

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Mehr Platz fürs Velo

Eine Off nsive für sichere und attraktive Veloinfrastruktur

Seite 20

Für Mensch
und Umwelt

VCS

PETER
MADE VISIBLE®



HAND RAUS BEIM
ABBIEGEN.

WWW.FAHR-SICHTBAR.CH



Bild: Tomas Wuthrich

SPENDEN SIE IHR VELO

Es hat Besseres verdient
als Ihren Keller.

velafrica.ch PC 30-7391-3

velafrica
Mobilität mit Perspektiven



CYLAN
CYCLES

SWISS CYCLING COMPANY

YOUR WAY OF BIKING.

DEIN CYLAN – DEIN LIFESTYLE

45 KM/H

CLICK &
COLLECT

Modern, vielseitig & schön
Symbiose zwischen Dir und Deinem Bike
Beratung Online oder beim Fachhändler

Finde jetzt heraus, welches Modell zu Deinem Lifestyle passt.

WWW.CYLAN.CH

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 Bei der **Totalrevision des CO₂-Gesetzes** ist mehr Mut gefragt
- 7 **Ein Ticket für ganz Europa** muss im Zugverkehr Standard werden
- 8 **CO₂ sparen mit EcoDrive:** Horgen am Zürichsee macht es vor
- 9 **Klimafakten:** die Wirkung der Treibhausgase
- 10 **Die Konzernverantwortungsinitiative** – eine unendliche Geschichte
- 12 **Mobilität im Alter:** lebenslanges Lernen – auch am Steuer
- 13 **Mobility Pricing:** vielversprechende erste Resultate
- 15 **E-Bike-Assistance des VCS** – damit Sie Ihr E-Bike nicht nach Hause tragen müssen
- 17 Warum **Lichtverschmutzung** ein Problem ist



© Camille Lepetit

42 **Unterwegs auf dem Jakobsweg** – eine Wanderung von Le Puy-en-Velay nach Santiago de Compostela

44 **Langes Rudern für eine gute Sache:** die Vogalonga in Venedig

30 **Mitgliederangebote**

32 **Berichte aus den Regionen**

47 **Wettbewerb**

49 **Bitte Mitdenken!** mit Anders Gautschi

50 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Platz für alle

Jede und jeder soll Velofahren können: auf einer sicheren und attraktiven Velo-Infrastruktur. Deshalb fordert der VCS eine Velo-Offensive.



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

20

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© Camille Marion

Das Coronavirus hat unser aller Leben in den letzten Wochen auf die eine oder andere Weise auf den Kopf gestellt. Ein Nebeneffekt der aktuellen Situation ist: Sie zwingt uns, unser Mobilitätsverhalten zu überdenken. Das ist – allen traurigen Aspekten zum Trotz – auch eine Chance. Haben Sie den nahegelegenen Wald bei einem Spaziergang mit neuen Augen gesehen? Haben Sie nicht nur für sich, sondern auch für den älteren Herrn im Haus nebenan eingekauft? Oder haben Sie das Velo früher als gewohnt aus dem Keller geholt?

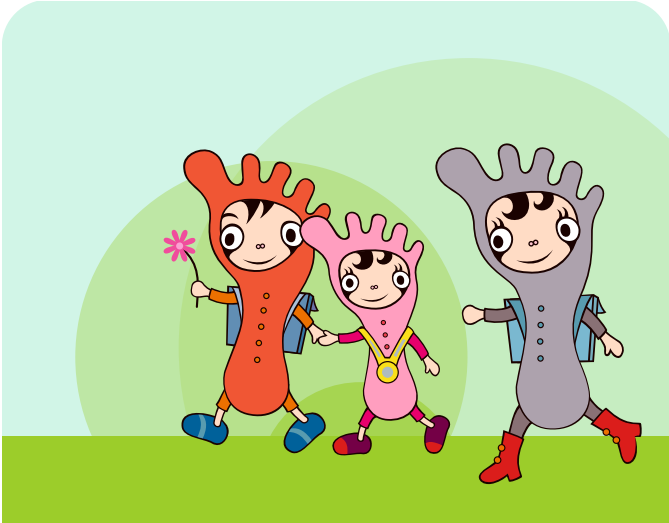
Die letzten Wochen haben gezeigt, dass viele Lebensbereiche auch mit weniger Mobilität funktionieren. Wenn hoffentlich bald wieder Normalität einkehrt, dürfen wir das nicht vergessen. Die Coronakrise erwischte uns kurz vor Redaktionsschluss. Bei einem Teil der Beiträge konnten wir noch reagieren. Andere – wie die Reiseberichte in diesem Heft – mussten wir stehen lassen, auch wenn sie derzeit unpassend erscheinen. Dafür bitten wir Sie um Verständnis.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion


Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



Aktionswochen «walk to school» 2020

Hoffentlich bereits wieder oder schon bald ein Bestandteil das Schulalltags: der Weg zu Fuss zur Schule. Mit den Aktionswochen «walk to school» wird der Schulweg für Kinder vom Kindergarten bis zur sechsten Klasse zu einem besonderen Erlebnis. Indem sie zu Fuss zur Schule gehen, können sie zwischen den Sommer- und Herbstferien während zweier frei wählbarer Wochen Punkte sammeln und tolle Preise gewinnen. Knapp 10 000 Kinder haben sich im vergangenen Jahr angemeldet – ein Rekord. Die gemeinsamen Aktionswochen garantieren den Kindern ein spannendes Erlebnis mit viel Bewegung, Spiel und Spass draussen in der Natur. Daneben werden tägliche Verkehrssituationen geübt.

Lehrerinnen und Lehrer können ihre Schulklasse bis drei Wochen vor dem geplanten Startdatum und spätestens bis am  31. August 2020 anmelden unter www.walktoschool.ch.


Schwieriger Winter für den Schneetourenbus

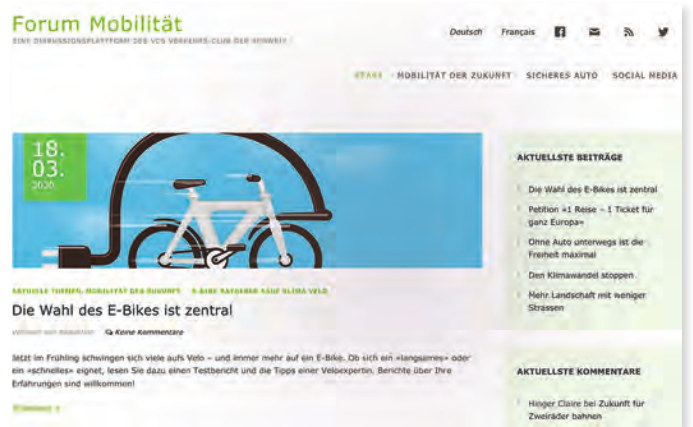


Auf dem Forum Mobilität mitreden

Zukunft für Zweiräder bahnen, Autos mit Verbrennungsmotor aus den Innenstädten verbannen? Einige Magazinbeiträge haben auf dem Forum Mobilität, der Diskussionsplattform des VCS im Internet, Kommentare ausgelöst. Wer zeitnah über VCS-Themen debattieren will, ist im Forum Mobilität gut aufgehoben.

Insbesondere denjenigen, die Social-Media-Kanäle selten oder gar nicht konsultieren, gibt das Webforum Einblicke in die VCS-Präsenzen bei Facebook, Instagram und Twitter. Die Diskussionsplattform bietet vor allem Beiträge von Autorinnen und Autoren zu Verkehr und Umwelt, Mensch und Klima. Wir laden Sie ein: Kommentieren Sie Beiträge oder Themen

 über die Funktionstaste «Schreibe einen Kommentar»: forum-mobilitaet.ch



Der Schneetourenbus hat seine zweite – schwierige – Saison hinter sich: überdurchschnittliche Temperaturen, kein Wintergefühl im Flachland, Schnee oft nur in hohen Lagen und trotz allem an vielen Wochenenden erhöhte Lawinengefahr. Keine guten Voraussetzungen für Ski- oder Schneeschuhtouren – entsprechend wenige Reservationen gingen für den Schneetourenbus ein. Die Busse transportierten in der vergangenen Wintersaison im Schnitt 40 bis 50 Personen.

Am 16. März mussten aufgrund der Coronakrise alle Linien eingestellt werden – ein Zeitpunkt, an dem die Skitourensaison in vollem Gang ist. Der Bus im Meiental (UR) hatte eine Woche vorher überhaupt erst den Betrieb aufgenommen.

Nach dieser sehr schwierigen Saison muss der nächste Winter dringend besser laufen. Es wird die letzte Saison der dreijährigen Pilotphase sein. An deren Ende wird über die Weiterführung des Projekts, das vom VCS unterstützt wird, entschieden.

Die kleine Schwester der Auto-Umweltliste

Mit Verspätung Ende Mai erhältlich: die Lieferwagen-Umweltliste – das Umweltranking für Kleinbusse, Kleinlaster und mehr. Grund für die Verzögerung ist eine Umstellung der Abgas- und Verbrauchsmessungen. Nebst den Bewertungen sämtlicher Nutzfahrzeuge und Minibusse bis 3,5 Tonnen gibt es lesenswerte Beiträge – unter anderem zu neuen Prioritäten im Innenstadtverkehr (im Bild: Lieferwagen in der Berner Altstadt), innovativer Abfallentsorgung in Zermatt oder der Second-Life-Nutzung von Post-Roller-Batterien.

Sie können bereits heute kostenlos ein Exemplar vorbestellen unter 031 328 58 58 oder autoumweltliste@verkehrsclub.ch.



© VCS

Mitgliederversammlungen, Abstimmungen und Klimademo

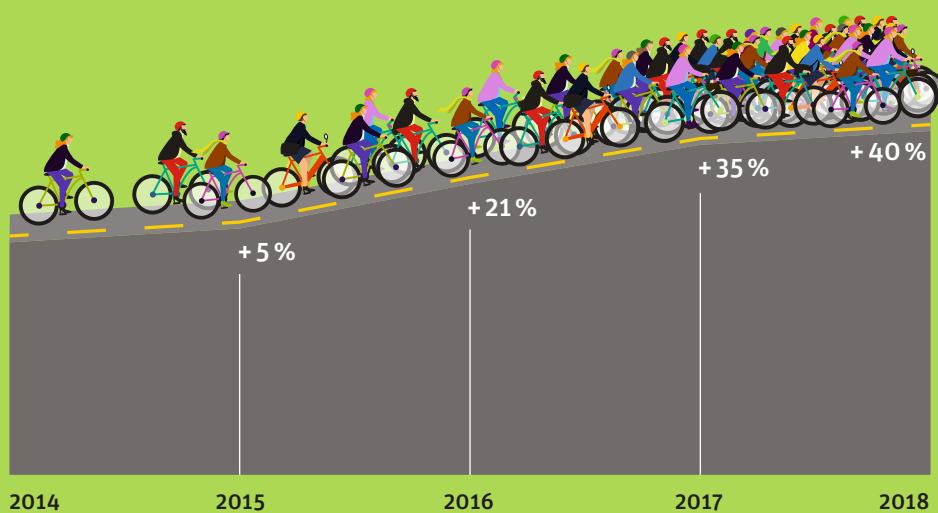
Im Frühling finden traditionellerweise die Mitgliederversammlungen der VCS-Sektionen statt. Während einige Anfang März noch tags konnten, mussten andere ihre Termine aufgrund der aktuellen Lage auf den Herbst verschieben. Weitere Informationen dazu finden Sie auf den Regioseiten in diesem Heft oder auf den Onlinekanälen der Sektionen.

Verschieben wurde auch die nationale Volksabstimmung vom 17. Mai 2020; die Sammel- und Behandlungsfristen auf Gesetzes- und Verfassungsstufe ruhen. Betroffen davon ist auch die Konzern-

verantwortungsinitiative, die der VCS unterstützt und deren Geschichte nun eine erneute ungewohnte Wendung nimmt. Mehr dazu lesen Sie auf den Seiten 10 und 11.

Ob die nationale Klimademo vom 15. Mai in der geplanten Form stattfinden kann, war bei Redaktionsschluss noch nicht bekannt. Aktuelle Informationen – und gegebenenfalls alternative Möglichkeiten, um auf das weltweite Klimaproblem aufmerksam zu machen – finden Sie unter www.climatestrike.ch.

Entwicklung des Veloverkehrs in der Stadt Bern



Wer gute Velo-Infrastruktur sät, wird zusätzlichen Veloverkehr ernten: Seit Ende 2013 misst die Stadt Bern den Veloverkehr an 15 Standorten in der Stadt und stellt eine Zunahme um 40 Prozent fest – Tendenz weiter steigend.

Bewährt haben sich: Velostrassen, Velo-Haupttrouten quer durch die Stadt, (überdurchschnittlich breite) Velostreifen – rot markiert an exponierten Stellen, Velo-Säcke, Velo-Ampeln, Velo-gesteuerte Ampeln,...

Mehr zum Thema im Dossier ab Seite 20.

Quelle: Stadt Bern, Direktion für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün/Grafik: muellerluetolf.ch

Mehr Mut gefragt

Klimaschutz Mit der Totalrevision des CO₂-Gesetzes beschliesst das Parlament wichtige Grundlagen, um den CO₂-Ausstoss der Schweiz zu senken. Gerade im Bereich Verkehr zeichnet sich aber ab, dass der Nationalrat einige enttäuschende Entscheide fällen wird.

Von Oliver Kempa



© VCS/Netly Jaggi

bäudebereich können dank Lenkungsabgabe und Gebäudeprogramm die CO₂-Ziele weitgehend erreicht werden – ganz im Gegensatz zum Verkehr, wo die Emissionen unverändert hoch sind. Hier braucht es jetzt endlich wirkungsvolle Massnahmen, um den CO₂-Ausstoss deutlich zu senken.»

Ein kleiner, aber wichtiger Schritt

Trotz der erwähnten Mängel stellt sich der VCS hinter die beschlossene Totalrevision des CO₂-Gesetzes. Sie bringt wichtige Verbesserungen. Mit der Flugticketabgabe ist der Flugverkehr endlich nicht mehr völlig von der ganzen Schweizer Klimaschutzpolitik ausgeschlossen. Allerdings ist der Weg zu einer klimaneutralen Gesellschaft und vor allem zu einem fossilfreien Verkehr noch lang.

«Der Nationalrat muss jetzt ambitionöse Klimaschutzziele festlegen – auch im Inland – und dafür sorgen, dass mit wirkungsvollen Massnahmen auch im Strassenverkehr die CO₂-Emissionen deutlich gesenkt werden», sagt Gautschi. Denn klar ist auch: Um das langfristige Ziel Netto null bis 2050 des Bundesrats, geschweige denn das VCS-Ziel Netto null bis 2030 zu erreichen, müssten die Reduktionen mindestens doppelt so schnell erfolgen wie mit diesem Gesetz. ■

Oliver Kempa ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Die Frühlingsession des eidgenössischen Parlaments wurde abgebrochen. Damit verzögert sich auch der Entscheid zur Totalrevision des CO₂-Gesetzes.

Die Ausbreitung des Coronavirus hat den Schweizer Parlamentsbetrieb auf Eis gelegt. Der Nationalrat konnte deswegen seine Debatte zur Totalrevision der CO₂-Gesetzgebung nicht wie geplant im März durchführen. Es kommt zu Verzögerungen bei einem Thema, bei dem schon so die Zeit davonläuft. Umso wichtiger wird es, mutige Entscheide zu treffen, die es erlauben, den CO₂-Ausstoss in allen Bereichen deutlich zu senken.

Die Totalrevision hat Auswirkungen auf wichtige Bereiche wie den Gebäudesektor, die Energiegewinnung oder eben den Verkehr. Damit das Gesetz auch wirkt, braucht es überall mutige Massnahmen und hoch gesteckte Ziele, anders wird die Schweiz ihren Teil im Kampf gegen die Klimaerhitzung nicht beisteuern können.

Samthandschuhe beim Verkehr

Tatsache ist: Der Verkehr ist für rund 40 Prozent des CO₂-Ausstosses in der Schweiz ver-

antwortlich. Griffige Gesetze könnten in diesem Bereich also viel bewirken. Während in anderen Bereichen einige Verbesserungen beschlossen wurden, schont das neue Parlament den Strassen- und Flugverkehr aus Sicht des VCS zu sehr.

VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi illustriert dies mit einem Beispiel: «Im Ge-

Fünf konkrete Forderungen des VCS:

- Der Maximalbetrag bei der Flugticketabgabe muss erhöht werden, damit insbesondere Langstrecken- sowie Business- und First-Class-Passagiere für ihren CO₂-Ausstoss angemessen bezahlen.
- Auch Umsteigepassagiere und Businessjets, die innerhalb der Schweiz fliegen, müssen eine Abgabe bezahlen.
- Bei Infrastrukturprojekten muss der Klimaaspekt in der Umweltverträglichkeitsprüfung berücksichtigt werden.
- Die Ersatzleistungen, die Autoimporteure bezahlen, wenn sie ihre Flottenziele verfehlen, müssen in den Kampf gegen den Klimawandel fliessen, nicht in Strassenprojekte.
- Für die Herstellung von synthetischen Treibstoffen müssen ausschliesslich erneuerbare Energiequellen gefördert werden, nicht umweltschädlicher Atomstrom.

Ein Ticket – für ganz Europa

Öffentlicher Verkehr Was in der Schweiz Standard ist – ein Ticket für unterschiedliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus und Schiff, braucht es für ganz Europa. Deshalb hat der VCS die Petition «1 Reise, 1 Ticket für ganz Europa» lanciert.

Von Nelly Jaggi

«Lausanne–Lissabon retour, bitte»: Ein vermeintlich einfacher Wunsch, der sich beim Kauf eines Zugtickets als unnötig kompliziert herausstellt. Denn ein einziges (E-)Ticket für diese Strecke gibt es nicht. «In der Vergangenheit hat jedes Land sein eigenes Verkaufssystem entwickelt. Das sind riesige IT-Infrastrukturen, aber leider nur für den inländischen Verkauf konzipiert. Viel zu lange wurde verschlafen, dass Menschen auch mit der Bahn international unterwegs sein wollen. Darum haben wir heute in ganz Europa einen grossen System-Dschungel», erklärt Laura Schmid vom VCS.

Die ÖV-Spezialistin will das ändern. Darum hat der VCS Ende Februar die Petition «1 Reise, 1 Ticket für ganz Europa» lanciert. Die Kernforderung: Was in der Schweiz längst Standard ist – ein einziges (E-)Ticket für unterschiedliche Verkehrsmittel wie Bahn, Bus und Schiff, von über 240 Transportunternehmen – braucht es für ganz Europa.

Ungleich lange Spiesse

Schnittstellen können zurzeit nur bilateral geschaffen werden. Das funktioniert aus Sicht der Schweiz beispielsweise mit Deutschland oder Österreich – aber eben nicht mit allen europäischen Ländern. Deshalb ist es weder für Bahngesellschaften noch für externe Anbieter möglich, auf das ganze Ticketsortiment Europas zuzugreifen und durchgängige Tickets zu verkaufen – wie für

die Strecke Lausanne–Lissabon.

Das führt zu ungleich langen Spiessen für Zug- und Flugangebote. «Wenn ich mit dem Gedanken spiele, nach Lissabon zu reisen, brauche ich zwei Minuten, um mir eine Vorstellung der Flugpreise zu machen. Um dasselbe für den Zug zu erfahren, muss ich mich in einem Reisezentrum beraten lassen. Das führt dazu, dass viele gar nicht wissen, ob eine günstige Alternative zum Fliegen existiert – weil schlicht schon die Abfrage zu mühsam ist», sagt Schmid.

Bundesrat gefordert

Dabei wäre der Zugverkehr in Europa die perfekte Alternative zum umweltschädlichen (Kurzstrecken-)Flugverkehr: In der Schweiz stammen 19 Prozent der klimaschädlichen Emissionen aus dem Flugverkehr. Ein Grossteil der angefliegenen Des-

tinationen sind auch bestens mit dem Zug erreichbar – manchmal sogar schneller und kostengünstiger.

«Weil die Schweiz nicht Mitglied der EU ist, können wir keine direkten politischen Anträge stellen. Unsere beste Chance ist, dass der Bundesrat sich gegenüber der EU dafür einsetzt und unsere Erfahrung aus der Schweiz einbringt», antwortet Schmid auf die Frage, was die Petition «1 Reise, 1 Ticket für ganz Europa» erreichen will. Damit es in Zukunft keinen Unterschied macht, ob in der SBB-App einfach und direkt ein Billett von Lausanne nach Zürich oder von Lausanne nach Lissabon gelöst wird. ■



© VCS/Nelly Jaggi

Der VCS fordert: Ein Ticket pro Reise – auch als E-Ticket fürs Smartphone.

«1 Reise, 1 Ticket für ganz Europa» – jetzt unterschreiben!

Die Petition fordert, dass Reisende

- online unkompliziert Verbindungen finden und Preise vergleichen können
- Tickets online kaufen können – inklusive Sparbillette im Ausland und automatischer Anrechnung von Ermässigungen oder Abonnements
- ein Ticket für die gesamte Reise erhalten – in jedem Land und jedem Transportunternehmen gültig
- das Ticket als E-Ticket auf dem Smartphone erhalten



Unterschreiben:

www.europamitdemzug.ch/petition

VCS
aktiv!

Wie Horgen 20 Tonnen CO₂ spart

EcoDrive Seit 2014 schickt Horgen (ZH) alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die beruflich Gemeindefahrzeuge lenken, regelmässig in den EcoDrive-Kurs. Das schont nicht nur die Umwelt und das Klima, sondern auch die Gemeindekasse.

Von Myriam Holzner



© Gemeinde Horgen/Hans Erdin

Wenn immer möglich, absolvierten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den einstündigen EcoDrive-Kurs auf dem Fahrzeug, das sie beruflich steuern.

Horgen am linken Zürichsee-Ufer trägt seit 2008 das Label «Energistadt» als Gemeinde, die sich kontinuierlich für eine effiziente Energienutzung, den Klimaschutz und erneuerbare Energien sowie umweltverträgliche Mobilität einsetzt. Der Bevölkerung genügte das schon bald nicht mehr: 2011 überwies die Gemeindeversammlung einen Antrag aus der Bevölkerung und schickte die Verwaltung «auf Kurs» in Richtung Energistadtlabel Gold.

Dieser Entscheid führte zur Erarbeitung eines Masterplans Energie mit terminierten Massnahmen: Die Gemeinde konzipierte ein Mobilitätsmanagement, erhebt regelmässig den Treibstoffverbrauch und schult die Mitarbeitenden in EcoDrive.

Die Mehrheit kommt freiwillig

Wer aus beruflichen Gründen ein Fahrzeug der Gemeinde lenkt, wurde zum EcoDrive-Kurs verbrummt – alle übrigen Gemein-

demitarbeitenden hatten die Option, den einstündigen Fahrkurs kostenlos und im Rahmen der Arbeitszeit zu absolvieren.

Das Ergebnis freut Max Talmon-Gros, Projektleiter Energie bei der Gemeinde Horgen: «110 der 481 Mitarbeitenden haben den ersten Kurs im Sommer 2014 absolviert – die meisten freiwillig!» Wo immer möglich, legten die Mitarbeitenden die beiden Fahrten im Kurs mit dem bei der Arbeit gefahrenen Fahrzeug zurück. «Im ersten Jahr haben wir dank EcoDrive rund neun Prozent Treibstoff eingespart. Die Kurskosten waren so innerlich weniger als acht Monaten amortisiert.»

Die eingesparten Mengen Benzin und Diesel hätten damals gut 10000 Franken gekostet – die Kurskosten beliefen sich auf lediglich zwei Drittel davon. «In jedem Folgejahr spart die Gemeinde netto 10000 Franken, und die Verwaltung stösst knapp 20 Tonnen weniger CO₂ aus», sagt Talmon-Gros.

Damit die im Kurs erlernte ökologischere Fahrweise auch mittel- und langfristig gelebt wird, informiert Horgen regelmässig über den Treibstoffverbrauch der verschiedenen Abteilungen, lädt zu Veranstaltungen und berichtet im internen Newsletter.

Alles einst Gelernte verinnerlicht

Mit Erfolg: Der Wiederholungskurs 2019 zeigte, dass die meisten, die bereits 2014 im EcoDrive-Kurs waren, das damals Gelernte noch präsent hatten! Aber nicht alle: Eine schon 2015 teilnehmende Person sparte von der ersten zur zweiten Fahrt 22 Prozent Treibstoff ein.

«Leider sind alternativ betriebene Spezialfahrzeuge wie Strassenwischmaschinen oder Löschfahrzeuge noch kaum erprobt», bedauert Talmon-Gros. Denn Horgen ist stetig daran, seinen Wagenpark ökologischer zu gestalten – auf Basis der Energie-Etikette für Personenwagen (mindestens Effizienzklasse A) oder der VCS-Lieferwagen-Umweltliste für Lieferwagen und Kleinlastwagen. ■

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS Schweiz – sie absolvierte den EcoDrive-Kurs vor über 15 Jahren auf einem Personenwagen.

Das Konzept EcoDrive

Seit 2000 bietet die Quality Alliance Eco-Drive Kurse für Auto-, Lastwagen-, Bau- und Landmaschinen-Fahrende mit dem Ziel, den Treibstoffverbrauch zu senken.

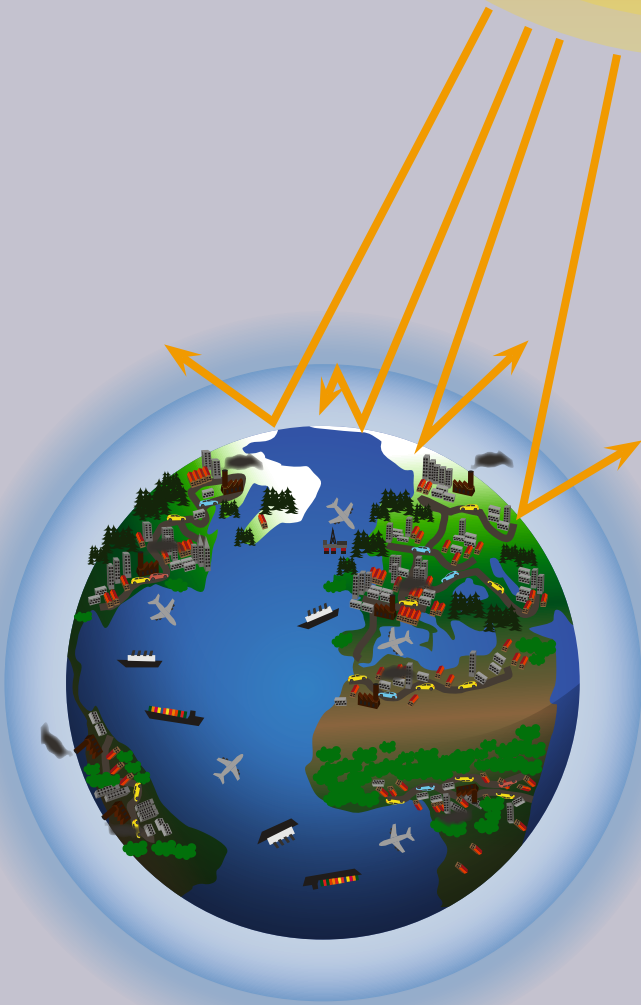
Das Prinzip EcoDrive basiert auf drei Säulen:

1. das Auto checken und von unnötiger Last befreien
2. die Technik gezielt einsetzen – z. B. den Tempomaten nutzen
3. vorausschauend fahren in einem möglichst hohen Gang

Im Kurs wird eine zuvor festgelegte Strecke mit demselben Fahrzeug zweimal gefahren: vor und nach dem Vermitteln der Theorie. Je nachdem verbraucht dieselbe Person beim zweiten Durchgang 5 bis 20 Prozent weniger Treibstoff.

www.ecodrive.ch

Die Wirkung der Treibhausgase

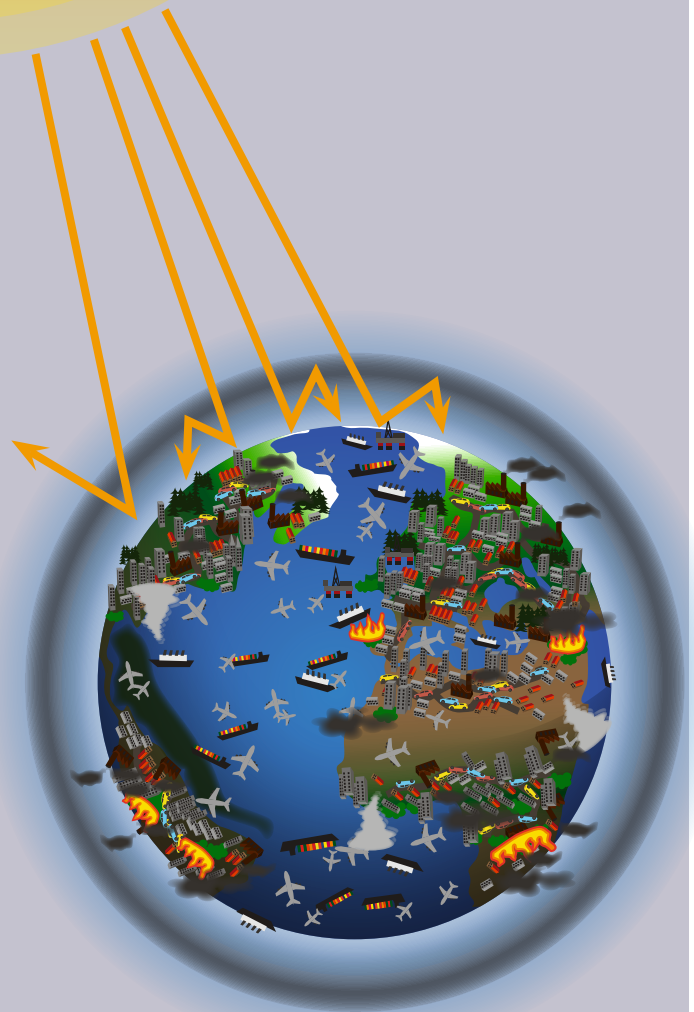


Sonnenenergie strahlt auf die Erde.

Die Erdoberfläche nimmt die Strahlung auf und erwärmt sich.

Treibhausgase in der Atmosphäre – zum Beispiel Wasserdampf, Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan und Ozon – verhindern einen Teil der Wärmerückstrahlung.

Das ist nicht per se schlecht: Hätte die Erde keine Atmosphäre, wäre es minus 18° Celsius kalt.



Verändert sich aber die Mischung dieser Gase – etwa weil bei der Verbrennung fossiler Treibstoffe CO₂ entsteht –, kann nicht mehr gleich viel Wärme abstrahlen und es wird wärmer.

Eine unendliche Geschichte

Konzernverantwortungsinitiative Seit Jahren schon hängen sie an Balkonen in der ganzen Schweiz: die orangenen Fahnen der Konzernverantwortungsinitiative. Kaum ein Volksbegehren wurde länger und heisser diskutiert. Eine Geschichte rund um ungewöhnliche Manöver und unerwartete Wendungen.

Von Anita Weber



© Katja Maus

Alles begann mit der UNO: 2011 präsentierte die Weltorganisation die sogenannten Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Sie waren, nach etlichen Rückschlägen, das Resultat jahrzehntelanger Debatten darüber, wie für globale Konzerne verbindliche Regeln in Bezug auf Menschenrechte eingeführt werden könnten. Die Leitprinzipien wurden vom UNO-Menschenrechtsrat einstimmig angenommen. Damit waren alle Mitgliedstaaten verpflichtet, eine Menschenrechtsstrategie mit konkreten Massnahmen zu erarbeiten. Dass verbindliche Regeln bitter nötig sind, zeigen die regelmässigen Schlagzeilen über Konzerne mit Sitz in der Schweiz, die Menschenrechte verletzen oder die Umwelt vergiften.

Weil der Bundesrat über ein Jahr später noch immer keine Anstalten machte, eine Menschenrechtsstrategie zu erarbeiten, forderte ihn ein Postulat des Nationalrats schliesslich zum Handeln auf. Es sollte allerdings weitere vier Jahre dauern, bis der Bundesrat endlich einen Aktionsplan präsentierte. Zur grossen Enttäuschung von Menschenrechts- und Umweltorganisationen setzte dieser aber komplett auf Freiwilligkeit und schlug keine verbindlichen Regeln für Konzerne vor.

Petition «Recht ohne Grenzen»

Die Zivilgesellschaft war in der Zwischenzeit nicht untätig geblieben: Im November 2011 lancierte eine breit abgestützte Koalition die Petition «Recht ohne Grenzen» und reichte sie im Juni 2012 mit 135 000 Unterschriften ein. Die Petition verlangte von Bundesrat und Parlament, «dafür zu sorgen, dass Firmen mit Sitz in der Schweiz die Menschenrechte und die Umwelt weltweit respektieren müssen».

In der Folge wurden verschiedene Vorstösse zum Thema Konzernverantwortung eingereicht. Den bedeutendsten Schritt machte die aussenpolitische Kommission des Nationalrats: Sie forderte in einer Motion vom Bundesrat eine Gesetzesvorlage, um

eine Sorgfaltspflicht in Bezug auf die Einhaltung der Menschenrechte einzuführen. Am 11. März 2015 kam es im Nationalrat zu einer denkwürdigen Szene: Die Motion wurde mit 91 zu 90 Stimmen – mit Stichentscheid des Präsidenten – angenommen. Auf Drängen von Economiesuisse wurde die Abstimmung eineinhalb Stunden später wiederholt. Das Resultat: eine knappe Ablehnung.

Der Tropfen ...

Damit war das Mass voll: 66 Organisationen lancierten die Konzernverantwortungsinitiative. Sie fordert eine Selbstverständlichkeit: Wenn Konzerne wie Glencore oder Syngenta Flüsse vergiften, Menschen von ihrem Land vertreiben oder giftige Pestizide verkaufen, sollen sie dafür geradestehen. Die Initiative wurde im Herbst 2016 eingereicht. Schon im Januar 2017 empfahl der Bundesrat, die Initiative ohne Gegenvorschlag zur Ablehnung.

Anders die Rechtskommission des Nationalrats: Sie erarbeitete im Rahmen der Aktienrechtsrevision einen indirekten Gegenvorschlag. Dieser kam zwar mit schmerzhaften Abstrichen aus. Im Sinne einer schnellen Verbesserung für die Betroffenen beschloss das Initiativkomitee dennoch, die Initiative zurückzuziehen, sollte dieser Gegenvorschlag angenommen werden.

Im Juni 2018 wurde der Gegenvorschlag im Nationalrat mit grosser Mehrheit angenommen. Nicht so im Ständerat: Auf Antrag von Ruedi Noser (FDP) beschloss er

VCS
aktiv!

Initiative
unterstützen

Auch der VCS unterstützt

die Konzernverantwortungsinitiative. Nur gemeinsam mit Ihnen können wir die Abstimmung gewinnen.

Helfen Sie mit! Jetzt Fahne bestellen unter:
www.konzern-initiative.ch/fahne

Die Konzernverantwortungsinitiative mobilisiert: 30 000 Flaggen schmücken landauf, landab die Balkone.

mit knapper Mehrheit Nichteintreten auf den Gegenvorschlag.

Last-minute-Manöver des Bundesrats

In dieser verfahrenen Situation trat der Bundesrat im Sommer 2019 mit einem höchst unüblichen Vorgehen auf den Plan. Unter der Ägide von Justizministerin Karin Keller-Suter griff er in die laufenden Verhandlungen im Parlament ein und sprach sich für eine (noch nicht vorhandene) Vorlage aus, die zwar eine Nachhaltigkeitsberichterstattung von Konzernen forderte, jedoch explizit «keine Haftungsregeln, die über die heute geltenden Regeln hinausgehen».

Die Initiative fordert eine Selbstverständlichkeit: Wenn Konzerne Flüsse vergiften, Menschen von ihrem Land vertreiben oder giftige Pestizide verkaufen, sollen sie dafür geradestehen.

Erneut war Noser zur Stelle. Er beantragte erfolgreich die Vertagung der Abstimmung über den Gegenvorschlag – vermeintlich, um in der Zwischenzeit den Wunsch seiner Bundesrätin umzusetzen. Im Dezember kam es

im – inzwischen neu zusammengesetzten – Ständerat denn auch zu einer Abstimmung, die den detailliert ausgearbeiteten Gegenvorschlag des Nationalrates einem eilig zusammengezimmerter, komplett neuen Gegenvorschlag entgegenstellte. Dieser setzte de facto die neuesten Empfehlungen des Bundesrates um und verlangte von den Konzernen lediglich eine Berichterstattung in Sachen Umwelt und Menschenrechte. Der Ständerat votierte für den neuen Gegenvorschlag.

Letzte überraschende Wendung

Die beiden Räte standen einander also auch nach fast zwei Jahren Verhandlung immer

noch diametral gegenüber. Die gesetzlich festgelegten Fristen zur Behandlung von Initiativen waren bis zum Maximum strapaziert worden – in der Frühjahrsession 2020 mussten beide Kammern eine Entscheidung treffen.

Doch die unendliche Geschichte sollte damit nicht enden und eine weitere ungewöhnliche Wendung nehmen. Beide Räte hielten vorerst an ihren jeweiligen Gegenvorschlägen fest. Kurz vor der Einigungskonferenz musste die Session aufgrund der Schutzmassnahmen gegen das Coronavirus jedoch abgebrochen werden. Und so ist auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht bekannt, wie die Geschichte im Parlament ausgeht und wann die Abstimmung stattfinden wird.

Was bekannt ist: Bis zum Urnengang wird die Konzernlobby bis zu acht Millionen Franken in den Abstimmungskampf gepumpt haben. Derweil mobilisiert die Konzernverantwortungsinitiative die Bevölkerung wie selten zuvor. Sie wird mittlerweile von 120 Organisationen, einer kirchlichen Kampagne, einem bürgerlichen und einem Wirtschaftskomitee sowie von über 350 Freiwilligenkomitees in der ganzen Schweiz unterstützt – 30 000 Fahnen machen auf das Anliegen aufmerksam. ■

Anita Weber ist Projektleiterin Marketing beim VCS Schweiz. Sie engagiert sich beim Lokalkomitee Wabern für die Konzernverantwortungsinitiative.

ANZEIGE

VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

Jacqueline

VERKAUFSBERATERIN



↓ FILM ANSEHEN

WWW.VELOPLUS.CH/

MITARBEITER-PORTRAITS

PASSION AUF ZWEI RÄDERN



«MICH FASZINIERT, DASS KUNDEN DAS GLEICHE WOLLEN WIE ICH: SIE WOLLEN VELOFAHREN!»

Unsere Verkaufsberaterin Jacqueline steht als Synonym für Abenteuer. Ihre Erfahrung aus unzähligen Velo-reisen ist einmalig und hilft Kunden bei der individuellen Beratung.

Lebenslanges Lernen am Steuer

Mobilität im Alter Wer Auto fährt, muss ab 75 Jahren alle zwei Jahre zur Kontrolle. Was davor und dazwischen passiert, liegt in der Verantwortung der Autofahrenden. Eine Fahrberatung ist lehrreich und bietet die Möglichkeit für ein ehrliches Feedback.

Von Nelly Jaggi



© VCS/Stefan Weirmuth

Lebenslanges Lernen gilt auch am Steuer: Eine Fahrberatung zeigt älteren Menschen, wie es um ihre Fahreignung und Fahrkompetenz steht.

Autofahren ist bis ins hohe Alter beliebt: 69 Prozent der über 65-Jährigen besitzen einen Führerausweis. Seit dem 1. Januar 2019 müssen sich Seniorinnen und Senioren erst mit 75 Jahren – statt wie früher mit 70 Jahren – alle zwei Jahre einer verkehrsmedizinischen Untersuchung unterziehen.

«Die neue Regelung appelliert an die Selbstverantwortung. Weil sich aber – gerade bei älteren Menschen – in kurzer Zeit viel verändern kann, ist die Sensibilisierung besonders wichtig», betont Michael Rytz, Experte für Verkehrssicherheit beim VCS. Selbstverantwortung bedeutet auch, sich selbstkritisch einzuschätzen. «Eine Fahrberatung bietet demgegenüber die Chance auf aktuelle und nützliche Tipps vom Profi und ein ehrliches Feedback», sagt Rytz.

Die Frage des richtigen Zeitpunkts

Bei einer Fahrberatung wird geprüft, ob Fahreignung und Fahrkompetenz noch ausreichend sind. Entscheidet sich eine ältere Person von sich aus für die Fahrberatung, mündet diese in einer Empfehlung. Merkt der Fahrberater, dass die getestete Person Mühe

hat, spricht er sie darauf an und empfiehlt ihr, freiwillig den Führerausweis abzugeben.

«Die Überprüfung der Fahrkompetenz soll Mut machen, sich selbstkritisch über die eigene Fahreignung und Fahrkompetenz Gedanken zu machen», erklärt Toni Kalberer, Präsident des Schweizerischen Fahrberater Vereins SFV. Dem Fahrberater ist es ein Anliegen, dass ältere Menschen ihren Führerausweis zum richtigen Zeitpunkt und aus eigener Entscheidung abgeben – zur persönlichen wie zur Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden.

Um für den Strassenverkehr fit zu bleiben, können ältere Autofahrende auch sonst eini-

ges tun. Kalberer empfiehlt, sich körperlich fit zu halten, regelmässig zu fahren sowie Fahrberatungen zu besuchen und nur zu fahren, wenn man sich wohl fühlt. Rytz ermutigt ältere Autofahrende, sich rechtzeitig mit dem Umstieg auf den ÖV auseinanderzusetzen und neuen Technologien zu vertrauen: «Kreuzt etwa innerorts unverhofft ein Fussgänger oder eine Velofahrerin die Strasse, stoppt ein Notbremsassistent das Auto umgehend.» ■



Weitere Infos: www.sicheresauto.ch

«Eine Auffrischung trägt zur Verkehrssicherheit bei»

Wie läuft eine Fahrberatung ab und an wen richtet sie sich? Die wichtigsten Antworten von Toni Kalberer, Präsident des Schweizerischen Fahrberater Vereins SFV.

Toni Kalberer, kommen viele aus eigener Initiative in eine Fahrberatung?

Leider nicht. Ich unterrichte Senioren bei der Pro Senectute. Nach der Theorie haben sie die Möglichkeit, eine Fahrberatung zu machen – dafür melden sich von zehn Teilnehmern gerade mal zwei bis drei.

Was könnten die Gründe dafür sein?

Viele fühlen sich sicher und haben das Gefühl, gut zu fahren. Stehen sie dann wegen eines Deliktes vor einer Kontrollfahrt, kommen sie zur Schulung und merken, dass sie doch nicht so gut unterwegs sind. Zudem haben sie Angst, wir könnten ihnen den geliebten Führerausweis abnehmen. Das können wir aber nicht – wir können nur Tipps und Anregungen geben.

Wem raten Sie zu einer Fahrberatung?

Eine Auffrischung ist für alle von Nutzen und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Ist jemand viele Jahre unfallfrei gefahren, gibt ihm das die Zuversicht, gut zu fahren. Doch kennt er die neuesten Regeln? Wie ist es mit dem Kreisver-

kehr? Wer hat Vortritt in Quartierstrassen? Was ist eine Begegnungszone und welche Vorschriften gelten dort?

Was bereitet älteren Menschen am Steuer die grössten Schwierigkeiten?

Senioren, die ihr Fahrzeug nur noch für den Arztbesuch oder den Einkauf benötigen, fehlt die Fahrpraxis, und sie fahren entsprechend schlecht: Die Dynamik fehlt, sie erkennen Verkehrszusammenhänge und Gefahrenstellen schlechter, und sie werden unsicher.

Bei welchen Feststellungen empfehlen Sie jemandem, den Führerschein abzugeben?

Wenn der Senior zum Beispiel Gefahrenstellen übersieht, Vortrittsrecht oder Fahrbahnbenützung falsch einschätzt. Es kommen meist mehrere Punkte zusammen. Ist die Fahrt ungenügend, erklärt man ihm das und macht ihm klar, dass er für die Verkehrssicherheit besser auf den Ausweis verzichtet.

Weitere Infos: www.fahrberater-sfv.ch

Überlastete Strassen: Kluges Mobility Pricing kann helfen, den Verkehr zu verlagern.



Wie weiter mit Mobility Pricing?

Von Laura Schmid

Die Menschen in der Schweiz legen pro Jahr mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) 136 Milliarden Personenkilometer zurück. Das sind 33 Prozent mehr als im Jahr 2000. Am stärksten ist die Zunahme während der Spitzenzeiten. Das führt zu einem überlasteten ÖV und Stau auf den Strassen.

In der Schweiz gibt es bisher wenig Anreize, weniger oder während Randzeiten unterwegs zu sein. Im Gegenteil: Es gibt, ausser den Benzinkosten, keine verbrauchsabhängige Abgabe für die Benutzung der Strasse. Abgestufte Preise kennt nur der ÖV: Wer kein Generalabonnement (GA) besitzt, bezahlt pro Fahrt. Und dank Sparbilletten – eine Form von Mobility Pricing – ist die Reise in Randzeiten je nach Strecke deutlich günstiger. Der MIV hat eindeutig Aufholbedarf.

Neues Mobilitätsverhalten fördern

Die Grundidee von Mobility Pricing ist es, ein neues Mobilitätsverhalten zu fördern. Wer mehr fährt, bezahlt mehr. Und wer zu Spitzenzeiten fährt, zahlt mehr, als wer in Randzeiten unterwegs ist. Ziel ist, das Verkehrswachstum zu bremsen und gleichzeitig die Infrastrukturen besser auszulasten. Ein überdimensionierter Ausbau, einzig um den Andrang in Spitzenzeiten zu bewältigen, ist weder ökologisch noch wirtschaftlich sinnvoll.

Grundsätzlich kann Mobility Pricing aber auch weitere Anreize setzen, um den Verkehr in nachhaltigere Bahnen zu lenken. Die Preise für den MIV sind in den letzten Jahren stetig gesunken, während der ÖV

Mobility Pricing Der Verkehr nimmt zu. Mobility Pricing soll die Menschen dazu bewegen, weniger und wenn möglich zu Randzeiten zu fahren. Vor fünf Jahren präsentierte der Bundesrat erste Ideen dazu. Nun liegen vielversprechende Erkenntnisse aus einem ersten Test vor.

immer teurer wurde. Ein Missstand, dem Mobility Pricing mit einer Verteuerung des MIV entgegenwirken könnte.

Grosse Uneinigkeit

Vor fünf Jahren präsentierte der Bundesrat ersten Ideen zum Mobility Pricing. Die Diskussion führte in der Verkehrsbranche zu grossen Uneinigkeiten. Die Autolobby wehrte sich mit aller Kraft gegen Preiserhöhungen und forderte, dass keine Verlagerung auf den ÖV angestrebt werden dürfe.

Vertreterinnen und Vertreter der ÖV-Branche befürchteten, dass ein Mobility Pricing im ÖV das GA gefährden könnte. Im politisch linken Lager wiederum steht im Fokus, dass eine verbrauchsabhängige Preisgestaltung sozial schwächer gestellte Menschen hart treffen würde. Die Vernehmlassung zeigte: Wirklich begeistert war niemand von Mobility Pricing.

Erste Analyse zeigt Wirkung

Eigentlich wollte der Bundesrat vor zwei Jahren in einer Testregion einen Pilotversuch durchführen. Doch kein Kanton war dazu bereit. Deshalb hat er in einem ersten Schritt einen theoretischen Versuch in der Region Zug durchgeführt. Im Test wurde eine Modellsituation durchgerechnet. Dafür wurden die Mineralölsteuer, die Autobahnvignette und die Automobilsteuer durch eine distanzabhängige Kilometerabgabe ersetzt. Auch für den ÖV wurde ein leistungsabhängiges Preismodell angenommen. In den Spitzenzeiten waren die Preise in beiden Systemen höher als in

den Randzeiten, aber im Durchschnitt nicht teurer als heute.

Im vergangenen Dezember präsentierte der Bundesrat die Ergebnisse. Und die lassen aufhorchen. Der MIV würde mit diesem Modell um neun bis zwölf Prozent abnehmen, der ÖV um fünf bis neun Prozent. Das wäre eine beachtliche Kehrtwende im Vergleich zum immerwährenden Verkehrswachstum der letzten Jahre.

Auf die Details kommt es an

Die Resultate aus dem Test motivieren, Mobility Pricing weiterzuentwickeln. Nun sucht der Bundesrat erneut nach Regionen, Städten und Gemeinden, die bereit sind, einen Test durchzuführen. Das würde weitere Erkenntnisse bringen, die wichtig sind, um die politische Konsensfindung voranzubringen. Denn die Ausgestaltung ist sehr komplex.

Das Verkehrs- und das Finanzdepartement erarbeiten derzeit ein neues Konzept. Viele zentrale Punkte sind noch völlig offen. Nämlich: Ob der Verkehr nur anders verteilt oder auch reduziert werden soll. Ob die Verlagerung auf den ÖV angestrebt werden soll und ob die neuen Abgaben nur lenken oder auch zur Finanzierung von Infrastrukturen genutzt werden sollen. Diese Fragen sind entscheidend: Entweder verkommt Mobility Pricing zu einer neuen Finanzierungsquelle für den Strassenbau oder es kann tatsächlich zu einem Mittel werden, die Verkehrswende zu beschleunigen. ■

Laura Schmid ist ÖV-Expertin beim VCS Schweiz.

baumeler

Echt unterwegs.



Echt baumeler...

*Tipps vom Spezialisten:
Verlängern Sie 1 - 2 Nächte in
Linz und erleben Sie die Vielfalt
der Stadt an der Donau. Linz -
UNESCO City of Media Arts und
Europäische Kulturhauptstadt 2009*

8 Tage
bereits ab CHF 625.-
pro Person



Individuelle Veloreise vom Spezialisten.

Donauradweg Passau – Linz – Wien

Echt unterwegs: Begeben Sie sich mit dieser Reise auf die Spuren der Kelten, Nibelungen und Römer. Ihre Reise an der Donau führt Sie vorbei an Schlössern und Burgen, während Sie auf einem der schönsten Velowege Europas radeln. Sie besuchen die Städte Passau, Linz und Wien, radeln durch Täler mit steilen, bewaldeten Hängen, gefolgt von weiten, fruchtbaren Ebenen, Obstplantagen und Weinbergen der Wachau.

- ✓ 7 Übernachtungen in 3*** bis 4**** Hotels
- ✓ Frühstück (Halbpension gegen Zuschlag)
- ✓ Unbewachter Parkplatz in Passau
- ✓ Gepäcktransport
- ✓ 2 x Schiff- bzw. Fährfahrt inkl. Velo
- ✓ Rücktransfer per Bus / Bahn
- ✓ Donau-Card mit vielen Ermässigungen
- ✓ Routen- und Kartenmaterial
- ✓ Satteltaschenverleih

LINZ 
TOURISMUS

Unsere Reisespezialistin Melanie Unternährer berät Sie gerne:
Tel. 041 418 65 72 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 762

Der VCS schleppt E-Bikes ab

Von Jessica Bachmann

Versicherung Das E-Bike bei einer Panne selber nach Hause tragen? Das ist weder lustig noch eine besonders gesunde Sportart. Besser fährt, wer beim VCS eine Pannenhilfe für das Elektrovelo abschliesst.

Reifen platt, Kette gerissen oder Schaltwerk kaputt – ausgerechnet während Sie mit dem E-Bike entlang der Sense unterwegs sind. Bis zum nächsten Bahnhof sind es 20 Kilometer, mit etwas Glück befindet sich ein paar Kilometer weiter die nächste Bushaltestelle. Niemand hat wirklich Lust, das E-Bike so weit zu schieben. Und aufgrund des höheren Gewichts wird selbst der Transport im ÖV zu einem Kraftakt.

Nachdem der Verkauf von E-Bikes stetig ansteigen war – im (bisherigen) Rekordjahr 2018 nochmals um 27 Prozent! –, bot der VCS 2016 als Erster eine Pannenhilfe für Elektro-Motorfahrräder an. Denn vor einer Panne ist leider niemand gefeit. So auch nicht VCS-Mitglied Rolf Huber, der die E-Bike-Pannenhilfe im letzten Jahr beanspruchen musste.

Satt an die Arbeit

Wie jeden Morgen fuhr Huber mit dem E-Bike von Bern zu seinem Arbeitsort, dem solidarischen Landwirtschaftsbetrieb «Radiesli» in Worb. Auf dem Weg ist er, vermutlich bei einer Baustelle, über einen Nagel gefahren – jedenfalls steckte ein solcher, als er mittags zum Veloständer ging, im inzwischen komplett platten Reifen. Selbst die

dicken und breiten Pneus seines Offroad-E-Bikes «Charger GX» halten nun einmal nicht allem stand.

Huber wurde sofort klar, dass Selbsthilfe nicht möglich war – weder hatte er einen Ersatzschlauch noch das nötige Werkzeug dabei. Und das 26 Kilogramm schwere Velo auf dem Buckel herumschleppen war keine Option. So kontaktierte er den VCS – und war überaus glücklich mit dem prompten Service: «Nach nur drei Minuten rief mich der Pannenhelfer zurück. Da gerade Mittag war, fragte er mich, ob ich in Eile sei oder ob er noch kurz etwas essen könne.»

Ein doppelter Erfolg

Lachend einigten sich die beiden Männer darauf, vorher zu essen. Huber setzte sich kurzerhand bei seinen Arbeitskollegen im «Radiesli» an den Tisch, während der Pannenhelfer in Bern sein Mittagessen beendete. Nach nur 45 Minuten traf Letzterer in Worb ein. Er lud das E-Bike auf seinen Anhänger, fixierte es und fuhr zu Hubers Werkstatt des Vertrauens in Bern-Bümpliz. Huber fuhr am Abend mit dem Zug nach Hause, konnte sich aber bereits am nächsten Tag – dank der schnellen Reparatur in seiner Werkstatt – wieder auf sein geliebtes E-Bike setzen.

Für den VCS ist die E-Bike-Pannenhilfe ein doppelter Erfolg: Mitgliedern wie Rolf Huber erleichtert sie das Leben. Gleichzeitig fördert diese Dienstleistung den Verkauf von E-Bikes und leistet damit einen Beitrag zum Umstieg auf eine fossilfreie Mobilität. ■

Jessica Bachmann ist Beraterin beim VCS Schweiz und freut sich über die grosse Beliebtheit des E-Bikes als Alternative für den Arbeitsweg.



E-Bike-Panne? Wer eine E-Bike-Assistance abgeschlossen hat, profitiert vom Transport zur Reparaturwerkstatt durch den VCS-Pannenhelfer.


Die E-Bike-Assistance des VCS

Für nur Fr. 25.– im Jahr – gültig für die Schweiz und Liechtenstein inkl. des grenznahen Auslands (150 km)

Informationen und Abschluss:

Telefon 031 328 58 11;

www.verkehrsclub.ch/ebike-pannenhilfe

 VCS-Ratgeber E-Bike-Kauf:
www.verkehrsclub.ch/e-bike



Route verte: Die E-Bike-Route führt in sieben Etappen und durch sechs Naturpärke von Schaffhausen bis Genf.

Gewinnen Sie eine achttägige E-Bike-Reise auf der Route verte:

Eurotrek ermöglicht Ihnen sieben Übernachtungen inkl. Frühstück für zwei Personen und übernimmt den täglichen Gepäcktransfer sowie die E-Bike-Miete. Erleben Sie die Schweizer Pärke auf eine nachhaltige und entschleunigende Weise.

www.larouteverte.ch

Machen Sie bei unserem Quiz mit: ebike-quiz.verkehrsclub.ch





In der neuen Camera Obscura
am Bernina-Pass
steht die Bergwelt kopf!

www.camera-obscura.ch



Velounterstände von Velopa.
www.velopa.ch

Spitzenleistungen auf die auch
Nino Schurter* vertraut!

**(8-facher Weltmeister und Olympiasieger
im Mountainbike Crosscountry)*



Velopa AG | Weidenstrasse 92
CH-4143 Dornach

PANORAMA
BIO GENUSS HOTEL

MEIN BIO URLAUB IN SÜDTIROL

JETZT BUCHEN UND
BESTPREIS SICHERN

MALS IM VINSCHGAU
WWW.BIOHOTEL-PANORAMA.IT

Das Richtige tun

Wenn Armut Kinder trifft

Wir machen uns stark für die Schwächsten

Ihre Spende hilft

Jetzt per SMS helfen und 10 Franken spenden:
«ARMUT 10» an 227

CORINNE

MADE VISIBLE®

FAHR IM KREISEL IN DER MITTE.

WWW.FAHR-SICHTBAR.CH

Lichter löschen!

Lichtverschmutzung In der Schweiz gibt es keine Nacht mehr. Das Fehlen völliger Dunkelheit setzt der Tierwelt zu und beeinflusst die Natur und die Menschen negativ. Verschiedene Massnahmen können die Lichtverschmutzung eindämmen und zugleich die Lebensqualität erhöhen.

Von Camille Marion

Sobald es Nacht wird, beleuchtet künstliches Licht die Schaufenster, Plätze und Gassen unserer Städte. Dass es nie ganz dunkel wird, beeinträchtigt Fauna und Flora und führt zu massiven biologischen Störungen. Betroffen sind auch die Menschen; das von Bildschirmen flimmernde blaue Licht beeinträchtigt die Schlafqualität.

Im öffentlichen Raum nimmt das allgegenwärtige Licht für sich in Anspruch, Nutzen zu stiften. Dank ihm können wir uns besser orientieren und fortbewegen, zudem werden die Ortschaften und ihre Bausubstanz damit in Szene gesetzt. Aus der Umweltperspektive geht es denn auch darum, einen sinnvollen Ausgleich zu finden. Daran arbeitet der Verein Dark Sky Switzerland. Er sensibilisiert die Bevölkerung für die Problematik der Lichtverschmutzung und begleitet Gemeinden und Profis bei der Beleuchtungsplanung.

Totalabschaltung

Ob Strassenlampen morgens um drei Uhr tatsächlich brennen müssen? Man kann davon

ausgehen, dass nach Mitternacht wenig benutzte Strassen nicht permanent beleuchtet zu sein brauchen. Eine Totalabschaltung der öffentlichen Beleuchtung ermöglicht beträchtliche Einsparungen – aber nicht nur: «Schon einige Stunden Dunkelheit haben einen signifikanten Einfluss auf das Wohlbefinden der Tiere und den Rhythmus der Natur», erläutert Eliott Guenat von Dark Sky Switzerland.

In der französischen Schweiz noch nicht überzeugt sind die Kantone Waadt und Neuenburg. Sie halten ihre Gemeinden dazu an, die Fussgängerstreifen die ganze Nacht über zu beleuchten. Das Sicherheitsargument wiegt schwerer als allfällige Einsparungen an Energie und Geld.

Angst vor der Dunkelheit

Dabei hängen Sicherheit und Beleuchtung nicht unmittelbar zusammen. «Die Totalabschaltung während der Nacht wurde in mehreren französischen Gemeinden getestet. Es kam weder zu einer höheren Kriminalität noch zu mehr Unfällen», erklärt Guenat. Allerdings müsse man in Betracht ziehen, dass

Informationen:

- Verein Dark Sky: www.darksky.ch
- Präventionskampagne «Made visible» zur Sichtbarkeit im Strassenverkehr, an der sich der VCS beteiligt hat: madevisible.swiss

bestimmte Bevölkerungsgruppen wie die Frauen dunkle Orte bei Unsicherheitsgefühl meiden könnten. Deshalb ist die Sensibilisierungsarbeit von Dark Sky zentral.

Um anhand konkreter Beispiele über die Lichtverschmutzung reden und vorgefasste Meinungen dekonstruieren zu können, organisiert Dark Sky Anlässe wie die «Fête de la nuit». Deren Wirkung lässt nicht auf sich warten: Im Anschluss an eine «Fête de la nuit» beschloss die Genfer Agglomerationsgemeinde Vernier, in einigen Wohnquartieren die Nachtausschaltung zu testen.

Beleuchten: wenn und wo nötig

Die Totalabschaltung ist allerdings nicht die einzige Lösung gegen Lichtverschmutzung. Zunächst gilt es, die Beleuchtung und ihren Zweck zu hinterfragen. Die Lichtfarbe, die Ausrichtung der Lichtquelle und vor allem deren Intensität sind allesamt Hebel, mit denen sich die Beleuchtungsplanung optimieren lässt.

Fussgängerinnen und Fussgänger brauchen sich keine Sorgen um ihre Sicherheit zu machen, wenn die Fussgängerstreifen nach Mitternacht nicht mehr beleuchtet werden: Die öffentliche Beleuchtung ist oft zu grell, ihr Blenden ist der Sicherheit abträglich. «Für die Sicherheit auf der Strasse und die Sichtbarkeit ist der Kontrast das Entscheidende. Um zu sehen und gesehen zu werden, genügt eine schwache Lichtintensität», sagt Guenat. ■



© Keystone/Yannick Bailly

Die Beleuchtung der Wohnquartiere stört Mensch und Natur. In der Hochhaussiedlung Les Avanchets in Vernier (GE) soll sie ab diesem Herbst gedrosselt werden.

VCS boutique



ORTOVOX

W
women

T-Shirt Ortovox Tec WOMEN | 89.90

Dank des athletischen, körpernahen Schnitts bietet das T-Shirt maximale Bewegungsfreiheit. Grössen: S–XL

13852 blush | **13852** green isar | **13852** light blue



M
men

T-Shirt Ortovox Cool Logo MEN | 89.90

Stark, robust und nachhaltig kühlend – dieses Shirt aus der 150 Merino Cool Linie von Ortovox ist ideal für heisse Sommertage. Grössen: S–XL

12490 green isar blend | **12490** night blue blend



M
men

W
women

Merino Fleece Ortovox Light Melange Jacket | 199.–

Dieser Merino Fleece ist eine optimale Jacke fürs Bergsteigen und Wandern.

WOMEN Grössen: S–XL **MEN** Grössen: S–XL
13514 green forrest blend | **13515** night blue blend
13514 dark wine blend | **13515** green forrest



TATONKA
EXPEDITION LIFE

W
women

Mantel Tatonka Vinjo Hooded Coat WOMEN | 149.90

Figurnah geschnittener, ungefütteter Kurzmantel aus robustem Polyester- und Baumwollmischgewebe. PFC-frei. Grösse: 36–44

13899 teal green | **13899** dark blue



1

W
women



2



3

M
men



4

Stylische Icebreaker Merino-Shirts | ab 85.90

Die leichten Merino-Shirts aus Merinowolle sorgen dank Cool-Lite™ Material für ein kühles und frisches Körperklima.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

1 T-Shirt Tech Lite SS Scoop Single Line Camp WOMEN | 89.90

13846 sun | **13846** blue spruce

2 T-Shirt Sphere SS Low Crewe WOMEN | 85.90

12472 lagoon | **12472** orchid hthr

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

3 T-Shirt Shpere SS Crewe MEN | 85.90

12476 estate blue hthr | **12476** driftwood hthr

4 Hemd Compass SS Shirt MEN | 149.90

11010 doobby midnight navy | **11010** doobby waterfall

icebreaker
Move to natural



W
women

M
men

Freizeitschuh Giesswein Merino Wool Knit | 149.90

Das Merino-Strick-Gewebe sorgt für die einzigartige Optik, reguliert die Temperatur im Schuh und transportiert Feuchtigkeit schnell nach aussen.

WOMEN Grössen: 36–42

MEN Grössen: 40–45

14270 himmelblau | **14270** anthrazit | **14271** schwarz | **14271** schiefer



W
women

M
men

Multisportschuh Meindl Ontario GTX | 209.–

Das Obermaterial besteht aus Velourleder und Mesh. Die Gore-Tex Membrane macht den Schuh wasserdicht. Ideal für Spaziergänge und Wanderungen.

WOMEN Grössen: 36–42

MEN Grössen: 40–46.5

14224 jeans/grau

13926 marine/schwarz



HS2H

W
women

M
men

Reise- und Trekkinghose HS Stretch | 79.90

Ideal für unterwegs, ob auf Reisen, beim Wandern oder einfach als Freizeithose.

WOMEN Grössen: 34–46

4733 sand | **4733** anthrazit

MEN Grössen: 46–58

4732 sand | **4732** anthrazit

Velohelm-Aktion 2020: 30.- Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: Velo20

Aktion gültig bis am 24. Mai 2020

uvex uvex



30.- Rabatt

Velohelm uvex i-vo cc | 69.- statt 99.-

Der praktische Allrounder garantiert ergonomischen Tragekomfort. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-60 cm
9436 berry mat | 9436 darkblue met mat | 9436 black smoke mat



MIPS

30.- Rabatt

Velohelm uvex Unbound | 119.- statt 149.-

Ausgestattet mit dem MIPS Brain Protection System, gut belüftet und mit bester Passform – Ein Helm mit Allrounderqualitäten. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 54-58 cm • 58-62 cm
14074 underwater coral | 14074 white | 14074 all black



MIPS

30.- Rabatt

Velohelm KED Mitro UE-1 | 149.- statt 179.-

Ein idealer Helm für den täglichen Pendelverkehr. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-58 cm • 58-61 cm
13929 blue grey | 13929 neon green | 13929 black

uvex

30.- Rabatt



30.- Rabatt



30.- Rabatt

Velohelm uvex final visor vario | 299.- statt 329.-

Der Helm mit photochromatischem Visier schützt die Augen zuverlässig vor Sonneneinstrahlung und trägt sich komfortabel. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-61 cm
14075 strato steel mat

Velohelm KED B-Vis X-Lite | 169.- statt 199.-

Der Helm mit hervorragendem Tragekomfort ist ideal für Brillenträger. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-58 cm • 56-63 cm
12853 sand matt | 12853 black matt | 12853 nightblue matt

Velohelm

KED Covis photocromatic | 184.- statt 214.-

Vieleisiger Helm mit photochromatischem Visier, das sich an die Lichtverhältnisse anpasst. Ideal für Brillenträger. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-58 cm • 55-61 cm
13928 grey red matt | 13928 black matt | 13928 sand matt

ORTLIEB GERMANY

NEW



Ortlieb Packing Cubes, Pack-Taschen für Back-Roller | 59.-

Die Packing Cubes sparen Zeit und Nerven, weil sie beim gut organisierten Packen für die Veloreise unterstützen.
13888 Ortlieb Packing Cubes



Seitentasche Ortlieb Back-Roller Plus QL2.1 | 198.-

In der geräumigen Packtasche ist die Ausrüstung wasserdicht verpackt. Inhalt: 40L. **Made in Germany.**
9853 denim-stahlblau | 9853 granit-schwarz
9853 limone-moosgrün

Lässt sich mit wenigen Handgriffen am Velo befestigen.



Bikeshopper Andersen Royal Plus Ortlieb | 269.- statt 319.- mit Rabatt-Code Velo20

Sei es beim Einkaufen oder unterwegs mit Sack und Pack – der Andersen Bikeshopper sorgt für entspannte Mobilität. Jetzt mit der wasserdichten Ortlieb-Tasche.
9628 lime | 9628 silber

ORTLIEB GERMANY

NEW



Ortlieb City-Organizer für Back-Roller | 59.-

Ideal für Pendler, die einen Ortlieb Back-Roller besitzen: mit dem Commuter Insert ist alles immer bestens sortiert und organisiert.
13889 Ortlieb City-Organizer für Back-Roller



SET Velo-Kupplung G1-PullEasy mit Kupplungsstift | 95.90

Damit der Bike Shopper am Velo angehängt werden kann, braucht es eine Kupplung sowie einen Kupplungsstift, der am Shopper montiert wird.
14212 SET Velo-Kupplung G1-PullEasy

Velolicht-Set KNOG

Lil'Cobber | 99.-

Mit diesem 330° sichtbaren und aufladbaren Lichtset fürs Velo wird man aus allen Blickwinkeln gesehen.
13878 KNOG Lil'Cobber



Regenjacke & -hose Vaude Luminum | ab 124.90

Wer auch bei Schmuttelwetter mit dem Fahrrad im Strassenverkehr unterwegs ist, tut gut daran, dabei aufzufallen. Die Luminum-Serie von VAUDE bietet 360°-Sichtbarkeit im Strassenverkehr.

WOMEN Grössen: 36-42

10875 canary

10875 canary

10877 black

MEN Grössen: S-XL

10880 canary

10881 black

10881 black

GREEN SHAPE
GUARANTEED WATER
RESISTANCE

VAUDE



Der VCS fordert eine Velo-Offensive: damit Velofahren attraktiv und sicher wird – für alle! Eine Zwischenbilanz zur Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo, die Einschätzung einer internationalen Spezialistin und zwei Erfahrungsberichte zur bestehenden Veloinfrastruktur in der Schweiz in diesem Dossier.

Ein Velowegnetz für



die Schweiz

Ein nationales Velowegnetz jetzt!

Von Myriam Holzner

Noch immer ist unklar, wie der Bund den Bundesbeschluss Velo umzusetzen gedenkt, der 2018 von der Stimmbevölkerung klar gutgeheissen wurde. Der VCS bleibt dran: Er zeigt bestehende Lücken sowie vorbildliche Lösungen auf.

Das Ja zum Bundesbeschluss Velo – dem direkten Gegenvorschlag zur Velo-Initiative von VCS und Pro Velo – vor eineinhalb Jahren fiel wuchtig aus: 73,6 Prozent der Stimmenden sagten Ja zu einem Velowegnetz nach Vorbild des Wanderwegnetzes. Seither ist nicht viel gegangen: Der VCS präsentierte seine Forderungen zur Umsetzung neun Monate nach der Abstimmung (siehe Kasten) – und musste sich vorhalten lassen, vorgeprescht zu sein ...

Im November 2019 schliesslich lud das Bundesamt für Strassen (ASTRA) zum Runden Tisch. Dieser fiel eher wie eine Frontalveranstaltung aus: Das ASTRA informierte über die weiteren Schritte und dass es – entgegen früheren Ankündigungen – nicht mehrere «Rundtisch-Gespräche» geben werde, sondern dass dies das einzige bleiben werde.

Zwingend: Führungsrolle des Bundes
Voraussichtlich noch vor dem Sommer wird das ASTRA seinen Entwurf für ein Veloweggesetz vorlegen. Parteien, Verbände und weitere Interessierte werden dann drei Monate Zeit haben, im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens Position zu beziehen. Selbstverständlich wird auch der VCS den Gesetzesentwurf im Detail studieren und seine Ände-

rungs- resp. Konkretisierungsvorschläge einbringen.

Für den VCS ist dabei ein Punkt zentral: Der Bund muss die Führung übernehmen und dafür sorgen, dass die Kantone gemeinsam eine überzeugende, das ganze Land erschliessende Lösung finden. Denn die vom VCS gesammelten guten und schlechten Beispiele von Velo-Infrastruktur zeigen: Die Unterschiede von Kanton zu Kanton sind riesig – das haben auch der Verfasser und die Verfasserin der Artikel auf den Seiten 24 und 25 erlebt, als sie aus Appenzell respektive Genf durch die halbe Schweiz an die Klimademo in Bern radelten.

Zentral: Kantonale Richtpläne ...

Überlässt der Bund die Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo den Kantonen und Gemeinden, werden weiterhin Velowege an Kantons- oder gar Gemeindegrenzen abrupt aufhören – und gewisse Kantone werden weiterhin das Verkehrsmittel Velo vernachlässigen.

Aus Sicht des VCS muss der Bund die Kantone dazu verpflichten, sichere, direkte und attraktive Velo-Verbindungen in ihren Richtplänen zu regeln – oder aber einen Sachplan Velo auszuarbeiten. Richt- und Sachpläne sind behördenverbindlich – das heisst: Alle involvierten

Stellen müssen sich daran halten. Ein wichtiger Punkt, damit die Ansprüche der Alltagsradler wie auch der Freizeitradlerinnen ernst genommen werden.

... und Fachstellen

Zudem braucht es in jedem Kanton eine Fachstelle für das Velo – oder allenfalls eine Fachstelle für den Velo- und Fussverkehr: als Ansprechpartner für alle Fragen rund ums Velo sowie als Behörde, die die kantonale Umsetzung begleitet und wo nötig antreibt.

Mit seiner Sammlung gelungener Veloinfrastruktur wird der VCS im Frühjahr aufzeigen, wohin der Weg fürs Velo gehen muss. Erste Kostproben finden Sie auf der gegenüberliegenden Seite. Denn gute Beispiele, wie der Veloverkehr sicher und flüssig geführt werden kann, existieren – und sollen in anderen Kantonen und Landesteilen kopiert und weiter optimiert werden, anstatt die (Velo-)Welt neu zu erfinden: Dies beschleunigt die Umsetzung gelungener Veloinfrastruktur in der ganzen Schweiz und spart Geld. ■



Masterplan Velo

Der VCS fordert einen behördenverbindlichen Masterplan zur raschen und konsequenten Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo: Unter Führung des Bundes arbeiten Kantone, Gemeinden und Fachorganisationen eng und zielgerichtet zusammen.

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS Schweiz und hat 2018 die erfolgreiche VCS-Abstimmungskampagne geleitet. Sie ist Alltagsradlerin, Sportradlerin und Veloreisende.



Sicheres Linksabbiegen für Velos:
Veloampel in Petit-Lancy (GE).



Unterwegs auf einem abgetrennten Veloweg –
hier in Neuenburg.



Biberist (SO): Ein Rampe, die sich mit
dem Velo angenehm überfährt – gleich-
zeitig können Sehbehinderte den Absatz
dank der weissen Streifen ertasten (mehr
zum Thema lesen Sie auf Seite 29).



Sicheres Abbiegen auf der nächsten Abzwei-
gung des Kreisels: Eigerplatz, Bern.



Eine Brücke für Velos in Landquart (GR).



Kurze Wege für Velofahrerinnen und Fussgänger: Unterführung
in Baar (ZG).



Früher Bahnlinie, heute Veloschnellstrasse:
ein Beispiel aus Luzern mit Vorzeigecharakter.



Gedechte Abstellplätze für Velopendlerinnen
und Velopendler: Velostation in Bellinzona.

Die VCS-Forderungen fürs Velo

Der VCS fordert eine eigentliche **Velo-Offensive**, die das Velofahren unterstützt und es möglichst vielen Menschen erlaubt, im Alltag wie auch in der Freizeit auf sicheren und direkten Wegen per Velo mobil zu sein. Er fordert den Bund auf, einen **behördenverbindlichen Masterplan** in Zusammenarbeit mit Kantonen, Gemeinden und Fachorganisationen zu erarbeiten, der alle politischen Ebenen in Verantwortung nimmt, Synergien nutzt sowie Standards, Modalsplit-Ziele und Fristen setzt.

Die Kantone müssen die Velowege und weitere Veloinfrastruktur in einer Gesamtsicht regeln: in ihrem **Richtplan** oder durch einen eigenen **Sachplan Velo**.

«Das E-Bike hilft, Hügel zu überwinden»

Interview: Patrick Zellweger

Wie wird aus einer Stadt ein Veloparadies? Die Kanadierin Melissa und Chris Bruntlett leben in den Niederlanden und haben Städte auf verschiedenen Kontinenten untersucht. Melissa Bruntlett erzählt das Wichtigste aus ihrem in Englisch erschienenen Buch.

Melissa Bruntlett, was kommt zuerst: Die Velofahrerinnen und Velofahrer oder die Veloinfrastruktur?

Es funktioniert wohl nicht so simpel nach dem Motto: Das eine kommt vor dem anderen. Wichtig ist zu wissen, dass es nicht immer abgetrennte Infrastruktur fürs Velo braucht. Quartierstrassen können velofreundlich umgestaltet werden. Beispielsweise durch Massnahmen, die den Verkehr beruhigen – wie Bremswellen oder Poller.

Auf Hauptstrassen mit viel Verkehr ist gute Infrastruktur der Schlüssel, um die Menschen zum Velofahren zu bewegen. Um eine Stadt velofreundlich zu gestalten, braucht es den Blick auf das Verkehrsnetz als Ganzes und das Wissen, wohin Menschen wollen, wie sie zurzeit dorthin gelangen und wie sie es in Zukunft wollen.

In Ihrem Buch «Building the Cycling City» haben Sie aufgezeigt, was in den niederländischen Städten unternommen wurde, um Menschen jeden Alters zum Velofahren zu bewegen. Was sind die wichtigsten Schritte?

Zentrale Elemente in den Niederlanden waren lokale Bürgerinitiativen, der klare politische Wille, die Etablierung einer Kultur des Alltagsvelofahrens sowie die Erkenntnis, dass die bisherige Gestaltung unserer Strassen nicht in Stein gemeisselt ist. So erzielten niederländische Städte Velofahrerzahlen, die weltweit unerreicht sind. Diese Städte sind zur Inspiration für Grossstädte wie New York, Vancouver oder Boston geworden, wie künftig Veloinfrastruktur gebaut und öffentlicher Raum genutzt wird.

2014 haben Sie Modacity ins Leben gerufen – eine Agentur, die gesündere und einfachere Formen der Mobilität inspiriert. Seither haben Sie verschiedene Länder besucht. Welche Herausforderungen haben Sie dort angetroffen?

Mein Geschäftspartner und ich besuchten Städte in Kanada, den USA, Australien, Neuseeland, Frankreich, Grossbritannien und der Schweiz. Jeder Ort hat sich zumindest in gewisser Masse für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur

eingesetzt. Jeder Ort hat seine eigenen Herausforderungen und Einschränkungen bezüglich Platz, politischem Willen sowie kulturellen Gewohnheiten und Wahrnehmung rund ums Velofahren. Dennoch sehe ich, was möglich ist, wenn man sich von den Niederlanden inspirieren lässt und die örtlichen Gegebenheiten in Betracht zieht.

Gibt es – allen Unterschieden zum Trotz – einen gemeinsamen Nenner, weshalb sich Menschen fürs Velo entscheiden, anstatt das Auto oder öffentliche Verkehrsmittel zu nehmen?

Nein, Menschen entscheiden sich aus ganz unterschiedlichen Gründen, Velo zu fahren. Für mich und meine Familie war die Verfügbarkeit eines wachsenden Netzes sicherer Velorouten in unserem früheren Zuhause in Vancouver, Kanada, entscheidend. Für andere sind es gesundheitliche, wirtschaftliche oder auch Umweltschutzgründe. Es ist und bleibt eine persönliche Entscheidung – getroffen auf der individuellen Einschätzung, was für einen oder die Familie funktioniert. Es sollten nie Schuldgefühle oder Druck dahinterstecken.

Trotzdem gibt es Faktoren – in Ihrem Fall eine gute und sichere Infrastruktur –, die dabei helfen, diese Verhaltensänderung zu unterstützen?

Der beste Weg, um Menschen zum Umsteigen zu ermutigen, ist, das Velofahren zur sichersten und bequemsten Option



Velostrasse

Direkte und sichere Veloverbindung in Tempo-30-Zonen, wobei der Rechtsvortritt aufgehoben wird. Bisher als Pilotversuch in den Städten Basel, Bern, Luzern, St. Gallen und Zürich – längst bekannt in den Niederlanden, Belgien, Deutschland und Österreich.



Melissa und Chris Bruntlett haben gemeinsam das Buch «Building the Cycling City» geschrieben und zahlreiche Städte auf ihre Velotauglichkeit untersucht.

zu machen. Dies erreicht man nur durch die Kombination von getrennter Infrastruktur und – wo dies sinnvoller ist – verkehrsberuhigenden Massnahmen.

Wie schafft man es, diese notwendige Infrastruktur zu verwirklichen und eine Stadt zu verändern?

Zu den erfolgreichsten Massnahmen gehören Pilotprojekte: Solche Versuche zeigen den Menschen, wie man sich den Raum neu vorstellen kann, ohne von Beginn an vollständig verpflichtend zu sein. In Calgary erlaubte dies den Behörden zu beobachten, was funktionierte, und anzupassen, was nicht klappte. Letztlich wurde ein zusammenhängendes Netz geschaffen, das einen dramatischen Anstieg des Veloverkehrs in der Innenstadt zur Folge hatte.

Was gar nicht geht oder den Fortschritt zumindest verlangsamt, ist das Bauen isolierter Infrastruktur. Erfolgreiche Velostädte verfügen über ein Netz von Velowegen und verkehrsberuhigten Strassen, die sicheres und bequemes Velofahren ermöglichen.

Was ist der grösste Irrtum, wenn es darum geht, eine Stadt velofreundlich zu machen?

Dass man die Lösungen aus einer Stadt eins zu eins in einer anderen umsetzen könne: Jede Stadt hat ihre eigenen Herausforderungen und Besonderheiten. Um das Velofahren wirklich zu fördern, müssen die Lösungen an die örtlichen Gegebenheiten angepasst sein.

Auf Einladung von Gemeinderätin Ursula Wyss besuchten Sie kürzlich Bern. Welche Baustellen bezüglich Veloinfrastruktur sind Ihnen in der Schweiz aufgefallen?

Fehlende Infrastruktur und Netzverbindungen stellen die grössten Mängel dar. Es war offensichtlich, dass es eine grosse Bereitschaft zum Velofahren gibt. Die Menschen fahren auch in unangenehmen Situationen Velo – eingequetscht zwischen Autos und Bussen. Mir ist aufgefallen, dass vor allem sportliche Männer zwischen 25 und 50 auf dem Velo unterwegs sind. Das ist ein klares Anzeichen dafür, dass Velofahren noch nicht sicher genug ist. Durch das Schaffen eines sicheren und komfortablen Netzes kann erreicht werden, dass alle Altersgruppen und mehr Frauen Velo fahren.

Was unterscheidet die Schweiz von anderen Ländern?

Jede Schweizer Stadt, die ich bisher besuchte, verfügt über ein dichtes ÖV-Netz, das breit genutzt wird. Das ergibt eine einzigartige Herausforderung: Wie begeistert man mehr Leute fürs Velofahren, ohne das ÖV-System zu untergraben? Durch ein ÖV-Netz, das das Velonetz ergänzt und an dieses anschliesst, können Menschen eine Kombination aus Velofahren und ÖV nutzen, um ihr Ziel bequem zu erreichen. Dies wird sogar noch verbessert, indem man für den letzten Kilometer Bikesharing anbietet. Das schafft eine nahtlose Tür-zu-Tür-Option, die für fast alle zugänglich ist.

Holland ist flach, in der Schweiz haben wir andere topografische Gegebenheiten – gerade dieser Punkt wird oft gegen das Velofahren ins Feld geführt.

Die Topografie ist eine willkommene Ausrede für Städte, die das Velofahren nicht wirklich fördern wollen. Eine Netzplanung, die die Topografie berücksichtigt, kann auch in hügeligen Städten komfortable Routen ergeben. Das – in der Schweiz sehr beliebte – E-Bike hilft, selbst steile Hügel zu überwinden. Das Bikesharing-Angebot «Publibike» in Bern mit einer E-Bike-Option – und seine Popularität – sind der Beweis, dass Menschen Velo fahren, wenn sie eine komfortable Option zur Verfügung haben. Man muss aufhören, Ausreden zu suchen, und anfangen zu handeln! ■

Patrick Zellweger ist ehemaliger Praktikant des VCS Schweiz.



Building the Cycling City (englisch), Melissa Bruntlett und Chris Bruntlett, Island Press, 2018.

Der Veloinfrastruktur auf der Spur

Einmal von Westen, einmal von Osten: Unser Autor und unsere Autorin sind im Herbst mit dem Velo an die nationale Klimademo gefahren. Das Fazit nach mehreren Tagen im Sattel: Das Velowegnetz hat insgesamt Verbesserungspotential, je nach Kanton mehr oder weniger.

Lausanne–Bern

Auf einem Platz in Lausanne bereitet sich unsere fünfzehnköpfige Gruppe auf die Abfahrt vor. Wir werden nach Bern fahren, um uns der nationalen Klimademo anzuschliessen.

Die erste Etappe führt uns nach Yverdon (VD). In Lausanne nehmen wir dafür die Veloroute 22. Die Strecke ist überall gut ausgeschildert, Infrastrukturen für Velofahrerinnen und Velofahrer finden sich jedoch vor allem in den Dörfern. Zum Glück ist der Verkehr auf den Landstrassen nicht allzu dicht, und abgesehen von ein paar wenigen Ausnahmen scheint der Überholabstand von 1,5 Meter doch langsam in den Köpfen anzukommen.

Asphalt, Kies und Feldwege

In Yverdon treffen wir auf eine weitere Gruppe, die per Velo unterwegs ist. Nach dem Verlassen der Thrmalstadt fahren wir auf dem Veloweg neben der Hauptstrasse dem Naturschutzgebiet Champ-Pittet entlang. Die «Kein Vortritt»-Signale (vgl. Bild) machen Sinn, um die Velofahrenden vor potenziellen Gefah-

ren zu warnen. Nach Yvonand (VD) ist der Weg gut signalisiert, wir finden ihn problemlos.

Unsere Pneus hingegen leiden; der Strassenbelag wechselt zwischen Asphalt und Feld- oder Kieswegen ab.

So geht es bis Portalban (FR). Hier erwartet uns ein schöner, steiler Aufstieg. Die Grösse unserer Gruppe sichert uns den Vortritt gegenüber den Autos, und so können wir gefahrlos fahren. Doch mit einer kleineren Gruppe ist die Raumaufteilung zwischen Velo- und Autofahrenden mit Sicherheit problematischer.

Weiter Richtung Murtensee gibt es mehr Verkehr, aber auch einen schönen gemischt genutzten Weg neben der Strasse zwischen Bellerive (VD) und Faoug (VD). Im Nu sind wir in Murten. Die anschliessende Strecke bis Kerzers (FR) verläuft über Landstrassen. Die SchweizMobil-Schilder – aktuell sind wir auf der Route 44 – sind leicht zu finden, Radwege jedoch sehr selten.

Die Macht der Gruppe

In Kerzers angekommen stellen wir fest, dass die Beschilderung für den Weg nach Bern nicht einheitlich ist, man kann sich

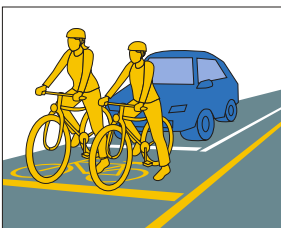


© Armand Fardel

leicht verfahren. Doch was soll's, die Gruppe von mittlerweile über 250 Velofahrerinnen und Velofahrern hat die Strasse erobert, die Autos müssen vor der Übermacht kapitulieren.

Als wir uns dem Kernkraftwerk Mühleberg (BE) nähern, produzieren wir an einer engen und steilen Stelle, an der die Velos gestossen werden müssen, einen enormen Stau.

Nach diesem Hindernis geht es weiter auf Kieswegen durch hübsche Landschaften. Die Einfahrt in die Hauptstadt erfolgt von Westen her auf einem wunderbaren gemischt genutzten Weg durch den Bremgartenwald. Die Radwege in der Stadt sind gut ausgeschildert und modern. Sicher einer der Gründe, weshalb es in der Stadt so viele Velofahrerinnen und Velofahrer gibt. ■



Aufgeweiteter Velostreifen

Der aufgeweitete Velostreifen erlaubt Velofahrenden, sich bei Rotlicht vor dem vordersten Auto nebeneinander aufzureihen – und als Erste bei Grün loszufahren. Er wird umgangssprachlich auch Velosack genannt.

Armand Fardel benutzt sein Velo täglich, in Kombination mit dem Zug, um zur Arbeit zu fahren oder für Freizeit und Reisen. Der Ingenieur wohnt in Bex (VD) und ist Mitbegründer eines Ausleihdienstes für Veloausrüstung.



Der Platz ist knapp: An der Feldstrasse in Zürich teilen sich Trams, Autos und Velos eine enge Fahrbahn.



© Cristina Bitschnau-Kappeler

Angenehm: Abgetrennter Veloweg im Naturschutzgebiet Champ-Pittet bei Yverdon-les-Bains.

und Velofahrer ist punktuell klar spürbar – etwa bei der Veloampel an der Kreuzung Hard-/Bullingerstrasse.

Eine Velobahn für die Schweiz!

Offensichtlich gibt es sie (noch) nicht, die schnellen direkten Verbindungen. Der Weg nach Bern führt uns weiter kreuz und quer auf teils holprigen Wegen – immer mal wieder hübsch dem Fluss entlang oder aber auch auf verstopfte Strassen im Feierabendverkehr.

Gerade auf diesem letzten Abschnitt hätte ich mir eine sichere, durchgehende und schnelle Verbindung gewünscht. So eine Art Velobahn: richtungsgetrennt, kreuzungsfrei und ausschliesslich Velos vorbehalten. Verbindungen, bei denen man weiss, worauf man sich einlässt – ohne viel Recherche. Wer in der Schweiz Auto fährt, muss sich auch nicht vorab informieren, ob es für die Strecke nach Bern einen Offroadler braucht. Velowege müssen auch mit Anhänger und Strassenvelo gut befahrbar sein.

Traurige Realität: Entweder man folgt dem offiziellen Veloweg und nimmt Umwege und holprigen Untergrund in Kauf, oft auch im Mischverkehr mit Fussgängerinnen und Fussgängern – oder aber man orientiert sich an der Strasse und nimmt gefährliche Begegnungen mit Autos und Lastwagen in Kauf. Das Velo wird höchstens als Freizeitgerät, nicht aber als Transportmittel ernst genommen. ■

Cristina Bitschnau-Kappeler ist Geschäftsführerin der VCS-Sektion SG/AI/AR und sitzt fast täglich auf dem Velo, meist jedoch nur in den Städten St. Gallen und Zürich.

Appenzell–Bern

Unsere Tour startet in Wasserauen (AI). Velos scheinen im Appenzell auf den Strassen so wenig erwünscht zu sein wie auf den Wanderwegen: idyllisch die Aussicht auf die sanften Hügel, ungemütlich die vorbeirasenden Autos. Tempo 80 kombiniert mit knapp bemessenen oder fehlenden Fahrradstreifen verlockt zum Ausweichen aufs Trottoir.

Engpässe allerorten ...

Die Situation in St. Gallen lässt auch keine Freude aufkommen. Die Fahrt aus der Stadt führt uns an Beispielen inkonsequenter, schleppender Velopolitik vorbei – z.B. eine Veloschnellverbindung, die es nur auf dem Papier gibt.

Die Weiterfahrt – durch Quartiere, auf Hauptstrassen und auch mal einem Fluss entlang – wird zur teils holprigen Fahrt. Um nach Winterthur (ZH) zu gelangen, braucht es entweder ein kies- bis schotterwegtaugliches Velo oder Resis-

tenz gegenüber Mischverkehr mit dem motorisierten Verkehr.

Die überfüllten Veloabstellplätze am Bahnhof Winterthur zeigen: Hier wird Velo gefahren!

Auf der Suche nach einer schnellen direkten Route bis Zürich kommt es zu Begegnungen mit Schwerverkehr. Auch die Stadt Zürich hat alles andere als ein lückenloses Velowegnetz. Trotzdem ist das Gefühl besser als in St. Gallen – wohl wegen einer Strassenraumgestaltung, die die Autos langsamer fahren lässt. Der Mischverkehr mit Auto und Co. ist für zügige Velofahrende ganz erträglich. Eine Priorisierung der Velofahrerinnen

Velobahn

Velo-Schnellrouten nach Vorbild der Autobahnen: schnelle direkte Verbindung, richtungsgetrennt, kreuzungsfrei und ausschliesslich Velos vorbehalten – befahrbar auch für Rennvelos, schnelle E-Bikes, Cargobikes und Velos mit Anhänger.



Ein Alltagsfortbewegungsmittel

Von Camille Marion

Was bringt Tausende von Pendlerinnen und Pendler dazu, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren? Aus einer kürzlich durchgeführten Schweizer Umfrage wurde ein Buch, das Velofahrerinnen und Velofahrer sowie Politikerinnen und Politiker inspirieren soll.



© Sam Buchli

Mit dem Velo zur Arbeit fahren verleiht ein Gefühl von Freiheit – aber nur, wenn die Infrastruktur stimmt.

Schweizer Forscher haben die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der nationalen Velokampagne «Bike to work» befragt. Die jährlich durchgeführte Aktion hat zum Ziel, das Velo als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg zu fördern: Wer mit dem Velo zur Arbeit fährt, sammelt Punkte für sein Team. Die Forscher wollten das Verhalten und die Wünsche von Velopendlerinnen und Velopendlern verstehen.

Die Erkenntnisse präsentieren die Forscher im auf Französisch erschienenen Buch «Au travail à vélo...». Sie legen darin

dar, welche Faktoren das Velo als Alltagsverkehrsmittel fördern, und zeigen mögliche Wege auf, um dessen Attraktivität zu steigern.

Dabei unterstreichen sie die vielfältigen Verwendungsmöglichkeiten je nach Bedürfnissen, Fähigkeiten und Ängsten der einzelnen Velofahrerinnen und Velofahrer und schlagen praktische Lösungen für die Veloförderung vor. Dabei berücksichtigen sie immer den Kontext: Velofahren in Bern lässt sich beispielsweise nicht mit Velofahren in Lausanne vergleichen.

Sicherheit und Glaubwürdigkeit

Velofahrerinnen und Velofahrer stehen in direktem Kontakt mit ihrer unmittelbaren Umgebung. Ihnen fehlt ein Schutzraum. Das verringert zum einen das Sicherheitsgefühl, zum anderen werden Velofahrende deshalb von anderen Verkehrsteilnehmenden – insbesondere den Autofahrenden – schlechter wahrgenommen. Das sind die grössten Hürden fürs Velofahren im Alltag.

Jede siebte Person fühlt sich auf dem Velo im Verkehr nicht sicher – in der Westschweiz und im Tessin gar jede vierte. Deshalb fordern die Teilnehmenden der Umfrage mehr vom übrigen Verkehr abgetrennte Velowege. Sie bedauern auch, dass die Schweizer Strassennetze

generell auf das Auto ausgerichtet sind. Zwar gibt es durchaus Velowege, die sind aber in erster Linie für Freizeitradelnde ausgelegt. Pendlerinnen und Pendler wünschen sich sichere, schnelle, direkte und durchgehende Wege. Nur so wird das Velopendeln zur gleichwertigen Alternative zum motorisierten Individualverkehr.

Positive Impulse

Die Gründe fürs Velofahren sind individuell und ans jeweilige Umfeld gebunden. Velopendlerinnen und Velopendler führen vor allem die Freude am Velofahren an; weniger Stau, mehr Freiheit und ein guter Start in den Tag. Auch die Möglichkeit, die Fahrt an den Arbeitsplatz mit Sport zu verbinden, wurde von der Mehrheit der Befragten hervorgehoben.

Das Umweltargument und der kämpferische Aspekt des Velofahrens gehören ebenfalls zu den Motivationen. Durch die Partizipation an «Bike to work» sehen viele eine Möglichkeit, politische Forderungen für das Velo in den Vordergrund zu rücken.

Mit anreizfördernden Aktionen wie «Bike to work» geben die beteiligten Organisationen wichtige Impulse fürs Velofahren. Die Erfahrungen und Rückmeldungen zeigen konkrete Wege auf, um das Velo weiter zu fördern, und tragen zur Entwicklung der Mobilität von morgen bei. ■



Veloparkplatz

Es braucht genügend, zentral gelegene, in der Regel gedeckte Veloabstellanlagen und -plätze sowie weitere Infrastrukturen – insbesondere an Bahnhöfen und Schulen, bei Einkaufs- und Gewerbezentren etc.: Parkplatz-Erstellungspflicht für Velos (statt Autos)!

Das Buch «Au travail à vélo... La pratique utilitaire de la bicyclette en Suisse» ist als kostenloses PDF oder in gedruckter Form erhältlich: www.alphil.com



© www.pdf.de/Luka Gorjup

Damit Kinder auf dem Velo sicher unterwegs sind, müssen sie üben können – auf einer geeigneten und guten Veloinfrastruktur.

Eine Velo-Offensive für alle

Von Stéphanie Penher

Das Velofahren muss attraktiver werden. Drei konkrete Beispiele zeigen, dass es bei allen Massnahmen und Anpassungen eine Abwägung der Interessen braucht. Damit Veloförderung nicht auf Kosten der schwächeren Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer geht.

Der VCS fordert im Rahmen der Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo eine Velo-Offensive. Um Velofahren für alle sicher und attraktiv zu machen, braucht es betriebliche Anpassungen, Infrastrukturmassnahmen und Informationskampagnen. Wichtig ist, dass sämtlichen Änderungen eine sorgfältige Abwägung der Interessen vorausgeht – insbesondere derjenigen schwächerer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer.

Gut illustriert das die Regelung, die Basel seit einigen Jahren testet: Velofahrerinnen und Velofahrer dürfen bei Rot nach rechts abbiegen. Die einfache Betriebsmassnahme macht eine Velo-Verbindung attraktiver. Selbstverständlich lassen die Velos beim Abbiegen den Fussgängerinnen und Fussgängern den Vortritt.

Spürbar oder lieber nicht?

Das Beispiel einer Rampe aus dem Kanton Solothurn zeigt, dass es nicht immer eine Lösung gibt, die allen Interessen gerecht wird. Eine Rampe zwischen Strasse und Trottoir ist eine simple Infrastrukturmassnahme und erleichtert den Wechsel von der Strasse aufs Trottoir.

Beim Solothurner Beispiel war diese Rampe ein wenige Zentimeter hoher Absatz. Er zwang Velofahrerinnen und Velofahrer, stark abzubremsen und ihn in einem steilen Winkel anzufahren, um nicht zu stürzen. Die Situation rief die VCS-Sektion Solothurn auf den Plan: Nach zahlreichen Rückmeldungen von

Mitgliedern äusserte sie beim kantonalen Tiefbauamt ihre Bedenken zu dieser holperigen Kante. Während die Medien den Übergang als Killerkante kolportierten, fanden Gespräche und Begehungen statt, um eine Lösung zu finden.

Denn während sich für Velofahrerinnen und Velofahrer, aber auch für Menschen, die im Rollstuhl oder mit einem Elektromobil unterwegs sind, ein nahtloser Übergang am angenehmsten und sichersten überfährt, sind stark sehbehinderte Menschen darauf angewiesen, den Absatz ertasten und die Situation identifizieren zu können. Die Geschichte zeigt, dass es für eine Lösung stets einen Dialog und eine sorgfältige Abwägung der verschiedenen Interessen braucht.

Auf den zweiten Blick

Nicht jede Regel, die Velofahrerinnen und Velofahrer privilegiert, ist überhaupt sinnvoll. Der Bundesrat berät zurzeit darüber, ob Kinder bis zwölf Jahre mit dem Velo auf dem Trottoir fahren dürfen. Was im ersten Moment zusätzliche Sicherheit für die Kinder suggeriert, ist bei genauem Hinschauen kontraproduktiv.

Das Trottoir kann für velofahrende Kinder schnell zur tödlichen Gefahr

werden: Wer mit dem Auto aus einer Garage fährt, rechnet nicht mit schnellem Verkehr auf dem Trottoir – oder sieht das Kind aufgrund der Verhältnisse zu spät. Zudem sorgt die Öffnung des Trottoirs für Konfliktpotenzial: Bereits heute fürchten ältere Menschen, Menschen mit Sehbehinderung, aber auch kleinere Kinder Velos auf dem Trottoir.

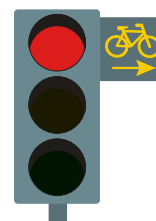
Der VCS spricht sich daher für eine restriktivere Öffnung des Trottoirs für Velos aus: für Kinder bis acht Jahre. Wirksamer ist, Kindern ausreichend Gelegenheiten und geeignete Plätze zum Üben zu geben und umfassend zu sensibilisieren, damit sie mit Hilfe ihrer Eltern das richtige Verhalten lernen.

Fahren Kinder länger auf dem Trottoir, ändert sich am Kernproblem – nämlich der mangelhaften Veloinfrastruktur – letztlich nichts: Es braucht eine Velo-Offensive, damit Kinder und Jugendliche auf dem Velo sicher unterwegs sein können. ■

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz und mit ihrem achtjährigen Sohn per Velo unterwegs.

Abbiegen

Veloampeln und vorgezogenes Grün für Velos erhöhen die Sicherheit beim Abbiegen. Rechtsabbiegen bei Rot soll Velos wo möglich erlaubt werden.



Nachhaltig: Bambusvelos von my Boo



Das Social Business my Boo aus Kiel steht seit 2012 für fair und nachhaltig produzierte Fahrräder mit Bambusrahmen. Hergestellt werden die hochwertigen und extrem stabilen Rahmen gemeinsam mit einem Sozialprojekt in Ghana. Herzstück ist der Rahmen aus Bambus, der sich durch seine natürlichen Eigenschaften als perfektes Material auszeichnet: stabil wie Stahl, leicht wie Aluminium, komfortabel wie Carbon. Kombiniert werden diese naturgegebenen Eigenschaften mit hochwertigen Markenkomponenten. Die Modellpalette von my Boo beinhaltet nebst gängigen Fahrradtypen wie City-/Trekkingrädern, Reiserädern, Cruisern und Rennrädern für Herren und Damen auch Bambus-E-Bikes, gefertigt in 80 Stunden liebevoller Handarbeit, vollendet in der eigenen Kieler Manufaktur in Deutschland.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

10 % Rabatt auf alle Bambusfahrräder von my Boo.

Bestellen: direkt unter www.my-boo.de oder im Fachhandel bei den offiziellen Schweizer my-Boo-Fachhändlern (www.my-boo.de/haendler.html) mit dem Rabatt Code «VCSmyBoo». Angebot gültig bis 30. Juni 2020.

Ein Helm speziell für E-Bike-Pendlerinnen und -Pendler!

Ein Velo- und E-Bike-Helm, ausgerichtet auf den täglichen Pendelverkehr, mit hohem Tragekomfort bei bester Sicherheit. Mit diesem Anspruch entwickelte der deutsche Helmhersteller KED den neuen KED Mitro UE-1. Mit der grossen Hinterkopfabdeckung sowie der erweiterten Schutzzone im Schläfenbereich schützt der Helm im Stadtverkehr, aber auch bei schnellen Geschwindigkeiten. Zusätzlich ist der Mitro UE-1 mit dem Sicherheitssystem MIPS® Brain Protection System ausgestattet. Das bequem einhändig verstellbare BOA-Verschluss-System sowie die Belüftung garantieren einen optimalen Tragekomfort. Ein weiteres Highlight ist das integrierte LED-Rücklicht mit einem Abstrahlwinkel von 180°, was die Sichtbarkeit auf der Strasse erhöht.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der KED Mitro UE-1 ist in den Farben black, blue grey und neon green in den Grössen 52–58 cm sowie 58–61 cm mit dem Rabatt-Code Velo20 im Rahmen der Velohelm-Aktion zum Preis von Fr. 169.– statt 199.– erhältlich.

VCS-Mitglieder profitieren mit dem Rabattcode Velo20 bis am 24. Mai 2020 von 30 Franken Rabatt auf alle Velohelme der VCS-Boutique. Die Aktion ist nicht mit anderen Helm-Angeboten kumulierbar.

Bestellen:

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

200 Kleinseilbahnen Schweiz



Für die einen Nostalgie, für die anderen Abenteuer: Kleinseilbahnen wecken unser Interesse. «200 Kleinseilbahnen Schweiz» von Roland Baumgartner und Reto Canale zeigt bildreich die vielgestaltigen Facetten kleiner Luftseilbahnen. Es zeigt aber auch auf, wie einheimische Betreiber für den Erhalt dieser, für die Schweiz typischen, «Bähnli» kämpfen müssen. Alle 204 Kleinluftseilbahnen der Schweiz, die über eine kantonale Betriebsbewilligung für die Personenbeförderung verfügen, werden mit Bild und Kurztext vorgestellt, in rund 40 ausführlichen Porträts werden einzelne Bahnen mit zahlreichen Fotos illustriert. Weiter gibt das Buch mit einfach verständlichen Fachtexten Einblick in technische Besonderheiten, Geschichte und gesetzliche Vorgaben.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch «200 Kleinseilbahnen Schweiz» zu einem Spezialpreis von Fr. 39.– statt 49.– inkl. Porto.

Bestellen:

unter www.verkehrsclub.ch/bonus, mit dem Gutscheincode O444.

Hier finden Sie auch weitere interessante Bücher aus dem Werd-&Weber-Verlag.

Entspannt radeln mit VAUDE E-Bags

Mit den speziell für E-Bikes konzipierten Fahrradtaschen wird Pendeln einfacher denn je. Die eBack-Single-Hinterradtasche bietet neben dem Laptopfach und einer Tasche für den Ersatzakku genügend Platz, um auch Wechselkleidung zu transportieren. Dank des robusten und abschliessbaren Befestigungssystems kommen alle Arbeitsutensilien auch bei hoher Geschwindigkeit sicher ans Ziel.

Soll Proviant und Material für eine längere Radtour reichen, ist die geräumige eSilkroad-Plus-Gepäckträgertasche (im Bild) zur Stelle. Sie verfügt mit einer grossen Reissverschluss tasche an der Oberseite und zwei Seitenfächern über viel Platz für Wechselbekleidung und ein ausgiebiges Picknick. Die E-Bags werden nach strengen Green-Shape-Kriterien aus recycelten PET-Flaschen hergestellt. Die wasserabweisenden Taschen sind dank EcoFinish PFC-frei.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die eBack Single ist zum Preis von Fr. 119.90 statt Fr. 149.90 und die eSilkroad Plus zum Preis von Fr. 139.90 statt 179.90 jeweils mit Rabatt-Code Velo20 erhältlich. Beide Taschen sind in den Farben Orange und Schwarz verfügbar. Das Angebot ist gültig bis am 31. Mai 2020, solange Vorrat.

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



Freie Fahrt auf der Route Verte



© Schweiz Tourismus/André Meier

Mit dem E-Bike von Schaffhausen nach Genf durch sechs regionale Naturpärke. Während der ganzen Reise überwinden Sie mit dem E-Bike mühelos die sanften Hügel des Jura-Gebirgszuges und Sie können Energie tanken inmitten dieser ruhigen und Kraft spendenden Natur. Sie radeln durch die schönsten Landschaften des Jurabogens und geniessen unzählige Köstlichkeiten aus den Naturpärken. Für eine Woche Ferien im Grünen, ein Wochenende unter Freunden oder sogar für einen Tagesausflug – La Route Verte bietet Ihnen ein einzigartiges und unvergessliches Erlebnis!

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Fr. 15.– Rabatt auf eine E-Bike-Tagesmiete bei Rent a Bike. Einlösbar beim Vorweisen dieses Gutscheins an einer der folgenden Mietstationen: Schaffhausen, Bad Zurzach, Basel, St-Ursanne, Saignelégier, Tramelan, Noiraigue, Neuchâtel, Buttes, Le Sentier und Genf. Gültig bis am 31.10.2020 auf den Normalpreis und nicht kumulierbar mit anderen Reduktionen.

Payserie: 0220 0000 0186

Atempause vom Alltag in Bivio

Mit viel Charme und persönlichem Ambiente begrüsst Sie das Hotel Post im Bündner Bergdorf Bivio, mitten im Naturpark «Parc Ela». Das 3-Sterne-Haus mit seinen individuellen, frisch renovierten Zimmern und seinem unverwechselbaren Charakter blickt auf eine spannende und über 200 Jahre alte Hotelgeschichte zurück.

Das Hotel Post ist bekannt für seine hervorragende Küche mit lokalen Produkten und exklusiven Weinen. Für Ausflüge in die traumhafte Bergwelt rund um den Julier- und Septimerpass ist Bivio ein idealer Ausgangsort. Ob entspannende Spaziergänge, ausgiebige Wanderungen oder anspruchsvolle Bergtouren, hier kommen alle auf ihre Kosten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

4 für 3 Nächte mit Halbpension für Fr. 399.– pro Person im Doppelzimmer im Haupthaus respektive Fr. 465.– pro Person im Doppelzimmer in der Chesa Lanz (Zuschlag für Einzelzimmer: Fr. 15.–). Angebot gültig vom 12. Juni bis 25. Oktober 2020.

Bestellen: direkt beim Hotel mit dem Vermerk «VCS-Mitglieder-Angebot»





Zürich

Von der Hochleistungs- zur Stadtstrasse

Mit dem überaus klaren Nein zum Rosengartentunnel am 9. Februar hat eine vierjährige Kampagne des VCS Zürich gegen die Zerstörung eines Stücks Stadt ihren vorläufigen Abschluss gefunden. Nun gilt es, Schritt für Schritt von der bestehenden Hochleistungsstrasse wegzukommen.



Diese Häuser bleiben dank dem Nein zum Rosengartentunnel bestehen.

«Rosengarten-Unsinn Nein!»: Unter diesem treffenden Slogan prägte eine breite Allianz unter VCS-Federführung die Diskussion im Vorfeld der Abstimmung massgeblich mit – und erzielte einen überaus klaren Erfolg. Keine einzige Gemeinde im Kanton Zürich mochte dieses völlig unzeitgemässe Projekt unterstützen. Und schon gar nichts davon wissen wollte die unmittelbar be-

troffene Quartierbevölkerung in Wipkingen.

Ebenso klar ist aber auch, dass die heutige Situation verbessert werden muss. Doch statt dafür Baumalleen und Grünräume zu opfern oder Häuser abzureissen, braucht es stadt- und klimaverträgliche Massnahmen, die das Verkehrsproblem lösen und nicht einfach verschieben.

Dazu gehört, dass alle Möglichkeiten organisatorischer Art zu nutzen sind, um den Verkehr grossräumig auf die Nordumfahrung zu lenken. Prioritär ist auch eine wesentliche Verlagerung vom Auto- auf den heute schon gut ausgebauten öffentlichen Verkehr.

Die Kapazität entlang der Rosengartenachse ist in den letzten Jahren mit der neuen Buslinie 83 und – auf dem Abschnitt mit der stärksten Nachfrage zwischen Bahnhof Hardbrücke und Hardplatz – mit der Tramlinie 8 deutlich gewachsen. Sollte die Nachfrage weiter ansteigen, könnte das gute und flexible Bussystem mit Doppelgelenkbussen und neuen Linienführungen, die die Quartiere bedarfsgerechter erschliessen, optimiert werden.

Normale städtische Strasse

Auch die Menschen am Rosengarten und im Quartier Wip-

kingen haben das Recht, an einer normalen städtischen Strasse (wie beispielsweise die Badener-, die Birmensdorfer-, die Schaffhauser-, die See- oder die Winterthurerstrasse) zu wohnen. Sie sollen sich nicht mit einer Hochleistungsstrasse vor der Haustüre abfinden müssen.

Wie das gelingen kann, zeigen die vom VCS und der Stadt Zürich vor Bundesgericht hart erkämpften flankierenden Massnahmen zum Uetlibergtunnel. Dank ihnen konnten die Anzahl Fahrspuren sowie der Verkehr und seine Emissionen in Wohnquartieren, aber auch an der Birmensdorferstrasse reduziert werden.

Tieferes Tempo, weniger Lärm

Bis es so weit ist, soll eine wesentliche Reduktion des Strassenlärms die Bevölkerung entlasten. Dafür kommen Temporeduktionen in Frage, die eben nicht nur den Durchschnittslärm, sondern insbesondere auch die nachts sehr störenden Spitzenlärmbelastungen deutlich zu senken vermögen.

Ein Fazit des 9. Februar muss auch sein: Bei allen zukünftigen Planungen müssen die Umwelt- und Klimaziele immer im Zentrum stehen. Für eine lebenswerte Stadt!

Markus Knauss/Gabi Petri

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. 026 422 29 74

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
Tel. 052 672 28 19

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

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. 027 927 14 33

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

Lärmschutz: Beharrlichkeit lohnt sich

Dank der konsequenten Arbeit des VCS geht es beim Schutz vor übermässigem Strassenverkehrslärm vorwärts.

Landesweit leben 1,5 Millionen, im Kanton Zürich allein rund 300 000 Personen an Strassen, an denen die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Seit 30 Jahren müsste dieser Missstand offiziell behoben sein. Seit langem fordert der VCS deshalb vielerorts im Kanton Zürich ausreichenden Lärmschutz in Einsprachen und Rekursen immer wieder ein.

Dabei können wir regelmässig auf die Mithilfe vieler engagierter Mitglieder und Einzelpersonen zählen. So wurden die VCS-Einsprachen zur Mutschellenstrasse von 220 Personen unterschrieben. Bald schon wird dort nun Tempo 30 eingeführt: 5000 Anwohner/innen profitieren von einer deutlichen Lärmreduktion. 3000 von ihnen waren bisher unnötig einer übermässigen

Lärmbelastung ausgesetzt. Noch pendent ist der Fall Riedikon bei Uster, wo von den 700 Einwohnerinnen und Einwohnern deren 140 eine Einsprache mitunterschrieben haben. Hier ist der neue Baudirektor Martin Neukom ganz direkt gefordert.

Eine Einsprache des VCS haben auch 185 Personen an der Binzmühlestrasse in Zürich unterschrieben. Die Stadt plante hier einen Strassenumbau ohne den vorgeschriebenen und erforderlichen Lärmschutz. Wer dort wohnt, hätte weiterhin Immissionsgrenzwert-Überschreitungen erdulden müssen. Kein Ruhmesblatt für den rot-grünen Stadtrat.

Wirkungsvolle Interventionen

Immerhin gibt es in letzter Zeit eben auch positive Entwicklungen. An der Uetlibergstrasse in Zürich wollte der Stadtrat sich ursprünglich um die Lärmsanierung frotieren und erst noch Grünraum im Wohnquartier op-



Winterthur: Kein Abbau von Veloabstellplätzen!

Bis im nächsten Herbst soll die Stadthausstrasse, die direkt auf den Hauptbahnhof Winterthur zuführt, verkehrsberuhigt sein. So weit, so gut. Weil aber gleichzeitig bis zu 235 bahnhofsnahe Veloabstellplätze – vor dem National, dem Café Vollenweider und der UBS – aufgehoben werden, hat der VCS dennoch interveniert: mit einer Einsprache gegen das Projekt und dem beim Statthalteramt eingereichten Rekurs gegen die parallel aufgelegten Verkehrsanordnungen (Signalisation und Markierungen). Eine Verschlechterung für Velopendlerinnen und -pendler ist in keinem Fall hinnehmbar. Die heutige Zahl der Veloparkplätze im Bereich der unteren Stadthausstrasse und der Bankstrasse muss unbedingt erhalten bleiben.

fern, um den Autos mehr Platz zu machen. Als Folge einer VCS-Einsprache wird das Projekt nun überarbeitet. Tempo 30 wird eingeführt, es gibt neue Velowege, der Quartierpark und die Bäume bleiben zum Glück erhalten.

Auch an der Ankerstrasse/Kanonengasse im Kreis 4 haben zwei Einsprachen des VCS mittlerweile zu einem Umdenken bei der Stadt geführt. Auf der regional klassierten Verbindungsachse gilt künftig Tempo 30; sie führt mitten durch

ein dicht bebauten Wohnquartier, und bei vielen Gebäuden drohte der Lärm sogar über die Alarmgrenzwerte anzusteigen.

In Winterthur wiederum tragen 100 Personen eine VCS-Einsprache für einen wirksamen Lärmschutz an sechs kommunalen Strassen mit. Der Entscheid, ob hier zum Schutz der Wohnbevölkerung in Zukunft Tempo 30 gelten wird, sollte demnächst erfolgen. Wir sind gespannt.

Markus Knauss

Den uralten Zankapfel auf Eis legen?

Gut 10 Jahre nachdem der Objektkredit für die Umfahrung Cham–Hünenberg ganz knapp angenommen wurde, ist einiges immer noch überhaupt nicht klar.

Im Vergleich zu den Angaben in der Abstimmungsvorlage sind der Landverbrauch und die Kosten für den Bau bis zur öffentlichen Planaufgabe je um rund 20 Prozent gestiegen. Daher wurde im Kantonsrat die Frage aufgeworfen, ob das Projekt mit seinen Erweiterungen überhaupt noch dem Volkswillen entspreche.

Auch nach den Antworten des Zuger Regierungsrats herrscht immer noch Unklarheit, insbesondere was den Landverbrauch betrifft. Laut dem Regierungsrat ist davon auszugehen, dass es sich bei den veranschlagten 21,5 ha

um den gesamten Landverbrauch (dauerhafter plus vorübergehender) handelt. Im Umweltverträglichkeitsbericht hingegen steht, bei den 21,5 ha handle es sich um den dauerhaften Landverbrauch (also ohne den temporären Bedarf). Der entsprechende Klärungsbedarf ist denn auch ein Punkt in unserer Beschwerde beim Bundesgericht: Ende März 2020 hat der VCS im Rahmen des noch laufenden Beschwerdeverfahrens in Lausanne eine Replik eingereicht. Auf den Ausgang des Verfahrens sind wir natürlich sehr gespannt.

Ein Aufschub wäre sinnvoll

Weiter wurde in der Abstimmungsvorlage damit geworben, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger im Zentrumsbereich («dem Raum für Begegnungen») den übrigen Verkehrsteilnehmenden gleichgestellt sein werden. Das nun vorgesehene «Autoarme Zentrum» löst dieses Versprechen aus unserer Sicht jedoch nicht ein. Es ist eine Tempo-30-Zone vorgesehen, und das Durchfahrtsrecht soll an eine minimale Aufenthaltsdauer von 10 Minuten gebunden sein. Bekanntlich ist das Queren der Strasse in einer 30er-Zone nicht unbedingt einfacher, da der Fussverkehr ja kein Vortrittsrecht hat. Und kann überhaupt von einem autoarmen Zentrum die Rede sein, wenn die

Autos jede Menge Platz brauchen, um die minimale Aufenthaltsdauer zu überbrücken?

Der Baubeginn der strittigen Umfahrung ist gemäss der vorgesehenen Richtplananpassung für das Jahr 2027 (1. Priorität) vorgesehen. In der entsprechenden Kantonsratssitzung wird der Antrag gestellt werden, den Baubeginn auf die 2. Priorität (2035) zu verschieben. Der Aufschub soll es erlauben, die Umfahrung Cham–Hünenberg nochmals zu überdenken und ihre Gestalt auf das noch zu erstellende kantonale Mobilitätskonzept abzustimmen.

Ivo Egger,

Vorstandsmitglied und Kantonsrat



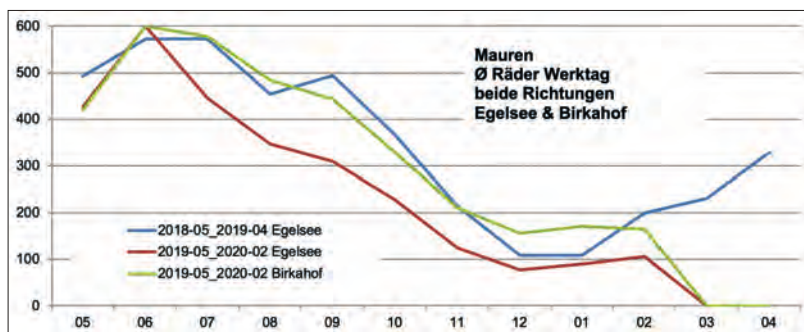


Fürstentum Liechtenstein

Unzuverlässige Fahrrad-Zählstellen

Ein plötzlicher Einbruch der offiziellen Veloverkehrszahlen ab Mitte 2019 liess den VCL aufhorchen. Da konnte etwas nicht stimmen.

Seit Mai 2018 sind neun Landes- Betrieb: Vaduz Holzbrücke mit Velozählstellen desselben Typs in Rheindamm Süd, Vaduz Ober-



Die Grafik zeigt die durchschnittliche Anzahl Velos für Werkstage. Beim Birkahof (grüne Kurve) stimmen die Zahlen mit den Werten des Vorjahrs beim Egelsee recht gut überein. Die höheren Frequenzen im Dezember und Januar sind vermutlich wetterbedingt. Die Zählstelle Egelsee (rot) registriert seit Juli 2019 längst nicht mehr alle Fahrräder.

au, Vaduz Haberfeld, Schaan Energiebrücke mit Rheindamm Süd & Nord, Eschen Schwarze Strasse sowie Mauren Egelsee. Im Juli 2019 kam die Aktivverkehrsbrücke Buchs-Vaduz mit Rheindamm Süd & Nord dazu. Ausserdem hat die Gemeinde Mauren seit Mai 2019 eine Zählstelle eines anderen Lieferanten beim Birkahof.

Seit Juli 2019 stellten wir einen Einbruch der Velozahlen bei den Landeszahlstellen fest, nicht aber bei der Gemeindezahlstelle Mauren Birkahof. Durch eigene Erhebungen konnte der VCL nachweisen, dass etliche Zählstellen nur ein Drittel bis drei Viertel der Velos erfassen. Im April (nach Redaktionsschluss) sollte der zugrunde liegende Mangel

GV neu am 15. Juni

In Anbetracht der Massnahmen der Regierung wegen der Coronasituation wurde die Generalversammlung 2020 verschoben. Neu findet sie statt am Montag, 15. Juni, 18.35 Uhr im Restaurant Specki, Schaan.

Impulsreferat von Paul Stopper: Bahnausbau in der Nachbarschaft. Die offizielle Einladung folgt per Post.

vom Lieferanten nun behoben werden. Es sollen auch die sieben in der dunklen Jahreszeit nicht zuverlässig funktionierenden Fotovoltaik-Zählstellen nachgerüstet werden.

Georg Sele

Mehr Information: vcl.li/?page=a18&id=467



Graubünden

In Chur soll man sich wohl fühlen

Vor 30 Jahren hat Chur ein fortschrittliches Gesetz «für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr» in Kraft gesetzt. Tatsächlich wurde seither viel in den öffentlichen Verkehr, in neue Bahnhöfe, Velowege und eine verkehrsfreie Innenstadt investiert. Doch das Hauptziel des Gesetzes, den privaten Autoverkehr zu plafonieren oder gar zu reduzieren, wurde nicht erreicht. Auch in Chur wächst dieser ungebremst. Die Zu- und Wegpendler/innen überlasten in Spitzenzeiten die

Einfallsachsen über die Masanser- und die Kasernenstrasse sowie über das Zentrum. Fussgängerinnen und Velofahrer sind immer grösseren Gefahren, die Stadtbevölkerung zunehmend Lärm und Schadstoffemissionen ausgesetzt.

Die Rezepte sind griffbereit

Chur muss eine Trendwende beim privaten Autoverkehr schaffen. Auch weil dieser zu den grössten Klimasündern gehört. Dafür ist eine Velo- und Bus-Offensive nötig. Chur braucht flä-

chendeckend sichere Velowege. Beim Bus lautet die Rezeptur: dichtere Fahrpläne, bessere Anbindung der Anliegergemeinden, Vortrittsregelungen sowie rasche Umsetzung der Tangentiallinie von den Spitälern direkt über das Rheinquartier nach Chur West. Wichtig ist aber auch eine Siedlungsplanung, die kurze Wege zur Arbeit, Schule, Naherholung und zum Einkaufen ermöglicht.

Das städtische Gesamtverkehrskonzept 2030 enthält viele gute Ansätze dazu. Diese gilt es nun umzusetzen. Mit einem dritten Autobahnanschluss Chur Mitte würde diese zukunftsgerichtete Politik aber zunichte gemacht. Der Verkehr in der Stadt würde nicht abnehmen, und Quartiere an der Scaletta- und Rheinstrasse sähen sich neu einem starken Durchgangsverkehr



Der Vorstand des VCS Graubünden freut sich sehr über Anita Mazzettas Kandidatur.

ausgesetzt. Das ist der falsche Weg. Anzustreben ist das Gegenteil: weniger Strassenlärm für die Wohnquartiere und das Zentrum, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität für die Churer Bevölkerung.

Anita Mazzetta, Kandidatin für den Stadtrat Chur

Der Wahlgang vom 17.5. ist wegen des Coronavirus annulliert, doch die obigen Aussagen von Anita Mazzetta behalten ihre Gültigkeit genauso wie unsere Wahlempfehlung: Der Vorstand des VCS Graubünden freut sich sehr über die Kandidatur der Geschäftsleiterin des WWF Graubünden. Mit ihr als Stadträtin wird der Fuss- und Veloverkehr in Chur mehr Gewicht erhalten.

Thurgipark-Ausbau gestoppt

Thurgau



Die wohlbegründete Einsprache des VCS und schlechte wirtschaftliche Perspektiven haben das umstrittene Ausbauprojekt zum Thurgipark in Frauenfeld gestoppt. Gut so.

Bereits 2015 und, nach einem ersten Rückzug, erneut im August 2018 wurde ein Baugesuch eingereicht, um das Einkaufszentrum Thurgipark im Osten Frauenfelds von 2838 m² Verkaufsfläche auf 8950 m² zu vergrössern: in einem eingeschossigen Bau auf einer Fläche von 60 Aren, grösstenteils Wiesland. Mit dem öf-

fentlichen Verkehr erschlossen ist diese verkehrsintensive Einrichtung lediglich durch eine im Halbstundentakt bediente Postautohaltestelle. Deshalb setzte man auf die Autokundschaft und plante 285 Parkplätze, teils in einer Tiefgarage.

Wie 2015 musste der VCS auch 2018 nicht lange nach Be-

gründungen für seine Einsprache suchen: nicht akzeptable Mehrbelastung durch motorisierten Individualverkehr in einem bereits jetzt übermässig belasteten Gebiet, schlechte Erschliessung für Nichtmotorisierte. Zudem passte das Projekt wie eine Faust aufs Auge zu den Zielen einer urbanen Stadtentwicklung. Keine Spur von häuslicherem Umgang mit dem Boden, keine Orientierung hin zur geplanten neuen SBB-Haltestelle Frauenfeld-Langdorf.

Dass die Voegele Immobilien AG das Baugesuch im März 2020 nun zurückzog und die Wiese zum Verkauf ausschrieb, liegt einerseits an der Unmöglichkeit, langfristige Ankermieter in einem Gebiet zu finden, das teilweise jetzt schon über schlecht laufende beziehungsweise nicht vermietbare Detailhandelsflächen verfügt. Andererseits stellte die VCS-Einsprache eine wohl unüberwindbare Hürde dar. Sie war hieb- und stichfest. ■

Mehr Raum und Sicherheit für den Veloverkehr

© Peter Willberger



Velofeindliche Verkehrsberuhigung in der Tempo-30-Zone Wellhauserweg in Frauenfeld. Bitte auf Schulwegen und Radrouten am Rand eine Gasse fürs Velo offen lassen!

Die 40. Jahresversammlung des VCS Thurgau am 11. März 2020 in Romanshorn war dem Velo ge-

widmet. Wegen des Coronavirus stellte Anna Schwerzler aus Feldkirch das Konzept «Kettenreakti-

on» in Vorarlberg per Skype vor. Mit durchdachten baulichen und organisatorischen Massnahmen sowie Öffentlichkeitsarbeit konnte das Land den Radverkehrsanteil im Alltag wesentlich steigern.

Über den Thurgau berichtete Kathrin Hager. Sie hat vor zwei Jahren die neu geschaffene Stelle für Fussgänger- und Veloverkehr im Kanton angetreten. Gemäss Statistik fahren 63 Prozent der Leute im Thurgau mit dem Auto zur Arbeit, oft auf Kurzstrecken. 10 Prozent sind strikt mit dem Velo unterwegs, 30 Prozent hingegen eingefleischte Nicht-Velofahrer/innen. 60 Prozent sind laut Kathrin Hager offen dafür, bei guten und sicheren Bedingungen mit dem Velo oder zu Fuss zum Arbeitsplatz oder zur Schule zu

gelangen, auch wenn es um längere Strecken geht.

Es lohne sich, so die Referentin, ein durchgängiges und sicheres Fuss- und Velowegnetz anzustreben. Wichtige Massnahmen seien dabei Tempo-30-Zonen, Vortrittsrecht auf Radschnellverbindungen, möglichst 2,50 m breite Radstreifen, ausserorts abgetrennte Radrouten und die Aufhebung von gefährlichen Längsparkplätzen. Der anwesende Abteilungsleiter Projektmanagement im Thurgauer Tiefbauamt Peter Imbach bestätigte, dass bei Strassenplanungen ein Umdenken im Gange sei und von Anfang an auch die Bedürfnisse von Fussgängerinnen und Velofahrern miteinbezogen würden.

Peter Willberger, Präsident VCS TG

Kein Wenn und Aber bei der WOV!

Die flankierenden Massnahmen in Schattdorf zur beschlossenen West-Ost-Verbindung (WOV) haben zum Zweck, den Verkehr Altdorf-Erstfeld von der Gotthardstrasse auf die WOV und die Schattdorfer Umfahrungsstrasse umzulenken. Darum soll das Ab-

zweigen auf die Gotthardstrasse beim Knoten Schächen wie auch beim Adlergarten erschwert werden. Zudem wird das Tempolimit auf der Gotthardstrasse auf 50 km/h reduziert, und es entsteht eine Kernfahrbahn mit Velostreifen auf beiden Seiten.

Zusätzlich soll beim Schächen und beim Adlergarten die Route der Busse, die heute durch die nötigen Linksabbiegemanöver behindert sind, baulich priorisiert werden. All diese flankierenden Massnahmen (FlaMa) sind in einer Vereinbarung zwi-

schen dem Kanton und der Gemeinde Schattdorf festgeschrieben, ohne FlaMa wird die WOV nicht gebaut.

Das gefällt nicht allen Einheimischen. Mit einer Petition wol-

Uri





len sie den Schattdorfer Gemeinderat veranlassen, die FlaMa mit dem Kanton neu auszuhandeln, spricht: weiter zu schwächen. Bereits mit dem Verzicht auf das ursprünglich geplante Tempo 30 auf der Gotthardstrasse in Schattdorf ging es ja in diese Richtung. Und es erscheint fraglich, ob die angestrebte Verlage-

rungswirkung auf die WOV auch tatsächlich eintreten wird.

Für den Fall, dass eine weitere Aufweichung der flankierenden Massnahmen erfolgen sollte, behält sich der VCS Uri deshalb rechtliche Schritte vor. Ohne FlaMa keine WOV, ohne ihre Sicherstellung kein Baubeginn!

Alf Arnold, Vorstandsmitglied

Das umstrittene Kreisel-Projekt Schächen, mit dem der Verkehr auf die Umfahrungsstrasse gelenkt werden soll.

Landrat vertagt Radweg-Kredit

Am 29. Januar hätte der Landrat über einen Kredit von 25,6 Millionen Franken für die Umsetzung des Radwegkonzepts befinden sollen. Daraus wurde vorerst nichts. Die landrätliche Baukom-

mission wollte den Antrag anfänglich an den Regierungsrat zurückweisen: Die Umsetzung solle sich vorerst auf die drei Projekte beschränken, die im Agglomerationsprogramm enthalten

sind. Ein paar Tage später besann sich die Kommission anders und wollte nun zusätzlich zu den 7,7 Millionen für die Veloprojekte im Aggloprogramm einen Kredit von 8 Millionen genehmigen.

Das Plenum entschied dann aber, das Geschäft von der Traktandenliste zu streichen, da die Unterlagen angeblich zu spät vorlagen. Zurück blieb ein ratloser Regierungsrat, der das Geschäft nun am 20. Mai erneut dem Landrat vorlegen will. Dieser wandte sich anschliessend getrost dem Strassenbau zu, um flugs 13 Millionen Franken für

die Sanierung der Bristenstrasse zu beschliessen ...

Kurznachrichten

Grosse Freude an der Spitze des VCS Uri: Unser Vorstandsmitglied Raphael Walker, Altdorf, ist wiederum in das Urner Kantonsparlament gewählt worden. Bemerkenswert ist auch, dass Uri mit dem wiedergewählten Dimitri Moretti das einzige kantonale SP-Regierungsglied der gesamten Zentralschweiz stellt.

Agenda

- Samstag, 15. Mai: **Klimastreik-Tag in Uri**. Bitte beachten Sie die Presse.
- Freitag, 18. September: **Parking Day** mit Aktion in Altdorf
- Mitgliederversammlung mit Referat zum Thema **Elektromobilität**: wegen Corona auf den Herbst vertagt!



Ob-/Nidwalden

Bitte rasch unterzeichnen!

«VCS zerzaust Pläne des Baudirektors», titelte die Nidwalder Zeitung am 15. Februar. Das

Streitobjekt ist eine 1 km lange, millionenteure Umfahrungsstrasse im Westen von Stans, die sozusagen ins Blaue hinaus gebaut werden soll – losgelöst vom ausstehenden Gesamtverkehrskonzept, was auch der Stanser Gemeinderat kritisiert. Ohne Gesamtschau und flankierende Massnahmen im Ortszentrum ist das teure Bauwerk nutzlos, wenn nicht gar kontraproduktiv.

Mit seiner Petition fordert der VCS eine saubere Abklärung des Ist-Zustands und verkehrsplanerische Zielsetzungen und Massnahmen, die dauerhaft (!)

bewirken, was Not tut: Weniger Durchgangsverkehr, mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität im Dorf rn.

Unterschreiben Sie die Petition noch heute: am einfachsten online auf www.vcs-ownw.ch → **Durchgangsverkehr in Stans**

Sie können den Bogen auch ausdrucken und per Mail (eingescannt) oder Post einsenden.



Petition für mehr Lebensqualität in Stans

Stans leidet unter dem motorisierten Verkehr und ist von Staus geplagt. Eine Entlastung im Westen der Gemeinde ist geplant und soll bald realisiert werden. Ohne flankierende Massnahmen in der Ortschaft selbst bleiben solche Projekte emissionsmässig unzulänglich und generieren sogar Mehrverkehr. Es ist daher zwingend notwendig und insbesondere im Dorf Kern von Stans den Verkehr koordiniert zu analysieren, planen und möglichst zu gestalten.

Wir fordern vom Nidwaldner Regierungsrat, vom Landrat und von der Gemeinde Stans:

- Ist-Analyse des Verkehrs durch Stans, mit Fokus auf die negativen Auswirkungen des Durchgangsverkehrs
- Gemeinsame verkehrsplanerische Zielsetzungen für den Verkehr in und durch Stans, darunter zwingend:
 - Reduktion des motorisierten Durchgangsverkehrs in Dorfkern, ohne die Erreichbarkeit der Geschäfte zu tangieren
 - Steigerung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velofahrer innerorts
 - Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Dorf Kern für Einwohner und Touristen
- Koordinierte Definieren und Umsetzen solcher Massnahmen, um diese Ziele zu erreichen
- Anschliessende Kontrolle, ob die Zielsetzungen erreicht worden sind, und allenfalls Korrekturmaassnahmen ergreifen

| Name, Vorname | Wohnort | Email-Adresse (Auskunft) | Unterschrift |
|---------------|---------|--------------------------|--------------|
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

- Online ausfüllen (Link: QR-Code unten rechts): <https://www.ownw.ch/zh/petition/online-petition-form-web>
- Ausdrucken und unterschreiben
- **Keine elektronische Bestätigung nicht vergessen**
- Bogen per E-Mail (eingescannt) einsenden an: info@vcs-ownw.ch
- Bogen per Post einsenden an: Petition für mehr Lebensqualität in Stans, c/o VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion Ob- und Nidwalden, Postfach 233, 6321 Stans
- Siehe auch: <http://www.vcs-ownw.ch> → **Durchgangsverkehr in Stans**

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich seit 1979 für eine emissionsarmen, engagiert sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Wenden Sie Mitglied: www.vcs-ownw.ch, www.verkehrclub.ch



Vision Radwege in Obwalden

Seit zwei Jahrzehnten besteht ein kantonales Radroutenkonzept, und auf eine Interpellation zum Stand der Radwegplanung 2014 folgte die Petition der IG Velowege Obwalden «Ja zu sicheren Velowegen im Sarneraatal». Trotzdem herrscht im Kanton diesbezüglich Stillstand. Der Regierungsrat verweist auf den kantonalen Richtplan, wonach Obwalden für ein gut funktionierendes Velonetz besorgt ist.

Die angespannte Finanzlage und die vielen offenen Fragen zum Landbedarf dürfen die nötige Verbesserung der Sicherheit auf Schulwegen und für den Radverkehr ganz allgemein nicht länger blockieren. Die VCS-Sektion setzt sich – auch als Teil der Arbeitsgruppe Velo Obwalden – weiter für pragmatische, kostengünstige Lösungen ein.

Kerns: Vorschläge zum Leitbild

Im Kernserdorf sind die Platzverhältnisse eng. Eine Arbeitsgruppe beobachtete ab März 2018 den Verkehrsfluss im Auftrag des Gemeinderats – mit Fokus auf den Dorfkern und die Sarner- und Melchtalerstrasse. Es resultierten Vorschläge wie ein Einbahnsystem via Dorfstrasse und Untergasse, eine Überführung beim Postplatz oder die Wiedereinführung des Lotsendienstes an den Zebrastreifen.

Der VCS Ob- und Nidwalden anerkennt, dass das Leitbild der Gemeinde Kerns eine zukunftsfähige, umweltfreundliche Mobilität anstrebt. Dennoch befürchten wir, dass am falschen Ort angesetzt werden könnte, und haben deshalb Vorschläge für ein umfassendes, lösungsorientiertes Verkehrskonzept eingereicht.

Mehr Infos auf www.vcs-ownw.ch

Bypass Luzern – der VCS schaut genau hin

Luzern

Für 1,7 Milliarden Franken will der Bund die Autobahn in Luzern ausbauen. Kann ein solches Mammutprojekt überhaupt siedlungs- und klimaverträglich sein?

Mit dem Bypass will der Bund einen neuen Autobahntunnel von Rathausen nach Kriens bauen. Aus dem Sonnenberg sollen ab 2035 zehn (!) Autobahnspuren durch dicht besiedeltes Gebiet führen. Für das Bundesamt für Strassen Astra in Bern ist solches kein Problem: «Die Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild entlang der bestehen-

den Autobahn sowie im Bereich der Neubaustrecke Tunnel Bypass sind gering», heisst es im Flyer zum Projekt.

Das sieht der VCS Luzern anders. Und mit ihm der Stadtrat von Kriens sowie alle Krienser Parteien von den Grünen bis zur SVP. Es ist ein massiver Einschnitt quer durchs Entwicklungsgebiet Luzern Süd, wo

aktuell Tausende neue Wohnungen und Arbeitsplätze entstehen. Mehr Verkehr, mehr Lärm, eine zerschnittene Stadt: Für den VCS ist das aktuelle Projekt alles andere als siedlungsverträglich. Der Bund muss deshalb über die Bücher und zumindest eine verträglichere Lösung präsentieren, also nicht nur ein Pflästerli beim Grosshof bieten, sondern die Autobahn ganz eindecken.

Wie der Flughafen Heathrow?

Noch besser wäre es allerdings, ganz auf den Bypass zu verzichten. Wenn der Bund und auch der Kanton Luzern das Klimaziel «netto null 2050» erreichen wollen, ist ein solch massiver Autobahnausbau nicht mehr opportun. Interessant ist in diesem Zusammenhang ein Blick nach England: Dort hat erstmals ein Gericht ein Projekt – den Ausbau des Flughafens Heathrow – aus Klimaschutzgründen verboten.

Beim Projekt Bypass kommt dazu: Während die Kosten enorm sind, ist der Nutzen gering – erst recht nach dem Wegfall der Spange Nord – und bisher vermutlich überschätzt worden. Die aktuelle kantonale Verkehrs-

Abgesagt ... abgesagt ... abgesagt

Aufgrund der aktuellen Situation mit dem Coronavirus hat der VCS Luzern entschieden, die geplante Mitgliederversammlung vom 19. Mai und die anschließende öffentliche Veranstaltung zum Thema «Mobility Pricing» zu verschieben. Ein neues Datum steht noch nicht fest. Wir danken für euer Verständnis – bleibt gesund!

modellierung hat methodische Mängel, wie eine unabhängige Studie der Fachhochschule Nordwestschweiz am Beispiel der Reussportbrücke unlängst gezeigt hat.

Für den VCS Luzern ist deshalb klar: Die Grundlagen des Projekts, Verkehrsmodellierung und Kosten-Nutzen-Analyse, müssen überarbeitet werden, um eine ernsthafte und zeitgemässe Neubeurteilung des Projekts vornehmen zu können. Wobei alle Optionen offen bleiben müssen, bis hin zu einem Verzicht.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter



Von «geringen Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild» spricht das Bundesamt für Strassen. Der VCS und auch die Krienser Parteien von den Grünen bis zur SVP sehen es etwas anders.



Bern

REGIONALGRUPPE BIEL

AGGLOlac schafft Verkehrsprobleme

Verdichtetes Bauen ist ein Gebot der Stunde – auch um das Verkehrsaufkommen zu vermindern. Genau hier liegt der Schwachpunkt des Projekts AGGLOlac.

Das Gebiet des ehemaligen Expo.02-Geländes in Nidau ist der letzte grössere Erweiterungsbereich des Städtli am Bielersee. Seit bald 20 Jahren wird darüber diskutiert. Nun liegt das Projekt AGGLOlac vor, bestehend aus einem dicht bebauten neuen Quartier für 1500 Menschen und einer Neugestaltung des Uferbereichs.

Das Gebiet liegt unweit des Bahnhofs Biel und soll mit einer Buslinie noch besser erschlossen werden, als es heute schon ist: Alle Voraussetzungen für ein autofreies Quartier sind also gegeben. Dennoch sind pro Wohnung rund 0,7 Autoabstellplätze vorgesehen. Besonders störend: An bester Lage am Barkenhafen sollen 100 oberirdische öffentliche Parkplätze dazukommen.

Gewiss, AGGLOlac ist ein Vorhaben zur Siedlungsentwicklung nach innen. Das eigens erstellte Verkehrsgutachten zeigt jedoch, dass durch den neu erzeugten Verkehr insbesondere der Guido-Müller-Platz überlastet würde, es sei denn, die Anteile von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr würden insgesamt wachsen. Statt dass es einen Beitrag zur Problemlösung leisten würde, ist von AGGLOlac in der jetzigen Form das Gegenteil zu erwarten.

Das Vorbild entsteht in Biel

Dass es auch anders geht, zeigt das Bauvorhaben der gemeinnützigen Investorengemeinschaft GURZELENplus. Auf dem Gebiet des ehemaligen Fussballstadions und des benachbarten

Gurzelenplatzes verfolgt sie die Vision eines neuen Wohnquartiers mit gewerblichen und gemeinschaftlichen Nutzungen, das für verschiedene Lebensformen Raum bietet, starke nachbarschaftliche Bindungen begünstigt und wirtschaftlich wie ökologisch nachhaltig ist.

Ein erster Erfolg ist der Zuschlag für die Überbauung des Teilbereichs «Blumenstrasse Süd». Vorgesehen ist hier unter anderem eine autofreie Siedlung.

«Alle Voraussetzungen für ein autofreies Quartier sind also gegeben.»

Und die Chance ist gross, dass GURZELENplus auch für das Areal des ehemaligen Stadions berücksichtigt wird.

Über AGGLOlac und den Baurechtsvertrag mit GURZELENplus – zwei Stadtentwick-

VCS-SEKTION BERN

Abgesagt ... abgesagt ... abgesagt

Auf Grund der aktuellen Lage mussten wir die angekündigte Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Bern vom 11. Mai 2020 verschieben. Es ist vorgesehen, sie im Herbst nachzuholen. Informationen dazu erfolgen so bald als möglich auf der Website www.vcs-be.ch und hier im Magazin. Wir sind aber weiterhin für Sie da, erreichbar über info@vcs-be.ch und Telefon 031 318 54 44.

lungsprojekte, die unterschiedlicher nicht sein könnten – wird voraussichtlich gleichzeitig am 28. Juni abgestimmt.

Urs Scheuss,
Vorstandsmitglied

REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept 2021: Weit am Ziel vorbei

Schon in der Mitwirkung zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) 2015 hat die VCS-Regionalgruppe Oberrargau-Emmental bemängelt, das RGSK sei einseitig auf die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle ausgerichtet. Leider müssen wir feststellen, dass dies im vorliegenden RGSK 2021 nicht anders ist. Schon auf den ersten Seiten des Berichts wird die Verkehrssanierung als zentrales Objekt bezeichnet; neue Massnahmen sind nur wenige vorgesehen.

Das RGSK widerspricht dieser Fokussierung nach wie vor dem Ziel einer nachhaltigen

Raumentwicklung. Statt der immer wieder proklamierten Verdichtung gegen innen fördert der Zubringer die weitere Zersiedelung und generiert Mehrverkehr durch Kapazitätssteigerungen auf dem Strassennetz. Für die Umwelt negativ sind auch der Bodenverbrauch, die Störung wichtiger Naherholungs- und Naturräume sowie die steigenden Emissionen. Die gesamte Klimaproblematik wird ganz einfach so gut wie ausgeblendet.

Scheuklappen ablegen

Bezeichnend ist auch, dass die zwei (!) Massnahmen zum öffentlichen Verkehr nichts mit Ange-

«Statt der immer wieder proklamierten Verdichtung gegen innen fördert der Zubringer die weitere Zersiedelung und generiert Mehrverkehr.»

botsverbesserungen zu tun haben. Sie sollen einzig und allein dazu dienen, bei den vorgesehenen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten die erforderliche ÖV-Klasse D zu erreichen, also die gesetzlichen Mindestvorgaben für ein prognostiziertes Wachstum zu erfüllen.

Einer nachhaltigen, klimafreundlichen Verkehrspolitik genügt das vorgelegte RGSK aus

unserer Sicht deshalb nicht. Die unsinnige Fixierung auf die Verkehrssanierung, die frühestens 2032 fertiggestellt wird, sollte fallengelassen werden. Das RGSK hat einen Horizont von vier bis sechs Jahren. Vordringlich wäre also, in diesem Zeitraum möglichst alle Massnahmen umzusetzen, von denen man sich eine markante Verbesserung der Verkehrssituation erhoffen darf. ■

Steiler Einstieg ins 2020



Der VCS Solothurn war bereits in den ersten Wochen des neuen Jahres stark gefordert. Solothurn, Oensingen, Olten und Dulliken waren die Schauplätze, und überall drängte die Zeit.

Mitte Januar beschäftigte uns die Mitwirkung zum Teilzonen- und Teilerschliessungsplan des Werkareals Glutz in Solothurn. Eine zentrale Forderung des VCS ist, dass über das gesamte Areal der Firma Glutz AG ein Mobilitätskonzept erarbeitet werden soll. Dies mit dem Ziel, für die Mitarbeitenden Anreize zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder des Velos für den Arbeitsweg zu schaffen – zum Beispiel durch dezentrale Veloparkierung mit direktem Zugang zu den Arbeitsplätzen, die Unterstützung von Fahrgemeinschaften via interne Kommunikationskanäle oder die Vergünstigung der ÖV-Abonnemente.

Zudem fordert der VCS von der Stadt Solothurn eine Koordination mit den weiteren Bauvorhaben in unmittelbarer Nähe, insbesondere der Überbauung Westbahnhof.



Olten: Unhaltbare Baupläne

Am 6. Februar reichte der VCS seine Einsprache zur Winkelunterführung ein – mit dem Antrag, das öffentlich aufgelegte Baugesuch «Verglasung Winkelunterführung, Erstellung Aussenwirtschaft» nicht zu bewilligen. Der Besitzer des Hotels Olten möchte die Unterführung im Bereich

unterhalb des Hotels mit Glaswänden und Aussenwirtschaften verbauen und möblieren.

Die Winkelunterführung ist die wichtigste Querverbindung zwischen den beiden Stadtteilen für den Langsamverkehr, und die Stadt Olten verfügt hier über ein unbeschränktes öffentliches Wegrecht. Die vorgesehenen Glaswände sind absolut unhaltbar: Damit würden der Fluchtweg für Situationen wie Brandfälle unzulässig beeinträchtigt und die Sicherheit vor Übergriffen auf Personen verringert. So nicht, meint der VCS.

Oensingen: Bell will ausbauen

Bereits beim ersten Mitwirkungsverfahren zum Bau eines neuen Grossparkhauses in Oensingen durch die Firma Bell hatte sich der VCS eingebracht. Kritikpunkte waren damals vor allem die Dimensionierung und das fehlende Mobilitätskonzept.

Bell überarbeitete die Gestaltungspläne und legte diese zur zweiten Beurteilung bis Ende Januar auf. Der VCS erkennt sehr wohl Fortschritte: Ein Mobilitätskonzept liegt nun vor, das diverse sinnvolle Massnahmen umfasst, um den Langsamverkehr zu fördern. Diese sind in den Sonderbauvorschriften jedoch zu wenig klar definiert und somit zu wenig verbindlich geregelt. Und Auswirkungen auf die Planung blieben leider aus: Das Parkhaus ist immer noch überdimensioniert. Der VCS ist nun mit der Gemeinde Oensingen im Gespräch.

Dulliken: Fehlender Schutz vor Strassenlärm

Am 19. Februar schliesslich erhob der VCS Einsprache gegen das öffentlich aufgelegte Lärmsanierungsprojekt in Dulliken. Wir fordern, dass dieses optimiert wird, damit möglichst alle betroffenen Personen ausreichend vor Strassenlärm geschützt werden können. Kanton und Gemeinden haben vom Bund den gesetzlichen Auftrag, Kantons- und Gemeindestrassen, die wesentlich zur Überschreitung der Lärmgrenzwerte beitragen, zu sanieren.

Mit dem vorliegenden Projekt wären von den 937 Anwohnerinnen und Anwohnern auch nach der Sanierung immer noch 752 gesundheitsschädigendem Lärm ausgesetzt. Der Grenzwert würde bei 97 der 123 belasteten Liegenschaften weiterhin überschritten. Für diese Liegenschaften verlangt der Kanton nur «Erleichterungen», also im Wesentlichen Schallschutzfenster. Darum fordert der VCS, dass der Kanton das Übel an der Wurzel packt – zum Beispiel mit einer Geschwindigkeitsreduktion von 60 auf 50 km/h – und die zusätzlichen Massnahmen zur Lärmreduktion zügig umsetzt.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Abgesagt ... abgesagt ... abgesagt

Auf Grund der aktuellen Lage musste der VCS Solothurn seine Jubel-Mitgliederversammlung vom 25. März 2020 absagen. Das Ersatzdatum publizieren wir sobald als möglich.

In Dulliken gilt seit 2019 flächendeckend Tempo 30. Das Argument, der Verkehr könnte sich in die Quartiere verlagern, ist nicht stichhaltig.

Tempo 50 statt 60 auf der stark belasteten Niederämterstrasse wurde vom Kanton nicht einmal geprüft.





Basel-Stadt/Baselland

Jetzt Tempo 30 auf Hauptstrassen!

Die grösste Baselbieter Gemeinde sträubt sich zwar immer noch, doch in allen anderen stadtnahen Ortschaften gibt es in den Quartieren Tempo-30-Zonen. Anders sieht es auf den Hauptstrassen aus.

Tempo 30 sorgt für mehr Ruhe und Verkehrssicherheit, für sauberere Luft und weniger Durchgangsverkehr. Wer möchte da zurück zu den Zeiten, als Autos und Lastwagen mit 50 km/h durchs Quartier donnerten? Vielmehr wünscht sich die lokale Bevölkerung manchenorts eine Geschwindigkeitsreduktion auch auf

Durchgangsachsen. Hier hinkt der Landkanton massiv hinterher. Während der Kanton Bern schon verschiedentlich auf Hauptstrassen in Dorfszentren Tempo 30 eingeführt hat, ist dies im Baselbiet noch nirgends geschehen.

Geschuldet ist diese Tatsache allein dem Unwillen der kantonalen Behörden, die solche Begehren bisher stets abgelehnt haben und sich auch beim Lärmschutz mit aller Kraft gegen griffige Massnahmen wehren. So haben unter anderem Anwohnerinnen und Anwohner in Arisdorf und Wintersingen Tempo 30 gefordert. In einigen Oberbaselbieter Gemeinden existieren entlang den Ortsdurchfahrten teilweise keine Trottoirs und gleichzeitig brettern Autos mit Tempo 50 an Kindergartlern vorbei.

Überall das gleiche Lied

Die Gemeinde Thwil drängte, als es um die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt beim Bahnhof ging, sogar auf die Realisierung

von Tempo 20. Doch der Kanton, genauer die Bau- und Umweltschutzdirektion bzw. die Sicherheitsdirektion, wies auch hier den Wunsch nach Verkehrsberuhigung und mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität ab.

In Birsfelden plant der Kanton weiterhin eine Hauptstrasse mit Tempo 50, obwohl auch hier die Gemeinde lieber eine Verkehrsberuhigung hätte. Der VCS hat sich in der Mitwirkung ebenfalls für eine Temporeduktion eingesetzt.

Dabei wär's doch so einfach ...

Dass die Realisierung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen sehr simpel wäre, zeigt ein Blick in die Gesetzgebung. Die Höchstgeschwindigkeiten können aus folgenden Gründen herabgesetzt werden: Wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist; wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen Schutzes bedürfen; wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden und dadurch eine übermässige Umweltbelastung



Was im Quartier Wunder wirkt, tut dies auch auf Hauptstrassen in Ortszentren.

(Lärm, Schadstoff) vermindert werden kann.

Der VCS erwartet deshalb vom Kanton, dass er die Anliegen der Bevölkerung und der Gemeinden endlich ernst nimmt, und wird entsprechend weiter Druck aufsetzen.

Jan Kirchmayr, Vorstand VCS beider Basel und Landrat SP

Abgesagt ... abgesagt ... abgesagt

Mitgliederversammlung, Nachtzugsanlass, Velomärt: Wegen der Coronakrise fällt all dies zumindest vorläufig ins Wasser – mit erheblichen Folgen. Besonders die Absage des Velomärts trifft uns, weil dieser eine wichtige Einnahmequelle ist. Auch für die MV hatten wir schon einiges vorbereitet. Auf unserer Website vcs-blbs.ch finden Sie immer den neusten Planungsstand.

Nachhaltige Mobilität statt Parkplätze

Die baselstädtische Regierung hat eine neue Parkplatzpolitik verkündet. Sie will mehr Quartierparkplätze, da die Leerstandsquote in gewissen Quartieren zu gering sei. «Nein!», sagt dazu der VCS beider Basel.

«Ausreichend Parkplätze am richtigen Ort»: Die Medienorientierung und -mitteilung unter diesem Titel löste grosses Kopfschütteln aus. Denn genau die Bereitstellung von «ausreichend» Parkplätzen wurde mit dem Nein zu den Gewerbeverbands-Initiativen ja eben erst klar abgelehnt (siehe Box). Vielmehr muss Ba-

sel-Stadt jetzt seine Infrastruktur für nachhaltige Mobilität ausbauen.

Pikanter Privatparkplatz-Boom

Damit mehr Platz für Velofahrer, Fussgängerinnen, Tram und Bus da ist, dürfen auch Parkplätze wegfallen. Im letzten Jahr wurden rund zehnmal

mehr neue Parkplätze auf Privatgrund erstellt, als auf Allmend aufgehoben worden sind.

Gleichzeitig nimmt die Anzahl der Autos ab.

Die Regierung will ausserdem

Was genau will der Gegenvorschlag?

Der Gegenvorschlag, den die Umweltkommission zu den Autoinitiativen des Gewerbeverbands formulierte, hat in der Abstimmung vom 9. Februar klar obsiegt. Die von ihm verlangte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel soll darauf hinauslaufen, dass bis 2050 im ganzen Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen nur noch emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Fahrzeuge verkehren. Dazu braucht es Eingriffe baulicher Art, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen sowie eine konsequente Bevorzugung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Gelder aus dem Pendlerfonds für Quartierparkings einsetzen, so wie beim geplanten Landhof-Parking. Dies lehnen wir ab, denn die Parkplätze sind ja nicht für Pendlerinnen und Pendler,

sondern für die Anwohnerschaft gedacht. Die zukunftsfähige Mobilität, wie sie am 9. Februar in Basel-Stadt beschlossen wurde, muss auf Regierungs- und Verwaltungsebene in den Köpfen

erst noch richtig ankommen. Der VCS wird hartnäckig bleiben und arbeitet an zukunftsfähigen Lösungen gerne mit.

Begrüssenswert am Regierungsvorschlag ist die Erhöhung

der Tarife für Parkkarten, die damit der Deckung der tatsächlichen Kosten einen kleinen Schritt näher kommen.

Nathalie Martin,
Vizepräsidentin VCS beider Basel

Vor den Wahlen rasch unter Dach und Fach bringen?



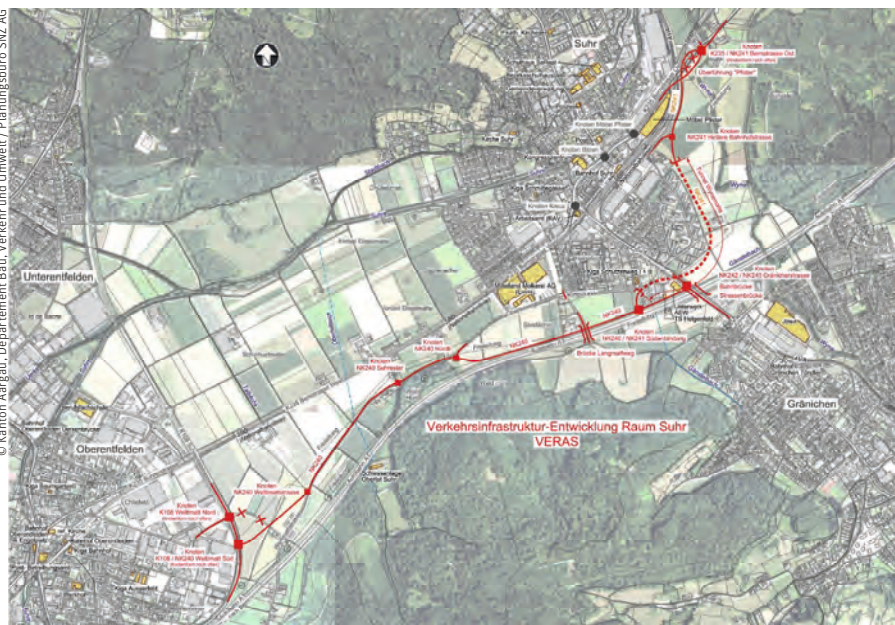
Mit VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr legt der Kanton Aargau innert kurzem das zweite grosse Infrastrukturprojekt öffentlich auf. Bereits im Herbst soll der Grosse Rat die Festsetzung im Richtplan vornehmen, obschon gewichtige Fragen offen sind.

Nach dem Ostaargauer Gesamtverkehrskonzept OASE im Winter (siehe VCS-Magazin 5/2019) nun also das Grossprojekt VERAS: Es ergänzt die Ostumfahrung Suhr, die bereits seit 2003 als Zwischenergebnis im Richtplan verankert ist, um eine Südumfahrung. Bezweckt wird damit eine Entstopfung des Raums Gränichen-Suhr, wo sich der Verkehr heute regelmässig staut.

Als besonders problematisch werden die niveaugleichen Bahnübergänge in Suhr empfunden, die Wartezeiten mit entsprechenden Rückstaus verursachen. Die Anbindung des

südlich davon gelegenen Wyntals an die A1 sei ungenügend und die Erreichbarkeit der gesamten Region beeinträchtigt, bilanziert das kantonale Baudepartement. Der Ausbau des Bahnangebots werde die Probleme noch verschärfen.

Die neu hinzukommende Südumfahrung dient vor allem der Entlastung der Bernstrasse und der Ortsdurchfahrt Suhr in Ost-West-Richtung. VERAS hat einen Planungshorizont bis 2040, soll bis 2030 realisiert sein und nach aktueller Schätzung rund 210 Millionen Franken kosten.



VERAS verbindet Entfelden über die Südumfahrung mit der Gränicherstrasse. Von dort führt die Ostumfahrung den Verkehr zur Bernstrasse Ost und über die T5 zum Autobahnanschluss Aarau Ost.

Öffentliche Anhörung

Schon im kommenden Herbst sollen sowohl VERAS als auch die OASE zur Beratung in den Grossen Rat kommen, sofern der Sitzungsplan trotz Coronakrise einigermaßen eingehalten werden kann. Es ist absehbar, dass das Parlament beide Grossprojekte im Richtplan festsetzen wird. Warum eilt es dem Kanton so sehr mit seinen Strassengrossprojekten? Liegt es daran, dass nächstes Jahr ein neu bestellter Grosser Rat das Sagen haben wird, der möglicherweise etwas ökologischer tickt als der jetzige und weniger geneigt ist, solch rückwärtsgewandte Projekte nolens volens durchzuwinken?

Bis zum 12. Juni läuft das Mitwirkungsverfahren zum Projekt VERAS: Die Anhörungsdokumente finden sich unter ag.ch/veras. Geschäftsstelle und Vorstand der VCS-Sektion Aargau erarbeiten derzeit eine detaillierte Position zu den einzelnen Aspekten des Projekts und werden diese zusammen mit einer Musterantwort unter vcs-ag.ch/veras publizieren. Interessierte sind eingeladen, sich an der Anhörung zu beteiligen.

Ein Treiber der Zersiedelung

Wie bei jedem grossen Infrastrukturprojekt braucht es auch bei VERAS eine Interessenabwägung. Auf der einen Seite stehen der Wunsch der immisionsgeplagten Bevölkerung nach einer Verkehrsberuhigung und das Bedürfnis, auf der Strasse gut vorwärts zu kommen, auf der anderen Seite die Interessen der Umwelt. Mit flankierenden Massnahmen, Verkehrsmanagement und Veloförderung versucht der Kanton, das Vorhaben mehrheitsfähig zu machen.

Trotzdem bleibt VERAS ein Strassenbauprojekt mit gravierenden Auswirkungen. Es wäre

ein Katalysator für die weitere Zersiedelung einer Region, die ohnehin schon unter grossem Siedlungsdruck steht. Unter dem Strich bewirkt es eine starke Beschleunigung des Strassenverkehrs, was dessen Attraktivität steigern würde. Damit ist VERAS nicht zukunftsfähig. Mit Blick auf die Klimakrise gilt es ganz im Gegenteil, den Mobilitätsbereich klimafreundlich umzubauen.

Christian Keller,
Geschäftsleiter

Unterwegs auf dem Jakobsweg

Ein Pilgerweg für die einen, eine schöne Wanderung für die anderen: Der Jakobsweg nach Santiago de Compostela ist ein spezielles, zeitloses Abenteuer. Bericht einer 1400 Kilometer langen Auszeit zu Fuss durch Frankreich und Spanien.

Text und Bilder: Camille Lepetit



Der Autor unterwegs in den Pyrenäen.

Nach meinem Studium und einem Praktikum verspürte ich das Bedürfnis, auf Reisen zu gehen. Beim Reisen verlasse ich gerne meine Komfortzone. So wusste ich bereits zu Beginn, dass die Füße mein wichtigstes Transportmittel sein sollten. Das Vorhaben, einen der Pilgerwege nach Santiago de Compostela zu erkunden, konkretisierte sich hingegen erst kurz vor dem Abreisetermin.

Als Mensch, der nicht an Gott glaubt, fand ich diese Idee nämlich erst eher absurd. Nach einigen Recherchen hatte ich meine Vorurteile aber überwunden und bekam Lust, diese kulturell und historisch vielfältigen Wege selber zu begehen. Es blieb mir nur wenig Zeit, gute Schuhe und das nötige Material für eine Wanderung zu organisieren, die über 50 Tage dauern sollte. Da ich in Hütten und im Zelt übernachten wollte, wog mein Rucksack fast 15 Kilogramm. Seit meiner Kindheit war ich kaum mehr gewandert und hatte nie im Zelt übernachtet: Man kann sagen, dass ich miserabel vorbereitet war.

Ein schmerzvoller Start

Mitte April packte ich also meinen grossen Rucksack und fuhr mit dem Zug nach Puy-en-Velay in Frankreich – besonders schön war die letzte Stunde der Loire entlang. Als Erstes machte ich mich auf die Suche nach einer Herberge. Danach besuchte ich die Stadt und ihre eindruckliche Kathedrale. Abends lernte ich zwei junge Franzosen kennen, die in der gleichen Unterkunft übernachteten und eine zweiwöchige Wanderung planten. Nach dem Abstempeln der Pilgerpässe am nächsten Morgen gingen wir gemeinsam los, bevor sich unsere Wege mittags bereits trennten.

Die Probleme begannen am zweiten Tag. Mein Körper litt unter der mangelnden Vorbereitung und dem schweren Rucksack. Zum Glück traf ich am Abend auf eine äusserst nette Familie aus La Chaux-de-Fonds, die meine Wunden versorgte und mir wertvolle Tipps gab.

Auch das Wetter war launisch: Nachdem ich Puy-en-Velay in Shorts und T-Shirt ver-

lassen hatte, musste ich bald mit Regen, Kälte, Hagel und Sturm kämpfen. Noch lange werde ich mich an den letzten Tag im Aubrac und meine durchnässten Kleider erinnern ... Trotzdem gehört der erste Abschnitt von Puy-en-Velay bis Conques zu den schönsten und wildesten des ganzen Wegs, entlang an wunderbaren Dörfern wie Saint-Côme-d'Olt oder Estaing.

Weniger Gepäck, mehr Bier

Für den zweiten Teil, von Conques nach Cahors, wählte ich die Variante durch das Célé-Tal mit der Grotte Pech Merle und dem Dorf Saint-Cirq-Lapopie – angesichts der Schönheit dieser Strecke eine hervorragende Idee. Auf einem Postamt nutzte ich die Gelegenheit, um mein – nur einmal benutztes – Zelt, die Schlafmatte und ein paar Kleinigkeiten zurück in die Schweiz zu schicken. Die Herbergen sind bequemer, günstig und man lernt tolle Leute kennen. Mit dem reduzierten Gepäck verschwanden die körperlichen Probleme prompt.

Von Cahors ging es weiter durch die Dörfer Lauzerte und Auville sowie die Städte Moissac und Condom, wo mich einer der jungen Franzosen, die ich in Puy-en-Velay getroffen hatte, für zwei Nächte beherbergte. Etwas unter Zeitdruck geraten, nahm ich für die folgenden 80 Kilometer und eine Strecke, die als langweilig gilt, den Bus. Danach blieben nur noch zehn Kilometer, bevor ich das wundervolle Baskenland erreichte und die Silhouette der Pyrenäen vor mir sah. Hier lernte ich einen Österreicher in meinem Alter kennen, mit dem ich dann zwei Wochen lang unterwegs war. Die Begegnung machte meine Reise beschwingter: Die Biere, die wir an den verschiedenen Etappenorten miteinander tranken, taten gut.

Hinter den Pyrenäen

Nach einer letzten Regen-Etappe erreichten wir Saint-Jean-Pied-de-Port, unseren letz-



ten Halt auf französischem Boden. Was für ein Schock! Waren die Pilgerinnen und Pilger bisher meist aus Frankreich gekommen und gesetzteren Alters, so änderte sich das nun. Das Dorf ist Ausgangspunkt für Menschenmengen jeder Herkunft und jeden Alters. Auch die Unterkünfte wurden grösser und unpersönlicher, beim Duschen und Kochen brauchte es viel Geduld und Toleranz.

Nachdem ich tagelang den Pyrenäen entgegengewandert war, ging mir ihre Überquerung fast zu schnell. Eine steile Etappe (über 1200 Meter Aufstieg und ein paar Flocken auf dem Gipfel) führte über die Grenze hinunter nach Roncesvalles, den ersten spanischen Etappenort. Der Jakobsweg in Spanien ist in verschiedener Hinsicht anders: Die Städte sind grösser, einige Strecken können echt unangenehm sein. Doch die Moral blieb immer gut. Ich kam an den schönen Städten Pamplona, Logroño, Burgos und ein paar hübschen Dörfern vorbei und habe denkwürdige Abende mit Leuten aus drei verschiedenen Kontinenten erlebt.

Und mühsame letzte Kilometer

In Burgos nahm ich für 220 Kilometer erneut den Bus, um León nach einem Kurzbe-

An der Küste Galiziens zwischen Muxia und Finisterre.

Stimmungsvoller Himmel in der Nähe von Aubrac.

Eintauchen in die Vergangenheit im abgelegenen Dorf Conques.

such hinter mir zu lassen. Es folgten mehrere lange, tolle Etappen mit der Überquerung des Kantabrischen Gebirges und dem höchsten Punkt (über 1500 Meter über Meer) bis zur Ankunft in Galizien. Die letzten 100 Kilometer waren enttäuschend und anstrengend, nicht wegen der Schwierigkeit der Strecke, sondern wegen der (zu) vielen Pilgerinnen und Pilger, die nur die letzten drei Etappen absolvieren.

Anfang Juni erreichte ich Santiago de Compostela völlig durchnässt, aber voller Vorfreude auf mein ultimatives Ziel: das Meer. Die letzten vier Tage waren herrlich: Das Bad im Meer von Muxia bleibt einer der schönsten Momente meines Abenteuers.

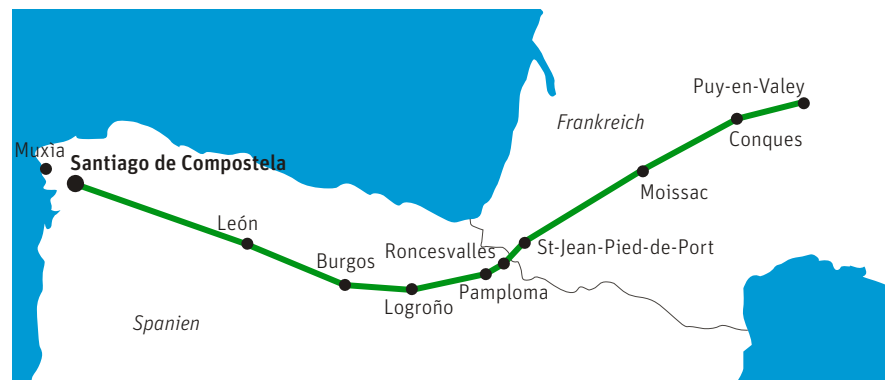
Das Leben unterwegs ist in verschiedener Hinsicht einfacher. Ich freute mich jeden Morgen, weiterzugehen, Leute zu treffen

oder auch alleine die Landschaften zu geniessen. Es ist ein Leben in einer Art Blase: das Knüpfen von Kontakten fällt leichter und die Menschen sind offener. Zwar haben alle ihre eigenen Gründe für die Reise, doch sie teilen die Freude am Wandern. Ich glaube auch nach meiner Rückkehr nicht an Gott. Aber ich bin vielleicht offener geworden und noch mehr bereit, meine Komfortzone zu verlassen. Das Glücksgefühl, das die Reise in mir auslöste, hielt über mehrere Monate an und liess mich auch ungeduldig werden: Ich will bald neue Wege entdecken. ■

Camille Lepetit ist Praktikant beim VCS Schweiz. Er träumt davon, Europa öfters im Zug, per Velo oder zu Fuss zu erkunden.

Praktische Infos: Via Podiensis und Camino Francés

- Anreise: Via Genf und Lyon bis Puy-en-Velay.
- Unterkunft: Zahlreiche Pilgerherbergen (Gîtes), auf französischer Seite ist eine Reservation im Voraus zu empfehlen, auf spanischer Seite sind Reservationsmöglichkeiten nicht möglich, und viele private Unterkünfte. Kosten in Frankreich pro Nacht 10 bis 20 Euro, in Spanien 5 bis 20 Euro. Tipp: Halbpension in Frankreich, so lernen Sie feine lokale Spezialitäten kennen. Achtung: für die Pilgerherbergen braucht es einen Pilgerpass.
- Tipps: Die Beleuchtung des Portals der Klosterkirche von Conques und die Variante durch das Célé-Tal. Zudem drängt sich ein kleiner Umweg über Saint-Cirq-Lapopie auf. Nach der Ankunft in Santiago: ein Ausflug nach Muxia und Finisterre. Wanderstöcke sind eine grosse Hilfe.
- Vorbereitung: Pilgerpass auf viajacobi4.ch oder unterwegs an vielen Orten.





Langes Rudern für eine gute Sache

Text und Bilder: Michael Rytz

An der Vogalonga in der Lagune Venedigs wird am Pfingstweekende die motorlose Fortbewegung zelebriert. 1975 als stiller Protest ins Leben gerufen, vereint sie heute Gleichgesinnte aus aller Welt. Unser Autor hat die 30 Kilometer im Stehen gepaddelt.

Einmal im Jahr, traditionell zum Pfingstsonntag, lädt Venedig zur Vogalonga und zelebriert für einige Stunden die motorlose Fortbewegung. In den Gassen wie gewohnt zu Fuss, auf dem Wasser mit Ruder oder Paddel. Teilnehmen dürfen alle Bootsklassen, vorausgesetzt sie werden mit Muskelkraft bewegt. Aus Schweizer Sicht eine Art SlowUp – einfach auf dem Wasser statt auf dem Asphalt.

Der Name ist Programm: Die Teilnehmenden der Vogalonga müssen sich auf langes (longa) Rudern (voga) einstellen. Die Strecke beginnt und endet beim Markus-

platz. Dazwischen liegen 30 abwechslungsreiche Kilometer durch die Lagune von Venedig, vorbei an den Inseln Vignole und Sant’Erasmus bis nach Burano und anschließend zurück über Murano bis zur Zieleinfahrt über den Canal Grande. Eine Rangliste gibt es nicht, dafür unvergessliche Erinnerungen.

Ein friedlicher Protest

Ins Leben gerufen hat die Vogalonga vor 45 Jahren eine Gruppe besorgter Venezianer: Als friedliche Kundgebung für die Fortbewegung auf dem Wasser aus eigener Kraft

und gegen die Verschmutzung der Lagune durch Motorboote.

Die italienische Tageszeitung «Corriere della Sera» schrieb anlässlich der Erstausstrahlung: «Müde vom Plaudern und vom Gejammer über das Schicksal der Stadt und der Lagune, haben sie (die Gruppe der Venezianer) die Bürger, anstatt zu den Waffen, zum Rudern gerufen.» Die Initianten trafen offenbar auf ein Bedürfnis: Rund 1500 Teilnehmerinnen und Teilnehmer gingen mit 500 Booten an den Start – niemand hatte am 8. Mai 1975 mit so viel Interesse gerechnet.

Blick nach vorne, Blick nach hinten: Bei der Vielfalt der Boote ist Umsicht gefragt.

Das Boot im Rucksack

Meine erste Bekanntschaft mit der Vogalonga liegt zehn Jahre zurück. Sie war krönender Abschluss einer Reise mit dem Faltboot auf Wasserwegen von Locarno nach Venedig. Für Pfingsten 2019 fasste ich den Entschluss, meine Erinnerungen aufzufrischen. Aber diesmal wollte ich die Strecke im Stehen absolvieren: Ich entschied mich für ein SUP-Brett, ein aufblasbares, fast vier Meter langes Brett, auf dem stehend gepaddelt wird.

Ein grosser Teil der traditionellen venezianischen Ruderboote, dazu zählen auch die Gondeln, werden ebenfalls stehend gepaddelt. Ich würde also nicht alleine sein. Ein Vorteil meines Gefährts liegt darin, dass es in einem Rucksack Platz findet, der weniger als zwölf Kilogramm wiegt und problemlos im Zug mitgenommen werden kann.

Venedig im Ausnahmezustand

Nach nur sechseinhalb Stunden Fahrtzeit ab Bern treffe ich in Venezia Santa Lucia ein. An diesem Tag ist im ohnehin lebendigen Venedig noch mehr los: Tausende Menschen stehen auf der Strasse, um gegen die Kreuzfahrtriesen zu demonstrieren. Am Sonntag davor hat ein solcher, ausser Kontrolle geratener, Gigant beim Anlegen ein Ausflugschiff gerammt. Vier Personen wurden leicht verletzt, es hätte aber auch viel schlimmer enden können.

Es sind nicht die ersten Proteste: Die Wellen und die Wasserverdrängung der riesigen

Schiffe gefährden die Fundamente des Weltkulturerbes und bedrohen das sensible ökologische Gleichgewicht in der Lagune.

Endlich auf dem Wasser

Am Pfingstsonntag ist es so weit. Ratlose Touristengruppen stellen fest, dass heute keine Wasserbusse fahren. Dafür können sie beobachten, wie sich Rudergruppen fürs Einwassern bereitmachen, Faltbootbesitzerinnen ihre Boote zusammenbauen und SUP-Paddler ihre Bretter aufpumpen: Die Vogalonga geht los.

Aus allen Kanälen strömen die kleinen und grossen Boote an den Start vor dem Markusplatz. Dort, auf dem Canale della Giudecca, hat es genügend Platz für die über 7000 Ruderinnen und Ruderer. Um Punkt 9 Uhr gibt eine Kanonensalve unüberhörbar das Startzeichen und die Ruderboote, Gondeln, Drachenboote, Seekajaks und allerlei andere Boote setzen sich in Bewegung.

Am Anfang ist Umsicht gefragt: Die Boote sind unterschiedlich schnell und benötigen weniger (Kajaks) oder mehr (Ruderboote) Platz. Die einen blicken in Fahrtrichtung, die andern auf ihr Fahrwasser zurück. Der Seegang hält sich zum Glück in Grenzen. Einzig der Gegenwind setzt den stehenden Paddlerinnen und Paddlern zeitweise zu.

Zeit für Bekanntschaften

Weil die Vogalonga kein klassisches Rennen ist, bleibt unterwegs Zeit für Gespräche und Bekanntschaften. Da ist der SUP-Paddler vom Lido, dieser vorgelagerten Insel, welche die Laguna di Venezia von der Adria trennt. Dort, so erzählt er, sei er bei guten Wellen-

bedingungen regelmässig an seinem Lieblingsstrand auf dem Brett anzutreffen. Im traditionellen Vierer-Ruderboot sitzt eine fünfköpfige Familie aus Venetien. Auf dem Steuerplatz sitzt gerade der zehnjährige Junge und fragt alle, die an seinem Boot vorbeifahren, aus welchem Land sie kommen und was das Spezielle daran sei. In Burano erliegen einige der Versuchung einer Eisdiele – trotz ausreichend Streckenproviant der Organisatoren.

Die Vogalonga ist ein politisches Statement. Aber auch ein eindrückliches Erlebnis mit Wassersportfreunden aus vielen Nationen. Es ist diese Kombination, die den besonderen Reiz der Veranstaltung ausmacht.

Kurz vor Ende der 30 Kilometer langen Strecke: Der Canale Cannaregio ist blockiert. Polizisten in Uniform auf Jetskis lotsen die verbleibenden Boote auf einem Schleichweg durch die Kanäle, bis sie auf dem Canal Grande wieder mit den anderen Booten zusammentreffen.

Das Publikum säumt den Kanal. Kein Motorenlärm übertönt die Paddelschläge und die Zurufe. Bei der Durchfahrt unter der Rialto-Brücke wird es richtig laut. Am Ziel offeriert ein Barbetreiber direkt am Wasser spontan Sekt und Käse. Mit einem Glas in der Hand geniesse ich vom Wasser aus den Blick auf den Markusplatz. ■

Michael Rytz ist Experte für Verkehrssicherheit beim VCS. Er ist ganzjährig – sitzend oder stehend paddelnd – auf dem Wasser anzutreffen.

Venezianerinnen und Venezianer protestieren gegen die Kreuzfahrtriesen, welche die Lagune bedrohen.

Es kann losgehen: Der Autor und sein aufblasbares SUP-Brett kurz vor dem Start der Vogalonga.



Kontak

Winterthur und Umgebung, zwei pensionierte Freundinnen suchen zwei Männer für Wanderungen und Gespräche. Offerten an VCS, unter Chiffre Nr. 2003, Magazin Inserate, Postfach 3001 Bern

Freundschaft gesucht! Möchte meinen Freundeskreis (w/m) erweitern. Bin w, 58, naturverbunden, wohne zentral im Mittelland, mit GA. Freue mich auf Dich! Schreibe an VCS, Chiffre 2004, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Ferien schweiz

Das «etwas andere» **Albergo** im Herzen des Malcantone! Wandern im wildromantischen Wandergebiet und Baden im nahen Felsenschwimmbaden. www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

Ferien im ursprünglichen **Onsernone-tal** – Baden im Bergfluss Isorno. **Zwei r ustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

www.bnb.ch. Gastgeber in der ganzen Schweiz freuen sich auf Sie. Für Wanderer, Biker, Motorradfahrer, Wintersportler, Geschäftsleute etc. Hunde vielerorts willkommen.

Traumhaus direkt am Luganersee mit grossem Garten. Frei vom 25.7.-9.8. (Mind. 4 Tage). Zwischen Morcote und Melide. 150m², 2 Schlafzimmer, bestens eingerichtet, Holzhaus. Fr. 250.-/pro Tag, alles inkl. Tel. 076 411 76 86 rothmann.milena@gmail.com

Neue Ferienwohnung 3.5 Zimmer mit Gartensitzplatz im Verzascatal. Tel. 079 746 53 85

Aletsch/Belalp, Whg für 6 Personen Traumhafte Aussicht, modern, hell www.bergdohle_attika brig-belalp.ch

Heimelige **3-Zi-Wohnung in Fërme** bei Le Locle NE. Wandern, Velo, etc. www.crozot.ch / Tel. 079 924 35 43

Romantisches Häuschen erwartet Sie im malerischen **Bigorio, Capriasca TI** 1½-Zi., Garten, Relax, Tel. 079 40 50 235 Internet: www.levante.li

Grächen/VS, bequem eingerichtetes Chalet für 2 bis 8 Personen, autofrei, ÖV, www.chalet-in-alleinlage.com

Sent, U-Engadin, gediegene Ferienwohnung für 2 Personen, ruhig, sonnig, Gartensitzplatz, Tel. 056 664 07 01

ORT DER KRAFT

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



HOTEL Sass da Grüm

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

Wildromantisches **"Paradiesli"** einfach & günstig, 1-15 Personen. www.Meraggia.ch T 077 427 16 43

Erholung pur in unserer einzigartigen-Musikloft mit Hausorgel und Klavier im Bühl, Toggenburg, ruhig, idyllisch, traumhafte Aussicht auf Churfürsten und Stockberg. Weitere Infos: www.webstube.org T 077 465 17 87 regula.stadler@gmail.com

Brissago/TI, helles Haus für 2 bis 6 Personen, sehr ruhig, Seeblick schöner Garten. www.bio-nullenergie.com

Ruhe und Erholung im Tessin: 1½ Zi. Wohnung in Capriasca, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fassauna. Für Familien zus. Zimmer möglich. 076 4628186 www.casa-cagiallo.ch

Verdasio, Centovalli. Komfortable Dachwohnung in altem Palazzo. Westbalkon, Gartensitzplatz, Loggia. 4 Schlafplätze. Ideal zum Wandern und Entspannen. 079 252 48 70 oder foroglio@bluewin.ch

Claro (Bellinzona), Rustico, 2-5 Personen, zu vermieten. Ruhig (Parkplatz 50 m). T 041 370 34 63; beni.heilig@bluewin.ch

Ferien ausland

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50m, malerisches 4Zi-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab 1040 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Wie können wir SIE überzeugen? 2020 vermieten wir im 8. Jahr, u.a. an Gäste, die bereits 8mal kommen: **Insel Brač/Split, 6-Personen-Haus** Südküste, ab April, auch per ÖV, alleinstehen, Vor/Nachsaisonrabatt Überzeugt? Infos bei: sl.an@gmx.ch

Cevennen/Ardèche: Komfortables Ferienhaus für 2-4 Pers., grosser Garten, ruhige Lage. Nähe Barjac u. Uzès. Wandern, Kanufahren auf Cèze u. Ardèche, Velofahren +33 466 240 294 www.masleshirondelles.fr

Val Vigizzo/IT hübsches Ferienhaus in Trontano. ideal f. Fam. verk.frei, ÖV, Aussicht, Terrasse, Bach 10', gr. Pergola, 4-5 Personen. Mail: ferien@vigna.ch www.vigna.ch

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita... Private Ferienwohnungen für 2-6 Personen. 290-660 €/Wo. NR. Hunde willk. 079 208 9 802; www.ortasee.info

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

3-Zi-WG in Collioure (Roussillon, F) Für 4-6 P., kinderfreundlich. Meersicht. Frühling und Herbst ideal f. Wandern, Biken... Sommer und Herbst auch fürs Baden. Guter ÖV. Tel. 031 735 50 36 Mail: marianne.haeni@gmx.ch

Maremma: das feine Bio-Hotel auf dem Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, www.riparbella.com

Berlin: 2-Zi-Wohnung, max. 3 Pers., ruhig, zentral nahe Ku'damm www.beberlin.ch, Tel. 052 222 14 20

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

Toscana, stilvolle Dachwhg. (f. 2 Erw.), mit Terrasse, Altstadt Arezzo, für Kunst u. Wandern, guter ÖV, Tel. 056 664 07 01

Porlezza/IT: Ferienhaus mit 3 Zimmern, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. www.satiren.ch/casa.html, 044 481 54 86

Provence/Côte d'Azur: Schönes, herrlich gelegenes FH! 077 414 11 91 www.airbnb.ch/rooms/21762372

Echte Italienische Gastfreundschaft, **Costa dei Fiori, Imperia.** Casa **Pierina**, 3 km vom Meer (ÖV), Wohnung im Grünen, 2 (max. 4) Personen. Casa **Clara**, Pantasina, 12 km vom Meer (ÖV), Olivenhain und Meersicht, grosser Balkon, 4 (max. 5) Personen. Infos: www.liguria-extravergine.com. Auskunft ital. 0039 388 062 45 25, deutsch 077 442 63 48.

Ferien im europäischen Urwald Velofahren, Wandern, Wildtiere Familienferien im Zirkuswagen Ferienhäuser und Wohnungen Kultur- und Literaturreisen www.wisent.ch, 043 333 25 25

wohnen

Zu verkaufen. **Koroni, Peloponnes (GR).** Traditionelles Haus, 1 Zimmer, Bad, Küche, Terasse, Obstgarten, 3 min. zu Fuss zu einem grossen Naturstrand. Attraktiver Preis. anne-marie.krauss@citycable.ch

Wir vermieten Gewerberaum in neuer genossenschaftlicher Siedlung in Bern!



ab Herbst 21 gewerbe.warmbächli.ch

www.kleintierstaele.ch



Mit gutem Gewissen Meer-schweinchen und Kaninchen halten!

Tierfreundliche Gehege sozial produziert:

kleintierstaele.ch

insertereschluss für ihre Kleinanzeige

nummer 3/2020: Montag, 11. Mai 2020

nummer 4/2020 Montag, 10. August 2020

Bei den Massnahmen, die unter dem gesuchten Begriff zusammengefasst sind, setzt die Stadt Bern unter anderem auf Velostrassen.



WETTBEWERB

Der VCS fordert fürs Velo ...

Ein sicheres und attraktives Velowegnetz soll es möglichst vielen Menschen ermöglichen, im Alltag sowie in der Freizeit mit dem Velo mobil zu sein. Das will der VCS – und das will die Schweizer Bevölkerung, wie das wuchtige Ja zum Bundesbeschluss Velo im Herbst 2018 deutlich gezeigt hat. Kein Wunder, schliesslich ist Velofahren – ob ohne oder mit elektrischer Unterstützung – schnell, praktisch, günstig und gesund, braucht wenig Platz und spart Ressourcen.

Die Stadt Bern macht's vor

Damit das Velo als Verkehrsmittel endlich den Platz bekommt, den es längst verdient, braucht es eine Strategie und ein Programm zur Veloförderung. Die Stadt Bern hat unter dem gesuchten Begriff ihre Vision skizziert, ein konkretes Ziel und koordinierte Massnahmen für die nächsten Jahre formuliert. Mit Erfolg, wie die Statistik auf Seite 5 in diesem Heft zeigt.

Was in der Bundesstadt bereits an vielen Orten sichtbar ist – Velostrassen mit aufge-



In der Schweiz (noch) ein Traum: Schnellrouten fürs Velo nach dem Vorbild von Kopenhagen.

ZU GEWINNEN:

Ein E-Citybike Relax RLX 10 im Wert von Fr. 3299.–



Der PKW war das Statussymbol des 20. Jahrhunderts. Seien Sie der Erste, der wirklich im 21. Jahrhundert ankommt! Mit unserem Cylan Relax RLX 10 treten Sie entspannt in die Pedale, kommen entspannt ans Ziel – und sehen entspannt aus. Das E-Bike verfügt über einen starken Shimano-E6100-Antrieb, der Sie auch mit zwei vollen Einkaufstüten noch trägt. Dank der automatischen Schaltung können Sie Ihren Gedanken auf dem E-Citybike freien Lauf lassen. Fahrradfahren ist eben keine reine Transportmöglichkeit. Es ist ein Lifestyle. Die neue urbane Leichtigkeit.

hobenem Rechtsvortritt oder Velospuren in Gegenfahrtrichtung bei Einbahnstrassen – fordert der VCS für die ganze Schweiz. Damit das gelingt, braucht es die koordinierte Zusammenarbeit des Bundes mit den Kantonen, Gemeinden sowie Fachverbänden.

Was der VCS fordert und wie das im Detail aussehen könnte, lesen Sie im Dossier auf den Seiten 22 und 23.

Nelly Jaggi

Was fordert der VCS, um das Velofahren schweizweit zu unterstützen?

Beantworten Sie die Frage bis am 17. Mai 2020 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.

Lösung letzte Ausgabe:

Glacier Express

Gewonnen hat das Wochenende im Valposchiavo Frédéric Monnat aus Monthey (VS).

Wettbewerbspreis offeriert von





Optimal
versichert?

Einbruch - ein ungutes Gefühl

Die **VCS-Hausratversicherung** schützt Ihr Hab und Gut. In Kombination mit einer **Privathaftpflichtversicherung** sind Sie zudem gegen Ansprüche von Dritten versichert, falls Sie einmal für einen Schaden geradestehen müssen. Ein umfassender Versicherungsschutz, auf den man nicht verzichten darf!

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/hausrat

www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht

Für Mensch
und Umwelt



© Fotolia - Photographica.eu



Auch für Velofahrer-
und Fuss-
gängerinnen

Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

Bleiben Sie bei rechtlichen Unstimmigkeiten gelassen. Mit den **VCS-Rechtsschutzversicherungen** erhalten Sie professionelle juristische Beratung und werden falls nötig durch einen Anwalt vertreten.

Für Bestellungen und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/recht

Für Mensch
und Umwelt



© 123rf - cathy yeulet

«Plötzlich bleiben viele zu Hause, anstatt von Termin zu Termin zu hetzen. Wenn überhaupt, ist man meist zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs.»



ANDERS GAUTSCHI

Chancen nach der Coronakrise

Ursprünglich hatte ich für diese Kolumne einen Text über meine bevorstehende Zugreise Ende März nach Marokko geschrieben. Ein solches Reiseunterfangen erscheint heute, nur wenige Wochen nachdem die Coronakrise Europa erreicht hat, geradezu absurd. Es ist unglaublich, wie das Virus innert kürzester Zeit unseren Tagesablauf schlagartig verändert hat.

Angesichts der zu erwartenden Opfer mutet es zwar fast zynisch an, von den Chancen dieser Krise zu sprechen. Trotzdem gibt es positive Auswirkungen: auf die Umwelt, auf unser Arbeits- und Verkehrsverhalten. So ist Vieles, was als nicht umsetzbar galt, plötzlich Alltag. Zum Beispiel der fast vollständige Umstieg auf Homeoffice oder die konsequente Nutzung von Videokonferenzen an Stelle physischer Treffen.

Immer wieder haben wir diese Instrumente als Massnahme für weniger Verkehr propagiert, mit mässigem Erfolg. Die aktuelle Krise hat sie in einer Geschwindigkeit umgesetzt, die gerade in der Schweiz bis vor kurzem unvorstellbar war. Auch positiv zu würdigen ist die Entschleunigung und das bewusstere Mobilitätsverhalten. Plötzlich bleiben viele zu Hause, anstatt von Termin zu Termin zu hetzen. Wenn überhaupt, ist man meist zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs.

Weniger positiv sind die Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Auf Empfehlung des Bundesrats sollte, wenn möglich, auf den ÖV verzichtet werden. Bekannte von mir, welche seit Jahren bewusst auf das Auto verzichteten, pendeln plötzlich wieder mit dem Auto zur Arbeit. Nach der Rückkehr zur Normalität muss den Menschen die Angst vor einer Ansteckung im ÖV wieder genommen werden.

Wenn aber Homeoffice und Videokonferenzen nach der Krise weiterhin konsequent genutzt werden, dürften auch die Busse und Züge zu Stosszeiten weniger voll sein. Im Moment gilt es als Erstes, die Opferzahlen tief zu halten und die Krise so schnell als möglich zu überwinden. Danach sollten wir alles daran setzen, nicht wieder in den alten Trott zu fallen. Dass wir den Alltag eingeschränkter meistern, uns nur noch zu Fuss oder mit dem Velo bewegen und arbeiten können, ohne uns physisch zu verschieben, haben wir ja jetzt alle mehr oder weniger schmerzlich erfahren müssen. Aber auch, dass es so ganz ordentlich funktioniert.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.-/Jahr. Erscheint 5-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:** Jessica Bachmann, Cristina Bitschnau-Kappeler, Arman Fardel, Anders Gautschi, Myriam Holzner, Oliver Kempa, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Michael Rytz, Laura Schmid, Anita Weber, Patrick Zellweger. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71 578 (deutsch 56 789, französisch 14 789). Die nächste Ausgabe erscheint am 18. Juni 2020. **Inserationsschluss:** 11. Mai 2020. **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.

Diese Zeitschrift wird in einer umweltverträglichen Polyethylenfolie verschickt. Diese schneidet im Ökovergleich gleich gut ab wie Recyclingpapierhüllen. Hingegen bietet eine Papierhülle weniger Schutz und führt so häufiger zur Beschädigung von Zeitschriften.

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Der Stillstand

Kaum Pendlerinnen und Pendler während der Stosszeiten, massiv reduzierter öffentlicher Verkehr und boomende Onlinegeschäfte: Einige Bereiche der Mobilität hat das Coronavirus in die Knie gezwungen, anderen hat es zu (weiterem) Aufschwung verholfen. Was haben wir vermisst? Was hat uns gar nicht gefehlt? Wie haben sich Homeoffice, Videokonferenzen und flexible Arbeitszeiten tatsächlich bewährt? Welche positiven Erfahrungen wollen wir zur künftigen Normalität machen? Die Juniausgabe des VCS-Magazins widmen wir den Auswirkungen der Coronakrise auf unsere Mobilität in den letzten Wochen.



© VCS/Nelly Jaggi



Individuelle Veloreise Rund um Müritz & Plauer See

- Gemütliche Velotouren in der Mecklenburgischen Seenplatte
- Müritz-Nationalpark und Strelitzer Kleinseengebiet

| Preis pro Person | ab CHF 1265* |
|---|---------------|
| 8 Tage/7 Nächte ab/bis Waren/Müritz | Webcode: 2812 |
| Anreise täglich vom 25.04. - 26.09.2020 | |
| Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo | |



Individuelle Veloreise Bodenseeradweg

- Historisches Konstanz und Zeppelinstadt Friedrichshafen
- «Natur pur» erleben in Reservaten am See
- Viele kostenlose Bademöglichkeiten unterwegs

| Preis pro Person | ab CHF 840* |
|---|---------------|
| 6 Tage/5 Nächte ab/bis Bregenz | Webcode: 2764 |
| Anreise täglich vom 10.04. bis 11.10.2020 | |
| Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo | |



Individuelle Veloreise Balaton

- Der grösste Süßwassersee Europas
- Wunderschöne Naturlandschaften
- Bekannter Kurort Balatonfüred

| Preis pro Person | ab CHF 1055* |
|---|---------------|
| 8 Tage/7 Nächte ab/bis Siófok | Webcode: 2833 |
| Anreise mittwochs & samstags vom 01.04.-26.10.2020 | |
| Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo | |



Individuelle Veloreise Amsterdam - Brüssel

- Amsterdam - das «Venedig des Nordens»
- Historische Gebäude und unzählige Windmühlen
- Pulsierendes Brüssel

| Preis pro Person | ab CHF 1505* |
|---|---------------|
| 8 Tage/7 Nächte ab Amsterdam/bis Brüssel | Webcode: 2785 |
| Anreise montags vom 04.05. - 21.09.2020 | |
| Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo | |

*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie inkl. Bahnreise 2. Klasse ab/bis Wohnort mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei Aktivferien beinhaltet der Preis auch das Mietvelo, Gepäcktransport und Routenbeschrieb. Frühbucherrabatt für Erwachsene bei Buchung bis 4 Monate vor Abreise. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch

Weniger pendeln, mehr Zeit zum Leben



Mehr Zeit für Familie, Verein und Hobby mit dezentralem Arbeiten in einem VillageOffice Coworking Space. Erfahre, wie du deine Pendlerzeit nachhaltig reduzieren kannst auf villageoffice.ch



energieschweiz

Unser Engagement: unsere Zukunft.