

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Wir fahren in die Zukunft

Mit der Energie aus Wasser, Wind
und Sonne im Tank

Seite 20

Für Mensch
und Umwelt



Bestellen Sie jetzt das neue Kursbuch!

Fahrplanwechsel am 15.12.2019



Fr. 19.80
plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90

Zahnradbahn Rigli Külm. © Fotolia – Viktorflowerfly

Bequeme Heimlieferung vor dem Fahrplanwechsel

So bestellen Sie das Kursbuch:

- im Webshop: www.verkehrsclub.ch/kursbuch
- per Telefon: 031 328 58 58
- per E-Mail: kursbuch@verkehrsclub.ch

Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen: sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV im neuen, übersichtlichen A4-Format.

Ein Projekt von



20
JAHRE
ECHTE HILFE biovision

Diese Überlebenskünstlerin sichert 5000 Hirtenfamilien die Existenz.



In Afrika häufen sich Dürren als Folge des Klimawandels. Darunter leiden Hirtenfamilien und ihre Herden besonders. Wir schaffen neue Perspektiven mit Lösungen aus der Natur. Werden Sie Teil unseres Engagements:

www.biovision.ch



Journal de fête

Winterthur	4. – 8. September
Luzern	11. – 22. September
Wettingen	25. – 29. September
Solothurn	2. – 6. Oktober
Bern	9. – 27. Oktober
Zürich	30. Oktober – 24. November

circus-monti.ch



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Wahlen:** Das umweltpolitische Sündenregister der letzten vier Jahre
- 7 **Einsatz für Tempo 30** – Erfolge für Zürich und Genf
- 9 Weniger Strassen dank der **Landschaftsinitiative**
- 10 Mobil sein und bleiben – **Mobilitätskurse** für Senioren
- 11 Der VCS feiert **20 Jahre Pedibus**
- 14 **40 Jahre VCS** – ein Rückblick mit Gründungsmitglied Martin Sommer
- 15 Erfreulich hohe **Nachfrage nach Nachtzügen**
- 17 Es ist **Zeit für eine Velo-Offensive** – die Forderungen des VCS
- 18 **Amanda Ngabirano:** Porträt einer mutigen Frau
- 19 **Digitalisierung und automatisiertes Fahren:** Der VCS bezieht Position



© Urs Geisler

50 Schön über die Schweiz hinaus – **zu Fuss von Brissago nach Cannobio**

- 52 **Eine E-Bike-Tour durchs Luzerner Hinterland**
- 54 **Verdonschlucht:** Faszination Wasser
- 57 **Ausflugstipp:** in Nendaz den Suonen entlang
- 59 Auf Schatzsuche mit dem **Kursbuch**

32 **Mitgliederangebote**

34 **Berichte aus den Regionen**

61 **Leserbriefe**

64 **Wettbewerb**

65 **Bitte Mitdenken!** mit Anders Gautschi

66 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf

DOSSIER

Wir fahren in die Zukunft
Die Tage des Verbrennungsmotors sind gezählt. Der Verkehr der Zukunft fährt mit der Energie aus Wasser, Wind und Sonne im Tank.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© Camille Marion

Vor einigen Jahren musste ich einen Skitag mit Freundinnen absagen: Es war Abstimmungs-sonntag, und die Öffnungszeiten des Wahl-

lokals liessen sich nicht mit der frühmorgendlichen Abfahrt des Zuges vereinbaren.

Am 20. Oktober steht der nächste Urnengang an. Die Stimmberechtigten können mitbestimmen, wer in den kommenden vier Jahren die (umwelt-)politischen Entscheidungen trifft.

Um die Klimaerwärmung einzuschränken, braucht es eine drastische Wende in der Verkehrs- und Klimapolitik: Wir müssen so schnell wie möglich ohne fossile Brennstoffe auskommen. Mehr zum Thema lesen Sie in unserem Dossier auf den Seiten 20 bis 31. Damit wir das Ziel erreichen, braucht es sowohl ein Umdenken in der Gesellschaft als auch die entsprechenden Rahmenbedingungen in der Politik.

Jede Stimme zählt – es steht wesentlich mehr auf dem Spiel als ein Skitag!

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



© Fabian Lütolf



© Aeg/Samuel Bernhard

Wohnen ohne eigenes Auto – zwei Veranstaltungen

Autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen wird in den Zentren immer selbstverständlicher. Das Fachseminar «Autofrei wohnen ausserhalb der City – geht das?» widmet sich der Frage, welche Standortvoraussetzungen unabdingbar sind. Den Abschluss der Tagung macht eine gemeinsame Besichtigung des Projekts Kochermatte in Aegerten (im Bild). Willkommen sind Verantwortliche der Städte und Gemeinden, Planungsfachleute, Investorinnen, Immobilienbesitzer und weitere Interessierte.

Wann: Dienstag, 24. September 2019

Wo: Volkshaus Biel – mit anschliessender Besichtigung des Projekts Kochermatte in Aegerten

Anmeldung: www.wohnbau-mobilitaet.ch


In vielen Wohnsiedlungen liegt ein grosses Potenzial für eine nachhaltige Mobilität brach. Entscheidend für die Verkehrsmittelwahl ist nämlich das Mobilitätsangebot am Wohnstandort. Liegenschaftsverwaltungen und öffentliche Hand sind in der Verantwortung, die Möglichkeiten besser zu nutzen. Das Fachseminar zeigt Mobilitätsdienstleistungen im Praxistest.

Wann: Freitag, 1. November 2019

Wo: Generationenhaus, Bahnhofplatz 2, Bern

Anmeldung: www.wohnen-mobilitaet.ch


Der VCS hat in den letzten Wochen und Monaten wertvolle Informationen

 rund ums Thema Autofrei leben zusammengestellt:
www.vcs-carfree.ch

Elektroauto-Angebot um wenige Modelle erweitert

Die Auto-Umweltliste des VCS zeigt, welche Personenwagen die Umwelt am wenigsten schädigen. Mit der Sommer-Aktualisierung werden neu auf den Markt gekommene Modelle bewertet. Drei neue Elektroautos sind seit März auf den Schweizer Markt gekommen. Für das zweite Halbjahr 2019 und insbesondere für 2020 haben verschiedene Autohersteller zahlreiche neue Elektromodelle angekündigt. Auch bei den Lieferwagen erweitert sich das Angebot an Elektromodellen.

Etliche der Modelle, die wegen der Umstellung auf den neuen Messzyklus WLTP zwischenzeitlich nicht zugelassen waren, können nun basierend auf den neuen Daten bewertet werden. Von diesen erreichen elf fünf Sterne, darunter zahlreiche mit Erdgas/Biogas betriebene Modelle.

 Genauere Angaben und Bewertungen der Lieferwagen- und Automodelle: www.autoumweltliste.ch



© VCS

Ecotrip-Challenge: Am 22. August lancierte der VCS den Wettbewerb für Schulklassen auf dem Berner Bahnhofplatz.




© Laura Schmid

Europa mit dem (Nacht-)Zug

Im Dossier der letzten Ausgabe des VCS-Magazins haben wir auf Seite 22 eine Karte mit nützlichen Nachtzugverbindungen abgedruckt. Wir haben uns über die zahlreichen positiven Rückmeldungen darüber gefreut. Auf vielseitigen Wunsch haben wir uns dazu entschlossen, die Karte zu erweitern.

Im selben Zug haben wir die Informationen rund ums Reisen mit dem Zug in Europa aktualisiert und aufgefrischt.

Die erweiterte Karte und alles Weitere rund ums Zugfahren in

 Europa finden Sie ab jetzt unter
www.europamitdemzug.ch



Hallo Velo: Freie Fahrt fürs Velo am 18. August 2019 in und um Bern. Die VCS-Sektion Bern war dabei.

© zlg



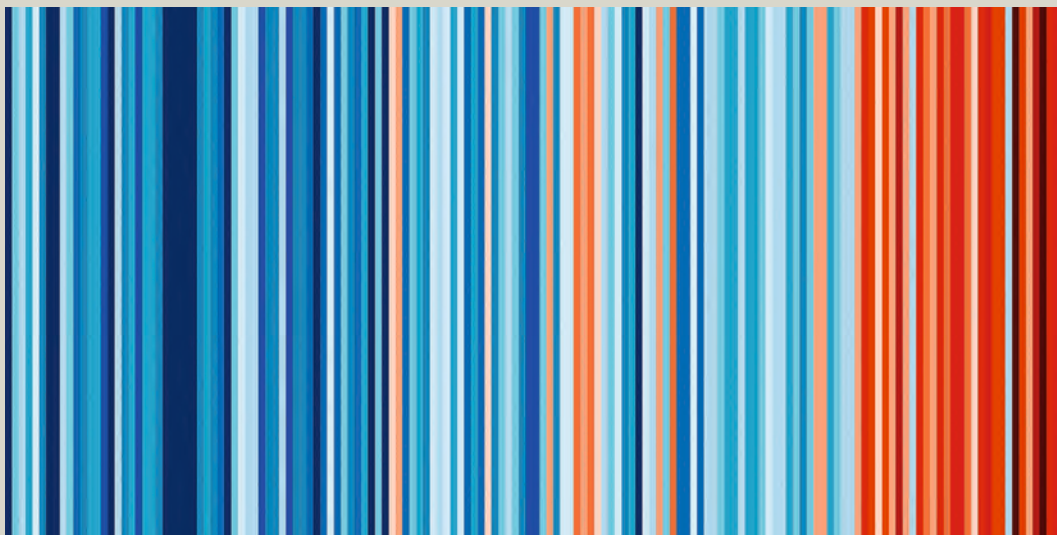
Eine Initiative für Mensch und Umwelt

Konzerne mit Sitz in der Schweiz machen immer wieder Negativschlagzeilen aufgrund von Menschenrechtsverletzungen und Umweltvergehen im Ausland. Die Konzernverantwortungsinitiative, welche vom VCS unterstützt wird, will solchen Geschäftspraktiken einen Riegel schieben.

Mittlerweile haben engagierte Freiwillige insgesamt rund 250 lokale Komitees gegründet, welche mit diversen Aktivitäten das Thema Konzernverantwortung aufgreifen. In den kommenden Monaten werden in der ganzen Schweiz Informations- und Diskussionsveranstaltungen zum Thema stattfinden.

Besuchen Sie eine Veranstaltung in Ihrer Nähe oder schauen Sie unverbindlich beim Komitee in Ihrer Wohngemeinde vorbei: www.konzern-initiative.ch/lokalkomitees/

Die Temperatur in der Schweiz von 1864 bis 2018



Die Erwärmungsstreifen des britischen Klimawissenschaftlers Ed Hawkins zeigen die Abweichungen vom langjährigen Temperaturdurchschnitt: Je dunkelroter, desto wärmer war ein Jahr, je dunkelblauer, desto kälter. Verständlich und überaus eindrücklich. Weitere Infos und Erwärmungsstreifen anderer Länder: www.showyourstripes.info

Mehr zum Thema Klima lesen Sie im Dossier ab Seite 20.

© www.showyourstripes.info

Auf vier bessere Jahre

Wahlen Die Liste der verkehrspolitischen (Fehl-)Entscheide des Parlaments ist zu lang. Es braucht in den kommenden vier Jahren dringend mehr Vertreterinnen und Vertreter, die für eine nachhaltige Umweltpolitik eintreten.

Von Luc Leumann



Die Klimastreikenden fordern ein Umdenken in der Politik – am 20. Oktober können die Stimmberechtigten Einfluss darauf nehmen.

Der Verkehr wächst weiter, die Klimapolitik wird reduziert statt verstärkt. Das Ziel der Güterverlagerung auf die Bahn wird in Frage gestellt. Autobahnen werden auch dann beschlossen, wenn die Kosten noch gar nicht bekannt sind. Das Massnahmenpaket zur Verkehrssicherheit (Via sicura) soll bereits wieder rückgängig gemacht werden, und der Veloverkehr fristet weiterhin ein Schattendasein. Der Blick zurück auf die verkehrspolitischen Entscheide des Nationalrats der letzten vier Jahre zeigt wenig Positives. Nur der Ständerat zeigt manchmal Hemmungen, umweltpolitische Errungenschaften kurzerhand abzuschaffen. Damit sich das ändert, braucht es mehr Politikerinnen und Politiker, die sich für Nachhaltigkeit im Verkehr und andere Umwelthanliegen einsetzen. Jede Stimme zählt!

Massloser Autobahnausbau

Der Nationalrat hat sich im letzten Frühling bei der Beratung über das Ausbauprogramm Strasse 2019 diametral gegen die umwelt-, klima- und energiepolitischen Ziele des Bundes gestellt. Beim Strassenfonds (NAF) griff

das Parlament beherzt in die Bundeskasse. Den ursprünglichen Vorschlag des Bundesrats, einen Drittel der Zusatzmillionen für den Autobahnausbau aus der Bundeskasse und zwei Drittel durch die Autofahrenden zu finanzieren, hat das Parlament umgedreht.

Gebremster ÖV

Der Bahnausbau wurde zwar – wie mit FABI, dem Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative des VCS, beschlossen – weitergeführt. Der Nationalrat wollte jedoch beim Kredit für neue S-Bahn- (und Bus-)Linien weniger Geld ausgeben. Anstatt einen Drittel der ungedeckten Kosten, die in den letzten zehn Jahren jeweils für neue ÖV-Linien zur Verfügung standen, wollte er nur noch einen Viertel übernehmen. Damit hätten die Ausbauten im Schienennetz zum Teil gar nicht genutzt werden können.

Flugverkehr ohne Konsequenzen

Eine Flugticketabgabe ist im Parlament trotz wachsend zunehmender Unterstützung noch immer nicht beschlossen. Im Rahmen der

Teilrevision des Luftfahrtgesetzes hat sich das Parlament für eine Halbierung der Gelder ausgesprochen, die für ökologische Innovationen – zum Beispiel Hybrid-Flugzeuge oder effizientere Flugzeuge – eingesetzt werden dürfen.

Ja, aber ... zum Velo

Das Volk hat den Bundesbeschluss Velo mit über 70 Prozent JA-Stimmen angenommen. Rückblickend bleibt trotzdem ein fahler Nachgeschmack: Das Parlament hat die – unter anderem vom VCS lancierte – Velo-Initiative deutlich abgelehnt. Welche Verbesserungen der Bundesbeschluss für Velofahrende bringt, ist noch nicht unklar.

Dieselskandal ohne Folgen

Der Dieselskandal der Autohersteller blieb ohne politische Konsequenzen: Sämtliche Vorstösse dazu wurden vom Parlament abgelehnt.

Mehr grosse Autos mit viel CO₂

Beim CO₂-Ziel für Neuwagenflotten hat der Nationalrat gar zwei Mal Verschlechterungen im Vergleich zum Volksentscheid zur Energiestrategie vorgenommen. Die Politik tut alles, damit möglichst grosse Autos verkauft werden. ■

Luc Leumann ist Koordinator Bundespolitik beim VCS Schweiz.

Die Wahlen vom 20. Oktober

Um die Verkehrs- und Umweltpolitik wieder auf die richtige Bahn zu bringen, braucht es jede Stimme. In der Mitte dieses Heftes finden Sie (mit Ausnahme einiger Kantone) weitere Informationen zu den National- und Ständeratswahlen vom 20. Oktober 2019. Wie umweltfreundlich jene Politikerinnen und Politiker abgestimmt haben, die Sie vor vier Jahren gewählt haben, und Informationen zu den Kandidatinnen und Kandidaten finden Sie zudem unter www.umweltrating.ch.

Tempo 30 – Erfolge für den VCS

Lärm Der Strassenverkehr ist die wichtigste Quelle für Lärmbelastungen in der Schweiz. Der VCS setzt sich gemeinsam mit seinen Sektionen für Geschwindigkeitsbeschränkungen an den neuralgischen Punkten ein.

Von Camille Marion

Mitte Juli hat sich die Exekutive der Stadt Zürich endlich für die Einführung von Tempo 30 entlang der Mutschellen-, Rieter- und Waffenplatzstrasse im Zürcher Quartier Wollishofen ausgesprochen. Im Oktober 2016 hatte die VCS-Sektion Zürich zusammen mit 200 Anwohnerinnen und Anwohnern die mangelhafte Lärmsanierung kritisiert und bekämpft. Obwohl feststeht, dass eine Temporeduktion für bestimmte Strassen eine effiziente Massnahme gegen die Lärmimmissionen darstellt, hatte sich die Regierung damals gegen Tempo 30 ausgesprochen. Lesen Sie dazu auch den Beitrag auf Seite 34.

Auch in Genf wurde der VCS aktiv: Vor kurzem hat die Sektion den Kanton beim Rechnungshof angezeigt, damit dieser seine Verantwortung wahrnimmt und problematische Strassen saniert. Mehr als 120 000 Genferinnen und Genfer leiden unter dem Strassenlärm. Für den VCS damit eine Frage der Volksgesundheit, die ein zentrales Anliegen der politischen Behörden sein müsste.

Erfreulicherweise gehört die Sanierung der Strassen zu den vom Genfer Staatsrat Ende Sommer formulierten Zielen. Auch wenn in erster Linie Strassen mit schalldämpfenden Belägen ausgestattet werden sollen, ist zu hoffen, dass in den am stärksten lärmgeplagten Quartieren auch Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.

Effizient und leicht umsetzbar

Der VCS setzt sich seit Jahrzehnten für Geschwindigkeitsreduktionen ein – in Wohnquartieren, aber auch entlang dicht besiedelter Strassenabschnitte. Tempo 30 ist effizient und leicht umsetzbar, um den vom Verkehr verursachten Lärm zu bekämpfen.

Im Juni dieses Jahres wurde die Bedeutung von Tempobeschränkungen für den Lärmschutz auch auf nationaler Ebene verdeutlicht. Dank der Informationsarbeit des VCS lehnte der Ständerat eine parlamentarische Initiative ab, die die Kompetenz der Kantone und Gemeinden für die Errichtung von Tempo-30-Zonen auf Hauptstrassen als

Massnahme zur Lärmbekämpfung aufheben wollte.

Ein langer Kampf

In der Schweiz leidet jede siebte Person unter Lärm. Hauptursache ist der Strassenverkehr: Dessen Geräuschpegel überschreitet oftmals die gesetzlich festgelegten Grenzwerte. Die Folgen für die Gesundheit sind bekannt und alarmierend: Schlafstörungen, Leistungseinbussen, Entwicklung von Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Konzentrationsschwächen und so weiter.

Um dem entgegenzuwirken, braucht es neben der Sanierung der Strassen auch regelmässige Kontrollen. Bereits im April 2018 reichte der VCS seine Petition gegen Strassenlärm zuhanden der Bau-, Planungs- und Umweltdirektoren-Konferenz ein. Der Text unterstrich die besorgniserregende Lage und die Notwendigkeit, schnellstmöglich zu handeln. Der Bund hatte die Kantone schon früher aufgefordert, ihre Strassen bis März 2018 zu sanieren, dennoch waren zahlreiche Verkehrswege noch immer zu lärmig.

Der VCS wird in seinem Engagement gegen die Lärmbelastigungen durch den

Strassenverkehr fortfahren. Es braucht diesen Kampf für eine bessere Lebensqualität insbesondere in den Städten und Agglomerationen. ■



Im Zürcher Quartier Wollishofen darf der VCS einen Erfolg feiern: Tempo 30 wird als Lärmschutzmassnahme eingeführt.



Bereits 2018 reichte der VCS seine Petition gegen Strassenlärm ein und forderte die Kantone zum Handeln auf.



Bis **20%**
Ersparnis!*

Ökologisches Fahren lohnt sich!

Die Eco-Motorfahrzeugversicherung für alle, die umweltbewusst fahren und Prämien sparen wollen.

Schnell und einfach zur Offerte der Eco-Motorfahrzeugversicherung:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/eco

*Beispiel: Renault Zoe Life R90, gefahren von einem 35-jährigen Mann (Kanton Zürich).
Standardprämie: Fr. 361.–, VCS-Prämie: Fr. 286.–, Ersparnis: Fr. 75.–.

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Ein Beispiel aus dem Kanton Appenzell: Die Zersiedelung der Landschaft führt zu einem Ausbau der Strasseninfrastrukturen.

Mehr Landschaft mit weniger Strassen

Zersiedelung Ausserhalb der Bauzonen wird – trotz der bestehenden Gesetzgebung – munter weitergebaut. Als Folge davon nimmt der Verkehr zu, und es werden neue Verkehrsinfrastrukturen gebaut. Die Landschaftsinitiative will dies ändern.

Von Yves Chatton

Die Landschaftsinitiative will der rasanten Bautätigkeit ausserhalb der Bauzonen mit klaren und strengen Richtlinien in der Bundesverfassung ein Ende setzen. Sie verlangt vom Bund und den Kantonen, dafür zu sorgen, dass die Anzahl Gebäude respektive die dadurch beanspruchte Fläche in den Nichtbauzonen nicht zunehmen. Gleichzeitig sollen die Bedürfnisse der Landwirtschaft berücksichtigt werden. Der Trägerverein «Ja zu mehr Natur, Landschaft und Baukultur» hat die Initiative lanciert, der VCS Verkehrsclub der Schweiz unterstützt sie.

Sind die geltenden Gesetze nicht gut genug, um die Schweizer Landschaft zu schützen? Theoretisch schon: Die klare Trennung zwischen Bauland und Nichtbauland ist eines der grundlegenden Prinzipien der Raumplanung in der Schweiz. Doch in den letzten Jahrzehnten hat das Parlament dieses System konstant geschwächt, indem es viele Ausnahmen für Bauten – Gebäude wie Verkehrsinfrastrukturen – ausserhalb der Bauzonen machte.

Zersiedelung verursacht Verkehr

Entsprechend hat die Zersiedelung ausserhalb der Bauzonen stark zugenommen. Gemäss Bundesamt für Raumplanung sind die überbauten Flächen ausserhalb der Bauzonen zwischen 1985 und 2009 um 186 Qua-

dratkilometer gewachsen. Das ist mehr als die Gesamtfläche von Basel, Bern, Genf und Zürich! Im gleichen Zeitraum haben die Gebäude- und die Strassenflächen inner- und ausserhalb der Bauzonen prozentual gleichermassen zugenommen – um 32 Prozent bei den Gebäuden und um 15 Prozent bei den Verkehrsinfrastrukturen.

Diese neuen Verkehrsinfrastrukturen hängen direkt mit der Zersiedelung zusammen und sind an der Zubetonierung der Nichtbauzonen mitbeteiligt. Die ersten Opfer davon sind die Wildtiere: Jede zusätzliche Strasse zerschneidet und schädigt die Landschaft und damit auch die Biotope und die Faunakorridore, auf denen die Wildtiere unterwegs sind.

Jetzt handeln

Zudem hat die Zersiedelung einen direkten Einfluss auf unsere Mobilität. Je mehr Gebiete überbaut sind, umso mehr Strassen werden benötigt, um diese zu erschliessen. Umgekehrt fördern die neuen Strassen auch die Ausdehnung der Wohngebiete; die täglichen Distanzen, die Abhängigkeit vom Auto und der Bedarf an neuen Strasseninfrastrukturen nehmen weiter zu.

Es braucht dringende Massnahmen, um die Natur und die Schweizer Landschaft zu

schützen. Ein Stopp der Zersiedelung ausserhalb der Bauzonen ist von zentraler Bedeutung, um die negativen Auswirkungen der Strasseninfrastrukturen auf Natur und Tierwelt zu reduzieren sowie die Entwicklung einer umweltschonenden Mobilität zu fördern. ■

Yves Chatton leitet politische Kampagnen für den VCS Schweiz.

VCS
aktiv!

Initiative unterstützen

Zum Erfolg der Landschaftsinitiative können alle beitragen: Sammeln Sie Unterschriften in Ihrem Umfeld und senden Sie uns den diesem Heft beiliegenden Bogen zurück.

Mehr Infos zur Landschaftsinitiative und ihrer Zwillingsschwester, der Biodiversitätsinitiative, finden Sie unter www.biodiversitaet-landschaft.ch.

Tipps, Tricks und Räubergeschichten

Mobilität im Alter Das Bedienen der Billettautomaten ist für viele Seniorinnen und Senioren eine Herausforderung. Erlernen können sie es in den Mobilitätskurse «Mobil sein und bleiben». Das VCS-Magazin durfte in Willisau eine Gruppe begleiten.

Text und Bild: Nelly Jaggi

Willisau an einem kalten Morgen im Mai. Am Bahnhof treffen sich 15 ältere Menschen. Ihr gemeinsames Vorhaben: die Angst vor dem Billettautomaten überwinden – im halbtägigen Kurs «Mobil sein und bleiben» (Details siehe Kasten).

Bevor es in Richtung Kurslokal losgehen kann, sorgt das Missgeschick einer Teilnehmerin für ersten Gesprächsstoff: Sie hat für die Anreise ein falsches, viel zu teures Billett gelöst und will zuerst an den Schalter, um es umzutauschen. Wenig später sitzen die Seniorinnen und Senioren – Letztere in Unterzahl und meist in Begleitung Ersterer – auf ihren Stühlen. Eine kurze Umfrage zeigt: Einige der Teilnehmenden haben ein Halbtaxabonnement; ein Generalabonnement (GA) besitzt niemand. Die Mehrheit ist nämlich, wie sie mir später beim Kaffee erzählen werden, momentan noch mit dem Auto unterwegs.

Expertenwissen ...

Das entspreche seinen Erfahrungen, sagt Kursleiter und -organisator Elias Vogler, inzwischen designierter Geschäftsleiter des VCS Luzern. Nach einer kurzen Einführung übergibt er das Wort den anwesenden Expertinnen und Experten: Manuela Ademi erläutert die Eigenheiten des regionalen Verkehrsverbundes «Passepartout». Hilmar Matter, Leiter des BLS-Reisecentrums Willisau, ist für die nationalen Bahnangebote zuständig. Und Roland Jost von der Luzerner Polizei klärt die – noch – mehrheitlich Autofahrenden über die Herausforderungen und Gefahren auf, die für ältere Menschen im Strassenverkehr lauern.

Nach dem Th orieblock – und einer gemütlichen Pause mit Kaffee und Gipfeli – geht es für den Praxisteil in Kleingruppen zurück zum Bahnhof. Ich schliesse mich einer Gruppe von fünf Frauen an. Zuerst steht die Schulung durch die Polizei auf dem Programm. Verständlich und mit viel Humor klärt Roland Jost über die grössten Gefahren im (Verkehrs-)Alltag auf.



Übung macht die Meisterin – das gilt auch für das Bedienen des Billettautomaten.

Es geht sowohl um Tempo-30-Zonen, angepasste Geschwindigkeit und den richtigen Ort, um sicher eine Strasse zu überqueren, als auch um Taschendiebstahl, das richtige Verhalten am Geldautomaten und Enkeltrick-Betrügereien. Der halbstündige Block endet damit, dass wir uns gegenseitig im Erzählen von Räubergeschichten überbieten.

... und ungeahnte Möglichkeiten

Der zweite Block führt uns schliesslich an den Billettautomaten. Hilmar Matter macht die Teilnehmerinnen mit den wichtigsten Funktionen – die sich übrigens je nach Modell durchaus voneinander unterscheiden können – vertraut. Matter entpuppt sich als wahrer Meister und kennt allerlei Tipps und Tricks, wie Billette verschiedener Verkehrsverbände clever kombiniert werden können.

Den Abschluss macht die Schulung durch Manuela Ademi. Obwohl die fünf Frauen inzwischen ordentlich frieren, entlocken sie dem Automaten allerlei – vom Einzelbillett über die Tageskarte bis hin zum Monatsabo.

Am Ende steht fest:

- Die grösste Angst ist überwunden, doch nur Übung macht den Meister.
- Seniorinnen und Senioren sind mit dem ÖV günstiger unterwegs als mit dem Auto. Ein Umstieg lohnt sich also sowieso.
- Wer sich ein GA leistet, darf den Automaten gar (weiterhin) getrost ignorieren. ■

Mobilität im Alter – die Angebote

Die kostenlosen Kurse «Mobil sein und bleiben» werden an über 80 Standorten angeboten. Nebst der Bedienung der Billettautomaten inklusive Tipps und Trick lernen die Teilnehmenden das Angebot des öffentlichen Verkehrs und die aktuellen Strassenverkehrsregeln kennen. Sämtliche Kurse und Informationen finden Sie unter www.mobilsein.ch.

Die VCS-Broschüre «Sicher mobil sein und bleiben» können Sie bestellen oder als PDF



herunterladen unter verkehrsclub.ch/themen/ratgeber.

20 Jahre – das feiern wir

Pedibus Fotoausstellungen, Umzüge, Spiele, Chöre... Zum Schulanfang und während des Internationalen Tags «Zu Fuss zur Schule» bereitet der VCS dem Pedibus ein Fest. Denn das Projekt feiert heuer seinen 20. Geburtstag.

Von Brendan Drezen

«**D**er Schulweg ist ein viel zu magisches Abenteuer, als dass man ihn durch ein Autofenster erleben dürfte», sagt Niels Ackermann. Er gehört zu den Fotografen, deren Bilder zum 20-Jahr-Jubiläum des Pedibus' im September in neun Schweizer Städten gezeigt werden.

Das Projekt Pedibus ermöglicht Eltern, die Begleitung ihrer Kinder auf dem Schulweg untereinander aufzuteilen. Der allererste Pedibus in der Schweiz entstand 1999 dank der Initiative einer Elterngruppe aus dem Lausanner Fleurettes-Quartier. Ab 2002 dehnte der VCS Verkehrs-Club der Schweiz die Pedibus-Kampagne auf die ganze Westschweiz aus. Inzwischen vereint das partizipative Projekt tausende Kinder auf vielen hundert offiziellen und zahlreichen inoffiziellen Linien.

Abenteurer Pfütze und Co.

Zur Feier des 20-Jahr-Jubiläums illustriert eine Fotoausstellung die Abenteurer und Freuden des Schulwegs, und zwar aus der Perspektive von rund zwei Dutzend Pedibus-Kindern. Verwirklicht wurde sie vom VCS zusammen mit den Fotografen der Agentur Lundi13.

Jeder Fotograf hat seinen eigenen Blickwinkel, aber zustande kamen die Porträts alle auf dieselbe Weise: Im Vorfeld fragten die Eltern ihre Kinder, was sie an ihrer Pedibus-Strecke besonders mögen. So kamen die Fotografen anlässlich der Shootings ganz einfach ins Gespräch mit den Kindern und konnten deren Freuden auf dem Schulweg ungekünstelt einfangen.

Den Schulweg zu Fuss zurückzulegen, sei für ein Kind nie banal, sagt Ackermann. Ein Mäuerchen, ein Brunnen, ein Baum oder eine Pfütze werden unvermittelt zum Abenteuer- und Erkundungsterrain. Die ausgestellten Fotoserien sollen aufzeigen, wie unterschiedlich diese Alltagsstrecken und -entdeckungen je nach Region seien.

Rundum neu

Zum Jubiläum bekommt die Pedibus-Kampagne ein neues Erscheinungsbild. Der Pedi-



© Niels Ackermann/Lundi13

Genauso wie diese Botschafterin des Walliser Pedibus' gehen manche Kinder liebend gern bei strömendem Regen zur Schule.

bus geht mit der Zeit und erneuert sich genau wie die Schar der teilnehmenden Kinder: Alle Plakate, Broschüren und der Internetauftritt werden neu gestaltet. Aufgrund seiner immer grösseren Beliebtheit steht dem Pedibus eine glänzende Zukunft bevor; er dürfte noch viele Kindergenerationen dazu anhalten, sich zu Fuss auf den Schulweg zu machen.

Am 20. September 2019, anlässlich des festlicher als je ausgerichteten Internationalen Tags «Zu Fuss zur Schule», feiern auch die bestehenden Linien das Pedibus-Jubiläum. An diesem Tag werden alle Schülerinnen

und Schüler, ihre Eltern, Lehrpersonen sowie Persönlichkeiten und Sportler, die die Kampagne unterstützen, mit dem Pedibus unterwegs sein. Ein Unterhaltungsangebot ergänzt hier und dort die spielerischen Umzüge. «Dank dem Pedibus wird der Schulweg zum Anlass, Neues zu entdecken und darüber ins Gespräch zu kommen», fasst der Westschweizer Programmkoordinator Rodrigo Luruena zusammen. ■

Brendan Drezen ist Projektmitarbeiter im Bureau romand des VCS in Genf.



Ein Verkehrs-Club als Gegengewicht zur Autolobby

40 Jahre VCS In den 70er-Jahren wuch die Euphorie fürs Automobil allmählich der Ernüchterung. Die Zeit war reif für eine Gegenbewegung zu den grossen Autoverbänden. Ein Rückblick mit Martin Sommer, Gründungsmitglied und erster Geschäftsführer des VCS.

Von Nelly Jaggi

Fortschritt, Wohlstand – bessere Strassen, längere Autobahnen: Die Zukunftseuphorie der Nachkriegszeit fand in den 60er-Jahren ihren direkten Niederschlag in der Planung der Verkehrsinfrastruktur. Einer, der sich gut an die damalige Aufbruchsstimmung erinnern kann, ist Martin Sommer. 1969 wurde der damals 24-Jährige Werbeleiter des Touring-Clubs der Schweiz (TCS) in Genf.

Anfang der 70er-Jahre regten sich erste Widerstände: Die negativen Folgen des Strassenverkehrs wurden zu einem politischen Thema, mehrere Volksinitiativen forderten konkrete Handlungen. Die Autoverbände, die bis anhin als neutrale Dienstleister aufgetreten waren, stellten sich mit massiven Kampagnen gegen die laut werdenden Forderungen. Diesen Wandel spürte auch Sommer: «Mir wurde bewusst, dass ich nicht für einen Dienstleistungsbetrieb, sondern für eine einflussreiche Autolobby-Organisation arbeitete.» Er kündigte seine Stelle, heuerte bei einem Lehrmittelverlag an und zog nach Herzogenbuchsee.

TCS, ACS, ... VCS!

Zur selben Zeit wurde der WWF hellhörig, er sah in Hinblick auf den Umweltschutz im Verkehrsbereich dringenden Handlungsbedarf. Im Mai 1978 gab er den Impuls zur Bildung einer zehnköpfigen Initiantengruppe, darunter Sommer, um ein Gegengewicht zur Autolobby zu finden. «Man wusste, dass ich beim TCS war und auch, warum ich den TCS verlassen hatte», erzählt Sommer rückblickend. Bereits an einer der ersten Sitzungen waren sich alle zehn – neun Männer und eine Frau – einig, dass sie eine neue, gesamtschweizerische Organisation gründen wollten. «Mit klaren verkehrspolitischen Zielen und mit den gleichen Basisdienstleistungen wie der TCS», sagt Sommer. «Obwohl eine Skepsis gegenüber Dienstleistungen für Autofahrer natürlich schon da war.»

Sommer setzte sich aber vehement für diese Lösung ein. Denn wer in den 70er-Jahren Pannenhilfe für sein Auto in Anspruch nehmen oder einen Schutzbrief fürs Ausland abschliessen wollte, war praktisch gezwungen, einem der bestehenden Automobilclubs

beizutreten. «Wir wollten Mitglieder, die unsere Idee unterstützen. Die Dienstleistungen haben es ihnen ermöglicht, vom TCS oder vom ACS wegzugehen», erklärt er. Die Absicht, den Mitgliedern eine menschen- und umweltfreundliche Alternative zu den bestehenden Clubs zu bieten, hat, so Sommer, auch die Wahl des Namens beeinflusst: «Mit VCS Verkehrs-Club der Schweiz haben wir uns ganz bewusst in eine Reihe mit dem TCS und dem ACS gestellt.»

Eine gut durchdachte Struktur

Damit die Statuten nicht zu einem späteren Zeitpunkt zugunsten kommerzieller (Auto-)Interessen verwässert werden konnten, entschied sich die Initiantengruppe vorgängig für die Gründung einer Stiftung. Deren Zweckartikel abzuändern geht nämlich nur über grosse Hürden. Die Schweizerische Verkehrsstiftung erwies sich als Glücksfall. «Ich staune noch heute, wie wir es geschafft haben, bei den Direktoren der Versicherungsgesellschaften vorzusprechen. Die Liste der Stifter mit den vielen bekannten Persönlichkeiten aus Politik, Wissenschaft und Kultur hat uns dabei geholfen», erzählt Sommer und verweist mit einem Lachen auf das Gründungsfoto, das mehrheitlich bärtige Männer zeigt.

In Hinblick auf die Vereinsgründung drängte sich eine Professionalisierung auf. Auf der Suche nach einem Geschäftsführer wurde bald Sommers Name genannt – auch aufgrund seiner TCS-Erfahrung. Eine sichere Stelle kündigen im Austausch mit einem Job in einer noch nicht mal existierenden Organisation? Doch Sommer war überzeugt von der Idee und konnte auf die Unterstützung seiner Familie zählen. Er willigte ein, unter der Bedingung, dass der Sitz der neuen Organisation in Herzogenbuchsee sein würde. Zog er doch dorthin, weil sich das Dorf

Geschenkbbox zum Jubiläum

Zu unserem 40-Jahr-Jubiläum offerieren wir unseren Mitgliedern eine tolle Geschenkbox mit vier nützlichen Outdoor-Artikeln:

- Taschenmesser mit 10 Funktionen
- LED-Taschenlampe
- 400-ml-Trinkflasche
- Taschenapotheke mit den wichtigsten Verbandsmaterialien

Bestellt werden kann die Box für Fr. 35.– (inkl. Porto und Jubiläumverpackung) telefonisch unter 031 328 58 58 oder per E-Mail unter vcs@verkehrsclub.ch.



© VCS/Martin Hämmli



Martin Sommer (r.) während eines Gesprächs mit dem damaligen Bundesrat Otto Stich im Jahr 1985...



... und 2019 vor den ersten VCS-Büroräumlichkeiten in Herzogenbuchsee.

aufgrund der Infrastruktur und der Lage für ein Leben ohne eigenes Auto eignete. Am 2. Oktober 1978 nahm Sommer seine Arbeit auf – in einer Drei-Zimmer-Wohnung an der Bahnhofstrasse in Herzogenbuchsee, ausgerüstet mit einem Wandtelefon und einer Schreibmaschine.

Zehn erfolgreiche Jahre ...

Das Medienecho zur VCS-Gründung war erstaunlich positiv. Natürlich gab es auch Skepsis und Kritik. So titelte die Presseagentur spk beinahe schon kreativ: «VCS: Mit platten Reifen in die Sackgasse». Der Text wurde in mehreren kleineren Zeitungen abgedruckt. Fünf Jahre nach der Gründung erschien in der «Auto-Illustrierten» unter dem

«Mir wurde bewusst, dass ich nicht für einen Dienstleistungsbetrieb, sondern für eine einflussreiche Autolobby-Organisation arbeitete.» Martin Sommer

Titel «Die Mies-Macher» eine sechsstufige Geschichte über den VCS. Zwar beinhaltete sie mehrheitlich üble Nachrede und ein weitgehend frei erfundenes Interview mit Sommer, doch ein Satz im Lead zeigt, zu welchem ernst zu nehmendem Akteur der VCS inzwischen geworden war: «Bei seiner Gründung als harmloses, alternatives Häufchen belächelt, entwickelte sich der VCS innert fünf Jahren zum gut organisierten, aufsässigen Autogegner.»

1986 sollte eine VOX-Analyse den Visionen der Gründungsmitglieder recht geben:

76 Prozent der VCS-Mitglieder gaben an, dass die verkehrspolitische Haltung für ihre Mitgliedschaft massgebend sei – beim TCS waren es lediglich 6 Prozent. Anders sah es

bei den Dienstleistungen aus. Während 88 Prozent der TCS-Mitglieder angaben, wegen der Dienstleistungen Mitglied zu sein, waren es beim VCS nur 33 Prozent. 1989 zählte der VCS bereits über 100 000 Mitglieder.

... mit internationaler Ausstrahlung

Nach zehn erfolgreichen Jahren als VCS-Geschäftsführer gab Sommer sein Amt ab. Sein verkehrspolitisches Wirken zeigte über die Schweizer Grenzen hinaus Wirkung. Er half beim Aufbau ausländischer Schwesterclubs mit: So entstanden 1986 der

Verkehrsclub Deutschland, 1988 der Verkehrsclub Österreich und 1990 in England die Environmental Transport Association. Unter seiner aktiven Mithilfe wurde im gleichen Jahr der europäische Dachverband Transport & Environment (T&E) mit Sitz in Brüssel gegründet; Sommer war bis 1991 T&E-Vizepräsident.

Tempo-30-Zonen, Weltklasse-ÖV oder Schulwegsicherheit – der VCS hat ein reichhaltiges Palmarès. Wie sieht Sommers Bilanz aus? «Der VCS hat in seinen 40 Jahren viel erreicht und wichtige Impulse in der schweizerischen Verkehrspolitik gegeben. Aber es braucht weiterhin einen starken, aktiven, innovativen VCS mit viel Courage – nicht weniger als zur Zeit seiner Gründung», bilanziert er. ■

Wasserdichte Fahrrad-Aktentasche



Die «Commuter-Bag Two Urban» verbindet urbanes Design mit wasserdichter Funktion. Das PU-beschichtete Mischgewebe aus Cordura passt mit seiner textilen Optik perfekt zum Casual- oder Business-Outfit – ideal für den (Rad-)Weg ins Büro, zur Uni oder für die City. Die Commuter-Bag ist «made in Germany», PVC-frei und wahlweise mit Quick-Lock-System 2.1 oder 3.1 erhältlich.

Schnellen Zugriff zum Hauptfach der wasserdichten Fahrrad-Aktentasche ermöglicht der höhenverstellbare Deckelverschluss, der mit zwei modischen Metallsteckschnallen verschlossen wird. Im Inneren hilft ein Organizer mit Taschen für ein Tablet (8«oder 10») Ordnung zu halten, das Notebook findet im gesonderten Fach Platz. Smartphone, Schlüssel und Co. passen griffbereit in die Außentasche (nicht wasserdicht).



Verantwortlich für den Inhalt des Beitrags ist die Ortlieb Sportartikel GmbH

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Unsere Aufgabe ist wichtiger denn je.

Beim VCS Schweiz bieten wir per 1. August 2020 eine

Lehrstelle als Kauffrau/Kaufmann (E-Profil)

Während deiner Lehrzeit übernimmst du vielfältige Aufgaben in der Postbearbeitung, der Mitgliederadministration, der Versicherungsabteilung, der Buchhaltung und im Personalwesen. Überall wirst du von motivierten Berufsleuten unterstützt und begleitet.

Besuchst du die Sekundarschule oder absolvierst du ein Zwischenjahr? Hast du gute Noten in Deutsch, Französisch und Englisch sowie Mathematik? Bist du teamfähig, zuverlässig und freundlich?

Falls du all diese Fragen mit JA beantworten kannst, bewirb dich mit deinen vollständigen Unterlagen (Motivationsschreiben, Lebenslauf mit Foto, Zeugnissen, Multicheck und sofern vorhanden Schnupperzeugnisse etc.) nur online unter:

www.verkehrsclub.ch/jobs

Ich bin Silvia Kamm, Berufsbildnerin beim VCS Schweiz. Wenn Du Fragen hast, ruf mich doch einfach an. (Tel. 031 328 58 75). Ich gebe Dir gerne weitere Auskünfte.



VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Personalleitung
Aarberggasse 61, 3001 Bern
www.verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt



Schweizer

Bauen für Mensch und Umwelt:
Lösungen für nachhaltiges Bauen
von Schweizer.



Fassaden
Holz/Metall
Falt- und Schiebewände
Briefkästen und Paketboxen
Solarsysteme

Ernst Schweizer AG, 8908 Hedingen, www.ernstschweizer.ch



Der Wind hat gedreht

Öffentlicher Verkehr Die Nachfrage nach internationalen Nachtzugverbindungen ist gross. Das belegt eine im Auftrag des VCS durchgeführte Umfrage. Doch aus der Schweiz verkehrt heute nur noch eine Handvoll Nachtzüge.

Von Laura Schmid

In den letzten Jahren sind die SBB vollständig aus dem Nachtzuggeschäft ausgestiegen. Sie begründeten dies mit der fehlenden Nachfrage – für ein Angebot, das sie notabene so gut wie gar nicht beworben hatten. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist überzeugt: Die SBB haben mit dieser Nicht-Vermarktungsstrategie über Jahre hinweg ihren Teil zur sinkenden Nachfrage beigetragen.

Wer heute per Nachtzug aus der Schweiz ins Ausland reisen will, muss sich die Angebote selber zusammensuchen und auf Anbieter aus den Nachbarländern zurückgreifen. Dadurch werden einfach buchbare – und ebenso einfach vermeidbare – Kurzstreckenflüge unnötig attraktiv.

Die Nachfrage ist da

Auf Petitionen und Anfragen rund um das fehlende Angebot lieferten die SBB jahrelang immer dieselbe Antwort: Es ist keine Nachfrage vorhanden. Der VCS wollte es genauer wissen. Diesen Frühling hat er durch das Meinungsforschungsinstitut gfs eine repräsentative Umfrage durchführen lassen. 1209 Personen aus der ganzen Schweiz wurden zu ihrem Reiseverhalten befragt. 62 Prozent gaben an, dass sie grundsätzlich zu internationalen Nachtzügen bereit sind.

Das belegt: Die Nachfrage nach Nachtzügen ist gross. Die klare Mehrheit der Bevölkerung ist bereit, mit dem Nachtzug zu reisen. Das erstaunt nicht: Mit der wachsenden Sorge ums Klima rückt immer stärker ins Bewusstsein, wie schädlich Flugreisen sind. Entsprechend vermissen Reisende klimafreundliche Alternativen.

Dass der Wind gedreht hat, haben auch die SBB gespürt und prüfen momentan den Wiederaufbau eines Nachtzugangebots. Der VCS begrüsst diesen Schritt und fordert rasch Angebote für internationale Nachtzugreisen. Mit zeitgemässen Marketing sollen die Angebote beworben und damit einem breiten Publikum bekannt werden. Nur so kann sich der internationale Schienen-



Mit dem Zug verreisen: Das forderte im Juni in verschiedenen Städten eine spielerische Aktion der Umweltplattform UP.

verkehr als echte Alternative zum klimaschädlichen Flugverkehr etablieren.

Rückenwind für Vorstösse

Nebst zahlreichen Bestrebungen zur Einführung einer Flugticketabgabe sind zurzeit im Parlament vier Vorstösse hängig, die fordern, den internationalen Bahnverkehr zu verbessern und insbesondere das Nachtzugnetz wiederzubeleben. Einer davon verlangt, dass Nachtzugverbindungen durch den Bundesrat bestellt und ausgeschrieben werden, ähnlich wie der Regionalverkehr durch Kantone. Dies wäre für die Schweiz vermutlich nicht einmal besonders teuer. Denn die bestehenden Nachtzuglinien, die heute von der ÖBB betrieben werden, sind gut ausge-

lastet und rentabel. Ein Nachtzugnetz von der Schweiz aus würde auf grosse Beliebtheit stossen. Das kann der VCS mit seinen Umfrageergebnissen belegen. Und das gibt den hängigen Vorstössen Auftrieb. ■

Laura Schmid ist ÖV-Spezialistin beim VCS Schweiz und leidenschaftliche Lindy-Hop-Tänzerin. Für ihr Hobby reist sie mehrmals pro Jahr mit dem Nachtzug an Tanzfestivals in ganz Europa.

NEUE ENERGIE FÜR DIE KLIMA- POLITIK.



UMWELTPOLITIK VORANTREIBEN.
AM 20. OKTOBER SP WÄHLEN.



Das Nonplusultra:
ein breiter, vom restlichen
Verkehr abgetrennter
breiter Veloweg.



© Fabian Lüpf

Zeit für eine Velo-Offensive

Velofahren Nach dem überaus deutlichen JA zum Bundesbeschluss Velo verlangt der VCS eine nationale Offensive für das Velo: damit schon bald möglichst viele Menschen aufs Velo umsatteln. Der VCS-Forderungskatalog erzielte ein breites Medienecho.

Von Myriam Holzner

Fast drei Viertel der Stimmenden sagten am 23. September 2018 JA zum Bundesbeschluss Velo. Ein eindrückliches Resultat! Neun Monate später präsentierte der VCS Verkehrs-Club der Schweiz als Erster konkrete Vorschläge zur Umsetzung des Verfassungsartikels: An einer Medienkonferenz in Bern präsentierte das VCS-Präsidium einen umfassenden Forderungskatalog. Mitarbeitende des Zentralsekretariats hatten diesen zusammen mit den Sektionen erarbeitet.

Ein Masterplan Velo ...

Für den VCS ist klar: Um ein lückenloses, sicheres Netz von Velowegen zu realisieren, braucht es die koordinierte Zusammenarbeit des Bundes mit den Kantonen, den Gemeinden sowie den kompetenten Fachverbänden. Bewährtes Mittel dafür ist ein Masterplan.

... unter Führung des Bundes

Das heutige Flickwerk und die grossen Unterschiede zwischen Kantonen und Gemeinden zeigen: Der Bund muss eine Führungsrolle übernehmen und dafür sorgen, dass Bewährtes in anderen Kantonen und Regionen übernommen und Neues erdacht, erprobt und bei Erfolg umgesetzt wird.

Anschubprogramm des Bundes

Die Umsetzung eines durchgehenden Veloweg-Netzes kostet Geld. Wenngleich Velo-Infrastruktur im Vergleich zu Autobahnen sehr günstig ist: Eine Anschubfinanzierung seitens des Bundes ist nötig, um innert nützlicher Frist ein durchgehendes Netz von Velowegen zu realisieren.

Veloweg-Netz auch für den Alltag

Für den Freizeitverkehr stehen mit dem Netz von SchweizMobil zahlreiche Wege zur Verfügung – für den Alltagsverkehr sind jedoch direktere Verbindungen gefragt, die ein zügiges Vorankommen von A nach B erlauben. Der VCS schlägt vor, diese – in Analogie zu den Schildern des Strassenverkehrs – in grüner Farbe (für Schnellrouten und Hauptverbindungen) und blauer Farbe (für Nebenverbindungen) zu markieren.

Aufhebung der Benutzungspflicht

Die heutige Benutzungspflicht für Radwege ist aus Sicht des VCS aufzuheben: Jede Velofahrerin soll selber entscheiden, ob sie lieber auf dem Radweg fährt oder auf der parallel verlaufenden Strasse. «Schnelle, geübte Radler – egal ob Rennradfahrerin oder E-Biker – werden wohl eher auf der Strasse fahren. Gemütlichere und unsichere Velofahrer fühlen sich dadurch auf dem Veloweg noch sicherer», sagt VCS-Präsident Ruedi Blumer.

Der rechteste Meter dem Velo!

Das Velo wird auch weiterhin zum Strassenverkehr gehören – und es fordert als klimafreundliches, lärmfreies und gesundes Verkehrsmittel seinen Platz: Der rechteste Meter Strasse soll künftig von anderen Verkehrsmitteln nur im Ausnahmefall befahren werden. Prinzipiell sollen Radstreifen markiert werden, die halb so breit sind wie die parallel verlaufende Auto-Fahrspur. Beim Überholen von Velos soll – wie in diversen europäischen Ländern längst üblich – ein Mindestabstand von 1,5 m gelten.

Weitere Forderungen betreffen Parkplätze, velospezifische Unfallforschung, Normen für Verkehrsinfrastruktur, Velosignalisation bei Baustellen. «Nötig und hilfreich sind Informationskampagnen, damit Vorgaben und Regeln der Öffentlichkeit bekannter werden. Denn schon die heute gültigen Regeln bezüglich Radstreifen, Velosäcken, Kreisverkehr und mehr sind längst nicht allen Velo- bzw. Autofahrenden bekannt», sagt Vielradler Blumer. ■



Der VCS-Forderungskatalog im Wortlaut ist abrufbar unter www.vcs-velo.ch.

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS Schweiz und hat die VCS-Abstimmungskampagne JA zum Bundesbeschluss Velo geleitet.

Gute Veloinfrastruktur gesucht

Ein tolles Beispiel für gute Veloinfrastruktur ist die neue Kernfahrbahn in Hergiswil (NW) – siehe Seite 43. Der VCS will solche Beispiele als Modelle für künftige Verkehrs- und Raumplanung über Kantons Grenzen hinweg bekannt machen.

Kennen Sie eine gelungene Veloinfrastruktur aus Ihrer Region? Das kann eine Kleinigkeit wie eine Verkehrsinsel sein – oder auch ein ganzes Bauwerk wie eine Velobrücke.

Füllen Sie unseren Fragebogen aus unter www.verkehrsclub.ch/velo-infrastruktur.



Vorbild Amsterdam – auch in Uganda

Velofahren Amanda Ngabirano ist Stadtplanerin und Lehrbeauftragte an der Universität Kampala in Uganda. Sie kämpft für die Veloförderung in der Hauptstadt – ein Umwelthanliegen mit praktischem, aber auch sozialem Hintergrund.

Text und Bild: Claude Marthaler



Amanda Ngabirano mit dem Spitznamen «Madam Bicycle» anlässlich der Velo-City 2019 in Dublin.

Amanda Ngabirano spricht vom Velo als einem unbezahlbaren «Schatz». Es fehlt nie viel, und «Madam Bicycle» von Kampala, wie man sie auch nennt, wird zur Veloflüstererin – jedenfalls tut sie genau das, wenn sie einem Drahtesel begegnet. Zweiräder haben in ihren Augen eine Seele.

In der Familienfrau und passionierten Radfahrerin steckt allerdings eine hoch qualifizierte Stadtplanerin und Professorin der Makerere-Universität. Sie, die nichts von Leerläufen hält, ist seit 2006 unermüdlich damit beschäftigt, ihre Regierung von der Notwendigkeit eines Masterplans für die Hauptstadt und Investitionen in die sanfte Mobilität zu überzeugen.

Bad Girl auf zwei Rädern

Ngabiranos Mutter verbot ihrer Tochter einst, Fahrrad zu fahren – dem älteren Bruder aber natürlich nicht. Der Grund? «Du könntest deine Jungfräulichkeit verlieren.» Noch heute gilt: «In Afrika fährt man als Frau nicht Velo. Arme haben das Recht, in die Pedale zu treten, werden aber als Nichts-

nutze betrachtet. Frauen auf einem Velo hingegen gelten als Bad Girl.» Als Frau, Radfahrerin und Intellektuelle – und dies in einem armen Land – ist Ngabirano gleich in dreifacher Hinsicht benachteiligt.

Mit 30 Jahren kam sie als Studentin nach Amsterdam und erlebte einen emotionalen Schock angesichts der vielen Velos und der Mittel, die in die Infrastruktur für Zweiräder investiert werden. Zunächst wirft sie die «Unzucht auf zwei Rädern» und die auf dem Kopf stehende Gesellschaftspyramide aus der Bahn: «In Uganda fressen die Mobilitätskosten 80 Prozent der Einkommen auf, aber nicht ein Politiker würde Velo fahren. Der Hubraum des Fahrzeugs bestimmt, wer jemand ist. In Holland hingegen radeln sogar jene, die reicher sind als «unsere» Reichen, eine verkehrte Welt!»

Anfänglich reagiert Ngabirano mit blanker Ablehnung aus Angst, sich nie mit den Fahrrädern und der «falschen» Richtung abfinden zu können – in der ehemaligen englischen Kolonie Uganda wird links gefahren. Also glaubt sie, aufs Velo verzichten zu kön-

nen, stellt aber fest, dass in Holland sogar Kinder Zweirad fahren. Schliesslich wird sie doch noch so kühn, für 60 Euro eine «Gazelle» zu erstehen. Unterwegs zu sein, kostet sie von da an nichts mehr. Und sie entdeckt auch gleich die Freude am Fahrtwind.

Frauen und Fahrräder

Ngabiranos Helden von Kampala sind die Velofahrenden: «Sie sind freie Menschen; sie hatten den Mut, eine Fortbewegungsart zu wählen, die vielen Leuten nicht passt. Sie kennen die Vorteile, aber auch die Gefahren, wenn sie durch ihre Stadt radeln.» Ihr Sohn träumt davon, dass seine Mutter Präsidentin wird: «Damit unser Land ein Radwegnetz bekommt.» Der Verkehr ist tatsächlich chaotisch, die Realität erdrückend und grausam. Die Vorschläge der Stadtplanerin werden auf Twitter mit vernichtenden Posts zwischen Beleidigung und kaum verhüllten sexuellen Anspielungen quittiert.

Ngabirano ist trotzdem von der zentralen Bedeutung des Velos für den Alltag der Frauen überzeugt. Ausserhalb von Kampala erleichtert es ihnen das Leben. Es ersetzt den Esel und spielt eine wichtige Rolle bei der Verteilung landwirtschaftlicher Produkte, als Zugangsmöglichkeit zu Sozialdiensten und beim Einkaufen.

In manchen Regionen des Landes fahren die Frauen mit aller Selbstverständlichkeit Velo, transportieren sogar grosse Lasten und haben die Kinder auf dem Rücken mit dabei. «Das Velo ist ein Mittel, sich aus der Abhängigkeit von den Männern zu lösen.» So sah es auch Léopold Senghor, als er schrieb: «Frauen zu bilden, bedeutet Bildung für ein ganzes Land.» Ngabirano lässt denn auch nicht locker. Sie träumt davon, Kampala zu «amsterdamsieren» und 2022 die internationale Radverkehrskonferenz Velo-City in ihrer Stadt zu organisieren. ■

Claude Marthaler ist Autor und passionierter Velofahrer.

Weniger Verkehr dank Digitalisierung

Automatisiertes Fahren Welche Auswirkungen hat die Digitalisierung auf das Verkehrsverhalten? Welche Wirkungen ergeben sich daraus auf Mensch und Umwelt? Der VCS bezieht in einem Positionspapier zur Digitalisierung mit Fokus automatisiertes Fahren Stellung.

Von Nelly Jaggi

Die Digitalisierung wird den Verkehr in den kommenden Jahren und Jahrzehnten stark verändern und birgt ebenso Chancen wie Risiken. Sie kann sich positiv auswirken, hin zu einer effizienteren Nutzung der Fahrzeuge und der Infrastruktur und damit zu einem deutlich ressourcen-, energie- und flächenschonenderen Verkehr. Damit erhöht sich die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Park- und Strassenraum wird für öffentliche Nutzungen sowie für den Fuss- und Veloverkehr frei. Neuen Nutzergruppen – etwa Seniorinnen und Senioren, Kindern und Menschen mit Behinderung – wird die Mobilität erleichtert.

Die Digitalisierung droht aber auch, den motorisierten Individualverkehr attraktiver zu machen. Die Effizienzsteigerung spart Kosten ein, verbilligt das Angebot und schafft Anreize für eine stärkere Nutzung. Mit dem daraus resultierenden Mehrverkehr geht die Gefahr einher, dass der Fuss- und Veloverkehr weiter verdrängt, das Unfallrisiko für Fussgänger und Velofahrerinnen erhöht und der öffentliche Verkehr konkurriert wird.

Um die Chancen zu nutzen und die Risiken zu minimieren, müssen aus Sicht des VCS Verkehrs-Club der Schweiz bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein. Dass es technisch problemlos möglich ist, den Gesamtverkehr durch die Digitalisierung zu reduzieren, steht nämlich fest. Der Schlüssel dazu liegt in den politischen Rahmenbedingungen. Der VCS hat deshalb ein Positionspapier zur Digitalisierung mit Fokus auf das automatisierte Fahren im Strassenverkehr formuliert.

Priorität für Fuss- und Veloverkehr

«Die Digitalisierung muss genutzt werden, um den motorisierten Verkehr zu reduzieren – etwa durch eine bessere Auslastung und das Teilen von Fahrzeugen», erklärt VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi. «Bedenkt man, dass Autos heute 95 Prozent der Zeit ungenutzt herumstehen und zu Stosszeiten mit durchschnittlich 1,1 Personen unterwegs sind, bietet die Digitalisierung nämlich hervorragende Chancen, vom individuell genutzten Privatauto wegzukommen.»

Damit das auch funktioniert, darf die Infrastruktur für den motorisierten Indi-



Der VCS fordert: weniger Verkehr dank effizienter Fahrtenbündelung.

dualverkehr unter keinen Umständen weiter ausgebaut werden, und die Rücksicht auf den Fuss- und Veloverkehr muss für automatisierte Fahrzeuge maximale Priorität haben. Ebenfalls wichtig ist die Transparenz bei der Bereitstellung digital angebotener Mobilitätsdienstleistungen. «Die Digitalisierung soll zur Stärkung der kombinierten und allen zugänglichen Mobilität beitragen», fasst Gautschi zusammen.

Das VCS-Positionspapier finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/digitalisierung

ANZEIGE

COMMUTER-BAG TWO

BIKE TO WORK.

COMMUTER-BAG TWO URBAN: Wasserdichte Fahrrad-Aktentasche in urbanen Design – für alle, die mit Laptop und Co. ins Büro, zur Uni oder ins Café radeln. MADE IN GERMANY.

ORTLIEB


WATERPROOF

URBAN
LINE



KEEP DRY WHAT YOU LOVE.



A lush forest scene with a stream flowing through moss-covered rocks and a large tree trunk. The water is clear and reflects the surrounding greenery. The rocks are covered in vibrant green moss, and a large, mossy tree trunk leans over the stream. The overall atmosphere is serene and natural.

Die Zukunft gehört der Energie aus Wasser, Wind und Sonne. Wir können den Klimawandel nur stoppen, indem wir vollständig auf fossile Brennstoffe verzichten. Warum das so ist, welche Lösungen für den Verkehr bereits existieren und wo sich der VCS einsetzt, lesen Sie in unserem Dossier.

Strom statt Benzin

«Kollision von Weltanschauungen»

Die Erwärmung der Erde kann nur durch eine vollständige Abkehr von fossilen Brennstoffen begrenzt werden. Ein Gespräch mit dem Klimaforscher Reto Knutti über den Klimawandel, den Widerstand gegen die Massnahmen und warum man über die Klimakrise sprechen muss.

Interview: Nelly Jaggi

Reto Knutti, was ist der Unterschied zwischen Wetter und Klima?

Das Wetter ist, was heute und morgen passiert. Alle typischen Wettersituationen, die wir hier haben, sind das Klima. Ein praktisches Beispiel: Das Wetter ist, was Sie heute tragen, das Klima ist Ihr Kleiderschrank.

Ich werde meinen Kleiderschrank wohl anpassen müssen – warum wird es immer wärmer?

Der Mensch greift in das System ein. Mit dem Verbrennen von Öl, Gas und Kohle entsteht Kohlendioxid (CO₂). CO₂ ist ungiftig und geruchlos, aber es ist ein sogenanntes Treibhausgas, das verhindert, dass die Erde ihre Wärme effizient abgeben kann. Je mehr CO₂ in der Luft ist, desto mehr Wärme wird zurückgehalten.

Was müssen wir tun, um die Erwärmung zu bremsen?

Die Regierungen haben in Paris beschlossen, die Klimaerwärmung zu begrenzen – deutlich unter 2 Grad Celsius. Setzen wir uns dieses gesellschaftliche Ziel, müssen wir die CO₂-Emissionen ungefähr bis Mitte Jahrhundert auf null senken. Wir müssen vollständig weg von Verbrennungsmotoren, Ölheizungen und so weiter.

Welche Auswirkungen hat das veränderte Klima auf die Schweiz?

Es wird mehr heisse Tage und längere Hitzewellen, mehr heftige Niederschläge, eine Tendenz zu trockenen Sommern und weniger Schnee geben. Letzteres ist bereits jetzt offensichtlich und wird sich weiter akzentuieren. Das sind die direk-

ten meteorologischen Auswirkungen. Deren Folgen sind vielseitig. Sie haben Auswirkungen auf die Gesundheit. Die Arbeitsproduktivität sinkt. Sie haben Konsequenzen für die Landwirtschaft, die Wasserkraft, die Kühlkapazitäten der Atomkraftwerke, die Fische... Weitere Themen sind Hochwasser, Gletscher, Permafrost – man muss sich überlegen, wie man mit diesen Naturgefahren umgeht. Betroffen ist auch der Tourismus: Der Sommertourismus in den Alpen profitiert, für den Wintertourismus sind die Folgen problematisch.

Ein Sinnbild des Klimaschutzes sind die Gletscher. Aber lässt sich deren Abschmelzen überhaupt noch verhindern?

Selbst wenn wir die Temperaturen auf heutigem Niveau konstant halten könnten, würden die Gletscher deutlich weiter zurückgehen. Sie schmelzen langsam und hinken deshalb hinter dem Klima her. Die Botschaft, dass man mit dem Klimaschutz Gletscher retten kann, ist daher problematisch. Aber die Gletscher machen den Klimawandel sichtbar wie kaum etwas anderes.

Natürlich hat ihr Schmelzen Auswirkungen auf den Wasserkreislauf. Die grössten Auswirkungen auf die Schweiz sind aber nicht von den Gletschern abhängig, sondern eher von der spürbaren Hitze und von der Wasserverfügbarkeit. Die Gletscher haben aber auch einen emotionalen Wert. Sie sind ein Teil der hiesigen Identität. Und das ist ein interessanter Punkt. Man kann Klimawandel nicht nur hinsichtlich Kosten und Nutzen betrachten.

Die grössten finanziellen Auswirkungen auf die Schweiz hat der Klimawandel wahrscheinlich im Ausland. Die Schweiz hat ihren Wohlstand ja nicht dem Käse zu verdanken, sondern dem Handel, den Dienstleistungen, internationalen Konzernen, Rückversicherungen, Banken... und damit indirekt dem Wohlstand im Ausland.

Können wir die Klimaziele von Paris mit dem Ziel netto Null bis 2050 überhaupt noch erreichen?

Es gibt uns eine realistische Chance. Wollen wir die Erwärmung auf 1,5 Grad beschränken, müssen wir eher 2040 anstreben. Bei der Machbarkeit muss aber immer unterschieden werden. Haben wir technisch und wirtschaftlich die Lösungen und können wir die auch bezahlen? Da lautet die Antwort wahrscheinlich «ja – für ein 2-Grad-Ziel». Das andere ist die gesellschaftlich-politische Machbarkeit. Sind wir bereit, die notwendigen Massnahmen zu ergreifen?

Wie schätzen Sie da die Chance ein?

Bis vor einem Jahr war ich pessimistisch. Jetzt, mit den Klimastreiks und den vielen jungen engagierten Menschen, bin ich verhalten optimistisch. Mehr denn je ist spürbar, dass etwas geschehen muss. Gleichzeitig sind die Zahlen 2019 der Swiss höher als 2018: Flugscham hin oder her, Klimastreiks hin oder her – Herr und Frau Schweizer fliegen mehr als im letzten Jahr. Es gibt keine effizientere Art CO₂ auszustossen, als um die Welt zu fliegen. Ein Economy-Flug nach Australien und zurück entspricht etwa

dem jährlichen CO₂-Ausstoss einer Person in der Schweiz.

Weniger fliegen bringt also viel – wo kann ich sonst auf individueller Ebene etwas bewirken?

Die Mobilität verursacht einen Viertel bis einen Drittel der CO₂-Emissionen. Der grösste Teil davon ist der Privatverkehr. Weniger Auto fahren oder gar nicht Auto fahren bewirkt sehr viel. Ein weiterer grosser Hebel sind die Gebäude. Da sind Lösungen technisch am einfachsten, und sie erfordern keine Verhaltensänderung. Dann der Konsum – muss ich wirklich immer alles kaufen? – und die Nahrungsmittel. Man muss nicht vegan leben, aber vielleicht reichen ja ein bis zwei Mal die Woche Fleisch. Und man kann sich engagieren, damit die nötigen Rahmenbedingungen entstehen – in der Politik, in der Gemeinde – indem man abstimmt.

Individuelles Engagement alleine wird aber nicht reichen...

Freiwilligkeit ist schön und gut, aber in der Realität ist der Mensch damit nicht so gut. Wir lösen das Problem nur, wenn wir die Rahmenbedingungen schaffen. Seien wir ehrlich, wir haben Umweltprobleme – Abfall, Wasserqualität, Luftqualität, Ozonloch – bisher immer über verbindliche Regeln und Rahmenbedingungen gelöst.

Ozonloch und Klimawandel sind menschengemacht. Warum tut man sich bei der Suche nach Lösungen bei Letzterem so viel schwerer?

Beim Ozonloch brauchte es ungefähr zehn Leute an einem Tisch, um das Problem zu lösen. Ein Ersatzprodukt existierte bereits, es brauchte keinerlei Verhaltensänderung. CO₂ hingegen ist wirklich überall in unserem Leben – in der Mobilität, in den Ferien, im Konsum, im Essen – es gibt nicht einen Ersatz, sondern eine grosse Palette von Massnahmen. Es geht nicht ohne grosse Änderungen, und zwar in allen Bereichen des Lebens.

Das Thema Klimawandel ruft auch Kritiker auf den Plan.

Im Grunde ist es eine Scheindebatte. Die Menschen haben ein inneres Weltbild – Porsche Cayenne: toll. Dieses Weltbild

wird nun von aussen hinterfragt – Porsche Cayenne: nein. Es ist nicht angenehm, wenn das innere Weltbild mit der Sicht von aussen im Widerspruch steht. Jetzt gibt es zwei Möglichkeiten: Man ändert seine innerste Überzeugung. Das ist verdammt schwer. Oder man sucht nach einer Ausrede.

Ist das für Sie als Wissenschaftler nicht frustrierend?

Doch, aber wenn man weiss, dass es eine Kollision von Weltanschauungen und keine wissenschaftliche Debatte ist, kann man es einfacher einordnen. Es ist im Grunde ein Widerstand gegen die vorgeschlagenen Massnahmen auf die wissenschaftlichen Fakten. Meine Aufgabe als Wissenschaftler ist das Informieren und Analysieren und das Bereitstellen von Lösungen und Fakten. Wohin wir gehen, ist ein gesellschaftlicher Entscheid.

Wie wichtig das Informieren ist, betonen Sie immer wieder. Warum?

In den Bereichen, die unmittelbar gesellschaftsrelevant sind, ist es unsere Aufgabe – das ist meine Sicht – diese Information in die Gesellschaft zu bringen. Und zwar nicht nur in Form von Zahlen, sondern auch in Form von Geschichten. Das ist natürlich eine Gratwanderung: Je mehr Kontext, desto mehr persönliche Interpretation.

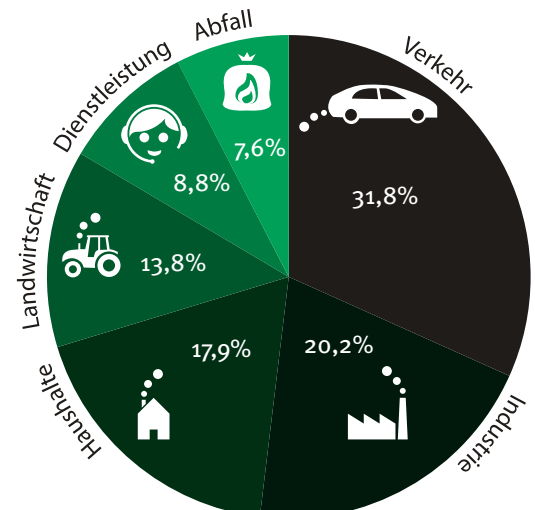


Blick auf jede Wetterlage: Klimaforscher Reto Knutti.

Die Gesellschaft muss es wissen und sie muss es verstehen. Gerade weil es um fundamentale Weltanschauungen geht, muss immer wieder diskutiert werden – sei es in der Familie, am Stammtisch, im Sportverein, in einer Zeitung. Es ist anstrengend, es ist langwierig, de facto ist es ein gesellschaftlicher Transformationsprozess. Das geschieht nicht von heute auf morgen. Aber wir müssen es probieren, das schulden wir der nächsten Generation. ■

Reto Knutti ist Referent an der Fachtagung «Fossilfreie Mobilität». Infos dazu auf S. 31.

Der Verkehr ist in der Schweiz der grösste Verursacher von Treibhausgasen.



Treibhausgas-Emissionen im Jahr 2017 in CO₂-Äquivalenten (ohne internationalen Flugverkehr).

Quelle: Bundesamt für Umwelt

Zermatt: Leise, extrem wendige Elektrofahrzeuge holen die vollen Abfallcontainer und bringen die leeren – der Abfallsack wird vor Ort jeweils gleich nach Einwurf auf einen Fünftel seines Volumens verdichtet.



Strom statt Diesel: drei innovative Beispiele

Die Stadt Schaffhausen will alle rund 40 städtischen Dieselfahrzeuge bis 2027 durch Elektrobusse ersetzen. In bernischen Herzogenbuchsee füllt ein elektrisch betriebener Kleinbus die Lücken im öffentlichen Verkehr. Und im Walliser Ferienort Zermatt sind seit einigen Jahren innovative Elektrofahrzeuge für die Abfallentsorgung im Einsatz. Das VCS-Magazin stellt drei spannende Projekte rund ums Thema fossilfreier Verkehr vor.

Schaffhausen: ein ausgeklügeltes System

Ist man in Schaffhausen mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) unterwegs, fährt man heute höchstwahrscheinlich mit einem Diesibus. Dies wird sich bald ändern, denn die Dieselbusse der Stadt Schaffhausen müssen in den kommenden Jahren altershalber ersetzt werden. Die Entscheidung für ein Ersatzmodell fiel auf Elektrobusse.

Nathan Hueber, zuständiger Projektleiter bei den Verkehrsbetrieben Schaffhausen (VBSH), nennt die Gründe dafür: «Elektrobusse sind leise und im Betrieb emissionsfrei. Ein ganz wichtiger Punkt war bei der Auswahl aber die Wirtschaftlichkeit. Die Energiekosten eines Elektrobusses sind nur ein Drittel so hoch wie jene eines modernen Dieselbusses. Zudem beträgt die Lebensdauer eines Elektrobusses bis zu 20 Jahre – ein Dieselbus ist nur 10 bis 12 Jahre im Einsatz.»

Motor als Dynamo

Alle städtischen Buslinien Schaffhausens verkehren – mit einer Ausnahme – über den Bahnhof. Dies ermöglicht ein bisher schweizweit einmaliges Ladesystem: Für jede Buslinie bauen die VBSH am Bahnhof eine Haltestelle mit integrierter Ladestation. Während der drei bis vier Minuten, in denen ein Bus am Bahnhof steht, wird die Batterie auf dem Dach des Busses über einen Ladearm aufgeladen.

Danach fährt ein Bus eine Runde von rund fünf Kilometern, bis die Batterie erneut am Bahnhof aufgeladen wird. Die Batterie enthält zudem immer eine zusätzliche Stromreserve, die beispielsweise benötigt wird, wenn ein Bus Verspätung hat und deshalb nicht lange genug am Bahnhof halten kann.

Hueber nennt eine weitere Besonderheit des Schaffhauser Systems: «Der Bahnhof Schaffhausen befindet sich in einem Tal. Fährt ein Bus bergab zurück zum Bahnhof, wird der Motor zum Dynamo. Die modernen – übrigens rezyklierbaren – Batterien sind in der Lage, diese Energie sofort aufzunehmen. Dabei kommt teilweise fast so viel Energie

zurück, wie am Ladearm beim Bahnhof aufgeladen werden kann.» Das ausgeklügelte Schnellladesystem ist ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll.

Fortschritte im Regionalverkehr

Schaffhausen ist keine Ausnahme. In vielen Schweizer Städten ist ein Teil des ÖV mit Trams und Trolleybussen bereits seit langem elektrisch unterwegs. Zudem testen beispielsweise Basel, Bern oder Zürich den Einsatz von Elektrobussen auf einzelnen Linien. «Die grossen Städte haben eigentlich für uns getestet», sagt Hueber, «von ihren Erfahrungen profitieren wir und können nun ohne eigene Tests direkt umstellen. Unser Ziel ist es, bis 2027 schrittweise alle Dieselbusse auf den Stadtlinien auszuwechseln.» Im November 2019 entscheidet die Stimmbewölkerung über die Einführung der Elektrobusse.

Buslinien, die über die Stadtgrenzen hinausfahren, werden hingegen noch länger mit Diesel betrieben. «Als die Ausschreibung für den Ersatz der regionalen Busse erfolgte, hatten die Elektrobatterien noch nicht genug Kapazität für die längeren regionalen Linien»,

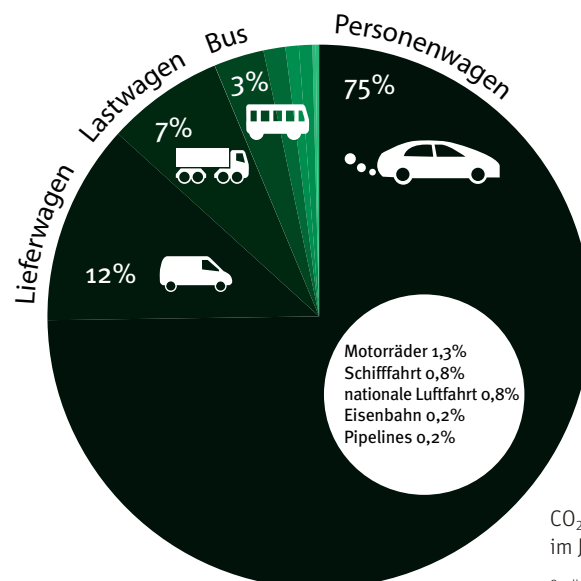
© Fano Burtischer/Eclipse Studios GmbH



Am Bahnhof Schaffhausen hat in Zukunft jede Elektrobuslinie eine Haltestelle mit eigener Ladestation.

erklärt Hueber. Heute hingegen ist die Technologie so gut, dass Elektrobusse auch für längere Linien einsetzbar sind. So plant beispielsweise Postauto, im Jahr 2021 10 bis 20 Elektrobusse im bündnerischen Regionalverkehr in Betrieb zu nehmen.

Janina Noack ist Praktikantin beim VCS Schweiz.



Autos sind für drei Viertel des CO₂-Ausstosses des inländischen Verkehrs verantwortlich!

CO₂-Emissionen des Verkehrs nach Verkehrsmittel im Jahr 2017 ohne internationalen Flugverkehr.

Quelle: Bundesamt für Statistik

Herzogenbuchsee: Alternative zum Privatauto



Das E-Buxi in Herzogenbuchsee: Wer fahren möchte, bestellt per App oder Telefon – oder klopft einfach an die Scheibe.

In Herzogenbuchsee (BE) steht das einzige Hallenbad der Region – ohne Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Für Hans Kaspar Schiesser ein unhaltbarer Zustand: «Wir sind ein Dorf mit 7000 Einwohnern und einigen regional wichtigen Institutionen ohne ÖV-Anschluss. Zudem gibt es in Herzogenbuchsee seit Jahren keinen Taxibetrieb mehr.» Gemeinsam mit der Gemeinde hat der einstige Leiter Verkehrspolitik beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz deshalb nach

einer umweltfreundlichen, zahlbaren Lösung gesucht.

Für Schiesser war schnell klar, dass nur ein massgeschneidertes Angebot das Problem lösen konnte: das E-Buxi – ein Ruftaxi mit fixem Tarif und definiertem Radius. «Wir haben dafür ideale Bedingungen. Herzogenbuchsee ist ein geschlossenes, nicht sehr grosses Siedlungsgebiet. Es gibt kein Taxiunternehmen und keinen Ortsbus.» Alternativen zum eigenen Auto an Orten, die nicht oder nur

lückenhaft an den ÖV angeschlossen sind: Damit beschäftigt sich auch Andreas Kronawitter. Anfang 2018 hat er «Flow on Demand» ins Leben gerufen. «Idee ist, in der ganzen Schweiz ein ergänzendes Angebot zum ÖV anzubieten. Mit einer einzigen App (oder Telefonnummer) können Nutzende eine Fahrt reservieren», erklärt er.

Emissionsfrei und nachhaltig

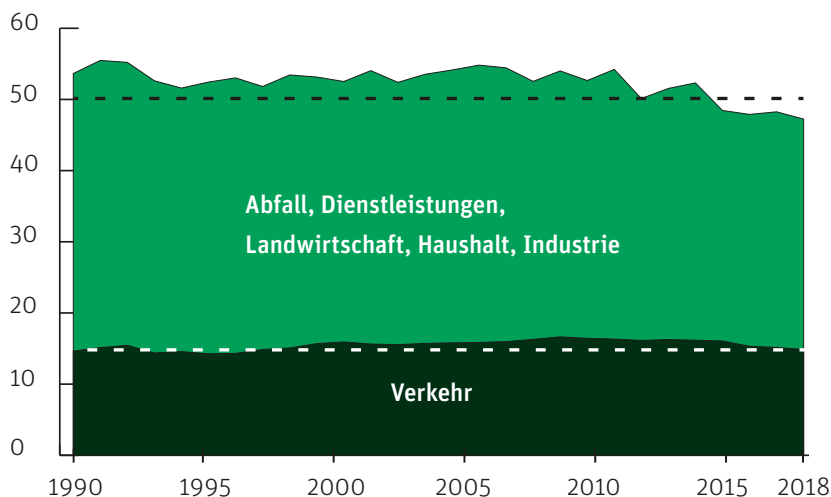
Mit Pilotprojekten in verschiedenen Regionen will Kronawitter herausfinden, wo in der Schweiz On-Demand-Angebote sinnvoll wären. Herzogenbuchsee sei ein idealer Partner. Das E-Buxi, das Ende April den Betrieb aufgenommen hat, fährt emissionsfrei mit nachhaltigem Strom aus der Region. Zudem löst es voraussichtlich keinen Mehrverkehr aus, denn die einzelnen Fahrten werden kombiniert, und dank E-Buxi nutzen Leute vermehrt den ÖV statt das Auto.

E-Buxi ist als Verein organisiert und kann damit bestehende Hürden umgehen. Zusammen mit Kronawitter arbeitet er an einer «offiziellen» Lösung – sei dies die Revision der bernischen Taxiverordnung oder eine temporäre Sonderbewilligung durch das zuständige Bundesamt.

Auch dank Freiwilliger

Am Steuer sitzen allesamt Freiwillige, fast alle im Rentenalter. «Wir mussten 50

Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente



Während die Treibhausgas-Emissionen der übrigen Sektoren sinken, liegen die Emissionen des Verkehrs noch immer über den Werten von 1990.

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen der Schweiz seit 1990.

Quelle: Bundesamt für Umwelt

bis 60 Leute finden – eine Herausforderung in einem Ort mit 7000 Einwohnenden», sagt Schiesser. Die ersten Monate verliefen erfolgreich. Im Juni wurden fast 50 Personen pro Tag transportiert – ab 60 pro Tag bräuchte es ein zweites Fahrzeug.

In den Startlöchern steht ein ähnliches Pilotprojekt im Raum Bern: In Zusammenarbeit mit dem Fahrdienst

Betax wird unter anderem ausgelotet, wie ein solcher Service für Menschen mit Behinderung gestaltet werden kann. Angedacht sind zudem je ein Projekt im Emmental, im alpinen Raum und in der Romandie. Für weitere Projekte ist Kronawitter offen: «Wir sehen keinen Bedarf in den Städten mit guten ÖV-Netzen, Taxiunternehmen und weiteren

Mobilitätsangeboten. In Streusiedlungsgebieten sehen wir keine Finanzierbarkeit. Alles dazwischen interessiert uns.»

Nelly Jaggi ist Redaktionsleiterin des VCS-Magazin

Weitere Informationen:

www.ebuxi.ch

www.flow-on-demand.com

Zermatt: So geht Abfallentsorgung 2.0

Noch vor sechs Jahren entsorgten stinkende Diesellastwagen den Kehrriech im autofreien Zermatt. Doch ab 2013 setzte die Gemeinde schrittweise ein neues, innovatives System um. Bei der Ausschreibung des Auftrags hatte Zermatt explizit erwähnt, dass «neue Ansätze erwünscht» seien. Die Schwendimann AG aus Münchenbuchsee (BE) respektive Matthias Schwendimann, Abfallentsorger und -wiederverwerter in vierter Generation, packte die Chance und wagte mit dem «System Alpenluft» einen rundum nachhaltigen Ansatz.

Das Konzept setzt bereits bei der Sammlung an: Abfall wird an den 40 öffentlichen und 20 privaten Sammelstellen nicht nur getrennt, sondern vor Ort bereits verdichtet. Nach Einwurf eines

Kehrriechsacks wird dieser sogleich durch eine grosse Schraube am Containerboden zusammengedrückt. «Dadurch wird er auf ein Fünftel komprimiert», sagt Schwendimann. Ein Sammelcontainer fasst bis zu 470 Abfallsäcke à 35 Liter.

Fossilfreier Transport...

Kleine, äusserst wendige E-Seitenlader fahren seitlich an den Container heran, heben ihn auf ihre Ladefläche und fahren ihn weg – das Prinzip basiert auf Seitenstaplern, wie sie die Holzwirtschaft seit langem einsetzt. Der volle Container gelangt per E-Fahrzeug zur Umladestation der Matterhorn-Gotthard-Bahn, die den Müll aus dem Mattertal hinaus transportiert.

Swendimann hat das «System Alpenluft» laufend optimiert: «Die Container mit Verdichter erfassen heute mittels Sensoren die Füllmenge und melden dies an die Zentrale.» Die Routen werden täglich aufgrund der aktuellen Lage geplant: Zuerst werden Container ersetzt, die zu 100 Prozent voll sind, anschliessend solche mit über 75 Prozent. «Früher waren wir über Weihnachten/Neujahr mit drei Kehrriechwagen täglich unterwegs – diese führen die Sammelstellen bis zu fünfmal täglich an. Das ergab 36 Stunden Fahrzeit täglich – auch an Sonn- und Feiertagen!», erinnert sich José Lourenço, damals wie heute für die Zermatter Abfallentsorgung tätig.

... plus Produktion von Biostrom

Seit Dezember 2012 können die Hotels und Restaurants zudem ihre Speise- und Rüstabfälle separat abholen lassen. Da-



Hebel runterziehen, Abfallsack einwerfen, Hebel nach oben gleiten lassen: Matthias Schwendimann demonstriert das einfache System.

aus wird Biogas und schliesslich Strom produziert, der wiederum für den Betrieb des Entsorgungssystems eingesetzt wird.

Zermatt hat so seine Recyclingquote von 18 auf 56 Prozent verdreifacht. Anton Lauber, zuständiger Gemeinderat seit 2007, freut sich: «Das «System Alpenluft» ermöglicht eine umweltgerechte Entsorgung und kostet die Gemeinde langfristig weniger als die herkömmliche Müllabfuhr. Zudem liegt bedeutend weniger Kehrriech herum als früher.»

Derweil plant Schwendimann weitere Innovationen: «Ab Ende Jahr arbeitet unser Betrieb völlig papierlos. Mittelfristig sollen die Elektro-Seitenlader bis 45 km/h fahren statt wie heute 20 – das macht sie für grössere Gemeinden attraktiv.»

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS. Sie verbringt seit 15 Jahren ihre Skiferien in Zermatt und wunderte sich früher über die dunklen Abgaswolken der Kehrriechwagen im autofreien Bergdorf.

Totaler Systemwechsel

Der Umstieg auf das «System Alpenluft» bringt für eine Gemeinde viele Vorteile: fossilfreie Kehrriechwagen, weniger Fahrten, Energieeinsparung um 80 (!) Prozent und tiefere Betriebskosten. Die Anfangsinvestitionen sind jedoch eher hoch: neuer Wagenpark, neue Sammelcontainer mit höherem Platzbedarf. Die Integration der Biogas-Produktion ist erst möglich, wenn die Rüst- und Speiseabfälle aus Privathaushalten so rein geliefert werden wie aus der Zermatter Hotellerie. Das «System Alpenluft» eignet sich für Gross- und Kleinstädte sowie Agglomerationsgemeinden.

Wenn aus vier Rädern zwei werden

Von Camille Marion

Es ist höchste Zeit, über Alternativen zum Autofahren nachzudenken. Die Lösung könnte in der Kombination der Wendigkeit zweier Räder und ein klein wenig elektrischer Unterstützung liegen. Das bestätigen auch zwei Umsteiger.

Der dringend nötige Verzicht auf fossile Energieträger bietet eine willkommene Gelegenheit, das Mobilitätsverhalten zu überdenken. In den letzten Jahren haben sich immer mehr Autofahrende vom Privatauto getrennt. Aus verschiedenen Gründen: Sorge um die Umwelt, endlose Staus auf dem Arbeitsweg, Gesundheitsbewusstsein, unverhältnismässig hohe Kosten. Ein Auto braucht Platz, kostet eine Stange Geld – und steht trotzdem die meiste Zeit bloss herum.

Die Hürde schaffen ...

Eine clevere und umweltverträgliche Alternative zum Auto ist das Velo. Es ist günstig, braucht kaum Platz, gewährleistet flüssiges Vorwärtskommen und

ist erst noch gut für die Gesundheit derer, die in die Pedale treten. Damit ist das Velo geradezu ideal für den Einsatz in der Stadt und in der Agglomeration.


Hartgesottene Autofahrerinnen und Autofahrer mögen sich von einem Umstieg aufs Velo einschüchtern lassen. Das gilt insbesondere bei Strecken, die für den Alltag zu lang oder zu anstrengend wirken. Hier erweitert der elektrische Schub den Aktionsradius beträchtlich, wie die nebenstehenden Erfahrungsberichte zeigen. Das E-Bike ist sowohl aus gesundheitlicher Sicht als auch aus Umweltperspektive eine vernünftige Alternative. Die Umsteigerinnen und Umsteiger sind sich einig: Sie empfinden weniger Stress im Verkehr und sind fit-

ter, ohne dass sie sich dafür über Gebühr anstrengen müssten.

... und etwas für die Umwelt tun

Das E-Bike trägt in erheblichem Mass zum Boom der nachhaltigen Mobilität bei. Selbstverständlich ist seine CO₂-Bilanz nicht ganz so makellos wie jene des traditionellen Velos. Aber sie fällt wesentlich besser aus als jene von Autos, Töffs oder Motorrollern. Ist auch noch sichergestellt, dass der eingesetzte Strom aus nachhaltiger Quelle stammt, spart man beträchtliche CO₂-Mengen ein.

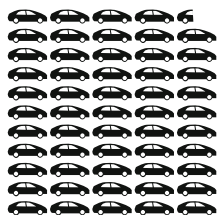
Ist der Entschluss erst einmal gefasst, geht es darum, das am besten zum vorgesehenen Einsatz passende Modell auszuwählen und sich beim Einfahren darauf einzustellen. Der VCS hat eben einen ausführlichen Ratgeber zur Unterstützung des Umsteigens publiziert. ■

 Zusätzliche Informationen unter www.verkehrsrclub.ch/e-bike

100



54,3



Pro 1000 Einwohner
gab es 2018 in der Schweiz
543 Autos.

Michael Hug, 33, Solothurn

Ich habe an der Aktion «Bike4Car» mitgemacht und zwei Wochen lang meinen Autoschlüssel abgegeben. In der Zeit durfte ich gratis ein E-Bike testen. Das hat mir so sehr Spass gemacht, dass ich mein Auto verkaufte und mir mit dem Geld ein E-Bike kaufte. Es war Winter und ich musste mich erst an die Umstellung gewöhnen – aber weil ich kein Auto mehr hatte, blieb mir nichts anderes übrig. Ich bereue meinen Entscheid bis heute nicht.

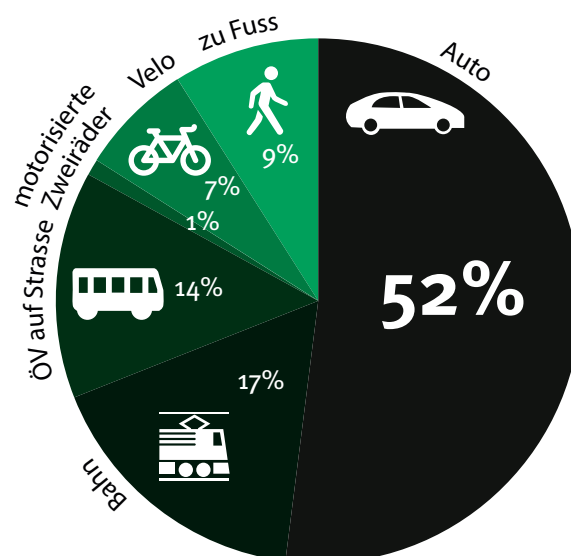
Ich verbringe jeden Tag acht bis neun Stunden im Büro. Mit dem E-Bike habe ich viel mehr Bewegung und verbringe viel mehr Zeit an der frischen Luft. Das gefällt mir. Ich fahre circa 20 Kilometer von Solothurn nach Lüterswil – und abends wieder zurück. Zum Mittagessen fahre ich zudem meist zu meinen Eltern nach Rüti bei Büren – pro Woche lege ich insgesamt 250 Kilometer zurück. Das E-Bike hat viele Vorteile. Es ist freundlicher zum Klima, zur Gesundheit und zum Portemonnaie als das Auto. Im Stadtverkehr bin ich schneller unterwegs und habe keine Parkplatzsorgen mehr. Natürlich wäre ein normales Velo noch umweltfreundlicher, aber mit dem E-Bike spare ich Zeit und muss am Arbeitsplatz nicht erst unter die Dusche. Sorgen macht mir bisweilen einzig die Sicherheit: Im Falle eines Unfalls bin ich leider schlecht geschützt. Abschliessend kann ich sagen, dass es in der Schweiz problemlos möglich ist, auf das Auto zu verzichten. Ich vermisse das Auto überhaupt nicht und kann den Umstieg aufs E-Bike nur weiterempfehlen.



Odile Mercadal, 51, Lausanne

Ich habe mich für ein E-Bike als Haupttransportmittel entschieden, weil es perfekt zu meiner Lebensweise passt. Ich wohne in Lausanne und mache als Freiwillige in einem Gemeinschaftsgartenprojekt oberhalb der Stadt mit. Der Weg von zu Hause bis dahin ist acht Kilometer lang. An sich wäre ein Velo bei dieser geringen Distanz eine sinnvolle Lösung. Wer aber die Topografie von Lausanne kennt, weiss: Ein wenig elektrischer Rückenwind ist kein Luxus.

Die Liste der positiven Aspekte ist seit dem Umsteigen vom Auto aufs E-Bike immer länger geworden: Das E-Bike löst das Parkplatzproblem und die Kosten dafür, die sich beim Auto ergeben. Bei den Unterhaltskosten fällt nur das Wechseln der Bremsbeläge ins Gewicht – ein Klacks im Vergleich zu einer Tankfüllung. Dazu kommt der Gesundheitsbonus auf mehreren Ebenen: Ich fühle mich körperlich fitter und bin weniger gestresst. Jede Strecke ist eine Gelegenheit, den Kopf freizubekommen. Beim Velofahren entspanne ich mich und geniesse den Moment. Ich nutze das E-Bike nicht nur für meine Freiwilligeneinsätze, sondern auch sonst im Alltag und in der Freizeit. Aus meiner Sicht hat das E-Bike nur einen Nachteil: Es ist schwerer als ein herkömmliches Velo.



Mehr als die Hälfte der Pendlerinnen und Pendler fährt mit dem Auto.

Arbeitspendler/-innen nach Hauptverkehrsmittel 2016.

Quelle: Bundesamt für Statistik

Wenn Effizienz wieder verloren geht

Verbrennungsmotoren werden effizienter. Doch statt Energie zu sparen, werden die Autos schwerer und schneller. Werden solche Effizienzgewinne nicht genutzt, spricht man von einem Rebound-Effekt. Der droht nun auch bei den Elektroautos.

Von Stéphanie Penher

Der nachhaltige Umgang mit Ressourcen erfordert einen effizienten Einsatz von Energie. Nur so kann der Ressourcenverbrauch sinken. Oft sind damit auch Kosteneinsparungen verbunden. Das wiederum hat Rückwirkungen auf das Verhalten der Konsumentinnen und Konsumenten. Ein einfaches Beispiel: Ein kleines und leichtes Auto verursacht geringere Treibstoffkosten pro gefahrenen Kilometer. Das hat allerdings oft zur Folge, dass Wege häufiger mit dem Auto zurückgelegt, längere Strecken gefahren und der ÖV oder das Velo weniger genutzt werden.

Zwar werden Verbrennungsmotoren effizienter – steigende Leistung und mehr Gewicht machen einen positiven Effekt auf die Umwelt jedoch zunichte. Die Auslastung ist weiter gesunken, die

Anzahl zugelassener Personenwagen sowie die zurückgelegten Kilometer pro Person haben zugenommen. Technisch mögliche Effizienzgewinne werden demzufolge in der Praxis häufig nicht erreicht: Es kommt zu einem sogenannten Rebound-Effekt. Die Folge: Der Energiebedarf des Verkehrs steigt anstatt zu sinken. Heute sind rund 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der Schweiz auf den Verkehr zurückzuführen.

Das Beispiel Norwegen

Nach wie vor werden über 90 Prozent der eingesetzten Energie im Verkehrsbereich aus Erdöl gewonnen. Das schadet dem Klima massiv. Deshalb spielt die Elektromobilität für das Erreichen der Klimaziele eine zentrale Rolle. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat die vom Bund initiierte «Roadmap Elektromobilität» mitunterzeichnet. Diese formuliert das Ziel, die Verkäufe von Elektroautos von heute knapp 4 Prozent bis 2022 auf

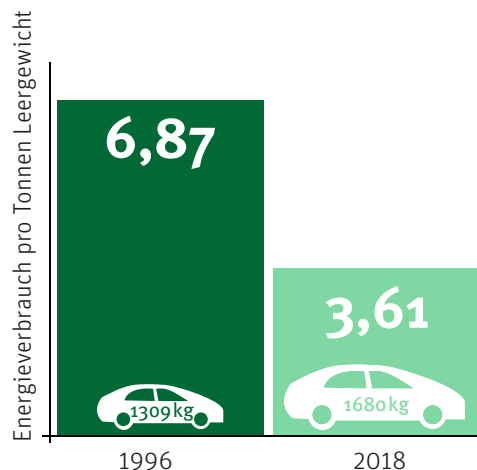
15 Prozent zu erhöhen. Damit sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrs reduziert werden.

Dass derartige positive Effekte ins Gegenteil kippen können, hat sich zum Beispiel in Norwegen eindrücklich gezeigt. Anschubfinanzierung, günstige Betriebskosten und zusätzliche Fördermassnahmen führten zu einer Veränderung des Mobilitätsverhaltens. Fahren vor dem staatlich geförderten Kauf eines Elektroautos 23 Prozent der Befragten mit dem ÖV zur Arbeit, waren es nach dem Kauf noch 4 Prozent.

Es braucht Rahmenbedingungen

Um derartige Rebound-Effekte zu verhindern, braucht es politische Rahmenbedingungen. Ebenfalls gilt es zu bedenken, dass Elektroautos als Teil des motorisierten Individualverkehrs die gleichen Nachteile betreffend Raumbedarf und Verkehrssicherheit haben wie Verbrenner. In dicht besiedelten Gebieten bleiben der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr die klimaschonendsten Verkehrsformen.

Wollen neue Probleme vermieden und Chancen für das Klima genutzt werden, muss der Verkehr also in erster Linie reduziert werden. Gleichzeitig müssen Veränderungen im Mobilitätsbereich zwingend auf Rebound-Effekte analysiert werden. ■



Das Leergewicht eines Autos hat um 30% zugenommen. Wären Autos gleich schwer wie 1996, würden wir 50% Energie sparen.

Quelle: Bundesamt für Energie

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz. Auf Elektromotoren setzt sie nur hin und wieder. Beim Nutzen von Leihvelos.

VCS-Fachtagung «fossilfreie Mobilität»

Für den Klimaschutz in der Schweiz ist der Verkehr von zentraler Bedeutung: Sein CO₂-Ausstoss ist hierzulande die wichtigste Quelle für Treibhausgas-Emissionen. Auf den inländischen Verkehr entfielen im Jahr 2017 rund 31 Prozent der Schweizer Treibhausgas-Emissionen. Wird der schweizerische Anteil am internationalen Flug- und Schiffsverkehr hinzugerechnet, betrug der Anteil der Mobilität an den Schweizer Treibhausgas-Emissionen fast 40 Prozent.

Damit auch die Schweiz ihren Beitrag zur Erreichung der Pariser Klimaziele leistet, müssen die Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf netto null gesenkt werden. Dieses Ziel steht im Widerspruch mit der Entwicklung der Mobilität der letzten Jahre: Zwischen 2000 und 2015 ist die jährlich pro Einwohnerin und Einwohner zurückgelegte Distanz um rund 43 Prozent ange-

stiegen. Insbesondere der Flugverkehr hat stark zu diesem Wachstum beigetragen. Die Mobilität muss sich in den kommenden Jahren wandeln. Eine Kombination von Verhaltensänderungen und technologischen Neuerungen macht es jedoch möglich, die Mobilität bis 2050 aus ihrer Abhängigkeit von fossilen Energieträgern zu befreien.

- Wie schaffen wir diese Herausforderung?
- Welche Lösungen werden bereits umgesetzt?
- Welche Massnahmen müssen noch ergriffen werden?

Antworten auf diese Fragen liefert die VCS-Fachtagung «fossilfreie Mobilität». Die Tagung richtet sich an Fachleute aus den Bereichen Mobilität, Klimaschutz und Energie, Politiker und generell am Thema interessierte Personen. ■



Die wichtigsten Informationen:

Wann: Donnerstag, 24. Oktober 2019

Wo: Stade de Suisse, Bern

VCS-Mitglieder profitieren von einer reduzierten Tagungsgebühr (Fr. 250.– statt 350.–).

Studierende können für eine Tagungsgebühr von Fr. 100.– teilnehmen.

Anmeldung und Detailprogramm:

www.fossilfreie-mobilität.ch

Anmeldeschluss: 10. Oktober 2019

Mit dem Velo an die Klimademo

Am 28. September findet in Bern die erste nationale Klimademo statt. Angereist wird gemeinsam per Velo. Schwingen auch Sie sich in den Sattel und fahren Sie auf einer der vielen Routen nach Bern.



Weitere Informationen und laufend aktualisierte Routen: www.ibiketomoveit.ch

«Jour de fête» im Circus Monti



Der Circus Monti ist wieder unterwegs. Schauplatz der neuen Inszenierung ist ein Jahrmarkt. Inspiriert durch die lebensfrohe Energie des bunten Treibens, die unverkennbaren Schausteller, die exotischen Düfte, die kreisenden Bewegungen der Karusselle, die mutig wirbelnden Kurven der Bahnen, die schwingenden Masten, die hüpfenden Kinder und die tanzenden Menschen entsteht auf dem Dorfplatz mitten im Zelt ein wundervolles Volksfest – ein «Jour de fête», ein Treffpunkt für Gross und Klein. Mit «Jour de fête» bietet die innovative Zirkusfamilie Muntwyler zum 35. Mal ein komplett neues Zirkuserlebnis und bestätigt damit ihren wegweisenden Platz in der vielseitigen Schweizer Kulturszene.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Ermässigung von Fr. 5.– auf den regulären Eintritt in den Kategorien Loge, Estrade und 1. Platz für die Tournee 2019. Angebot gilt für max. 2 Personen; bei Familienmitgliedern gilt die Ermässigung für max. 5 Personen. Angebot ist nicht mit andern Ermässigungen kumulierbar.

Bestellen: Unter www.verkehrsclub.ch/bonus oder direkt beim Circus Monti unter 056 622 11 22.

Ethletic – Fair. Vegan. Nachhaltig.

2007 entstand bei Ethletic die Idee des fair gehandelten Sneakers, umweltschonend und nach Fairtrade-Normen hergestellt. 2010 bringt Ethletic den weltweit ersten Sneaker, der mit dem Fairtrade-Gütesiegel für fair gehandelte Biobaumwolle ausgezeichnet wird, auf den Markt.

Ausgehend vom klassischen Canvas-Turnschuh entstand unter anderem der Sneaker Goto Lo. Der weiche, sportliche Freizeitschuh punktet optisch mit dezentem Retro-Charme und besteht aus Fairtrade-zertifizierter organischer, fair gehandelter Canvas-Twill-Baumwolle von Kleinbauern. Die Sohle wird aus natürlichem, FSC-zertifizier-

tem Kautschuk von nachhaltig bewirtschafteten Plantagen in Sri Lanka hergestellt. Ganz ohne tierische Produkte wird der Sneaker in Pakistan produziert.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Ethletic Goto Lo ist für Damen in den Farben shell und jet black und für Herren in den Farben frozen olive und jet black mit Rabatt-Code mag0419 zum Preis von Fr. 84.– statt Fr. 99.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 13. Oktober 2019. Solange Vorrat.

Bestellen:

unter www.vcs-boutique.ch.

Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).



Kursbuch 2020 – jetzt vorbestellen!

Nach dem grossen Erfolg der Neuauflagen 2018 und 2019 wird auch das Kursbuch 2020 von VCS, IGöV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, die sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abbilden, lassen sich Reisen besonders praktisch planen. Aufgrund der neuen Darstellung der Fahrplanfelder durch die SBB erscheint das Kursbuch 2020 neu im übersichtlichen A4-Format.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 19.80 plus Versandkostenanteil Fr. 6.90.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch, per Telefon unter 031 328 58 58 oder mit der Bestellkarte auf der vorderen Umschlagseite.

Nachhaltig geniessen in Interlaken

Geniessen Sie erholsame Tage in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken. Das Angebot versteht sich inklusive einfaches Frühstück, Nutzung der Selbstkocherküche, kostenloses Wifi, Parkplatz, Eintritt ins öffentliche Hallenbad und Gratisnutzung der Ortsbusse. Zusätzlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100 % CO₂-Kompensation durch myclimate.org dabei. Das Angebot der wunderschönen Jungfrau-Region ist vielfältig, die eindrucksvolle Eislauflandschaft IceMagic im Zentrum von Interlaken erreichen Sie zu Fuss in wenigen Minuten. Die «Backpackers Villa Sonnenhof» verfügt zudem über eine Solaranlage und eine E-Tankstelle.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

33 % Rabatt auf sämtliche Übernachtungen plus Kinderreduktion. Zum Beispiel: 2 Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC für Fr. 215.– statt Fr. 322.– (Preise nach Saison). Angebot gültig bis 30.4.2020. Vom 14.12.2019 bis am 22.2.2020 zusätzlich pro Person ein Gratisintritt zu IceMagic.

Bestellen:

Nur online buchbar www.villa.ch mit Rabatt-Code: vcs19



Ein treuer Begleiter auf dem Velo

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Rucksack «Race 8» ist in den Farben bay-midnight, alpinegreen-forest und black mit Rabatt-Code mag0419 zum Preis von Fr. 55.– statt Fr. 75.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 13. Oktober 2019.

Bestellen:

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



Der «Race 8» von Deuter ist der leichtgewichtige Rennfahrer unter den Velorucksäcken. Denn der funktionelle und unkomplizierte Velorucksack überzeugt durch seine hervorragende Rückenbelüftung und das ergonomische Tragesystem, das bei allen Fahrmanövern für sicheren Sitz und Komfort sorgt.

Verschiedene Taschen, ein Wertsachenfach mit Reissverschluss und ein Organizer zum Verstauen von Schlauch und Werkzeug sorgen bei 8 Litern Volumen für Übersicht und Ordnung im Rucksack. Zudem machen viele praktische Details wie Rücklichtschlaufe, Reflektorelemente, die abnehmbare Regenülle sowie die Sonnenbrillenhalterung den Rucksack zum idealen Begleiter auf der Velotour.

Zu den höchsten Wandergipfeln der Schweiz

Hohe Gipfel, die auf leichten Routen und mit normaler Wanderausrüstung zu besteigen sind – das ist der Traum vieler Wanderinnen und Wanderer. Von den höchsten Wandergipfeln der Schweizer Alpen – die meisten von ihnen liegen im Wallis und im Engadin – wählte der Autor und Fotograf Fredy Joss für dieses Buch 30 besonders attraktive aus, die alle auf gut begehbbaren markierten Wegen oder zumindest Wegspuren zu erreichen sind.

Begleitet werden die Wandervorschläge von gehaltvollen Texten, allen notwendigen praktischen Informationen und erstklassigen Fotos, die Vorfreude wecken und die Erinnerung an wunderbare Tage in den Bergen wachhalten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Profitieren Sie von 20 % Rabatt und bestellen Sie das Buch «Zu den höchsten Wandergipfeln der Schweiz» von Fredy Joss, AT Verlag zum Preis von Fr. 31.90 statt Fr. 39.90.

Bestellen: unter www.at-verlag.ch mit dem Gutscheincode VCS. Die Lieferung erfolgt innerhalb der Schweiz portofrei. Angebot gültig bis 20.10.2019.





Fertig gezögert – Lärmschutz jetzt

Hoffnung für 3000 Lärmgeplagte: Dank einer Einsprache des VCS zusammen mit 200 Anwohnerinnen und Anwohnern konnte am Strassenzug Mutschellenstrasse/Rieterstrasse/Waffenplatzstrasse endlich ein effizienter Lärmschutz durchgesetzt werden.



© Markus Krauss

Ein Strassenzug mit vielen alten Häusern – sehr begehrt bei Familien –, funktional eine Quartierstrasse, aus der gemäss Richtplan der Durchgangsverkehr herausgehalten werden sollte: ein klarer Fall für Tempo 30.

Mehr als 30 Jahre sind seit Inkrafttreten der Lärmschutzverordnung vergangen – und acht Jahre seit einer ersten Einsprache des VCS in gleicher Sache. Nach über dreijährigem Zögern auf Kosten der lärmgeplagten Bevölkerung hat der Stadtrat von Zürich die erneute Einsprache gutgeheissen, und es wird als «Massnahme an der Quelle» bald einmal Tempo 30 eingeführt.

Dem Stadtrat blieb letztlich keine andere Wahl, denn die Rechtslage ist nach mittlerweile vier einschlägigen Bundesgerichtsentscheiden glasklar. Da spielte es auch keine Rolle mehr, dass sich der zuständige Stadtrat

Richard Wolff 2018 noch gegen eine Geschwindigkeitsreduktion ausgesprochen hatte – obwohl hier eine einzige, kostengünstige Massnahme ausreicht, um rund 3000 Personen, die heute noch Lärm über den Immissionsgrenzwerten ausgesetzt sind, deutlich Linderung zu verschaffen.

Eine schallende Ohrfeige

Immer wieder lobte sich der Stadtrat für seine Lärmschutzbemühungen. Doch was nützen diese, wenn an beinahe allen betroffenen Strassenabschnitten – rund deren 90 in den letzten Jahren – nur wenige Personen wohnen, während von fünf- oder sechs-

stöckigen Gebäuden gesäumte Einfallsachsen, die dementsprechend auch Schul- und Einkaufswege oder Aufenthaltsorte sind, vom Lärmschutz ausgeklammert bleiben? Zur Innenstadt, also den Stadtkreisen 1, 4 und 5, wo allein 12000 Lärmbetroffene wohnen, wies der Stadtrat noch im August 2018 eine Einsprache fast vollumfänglich ab. Das Baurekursgericht erteilte ihm dafür eine schallende Ohrfeige. Es geht nicht an, dass von den rund 140000 Personen, die in der Stadt Zürich übermässig von Strassenlärm betroffen sind, lediglich knapp 30000 den Schutz bekommen, auf den sie nach Bundesrecht Anspruch haben.

Der Grund ist ein ganz anderer

Ob der Stadtrat nun wirklich umdenkt, bleibt abzuwarten. Bisher waren ihm die angeblichen Fahrzeitverluste der VBZ wichtiger als der Lärmschutz der Anwohnerinnen und Anwohner. Die Zeitverluste sind tatsächlich ein ernsthaftes Problem: Schon heute fallen ihretwegen zusätzliche Betriebskosten von 21 Mio. Franken an, und der VBZ-Wagenpark ist um 138 Millionen teurer, als er sein müsste. Mit Tempo 30 und Lärmschutz hat dies jedoch rein gar nichts zu tun. Dafür umso mehr mit den Behinderungen durch den Autoverkehr. Es hat schlicht und einfach zu viele Autos in der Stadt.

Deshalb braucht es nun dringend neue konzeptionelle Überlegungen, wie möglichst viele Menschen vor dem Strassenlärm geschützt werden könnten, ohne dass Trams und Busse langsamer werden. Tests mit Tempo 30 nachts an vier Versuchsstrecken haben zwar bewiesen, dass auch

Signalisationsmassnahmen zu deutlichen nächtlichen Lärmreduktionen führen – bei irrelevanten Zeiteinbussen für den ÖV. Doch was geschah danach? Man ging wieder zur Tagesordnung über, und es wird wieder genauso schnell und lärmig gefahren wie zuvor.

Zeit für neuen Standard

Im Fall Klosbachstrasse (mit 700 Lärmbetroffenen) begründete der Stadtrat die Abweisung einer VCS-Einsprache damit, dass Tempo 30 die VBZ 8 Sekunden koste, was den Kauf eines neuen Trams nötig machen würde. Mittlerweile fährt ein zusätzliches Tram – aus ganz anderen Gründen. Ob Lärmschutz mit Tempo 30 möglich sei, müsse trotzdem erst mit einem Monitoring abgeklärt werden, so der Stadtrat. Dabei steht mit dem neuen Tram eine Zeitreserve von 7,5 Minuten (!) zur Verfügung.

Sogar dort, wo das Bundesgericht Lärmschutz mit Tempo 30 explizit gutgeheissen hat, wird es nur mit einem Monitoring umgesetzt, um bei den kantonalen Behörden oder bei ACS und TCS Goodwill zu schaffen. Als ob solches jemals funktioniert hätte.

Tempo 30, die effizienteste Massnahme für mehr Lebensqualität, verringert substanziell nicht nur den Lärm, sondern auch die Zahl und Schwere der Unfälle. Es wäre also an der Zeit, dass in der Stadt Zürich und in vielen anderen Gemeinden Tempo 30 in dicht bebauten Wohnquartieren und in Orts- oder Quartierzentren zum Standard wird. Und dass der VCS den Lärmschutz nicht länger per Gerichtsbeschluss einfordern muss.

Markus Krauss, Co-Geschäftsleiter

Velo-Spektakel im Kreis 4

Der VCS Zürich fördert das Velofahren – und unterstützt dementsprechend auch Veranstaltungen wie ZURICRIT, das am 17. August erstmals stattfand. Über die Bühne ging das Rennen mit Starlaufvelos mitten im Kreis 4, die Quartierstrassen zwischen Bullingerplatz und Lochergut waren exklusiv für Velofahrende gesperrt. Rund 3000 Personen – Radsportfans wie Alltagsvelofahrende – verfolgten das Spektakel begeistert mit.

... und Velodemo am 22.9. Unmittelbar nach Erscheinen dieses Hefts folgt als nächster Grossanlass die traditionell gut besuchte Velodemo, die jeweils vor Augen führt, wie attraktiv Zürich als Velostadt sein könnte. Auch hier kommt es zu einer Premiere: Erstmals wird die Bellerivestrasse auf ihre Velotauglichkeit getestet. Treffpunkt: **22. September 2019, 18 Uhr**, auf dem Helvetiaplatz.

Mehr Informationen: www.vcs-zh.ch



Danke schön fürs speditive Sammeln!

Bekanntlich hat der VCS zusammen mit einer Reihe von Organisationen und Parteien das Referendum gegen das Rosengartenprojekt ergriffen, mit dem für 1,1 Mia. Franken der Autoverkehr auf einer Strecke von

700 Metern in einen Tunnel verlegt werden soll – unter massiven Eingriffen ins Stadtgefüge.

Offensichtlich teilen sehr viele Menschen unsere Auffassung, dass Strassenplanung nach dem Vorbild der 70er-Jahre keine

Verkehrprobleme löst: Innert einem Monat sind über 5000 Unterschriften zusammengekommen (gebraucht hätte es deren 3000 innert zwei Monaten). Sehr aktiv waren dabei die VCS-Mitglieder.

Ein herzliches Dankeschön an alle, die unterschrieben, gesammelt oder sonst wie mitgeholfen haben. Die Abstimmung wird voraussichtlich im Februar 2020 stattfinden.

Gabi Petri/Markus Knauss

VCS Schweiz zu Gast im Thurgau

Zum Auftakt der diesjährigen Delegiertenversammlung des VCS Schweiz, die im Zeichen des 40-Jahr-Jubiläums stand, schauten sich am 21. Juni rund 70 Interessierte in den Fabrikgebäuden der Firma Stadler Rail in Bussnang an, wie dort unter Einsatz der neuesten Schweissroboter «unsere» Züge entstehen. Anschliessend fand eine erste Sitzung im Saal des Thurgauerhofs in Weinfelden statt, gefolgt von einem feinen Abendessen im Restaurant Frohsinn.

Die eigentliche DV mit rund 120 Leuten ging tags darauf im Saal des Eisenwerks Frauenfeld über die Bühne, eingeleitet durch eine Begrüssungsansprache von Regierungsrätin Carmen Haag. Nach dem geschäftlichen Teil mit lebhaften Diskussionen am Morgen feierten wir mit acht anwesen-

den VCS-Gründungsmitgliedern und einer kabarettistischen Einlage von Thomas Götz am Nachmittag das 40-Jahr-Jubiläum des VCS.

40 Jahre VCS-Sektion Thurgau Rund einen Monat nach der Gründung des VCS Schweiz wurde am 18. Juni 1979 als eine der ersten kantonalen Sektionen der VCS Thurgau im Restaurant Rössli in Weinfelden aus der Taufe gehoben. Fünf Leute trafen sich dort und wählten sich alleamt in den Vorstand des neuen Vereins. Damals wie heute standen der Schutz der schwachen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sowie Umweltfragen im Vordergrund. Bleibenzin, Tempo 50 statt 60 innerorts, überrissene geplante Autobahnen und -strassen, vernachlässig-

te Bahnen und Velorouten beschäftigten uns. Eine geplante Schnellstrasse auf dem Seerücken entlang des Unter- und Bodensees von Schlatt bis Arbon war noch in den Schulbüchern eingezeichnet.

Die Hoffnung besteht, dass nach der ersten grossen Umweltbewegung vor 40 Jahren mit der von vielen – vor allem jungen – Menschen getragenen Klimabewegung die gesteckten Ziele erreicht werden können.

Peter Wildberger, Präsident

Thurgau



Thomas Götz war an der VCS-Delegiertenversammlung im Eisenwerk Frauenfeld voll und ganz in seinem Element.

Mobil sein und bleiben

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

2. Oktober: **Frauenfeld**, 22. Oktober: **Kreuzlingen**, 23. Oktober: **Weinfelden**, jeweils von 8.30 bis 12 Uhr. Anmeldung: Tel. 071 626 10 83, info@tg.prosenectute.ch



Basel-Stadt/Basel-Landschaft

Für nachhaltige Verkehrspolitik in Bern: Zur Wahl in den Nationalrat empfohlen

Acht aktuelle und ehemalige Vorstandsmitglieder des VCS beider Basel treten zu den Nationalratswahlen vom 20. Oktober 2019 an.

Sie alle garantieren grössten Einsatz für eine menschen- und

klimafreundliche Verkehrspolitik. Bei den bevorstehenden Wahlen geht es namentlich darum, ob wir die erforderlichen Klimaziele erreichen, ob wir in lebenswerten Städten und Landschaften leben,

ob weiterhin beim Verkehr in erster Linie ans Auto gedacht wird.

Halten Sie beim Ausfüllen des Wahlzettels auch Ausschau nach weiteren Kandidierenden, die mit ihrer VCS-Mitgliedschaft

werben. Der VCS beider Basel beschränkt seine Empfehlung auf Vorstandsmitglieder sowie Kandidierende, die eng mit dem Vorstand zusammenwirken.

Florian Schreier, Geschäftsleiter



■ **Meret Rehmann**

Vorstand VCS beider Basel; Juristin, Doktorandin Umweltrecht; Zürich

► BL, Liste 77, Junge Grüne / jgb



■ **Dominik Beeler**

Co-Präsident VCS beider Basel; Co-Präsident junges grünes bündnis nordwest; Einwohnerrat Liestal; Liestal

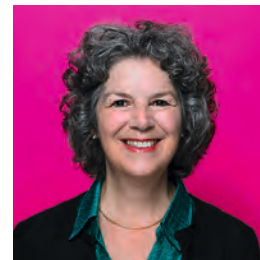
► BL, Liste 7, Grüne



■ **Patrizia Bernasconi**

ehem. Vorstandsmitglied VCS Schweiz; Lic. phil I, Soziologin, Geschäftsleiterin MV Basel; alt Grossrätin BastA!; Basel

► BS, Liste 40, Die Alternativen



■ **Anita Lachenmeier**

(Co-)Präsidentin VCS beider Basel 2008–2016; Alt-Nationalrätin, Alt-Grossrätin; Basel

► BS, Liste 40, Die Alternativen



■ **Beat von Scarpatetti**

Vorstand VCS b.B.; 1941–2019 auf- tofrei, ab 1978 flugfrei, 1998 Helvetische ökologische Verfassung, 2006/07 Transatlantik 21, 2018 «Reich der [Wasser]Quellen»; Binningen

► BL, Liste 70, Grüne Panther



■ **Lea Steinle**

Co-Präsidentin VCS beider Basel; Dr. phil., Meeresbiologin, Mutter, Projektleiterin Bildung für Nachhaltige Entwicklung (éducation21); Basel

► BS, Liste 8, Bündnis Grüne BastA! jgb



■ **Tonja Zürcher**

langjähriges Vorstandsmitglied VCS beider Basel; Regionale Geschäftsleiterin WWF; Grossrätin BastA!; Basel

► BS, Liste 8, Bündnis Grüne BastA! jgb



■ **Michael Wüthrich**

Gymnasiallehrer, Grossrat Grüne 2005–2019; Präsident UVEK 2006–2019; Klimatologe; Basel

► BS, Liste 40, Die Alternativen

ANZEIGE



Liste 5

in den Nationalrat

Eva Herzog

Beat Jans bisher

Mustafa Atici

Christian von Wartburg

Sarah Wyss

FÜR ALLE
STATT
FÜR WENIGE

Langmattstrasse: zerstörerisch und nutzlos

Im November werden wir über das Referendum gegen den Richtplaneintrag der Langmattstrasse in Oberwil abstimmen. Es geht um eine völlig absurde Vorlage der Regierung, die den Autos entlang der Tramstrecke des 10ers eine zusätzliche Querung ermöglichen und das Warten auf den «mühsamen» öffentlichen Verkehr ersparen soll.

Diese reine Auto-Vorlage widerspricht jeglicher verkehrsplannerischer Logik und droht ein wertvolles Naherholungsgebiet und eine sichere Veloverbindung zu zerstören. Einen direkten Baukredit dafür hat selbst der rechtskonservative Landrat abgelehnt, dem Richtplaneintrag hingegen stimmte er zu. Dagegen wurde von Anwohnerinnen und Anwohnern das Referendum ergriffen, das der VCS beider Basel von

Beginn weg unterstützte. Die geplante Langmattstrasse ist unerwünscht und bringt Zerstörung, aber keinen Nutzen mit sich!

Fünf gute Gründe für ein Nein

- Mit der Langmattstrasse verlieren die lokale Bevölkerung und das Alters- und Pfl geheime ein wichtiges Naherholungsgebiet.
- Schülerinnen und Pendler sind auf sichere und durchgehende Velorouten angewiesen. Mit der Langmattstrasse wird eine nationale Veloroute mit grosser lokaler Bedeutung zerschnitten.
- Ein heute verkehrsberuhigtes Quartier würde plötzlich mit 9000 Fahrzeugen pro Tag überflutet. Die Folgen wären eine massive Belastung durch Lärm und Abgase sowie der Verlust von sicheren Gehwegen und Spielplätzen.

© Dominik Beeler



- Gemäss Landratsvorlage werden weder das Dorfzentrum von Oberwil noch jenes von Thrwil entlastet. Die Langmattstrasse bringt somit nichts ausser einer Verkehrsverlagerung innerhalb der Gemeinden. Die Gemeindeversammlung Oberwil hat dieses Projekt deshalb bereits fünf Mal abgelehnt!

- Der von der Regierung vorgelegte neue Vorschlag mit Kosten von «nur» 4,7 Mio. statt der ursprünglichen 13 Mio. Franken ist eine Mogelpackung, geboren aus der Angst vor der Volksabstim-

mung. Alle sinnvollen Begleitmassnahmen wurden radikal gestrichen: keine sichere Querung mehr für den Fuss- und Veloverkehr, keine Ausdholung des Bächleins, weniger Lärmschutz. Und durch den Verzicht auf die Sanierung des bestehenden Strassenstücks wird ein Teil der Kosten elegant in die Zukunft verschoben. Ausserdem ist zu bezweifeln, dass der Bau der Strasse mit 4,7 Mio. Franken überhaupt machbar ist.

Dominik Beeler, Co-Präsident

Alternativen zum Auto

Mit 39660 Beschäftigten (bei einer Bevölkerungszahl von 38380) blüht Liechtensteins Wirtschaft, auch dank der vielen Grenzgängerinnen und -gänger – täglich knapp 12000 aus der Schweiz und knapp 9000 aus Österreich. Heute sind mehr als 80 Prozent der Neubeschäftigten EinpendlerInnen. Falls weiteres Wirtschaftswachstum erwünscht ist, muss die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zukunftsfähig sichergestellt werden.

Einen effizienten Personentransport erreichen wir, wenn mehr Beschäftigte per Bahn und Bus, per Fahrgemeinschaft und per Fahrrad einpendeln. Der Umstieg vom Auto setzt zweierlei voraus: eine attraktive Infrastruktur für die alternativen Verkehrsmittel und gesetzlich vorgeschriebenes Betriebliches

Mobilitätsmanagement für alle Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden.

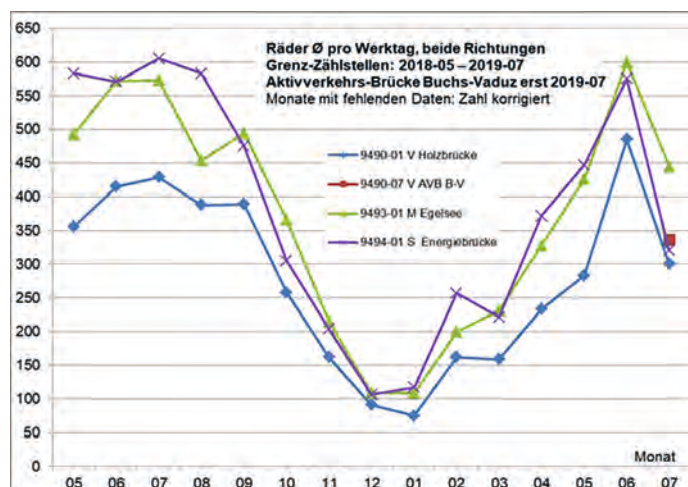
So entlasten wir die Strasse

Der VCL setzt sich konsequent für den Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs zur S-Bahn ein, mit Halbstundentakt und dem Bahnhof Schaan als Verkehrsknoten, und langfristig für eine Regionalbahn Oberland (www.vcl.li/bilder/1285.pdf) von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans. Das heisst: die Bahn als ÖV-Rückgrat mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler, eines Tages wohl in Form autonom fahrender Kleinbusse. Auch mit klugen Investitionen in die Fahrrad-Infrastruktur und einer bewussten Velo-Kultur der Arbeitgeber kann die Strasse zu den Haupt-

verkehrszeiten entlastet werden – zum Vorteil der wirklich nötigen (z. B. gewerblichen) Fahrten.

Georg Sele, Vorstandsmitglied

Fürstentum Liechtenstein



Die durchschnittlichen Zahlen der Werktags-Radfahrten an den seit Mai 2018 aktiven Grenz-Zählstellen (Vaduz Holzbrücke, Mauren Egelsee, Schaan Energiebrücke) und auf der neuen Aktivverkehrsbrücke Buchs–Vaduz.



Graubünden

Zwei Umweltschutz-Profis nach Ber

Am 20. Oktober 2019 sind die eidgenössischen Wahlen. Der Vorstand des VCS Graubünden empfiehlt zwei bewährte Kräfte

zur Wahl in den Nationalrat, die in Graubünden seit vielen Jahren den Umweltschutz vorantreiben: Anita Mazzetta (WWF)

und Jon Pult (Alpen-Initiative). Jon Pult ist zugleich die ökologische Alternative bei der Bündner Ständeratswahl. Die VCS-

Sektion Graubünden hat beide gebeten, kurz darzulegen, was sie für das Parlamentsamt in Bern motiviert. ■

Anita Mazzetta: «Für eine mutige, lösungsorientierte Umweltpolitik»

Die Klimaerwärmung und der Artenverlust gehören zu den grössten Herausforderungen unserer Zeit. Ein gesundes Klima und eine intakte Biodiversität sind unsere Existenzgrundlage. Die Schweiz muss wie alle anderen Länder alles daransetzen, dass wir CO₂-neutral leben und wirtschaften und den Artenverlust stoppen können.

Die aktuelle Pflasterlipolitik reicht dafür nicht mehr aus. Wir brauchen mutige Entscheide, wie Klima-Lenkungsabgaben und eine ökologische Steuerreform, eine Agrarpolitik mit mehr Ökoflächen und weniger Pestizide, eine Raumplanung, die den haushälterischen Umgang mit dem Boden ernst nimmt.

Wir brauchen aber unbedingt auch gute Rahmenbedingungen, damit umweltfreundliche Techno-

logien weiterentwickelt und gefördert werden können. Zusammen mit der Digitalisierung bringen sie wichtige Lösungen für Klima- und Umweltprobleme und schaffen attraktive Arbeitsplätze. Die Green-Tech-Branche ist ein Wachstumsmarkt. Bündner Pioniere zeigen, dass auch Randregionen davon profitieren können.



Anita Mazzetta, Verda-Grünbünden, Geschäftsleiterin WWF Graubünden, Vorstandsmitglied der Vereinigung Bündner Umweltorganisationen

Jon Pult: «Zeit für mutige Taten»

Es ist Zeit für eine neue Generation in der Politik, die dem Filz und übermächtigen Lobbys entgegentritt. Es ist Zeit für wirksame Klima- und Umweltpolitik. Es ist Zeit für eine fortschrittliche und soziale Schweiz. Darum kandidiere ich als National- und Ständerat.

Die Schweiz soll eine Pionierin der Klima-, Umwelt- und Mobilitätspolitik werden. Als Beitrag für die Menschheit. Aber auch, um unser Land in eine gute Zukunft zu führen. Meine Generation muss es rasch schaffen, klimaneutral zu leben – spätestens bis 2050.

Und wir müssen es schaffen, unsere Natur zu schützen und den Schwund der Biodiversität zu stoppen. Dafür setze ich mich ein. Als Bürger, Präsident der Alpen-Initiative und hof-

fentlich bald auch als Parlamentarier in Bern.

Als dreisprachiger Bündner bin ich in ganz Graubünden verankert, aber mit niemandem wirtschaftlich verbandelt. Ich setze mich nur für meine Überzeugungen ein. Mit klaren Worten und mutigen Taten. Danke für Ihre Unterstützung!



Jon Pult, SP, Präsident der Alpen-Initiative, Strategie- und Kommunikationsberater bei der Zürcher Agentur Feinheit



Zug

ESAF: Hohes Klimaschutz-Ziel in Zug

Es ist hektisch in Zug in diesen Tagen Mitte August, die letzten Vorbereitungen für das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) sind voll im Gang. 400'000 Besucherinnen und Besucher werden erwartet: ein Mammut-Event.

Veranstaltungen dieser Grösse belasten in der Regel die Umwelt enorm: Intensive Bautätigkeiten im Vorfeld, Verkehrsfluten, hoher Energieverbrauch und

Berge von Abfall sind übliche Begleiterscheinungen. Für das Fest in Zug nun wurden sehr ambitionierte Ziele formuliert: Erstmals soll ein ESAF klimaneutral sein und so zum nachhaltigsten Schwingfest aller Zeiten werden.

Um einen hohen ÖV- und Langsamverkehrs-Anteil zu erreichen, waren die SBB-Tickets im Preis der Eintrittskarten inbegriffen, und es gab drei grosse Veloparkplätze direkt beim Festgelände, während die (teuren) Au-

toparkplätze etwa 25 Gehminuten von der Arena entfernt waren.

Um Abfall möglichst zu vermeiden und zu rezyklieren, wurde als weitere ESAF-Premiere mit einem Depot-System gearbeitet. Allein der Verzicht auf einen gedruckten Festführer ersparte Zug 18 Tonnen Altpapier. Sogar das Sägemehl und Werbeblachen werden wiederverwendet.

Um die totale CO₂-Neutralität zu erreichen, müssen trotz allen Bemühungen etwa 25 Prozent

der Emissionen kompensiert werden – gestützt auf die Partnerschaft mit der Stiftung myclimate und einen ESAF-Nachhaltigkeitsfonds.

Gefreut hat sich die VCS-Sektion Zug natürlich auch darüber, dass in der ESAF-Stabstelle Nachhaltigkeit mit Kantonsrat Andreas Lustenberger (Leiter) und der Kantonsrätin Stéphanie Vuichard zwei Mitglieder sehr aktiv mit dabei waren.

Goran Vejnovic, Geschäftsleiter

Vorbild Vorarlberg

St. Gallen/Appenzell



Unter dem Titel «Ketten-Reaktion» ist in Vorarlberg ein vorbildlicher Ausbau der Fahrradrouten im Gang. Grund genug für die VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell eine Exkursion zu organisieren.

Am 20. Mai 2019 begab sich eine Gruppe von etwa 20 VCS-Mitgliedern und Nahestehenden nach Bregenz. «Von Vorarlberg lernen» war das Motto, hatten wir doch Wind davon bekommen, dass da gleich ennet der Grenze ein grosszuges Radwegenetz geplant und ausgebaut wird. Peter Moosbrugger und Anna Schwerzler, beide vom Strassenbauamt der Vorarlberger Landesregierung, empfingen uns – witterungsbedingt – im Landhaus, dem Sitz von Regierung und Verwaltung.

Es schüttete wie aus Kübeln, für Bregenz war sogar eine Schlechtwetter- und Sturmwarnung herausgegeben worden. Demzufolge wurde die Th orie drinnen vermittelt, und der ursprünglich geplante Veloausflug wurde in eine Bustour verwandelt.

Drei Kategorien von Velowegen
Motiviert und kompetent erklärten uns Anna Schwerzler und Peter Moosbrugger die Fakten und wie es dazu gekommen war. Es gibt in Vorarlberg drei Kategorien von Velowegen: die Radschnellverbindungen (Durchleitungsfunktion), das Grundnetz der Landesradrouten (Verbin-

dungsfunktion) und die kommunalen Strassen- und Wegenetze (Feinverteilung und Nahversorgung). Dabei gelten zwei Axiome: Jede Gemeindestrasse sollte radfreundlich sein, und der Aufbau findet von unten nach oben statt, das heisst, zuerst kommt die Basis. So ist der Ausbau des Velowegnetzes schon weit fortgeschritten; die von uns besuchten Gemeinden, Hard und Wolfurt, verfügen zum Teil schon über Radschnellverbindungen, und das kommunale Netz ist muster- gültig ausgebaut.

Fast überall Velo-Vortritt
Landesradrouten und Landesstrassen halten sich in Vorarlberg inzwischen die Waage, beide messen insgesamt rund 800 km. Allein die Veloschnellverbindungen, die sich insbesondere für den Arbeitsweg eignen, werden im Endausbau eine Länge von 200 km haben. Der Veloverkehr soll auch vermehrt ans Netz der öffentlichen Verkehrsmittel angebunden werden, und mindestens auf den Gemeindestrassen gilt Tempo 30.

Zudem haben Velofahrende grundsätzlich Vortritt. Dies

lässt sich auch an Details veranschaulichen: So hat zum Beispiel, wer mit dem Velo kommt, freie Durchfahrt in den Entsorgungshof Wolfurt, während Autofahrende vor einer Schranke stoppen müssen. Aber auch Behinderte und Mütter oder Väter mit Kinderwagen wiegen sich auf den Gemeindestrassen Wolfurts zu Recht in Sicherheit. Es existiert sogar ein Pilotprojekt «Begegnungszone auf Landesstrasse», was unseren Behörden, die teilweise von Tempo 30 auf Durchgangsstrassen gar nichts wissen wollen, zu denken geben sollte.

Jean-Pierre Barbey, Vorstandsmitglied



Die Autos müssen anhalten, nicht die Velos.



Radschnellverbindung Bregenz–Hard, Brücke über die Bregenzer Aach.



Auch Behinderte haben auf den Strassen Wolfurts nichts zu befürchten.



So sah der Ausflug aus.

© Marcus Blitschmau-Kappeler



Frohliche Gesichter trotz garstigsten Wetterbedingungen.

Kettenreaktion – Radverkehrsstrategie Vorarlberg

«Mehr Radverkehr = Mehr Lebensqualität. Mit der «Kettenreaktion» setzt sich Vorarlberg das primäre Ziel, den Anteil des Radverkehrs weiter zu erhöhen. Gemeinsam mit dem Öffentlichen Verkehr sollen Autofahrten auf den Umweltverbund verlagert werden. Damit wird ein Beitrag zur Lebensqualität und zum Klimaschutz sowie zur Reduktion von Verkehrsbelastungen – in Form von Lärm, Abgasen und Stau – geleistet. Darüber hinaus wird (...) auch ein Beitrag zur Gesundheit der Bevölkerung erbracht und ein attraktives Freizeitangebot für Einheimische und Urlaubsgäste geschaffen. Mit der ‚Energieautonomie Vorarlberg‘ wurde das Ziel gesetzt, den Radverkehrsanteil an den täglich zurückgelegten Wegen bis 2020 auf 20 Prozent zu steigern. Dieser Anteil soll auch in der Folge weiter erhöht werden.» (Auszug aus der Radverkehrsstrategie Vorarlberg)



Luzern

«VCS-KandidatInnen» nach Bern!

Lebensqualität und Klimaschutz statt neuer Autobahnen: Es ist Zeit für einen Wandel in der Schweiz, gerade auch in der Verkehrspolitik.

Die nationale Politik beeinflusst sehr oft direkt das regionale Geschehen. Zum Beispiel mit dem Autobahnausbau Bypass und dem höchst umstrittenen Zubringer Spange Nord durch Stadtluzerner Wohnquartiere. Am kommenden 20. Oktober gilt es, Leute in den National- und den Ständerat zu wählen, die der nachhaltigen Verkehrspolitik in der Schweiz und in Luzern mehr Gewicht geben.



Nationalrat: Michael Töngi, Grüne, Präsident VCS LU, bisher
Seit März 2018 sitzt Michael Töngi im Nationalrat, oft steht er für eine umweltverträgliche Verkehrspolitik am Rednerpult: Wenn er den ungebremsten Autobahnausbau anprangert, eine CO₂-Reduktion auch beim Verkehr einfordert oder Fahrplanprobleme auf dem Luzerner Schienennetz aufs Tapet bringt. Seine langjährige Arbeit als Kantonsrat führt er in Bern in der Verkehrs-

kommission nahtlos weiter, zielgerichtet, fachlich fundiert und mit grossem Engagement für die Umwelt und die sozial Schwächeren. Seit elf Jahren wirkt er auch im Vorstand des VCS Luzern mit, seit 2013 als Präsident. Um es mit den Worten des Luzerner Filmers Jonas Räber zu sagen: «So einen braucht Luzern: überzeugt und überzeugend, höflich, aber bestimmt, nicht abgehoben, sondern mit Bodenhaftung... Michael Töngi, für uns in Bern.»



Nationalrat: András Özvegyi, GLP, Vorstand VCS LU, neu
«Für eine klimaneutrale Schweiz! Özi in den Nationalrat, damit die Gletscher bleiben.» Mit diesem Motto zieht András Özvegyi in den Nationalratswahlkampf. Er bringt dabei viel Erfahrung mit, politisch wie fachlich. 2010 bis 2019 war er Grossstadtrat in Luzern (Verkehrskommission),

2017/18 durfte er das Stadtparlament präsidieren, und seit diesem Sommer ist er Mitglied des Kantonsrats. Dass seinen Worten Taten folgen, zeigt András bei der Arbeit im VCS-Vorstand und in seinem Berufsalltag. Als Bauingenieur ETH ist er im Bereich Planung, Projektierung und Bau von Eisenbahninfrastrukturen tätig und leitet komplexe Bahnprojekte. Bauen tut er auch politisch, dann aber mehr Brücken. Mit Ihrer Stimme bald auch in Bern.

National- und Ständerat: Monique Frey, Grüne, ehem. Geschäftsleiterin VCS LU, neu
Sie war jahrelang das Gesicht des VCS Luzern in der Öffentlichkeit: Monique Frey, Geschäftsleiterin von 2010 bis 2016. Und im Kantonsrat gab und gibt sie



als langjährige Fraktionschefin der Grünen der Umwelt eine Stimme, besonders auch in der Verkehrspolitik. Für die National- und Ständeratskandidatur bringt sie alles mit, was es dazu braucht: Fachwissen, politische Erfahrung, Hartnäckigkeit und Durchhaltewillen im Einsatz für die Umwelt und das Klima.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter

Wen der VCS Luzern sonst noch für die Wahl ins Bundesparlament empfiehlt, zeigt Ihnen unsere Website: vcs-lu.ch/politik/nationale-wahlen

Auf zum Klima-Stadtrundgang

Der VCS lädt am 25. September 2019 zum Klimatag Luzern ein. Auf verschiedenen Stadtrundgängen beleuchten Umweltorganisationen und die Stadtverwaltung die Auswirkungen des Klimawandels in Luzern. Nach einer Podiumsdiskussion zum Thema «Klimaschutz & Tourismus» gibt's auf dem Kulturhof Hinter Musegg eine Vorführung des Velokinos mit anschließendem Barbetrieb.

Weitere Infos zum Programm: www.vcs-lu.ch/politik/klimatag



Aargau

Gemeinsam zu sicheren Schulwegen



Der selbständig bewältigte Schulweg ist für Kinder eine Schule fürs Leben. Hier lernen sie spielerisch ihre Umwelt kennen, sie knüpfen Kontakte und tragen soziale Konflikte ohne Beteiligung von Erwachsenen aus. Doch der Schulweg ist oft auch mit Gefahren verbunden. Wie können für Kinder problematische Verkehrs-

situationen entschärft werden? Welche Behörden sind zuständig, welche Pflichten obliegen ihnen? Welche rechtlichen Möglichkeiten haben Eltern, wenn Kanton oder Gemeinde nichts tun wollen? Fragen dieser Art werden am 9. November im Mittelpunkt stehen.

Die praxisorientierte Tagung richtet sich an alle Menschen, die

sich für die Sicherheit der Kinder im Verkehr und auf dem Schulweg engagieren. Sie soll zum Handeln ermutigen und das dafür nötige Wissen vermitteln. ■

Schulweg-Tagung des VCS Aargau am **Samstag, 9. November in Aarau**
Informationen und Anmeldung unter vcs-ag.ch

Viel erreicht für den Kantonsbahnhof

Nach dem Entscheid des Bundesamts für Verkehr müssen Kanton und Gemeinden das Projekt Kantonsbahnhof anpassen und verbessern – dank der Einsprache des VCS Uri.

Der Kanton ist nun verpflichtet, den Busterminal mit behindertengerechten Haltekanten – 22 statt nur 16 cm hoch – auszustatten. Auf der Strasse über den Bahnhofplatz soll Tempo 30 gelten. Geplant war Tempo 50 ohne Fussgängerstreifen (!), der VCS wollte eine Begegnungszone. Die Sicherheit der Velofahrenden soll nicht durch Verschmälerung, sondern durch Verbreiterung der Strasse erreicht werden.

Nicht realisiert werden die vom VCS vorgeschlagenen Photovoltaik-Anlagen auf den Perondächern. Dafür ist die SBB bereit, solche auf zwei Gebäuden zu installieren. Noch von einem Kreditbeschluss der Gemeinde abhängig ist das Trottoir von der Unterführung Reussacherstrasse zur Personenunterführung.

Mindestens teilweise erfolgreich war der VCS auch in anderen Punkten (grössere Überdachung

beim Aufgang West der Unterführung, bessere Lage der Car-sharing-Parkplätze, Leerrohre für Schnellladestationen). Um die Aufenthaltsqualität auf dem Gelände zu verbessern, muss die Bauherrschaft eine Gestaltungsplanung in Auftrag geben. Die Veloausfahrt vom Bahnhofplatz auf die Strasse soll noch verbessert werden.

Trotz vielen verbleibenden Negativpunkten verzichtet der VCS auf eine Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht und ermöglicht damit eine termingerechte Umsetzung des Projekts.

Alf Arnold, Vorstandsmitglied



Hier könnten zukünftig – zulasten von PW-Parkplätzen – weitere Veloabstellplätze entstehen.

Vernehmlassung zum Fahrplan 2020

In diesem Jahr werden wegen Bauarbeiten keine Züge im Bahnhof Altdorf halten. Alles konzentriert sich auf Flüelen. Wir bemängelten in der Vernehmlassung hauptsächlich die ungünstige Zeitlage der Busse. Da die Bahn wegen der Streckensperrung zwischen Arth-Goldau und Zug zu anderen Zeiten in Flüelen hält, werden fast alle Umsteigezeiten länger als bisher (spätabends aus Richtung Arth-Goldau 30 bis 75 Minuten!). Sehr gut werden einzig die sechs IC-Halte bedient.

An Sonntagen wird die Haltestelle «Spital» durch die Buslinie

3 nicht bedient: Das Kantons-spital müsste auch dann ohne Umsteigen erreichbar sein! Auch das Fahrplanverfahren selbst hat seine Tücken: Üblicherweise werden im offiziellen Fahrplanfeld 600 (Luzern–Chiasso) alle Stationen angezeigt, nicht aber im Fahrplanentwurf, wo «601» eingegeben werden muss. Ebenfalls nicht zu finden waren die Bahnersatzbusse, die 2020 die Erreichbarkeit von Flüelen verbessern sollen. Wir haben das Amt für Öffentlichen Verkehr gebeten, sich bei den SBB für einen strukturell verbesserten Fahrplanentwurf einzusetzen. ■

Eggberge: Rückbau verfügt

Am 14. Dezember 2018 war im Urner Amtsblatt mit der Bemerkung «bereits erstellt» das Baugesuch für den Bau einer Erschliessungsstrasse auf den Eggbergen ausgeschrieben. Der VCS Uri erhob dagegen Einsprache und verlangte den Rückbau, erschliesst die Strasse doch ein nicht zonenkonformes Ferienhaus in einer

Landwirtschaftszone. Zudem berührt die illegale Zufahrt eine Grundwasserschutzzone und eine Landschaftsschutzzone.

Die zuständige Baukommission der Gemeinde Altdorf hat die Einsprache nun mit Entscheid vom 3. April 2019 gutgeheissen und einen Rückbau bis spätestens Ende Mai 2020 angeordnet. ■

Termine

- Familienwanderung für Mitglieder: Sonntag, 29. September, Wanderung von Bauen nach Isenthal mit Bräteln auf Bärchi. Treffpunkt Schiffflände Flüelen, 9.40 Uhr. Rückfahrt per Postauto ab Isenthal / Schiff b Isleten. Anmeldung nicht erforderlich.
- Rundum mobil / Mobilitätskurs für SeniorInnen: Donnerstag, 3. Oktober, 13.30–17 Uhr. Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, marianne.arnold@ur.pro-senectute.ch

Langjährige Geschäftsleiterin geehrt



An ihrer Mitgliederversammlung vom 16. Mai thematisierte die VCS-Sektion Uri das Thema «autofrei/autoarm wohnen». Der fünfköpfige Vorstand, bestehend aus Kurt Döbelin, Peter Enderli, Thomas Flück, Raphael Walker und Alf Arnold, wurde einstimmig wiedergewählt. Seit genau 20 Jahren im Dienste des VCS Uri ist Geschäftsleiterin Harriet Kluge, die mit einem Mini-Pensum und neben vielen aktuellen Geschäften und Volksabstimmungen grosse Themen wie die NEAT-Bauprojekte und das Tourismusresort Andermatt bewältigen musste. Ihre engagierte Arbeit wurde von den anwesenden Mitgliedern mit grossem Applaus verdankt.



Solothurn

Ausbau der A1: wenn schon, dann mit Mass

Verhindern lässt sich der A1-Ausbau im Kanton Solothurn nicht – menschen- und umweltverträglich ausgestalten aber sehr wohl.

Die VCS-Sektion Solothurn hat sich stets grundsätzlich gegen den weiteren Kapazitätsausbau der Autobahn A1 ausgesprochen. Wir vermissen eine koordinierte Verkehrsplanung des Bundes. Parallel zur vorangetriebenen Erweiterung der A1 auf sechs Spuren führt der Bund eine Vernehmlassung zum Projekt «Cargo sous terrain» durch. Leider gibt es noch keine

«Mittelland-Initiative», die analog zur Alpen-Initiative eine Verkehrsverlagerung auf die Schiene verlangt: Ein solcher Gütertransporttunnel könnte auf der überlasteten Autobahn-Hauptachse am ehesten Remedur schaffen.

Da gegen einen Ausbau des A1-Teilstücks Härkingen–Luterbach politisch nichts mehr zu machen ist, setzt sich der VCS zusammen

mit anderen Verbänden und betroffene en Gemeinden für eine verträglichere Projektgestaltung ein, insbesondere mit der Forderung nach vollständiger Einhaltung der Lärmgrenzwerte gemäss Umweltschutzgesetz. «Aus wirtschaftlichen Gründen» könnten diese nach dem Ausbau nicht eingehalten werden, meint das AST-RA. Angesichts der Summen, die in den Autobahnbau investiert werden, ist eine solche Argumentation geradezu skandalös.

In diesem Punkt ist zu hoffen, dass sich der Kanton konsequent für die Lebensqualität seiner Bevölkerung einsetzt. Mit einer Eindeckung über eine längere Strecke wäre nebst dem Lärmschutz auch der Forderung der Umweltverbände nach einer nicht nur den absoluten Minimalmassen entsprechenden Wildtierbrücke Genüge getan.

Heinz Flück, Vorstandsmitglied

Neuer VCS-Vertreter

Im März in den Vorstand des Vereins SlowUp Buechibärg gewählt, war Markus Geissmann für den Erfolg der Veranstaltung vom 12. Mai bereits mitverantwortlich. Hier sein Bericht.

Vor meiner Wahl als Vertreter des VCS Solothurn war ich im Verein nicht aktiv. Aber ich werde mich zukünftig gerne für den SlowUp Buechibärg einsetzen, der übrigens 2020 zum zehnten Mal stattfinden wird! Die Idee des SlowUp finde ich toll, weil sie das Velofahren einem breiten Publikum zugänglich macht. Es macht Spass, die Strasse für einmal nicht mit den Autos teilen zu müssen. Zu-

dem engagiert sich die Region Buechibärg enorm für den Anlass: Die Angebote der Vereine, Sponsoren und von Privaten entlang der Strecke sind kaum zu zählen.

Ein Veloanlass ist immer vom Wetter abhängig. Während die Wochenenden vor- und nachher völlig verregnet waren, fand der diesjährige SlowUp bei meist trockenen Verhältnissen statt. Mei-



© Geissmann

Der passionierte Alltagsvelofahrer Markus Geissmann (59, verheiratet mit Susanne, drei erwachsene Kinder) wohnt in Solothurn und trat dem VCS in den späten 1980er-Jahren bei, im Zusammenhang mit der Kleeblatt-Initiative. «Als Jugendlicher bin ich mit Freunden über die Alpenpässe der Schweiz, Italiens und Frankreichs geradelt beziehungsweise gekeucht. Später haben wir ein paar Jahre lang unsere Kinder im Anhänger und die Einkäufe im Veloanhänger transportiert. Seit kurzem bin ich stolzer Besitzer eines Stromers S2: Er bringt mich bei warmem Wetter nach Bern an meinen Arbeitsplatz.»

ne Frau Susanne und ich kamen zwar gleich am Anfang in einen Regenschauer – ab ins Restaurant, wo wir erst noch Bekannte antrafen. Danach war es wunderbar: Sonne, angenehme Temperatur, eine sehr schöne Stimmung auf der Strasse, Glace vom Bauernhof... Und als der nächste Schau-

er niederging, waren wir wieder zu Hause – was will man mehr?

Markus Geissmann

Hitchhike Thal: Kilometer und Zeit sparen



© Kandis Fotografie

Der Bezirk Thal ist neu ausser mit Postauto, Oensingen-Balsthal-Bahn und der Kantonsstrasse auch durch das Mitfahr-Angebot «Hitchhike» mit dem Mittelland verbunden. Damit können Autokilometer gespart und die Luftverschmutzung reduziert werden.

Die Distanz ist klein, aber der Weg beschwerlich: Eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr aus dem Thal hinter der ersten Jurakette in die – luftlinienmässig nur gut zehn Kilometer entfernte – Kantonshauptstadt kann je nachdem fast eine Stunde dauern.

Auch die Strassenverbindung in die Zentren des Kantons ist ungünstig. Hier ist das Nadelöhr die enge Klus zwischen Balsthal und Oensingen. Über 20000 Fahrzeuge zwängen sich täglich hindurch, ein Drittel davon Autos von ArbeitspendlerInnen,

durchschnittlich mit 1,1 Personen besetzt. Und es droht eine weitere Verschlechterung der Situation: durch die Sanierung des Weissenstein-Bahntunnels, der 2021/22 für eineinhalb Jahre geschlossen bleiben wird.

Fahrgemeinschaften bilden

Seit Juni dieses Jahres gibt es ein Angebot, das hier gegensteuern soll: die Mobilitätsplattform «Hitchhike». Über sie können sich Interessierte zu Mitfahrge-meinschaften zusammenschlies-

Nachahmenswert: Die Fahrgemeinschaft Dorfplatz Aedermannsdorf.

sen. Nach Auskunft von Thomas Schweizer, beim Naturpark Thal zuständig für Mobilitätsfragen, haben sich in den ersten zwei Monaten 140 Personen aus dem Naturparkgebiet registriert. Er sagt: «Der Naturpark Thal und die zahlreichen Projektpartner sind mit den aktuellen Zahlen zufrieden. Als Ziel wurden 1000 Nutzerinnen und Nutzer nach Ablauf der vierjährigen Einfüh-

rungsphase definiert. Es ist anzunehmen, dass die Zahlen vor allem während der Tunnelanierung noch ansteigen werden.»

Der VCS Solothurn ist hocherfreut über dieses spannende Projekt. Sitzen künftig im Schnitt tatsächlich 1,5 Personen in einem Auto, werden die Frequenzen während den Spitzenzeiten spürbar abnehmen – und damit auch die Lärm- und Umweltbelas-

tung. Somit könnte auf die rund 65 Mio. Franken teure Umfah-

rung Klus verzichtet werden.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Wer dahinter steht

Die Idee der Mitfahrplattform (www.hitchhike.ch) stammt aus der Gemeinde Welschenrohr und wurde im Rahmen des Programms RegioMove (www.regiomove.ch) vom Ausschuss Mobilität des Naturparks Thal (www.naturparkthal.ch) entwickelt und umgesetzt. Die Thaler Gemeinden, Ämter von Bund und Kantonen, mehrere Firmen und auch der VCS unterstützen das Projekt.

«Das Wunder von Hergiswil»

Gemäss den gültigen Normen ist die Hergiswiler Seestrasse eigentlich zu schmal für eine Kernfahrbahn. Trotzdem wurde 2018 ein Pilotversuch gestartet. Er ist, wie die umfangreiche Auswertung zeigt, zu einem vollen Erfolg geworden.

Verzicht auf den Mittelstreifen, beidseits markierte Velostreifen: Die Kernfahrbahn ist ein bewährtes Mittel für mehr Verkehrssicherheit, wo die Strassenbreite zwei getrennte Fahrbahnen plus normgerechte Velostreifen nicht zulässt. Auf der Seestrasse rollt der Motorfahrzeugverkehr jetzt deutlich langsamer, Velofahrende fühlen sich weniger bedrängt, und die allgemeine Zufriedenheit ist sehr hoch – auch bei Autofahrenden. Deshalb will die Gemeinde die Kernfahrbahn nicht nur beibehalten, sondern von der

Glasi bis Kreisel Schlüssel verlängern. Entschärft hat die Gefahrensituation übrigens auch die Aufhebung gefährlicher Parkplätze im Bereich Rössliplatz.

Auf der viel befahrenen Seestrasse – eine nationale Veloroute und beliebte Velopendlerstrecke – bestand dringender Handlungsbedarf. «Es ist das Wunder von Hergiswil», zitierte die Nidwaldner Zeitung den Präsidenten des VCS Ob- und Nidwalden in einem Artikel vom 12. Juli, der die Frage abhandelte, ob sich, wie vom VCS gefordert, auch andere Nid- und Obwaldner Strassen nach diesem Vorbild sicherer machen liessen. VCS und Pro Velo haben zum Beispiel die Beckenriederstrasse in Buochs, mehrere Strassen in Stans oder

die Brünigstrasse in Sachseln und Giswil im Auge.

Dank fürs gute Zusammenspiel

Bis anhin galt in der Fachwelt, dass die Realisierung einer Kernfahrbahn eine Fahrbahnbreite von 7,50 bis 8,40 m voraussetze (die Seestrasse ist rund 1 m schmaler). Zwar gab es schon Beispiele, so in Kerns (Flüelistrasse). Die wissenschaftliche Begleitung in Hergiswil war und ist jedoch einmalig: Es darf somit als erwiesen gelten, dass die Kernfahrbahn eine gute, kostengünstige Alternative zu (mitunter unmöglichen) Strassenverbreiterungen innerorts ist. Die Erkenntnisse aus der Auswertung des Testbetriebs sind bereits an mehrere interessierte Gemeinden, Städte und Kantone weitergeleitet worden.

Unterstreichen möchten wir, dass all dies nur dank guter Zusammenarbeit zwischen Gemeindebehörden und dem Amt für Mobilität möglich wurde. Dafür danken wir herzlich.

Der Vorstand

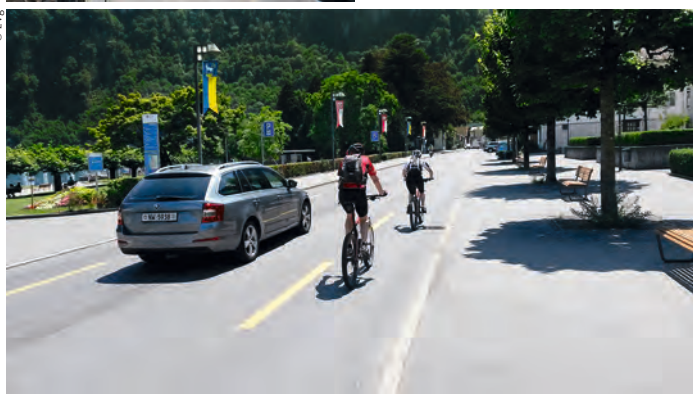
Auto- und Schwerverkehr sind um durchschnittlich 4 km/h langsamer geworden – und drei Viertel der Motorisierten sind laut Umfrage zufrieden mit der neuen Situation.

Ob-/Nidwalden



Neu im Vorstand

Herzlich begrüssen wir im Team des VCS Ob- und Nidwalden Ilona Cortese-Keiser als neues Vorstandsmitglied. Die Nidwaldner Landrätin (Grüne Partei) lebt mit ihrem Mann in Hergiswil und hat drei erwachsene Kinder. Sie ist gelernte Tiefbauzeichnerin, hat sich in der Baubranche und im KV-Bereich weitergebildet und war einige Jahre für den Kanton Luzern (Bereich Siedlungswasserbau) tätig. In ihrer Freizeit spielt sie gerne Volleyball. Naturverbunden und tierliebend, macht sie seit ihrer Kindheit in Umweltorganisationen mit – und sieht im VCS eine treibende Kraft für nachhaltige Entwicklung.





Ob-/Nidwalden

NW: besser angeschlossen

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 wird das kantonale ÖV-Angebot erweitert: Neu verkehrt ein zusätzlicher Interregiozug abends von Luzern nach Engelberg und zurück. Ausserdem ermöglichen weitere S44-Züge zwischen Luzern und Stans (und umgekehrt) in Luzern bessere Anschlüsse in Richtung Zürich, Basel und Bern – seit Ende 2013 mussten Pendlerinnen und Spätheimkehrer hier lange Wartezeiten in Kauf nehmen. Ausserdem werden die Seegemeinden von neuen Früh- und Spätbussen mit Zugsanschluss von und nach Luzern in Stans profitieren.

Insistieren lohnt sich

Damit hat der Regierungsrat die Forderungen der Petition für «Bessere Zugverbindungen von

und nach Nidwalden» erfüllt. VCS, IG ZB-Pendler, Grüne Nidwalden und Pro Bahn hatten sie im August 2017 mit beachtlichen 372 Unterschriften eingereicht.

Und noch eine gute Meldung: Seit 2015/2016 verkehrt zwischen Stans und Altdorf der Winkelriedbus von Montag bis Freitag als Direktverbindung ohne Halt in Flüelen, was höchst unbefriedigend ist. Der VCS hat bei den zuständigen Stellen mehrmals eine Verbesserung gefordert. Das Insistieren hat sich gelohnt: Ab Dezember hält (zumindest für ein Jahr) ein Buspaar morgens und abends beim Bahnhof Flüelen. Damit kommen insbesondere Tessinreisende dank den IC-Halten in den Genuss massiv verkürzter Fahrzeiten.

Kurt Lischer

OW: mit Sparen ist's nicht getan

«Postautolinie über Mörlialp wird gekappt», titelte die Obwaldner Zeitung am 28. Juni. Die Kernaussage des Artikels war indes eine andere: Der Kanton wendet für seinen öffentlichen Verkehr massiv weniger Geld auf.

Natürlich: Die geplanten Verbesserungen im Obwaldner ÖV, so die Erschliessung von Ramersberg und besonders die definitive Einführung der beliebten Buslinie Sachseln–Sarnen sind erfreulich. Auch die Entwicklung der Fahrgastzahlen – ein Plus von ca. 20 Prozent zwischen 2013 und 2018 – lässt hoffen. Aber: Während in Nidwalden in den letzten Jahren das Bussystem überprüft und erweitert wurde, passierte in Obwalden so gut wie gar nichts.

433 000 Franken pro Jahr spart Obwalden im ÖV neuerdings ein, dank mehr Bundesmitteln und höherer Erträge. Das ist ein Minus von mehr als 10 Prozent. Mit einem Bruchteil davon könnte zum Beispiel das Busangebot für Kerns verbessert werden, das

abends im Vergleich zu den Talgemeinden mit Bahnanschluss unfassbar schlecht erschlossen ist. Die Abendverbindungen sind generell ausbaubedürftig, und auf diversen Linien müssten Taktlücken geschlossen werden (Sarnen–Kägiswil–Alpnach Dorf, Sarnen–Sachseln–Flüeli Ranft). Prüfwert wären auch alternative Erschliessungsangebote wie Kollibri (Rufbus) oder Taxito.

Das Ganze ist eine verpasste Chance – und ein Armutszeugnis für den Kanton. Ein gutes, zeitgemässes ÖV-Angebot ist Bestandteil der Lebensqualität und als wirtschaftliche Rahmenbedingung relevant. Obwalden braucht hier eine Kurskorrektur.

Daniel Daucourt, Präsident



Freiburg

Veloverkehr: Noch fehlt die Vision

TransAgglo ist das vielbeschworene Leuchtturmprojekt für den Langsamverkehr in der Agglomeration Freiburg. Der VCS Freiburg vermisst dabei noch so einiges.

Die Langsamverkehrsachse, wie sie schon der Agglomerationsplan der zweiten Generation vorsah, soll am Ende sieben Gemeinden durchqueren und sich zwischen Avry und Düdingen über 17 Kilometer erstrecken. Bahnhof Freiburg–Saint-Léonard ist bisher das einzige fertige Teilstück, 713 m lang und 3,6 m breit. Der VCS hatte in den Verhandlungen mit dem Kanton zum Bau

der Poya-Brücke verlangt, diesen Abschnitt vordringlich zu realisieren, um in dieser dicht bebauten Zone eine friedliche Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr zu gewährleisten.

Der Grundlagenbericht zum Projekt empfahl eine Breite von 4,8 m in dicht besiedeltem Gebiet, zumal bei voraussichtlich intensiver Nutzung wie zwischen Bluefactory und Saint-Léonard (Poya). Nun scheint man sich in mehreren Fällen mit 3,6 m (oder gar noch weniger!) begnügen zu wollen. Rechnet man für Velofahrende 1,5 m pro Richtung ein, bleibt da

herzlich wenig übrig. Zieht TransAgglo so viel Veloverkehr an, wie es wünschenswert ist, wird die Koexistenz rasch prekär...

Das Hauptproblem ist indes, dass es weder eine Gesamtschau noch eine Vision gibt. Jede Gemeinde werkelt für sich an dieser Schlüssel-Infrastruktur für den Langsamverkehr herum, ohne die genauen Rahmenbedingungen zu kennen. Der VCS ruft die Beteiligten dazu auf, klare Ziele für die Änderung des Modalsplits und eine stimmige Velo- und Fusswegnetz-Struktur festzulegen sowie das Platzangebot für den individuellen Motorfahrzeugverkehr nach und nach zu verknapfen.

Prisca Vythelingum, Geschäftsführerin



© VCS Freiburg/Prisca Vythelingum

TransAgglo – hier das erste Teilstück – muss Gewähr bieten, dass Velofahrerinnen und Fussgänger sich nicht in die Quere kommen.



© Benjamin Zumbühl



Bern

Keine Subventionen für Bern-Belp!

Der Berner Regierungsrat befindet sich mit dem «Gesetz über die Beteiligung des Kantons an der Flughafen Bern AG (BFBG)» auf dem Holzweg. Während das Klima zu kippen droht, sollen Steuergelder anstatt in die Bewältigung der Klimakrise in die

klimaschädliche Luftfahrt investiert werden.

Der VCS Kanton Bern hat dazu einen kräftigen Kontrapunkt gesetzt. Zum Abschluss der Vernehmlassung über den Gesetzesentwurf hat er zusammen mit Extinction Rebellion

der Staatskanzlei des Kantons die Petition «Keine Steuergelder für den Flughafen Bern-Belp!» übergeben, versehen mit mehr als 3300 Unterschriften.

Mit einer künstlerischen Performance am Flughafen verliehen Klimastreik, Extinction Rebellion und VCS Kanton Bern anschliessend an die Übergabe

ihrer Forderung bildhaften Ausdruck: Dieses unsinnige Gesetz ist zurückzuziehen, auf Subventionen für die klimaschädliche Luftfahrt ist zu verzichten – heute und in aller Zukunft.

Der Vorstand

REGIONALGRUPPE BIEL-BIENNE

Das Bieler Dreieck

Wer wissen will, was hinter der epischen Diskussion um den A5-Westast steckt, nehme sie zur Hand: «Eine kleine Geschichte der Autobahn 1953–2017. Ein Zwischenbericht von Benedikt Loderer, Stadtwanderer» ist ein erhellendes Lesevergnügen. Wir publizieren hier den Klappentext.

Die Geografie ist schuld. Sie hat die Seiten des Bieler Dreiecks in die Landschaft eingeschrieben. Heute heissen sie Juratunnel, Ostast, Westast. Am Anfang war die Aufgabe einfach. Sie hiess Stadtdurchquerung. Wie kann die Autobahn N5 quer durch Biel hindurch geführt werden? Auf Stelzen über der Schüss zum Beispiel. Doch schnell wurde das Einfache kompliziert. Warum?

Wegen des zentralistischen Föderalismus. Denn die Autobahnplanung ist keineswegs eine Ingenieuraufgabe, sondern eine politische. Es geht um Bundesgeld, viel Bundesgeld. Die rich-

tige Lösung ist nicht jene, die das Verkehrsproblem am besten löst, sondern die, die am meisten Bundesgeld abholt. Kommt dazu, dass die Autobahn die Kaufkraft lenken muss. Ins Stadtzentrum. Darum gilt das Prinzip Express-Strasse. Sie führt die Autobahn möglichst nah ans Zentrum heran, schafft die Kunden in die Geschäfte und sorgt für hohe Umsätze. Darüber hinaus muss die Autobahn auch entlasten. Die Quartiere. Wie ein grosses Rohr saugt sie den Verkehr auf, doch leider spuckt sie ihn auch wieder aus. Des einen Entlastung ist des andern Stau. Aber nichts bringt

uns zur Besinnung, denn eines ist klar: Das eidgenössische Gesamtkunstwerk Autobahnnetz darf keine Löcher haben. Wo noch eines ist, muss es gestopft werden. Eines davon klafft in Biel. Immer noch.

Diese kleine Geschichte der Autobahn beginnt 1953 und erzählt von den vielen Varianten und Umwegen, doch darunter und dahinter stecken drei grosse, entscheidende Schritte, sie heissen Nordufer, Juratunnel und Westast. Die Führung der A5 durch die Dörfer am See verhinderte jede Seelandtangente und legte die erste Dreiecksecke am Strandboden fest. Der Entscheid des Kantons, den Ostast zu bauen und nicht den Juratunnel, zementierte die beiden andern Ecken: Bözingenfeld und Brüggsmoos. Zwar wäre ein Juratunnel klüger gewesen, der Ostast hingegen liess mehr Bundesgeld in die Kantonskasse fliessen. Darauf kommt



Das Buch
Herausgeber:
Westast so
nicht!

Verlag: edition clandestin. Zu beziehen über www.westastsonicht.ch oder direkt beim Verlag www.edition-clandestin.ch.
Preis: Fr. 30.– plus Versandkosten.

es an. Wer den Ostast baut, muss auch den Westast verwirklichen. Das Netz will es. Allerdings fragt man sich heute: Welchen Westast? Den offiziellen mit zwei Anschlüssen oder den Alternativvorschlag ohne? Wahrscheinlich 2053 werden wir es wissen. Nach einem Jahrhundert.

Die nächsten Vorstandssitzungen – VCS-Mitglieder sind dazu herzlich eingeladen – finden statt am Donnerstag, 3. Oktober, und Donnerstag, 28. November. Beginn um 18 Uhr, Aarbergstrasse 91 in Biel.

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

vcs boutique

TATONKA
EXPEDITION LIFE

W
women



Mantel Tatonka Jonno 3in1 Coat | 389.-
Der wasserdichte Aussenmantel mit herausnehmbarem, gestepptem Innenmantel ist je nach Wetterlage individuell tragbar. PFC-frei.
WOMEN Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44
13252 cherry red | **13252** matt blue



Mantel Tatonka Kemi Coat Jacket | 299.90
Der sportliche, winddichte Kapuzenmantel in Wolloptik ist warm gefüttert. Das Mischgewebe enthält 39% Recycling-Wolle.
WOMEN Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44
12160 aubergine red | **12160** dark grey

M
men



Jacke Tatonka Dilan 3in1 Coat | 299.90
Die wasserdichte Aussenjacke mit herausnehmbarer gesteppter und individuell tragbarer Innenjacke schützt vor Wind und Wetter. PFC-frei.
MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL
12159 black



Flanellhemd Tatonka Arvo | 99.-
Dank der klimaregulierenden Eigenschaften des Gewebes aus Baumwolle, Tencel und nachhaltigem Kapok trägt sich das Hemd sehr komfortabel.
MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL
13250 darkest grey | **13250** cherry red



30.- Rabatt

Velolicht-Set B+M
IQ Fyre/IXXI | 69.90 statt 99.90
mit Rabatt-Code mag0419

Vorne intelligente Technologie, hinten helles Rücklicht: Ideal für den täglichen Einsatz im urbanen Umfeld. Mit Akku. Via USB ladbar.
11514 B+M IQ Fyre/IXXI



Halterung für die Lenkerstange

Hybrid CONCEPT

Stirnlampe Petzl ACTIK Core | 69.90

Die Lampe verfügt über unterschiedliche Lichtkegel zur Ausleuchtung im Nahbereich und für die Fernsicht. Ideal für Trekking und zum Radfahren. Mit Akku. Via USB ladbar.

13538 Petzl ACTIK Core
13545 Halterung Petzl Bike Adapt | **19.90**



30.- Rabatt

Rucksack Ortlieb Commuter
Daypack City | 149.- statt 179.-
mit Rabatt-Code mag0419

Toller Weggefährte: Wasserdichter Stadtrucksack mit grossem Hauptfach. Volumen: 20l. PVC-frei.
10482 petrol | **10482** chili | **10482** schwarz



Velo-Überzieh-Hose
VAUDE Bike Chaps | 69.-

Die wind- und wasserdichte Regen-Hose lässt sich klein verpacken und ist im Nu umgeschnallt.
Grössen: XS/S • M/L • XL/XXL
12382 canary

Velohelm-Aktion 2019: 30.- Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: mag0419

* Aktion gültig bis 13. Oktober 2019, nicht kumulierbar.



30.- Rabatt

uvex

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 dark blue met | **9436** gold rose | **9436** black smoke mat

Gesamte Helmschale als vollflächiger 360°-Reflektor



30.- Rabatt

Velohelm KED Spiri Two K-Star

360° Reflection | 89.- statt 119.-
Velohelm mit komfortablem Sitz und 360° sichtbar! **Made in Germany.**
Grössen (Kopfumfang): 52-58 cm • 55-61 cm
10219 green | **10219** blue | **10219** anthracite



30.- Rabatt

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 nightblue matt | **12853** silver matt

Hinterer Helmschale als vollflächiger 360°-Reflektor!

Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter vcs-boutique.ch



ORTOVOX

W

women

M

men

Isolations-Jacke Ortovox Piz Bial und Piz Boval | 349.–

In Europa hergestellt und mit nachhaltig gewonnener Schweizer Wolle, bieten die Wende-Jacken natürliche Wärme und besten Klimakomfort.

WOMEN Größen: S • M • L • XL
13234 night blue

MEN Größen: S • M • L • XL
13239 black raven



GISSWEIN
MADE IN AUSTRIA

grau

W M

women & men

anthrazit

Merino Wolle
unmöglich
komfortabel

40.– Rabatt

Giesswein Merino Runners | 99.90 statt 139.90 mit Rabatt-Code mag0419

Wer den ultraleichten Schuh trägt, hüllt seine Füße rundum in Merinowolle und tut ihnen damit etwas Gutes. Sneaker aus 100% Merinowolle mit EVA-Sohle – Ideal für die Übergangsszeit.

WOMEN Größen: 36–42
11341 grau | 11341 anthrazit

MEN Größen: 40–46
11344 grau | 11344 anthrazit



AKU
trekking & outdoor footwear

W

women

M

men

AKU Bellamont III FG GTX & Gaia Mid FG GTX | ab 229.–

Die robusten und sehr bequemen Allround-Schuhe werden vollständig in Europa nach höchsten Produktionsstandards hergestellt. Vollnarbenleder mit Gore-Tex-Fütterung kombiniert mit stabilen Vibramsohle sorgen für gute Passform und sicheren Tritt.

WOMEN Größen: 36–42
Gaia Mid FG GTX | 249.–
13413 beige-pink

MEN Größen: 41–46
Bellamont III FG GTX | 229.–
13412 dunkelbraun-gelb

MEN Größen: 41–46
Bellamont III Mid FG GTX | 249.–
13411 dunkelbraun-gelb



ORTOVOX

W

women

M

men

Langarm-Shirt Ortovox Merino Logo | 129.–

Unvergleichlich weiches und funktionales Shirt dank der feinen Merinowolle.

WOMEN Größen: S • M • L • XL
13245 blush | 13245 green forest

MEN Größen: S • M • L • XL
13246 night blue blend | 13246 green forest blend



ORTOVOX

M

men

W M
women & men

W

women

Ortovox Merino Fleece Plus Hoody | 319.–

Swisswool-Strickeinsätze vorne kombiniert mit Stretchmaterial aus Wolle und recyceltem Polyester schützen vor Wind und Kälte.

WOMEN Größen: S–XL
13236 green forest

MEN Größen: S–XL
13241 green forest

Stretch Hose – für viel Bewegungsfreiheit | 79.90

Leichte, sehr bequeme Reise- und Trekkinghose.

WOMEN Größen: 34–46
4733 anthrazit | 4733 sand

MEN Größen: 46–58
4732 anthrazit | 4732 sand

icebreaker



W

women

M
men

Merino-Lifestyle Socken | 25.90
Luxuriöse Feinstricksocken für ganztägigen Tragekomfort.

WOMEN Größen: S/M (36–40)
13176 blizzard hthr

MEN Größen: L/XL (42–47)
13175 midnight navy

teko
best socks for the planet™

W M
women & men

teko Merino Liner-Socken | 29.90

Dünne ungepolsterte Alltagssocken mit 79 % Anteil Merinowolle.

WOMEN/MEN Größen: M (37–41) • L (42–45) • XL (46–49)
9400 Liner Eco Merino, 2er-Pack

Weitere Stretch-Hosen auf www.vcs-boutique.ch

DIVERSE

VELO-OASE in Baar sucht Nachfolge. Nach 25 Jahren Arbeit mit Alltags- Velosuche ich per Ende 2019 eine serviceorientierte Person, welcher ich das kleine Fahrradgeschäft zu günstigen Konditionen übergeben kann. Zahlbare Miete, 2 Werkplätze Kontakt 041 760 52 25 velo-oase@databaar.ch

KONTAKTE

M, 66, verheiratet, in Bern, mit vielseitigen Interessen an Alltagsarbeit, Spiritualität, Pflanzenbau, Politik, Wanderungen, Geschäftsaufbau, Demonstrationen, Kultur, Natur, Psychologie, freut sich auf neue, inspirierende Kontakte/ Freundschaften zu Menschen (M/F) mit ähnlichen Interessen. SMS an 077 470 06 66.

Welche nette Frau hat den Wunsch mit mir, Mann 67j, das Leben zu geniessen. Ich bin narurverbunden, ehrlich und vielseitig interessiert. Ich lebe zusammen mit meiner Teenie-Tochter im Raum ZH/ZG und freue mich sehr auf Deine Zuschrift unter Chiffre 1902, VCS Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

WOHNEN

Verkauf 2-Zimmer-Fewo Waltenburg Schöne und ruhige Wohnung. Skigebiet Brigels-Andiast-Waltenburg. VP 280'000.-. Plus teilweise Möbel T 043 321 31 47 / 079 214 75 67

Zu vermieten: **7.5 Zi.- EFH in Tamins/GR**, grosser Garten für Familien geeignet, sonnige, unverbaute Toplage. EG. Küche/ Esszimmer, Wohnzimmer, Büro WC. OG: Bad, 4 Schlafzimmer, eines mit Balkon. Estrich. Keller mit grossem Vorraum und Nebenraum. Garage und zwei Parkplätze. Guter Anschluss an ÖV. Zentralheizung (Pellets). Ab 01.10.2019 oder nach Absprache. Mietpreis: CHF 2'300.-. Anfragen an: Nina Ragaz, T. 041 420 03 50 oder: Madleina Ragaz, Natel 078 754 35 82

Zu kaufen oder mieten Haus an schönster Lage in Walzenhausen. Günstig. Tel. 079 362 86 66

Zu vermieten in **Schwyz, 4-Zimmer-Wohnung in einem malerischen Haus** aus der Jahrhundertwende. Bauökologisch renoviert. Mietzins Fr. 2'300.-, NK Fr. 150.-. Weitere Informationen und Kontakt unter: i-de-fabrik.ch

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

Miete: denkmalgeschützter Spycher für 2 Pers., gut erreichbar mit ÖV. www.spycher-goms.com

Unser **Mehrgenerationenhaus-Neubau** hat nur unbehandelte Holzböden und -Wände & rundum Garten. Wir heizen nur mit Holz und Sonne über Kollektoren & Solartank. Wir haben 2 freie 3.5-Zi-Whg. (70qm). In Hallwil, nahe Bhf, ab Feb. 2020, Miete inkl. 1650.-; vollholz@posteo.ch

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Sedrun: Ferien im **denkmalgeschützten Bauernhaus.** Frisch renoviert. 6 Pers. Nähe Badesee, kinderfreundliche Umgebung. www.giassa10.ch



CASA CIVETTA
Die Kastanien nicht alleine braten
Entspannung und Ruhe, Stilles Wandern in wilden Tälern, Yoga, Meditation, Austausch am langen Esstisch mit interessanten Menschen. Pauschal Fr. 1190.-
6. – 12. Oktober 2019
info@casacivetta.ch

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

Lenk: 5½- und 2½-Zi.-Ferienwohnung (siehe unter www.chaletambrueggli.ch). Wir freuen uns auf Sie! Tel. 031 301 20 40

Glück in den Bergen! Ferien im Sunnehuus (Solardach!) an der LENK im Simmental. www.sunnehuus-lenk.ch

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

Ausspannen im Jura? Grosszügiges Gästezimmer mit wunderschönem Garten. www.bnb-jura.ch, Tel. 079 758 93 17

Prättigau (GR), Jenaz: Ferienwohnung B&B für 1-2 Pers., Infos + Reservation www.ferienwohnung-vela.ch

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

Goms (Münster VS) 2-Zimmer-Wohnung. Nähe Zentrum und LL-Loipe www.galmi.obergoms.ch katharina.fehr@bluewin.ch

Ftan, U-Engadin, neue 2 1/2- Zimmer Ferienwohnung, separater Eingang und grosser Sitzplatz. T 081 864 01 53

Chalet Alpfrieden Lauchernalp VS, zu vermieten 5- und 8-Bettwohnung, 2100 m. ü. Meer, Panoramasicht Mai-Nov. 50%, jaeggi5@hispeed.ch

Zu vermieten ganzjährig, auf Bio Hof 5- Zi- Wohnhaus mit Holzfeuerung. Ruhige, sonnige Lage, an Nichtraucher. Stels im Prättigau GR, 1450 m.ü.M. Marianne u. Paul Walder-Thöny T 081 328 18 89

Ruhe und Erholung im **Tessin: 1 ½ Z. Wohnung in Capriasca,** Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fassauna. Zusätzliches Zimmer möglich. Tel.: 076 462 81 86 www.casa-cagiallo.ch

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

Sent, Unterengadin: Neue sonnige Atelierwhg. in hist. Patrizierhaus, 2-3 Pers. Doppel- und Einzelzimmer, EG, grosse Südterrasse, OeV 40 m. Info: margisis@bluewin.ch

Das **«etwas andere» Albergo!** In einem wildromantischen Wandergebiet mit Kastanienwäldern und Wasserfällen. www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

7428 Obertschappina GR, Ferienhaus mit 7 Betten, alleinstehend, sonnig, wunderschöne Aussicht, Skifahren, Biken, Kristalle, Beeren, Wandern, Waldbaden...Postauto in der Nähe. Günstig! jwidter@bluewin.ch

Herbst- und Wintertage am Untersee Warmes Häuschen in Berlingen (TG) mit Seeblick. Entspannen, lesen, ausschlafen... und natürlich klimafreundlich! www.glisglis.ch

Winterzeit über dem Nebelmeer... in Amden mit kleinem Skigebiet und sensationellem Blick. www.ulula.li

Alpenquerung auf Säumerpfaden: Genfersee - Aosta / Wildes Tessin / www.bergwegs.ch T. 061 712 19 79

Ferienhaus in Versam / Safental zu verkaufen. 45 m2. 4 Schlafplätze ÖV 10 Min. inkl. Inventar. unterhof14@gmx.ch




**Familien - Skigebiet
Obersaxen / Mundaun
120 km Piste**

Ski-Lift direkt vor dem Haus

Familienzimmer
2 Erwachsene + 2 Kinder
Preis pro Nacht
CHF 325.- inkl. Frühstücksbuffet

Frühbucher-Preis gilt
Montag bis Freitag

Wir heizen mit Erdwärme

Hotel Pellas
081 931 15 07
info@pellas.ch
www.pellas.ch

Familienfreundliches, 100% klimaneutrales Hostel im Herzen von Interlaken mit modernen Zimmern (2-7 Betten), Frühstück, Gästeküchen, Coworking Space, gratis ÖV & Eintritt ins Hallenbad, E-Tankstelle etc. Bis 30.4.2020 mit Rabatt-Code „vcs19“ 33% günstiger! www.villa.ch

FERIEN AUSLAND

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

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

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

Ferien in **Südfrankreich / Barjac**, Dep. Gard, Nähe Ardèche. Wandern, baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus. www.champdelaplume.com

Burgund, in der Nähe von Cluny und Taizé, 300 m. vom «Voie Verte» (73km langer Rad- und Fussweg zwischen Mâcon und Châlon-sur-Saône), 3 Appartements für 2-4 Personen in einer kürzlich renovierten Mühle. Küche, Räume mit allem Komfort. Sehr ruhig, begrünter Innenhof/Terrasse. Ganze Beschreibung: www.moulindeemerze.fr Tél. 0033 673 18 34 31

TOSCANA / Suvereto: Ferien in gepflegtem **Landhaus**. Natur pur, Ruhe, wandern, biken, Kultur, Nähe Meer. www.prata-suvereto.ch Tel. 079 356 83 66

Rickli Wanderreisen

Montenegro, Bulgarien, Marokko, Kapverden, Rumänien, Schweden



Grosse Naturerlebnisse - sorgfältig reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch

ACHTSAM REISEN – MILDER HERBST. Innehalten, Entschleunigen, Stille, Wandern, Kreativ sein, Yoga, Ayurveda, Qi Gong, Pilates.... Am Meer und in den Bergen. Auch für Alleinreisende. www.inspiration-reisen.ch

In Südfrankreich, zw. der Camargue und den Cevennen, Ferienwohnung zu vermieten. www.vacancespaisibles.fr

Zu kaufen / langfristig zu mieten in Apulien Avetrana freundliches Haus, Dachterrasse mit Meerblick, grosser Garten. 5 Betten, Wohnküche Tel. 031 352 74 85

Südfrankreich (Dep. Gard): unweit der Flüsse Gardon, Cèze, Ardèche. in der Nähe der Cevennen. Ferienhaus in schönem alten Dorf: 2 Schlafzimmer mit grand-lits und Kinderzimmer mit 4 Betten. Flussbaden im Sommer, Wandern und Velofahren in wunderbarer Umgebung im Frühling und Herbst. Nähere Infos: ebill@gmx.ch

Herbst am französischen Atlantik! Landhaus zwischen Wein und Wellen: Velos, Boule, grosser Garten und viel Ruhe. www.peyduhaut.com



WALDHAUS ZENTRUM LÜTZELFLÜH

Das internationale Seminarhaus im Emmental mit köstlicher vegetarischer Küche und liebevoller Atmosphäre

www.waldhaus.ch

IHR WOHLFÜHL-URLAUB IM 1. BIOHOTEL ITALIENS

PANORAMA
BIO GENUSS HOTEL

- VinschgauCard: alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol gratis
- Eigene Qualitäts-Brennerei
- Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau
- Ladestation für ihr Elektroauto

*Rabattcode gleich heute auf unserer Website im Anfrageformular eingeben und später davon profitieren

Buchung und Infos Familie Steiner
Mals im Vinschgau • +39 0473 83 11 86
www.biohotel-panorama.it/reise • info@biohotel-panorama.it

BIO HOTELS 

5% RABATT AUF IHRE ERSTBUCHUNG
Rabattcode: Club*

Sicherheit beginnt beim Kauf



klug kaufen
sicher fahren

Sicherheit beginnt beim Kauf

Ein E-Bike-Leitfaden

Mit Unterstützung vom



Für Mensch
und Umwelt



Der VCS hat eine Broschüre zum Thema E-Bike-Kauf erarbeitet. Darin finden sich wertvolle Empfehlungen rund um den Kauf eines E-Bikes sowie nützliche Tipps und Tricks rund ums E-Bike-Fahren.

Die Broschüre kann ab sofort beim VCS bestellt werden unter
031 328 58 58 oder
www.verkehrsclub.ch/e-bike



Wildnis und himmlische Weite

Der Aufstieg zur Krete oberhalb von Brissago (CH) ist eine schweisstreibende Angelegenheit, und die Grat- und Grenzwanderung hinüber nach Cannobio (IT) verlangt gut trainierte Beine. Dafür hat man Monte Rosa und Lago Maggiore sozusagen für sich allein.

Text und Bilder: Urs Geiser

So klein es mit seinen zwölf Schlafplätzen unter dem spitz zulaufenden Satteldach, man sieht es von weit her. So vom Südufer des Lago Maggiore, je nach Lichteinfall – oder wenn Schnee liegt – auch von Ascona oder Locarno aus. Wer an der Busstation Brissago Centro nordwärts zum Himmel blickt, könnte meinen, es handle sich um ein Gipfelrestaurant. Seit 1995 thront das Rifugio al Legn auf der Kante eines Gratausläufers des Gridone-Massivs, zwischen dem Sternenzelt und dem 1600 Meter tiefer liegenden See.

Der Kleinbus, der die Weiler gleich oberhalb von Brissago werktags erschliesst, ist keine grosse Hilfe. Massiv verkürzen lässt sich der über vierstündige steile Aufstieg nur durch eine Taxifahrt z.B. nach Cortaccio oder Mergugno, von wo je noch gut 700 Höhenmeter bis zum Rifugio auf der Alpe Arolgia verbleiben. Wiederum eine Stunde länger braucht, wer von Cavallascio durch den Kessel des Valle del Sacro Monte nach Mergugno hinüberquert, über sich die schroffe, zerklüftete Südflanke des Lenzuoli-Grats, der vom Pizzo Leone abgeht, am Wegrand mächtige Fingerhüte und andere Blütenpracht. Ein Erlebnis auch dies.

Wo es Anfang Juni Gold regnet

Für den Hüttenweg via Mergugno empfiehlt sich speziell die Zeit zwischen Ende Mai und Mitte Juni. Dann nämlich dürfte man den «Bosco sacro», die alpenweit grösste Berggoldregen-Kolonie, in voller Blüte antreffen. Anders als oft vermutet, ist der Baum, italienisch butterzart «maggiociondolo alpino» geheissen, nicht etwa ein Exot, sondern seit Urzeiten hier ansässig.

Die meisten Insekten scheuen seine giftigen Alkaloide, vor den Ziegen aber muss der Mensch, der auch sein exzellentes Holz schätzt, den Goldregen schützen. Sollten die gelben Blütentrauben im heiligen Wald einmal schon welk sein, leuchten sie womöglich noch weiter oben am Weg, der im Zickzack zum Rifugio führt.

Friede, Freude und Speckrösti

Zu verdanken ist der Dreh- und Angelpunkt unserer Tour den Amici della Montagna di Brissago. Als Selbstversorgerhütte errichtet, ist das immer offene Rifugio inzwischen häufig bewartet – von Freiwilligen, die hier wochenweise Care-Arbeit für Bergwanderfans leisten. Unsere Gastgeberinnen heissen Rosmarie und Yvonne. Kleines Frage-Ping-

pong, und schon sind wir in angeregtem Gespräch. Zum Dessert verwöhnen sie uns mit Fruchtkuchen aus dem Holzofen. Davor gab es Suppe, Salat, Gemüse und eine köstliche Speckrösti. Hoffentlich kommen die beiden 2020 wieder.

Der Sonnenaufgang ist hinreissend, doch Gewölk und Nebelschwaden ersticken den Traum vom Traumfoto mit stahlblauem See aus der Vogelperspektive im Keim. Südwärts reiht sich dafür Bergkette an Bergkette; wie Thaterkulissen ragen sie aus den dunstverhangenen Tälern empor. Und immerhin erspähen wir den Gletscher des Rheinwaldhorns.

Weil unser Weg nach Cannobio noch ein weiter ist, lassen wir den Grenzgipfel Gridone, auch Ghiridone oder M. Limidario genannt, für einmal rechts liegen. So mächtig er sich, von Norden und Osten betrachtet, präsentiert, so unscheinbar wirkt er übrigens von «hinten», aus italienischer Perspektive. Genau auf 2000 Meter verlassen wir den Gipfelweg und nehmen Kurs auf den Grat zwischen Gridone und Cruit (2085 m). Ein letzter Schritt, und es öffnet sich eine völlig neue Szenerie mit dem Monte Rosa als Hauptdarsteller und der Bergwelt des Valle Cannobina.



Magische Morgenstimmungen sind in der Al-Legn-Hütte im bescheidenen Preis inbegriffen. / Das Ziel (Bildmitte links) schon vor Augen, wendet sich die Wanderin dem letzten Gipfel zu, dem M. Faierone. / In der Wildnis des Lenzuoli-Grats, leicht abseits der beschriebenen Wanderroute, sind Gämse wohl häufiger anzutreffen als Zweibeiner. / Hier bleiben noch 1100 Höhenmeter: Tiefblick vom M. Giove auf Cannobio.

Schön über
die Schweiz hinaus



Rezept gegen Muskelkater?

Die Cruit-Spitze umgehen wir in felsigem Gelände, Eisenketten erleichtern die Kramerei. Dann führt ein langer Grashang geradewegs über den Grat und der Grenze entlang in den Passo Percadugine hinunter. Die Trittspur ist nicht immer sehr ausgeprägt, genau wie von der Landeskarte verheissen. Auf halbem Weg ein letzter Schweizer Wegweiser: Ab hier sind wir mit beiden Füßen in Italien. Es folgen zwei kleinere Gegenanstiege, die zwar den Abstieg nach Cannobio auf 2000 Höhenmeter anwachsen lassen, von unserer Muskulatur aber als wohltuend empfunden werden.

Beim Anstieg zur Punta Fronzina muss man Acht geben, nicht einer Wegspur auf den Leim zu gehen, die zu weit unten ins Niemandsland führt, wo es nur Gämse noch wohl ist. Vielmehr: kurz auf den Gratrücken und erst dort rechts Richtung Gipfel einspüren. Beim Abstieg folgen die mit Ketten gesicherten Schlüsselstellen der Tour, die als anspruchsvolle Bergwanderung (Schwierigkeitsgrad T3) mit einzelnen Stellen im Grad T4 zu taxieren ist. Die schwierigste Passage am Grat des Monte Faierone kann links umgangen werden. Wir rasten, schauen zurück und staunen. Spektakuläre Einsamkeit in den Alpen, ohne dass Seil und Haken nötig sind: Hier ist sie.

Die Überraschung des Tages

Nach genussvollem Abstieg durch lichten Birkenwald führt uns ein neues Forststrässchen über Scierz nach Rombiago. Hier loh-

nen sich die paar Meter hinunter zum Weiler, weil das dortige Rifugio zwar selten offen ist, aber den ersten Brunnen seit Al Legn bietet. Vor uns steht der Monte Giove, ein massiger Kegel mit runder Kuppe und 360-Grad-Panorama. Nein, wir stechen links hinunter in einen Treppenweg, der bald wieder ins Strässchen mündet. Über zehn, zwölf Minuten ist dieses dann unangenehm steil, zumal auf dem geteerten Teilstück.

Unvermutet folgt die Wohltat auf dem Fuss: in Gestalt des Agriturismo Marcalone, der Häuschen und Zimmer vermietet (Minimum zwei Nächte) und unter Nuss- und Kirschbäumen zu Tisch lädt. Statt gut sechseinhalb «nur» gute fünf Wanderstunden, feine Küche mit regionalen und Bioprodukten: Das nächste Mal werden wir hier gebucht haben.

Wo der Saumpfad kurz nach Marcalone aufs Strässchen trifft, folgt man diesem ein paar Meter weit nach rechts. Die Bar im schönen Weiler Sant' Agata brilliert mit ihrer Aussichtsterrasse, der Saumpfad, der vollends nach Cannobio führt, mit seiner Sanftheit. Das Städtchen: weitem – nicht zuletzt in Deutschland und Holland – bekannt für seine idyllischen Ecken, Plätzchen und Badestrände, am See und am Fluss bei Traffiume. Ein bisschen überlaufen ist aber einzig während der Sommerferienzeit.

Und natürlich besteht Sichtkontakt zum Rifugio al Legn. Ciao e arrivederci! ■

Urs Geiser ist Redaktor der Regionalseiten und schätzt offene Landesgrenzen auch als Bergwanderer.

Praktische Informationen

Landeskarten 1:25 000, Blätter 1312 Locarno und 1332 Brissago

www.legn.ch – www.agriturismomarcalone.it

Osteria Bordei, www.bordei.ch (schmucke, lauschige Ausgangsbasis

für den ebenfalls happigen Aufstieg zur Al-Legn-Hütte aus dem

Centovalli, durchs faszinierend wilde Val di Bordei)

Busfahrpläne (Linie 3 Cannobio–Brissago, Linien 3/1 Cannobio–

Pallanza–Verbania Ferrovie): www.vcotrasporti.it

(Variante: über den Seeweg zurück ins Bahnnetz!)

Prato-Taxi/-Minibus: 079 331 33 33 / 091 793 03 03

www.procannobio.it ▶ Ausfl. ge





Rettung in letzter Minute:
Die E-Bikerin trägt den metallisch
schimmernden, bis 35 mm langen
Moschusbock von der Strasse zurück
ins Grüne.

Das Kloster St. Urban (im Hinter-
grund) lockt den E-Bike-Fahrenden
zu einem kurzen Besuch.

«High Five», Moschusbock und steile Hügel

Text und Bilder: Christine Steinmann

Velotouren mit über 100 Kilometern Länge waren für uns nichts Ungewohntes. Gestrampelt wurde aus eigener Kraft. Es fühlte sich gut an, wir steckten die körperlichen Anstrengungen relativ locker weg und gingen ein paar Tage später mit vollem Elan neue Abenteuer an. Die Zeiten sind vorbei. Leider oder – vielleicht sogar eher – zum Glück? Die Hitzewelle im Juli dieses Jahres bewegte uns dazu, etwas Neues auszuprobieren. Und siehe da, wir waren ob der vielen positiven Erfahrungen begeistert. Aber alles schön der Reihe nach.

Montagsmorgen, Rent-a-Bike-Station Burgdorf (BE): Der sympathische Leiter der Velostation erklärt uns geduldig die beiden Miet-E-Bikes. Nun heisst es erst einmal, das unbekannte Gefährt etwas besser kennenzulernen. Auf dem Vorplatz des Bahnhofs üben wir die wichtigsten Manöver und mer-

Wie fühlt es sich an, mit elektrischem Rückenwind durch die Hügel im Luzerner Hinterland zu fahren? Wir wollten es wissen und wagten uns auf eine lange E-Bike-Rundtour: Zu bestaunen gab nicht nur landschaftliche Schönheiten, sondern auch ein architektonisches Meisterwerk und eine tierische Überraschung.

ken schnell, dass sich die E-Bikes anders fahren als unsere Tourenvelos. Darum gilt: konzentriert und vorausschauend fahren und an Sicherheit gewinnen.

Die flache Strecke von Burgdorf nach Langenthal ist für erste Fahrversuche sehr gut geeignet. Schade nur, haben wir unsere Badesachen nicht eingepackt: Der lauschige Burgäschisee kurz vor Herzogenbuchsee lädt ein, sich zu erfrischen. Etwas wehmütig verlassen wir das naturnahe Ufer und pedalisieren beschwingt weiter. Der Belag wechselt kurz darauf von Asphalt auf Naturstrasse. Zugegeben, es ist etwas gewöhnungsbedürftig und ruppig, auf losem Untergrund zu fahren. Dafür geniessen wir den schön angelegten Weg entlang dem Bach Langete. Nach rund zwei Stunden Fahrzeit erblicken wir schon von weitem eine imposante Kirche mit zwei Türmen.

Intermezzo im Kloster

Das Kloster St. Urban ist ein architektonisches Meisterwerk und gehört zu den herausragenden Zeugnissen der zisterziensischen Baukunst. Wir entschlossen uns für einen kurzen Rundgang durch dieses wichtige Kulturdenkmal der Schweiz. Besonders beeindruckt uns die riesige Orgel. Sie wurde von 1716 bis 1721 vom Orgelbauer Joseph Bossard erbaut und gehört mit den über 2500 Pfeifen zu den grössten noch weitgehend erhaltenen Barockorgeln Europas.

Nach der Besichtigung ist eine Stärkung im dazugehörigen Klostersgasthaus Löwen fällig, denn nun sind die flachen Passagen passé ... Der erste steile Aufstieg wartet kurz nach Roggliswil. Wird uns das Motörchen tatsächlich ohne zu mucksen dort hinauf befördern?

Gang runter, Schub rauf: Auf dem Bordcomputer stehen nun die Zahl 5 und das

Wörtchen «high». Wir nennen den Modus fortan scherzhalber «High Five». Locker sitzen wir im Sattel, zügig sind die 270 Höhenmeter bewältigt. Wie fliegen – nur viel schöner. Im darauffolgenden Rauf und Runter prüfen wir die ausgefeilte Technik des Antriebs auf Herz und Nieren. Alles funktioniert bestens, wir können «Flyer» ein Kränzchen winden.

Stärkung für Mensch und Motor

Das charmante Städtchen Willisau ist nach rund 68 Kilometern Fahrt prädestiniert für eine längere Verschnaufpause. Wer mit Rent-a-Bike-Velos unterwegs ist, kann in dessen Hauptsitz unkompliziert den Akku tauschen und ist für die folgenden Höhendifferenzen bestens gewappnet. Jetzt geht's nämlich zünftig steil zur Sache.

Kurz vor Oberwald, dem höchsten Punkt der heutigen Tour, verbleiben 38 Prozent Akkuladung. Das sollte eigentlich reichen, um den letzten Anstieg zu meistern. Zumal es oben ein Restaurant an herrlicher Lage gibt, in dem wir unsere Akkus mit neuem Strom versorgen können. Welche Enttäuschung: Die Wirtschaft irrschen hat Ruhetag.

Also geniessen wir die wunderbare Aussicht über das hügelige Emmental ohne kühles Getränk und hoffen, dass der verbleibende Strom bis nach Burgdorf zurück reicht. Glücklicherweise geht es über die Schonegg bis Lützelflüh fast ausschliesslich runter.

«Eine optimierte Routenplanung»

Hochgefühl kommt ob des flotten Tempos auf. Es beflügelt sogar ein wenig, sich in die grosszügigen Kurven zu legen ... doch in letzter Sekunde erblicke ich einen Käfer, der keck mitten auf der Strasse ruht. Eine Vollbremsung wäre hier keine gute Idee, also ausweichen, sanft abbremsen und den gestrandeten Kerl in den nächsten Busch befördern.

Die letzte Etappe führt flach entlang der Emme von Lützelflüh zurück nach Burgdorf. Inzwischen sind wir zünftig müde – vor allem der Hitze wegen. Füsse rein in den Fluss! Ein paar Minuten abkühlen erfrischt und macht wieder fit. So beklemmt es uns nicht allzu stark, dass die Anzeige des Akku-Ladestandes auf unter zehn Prozent fällt – mit gerade einmal drei Prozent rollen wir zur Velostation zurück. «Das nennt man optimierte Routenplanung», sagt der Mitarbeiter, der die E-Bikes in Empfang nimmt und lacht. «High Five» lässt grüssen, denken wir. ■

Christine Steinmann leitet Kampagnen für Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz.

Informationen

Route:

122 km, 1950 Höhenmeter – die Tour kann auch in zwei Etappen mit Übernachtung gefahren werden

Link zur Tour:

<http://bit.ly/EBikeMitVCS>

E-Bike-Verleih:

- Rent-a-Bike-Stationen in Burgdorf oder Willisau (www.rentabike.ch)

Einkehrmöglichkeiten:

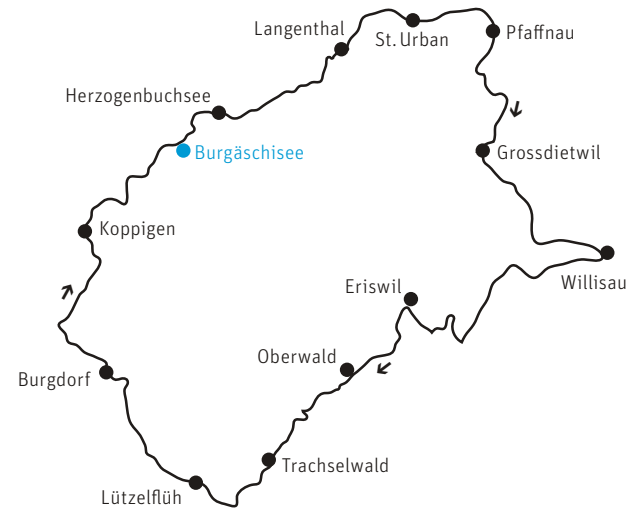
- Klostersgasthaus Löwen, St. Urban (www.st-urban.ch)
- Landgasthof Ochsen, Roggliswil (www.ochsen-roggliswil.ch)
- Wirtschaft Oberwald, Dürrenroth (www.wirtschaft-oberwald.ch)

Wissenswertes und Tipps

- **zu E-Bike-Fahrsicherheit:** www.verkehrclub.ch/e-bike

Montag und Dienstag geschlossen: Die Fassadenmalereien am denkmalgeschützten Restaurant Oberwald in Dürrenroth müssen ohne erfrischendes Getränk bewundert werden.

«Egge u Chräche»: Die ausgedehnten Hügelzüge mit ihren steilen und sanften Abhängen sind ideales E-Bike-Terrain.



Faszination Wasser

Die Verdonschlucht in Südfrankreich ist einer der grössten Canyons in Europa. Auf einer Wanderung hat sich die Autorin davon überzeugt, dass es auch einer der schönsten ist.

Text und Bilder: Jessica Bachmann

Mit türkisfarbenem Wasser, bis zu 700 Meter hohen Kalkfelsen und einer artenreichen Vegetation imponiert die Verdonschlucht in der Provence offenbar jeder Naturliebhaberin. Ich hatte allerdings meine Zweifel, ob die eindrucksvollen Bilder im Internet ihr Versprechen halten. Deshalb wollte ich mich selber davon überzeugen, ob die Verdonschlucht zu Recht als eine der schönsten Schluchten Europas gilt. Auch wenn ich fürchtete, dass die Gegend – gerade in meinen Ferien Anfang Juli – von Touristen überströmt sein könnte.

Ich überzeugte meinen Begleiter davon, dass Wanderferien auch 23-Jährigen Spass machen können, und wir fuhren mit dem Zug nach Castellane (siehe Kasten «Mit dem Zug nach Castellane»), der Ausgangspunkt der Verdonschlucht.

Etwas für jede

Wer Wasser mag, entscheidet sich für Riverrafting, eine Fahrt im Wildwasserkajak oder

eine gemütlichen Pedalofahrt im Fluss Verdon. Wer einen Adrenalinkick sucht, kann mit einem Gummiseil um die Füsse vom Pont de l'Artuby springen. Es gibt 500 Kletterrouten, die allesamt mit dem Abseilen beginnen, und 6 Wanderrouten durch die Schlucht.

Wir wählen den Sentier Blanc-Martel, einen 15 Kilometer langen Wanderweg hinunter in die Schlucht und wieder hoch. Die sechsstündige Wanderung mit mittlerem Schwierigkeitsgrad verteilen wir auf zwei Tage. Ausgangspunkt ist das Chalet de la Maline, Ankunftsort der Point Sublime. Ein Bus fährt mehrmals täglich von Castellane bis zum Eingang der Schlucht und zurück. Möglich ist die Anreise auch mit dem Schluchttaxi oder einfach per Autostopp – was gut funktioniert.

Wir wollen in der Schlucht campieren, damit wir frühmorgens aufbrechen können. Deshalb steigen wir abends in die Schlucht hinunter. Bereits kurz nach dem Abstieg entdecken wir am Ufer ein geeignetes Plätzchen

für unser Zelt. Aber Vorsicht, der Verdon fließt wegen der drei Stauseen, die sich oberhalb der Schlucht befinden, unregelmässig. Deshalb sollte – darauf machen auch Schilder aufmerksam – nicht direkt am Flussbett übernachtet werden.

Festmahl und Sternenhimmel

Beim Abstieg kommt uns ein entkräftetes Paar entgegen – der Mann trägt einen hechelnden, 40 Kilo schweren Hund auf den Schultern. Einige hundert Meter von unserem Platz entfernt stehen zwei weitere Zelte. Ansonsten sind wir ganz alleine. Nach einem einfachen, aber leckeren Essen – Teigwaren mit veganer Bolognese –, das wir auf dem Gaskocher zubereiten, geniessen wir die Ruhe und bewundern den Sternenhimmel.

Am nächsten Morgen starten wir den Tag mit einer Flussdusche und einem gediegen Frühstück – Rösti, Porridge, Kaffee, Brot und Hummus. Weil der Platz so schön ist, machen wir uns erst gegen Mittag auf den Weg. Unser Plan, circa vier Stunden laufen und ein zweites Mal in der Schlucht übernachten, geht leider nicht auf. Der einzige geeignete Platz, um das Zelt aufzustellen, ist zu nahe am Flussufer. Es bleibt uns nichts anders übrig, als weiter bis zum Point Sublime zu wandern.

Die Strecke führt rauf und runter und uns immer wieder zu neuen Aussichtspunkten. Die Umgebung vermischt mediterrane mit alpinen Merkmalen. Auf unserer Wanderung durch die Schlucht treffen wir immer wieder auf neue Pflanzen, unglaublich viele Schmetterlinge sowie Gänsegeier, die an den Hängen nisten.

Helfende Hände

Entgegen meinen Befürchtungen begegnen wir nur wenigen Menschen. Einmal holen wir eine erschöpfte Frau mit knallrotem Kopf aus Österreich ein. Sie möchte wissen, ob sie den letzten Bus am Endpunkt noch erwischen kann. Wir wissen es leider nicht, aber versichern ihr, dass der Weg in dieser



Die Zitadelle hoch über Entrevaux: Wollen wir wirklich noch da hoch?

Gehrichtung einfacher ist, als wenn sie umdrehen und zurück zu ihrem Auto gehen würde. Während sie ihren Weg fortsetzt, entscheiden wir uns für ein Bad im Verdon.

Mehrere Felstrepfen, kleine Klettersteige, eine steile Metalltreppe mit 250 Stufen (die Brèche Imbert) sowie zwei Tunnel (der zweite ist 700 Meter lang) führen uns schliesslich zum Point Sublime. Dort müssen wir feststellen, dass wir den letzten Bus verpasst haben. Aber das Glück ist auf unserer Seite. Wir treffen erneut auf die Österreicherin. Während wir gemütlich gebadet hatten, fand sie eine Mitfahrgelegenheit zu ihrem Auto und entschied dort spontan, zwei Wanderer zum Point Sublime zu fahren. Freudig nimmt sie uns im Auto mit.

Weil wir bei 35 Grad Celsius alle drei das Verlangen verspüren, ins kühle Nass zu springen, fährt sie uns an unser Wunschziel, den Lac de Chaudanne, einen der drei Stauseen oberhalb der Schlucht. Nach einem – inzwischen kargen – Abendessen übernachten wir direkt am türkisfarbenen See. Am nächsten Tag wandern wir gemütlich in zwei Stunden auf der berühmten Route Napoléon zurück nach Castellane.

Wehmut trotz Stechmücken

Dort angekommen, freuen wir uns auf das Panini-Restaurant, das wir bereits am Anreisetag entdeckt haben. Zwar nicht der Gaumenschmaus des Jahres, nach Karotten mit Hummusdip – Letzterer litt definitiv zu lange unter der Hitze – sowie Pasta ohne Sauce, aber ein Festessen. Gegen Abend steigen wir in den Bus Richtung Entrevaux, wo am nächsten Morgen unser Zug nach Nizza abfahren wird.

Entrevaux hatten wir eigentlich nicht auf unserem Programm, möchten den kurzen Zwischenstopp in diesem charmanten mittelalterlichen Städtchen aber im Nachhinein nicht missen. Es steht direkt zwischen zwei mächtigen Felshängen und ist voller Festungsruinen. Obwohl wir inzwischen ziemlich erschöpft sind, erklimmen wir die 150 Meter höher gelegene Zitadelle. Die verlassene Ruine wirkt mit ihren zerfallenen Kerkern fast gespenstisch. Wir finden eine schöne Stelle für unser Zelt und geniessen den Weitblick über das Tal und die Schlucht der Chalvagne.

Ein bisschen betrübt darüber, dass die Reise bereits zu Ende ist, steigen wir am nächsten Morgen in die Schmalspurbahn in Richtung Nizza. Die zweieinhalbstündige Fahrt entlang dem schönen Naturpark Préalpes d'Azur hebt unsere Laune wieder. Meinen Begleiter konnte ich zwar nicht rest-



Blick auf einen unserer Badeplätze – bildschön und menschenleer.

los von Wanderferien überzeugen – was aber zu einem gewissen Teil auch an den vielen Stechmücken lag, die es hauptsächlich auf ihn abgesehen hatten. Die Schönheit der Verdonschlucht konnte das aber längst wett-

machen. In Nizza bleibt uns gerade noch genügend Zeit, um uns einen Moment lang im Meer treiben zu lassen und die Heimreise mit Salz in den Haaren anzutreten. ■

Jessica Bachmann ist Beraterin beim VCS Schweiz.

Mit dem Zug nach Castellane

Für die Reise mit dem Zug in die Provence gibt es drei Möglichkeiten: Die schnellste Verbindung – mit dem Zug nach Grenoble und danach weiter mit dem Bus nach Castellane – dauert 9 Stunden. Der Bus fährt allerdings nur zwei Mal täglich, ist im Interrail-Pass nicht inbegriffen und kostet rund 30 Euro. Die zweite Möglichkeit ist die Anreise mit dem Schnellzug über Mailand oder Lyon nach Nizza und weiter mit dem Bus. Für die meisten Schnellzüge sind Reservationen in der Höhe von 20 Euro erforderlich, zudem ist es empfehlenswert, in der Hochsaison möglichst früh zu reservieren. Die Reise mit Regionalzügen ist ebenfalls möglich, verlängert die Zugfahrt ab Bern aber um circa 4 Stunden.



Unklare
Schuldfrage?



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



Wasser ist bloss eine Leihgabe, ruft uns die übergrosse Handskulptur am Bisse Vieux in Erinnerung: Er nimmt das kostbare Nass auf und gibt es seinem Lauf zurück. / Das Spa des Bisses im Hotel Nendaz 4 Vallées sorgt für entspannende Momente mit Bergpanorama.



Den Suonen entlang

Text und Bilder: Camille Marion

Nendaz liegt auf einer Sonnenterrasse über dem Rhonetal. Den historischen Suonen des Orts entlang führen viele schöne, einfach zu begehende Wege.

Das touristische Angebot von Nendaz (VS) ist breit: Im Winter stehen den Schneesportliebhabenden Skipisten, Langlaufloipen, Schneeschuh- und Winterwanderwege zur Auswahl. Nach der Schneeschmelze überziehen Hunderte von Pfaden die Bergwelt und führen von einer Alp zur andern, durch Wälder, über Bäche und bis hinauf zu den Gipfeln. Nendaz ist ein Wanderparadies: Mehr als 250 Kilometer markierte Wege aller Art bietet der Walliser Ferienort inmitten der Natur.

Zeugen der Geschichte

Schon vor Jahrhunderten bauten die Walliser Bauern Bewässerungskanäle – man nennt sie im Oberwallis «Suonen», im Unterwallis «Bisses» –, und wappneten sich so gegen die Trockenheit in den Tälern. Heute ermöglichen die historischen Anlagen angenehme Spaziergänge ohne besondere Anstrengung.

In Nendaz erwarten die Gäste acht Suonen, wovon sechs noch immer Wasser führen. Wir haben uns den Bisse Vieux und den Bisse du Milieu ausgesucht. Man folgt unabhängig von der gewählten Richtung erst dem einen, dann dem andern. Der Ausgangspunkt des Spaziergangs liegt im Zentrum des Ferienorts, ober-

halb der Luftseilbahn. Von da aus folgt man einfach den Wegweisern und lässt sich vom Murmeln des Wassers begleiten.

Immer dem Wasser nach

Der Bisse Vieux ist wahrscheinlich in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts entstanden. Das damit verteilte Wasser dient heute noch der Bewässerung von Wiesen, Himbeer- und Aprikosenplantagen. Der Weg führt zwischen Chalets mit Blumenfenstern hoch und taucht dann in den Lärchen- und Fichtenwald ein. Auf den sieben Kilometern durchquert man die unterschiedlichsten Landschaften, man kommt an einem Wasserfall und einer Skulptur vorbei und steigt schliesslich ein paar steilere Stufen hoch. Stehen die Bäume weniger dicht, geniesst man eindruckliche Ausblicke auf die Gipfel rundum.

Am Ende der Suone, in Planchouet, lädt eine Sonnenterrasse zum Ausruhen ein; der Rückweg folgt anschliessend dem Bisse du Milieu. Diese Suone ist fünf Kilometer lang und geht auf das Jahr 1700 zurück. Sie war nicht nur für die Landwirtschaft von Bedeutung, sondern produzierte einst auch Energie für Mühlen und Sägewerke in der Umgebung.

Nach und nach führt der abfallende Weg aus der dichten Vegetation hinaus und zurück ins Zentrum von Nendaz.

Auszeit zum Wohlfühlen

Nach dem Ausflug in die Natur lässt sich das Glücksgefühl des Tages mit einem Aufenthalt im Hotel Nendaz 4 Vallées verlängern. Seine Innenausstattung ist ganz aus Holz und räumt dem lokalen Dialekt einen Ehrenplatz ein. So ist im Zimmer in fein ziselierten Buchstaben in einen der Balken «ëntschyë no vi ites ëntchyë vo» eingraviert, für «chez nous vous êtes chez vous», also «bei uns sind Sie zu Hause».

Das Spa des Bisses für Hotelgäste und Nendaz-Besuchende hat alles zu bieten, was es zur Entspannung braucht: Innen- und Aussenbecken, Sauna, Dampfbad, Salz- und Eisgrotte, Sprudelbad.

Informationen

- Suonenspaziergänge: Karte, Strecken und Tipps auf www.nendaz.ch
- Hotel Nendaz 4 Vallées und Spa: www.hotelnendaz4vallees.ch



www.braunwald.ch

Kutschenfahrten Braunwald

Geniessen Sie eine gemütliche Fahrt mit der Pferdekutsche durch das autofreie Braunwald, vorbei an den weitverstreuten Bauernhöfen im typischen Glarner Baustil, an schmucken Chalets – immer mit der imposanten Bergkulisse als Begleiter.

Braunwald-Klausenpass Tourismus AG
Telefon 055 653 65 65
info@braunwald.ch



Glarnerland



Sportlich Reisen mit dem Patria Randonneur



Das Modell RANDONNEUR ist nach dem Begriff für sportliche Tourenfahrer benannt. Entstanden aus der Liebe zur entspannten Randonneurkultur, soll dieses Rad als Begleiter auf Ihren künftigen Traumtouren dienen.

DIVERSO

Walser & Rufer • 6372 Ennetmoos • 041 6107126 • www.diverso.ch



Bild: Thomas Würthrich

SPENDEN SIE IHR VELO

Es hat Besseres verdient als Ihren Keller. velafrica.ch



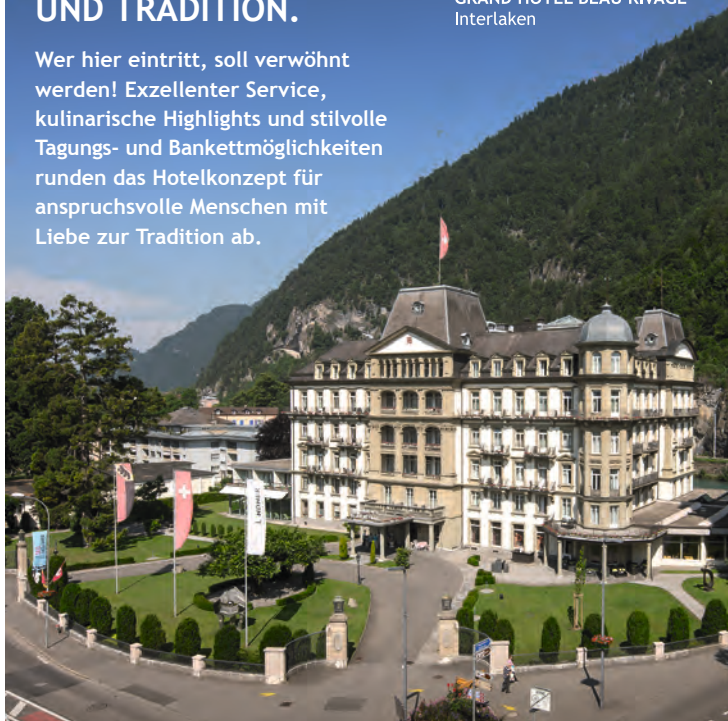
Mobilität mit Perspektiven

GRANDE DAME - ZWISCHEN BERGWELT UND TRADITION.

Wer hier eintritt, soll verwöhnt werden! Exzellenter Service, kulinarische Highlights und stilvolle Tagungs- und Bankettmöglichkeiten runden das Hotelkonzept für anspruchsvolle Menschen mit Liebe zur Tradition ab.

LINDNER

★★★★★
GRAND HOTEL BEAU RIVAGE
Interlaken



NICHT NUR BESSER. ANDERS.

Lindner Grand Hotel Beau Rivage
Höheweg 211 • CH-3800 Interlaken • Tel. +41 33 82670-07
info.interlaken@lindnerhotels.ch • www.lindnerhotels.ch



«Ich möchte ein besseres Leben.»

Ihre Spende hilft Menschen aus Not und Armut

Das Richtige tun

dasrichtigetun.caritas.ch



Schweiz
Suisse
Svizzera
Svizra



Der über 100-jährige Raddampfer «La Suisse» begeistert Anita und Sohn Nils.

Auf Schatzsuche

Text und Bild: Nelly Jaggi

Ein Tagesausflug mit Zug und Schiff und dem Weg als Ziel: Wir haben mit Kursbuch und Landkarte eine schöne und abwechslungsreiche Route mit spannenden Verkehrsmitteln zusammengestellt.

Gotthardtunnel, Lötschbergtunnel, Neubaustrecke – im Zug lässt es sich komfortabel und immer schneller von A nach B reisen. Eine ausgeklügelte App berechnet den Reisenden dabei die beste Verbindung. Wir aber wollen einen Tagesausflug machen, bei dem weder Zeit noch Ziel im Vordergrund stehen. Abwechslungsreich und kinderfreundlich soll er sein – Arbeitskollegin Anita und ihr fünfjähriger Sohn Nils werden mich begleiten. Ich plädiere für Schifffahren, Anita schwärmt vom Belle-Époque-Zug von Zweisimmen nach Montreux, und Nils will unbedingt baden.

Weil die App weder zwischen Panorama- und Belle-Époque-Zug noch zwischen Dampf- und Dieselschiff unterscheidet und erst recht keine Badepausen kennt, ziehen wir die Schweizerkarte und das Kursbuch zu Rate. Mit gepackten Rucksäcken und einer Route über Thun, Zweisimmen und Montreux im Kopf stehen wir um 8 Uhr morgens im Bahnhof Bern. Die digitale Fahrplantafel informiert uns prompt über die beachtliche Verspätung unseres ersten Zugs. Zum Glück schlägt sie den App-losen Reisenden eine alternative Verbindung vor, und unsere Chancen, in Thun das Schiff nach Spiez ohne Hektik zu erreichen, bleiben intakt.

Süssigkeiten und Spezialwissen

Auf dem Perron bewundere ich den schönen Rucksack von Nils. «Vollgestopft mit süssen Sachen», sagt er und strahlt. Unser Zug ist pünktlich und an der Schifflände in Thun besteigen wir die «Bubenberg». Wir ergattern einen Platz ganz vorne im Bug. Nils möchte wissen, wofür die Schiffsglocke gebraucht wird. Anita und ich wissen es nicht und fra-

gen jemanden von der Crew. Begeistert erklärt er Nils, dass die Schiffsglocke in Zeiten, als es noch keinen Radar gab, dazu diente, im Nebel andere Schiffe auf sich aufmerksam zu machen. Heute werde sie hingegen nur noch bei Hochzeiten oder Seebestattungen verwendet. Wir erfahren zudem, warum die Titanic gesunken ist, und Nils darf einen Blick in den Maschinenraum werfen.

In Spiez verlassen wir das Schiff bereits wieder und schlendern gemütlich in Richtung Bahnhof. Während wir im Regionalzug «Lötschberger» nach Zweisimmen mit Klappsitzen im Gang vorliebnehmen müssen, können wir es uns im Belle-Époque-Zug nach Montreux richtig gemütlich machen. Zwar dauert die Reise von Spiez an den Genfersee auf diesem Weg fast doppelt so lange wie durch den Lötschberg, doch die Fahrt durchs Saanenland und der spektakuläre Blick auf den Genfersee sind es allemal wert. Ein reichhaltiges Picknick und ein Kartenspiel lassen auch Nils die Zeit vergessen.

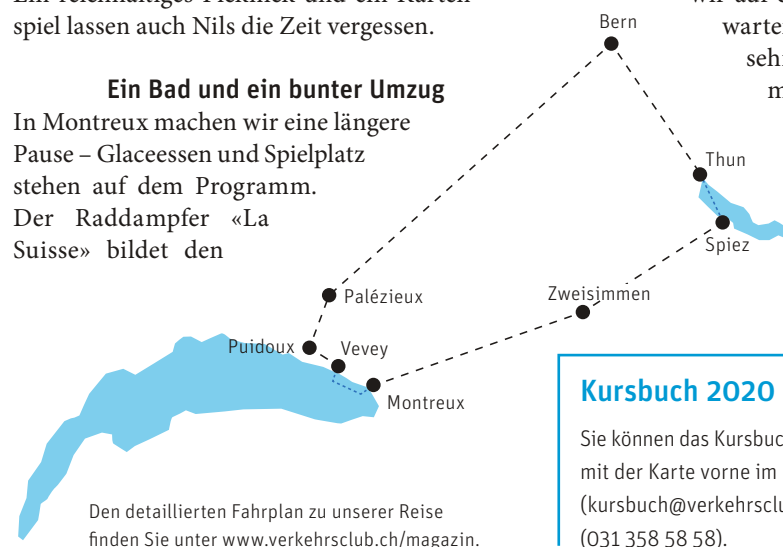
Ein Bad und ein bunter Umzug

In Montreux machen wir eine längere Pause – Glaceessen und Spielplatz stehen auf dem Programm. Der Raddampfer «La Suisse» bildet den

nächsten Höhepunkt – nicht nur Nils kann während der 20-minütigen Fahrt den Blick kaum vom faszinierenden Spiel der Maschinen lösen.

Der Zufall wollte es, dass unsere Reise auf den Eröffnungstag der Fête des Vignerons gefallen ist. Fasziniert betrachten wir den Umzug der bunten und wunderschön aufwändig verkleideten Gruppen, bevor wir uns an einem kleinen Kiesstrand im Genfersee abkühlen. Es fällt uns danach schwer, Nils davon zu überzeugen, wieder in den Zug zu steigen.

Für den Rückweg haben wir uns für die direkteste Route entschieden – über Puidoux statt über Lausanne. In Palézieux steigen wir ein letztes Mal um – und sind zum ersten Mal am heutigen Tag versucht, die App um Hilfe zu bitten. Weil wir nicht darauf geachtet haben, in welcher Richtung wir in den Bahnhof eingefahren sind, wissen wir nicht, in welchem Sektor wir auf den Familienwagen warten müssen. Die – sehr leise – Durchsage mit ebendieser Information kommt zum Glück kurz vor Einfahrt des Zuges. ■



Kursbuch 2020 bestellen

Sie können das Kursbuch 2020 vorbestellen – mit der Karte vorne im Umschlag, per E-Mail (kursbuch@verkehrsclub.ch) oder per Telefon (031 358 58 58).



«Ich Sorge für Mensch
und Umwelt.»

So leben Ihre Ideale weiter.

Für Mensch
und Umwelt **VCS**

Geschenk für die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist. Bestellen Sie unsere Broschüre «Ich Sorge für Mensch und Umwelt» oder melden Sie sich bei mir für ein Gespräch.

Ich berate Sie gerne.

Martin Enz

Mitglied der Geschäftsleitung

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Leserreaktion auf den Artikel «Hybridloks und Solar-Pass» in der Ausgabe 3/2019

Finden Sie den Fehler!

Vor einiger Zeit habe ich den SBB-Kundendienst angeschrieben und vorgeschlagen, im Bahnhof La Chaux-de-Fonds Recycling-Stationen zu platzieren. Mir wurde gesagt, dass solche Behälter nur «in grossen Stationen» installiert werden.

Jedoch ist zu beachten: La Chaux-de-

Fonds ist mit 40000 Einwohnern die viertgrösste Stadt der Westschweiz. Sie verfügt über einen bedeutenden Bahnhof mit hohem Personenaufkommen und zwei Zügen pro Stunde nach Neuenburg (und Bern), zwei Zügen pro Stunde nach Le Locle, zwei Zügen pro Stunde nach Biel, einem Zug pro Stunde nach Saignelégier-Glovelier, einem Zug pro Stunde nach Les Ponts-de-Martel und mehreren Züge pro Tag nach Morteau (und Besançon).

Stellen Sie sich die Menschenflut im Bahnhof La Chaux-de-Fonds in der Hauptverkehrszeit vor – und die entsprechend anfallenden Abfallberge.

Was für eine Überraschung, als ich in der letzten Ausgabe des VCS-Magazins den folgenden Absatz entdeckte: Wie können Reisende den SBB helfen, ihre Umweltziele zu erreichen? «Wenn möglich, fahren Sie in den Nebenverkehrszeiten und nutzen Sie die Recycling-Stationen an den Bahnhöfen für Ihren Abfall aus dem Zug», empfiehlt Christina Meier. Finden Sie den Fehler!

Eric Matthey, La Chaux-de-Fonds

Leserreaktion auf das Dossier der Ausgabe 3/2019

Liebe Redaktorinnen

Immer lese ich Ihr Magazin gerne und habe auch schon darin vorgeschlagene Reiseziele besucht. Im Dossier der Juni-Ausgabe Seite 25 ist mir zu den «Fünf Faustregeln» folgender Gedanke gekommen: Wir dürfen uns Zeit geben, und zwar so viel wir wollen oder gerade benötigen. Der Ausdruck «sich Zeit nehmen» für etwas oder für Freunde ist meines Erachtens eine Sprachfalle, aber auch typisch für unsere Zeit und die Gesellschaft, in der wir leben.

In Gesprächen mit Freunden weise ich immer auf diesen «blöden» Ausdruck hin und erhalte Zustimmung und Verständnis. Weil die schriftliche Version «Zeit nehmen» noch eindrücklicher und erschreckender ist als die mündliche, erlaube ich mir diesen Hinweis an Sie als Mitmenschen und Redaktorinnen. Der Satz «Für meine Ferien nehme ich mir Zeit» ist in meinen Augen ein Armutszeugnis, wenn man das «Nehmen» nicht durch «Geben» ersetzen kann.

Mit einem Augenzwinkern und den besten Wünschen für einen genussvollen Sommer,

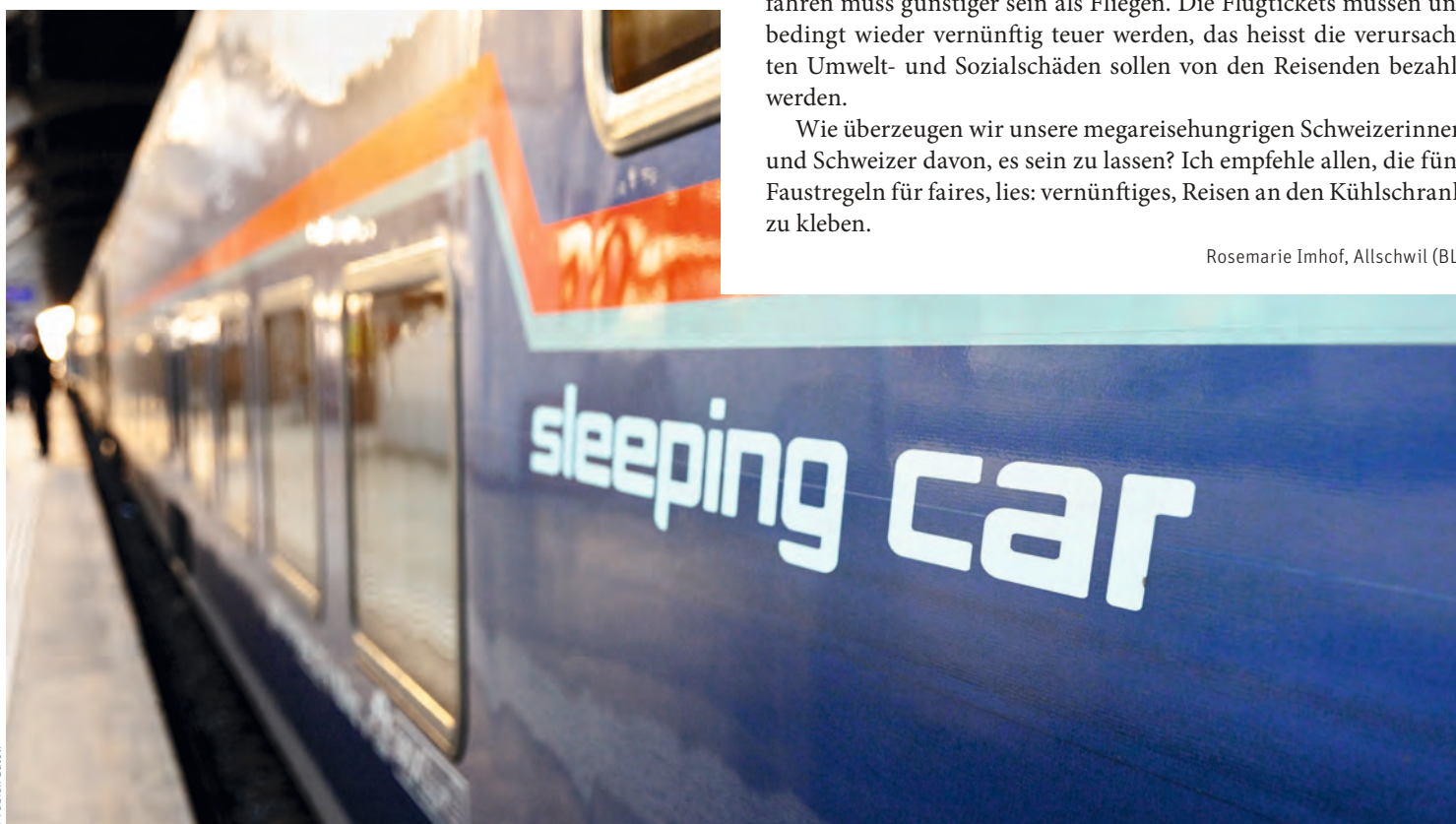
Albert Weilenmann

Fünf Regeln für vernünftiges Reisen

Über Ihren Beitrag «Mit dem Nachtzug nach Europa» habe ich mich gefreut. Als ich jünger war, fuhr ich viele Male im Nachtzug nach London, Berlin, Genua, Rom, Prag. Heute reise ich nicht mehr. Aber ich finde es wichtig, dass die Jungen die Möglichkeit bekommen, klimaschonender als mit dem Flugzeug die Welt zu erkunden. Zugfahren muss günstiger sein als Fliegen. Die Flugtickets müssen unbedingt wieder vernünftig teuer werden, das heisst die verursachten Umwelt- und Sozialschäden sollen von den Reisenden bezahlt werden.

Wie überzeugen wir unsere megareisehungrigen Schweizerinnen und Schweizer davon, es sein zu lassen? Ich empfehle allen, die fünf Faustregeln für faires, lies: vernünftiges, Reisen an den Kühlschrank zu kleben.

Rosemarie Imhof, Allschwil (BL)



Neuheiten
2020

via verde reisen
der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



©Hannes - stock.adobe.com

Veloreise Rømø und Sylt

- UNESCO-Weltkulturerbe Wattenmeer entdecken
- Der breiteste Sandstrand Nordeuropas auf Rømø
- Faszinierende Dünenlandschaften
- Husum, die grösste Hafenstadt Nordfrieslands

Preis pro Person	ab CHF 1780*
7 Tage/6 Nächte ab Husum/bis Sylt	Webcode: 2780
Anreise donnerstags vom 30.04. bis 01.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



©hanseat - stock.adobe.com

Veloreise Ostfriesland

- Endloser Sandstrand auf Norderney
- Das romantische Fischerdorf Greetsiel
- Die grösste ostfriesische Insel Borkum
- Zwei Übernachtungen auf der Insel Langeoog

Preis pro Person	ab CHF 1555*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Emden	Webcode: 2894
Anreise donnerstags, samstags und montags vom 09.04. bis 05.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Uwe Kantz - Fotolia

Veloreise Rügen und Vorpommersche Küste

- Autofreie Insel Hiddensee
- Königsstuhl, der bekannteste Kreidefelsen
- Ostseeheilbad Zingst
- Sandstrände

Preis pro Person	ab CHF 1275*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	Webcode: 2903
Anreise täglich vom 25.04. bis 03.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© zzzz17 - stock.adobe.com

Veloreise Atlantische Küste

- Ile de Ré, ein Paradies für Velofahrer
- Die Hafenstadt La Rochelle
- Naturschutzgebiete mit vielen Vogelarten
- Chatelaillon Plage, einer der gefragtesten Badeorte

Preis pro Person	ab CHF 1775*
8 Tage/7 Nächte ab La Rochelle/bis Royan Pontailac	Webcode: 2837
Anreise samstags vom 15.03. bis 31.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© JFL Photography - Fotolia

Wanderreise Wolfgang- & Hallstätter See

- Klare Bergseen
- Region Hallstatt
- Salinen und Salzpipelines
- Wundervolle Ausblicke

Preis pro Person	ab CHF 1505*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Wolfgangsee	Webcode: 2343
Anreise täglich vom 01.05. bis 25.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© JFL Photography - Fotolia

Wanderreise Amalfiküste

- Einzigartige Dörfer Amalfi und Positano
- Leckere lokale Spezialitäten
- Insel Capri - Perle der Bucht von Neapel
- Wunderschöne Badebuchten

Preis pro Person	ab CHF 1265*
8 Tage / 7 Nächte ab Sorrent/bis Amalfi	Webcode: 2536
Anreise täglich vom 01.03. bis 30.11.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© Mandala Tours

Wanderreise Liparische Inseln und Ätna

- Europas höchster aktiver Vulkan - der Ätna
- Besteigung des Stromboli
- Pittoreske Städtchen auf dem Äolischen Archipel
- Fakultative Besteigung des Ätna möglich

Preis pro Person	ab CHF 1945*
8 Tage/7 Nächte ab Milazzo/bis Taormina	Webcode: 2538
Anreise 01.03. bis 31.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



WeitWandern

Geführte Wanderungen und Schneeschuhtouren.
Jahreswechsel in Marokko

Wanderungen Herbst und Jahreswechsel

05.10.19 - 12.10.19	Vinschgau: Herbstwanderwoche im Lärchengold
10.10.19 - 13.10.19	Kleinwalsertal: wilde Schrofen, Gipfel und Täler
25.10.19 - 27.10.19	Jahresschlusswanderung Leuker Sonnenberge
20.12.19 - 06.01.20	Dünen und Oasen im Oued Draa (mit Bahnreise)

Schneeschuhtouren

24.12.19 - 26.12.19	Weihnachten im Rosenlauri
31.12.19 - 04.01.20	Silvester/Neujahr in Simplon Dorf

Preise und vollständiges Programm online verfügbar

Infos unter: www.via-verde-reisen.ch/weitwandern

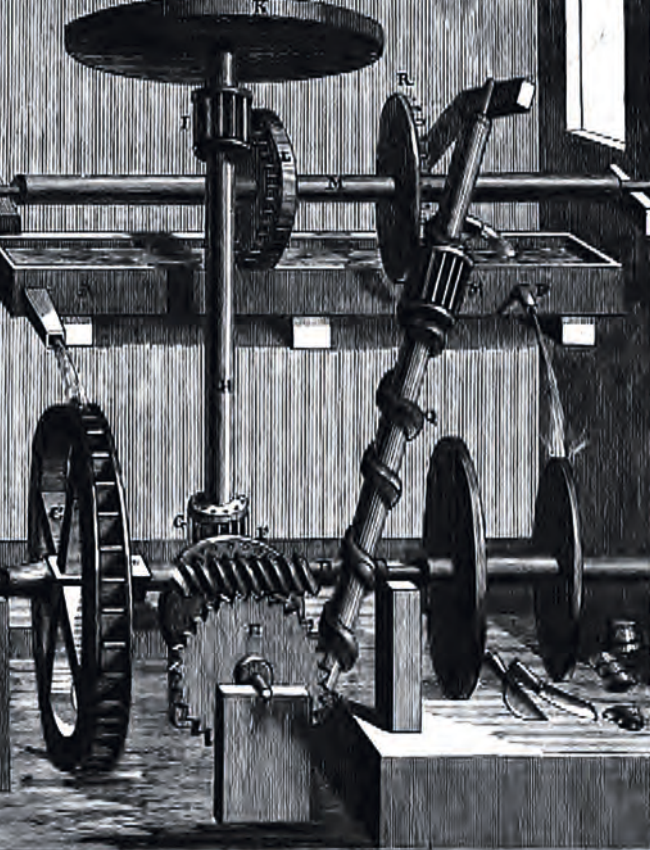
Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter www.via-verde-reisen.ch

*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

Mitglied:





Der Traum vom ewig drehenden Rad – hier in einer Zeichnung des deutschen Architekten und Ingenieurs Georg A. Böckler aus dem Jahr 1660.

WETTBEWERB

Ein Menschheitstraum

Einmal in Gang gesetzt, dreht sich das Rad ewig weiter: Dieser Gedanke fasziniert die Menschheit seit langer Zeit. Erste Berichte über Geräte, die sich ohne zusätzliche Energie ständig weiterbewegen, sind über 1000 Jahre alt. Experimentiert wurde mit Quecksilber, Wasser, Magneten, Stangen und Gewichten.

In der Renaissance zeichnete unter anderem der italienische Gelehrte Leonardo da Vinci solche Maschinen. Er beließ es allerdings bei Entwürfen auf dem Papier und ver-

kündete zu einem späteren Zeitpunkt, dass die Idee nicht umsetzbar sei.

1775 stellte sich die Königliche Akademie der Wissenschaften in Paris auf denselben Standpunkt, Mitte des 19. Jahrhunderts folgte mit dem Energieerhaltungssatz die theoretische Grundlage. Energie geht zwar per se nicht verloren, weil es aber zu Verlusten an die Umgebung kommt – beispielsweise durch Reibung – ist ein geschlossener Kreislauf ohne zusätzliche Energie nicht möglich.

Basis für Innovation

Das Institut für geistiges Eigentum schreibt: «Eine Maschine, die ohne Energiezufuhr laufend Arbeit leistet, ist zum Beispiel nicht patentierbar, weil sie nicht realisierbar und deshalb nicht gewerblich nutzbar ist.» Trotz der wissenschaftlich belegten Unmöglichkeit, das gesuchte Gerät zu erfinden, gehen heutzutage noch weltweit zahlreiche Anträge dafür bei Patentämtern ein.

Zwar kein solches Gerät im strengen Sinne, trotzdem inspiriert von der Idee: Seit letztem Jahr kommt im Steinbruch Péry-La Heutte im Berner Jura der «Lynx», zu Deutsch Luchs, zum Einsatz. Der Elektromuldenkipper bringt Kalk- und Mergelsteine aus einem höher gelegenen Abbruchgebiet zur tiefer gelegenen Verarbeitungsanlage. Bei der Talfahrt werden die Batterien aufgeladen. Der gewonnene Strom reicht aus, um den Luchs wieder nach oben zu fahren. Doch weil der Steinvorrat endlich ist – spätestens wenn er aufgebraucht ist, braucht es zusätzliche Energie, um den E-Dumper zu bewegen.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

Eine Woche im Château Duvivier (FR) für zwei Personen inkl. Halbpension



Gewinnen Sie einen einwöchigen Aufenthalt in Château Duvivier (www.chateau-duvivier.com) in der französischen Provence. Erleben Sie den Weinbau der Zukunft hautnah und tauchen Sie in die fantastische Welt der Weine aus reicher Natur ein. Die Woche besteht aus kompakt vermitteltem Weinwissen und Schnupperkursen direkt beim Winzer. Der Genuss der provenzalischen Küche und abwechslungsreiche Kultur und Landschaft macht den Aufenthalt zu einem besonderen Reisehighlight. Der Preis ist an einem frei wahlbaren Termin 2019/20 einlösbar – vorbehaltlich Verfügbarkeit.

Lösung letzte Ausgabe:

Tour de Suisse

Gewonnen hat die Kurzferien in Interlaken

Fritz Hauser aus Beinwil am See.

Wettbewerbspreis
offert von

LINDNER

★★★★★ GRAND HOTEL BEAU RIVAGE
Interlaken

Wie heisst das gesuchte Gerät?

Beantworten Sie die Frage bis am 6. Oktober 2019 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.

Es braucht Massnahmen, um die zu erwartende Verkehrsflut einzudämmen. Ein erster Schritt dazu ist eine korrekte Bepreisung der Mobilität.



ANDERS GAUTSCHI

Fossilfrei darf kein Freipass sein

Es ist mittlerweile unbestritten: Für die Erreichung der Klimaziele ist ein rascher Ausstieg aus den fossilen Treib- und Brennstoffen zwingend notwendig. Dazu muss die Energiewende umgesetzt werden und die Umstellung auf erneuerbare Energiequellen stattfinden. Verschiedene Studien zeigen denn auch, dass die Energiewende möglich ist, wenn das Potenzial aus Sonne, Wasser, Erdwärme und Wind konsequent genutzt wird. Natürlich hat dies auch Auswirkungen auf die Mobilität, wie im Dossier dieses Magazin ausführlich nachzulesen ist. Der verbleibende Strassenverkehr könnte elektrisch oder über Brennstoffzellen angetrieben werden, während die vermutlich beschränkt verfügbaren synthetischen Treibstoffe für den Flugverkehr eingesetzt würden. Ein fossilfreier Verkehr ist also machbar.

Fossilfreie Antriebstechnologien und weitere technologische Entwicklungen im Strassenverkehr – Stichwort Digitalisierung – bieten zwar auf verschiedenen Ebenen grosse Chancen. Sie alleine werden unsere Verkehrsprobleme aber nicht lösen. Sonst riskieren wir – fossilfrei zwar aber trotzdem mit Vollgas – in den Verkehrskollaps zu fahren. Die Bevölkerung wächst und für die nächsten Jahre ist ein weiterer massiver Ausbau der Strasseninfrastruktur vorgesehen, der erfahrungsgemäss zu Mehrverkehr führt. Die Anzahl grosser und schwerer Autos nimmt weiter zu,

die Platzprobleme werden dadurch insbesondere in Städten und Agglomerationen weiter verschärft. Es braucht also Massnahmen, um die zu erwartende Verkehrsflut einzudämmen.

Ein erster Schritt dazu ist eine korrekte Bepreisung der Mobilität. Die externen Kosten des Verkehrs sind bekannt und müssen von den Verursacherinnen und Verursachern getragen werden. Mögliche Instrumente dazu kennen wir, zum Beispiel eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffe.

Um den künftigen Herausforderungen im Verkehr wirksam begegnen zu können, werden wir auch unser eigenes Mobilitätsverhalten hinterfragen und anpassen müssen. Das wird unsere Lebensqualität sogar steigern. Frei werdende Parkplätze können anderen Nutzungen wie Spielflächen, Cafés oder Sitzplätzen zugeführt werden. Für kurze Strecken aufs Velo steigen oder zu Fuss gehen ist zudem der Gesundheit zuträglicher als ins Auto zu sitzen. Und eine Reise nach Wien, Hamburg oder Zagreb mit dem Nachtzug ist nicht nur klimafreundlicher, sondern deutlich komfortabler und entspannter als mit dem Auto oder mit dem Flugzeug.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

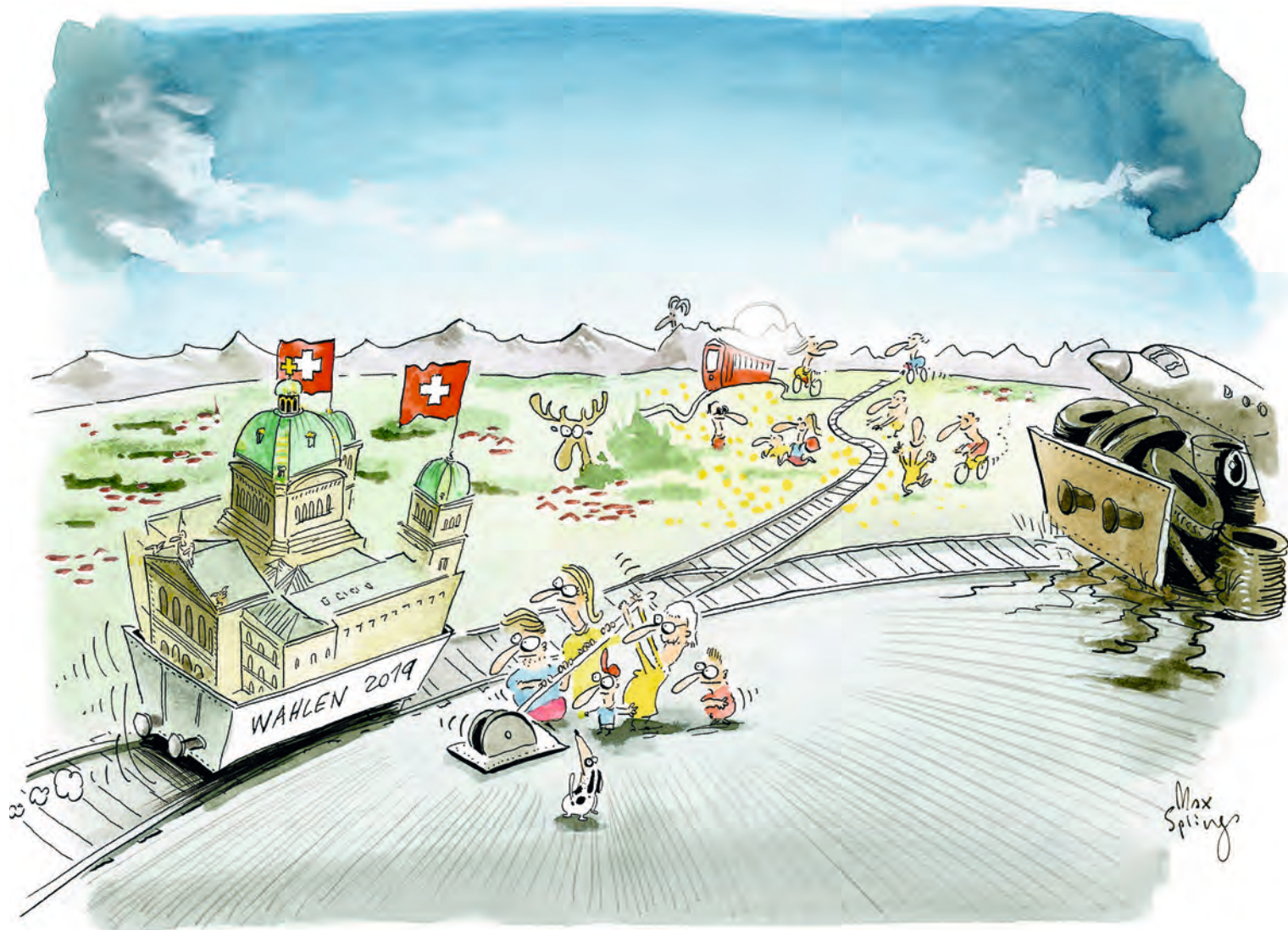
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Jessica Bachmann, Yves Chatton, Brendan Drezen, Anders Gautschi, Urs Geiser, Myriam Holzner, Luc Leumann, Claude Marthaler, Janina Noack, Laura Schmid, Christine Steinmann. **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:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71578 (deutsch 56789, französisch 14789). Die nächste Ausgabe erscheint am 7. November 2019. **Insertionsschluss:** 5. Oktober 2019. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 40

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

Eine Stunde – morgens und abends

Die wenigsten Menschen leben und arbeiten im selben Gebäude. Die allermeisten von uns sind also Pendlerinnen und Pendler. Im Durchschnitt sind wir eine Stunde unterwegs, um zu unserem Arbeitsplatz zu gelangen – und abends wieder, um heimzukommen. Die Mehrheit setzt sich dafür ins Auto. Im Dossier der nächsten Ausgabe werfen wir unter anderem einen Blick auf die aktuellen Zahlen, stellen Alternativen zum Auto vor und prüfen die Allwettertauglichkeit des Velos.



© Sam Burchill

Fahren Sie
sorgenfrei?
Anrufen genügt.



Und wenn die Batterie Ihres Fahrzeugs den Geist aufgibt?

Die **VCS-Pannenhilfe** deckt die Kosten für die Strassenhilfe oder das Abschleppen Ihres Fahrzeugs, die Heim- oder Weiterreise oder die Übernachtung. Alles ohne Selbstbehalt!

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



DIE POST LAPOSTE LAPOSTA

Umweltfreundlich
Respectueux de l'environnement
Rispettoso dell'ambiente
Environmentally friendly



3030 Bern Hauptstz

99.34.143781.10041443

pro clima

Bitte in Grossbuchstaben ausfüllen; keine Leerzeile.
Rempir in caractères d'imprimerie, sans lignes vides, s.v.p.
Per favore compilare in lettere maiuscole e senza righe vuote.

NAME / Expéditeur / Mitteln
Frau Susanne Frey
Kehrenstrasse 3
4052 Basel

HERR
FLAVIO CAMENISCH
BÜSCHLACKERSTRASSE 246
8098 SCHLIERN



PAKETE KLIMANEUTRAL VERSENDEN MIT ZUSÄTZLICH 5 RAPPEN

Die Post ist da. Für alle.
Auch für die Umwelt.

