriger Geschäftsführer Hugo Mahler in seinem 94. Altersjahr verstorben.

Sein Vorstandsamt bei der VCS-Sektion Schaffhausen trat er am 1. Juli 1985 an. Hugo übernahm sogleich die Protokollführung, avancierte schon wenig später zum Geschäftsführer und vertrat uns danach an unzähligen Delegiertenversammlungen des VCS Schweiz, Planungskonferenzen und Treffen der Geschäftsleite-

rinnen und -leiter. Nicht weniger ausdauernd wirkte er gegen ausen: Nach seiner Pensionierung als Bahnbeamter bei der Deutschen Bahn eignete sich Hugo im Selbststudium profunde EDV-Kenntnisse an und übernahm Redaktion und Produktion der gemeinsam mit dem WWF herausgegebenen Publikation ÜSI MEINIG bis zur druckfertigen Vorlage. Ebenso war er federführend bei den Abstimmungskampagnen zu wichtigen Verkehrsvorlagen wie LSV, FINÖV, Erhaltung des Trolleybusses in Schaffhausen, Milchkuhinitiati-

ve usw. Er entwarf Inserate, organisierte überparteiliche Komitees, war da, wo und wann es ihn brauchte.

Die Zuverlässigkeit in Person, hat Hugo selbstlos und ehrenamtlich ungezählte Arbeitsstunden für unsern Verband geleistet und dabei oftmals sogar Ferienpläne oder Freizeitaktivitäten hintangestellt. Der Vorstand und der gesamte VCS Schaffhausen verdanken ihm ausserordentlich viel und gedenken seiner zusammen mit seiner Familie mit Hochachtung.

Der Vorstand

Schaffhausen



© Felix Schweizer

Hugo Mahler in seinem Element: an einer Standaktion zur Initiative «Strassen für alle» im Februar 2001 auf dem Fronwagplatz in Schaffhausen, rechts sein Sohn Walter.

Herrlicher Schlosspark mit neuem Fussweg

Napoleon III. war Kaiser von Frankreich von 1852 bis 1870. Mit der Familie als 9-jähriger Asylsuchender im Thurgau angekommen, verbrachte er einen Teil seiner Jugend auf Schloss Arenenberg und wurde später Ehrenbürger und Offizier der Schweizer Armee. Seine damals ebenfalls aus Frankreich verbannte Mutter Hortense, Königin von Holland, liess 1817 an wunderschöner Aussichtslage Richtung Untersee einen Park anlegen, der jedoch mit der

Zeit verschwand und zum Teil mit Schutt überdeckt wurde. Mit Hilfe des Kantons und von Sponsoren hat ihn eine Stiftung nun wieder hergestellt. Die Sektion Thurgau des VCS spendete eine Säulenpappel, die auf dem neu angelegten Fussweg hinunter zum See und Richtung Ermatingen Schatten spendet und mit ihrer Beschriftung für den VCS wirbt.

An der Eröffnungszeremonie am 2. Juli wanderte die Gästeschar – angeführt vom Trom-

peter Dani Felber, von einem Trommler und hoch zu Ross von Napoleon I. alias Th mas Götz – auf dem neuen Weg die Serpentin hinauf zur neuen Brücke über den revitalisierten Dürrmülibach, Richtung landwirtschaftliche Schule und Schloss. Für den VCS-Vorstand war die Teilnahme an diesem Anlass ein

schöner Kontrast zur üblichen politischen Knochenarbeit. Einen Besuch des herrlichen Parks und des Schlosses, zum Beispiel auf der nächsten Velotour, können wir allen nur empfehlen.

Der Vorstand

Thurgau



© Peter Wildberger

Majestätisch führt Napoleon alias Thomas Götz den Eröffnungszug an.

Mobil sein und bleiben

Nächste Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit den Billettautomaten besser zurecht kommen möchten:

4. Oktober in Kreuzlingen, 5. Oktober in Weinfelden, jeweils 8.30–12 Uhr

Anmeldung per Tel. 071 626 10 83 oder E-Mail: kurse@tg.prosenectute.ch



Graubünden

Manifest für lebenswerte Städte und Dörfer

Im Rahmen des Frauenstreiks vom 14. Juni haben wir in Chur unsere «Hauptanliegen feministischer Stadtentwicklung» formuliert. Denn Frauen sind unsere wichtigsten Verbündeten im Kampf für eine zukunftsfähige, enkeltaugliche Mobilität: Sie sind mehrheitlich gegen den Nationalstrassenausbau und für weniger und langsameren Verkehr!

Wir fordern:

1. Die Stadt der kurzen Wege durch funktionsgemischte Quartiere: Wohnen, Arbeiten, KITA, Einkaufen und biodiverse Möglichkeitsräume und Grünflächen sind innerhalb von 15 Minuten ohne Motorfahrzeug erreichbar.

2. Partizipation und Mitwirkung: Dafür braucht es betreute Quartierräume, um die Bedürfnisse der Bevölkerung zu bündeln und mit den Behörden entsprechende Lösungen zu suchen. Dabei sind Anliegen der Jugend, der Frauen, von Familien und älteren Menschen besonders zu beachten.

3. Niederschwellige, integrative und barrierefreie Gemeinschaftsflächen mit Infrastruktur: dies zu Lasten des Autos

bzw. von Parkplätzen. Es braucht hochwertige, beschattete öffentliche Plätze, ohne Konsumpflicht und in Gehdistanz.

4. Menschen- und umweltfreundlichen Verkehr: weniger und langsameren Motorfahrzeugverkehr, weniger Parkierungsflächen in Städten und Dörfern. Zudem sind sichere Velowege, breitere Trottoirs und Abstellmöglichkeiten für Lastenräder/Familienvelos zu planen.

5. Mehr weibliche und non-binäre Fachpersonen mit Entscheidungsmacht: in der Verwaltung, in Kommissionen, in Jurys und Gremien der Stadtentwicklung. Die Umsetzung unserer Anliegen muss durch gender- und altersgerechte Fachplanung gewährleistet werden.

6. CO₂-Prüfung von Bauvorhaben und Strassen: Die Reduktion von CO₂ ermöglicht das langfristige Überleben und das gesunde Heranwachsen von Mensch und Natur. Die Netto-null-Klimaziele müssen in die Stadt- und Dorfplanung einfließen.

7. Schöne, lebenswerte, biodiverse Städte und Dörfer für Graubünden: Biodiversität, Wasserflächen und mit grossen Bäumen beschattete Aussen- und Strassenräume verbessern das Stadtklima und erhöhen die Lebensqualität im Siedlungsraum entscheidend.

Yvonne Michel Conrad,
Geschäftsleiterin VCS Graubünden



Fürstentum Liechtenstein

Mehr Velo-Verbindungen über den Rhein

Knapp 40 000 Einwohnerinnen und Einwohner zählt Liechtenstein – und 42 000 Beschäftigte! Etwa 14 000 Pendelnde wohnen in der Schweiz, davon rund 11 000 im Kanton St. Gallen. Aus dem Bezirk Werdenberg, zu dem der Rhein die Grenze bildet, kommen täglich etwa 6 000 zur Arbeit – die meisten allein im Auto. In sehr vielen Fällen geht es um Arbeitswege in Velodistanz, zumal mit einem E-Bike.

Verbindende Fuss-/Radbrücken über den Rhein sind ein wesentliches Element einer attraktiven Radinfrastruktur. Heute haben wir deren vier: Trübbach-

Balzers (500), Sevelen-Vaduz (400), Buchs-Vaduz (400) sowie Buchs-Schaan (600). Die Zahlen in Klammern stehen für den durchschnittlichen Velo-Tagesverkehr (DTV) für die Monate Mai bis Juni. Etwa die Hälfte der Fahrten an Werktagen entfallen auf Arbeitswege. Im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein der 5. Generation sind zwei weitere Fuss-/Radbrücken geplant: Sevelen-Triesen und Haag-Bendern. Offen bleibt, ob eine dritte – Salez-Ruggell – hinzukommen wird.

Verhaltensmuster aufbrechen «Der Mensch ist ein Gewohnheitstier», und so bleibt es auch

für Arbeitswege aus reiner Routine meist bei demselben Verkehrsmittel. Ohne starke Anreize und neue Alternativen werden solche Verhaltensmuster selten grundlegend verändert, auch wenn vielen bewusst ist, wie viel Schaden Bewegungsmangel anrichtet. Motorisiertes Pendeln führt langfristig zu einer reduzierten Lebensqualität.

Wenn wir wollen, dass die Leute für ihre Arbeitswege vom Auto aufs Velo umsteigen, müssen wir von einem die Finger lassen: von Attraktivitätssteigerungen bei der Infrastruktur für den Autoverkehr. Denn dies erhöht die Nachfrage noch weiter, führt also zu noch mehr Flächenbe-

darf, zu noch mehr Autostau und schlechterer Erreichbarkeit. Gar nicht zu reden von den zusätzlichen Umweltbelastungen in Form von giftigen Abgasen, Feinstaub und krank machendem Lärm.

Was unser Land benötigt, sind einerseits mehr und bessere Infrastrukturen für den Veloverkehr. Andererseits geht es, um das Umsteigen auf gesündere Verkehrsmittel zu fördern, nicht ohne Betriebliches Mobilitätsmanagement: mit wirksamer Parkplatzgebühr und einem hohen Mobilitätsbeitrag in allen Betrieben ab 50 Mitarbeitenden.

Georg Sele

Vom Wert der grossen Bäume

Zürich

Dieser Sommer hat in aller Deutlichkeit gezeigt, dass die Schweiz ein Hitzeproblem hat. Bäume fällen sollte man also nur noch da, wo es wirklich nicht anders geht. Dieser Erkenntnis müssten nun rasch Taten folgen.

Um die Hitze zu reduzieren, müssen gerade in den dicht bebauten Gebieten vermehrt Grünflächen geschaffen und zusätzliche Bäume gepflanzt werden. Ebenso wichtig ist es, dem aktuellen Baumbestand grösstmögliche Sorge zu tragen. Bei Strassenneubauten geschieht leider immer wieder das Gegenteil: Bestehende grosse, für den kühlenden Effekt wichtige Bäume müssen weichen.

In der Wahrnehmung der Planenden ist das ein rein technischer Vorgang. Vergessen geht dabei, welcher kostbaren Wert Bäume darstellen – auch für die Biodiversität. Voraussetzung für diesen Wert ist, dass sie jahrzehntelang wachsen können. So kann eine grosse Eiche ein Kronenvolumen umfassen, das demjenigen von 1000 neu gepflanzten Jungbäumen entspricht!

In Winterthur wollen die Stadtbehörden zum Beispiel an der Frauenfelderstrasse, der Technikumstrasse, der Klosterstrasse und am Mattenbachradweg Bäume fällen. Ein Pendant in Zürich ist das Projekt an der

Rämi- und Gloriastrasse. Auch dort soll der aktuelle Baumbestand keine Zukunft haben.

Lieber etwas weniger perfekt

Zwar ist das Problem erkannt. Die Stadt Zürich hat eben erst die kommunalen Richtpläne Siedlung und Verkehr verabschiedet, die die Hitzethematik prominent aufnehmen. Winterthur hat die Richtplandiskussion noch vor sich: Die Hitzeminderung dürfte auch dort ein wichtiges Thema sein. Solange es die Planungsabteilungen aber nicht schaffen, die vorhandene Sensibilität in konkretes Handeln im öffentlichen Raum umzumünzen, haben wir ein Problem. Es braucht nun rasch neue Planungsansätze – und Plananpassungen.

Von zentraler Bedeutung ist es, den Wert von bestehenden Bäumen und Grünflächen anzuerkennen und notfalls auch etwas weniger perfekte Projekte in Kauf zu nehmen, wenn dafür grosskronige Bäume erhalten bleiben können. Zwei Beispiele, bei denen Bäume eine wichtige Rolle spielen, seien hier kurz erläutert.

Rämistrasse/Gloriastrasse in Zürich: Viele Mängel

Die beiden Strassen dienen als zentrale Verbindungsachse für das Hochschulgebiet Zürich. Jahrelang hat der VCS Zürich hier die Einführung von Tempo 30 gefordert, und nach vielen vergeblichen Anläufen ist dieses nun beschlossene Sache. Im Rahmen der Neubauprojekte in diesem Raum sollen aber 101 von 102 bestehenden Bäumen gefällt werden. Zwar wird es danach mehr Bäume geben, aber deren



Hier ist wertvoller Baumbestand gefährdet: in Zürich an der Gloriastrasse (oben), in Winterthur an der Technikumstrasse (rechts).

kühlende Wirkung wird lange auf sich warten lassen. Dies an einer Strasse, wo sich sehr viele Personen tagsüber aufhalten und die Temperaturdifferenzen zwischen dem Strassenraum und dem angrenzenden Spitalpark mehr als 10 Grad betragen.

Hinzu kommt, dass ohne Fussgängerstreifen geplant wird. Das ist mangels sicherer Übergänge einerseits für den Fussverkehr problematisch. Andererseits müssen Velofahrende jederzeit damit rechnen, dass die Strasse irgendwo unvermittelt betreten wird. Entlang der Rämistrasse sind auch Velovorzugsrouten vorgesehen. Allerdings entspricht deren Ausgestaltung nicht den Standards, die in der Stadt Zürich für die wichtigste Velorouten-Kategorie gelten. Der VCS hat aus all diesen Gründen interveniert.

Technikumstrasse in Winterthur: Kein Einziger bleibt...

Die Technikumstrasse ist eine äusserst wichtige Achse gleich ausserhalb der historischen Alt-



© Markus Krauss

stadt: Sie ist ein ÖV-Hochleistungskorridor mit starkem Autoverkehr und einer grossen Anzahl von Velofahrenden. Bei der anstehenden Neugestaltung sollen die bestehenden 37 Bäume samt und sonders verschwinden. Besonders stossend: Teilweise soll der Ersatz unmittelbar neben den gefällten Bäumen zu stehen kommen.

Zudem sind die geplanten Velostreifen so schmal, dass ein gefahrloses Überholen kaum möglich ist. Der Mittelstreifen, mit dem das Überqueren zu Fuss erleichtert werden soll, ist leider weder abgeschirmt noch optimal gestaltet; die unnötigen Kanten sind für Velofahrende gefährlich. Auch hier hat der VCS eingegriffen, um die Bäume zu schützen und weitere Verbesserungen einzufordern.

Markus Krauss / Gabi Petri



© Markus Krauss

Technikumstrasse: Dieser Baum soll weg – und der neue beim grünen Kreis gepflanzt werden...



Basel-Stadt/Baselland

«Quousque tandem...»: Wie lange noch missbrauchst du unsere Geduld, fragte der römische Senator Cicero einen gefährlichen Politiker. Das müssen wir heute die Automobilwelt fragen. Seit einem halben Jahrhundert weiss es die ganze Welt: Das Auto ist nicht umwelt-, nicht zukunfts-kompatibel. Aber ungebremst blähen sich die Autos auf unsern Strassen und Plätzen auf, wäl-

«Rheintunnel»-Projekt: Biel hat's vorgemacht

zen sich vier-, sechsbahnige Pisten übers Land, wachsen diverse Schadstoffe essionen nach wie vor. Mittlerweile ist «das Klima» bedroht. Man langt sich an den Kopf: «nur» das Klima?

Und nun soll es im verkehrsüberlasteten Basel also auch noch unter dem Rhein hindurch gehen, vom linksrheinischen Birsfelden ins Kleinbasel; Milliarden soll es kosten. Offenbar ist der motorisierte Strassenverkehr doch nicht beliebt, jedenfalls

wünscht man ihn untern Boden. Der VCS beider Basel sagt nüchtern: Solche gigantischen Übungen liegen längst nicht mehr drin. Darum die Petition «Nein zum Rheintunnel». Zu ernst ist die Klima-Situation, zu ernst die Umweltlage, zu schmal sind die verbleibenden Umwelt-Ressourcen.

Wie schräg die allgemeine Situation sich präsentiert, zeigt ein zweites Basler Tunnelprojekt – von Grossbasel-West zur In-

dustriezone Bachgraben/Neuallschwil. Es muss erlaubt sein, nach einem optimalen Umfang unseres Verkehrsaufkommens zu fragen und damit nach einem vernünftigen Gesamtmodell wünschbaren Verkehrs – jeder Art. Die Hoffnung geht dahin, dass in Basel mutige Entschlüsse heranreifen wie in Biel. Dort hat man den «Westast» tief beerdigt.

Beat von Scarpatetti,
Vorstandsmitglied

Nationalratswahl: Unsere Empfehlungen

Besonderes Engagement für umweltfreundliche Mobilität: Das bringen die vier Kandidierenden mit, für deren Unterstützung bei den Nationalratswahlen vom

22. Oktober 2023 wir hier werben. Eine offizielle Wahlempfehlung durch den VCS beider Basel bekommt nur, wer sich aktuell oder in der Vergangenheit

beim VCS stark engagiert, also zum Beispiel während längerer Zeit im Vorstand mitgewirkt hat. Weil wir aber ein sehr grosser Verband sind, kandidieren

jeweils auch viele weitere VCS-Mitglieder. Berücksichtigen Sie auf Ihrem Wahlzettel diejenigen besonders, die ihre VCS-Mitgliedschaft angeben!



Michael Durrer, Liestal, Mitglied Vorstand VCS beider Basel; Präsident GRÜNE BL, Sozialpädagoge FH, Leiter einer Therapiestation
Liste 7, GRÜNE Baselland

«Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern und Massnahmen zum Schutz der Biodiversität haben für mich oberste Priorität. Wir müssen Sorge zu unseren Gewässern und Wäldern tragen, Landwirtschaft und Ernährung ökologischer gestalten und eine nachhaltigere Siedlungs- und Verkehrspolitik betreiben.»



Beat von Scarpatetti, Binningen, Mitglied Vorstand VCS beider Basel
Liste 70, GRÜNE Panther

«Mit einer autofreien Schweiz wären auf einen Schlag die Hälfte aller unumgänglichen Öko-Notwendigkeiten von selbst erfüllt! Was noch bis vor kurzem als Träumerei abgelächelt worden ist, muss fürs reine Öko-Überleben zu einer immer gebieterischen Realitätsforderung werden.»



Florian Schreier, Birsfelden, Geschäftsführer VCS beider Basel; Mitglied Gemeindegemeinschaft Birsfelden
Liste 2, SP Baselland

«Mit umweltfreundlicher Mobilität packen wir mehrere Herausforderungen gleichzeitig an: Die hohe Belastung durch fossile Antriebe für die Umwelt, den Platzverbrauch in den Städten, die Sicherheit und Gesundheit der Menschen.»



Tonja Zürcher, Basel, langjähriges Vorstandsmitglied VCS beider Basel; Grossrätin BastA!, Kommunikationsleiterin umverkehrR
Liste 17, radikal menschlich

«Ich engagiere mich für Klimagerechtigkeit, die Verkehrswende und die Begrünung der Stadt mit Superblocks. Kinder sollen auf Quartierstrassen ohne Angst spielen und ältere Menschen im Schatten von Bäumen sitzen können. Ich fordere Milliarden für den ÖV-Ausbau statt den Autobahn-Rheintunnel.»

Herzlichen Dank, lieber Damian!

Nach fünf Jahren hat Damian Weingartner unsere Geschäftsstelle auf Ende April verlassen. Er begann mit einer Praktikumsstelle, trieb unse-

re Velo-Charta (velo-charta.ch) voran und leitete nach dem Rücktritt von Stephanie Fuchs interimistisch die Angelegenheiten des VCS beider Basel. Das

war aber höchstens seine Aufwärmrunde für all die Aktionen, Kampagnen und die Medienarbeit, die folgten.

Wie wertvoll war seine Umsicht, als die Abstimmung über die Auto-Initiativen in Basel-

Stadt bevorstand! Während Monaten war der Termin unklar. Dank Damians Planung konnten wir kurzfristig eine intensive Kampagne führen, die am 9.2.2020 das erhoffte Resultat brachte: Die Initiativen wurden

klar abgelehnt, der Gegenvorschlag klar angenommen. Wer also in Basel in den nächsten Jahren die Verkehrswende beobachtet, sieht auch Früchte seines grossen Engagements.

Zum Abschluss beschäftigte sich der zum Profi Gereifte mit mehreren grösseren Vernehmlassungen, namentlich mit der Klimastrategie Basel-Landschaft. Dank seiner Kenntnisse und ge-

nauen Analyse konnten wir eine umfassende Stellungnahme zum Sektor Verkehr einreichen. Der ganze VCS beider Basel ist Damian Weingartner dankbar für seine ausgezeichnete Arbeit, sein

Engagement, seine Flexibilität, ob am Velomärt, in der Remise oder beim Protokollieren. Herzlichen Dank und alles Gute!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Lärmschutz: Im Aargau noch immer «nice to have»



Baden, Bruggerstrasse: Die drei Kilometer lange, streckenweise vierspurige Stadtdurchfahrt muss lärmsaniert werden. Doch was der Kanton vorhat, ist nicht auf der Höhe der Zeit.

Über den am stärksten belasteten Abschnitt der Bruggerstrasse rollen täglich über 26 000 Motorfahrzeuge. Als Eigentümer zum Handeln verpflichtet, hat der Kanton Aargau nun ein Strassenlärm-Nachsaniierungsprojekt aufgelegt. Er schlägt darin den Einbau von lärmreduzierenden Strassenbelägen und punktuell den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern vor. Die projektierten Kosten betragen rund sechs Millionen Franken – obwohl das Ziel, ein bestmöglicher Schutz vor Lärm, verfehlt würde.

Das kostengünstigste und wirksamste Heilmittel, eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, schliesst der Kanton kategorisch aus. Eine Vorprüfung habe ergeben, dass «das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht dem Erscheinungsbild des Strassenabschnitts entsprechen» würde. Entsprechend hoch wäre die Tempoüberschreitungsquote, heisst es im Vorprüfungsbericht. Und: Tempo 30 würde «von den Verkehrsteilnehmern als Schikane wahrgenommen». Diese Rücksichtnahme auf Partikularinteressen – auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung – ist rein politisch motiviert. SVP und FDP setzen alles daran, Temporeduktionen auf Hauptstrassen zu verhindern, und der freisinnige Verkehrsminister eilt ihnen gehorsam voraus.

Dereinst im Jahr 2043...

Im Frühling 2018 lief die 1987 in der Lärmschutzverordnung (LSV) gesetzte und zweimal verlängerte Frist für die Lärmsanierung von Strassen definitiv aus. Doch an vielen Aargauer Strassenabschnitten ist es nach wie vor zu laut. Bei unzähligen Liegenschaften werden die Grenzwerte, bei tausenden gar der Alarmwert überschritten. An der 1998 ein erstes Mal sanierten Bruggerstrasse in Baden sind heute 139 Liegenschaften und fast 2500 Personen von übermässigem Lärm betroffen.

Bei 130 Liegenschaften würden die Immissionsgrenzwerte nach Abschluss der zweiten Sanierung immer noch nicht eingehalten. Deshalb beantragt der Kanton hier sogenannte Erleichterungen. Das bedeutet, dass die Gebäude als lärmsaniert gelten sollen, obwohl das eigentliche Sanierungsziel verfehlt wird. Und für die Umsetzung seiner Massnahmen will sich der Kanton viel Zeit nehmen: geschlagene weitere 20 Jahre!

Die Rechtsgrundlage ist weg

Diese Praxis der «Papiersanierung» hatte das Bundesgericht Anfang Jahr im Fall Kriens zu beurteilen. Es annullierte das wesentlich auf Erleichterungen



© VCS Aargau

26 000 Fahrzeuge pro Tag fahren hier durch und quälen fast 2500 Personen durch übermässigen Lärm. Bei 139 Liegenschaften liegen die Immissionen über dem Grenzwert – nach der Nachsanierung sollen es in 20 Jahren 9 (!) weniger sein.

basierende Projekt und wies den Kanton Luzern an, den Lärmschutz an der Luzernerstrasse erneut zu prüfen. Dabei anerkannte das Bundesgericht explizit Tempo 30 als wirksame Massnahme. Schon im Fall Grabenstrasse in Zug 2014 hatte es Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme für geeignet befunden. Es gibt also keine rechtliche Grundlage mehr, Geschwindigkeitssenkun-

gen auszuschliessen, wenn es um die Lärmschutzziele geht.

Gemeinsam mit 19 betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern hat die VCS-Sektion Aargau gegen das völlig unzulängliche Lärmsanierungsprojekt Bruggerstrasse Einwendung erhoben: Der Lärm soll konsequent an der Quelle bekämpft werden, so unpopulär dies angeblich auch ist.

Christian Keller, Geschäftsleiter



Uri



© VCS Uri

Die inzwischen nach Sisikon verschobene Verladestelle auf der Tellsplatte.

Als der VCS Uri vor Jahresfrist auf die fehlende Sicherheit für Radfahrende am Axen hinwies und u.a. einen Velo-Gratisverlad vorschlug, lautete die Ant-

Velo-Gratisverlad am Axen

wort von ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger noch so: Auf der Axenstrasse gebe es keinen Unfallschwerpunkt, der darauf hindeuten würde, dass das heutige Tempo unangemessen sei. Und es sei zumutbar, auf eigene Kosten auf Bahn oder Schiff auszuweichen. Nach einer Sicherheitsüberprüfung, neudeutsch «Road Safety Inspection» genannt, tönt es nun anders.

Die ASTRA-Filiale Zofingen verordnete im Juni Tempo 60 auf der ganzen Strecke von Brunnen nach Sisikon und sorgte für eine zusätzliche Absturzsicherung zwischen Brunnen und dem Wolfsprung. Und da es sich um eine Nationalstrasse 3. Klasse handelt, die allen zur Verfügung stehen muss, hat das ASTRA nun einen Gratistransport auf der Strasse organisiert. Gleichzei-

gig erliess es für den Abschnitt Sisikon–Brunnen ein Velofahrverbot. Auch nach Einschätzung des VCS ist das Trottoir dort so eng, dass Velofahrende es nicht gefahrlos benutzen können. Die erfreulichen Massnahmen machen die Axenstrasse sicherer – und für den Veloverkehr wieder passierbar.

Nach wie vor nichts wissen will das ASTRA von Tempo 30 in Sisikon, obwohl dies durchaus zur «Lärmverminderung beitragen» würde, wie das Bundesamt 2020 in seiner Antwort auf eine Petition des VCS einräumte. Das Bundesgerichtsurteil zum Fall Kriens dürfte jedoch auch hier Wirkung entfalten.

Alf Arnold

Radweg Seedorferstrasse: Alles abgeschmettert

Genauso unseriös wie die Einspracheverhandlung, an der ein Vertreter des kantonalen Tiefbauamts im Schnellzugtempo Antworten auf unsere Einsprachepunkte von seinem Skript ablas, ist nun auch der Plangenehmigungsbeschluss des Regierungsrats ausgefallen: In keinem einzigen Punkt ist er auf die Bedenken und Verbesserungsvorschläge des VCS Uri eingegangen. So kommt's, wenn die Direktion, die das Projekt ausarbeiten liess und verantwortet, auch Leitbehörde bei der Formulierung der Plangenehmigung ist... Der VCS-Vorstand erhebt deshalb – wie schon beim verunglückten Projekt für den Umbau der Bushaltestellen beim Kollegium Altdorf – Beschwerde beim Obergericht.

Gemeinsam gegen «Velofallen»

Sind auch Sie beim Radeln schon auf gefährliche Hindernisse gestossen? Der VCS Uri nimmt jeden Hinweis gern entgegen.



© VCS Uri



Vor bald zwei Jahren forderte der VCS die Gemeinde Flüelen auf, den Niveauübergang auf der Bahnhofstrasse über ein Industriegleis beim Schützenhaus für Velos sicherer zu machen. Immer wieder kommt es dort zu Stürzen, weil die Schienen die Strasse in spitzem Winkel queren (Bild links). Inzwischen hat die Strasse zwar einen neuen Belag sowie eine Ampel erhalten. Und die versprochenen Gummiprofile? Deren Einbau könne erst nach den Probeschüttungen von Gotthardtunnel-Ausbruchmaterial in den See erfolgen, hiess es. Nun laufen die Bauarbeiten endlich.

Gleichzeitig ersuchte der VCS darum, einen Sperrpfosten auf

der Seestrasse (Nord-Süd-Veloland-Route!) zu entfernen, der schon verschiedenen Velofahrenden zum Verhängnis wurde; 2021 trug ein E-Biker lebensbedrohliche Verletzungen davon. Die Autos sind nach unserer Ansicht anderswie vom Befahren der Seepromenade abzuhalten. Probeweise soll der Pfosten nun gemäss Gemeinderatsbeschluss verschwinden (Bild rechts).

Der ähnlich schlecht sichtbare Pfosten, der im Juni auf der unteren Feldgasse in Seedorf einen schweren Velounfall verursachte, steht inzwischen wieder mitten in der Fahrbahn. Der VCS hat auch hier interveniert. ■



Ob-/Nidwalden

Zu lärmig und zu wenig sicher

Anwohnende der Wilerstrasse am Sarnersee haben eine Petition mit dem Ziel eingereicht,

dass etwas unternommen wird, um den Strassenlärm einzudämmen. Der VCS Ob- und Nidwal-

den versteht das Anliegen voll und ganz: Dass die Strecke zwischen Sarnen und Oberwilen mit der erheblichen Zunahme des Verkehrs lärmiger und gefährlicher geworden ist, haben auch

wir festgestellt. Die zuständigen Amtsstellen sehen jedoch kaum Handlungsmöglichkeiten.

Der vieldiskutierte Töfflärm ist aus unserer Sicht nur die Spitze des Eisbergs. Die Strasse ist relativ schmal, kurvenreich und von zahlreichen Ein- und Ausfahrten gesäumt. Als Hauptdefizite sind zu nennen: fehlende Veloinfrastruktur, nicht velotaugliches Temporegime, niedrige Aufenthaltsqualität in den Siedlungsgebieten und mangelhafte Fussverkehr-Querungen. Zwischen Wilen und Oberwilen sollte des-

halb umgehend die erlaubte Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h herabgesetzt werden. Und im Siedlungsgebiet würden Tempo-30-Zonen die Situation stark entschärfen.

Wir erwarten jedenfalls eine konsequente Umsetzung des 4V-Prinzips aus dem kantonalen Gesamtverkehrskonzept: Verkehr vermeiden, verlagern, verträglicher gestalten – und Mobilitätsangebote miteinander vernetzen.

Daniel Daucourt, Geschäftsführer

Klimaaktionstag in Stans

Am Samstag, den 13. Mai 2023 organisierte eine ganze Reihe von Gruppen und Organisationen, darunter die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden, zum zweiten Mal den Klimaaktionstag in Stans. Egal in welchem Bereich – Verkehr, Wirtschaft, Nahrung –, wir müssen mit den Ressourcen schonender umgehen und sie gerechter verteilen. Der «Öko-Ideenmarkt» bot dazu verschiedenste konkrete Anregungen zum Handeln, zum Beispiel im eigenen Garten. Pro Velo Unterwalden und der VCS versüssten an ihrem Stand ihre verkehrspolitischen Botschaften mit Milchshakes – gemixt dank Energie aus Muskelkraft (unser Bild)!



Die neue Seilbahn braucht ÖV-Anschluss

Die Rigi bahnen planen eine neue, leistungsstärkere Seilbahn Weggis–Rigi Kaltbad. Dass die zusätzlichen Fahrgäste mit dem Auto anreisen sollen, ist für den VCS Luzern nicht akzeptabel.

Von der Pendel- zu einer Gondel-Umlaufbahn: Mit dem Ersatzneubau der Rigi-Seilbahn in Weggis soll ein neuer Bahntyp Einzug halten. Damit wird die Kapazität von heute 650 auf 850 Personen pro Stunde erhöht. Um das zusätzliche Passagieraufkommen zu bewältigen, wollen die Rigi bahnen das Parkplatzangebot ausbauen. Neu sollen 420 statt der heutigen rund 320 Parkplätze zur Verfügung stehen. Ver-

bindliche Massnahmen für eine Bedienung der Talstation mit öffentlichem Verkehr sucht man im Projekt hingegen vergeblich – obwohl die Seilbahn laut Mobilitätskonzept «faktisch nicht an den öV angeschlossen ist».

Das Unternehmen schiebt die Verantwortung auf Kanton und Gemeinde: «Ob und wann weitere (öV-)Ausbauten umgesetzt werden, liegt nicht in der Kompetenz der Rigi bahnen», heisst es in den Auflageunterlagen zur neuen Bahn. Der Modalsplit, das heisst der Anteil der Rigi bahngäste, die per Auto nach Weggis gelangen, soll deshalb bis 2036 bei hohen 70 Prozent verharren.

Für den VCS Luzern ist das Seilbahnprojekt unter diesen Voraussetzungen nicht bewilligungs-



100 zusätzliche Parkplätze, aber kein ÖV-Anschluss der Talstation? Dazu darf es mit dem Ersatz der Pendelbahn von Weggis nach Rigi Kaltbad nicht kommen.

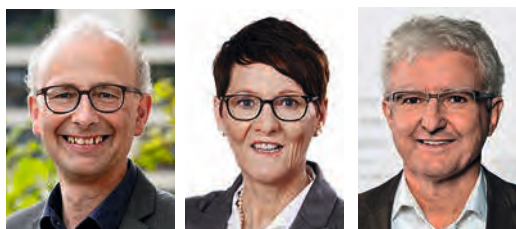
fähig: Es widerspricht nicht nur dem Richtplan, der eine «angemessene öV-Anbindung» fordert,

sondern auch dem Tourismusleitbild (ökologischere Gestaltung der Destinationen), dem Planungsbericht Zukunft Mobilität Luzern (Verkehr vermeiden und verlagern) und den Klimazielen von Bund und Kanton. Vor dem Hintergrund der seit Juni 2023 gesetzlich verankerten Klimaziele fordert der VCS das Gegenteil eines Parkplatzausbaus – zu Gunsten eines attraktiven ÖV-Angebots. Im Rahmen der Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts ist zudem auch die geplante Kapazitätserhöhung der Seilbahn kritisch zu hinterfragen.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter

Nationalratswahl: Der VCS Luzern ist prominent dabei

Am 22. Oktober stehen die Neuwahlen von National- und Ständerat an. Der VCS Luzern freut sich, dass sein Präsident **Michael Töngi** (Liste 4, Grüne Luzern) erneut zu den Wahlen antritt. Er ist seit 2018 im Nationalrat und setzt sich dort nicht nur für eine umweltgerechte Mobilität und mehr Klimaschutz ein, sondern auch für einen guten Mieterschutz und eine generell fairere Gesellschaft. Weiter kandidieren auch unsere Vorstandsmitglieder **Marta Lehmann** (Liste 48, SP «Pflegerbetreuung-Carearbeit») und **András Özvegyi** (Liste 45, Senior GLP) für den Nationalrat. Beide vertreten die VCS-Anliegen mit grossem Engagement.



© ZVG

UNSER KLIMA

DEINE WAHL

FÜR EINE RASCHE MOBILITÄTSWENDE
GRÜNE WÄHLEN AM 22. OKTOBER

gruene.ch/wahlen2023



C I R C U S

M O O O O

O O O O O

O O O O O

O O O O O

O O N T I

et Voilà!

Luzern
bis 1. Oktober

Bern
4. – 22. Oktober

Solothurn
25. – 29. Oktober

Zürich
1. – 26. November

circus-monti.ch

Gut verbunden, aber heruntergekommen

Der Bahnhof Mörschwil ist weder für die Gemeinde noch die SBB eine Visitenkarte. Das soll sich ändern – aber bitte nicht erst 2028.

Jede halbe Stunde eine Direktverbindung ins Zentrum der Stadt St. Gallen (Fahrzeit 9 Minuten) und von Rorschach (8 Min.), schlanke Anschlüsse an die Schnellzüge ab St. Gallen: Auch wenn der Bahnhof etwas abgelegen ist, nutzen erfreulicherweise immer mehr Leute diese guten Verbindungen. Man kommt aus dem ganzen Gemeindegebiet gut mit dem Velo hin, und ein gutes und günstiges Park&Ride-Angebot ist ebenfalls vorhanden.

Leider ist der bauliche Zustand des Bahnhofs Mörschwil seit langem sehr schlecht. Vor allem stören die uneinheitlichen Bodenbeläge und Unebenheiten beim Gleis 1, die bei Regen zu grossen

Pfützen werden. Es grünt und wuchert überall. Die eisernen Einstiegsstufen sehen schrecklich provisorisch aus und bergen vor allem beim Aussteigen Unfallrisiken. Viele Fahrgäste fühlen sich nicht sicher, wenn sie nachts ankommen und durch die enge Unterführung gehen müssen.

Warum erst jetzt?

Verbessert haben die SBB hier schon lange nichts mehr: Letztmals wurde vor zehn Jahren die WC-Anlage erneuert und behindertengerecht gestaltet. Aber der Bahnhof insgesamt ist alles andere als behindertengerecht, obwohl er dies wie alle andern ab 2023 sein müsste. Zugang zu den



Seit zehn Jahren ist hier baulich nichts mehr gelaufen.

Zügen im Rollstuhl? Fehlanzeige! Auf eine Intervention an der Bürgerversammlung hin nahm der Gemeinderat mit den SBB Kontakt auf. Dort hiess es, dass zurzeit eine Studie zum Bahnhof laufe und eine Sanierung bis

2028 erfolgen könnte. Besser spät als nie, könnte man sagen. Aber wie soll der ÖV insgesamt rasch attraktiver werden, wenn alles dermassen viel Zeit braucht? Macht bitte vorwärts!

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Nein zum neuen Autobahnanschluss

Ganz im Sinn des VCS hat sich das St. Galler Stadtparlament am 22. August mit 35 zu 26 Stimmen erneut klar gegen den umstrittenen Autobahnanschluss Güterbahnhof ausgesprochen.

Alle Passagen des neuen Richtplans, die das Anschluss-Bauwerk betreffen, sind mit diesem Nein gestrichen. In St. Gallen dürfe es keine fünfte – rund eine Milliarde Franken teure – Autobahnausfahrt geben, weil diese mehr statt weniger Autoverkehr ins Stadtzentrum bringen würde, hielten Grüne, SP und Grünliberale in der Debatte fest. Es gebe intelligenteren, klimagerechte Lösungen für die Mobilitäts-

probleme, wie Temporeduktionen, ÖV-Ausbau, Veloförderung, Fahrbahnhaltestellen oder Pfortneranlagen. Laut bürgerlichen Stimmen ist das Nein für Bund und Kanton nicht verbindlich, und 2016 sei die Initiative «Für ein lebendiges Areal Güterbahnhof ohne Autobahnanschluss» abgelehnt worden. Nun, seither sind sieben Jahre vergangen, in denen sich der Klimawandel verschärft und die Stadtbevölke-

rung andere Mobilitätsbedürfnisse entwickelt hat.

Für den Verein «Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof» ist klar, dass die Ausgangslage heute eine ganz andere ist als damals. Der Kanton dürfe vorerst kein Einsehen haben und zusammen mit dem Astra weiterplanen, bis es im Rahmen der Vernehmlassung 2024 oder 2025 nochmals zu einer städtischen Volksabstimmung kommt. Zwar könnte sich das Astra dann über ein Nein hinwegsetzen. Allerdings hat der Bund bisher nie eine Strasse gegen den Willen der örtlichen Bevölkerung durchgedrückt. Das in Aussicht gestellte

Referendum des VCS gegen den Ausbau der Autobahnen (Step 2023) wird hoffentlich zur Folge haben, dass Bund und Kantone ihre Haltung zu Kapazitätserweiterungen überdenken.

Richi Faust und Ruedi Blumer



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

«et Voilà!» – Circus Monti 2023

Der Circus Monti ist wieder auf Tournee und bereichert mit der neuen Inszenierung «et Voilà!» das kulturelle Leben mit einzigartigen Farbtupfern. Für Konzept und Regie zeichnen Cécile Steck und Didi Sommer von Comedia Zap verantwortlich. Die Manege verwandelt sich dieses Jahr in ein fantastisches Künstleratelier. Bezaubernde Bilderwelten erwachen zum Leben. Faszinierende künstlerische Künste tauchen in jede erdenkliche Farbe und sorgen für atemberaubende Momente. Inspirierende Choreografien begeistern, wunderbare Melodien verleiten zum Träumen. Kurz: Die Lebensfreude wird von der Muse geküsst. Oder wie es der Maler Edward Hopper zu sagen pflegte: «Wenn ich es in Worten sagen könnte, gäbe es keinen Grund, zu malen.» Mit «et Voilà!» präsentiert die innovative Circusfamilie Muntwyler erneut ein komplett neues Erlebnis und bestätigt damit ihren wegweisenden Platz in der vielseitigen Schweizer Kulturszene. Das neue Monti-Programm ist denn auch ein buntes, hinreissendes Gesamtkunstwerk, ein Mosaik aus artistischem Spektakel, visueller Inszenierung und musikalischem Genuss.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Fr. 5.– Ermässigung pro Mitglied auf den regulären Eintrittspreis; bei Familien wird die Ermässigung bei bis zu 5 Personen angerechnet – in den Kategorien Loge, Kat. 2 und Kat. 3. Gültig bis am 26. November 2023.

Bestellen:

Reservieren Sie Ihre Tickets direkt beim Circus Monti, Tel. 056 622 11 22. Weisen Sie an der Circuskasse Ihren Mitgliedausweis vor, um vom Rabatt zu profitieren.

Velohelme – kluge Köpfe schützen sich!



Egal, ob Sie täglich mit dem Fahrrad unterwegs sind oder am Wochenende längere Touren unternehmen – ein gut sitzender Velohelm sollte dabei nie fehlen. Dank individuellen Anpassungsmöglichkeiten an die eigene Kopfform sowie innovativen Belüftungstechniken fühlt es sich beim Tragen stets leicht und luftig an. Ob ein normaler Allrounder-, ein E-Bike- oder ein Mountainbike-Downhill-Helm – bei uns gibt es sie in verschiedenen Farben und Grössen. In der VCS-Boutique finden Sie zudem Helme mit integrierter MIPS-Technologie. Diese erhöht Ihren Schutz bei Stürzen, indem sie Rotationskräfte absorbiert. Ein Sicherheitsplus, von dem immer mehr Biker überzeugt sind. Erhöhen Sie Ihre Sicherheit und finden Sie jetzt den passenden Velohelm für Ihre Bedürfnisse. In unserem Sortiment finden Sie unter anderem bekannte Marken wie uvex und KED. VCS-Mitglieder profitieren bis am 15. Oktober 2023 von 30 % Rabatt auf alle Velohelme.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabatt-Code «VCS0923» profitieren Sie von 30 % Rabatt auf alle Velohelme. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gültig bis am 15. Oktober oder solange Vorrat.

Bestellen:

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

Confiseurs-Kunst aus dem Lækkerli Huus

Feinste Köstlichkeiten, Genuss pur und das ganz exklusiv nur für Sie. Versüssen Sie sich und Ihren Liebsten den Jahresendspurt mit dieser attraktiven Tasche im Lækkerli-Huus-Design, gefüllt mit 980g süssester Versuchungen aus unserem Huus. Lassen Sie sich verführen und sichern Sie sich die Lækkerli-Huus-Genusstasche für nur Fr. 41.– statt 54.90.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Exklusives Angebot: 25% Rabatt inkl. versandkostenfreier Lieferung. Das Angebot ist gültig bis 19. November 2023 oder solange Vorrat. Lieferung nur in der CH/FL mit Economy-Paket. Nicht kumulierbar mit anderen Angeboten. Kann nur online bestellt werden, keine Abholung in der Filiale möglich.

Bestellen: www.laackerli-huus.ch/de/vcs



20 % Rabatt auf Bio-Bettwaren

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

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20 % Rabatt auf alle Artikel im Shop bis am 31. Januar 2024. Das Angebot kann nicht mit anderen Rabatten kombiniert werden.

Bestellen:

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



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 prämierten Bio-Rotweinen portofrei zum Preis von nur 89.– (statt 118.–)

Bestellen:

mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 9. November 2023, solange Vorrat.

Skin Pants von Schöffel – für mehr Komfort auf Fahrrad-Touren

Wer öfter mit dem Fahrrad unterwegs ist, weiss genau, wie sehr sich funktionale Bekleidung bewährt. Dank atmungsaktiven Materialien und hohem Feuchtigkeitstransport bleiben Sie selbst bei anstrengenden Touren angenehm kühl. Bei der Fahrradbekleidung spielt bereits die unterste Bekleidungsschicht eine entscheidende Rolle für den Komfort unterwegs. Mit den Skin Pants von Schöffel ist Wohlbefinden auf dem Sattel garantiert. Das integrierte Sitzpolster besitzt eine mehrdimensionale Form, ist atmungsaktiv und antibakteriell. Es minimiert Druckpunkte sowie Hauterwärmungen

und sorgt so für ein angenehmes Tragegefühl. Elastische Beinabschlüsse und der flexible Hüftbund sorgen für eine optimale Passform. Die bequemen Radhosen sind für Damen und Herren in je drei Varianten erhältlich und können je nach Dauer der geplanten Tour gewählt werden. Produziert und designt werden die Skin Pants in Italien. Die Marke Schöffel steht für Qualität, Funktionalität und Nachhaltigkeit, was nicht als Trend, sondern als gelebte Verpflichtung gesehen wird. Die bayrische Firma übernimmt Verantwortung gegenüber Mensch und Natur – durch qualitativ hochwertige und

langlebige Produkte. Ein überzeugtes Engagement für faire Arbeitsbedingungen, das Handeln im Sinne der Umwelt und den bewussten Umgang mit ökologischen Ressourcen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die unterschiedlichen drei Varianten von Skin Pants sind für Damen in den Grössen 36–44 und für Herren in den Grössen 48–56 erhältlich. Mit dem Rabatt-Code «VCS0923» profitieren Sie von 20 % Rabatt. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gültig bis am 15. Oktober oder solange Vorrat.

Bestellen:

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




STÄDTEREISEN mit der Bahn



**10% Rabatt für
VCS-Mitglieder**

Rabattcode eingeben
und profitieren



Mit der Bahn
der Umwelt
zuliebe!

Warum nicht mal nach Wien? Die grünste Stadt der Welt ist die ideale Destination für den Herbst. Architektur, Kunst und Genuss in einer Stadt vereint. Reisen Sie bequem mit der Bahn an und verbringen Sie einen unvergesslichen Aufenthalt im Öko-Boutiquehotel Stadthalle***. Das erste Null-Energie-Bilanz Hotel in Wien.

Bahn + 3 Nächte ab

CHF **441.-**



Rabattcode **VCSHERBST23**
www.verkehrsclub.ch/reisen

Der Promocode ist gültig für Buchungen bis 31.10.2023. Der Rabatt ist nur für Online-Buchungen gültig, die über den angegebenen Link getätigt werden. Gilt nicht für Buchungen per Telefon oder per Mail. | Preisbeispiel pro Person beinhaltet: Bahnfahrt ab / bis Zürich in 2. Klasse (Basis Halbtax) und 3 Nächte im Doppelzimmer inkl. Frühstück im Boutiquehotel Stadthalle*** in Wien. So gefunden am 23.08.2023 für Abreise am 19.10.2023.



© 21/g

Das «etwas andere» B&B und Seminarhaus

Wunderbar zum Entspannen, für eine Auszeit oder Aktivferien – individuell oder in der Gruppe. Eine spezielle Atmosphäre erwartet Sie in unseren historischen und stilvoll renovierten Tessinerhäusern der «Casa Santo Stefano». Wir bieten ein leckeres Bio-Frühstück, vegetarisches Essen, Yoga, Qi Gong, Massagen und geführte Wanderungen oder Biketouren. Gelegen in einem kleinen, stillen Tessiner Dorf, in noch fast unberührter und wildromantischer Natur mit vielen Wanderwegen, sanften Hügeln, Aussichtsbergen und Wildbächen. Wir bieten Ihnen Einfachheit und Qualität, Engagement und Innovation, Persönlichkeit und Herz.

Weitere Infos und Ferienangebote, 091 609 19 35, www.casa-santo-stefano.ch

ANZEIGE


casafair
 Eigentum
 mit Verantwortung



Jetzt gratis
 bis Ende
 Jahr!

Casafair – der Verband
 für Eigentümer*innen
 mit Weitsicht. **Nachhaltig,
 fair und kompetent.**

Von A wie Altlast bis Z wie zukunftsweisende Lösung.
 Bei uns sind Sie rundum gut beraten.

www.casafair.ch

Jetzt
 Prämie
 berechnen

Die Versicherung für Ihre Fahrräder

Ihr Mountainbike erleidet Totalschaden bei einem Sturz? Das neue, teure Rennvelo wird gestohlen? Der Akku Ihres E-Bikes erleidet einen Schaden? Die Veloversicherungen vom VCS versichern Ihre Fahrräder gegen Pannen, Diebstahl und Beschädigungen.

Schnell und einfach zur Offerte.



– per Telefon 031 328 58 21 oder
 – per E-Mail eco@verkehrsclub.ch

Unser Versicherungsteam freut sich auf Ihren Kontakt.

Versicherungsträger:


 ZURICH®

Für Mensch
 und Umwelt

VCS



Buntes Transsilvanien

Die Züge in Rumänien sind langsam, aber bequem und fahren auf einem der dichtesten Eisenbahnnetze Europas. Von Bukarest aus reisen wir durch die vielfältigen Landschaften von Transsilvanien und entdecken gemütliche Städte, schauerliche Schlösser und goldene Wälder.

Text und Bilder: Camille Marion

Als ich verträumt die Karte auf der VCS-Plattform «Europa mit dem Zug» studierte, stellte ich fest, dass Rumänien einfach mit dem Zug zu erreichen ist – einfach, aber nicht schnell. Die Strecke verläuft über Budapest und dann mit dem Nachtzug nach Bukarest. Die Reise dauert über dreissig Stunden und ist eine angenehme und bereichernde Erfahrung.

Der Hirte, der Vampir und der Diktator
Riesig und zugänglich, grau und herzlich – Bukarest fasziniert durch einen äusserst vielseitigen Charakter. Eine Fussgängerzone umfasst die gesamte Altstadt – charmant und gemütlich zugleich. Start ist in Lipsani, dem ältesten Quartier von Bukarest. Der Legende nach wurde die Stadt 1300 von einem Hirten namens Bucur gegründet, der hier

eine Kirche baute. Um die Mitte des 15. Jahrhunderts besass Vlad Țepeș, dem man den Spitznamen «Vlad der Pfähler» gab und der Bram Stoker zum Werk Dracula inspirierte, dort einen Palast und einen Hof. Schnell entwickelte sich die Stadt um den Palast herum und heute ist Lipsani ein Geschäftsviertel. Die Namen einiger Strassen weisen noch heute auf Handwerksberufe hin: Goldschmied, Sattler, Schuhmacher und Gerber.

Wir gehen zur Calea Victoriei, dem Hauptknotenpunkt von Bukarest, um zum Parlamentspalast zu gelangen. Dieses unumgängliche Wahrzeichen symbolisiert die Masslosigkeit der kommunistischen Jahre. Der Diktator Nicolae Ceaușescu liess ganze Quartiere ausradieren, um diesen riesigen Palast zu bauen – nach dem Pentagon das grösste Verwaltungsgebäude der Welt.

Auf dem Hügel der Metropole steht die Patriarchalkathedrale, eine orthodoxe Basilika, die auch Sitz des Patriarchats von Rumänien ist. Sie befindet sich direkt neben dem ehemaligen Palast von Rumänien, dem heutigen Sitz des Senats. Die vielen religiösen, vor allem orthodoxen Gebäude stehen neben historischen Monumenten, auffälligen Gebäuden und prunkvollen Häusern. Zwischen Glanz und Verfall, Luxus und Armut hat sich die Stadt eine einzigartige Identität geschaffen.

Schwarze Kirche und bunte Häuser
Bukarest vermittelt einen vielversprechenden ersten Eindruck von Rumänien und bei einem längeren Aufenthalt liesse sich die ganze Vielfalt auskosten. Aber nun ist es Zeit, nach Transsilvanien aufzubrechen. Der



Der von pastellfarbenen Fassaden umgebene Ratplatz ist das historische Herz der Stadt Braşov, dem Tor zu Transsilvanien.

Zug schlängelt sich durch erhabene Landschaften, eine Mischung aus glutroten Wäldern, Dörfern und immer schroffe en Bergen.

Braşov ist eine der touristischsten Städte Rumäniens. Sie wurde im Mittelalter von den Sachsen kolonisiert und entwickelte sich schnell um das Zentrum herum, wo viele schöne Häuser mit pastellfarbenen Fassaden entstanden. Unmittelbar hinter den Dächern zeichnet sich der bedrohliche Umriss der Schwarzen Kirche ab, deren imposante Grösse

im Kontrast zu den anderen Monumenten steht. Sie ist die grösste gotische Kirche Osteuropas.

Aus dem buckeligen Relief von Braşov hebt sich der Hügel Tâmpa ab, ganz oben thront der Name der Stadt in Hollywood-Zeichen-Manier. Der Aufstieg zu Fuss dauert knapp eine Stunde oder man nimmt die Seilbahn, wenn dort nicht gerade «defecţiune tehnică» steht. Vom Stadtzentrum führen zwei oder drei Gässchen und eine Treppe zum Ausgangspunkt für den Spaziergang. Der Weg taucht direkt in den herbstlichen Wald ein. Eng und steinig schlängelt er sich unter den Seilbahnkabeln durch. Schon bald bricht das Panorama durch die Äste der Bäume und verheisst viel Schönes. Oben angekommen, geniessen wir bei den grossen, weissen Buchstaben die atemberaubende Aussicht. Zu unseren Füssen zeichnen sich die Umrisse der Stadt Braşov ab: der Hauptplatz, das Alte Rathaus – mittlerweile ein Geschichtsmuseum – und die Schwarze Kirche, die selbst von hier oben unverhältnismässig aussieht.

Bei Dracula

Braşov ist ein idealer Ausgangspunkt für den Besuch zweier berühmter Monumente Rumäniens: die Schlösser Bran und Peleş. Vom Busbahnhof von Braşov fährt uns ein alter bunter Reisebus in knapp einer Stunde zum ersten Schloss.

Das Schloss Bran liegt auf einem Felsen und bietet eine aussergewöhnliche Kulisse. Die vielen schmalen Räume, Treppen und Geheimgänge im Innern schaffen eine mysteriöse und labyrinthartige Atmosphäre, die Bram Stoker wohl als Inspiration für die Beschreibung von Dracula's Zuhause diente. Doch Vlad Ţepeş hat nie dort gewohnt und wir stellen erfreut fest, dass das Schloss nichts von einem Vampir-Disneyland hat. Im Gegenteil: Wir entdecken die wahre Geschichte der Festung, ihrer Errichtung im 14. Jahrhundert im Auftrag des Königs von Ungarn, der Besetzung durch die Sachsen und die Habsburger und schliesslich durch die Königsfamilie von Rumänien. Die Geschichte der Königin Marie, die dort in den 1920er-Jahren lebte, ist faszinierend, leidenschaftlich und wagemutig. Sie spielte während des Ersten Weltkriegs eine wichtige Rolle für Rumänien.

Im Schloss Peleş

Mit dem Zug geht es weiter in die Stadt Sinaia und zum Schloss Peleş. Dann müssen wir einige Treppen erklimmen, den Park rund um das sehr schöne Casino durchqueren, bis zum orthodoxen Kloster hinaufsteigen und schliesslich in den Wald stechen. Dutzende von Holzhütten buhlen mit einem lustigen Produktangebot um die Gunst der Touristen: rumänisches Handwerk, Pikachu-Plüschtiere, Stickereien, Schals, Plastik-Gadgets, Nougat und kleine Körbe mit roten Beeren.

Eine Brücke führt uns über einen Fluss und zum Schloss Peleş, das mitten in den Wäldern von Sinaia liegt. Das Innere des Schlosses ist reichlich mit dunklen Holzvertäfelungen, imposanten Kronleuchtern, Säulen, Statuen, Marmor und Gemälden verziert. Von der berausenden Schwüle und der Menschenmenge, die von Raum zu Raum schlendert, wird einem ganz schwindelig. Nach dem kargen und emotionslosen Schloss Bran zeigt sich Peleş facettenreich und herzlich – übrigens das erste Schloss in Europa, das in den 1870er-Jahren Elektrizität hatte. Im ersten Stockwerk, wo sich deutlich weniger Menschen aufhalten, können wir Luft holen und mehr in die Intimität des Ortes und seiner Bewohner eintauchen. Das Schloss war vor allem die Sommerresidenz der Königsfamilie und später die Residenz des Diktators Ceauşescu.

Eine pfflige Zitadelle

Von Braşov fährt der Zug nach Westen durch eine idyllische Landschaft nach Sighişoara,

eine kleine Stadt, die zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt wurde. Die Altstadt – ein Mix aus lateinischer und byzantinisch-orthodoxer Kultur – ist mit ihren niedrigen Häusern und verwinkelten Gässchen besonders fotogen. Die Pflastersteine unter unseren Füssen sind vielmehr grosse, glatte Kieselsteine, die den Weg uneben machen und uns zwingen, den Boden im Auge zu behalten, um nicht zu stolpern.

Die Aussicht vom Stundturm ist wirklich lohnenswert. Auf dem Weg nach oben gehen wir durch das historische Museum, das sich über die Stockwerke des Turms erstreckt. Wir sparen uns den Besuch der – wenig interessanten – Kirche auf dem Hügel, damit wir die überdachte Holzterrasse bewundern können, die zu ihr führt. Dank des im 17. Jahrhundert errichteten Bauwerks konnten die Schüler auch bei starkem Schneefall zur Schule auf dem Gipfel der Zitadelle gelangen. Der Besuch endet auf einer der zahlreichen Terrassen, die zu einer wohlverdienten Pause einladen. Die Gelegenheit, Papanasi zu kosten, ein rumänisches Dessert aus Donuts mit Rahm und Heidelbeerkonfitüre.

Wo die Häuser Augen haben

Die Rundreise geht weiter in die nächste Stadt, ungefähr hundert Kilometer von Sighişoara entfernt. Die deutschen Kolonisten, die sie im 12. Jahrhundert gründeten, nannten sie Hermannstadt, doch heute ist sie eher unter dem Namen Sibiu bekannt. Die kleine Stadt besticht durch ihre prächtigen Fassaden in gewagten Farbtönen. Der grosse und der kleine Platz – umgeben von bemerkenswerten Gebäuden – bilden die Altstadt. Wir bezahlen zwei Lei (ungefähr 40 Rappen), um vom Ratsturm den besten Blick auf die Stadt zu geniessen.

Zurück auf dem Erdboden schlendern wir über den kleinen Platz und bewundern die imposante evangelische Kirche, deren Bau mehr als zwei Jahrhunderte dauerte. Unser Blick fällt auf das bunte Dach und wir bestaunen die berühmten «Augen von Sibiu». Die in die Dächer integrierten Fenster, über die früher die Dachböden belüftet wurden, verleihen der Szenerie heute einen schelmischen Eindruck.

Eine Prise Salz

Nach den beiden bunten Kleinstädten machen wir uns auf den Weg nach Cluj-Napoca. Der Zug rast zwischen Felswänden hindurch, Tannenzweige streifen das Fenster des Waggons. Kurz vor unserem letzten

Im Wald leben.

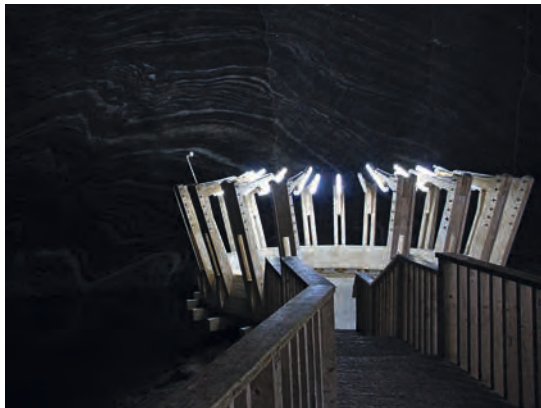
Aber im Einklang
mit ihm.



Wir machen
Lebensräume
lebenswert.

 **BKW**

bkw.ch/lebensraeume



Die «Augen von Sibiu» wachen über die kleine Stadt (oben). Im Inneren des Berges verbergen sich die beeindruckenden Salzminen von Turda.



Das Schloss Bran (oder Dracula!) thront auf einem Felsen – ein Muss für alle Besucherinnen und Besucher.

Ziel lädt uns das Salzbergwerk von Turda auf eine spektakuläre Reise ein. Die Vorkommen in Transsilvanien haben sich vor 13,5 Millionen Jahren gebildet und die Salzschiefer erstreckt sich im Untergrund des gesamten Plateaus. In Turda ist die Schicht mit einer Dicke von über 1200 Metern besonders beachtlich. Der Abbau begann bereits zur Zeit der Römer, aber insbesondere während der Herrschaft Österreich-Ungarns wurde er ausgeweitet. Die Minen wurden nach den fürstlichen Persönlichkeiten umbenannt: Mina Tereza nach der Erzherzogin Marie-Thérèse, Mina Iosif nach Joseph II., Kaiser des Heiligen Römischen Reichs Deutscher Nation, Mina Rudolf zu Ehren des Mitglieds des Kaiser- und Königshauses von Österreich-Ungarn und Mina Ghizela für die berühmte Sissi.

Ein langer Gang, gesäumt von durch das Salz glänzenden Wänden, führt zu den Minen, in denen eine mystische Atmosphäre herrscht. Diese riesigen Hohlräume wirken wie unterirdische Kathedralen und werden von Neonröhren mit kaltem, bläulichem Licht beleuchtet. Der Schall dringt in das Innere des Berges und prallt an den mit geometrischen Mustern gestreiften Wänden ab.

Der Salzabbau wurde 1932 eingestellt und die Mine diente der örtlichen Bevölkerung während des Zweiten Weltkriegs als Zufluchtsort. In den 1990er-Jahren entwickelte sich der Ort zu einer Touristenattraktion, die im Zuge der Renovierung im Jahr 2009 noch weiter ausgebaut wurde. Amphitheater, Mini-golf und Riesenrad wurden errichtet – überflüssige Spielereien, die jedoch nichts an der Einzigartigkeit dieses Ortes ändern.

Ende des Aufenthaltes in Cluj-Napoca

Cluj-Napoca ist die inoffizielle Hauptstadt von Transsilvanien und auf Platz zwei der bevölkerungsreichsten Städte des Landes. Wir starten auf dem Museumsplatz – dem ältesten der Stadt –, wo wir vor der barocken Fassade der Franziskanerkirche Halt machen. Nur wenige Schritte von hier befindet sich das Haus, in dem Matei Corvin, einer der bedeutendsten ungarischen Könige, geboren wurde. Wir «treffen» ihn auf dem zweiten Hauptplatz von Cluj, Piața Unirii, wo seine riesige Statue vor der nicht weniger gewaltigen Michaelskirche thronet.

Es mag überraschen, dass dieses katholische Gebäude auf einem der Hauptplätze der Stadt steht, wo Rumänien doch überwiegend orthodox ist. Es symbolisiert die reiche Geschichte von Transsilvanien und vor allem von Cluj-Napoca: Die Stadt wurde von Kelten erbaut, von den Römern und später von

mehreren germanischen Völkern erobert, von deutschen Kolonisten zurückerobert, bevor sie osmanisch wurde, dann zum Königreich Österreich-Ungarn gehörte und schliesslich 1918 rumänisch wurde. Heute ist der ungarische Einfluss überall in Cluj-Napoca zu spüren, auch auf dem Teller. Suppen, Lángos und Kürtőskalács sind oft auf der Speisekarte von Restaurants oder Strassenküchen zu finden.

Cluj-Napoca beeindruckt durch den monumentalen Charakter. Im Zentrum herrscht reges Treiben, wohingegen man in den Parks Ruhe findet. Wir entspannen uns bei einem Spaziergang durch den botanischen Garten, auf den Anhöhen der Stadt oder im Central Park mit dem kleinen See. Er befindet sich auf dem Weg zum Zitadellenhügel, auf dem man ein herrliches Panorama genießen kann – der perfekte Ort für einen letzten Sonnenuntergang über Rumänien. ■

Praktische Informationen

Nach Rumänien reisen: Die Reise dauert ungefähr 35 Stunden. Tageszug nach Budapest ab Zürich, dann Nachtzug nach Bukarest. Mehr unter www.europamitdemzug.ch

Reservierung: über die rumänische Bahngesellschaft, um den besten Preis zu erhalten, www.cfrcalatori.ro
Route in Transsilvanien: Bukarest–Braşov–Sighişoara–Sibiu–Cluj-Napoca.



Sie zu sehen, ist ein Muss

Das Prädikat «Unesco-Welterbe» ist eine Auszeichnung für ein exklusives Natur- oder Kulturgut. Die Schweiz verfügt gleich über 13 Welterbestätten. Das VCS Magazin stellt eine Auswahl davon vor.

Von Üsé Meyer

Die Schweiz hat viele Ausflugsziele mit internationalem Ruf zu bieten: Beispielsweise sind vier herausragende Naturphänomene und neun grossartige Kulturleistungen hierzulande als Unesco-Welterbestätten ausgezeichnet. Dieses Label erhalten ausschliesslich Kultur- und Naturgüter von «aussergewöhnlichem universellem Wert». Die 13 Unesco-Welterbestätten der Schweiz stehen für die bedeutendsten Natur- und Kulturschätze unseres Landes – ein Muss, sie gesehen und erlebt zu haben. Drei dieser Unesco-Welterbestätten haben wir bereits in der Juni-Ausgabe vorgestellt, weitere sechs folgen hier.

Weitere Informationen: www.unsererbe.ch



© Roland Gerth



© OTR Bellinzona e Valli



Drei Burgen sowie Befestigungen und Mauern von Bellinzona



Erbaut wurden die Festungsanlagen in Bellinzona von den Herzögen von Mailand – und sie sollten vor allem eines: Die gefürchteten Schweizer Eidgenossen vom Durchbruch nach Süden abhalten. Denn schon damals befand sich der Tessiner Ort an einer wichtigen strategischen Position zwischen Nord und Süd. Heute gehören die drei imposanten Burgen und die Stadtmauern zu den bedeutendsten Zeugen der mittelalterlichen Befestigungsbaukunst. Im Lauf der Jahrhunderte wur-

den die drei Burgen Castelgrande, Montebello und Sasso Corbaro mehrfach wieder aufgebaut und restauriert. Mit ihren pittoresken Mauern, Türmen, Zinnen und Toren präsentiert sich die Anlage heute über weite Strecken wieder in ihrer ursprünglichen Pracht – mit modernen Akzenten: So gilt etwa das Castelgrande als Musterbeispiel für die Symbiose von historischer Substanz und moderner Architektur.



Stiftsbezirk St. Gallen



Vor gut 1400 Jahren gründete der irische Wandermönch Gallus das Kloster St. Gallen. Dieses entwickelte sich im Lauf der Zeit zu einem bedeutenden Zentrum der Schreibkunst und Buchmalerei. Bis zum Aufkommen des Buchdrucks um 1450 wurden hier Bücher von den Mönchen mit Feder und Tinte kopiert, denn Abschreiben war damals die einzige Möglichkeit, um Texte zu vervielfältigen. Heute verfügt die Stiftsbibliothek über rund 170 000 Bücher, die von der damaligen Handwerkskunst zeugen. Dazu gehört beispielsweise der «Abrogans», das älteste erhaltene Buch in deutscher Sprache. Ausserdem beherbergt die Bibliothek eine der weltweit bedeutendsten Sammlungen von Handschriften. Eindrücklich ist auch der Barocksaal mit Galeriegeschoss und kunstvoll ausgemalter Decke. Er gilt als der wohl schönste Saal aus dieser Epoche in der Schweiz.



SCHÖNSTE SCHWEIZ!

Dieser Reiseführer enthält neben informativen Texten, hervorragenden Bildern und Insider-Tipps von Einheimischen auch Informationen zur Anreise, zu Veranstaltungen und liefert Ideen für originelle Ausflüge in den entsprechenden Regionen.

Üsé Meyer / Reto Westermann: «Schönste Schweiz! – Unterwegs zu den Schweizer Unesco-Welterbestätten», 4. Auflage, 2020, 208 Seiten.

Bonusangebot für VCS-Mitglieder: Bestellen Sie das Buch für 27 statt 34 Franken mit dem Gutscheincode «GRG7-4003» unter shop.beobachter.ch, gültig bis am 30. November 2023.



Stadtlandschaft Uhrenindustrie: La Chaux-de-Fonds und Le Locle



Zenith, Corum oder TAG Heuer sind Marken, deren Luxusuhren noch heute in La Chaux-de-Fonds oder Le Locle hergestellt werden. Die beiden Städte gehören zum Weltkulturerbe, da sie die gelungene Symbiose von Urbanistik und Uhrenindustrie zeigen und weltweit einmalige Beispiele von Manufakturstädten sind. Gemeint ist damit: Die Planung der beiden Städte im 19. Jahrhundert war einzig auf die Bedürfnisse der damals dort schon ansässigen Uhrenindustrie ausgerichtet. Möglich war dies, da Feu-

ersbrünste beide Städtchen beinahe vollständig zerstörten. Ihr Wiederaufbau brachte so die auch heute noch gut sichtbare spezielle Symbiose von Architektur und Technik zustande: Kombinierte Wohn- und Arbeitshäuser mit vier bis fünf Geschossen. Unten wurde gewohnt, oben – in den Räumen mit viel Tageslicht – waren die Uhrmacherateliers untergebracht. Und damit unter anderem die Transporte zwischen den einzelnen Manufakturen möglichst schnell vonstatten gingen, ordnete man die Strassen schachbrettartig an.

Aktienkapitalerhöhung 2023

Bringen Sie die Energiewende voran!



Foto: CKW Gebäudetechnik

Investieren Sie in eine nachhaltige Stromversorgung und zeichnen Sie Aktien bei der Alteno Solar AG.

Ihr Kapital wird zum Bau von PV-Anlagen eingesetzt, z. B. für das Seniorenzentrum Gritt (Niederdorf, BL) mit einer 287-kWp-Eigenverbrauchsanlage. Im Jahr 2022 zahlte die Alteno Solar AG eine Dividende von 3,25% aus. Zeichnungsscheine, weitere Informationen und Termine unter: www.altenosolar.ch/investor-relations oder QR-Code scannen.

altenosolar
Plug the sun!

Alteno Solar AG, Basel
Kontakt: Herr Lukas Herzog
061 386 32 53
info@altenosolar.ch
www.altenosolar.ch



Benediktinerinnen-Kloster St. Johann in Müstair

Die Nonnen staunten nicht schlecht, als ihr Kloster 1983 in die Liste der Unesco-Welterbestätten aufgenommen wurde. Denn damals befand sich die Anlage in einem erbärmlichen Zustand. Seither wird in Müstair nicht nur eifrig renoviert, sondern auch geforscht. Längst hat sich das Kloster nämlich als Garant für historische Überraschungen entpuppt: Weil es nie völlig zerstört wurde, repräsentiert die Anlage heute gut 1200 Jahre Baugeschichte. Der sogenannte Plantatum beispielsweise stammt aus dem Jahr 960 und ist damit der älteste Wohn- und Wehrturm im ganzen Alpenraum. Ausschlaggebend für die Aufnahme in die Welterbeliste waren aber die Wandmalereien in der Klosterkirche: Sie bilden den grössten und besterhaltenen Freskenzyklus aus dem Frühmittelalter. Nur schon deshalb lohnt sich ein Besuch der restaurierten Klosteranlage. Aber auch, weil man einen schönen Einblick in den heutigen Alltag der Nonnen erhält.



© Andrea Barinut



© Jaqueline Quattronani

Monte San Giorgio



Monte San Giorgio

Nicht nur die Aussicht vom Gipfel des Monte San Giorgio über den Lago di Lugano ist atemberaubend. Auch der Blick ins Innere des Berges hat einiges zu bieten: Dort lagern 240 Millionen Jahre alte Fossilien. Bis heute wurden gut 20 000 solcher Zeugen von längst vergangener Leben ausgegraben. Damit zählt der Monte San Giorgio zu den weltweit grössten Fundstätten für Fossilien aus der Triaszeit. Damals befand sich hier eine Küstenlandschaft mit Inseln, Lagunen, kristallklarem Meerwasser und feinsandigen Stränden. Mit der Auffaltung der Alpen war es aber vorbei mit der Karibikidylle: Der Meeresboden wurde nach oben gedrückt und tauchte hier als Monte San Giorgio aus dem Wasser auf. Von der Zeit, als in dieser Region zahlreiche Saurier oder aus Südchina stammende Fische lebten, erzählen uns heute die Fossilien. Einblicke in diese längst ausgestorbene Welt gewährt das vom Tessiner Architekten Mario Botta umgebaute Fossilienmuseum in Meride.

Prähistorische Pfahlbauten um die Alpen

Um 4000 vor Christus kamen die ersten Pfahlbauer in die Gegend der heutigen Schweiz. An den Seeufern bauten sie kleine Dörfer mit fünf bis zehn Häusern für rund 50 Bewohner und Bewohnerinnen. Ihr wichtigstes Verkehrsmittel war der Einbaum – ein Boot, aus einem einzigen Baumstamm gefertigt. Solch faszinierende Einblicke in das Leben der Pfahlbauer um 5000 bis 500 vor Christus haben wir heute dank Funden organischer Materialien wie Holz, Textilien, pflanzliche Reste oder Knochen. Sie sind ein einzigartiges Zeugnis einer verschwundenen Kultur und deshalb als Weltkulturerbe ausgezeichnet, das in sechs Ländern (CH, D, F, I, SLO, A) 111 Fundstellen umfasst – 56 davon befinden sich in der Schweiz. Was die Archäologinnen und Archäologen ausgegraben haben, kann in diversen Museen bestaunt werden. Und wer erleben will, wie die Pfahlbauer gewohnt haben, findet Nachbauten ihrer Häuser beispielsweise im Museum Laténium in Hauterive (NE).



© Andrea Barinut





Information & Reservation
eden-spiez.ch | 033 655 99 00

Globale
Gerechtigkeit
beginnt bei uns

Public Eye



Achtung: Die Lektüre
unserer Recherchen kann
Ihr Weltbild verändern.

Bestellen Sie jetzt ein gratis Probeabo
unseres Magazins: publiceye.ch/probeabo

Eine Investition in die Zukunft nachhaltig – partizipativ – gemeinnützig

Wir ermöglichen Ihnen, Ihr Geld umweltfreundlich, zukunftssicher und sozial zu investieren. In Biel Gurzelen entwickeln wir unser drittes autofreies Wohnprojekt mit 32 Wohnungen & 180 Veloabstellplätzen – reiner Holzbau & ReUse und mit partizipativen Wohnformen.

Werden Sie AktionärIn der npg AG für nachhaltiges Bauen!

npg, AG für nachhaltiges Bauen, Morgenstrasse 70, 3018 Bern
Tel. 031 991 22 44, info@npg-ag.ch

Informationen unter www.npg-ag.ch



Hôtel des Horlogers
Vallée de Joux

AUSFLUG MIT FREUNDEN INS VALLÉE DE JOUX

Das Hôtel des Horlogers liegt im Herzen des Vallée de Joux und ist ideal gelegen, um unvergessliche Momente zu teilen! Eine Vielzahl von Aktivitäten, die für alle zugänglich sind, stehen Ihnen zur Auswahl: Schneeschuh- oder Skitouren, Fondue mitten im Wald, Mannschaftssportarten, kulturelle Ausflüge, kreative Workshops und vieles mehr...



Wir freuen uns darauf, gemeinsam mit Ihnen Ihren perfekten Teamausflug zu organisieren. Wir erwarten Sie, um Ihnen ein Erlebnis im Einklang mit der Natur zu bieten !

Make time to connect with nature...

www.hoteldeshorlogers.com

DIVERSES

Claro Aktien zu verkaufen

11 à Fr. 316.– Nennwert zu Fr. 2200.– pauschal oder einzeln Fr. 250.– pro Anteil oder nach Vereinbarung. mail@hansplattner.ch / 061 841 29 87

Gesucht: Klimafreundliche Ferienangebote für klimabewusste Gäste und nachhaltigen Tourismus. Mehr Infos: www.klimafreundliche-ferien.ch kontakt@klimafreundliche-ferien.ch

10 Jahre nachhaltige(re) Computer! Marke «why!», Prilly VD, seit 2013. Reparierbar, langlebig, mit Linux. Auch bei uns: www.wuergler-it.ch

Beratungen zur Gesundheit www.beratungen-gesundheit.org Tel. +41 81 860 10 60

Biografisches Schreiben an wunderbaren Orten, wie z. B. im Kurhaus Bergün oder auf Hemberg. www.rita-schmid.ch

WOHNEN

Leontica/TI, Blienotal: zu verkaufen einfaches Ferien-Häuschen mit ÖV erreichbar. Opt. 300 m2 Land mit Pergola. Schönes Wander- und Bikergebiet. Kontakt-Tel. 078 659 40 95.

Zu verkaufen: 350-jähriges Stein-/Holzhaus in **Calonico**. Im Umbau mit bewilligtem Projekt. 2-Familien-Haus, 2 Ställe, 8000 m2 Land, 1000 m ü. M., ruhig, sonnig, Aussicht, gut mit ÖV erschlossen. VB Fr. 450 000.– Tel. 079 660 44 92

FERIEN INLAND

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

Ferien im ursprünglichen **Onsernonetal** – Wandern in und über farbigen Lärchenwäldern. 2 Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

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

Unterengadin, beim Dorfplatz in Lavin schöne 4½-Zimmer-Wohnung mit Wintergarten. Freie Daten auf: www.appa.ch/21434

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

Wildes Tessin / Alpenüberquerung auf Säumerpfaden / Schneeschuhwandern www.bergwegs.ch, Tel. 061 712 19 79

Wunderschönes, komfortables Ferienhaus an einmaliger Aussichts-lage über dem **Lago Maggiore**. Natur und Ruhe pur. www.ferienwohnungen-tessin.ch/1103 oder Tel. 078 807 74 77

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

Sent, U-Engadin, gediegene FwG, für 2 Pers., ruhig, sonnig, Garten-sitzplatz, 056 664 07 01

Krummenau/Toggenburg Schöne, komfortable und ruhige 6½-Zimmer-Ferienwohnung mit vielen Möglichkeiten im Sommer und Winter. ÖV vor dem Haus. www.haus-zum-reh.ch oder 079 514 36 94.

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

Velo-/Wanderferien in Solothurn ruhiges, liebevoll gestaltetes Haus mit Garten. bit.ly/Haus-Dietrich

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

FERIEN AUSLAND

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

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

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

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

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, Naturpur, Aussicht, Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr +33 4 66 82 61 49 / +33 6 11 95 31 33

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

Ortasee/Italien: Geniessen, wandern, dolce vita ... Private FeWo für 2–6 P. 480 €/Woche, NR, Hunde willkommen. 079 208 9 802; www.ortasee.info

KONTAKTBÖRSE

Mann, Anfang 70, 168, schlank, bewegungsfreudig, kulturell vielseitig interessiert, **sucht frauliches Pendant** für gemeinsame Unternehmungen outdoor und indoor. Wenn dir «Sein» mehr bedeutet als «Haben» freue ich mich auf dein Echo: einradbike@gmx.ch, Tel. 078 249 82 90

Frau mit Herz und Verstand, schlank, attraktiv und natürlich, freut sich auf ein Zeichen von Mann mit wachem Geist und wachen Sinnen, natürlich, gefühlvoll und authentisch. Du bist ca. 65–75, wie auch ich. Anfragen unter Chiffre 3536 an: Adveritas GmbH, Grubenstrasse 1 Postfach, 3123 Belp

ORT DER KRAFT
Hier tanken Sie Energie in freier Natur. Biologisch gebautes Hotel mit BIO-Küche, Meditationen, Massagen, etc. Wir freuen uns auf Sie.
HOTEL Sass da Grüm
Tel. 091 785 21 71, CH-6575 San Nazzaro
www.sassdagruem.ch

im Herzen des Malcantone
casa 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



Geschenk an die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS leben Ihre Ideale weiter. Gerne stehe ich für Ihre Fragen zur Verfügung.

Anita Weber, Erbschaften und Legate

Tel. 031 328 58 86 oder www.verkehrsclub.ch/legat





Das Transportmittel, das wir suchen, hat Gemeinsamkeiten mit dem Fahrrad.

© Pixabay/hans

WETTBEWERB

Fortbewegung im Gleichgewicht

Das Transportmittel, das wir suchen, ist sehr facettenreich. Es kann als Fahrzeug, als Sport oder Disziplin oder aber als Kunst betrachtet werden.

Zum ersten Mal hörte man davon Mitte des 19. Jahrhunderts. Ob es nun ein Nachfolger des ersten an der Weltausstellung 1855 präsentierten Modells oder aber des Hochrads aus dem Jahr 1868 war – es dauerte eine ganze Weile, bis es den Modellen ähnlich sah, die man heute kennt. Gleich wie das Fahrrad bestand es aus einem Rad, Pedalen und... einem Lenker. Später wurde der Lenker ge-

gen einen Sattel eingetauscht. Im Gegensatz zum Fahrrad hat dieses Transportmittel den Vorteil, dass es kompakt ist und sich leichter transportieren lässt. Wie das Kickboard bewegt es sich irgendwo zwischen Transportmittel und Freizeitgerät. Das Transportmittel ist – wie das Kickboard auch – nicht auf der Strasse erlaubt. Es kann, je nach Grösse, mit einer Geschwindigkeit zwischen 8 und 17 Kilometern pro Stunde fahren. Das Fahren damit ist körperlich sehr anspruchsvoll. Der Mode folgend, existiert auch ein elektrisches Pendant: das E-Wheel.

Sportlich und künstlerisch

Das Transportmittel, das wir suchen, kommt in einer Vielzahl von Disziplinen zum Einsatz: in Sprintdistanzen (100 Meter, 400 Meter, 800 Meter) oder für Langstrecken (10 Kilometer, Marathon, 100 Kilometer, 24 Stunden), für Hoch- und Weitsprung, für Slalom, im Gelände sowie für Kürdisziplinen. Die Wendigkeit und die kompakte Beschaffenheit ermöglichen damit sogar das Ausüben von Basketball sowie Hockey. Hierfür werden nationale Meisterschaften, eine Europameisterschaft sowie eine Weltmeisterschaft namens UNICON organisiert. UNICON findet seit 1984 alle zwei Jahre statt und wurde im Jahr 2006 sogar in der Schweiz organisiert.

Über den sportlichen Verwendungszweck hinaus ist das gesuchte Fahrzeug in erster Linie aus der Zirkuswelt bekannt. Ob Giraffe oder Känguru – am besten kennt man es aus einer Jonglier-, Akrobatik- oder einer Balanciersnummer. ■

Nouria Zeggani ist Praktikantin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Sie nutzt dieses Transportmittel manchmal für kurze Ausflüge.

ZU GEWINNEN:

Genusstage am Thunersee im Wert von 1000 Franken.

Verbringen Sie eine wohlverdiente Pause mit Langzeitwirkung im eleganten 4-Sterne-Superior-Hotel Eden in Spiez. Geniessen Sie ein grandioses Panorama auf den Thunersee und die Berner Alpen, entspannen Sie im 650m² grossen Eden-Spa und finden Sie kulinarische Köstlichkeiten im Restaurant Belle Epoque. Ein Aufenthalt zum Auftanken und glücklich sein!



© zVg

Der Wettbewerbspreis beinhaltet zwei Übernachtungen für 2 Personen im Komfort-Doppelzimmer mit Blick inklusive Frühstück, einen Willkommensdrink und Kuchenauswahl am Nachmittag, ein 4-Gang-Verwöhnmenü an jedem Abend und die freie Benützung des 650m² Eden-Spa.

Lösung letzte Ausgabe:

Posthorn

Wettbewerbspreis
offert von



Hôtel des Horlogers
Vallée de Joux

Gewonnen hat die Übernachtung im «Hotel des Horlogers» Ernst Graf aus Heiden (AR).

Um welches Objekt handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 18. Oktober 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.

«Eine Möglichkeit wäre, die Verwendung der E-Scooter konsequenter auf die Gebiete zu beschränken, wo sie einen verkehrspolitischen Mehrwert bieten.»



ANDERS GAUTSCHI

E-Scooter: Eher Fluch als Segen ...

Es ist noch nicht so lange her, dass die markant farbigen, elektrisch angetriebenen Tretroller – im folgenden E-Scooter genannt – im Verleihmodell die Metropolen Europas überschwemmen. Mittlerweile haben sie sich fast überall etabliert. Bei meiner Reise im Sommer durch Polen und Länder des Baltikums war ich erstaunt, E-Scooter in praktisch jeder Kleinstadt vorzufinden. Diese Entwicklung löst aber nicht nur Begeisterung aus: E-Scooter polarisieren und sorgen für heftige Diskussionen. Polemik entsteht insbesondere aufgrund der zusätzlichen Verkehrsdichte auf den ohnehin umkämpften und knappen Verkehrsflächen der Stadtzentren, des willkürlichen Abstellens der Gefährte und der zunehmenden Unfälle. Die E-Scooter werden von vielen als überflüssige Spassgeräte wahrgenommen, sie fliegen von Brücken, landen auf Bäumen, in Flüssen, in Vorgärten und behindern das Durchkommen auf dem Trottoir.

Die Schweizerische Verkehrs-Stiftung (SVS) hatte sich dieser Gefährte bereits 2020 angenommen und in einer Runde mit Expertinnen und Experten die Vor- und Nachteile aus verkehrspolitischer Sicht beleuchtet. Demnach können die E-Scooter durchaus einen verkehrspolitischen Mehrwert schaffen, nämlich dann, wenn sie die Verlagerung weg vom Auto unterstützen. Das gelänge am ehesten in den Agglomerationen oder peripheren Gebieten, um zum Beispiel zur nächsten Bushaltestelle oder S-Bahn zu gelangen. Dort finden sich die E-

Scooter jedoch selten, weil es sich für die Anbieter meist nicht lohnt. Lesen Sie dazu auch das Interview in diesem Magazin mit dem Mobilitätsexperten Thomas Marty auf Seite 9. In den Stadtzentren, wo die Gefährte hauptsächlich verbreitet sind, findet jedoch eine Verlagerung vom Fuss- und öffentlichen Verkehr auf die E-Scooter statt. Das ist verkehrspolitisch unsinnig.

Mittlerweile haben einige Städte die Anwendung der E-Scooter in den Stadtzentren stark eingeschränkt. Wie in den Kurznachrichten in diesem Magazin zu lesen ist, hat die Bürgermeisterin von Paris nach einer Befragung der Bevölkerung die E-Scooter im Flottenmodell sogar ganz aus der Stadt verbannt. Eine Möglichkeit wäre, die Verwendung der E-Scooter konsequenter auf die Gebiete zu beschränken, wo sie einen verkehrspolitischen Mehrwert bieten. Hier wären Städte und Gemeinden gefordert, gemeinsam mit den Anbietern sinnvolle Standorte zu definieren.

Wie das Beispiel E-Scooter anschaulich aufzeigt, liegt der Schlüssel zu einem zukunftsfähigen Verkehr nicht in einem einzelnen Verkehrsmittel, sondern in dessen verkehrspolitisch sinnvollen Einbettung in die multimodale Verkehrskette. ■

Anders Gautschi, Geschäftsführer, hat trotz allem seine Zweifel, ob sich für E-Scooter im Sharingmodell eine verkehrspolitisch sinnvolle Anwendung findet.

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, Dominik Beeler, Michele Diso, Selim Egloff, Anders Gautschi, Philipp Geering, Maria Marty, Üsé Meyer, Nadja Mühlemann, Christine Steinmann, Martin Winder, 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:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 63 380 (deutsch 49 845, französisch 13 535). Die nächste Ausgabe erscheint am 9. November 2023. **Insertionschluss:** 9. Oktober 2023. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

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!

Individuelle & erdgebundene Ferien mit baumeler reisen.



8 Tage | ab CHF 1240.-

Webcode 511

Bretagne – Côte de Granit Rose

Vor Ihnen liegt die grosse Weite, im Hintergrund das Farbenspiel des Meeres von smaragdgrün bis marineblau. Atmen Sie den Meeresduft ein und geniessen Sie die chaotisch angelegte Felsküste, die durch die Gezeiten vom Wasser geformt wurde.



Abreisedaten: täglich vom 28.08.–31.10.23



8 Tage | ab CHF 1030.-

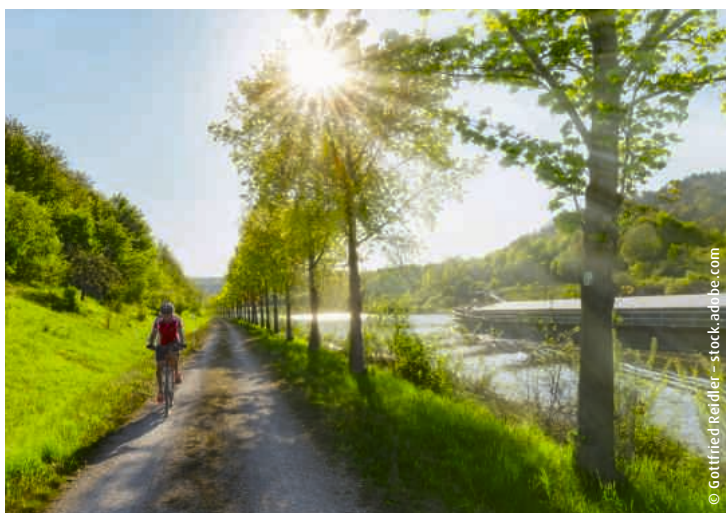
Webcode 529

Toskana – Chianti

Mit dieser Wanderreise geht ein Traum in Erfüllung. Erleben Sie einmalige Landschaften Italiens, während Sie unter dem strahlend blauen Himmel über hügelige, grüne Anhöhen, durch Eichen-, Buchen- und Kastanienwälder wandern.



Abreisedaten: täglich vom 28.08.–31.10.23



8 Tage | ab CHF 680.-

Webcode 782

Donau und Altmühl

Kombinieren Sie bei dieser Veloreise die schönsten Abschnitte von Donau und Altmühl. Das kaum bekannte Wellheimer Trockental, welches auch als Urdonautal bezeichnet wird, ist das Herzstück auf dieser gemütlichen Velotour.



Abreisedaten: samstags und sonntags vom 28.08.–24.09.23



8 Tage | ab CHF 810.-

Webcode 795

Apulien

Auf dieser Veloreise durch Apulien erleben Sie die wunderschöne Natur des italienischen Stiefels. Erleben Sie den sonnigen Süden Italiens und sehen Sie viele einmalige Sehenswürdigkeiten in beeindruckender Landschaft.



Abreisedaten: samstags vom 02.09.–21.10.23

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

baumeler
Echt unterwegs.



FAHR mit dem STROM

**Elektroautobatterien sind heute
über 90% recycelbar.**



Hier geht's zu aktuellen
Fakten und Ausblicken