

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Wir gestalten die Mobilität

So geht es in Zukunft ohne
Benzin und Diesel

Seite 18

Für Mensch
und Umwelt



Optimal
versichert?

Einbruch - ein ungutes Gefühl

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

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon 031 328 58 21 oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/hausrat

www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht

Für Mensch
und Umwelt

VCS

© Fotolia - Photographic.eu



VCS-Bonus



© SBB CFF FFS

Nebenstehende
Karte einlösen
und losfahren!

 **SBB CFF FFS**

**Einen Monat lang freie Fahrt
im Schweizer ÖV**

Schnupper-GA

Bereisen Sie wieder einmal nach Herzenslust die Schweiz, ohne dass Sie sich um ein Billett kümmern müssen. Das Schnupper-GA des öffentlichen Verkehrs macht's möglich. Das Schnupper-GA wird auf Wertpapier ausgegeben und berechtigt zur freien Fahrt auf allen GA-Bereichsstrecken.

**Verkauf nur gegen Abgabe des nebenstehenden Gutscheins
(oder Download unter www.verkehrsclub.ch/bonus).**

Gültigkeit Angebot: Kaufen Sie das Schnupper-GA zwischen dem 9. September und dem 20. Oktober 2021 und es ist ab dem Kaufdatum einen Monat lang gültig.

Weitere Angebote für Mitglieder
unter www.verkehrsclub.ch/bonus
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch
und Umwelt

VCS

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Veloweggesetz:** auf der Zielgeraden
- 7 **Fuss- und Veloverkehr:** Rücksicht hat Vortritt
- 8 **Schulweg:** das Wiedersehen feiern
- 9 **«Walk to school»:** Jubiläum mit einem speziellen Gast
- 10 **Mitmachaktion Cyclomania:** Velo fahren und gewinnen
- 12 **Flugverkehr:** die EU ist beim Klimaschutz voraus
- 13 **Carfree Shopping Day:** zu Fuss in den Supermarkt
- 14 **Mobility Pricing:** umstritten trotz Chancen
- 15 **Veloselbstverlad:** erfolgreiche Petition eingereicht

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© VCS/Jolanda Messerli

In diesem Heft wollten wir das Ja zum CO₂-Gesetz feiern. Stattdessen hatten wir bei der Abstimmung am 13. Juni eine bittere Pille zu schlucken.

Nichtsdestotrotz möchten wir an dieser Stelle nochmal allen ganz herzlich danken, die uns im Abstimmungskampf unterstützt haben.

Das Nein zum CO₂-Gesetz ist aber kein Nein zum Klimaschutz. Der VCS hat im Juni seinen Masterplan für einen fossilsfreien Verkehr präsentiert. Alles Wichtige dazu lesen Sie im Dossier ab Seite 18.

Ein Grund zum Feiern ist hingegen das Zehn-Jahre-Jubiläum von «walk to school». Die Aktionswochen gehören zusammen mit dem VCS-Pedibus und den Mobilitätskonzepten Schule zu den erfolgreichen Instrumenten des VCS, um möglichst vielen Kindern einen sicheren und erlebnisreichen Schulweg zu Fuss zu ermöglichen. Mehr zum Jubiläum, das die Kinder mit einem ganz besonderen Gast feiern dürfen, lesen Sie auf Seite 9.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre

Nelly Jaggi
Leiterin Redaktion



© Urs Geiser

44 **Wandern in der Toskana:** zum Aperitif nach Siena?

- 48 **Belgische Küste:** überraschende Entdeckungen
- 50 **Wandern im Gantrischgebiet:** vom Simelibärg bis zur Sense
- 52 **Velofahren:** auf der Route Verte die Pärke entdecken

- 28 **Mitgliederangebote**
- 33 **Berichte aus den Regionen**
- 56 **Wettbewerb**
- 57 **Bitte mitdenken! mit Stéphanie Penher**
- 58 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf / setrunners.ch

DOSSIER

Ein Masterplan für einen fossilsfreien Verkehr

Der Verkehr stösst so viel CO₂ aus, wie kein anderer Sektor in der Schweiz. Mit welchen griffigen Massnahmen das Netto-Null-Ziel im Verkehrsbereich zu erreichen ist, lesen Sie im Dossier.



© Fabian Lütolf / setrunners.ch



©VCS

Ecotrip Challenge: Siegerklasse kommt aus Sarnen

Über 40 Schulklassen haben sich für die Ecotrip Challenge 2020/2021 angemeldet, 20 von ihnen sind bis am Schluss dabei geblieben. Ein kleiner Erfolg, haben doch im vergangenen Schuljahr die Covid-Massnahmen einigen Orts zu Unsicherheiten und Erschwernissen geführt, wie der Unterricht stattfindet. Mit der Ecotrip Challenge erleben die Schülerinnen und Schüler direkt, wie viel CO₂ durch ihr Reiseverhalten ausgestossen wird, und erfahren, wie sie ihre Reisen klimafreundlich gestalten können. Am klimafreundlichsten gereist sind die Schülerinnen und Schüler der Klasse 4a der Kantonsschule Obwalden in Sarnen. Sie gewinnen einen Interrail Globalpass pro Person. Bei der zweiten und erweiterten Durchführung der Ecotrip Challenge des VCS haben neben Gymnasien auch Fachmittelschulen und Klassen der Berufsschulen mitgemacht.

Anmeldungen für das Schuljahr 2021/2022 sind bis am 13. September 2021 möglich. Alle Informationen unter www.ecotrip-challenge.ch



Tempo 30 setzt sich durch

Der Entscheid der Zürcher Exekutive, Tempo 30 auf fast allen Strassen der Stadt einzuführen, hat Mitte Juli schweizweit Schlagzeilen gemacht. Etwa zeitgleich hat Winterthur Tempo 30 beschlossen und die Stadt St. Gallen angekündigt, dies zu prüfen (mehr dazu auf Seite 33). In der Romandie überprüft derzeit Genf Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme, in Lausanne gilt es bereits ab September auf einem Grossteil der Strassen, allerdings nur nachts. In der Stadt Freiburg dürfen Autos bereits seit diesem Sommer auf drei Vierteln der Strassen höchstens 30 km/h fahren. Sogar in Lugano, wo das Auto dominiert, bewegt sich etwas: auf der Seepromenade wurde von 50 auf 30 reduziert.

Tempo-30-Vorstösse sind in einigen Städten pendent oder in Vorbereitung. Bereits vor 20 Jahren hatte der VCS die Initiative «Strassen für alle» eingebracht. Damals deutlich verworfen, hat sich heute die Erkenntnis durchgesetzt, dass die Temporeduktion die Zahl der Verkehrsunfälle und den Lärm verringert und die Lebensqualität verbessert.

©VCS



Weitere Informationen unter www.tempo30.ch

Strengere Sicherheitsanforderungen an LKW

Im Juni sagte der Nationalrat Ja zur Standesinitiative Tessin «Sichere Strassen jetzt!». Diese fordert, dass künftig nur noch Lastwagen Tunnel und Pässe in den Schweizer Alpen passieren dürfen, die über moderne Assistenzsysteme verfügen, beispielsweise für die automatische Notbremsung, das Halten der Fahrspur und die automatische Überprüfung des Reifendrucks. Für all jene Lastwagen, die nicht über diese Ausrüstung verfügen, bietet der Bahnverlad eine sinnvolle Alternative. Damit wird die Schweizer Verlagerungspolitik gestärkt. Diese Massnahme ist 2016 im Tessiner Grossrat von Bruno Storni initiiert worden, heute Tessiner Nationalrat und VCS-Vizepräsident. «Ist beispielsweise im Gotthard-Strassentunnel ein Lastkraftwagen in einen Unfall involviert, kann es schnell zur Katastrophe kommen. Der Entscheid des Nationalrats ist enorm wichtig, damit Menschenleben gerettet werden können», betont Storni. Der Ständerat wird voraussichtlich dem Entscheid des Nationalrats folgen. Die Ständeratskommission hatte sich bereits im Januar 2018 klar für die Tessiner Standesinitiative ausgesprochen. Die Fortsetzung folgt in der Herbstsession im Ständerat ...



© VCS/Jerome Favre

Pedalen und geniessen mit «amusebike»

E-Bike-Fahren ist keine Hexerei. Ein E-Bike unterscheidet sich jedoch bezüglich Fahrgefühl und Fahrverhalten vom konventionellen Velo. Wer etwas Zeit investiert und sich das notwendige Fahrkönnen aneignet, trägt viel dazu bei, Selbstunfälle zu vermeiden. Nach dem Motto «Lerne Leute und dein E-Bike kennen» bietet die VCS-Partnerorganisation «mobil sein und bleiben» ansprechende Kurse unter dem Namen «amusebike» an. Nebst Geselligkeit stehen praktische Übungen mit dem E-Bike im Vordergrund – denn nur eine sichere Fahrt ist eine genussvolle Fahrt.

©zVg



Termine: 18.9.2021 in Ebikon; 20.9.2021 in St. Gallen; 21.9.2021 und 30.9.2021 in Basel; 22.9.2021 in Schlieren (ZH); 25.9.2021 in Volketswil
Anmeldung: www.amusebike.ch, die Teilnahme ist kostenlos



Informationen zum Thema E-Bike: www.verkehrsclub.ch/e-bike



CO₂-Zielwert erneut verfehlt

Obwohl der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen neuer Personenwagen 2020 zurückgegangen sind, wurde der Zielwert von 95 g CO₂/km deutlich verfehlt. Die Sanktionssumme für Autoimporteure ist entsprechend gestiegen. Die Branche beklagt fällige Strafzahlungen von 132,5 Millionen Franken. Diese Zahl ist jedoch in Relation zu den rund 238 000 verkauften Personenwagen zu setzen. Pro verkauftem Fahrzeug beliefen sich die Bussen auf gerade einmal 556 Franken – bei einem durchschnittlichen Verkaufspreis von mehreren Zehntausend Franken.

Auch die Politik muss in Anbetracht der Klimakrise rasch handeln. Mit dem Masterplan «fossilfreier Verkehr» schlägt der VCS ein Massnahmenset vor, wie der Verbrauch fossiler Treibstoffe im Verkehr beendet werden kann. Mehr dazu lesen Sie im Dossier ab Seite 18.

Klimaschutz bleibt ein Kernanliegen

Der VCS hat an seiner Delegiertenversammlung in Altdorf (UR) sein neues Mehrjahresprogramm und den entsprechenden Finanzrahmen verabschiedet. Der Klimaschutz bleibt ein Kernanliegen. Der diesjährige Versammlungsort bot dem VCS Anlass, das Augenmerk auf den Alpenschutz und den Güterverkehr durch die Alpen zu richten. In Sachen Klimaschutz wird sich der VCS weiterhin fundiert für griffige Massnahmen zugunsten der Klimaziele von Paris einsetzen.

Der Vorstand und die rund 60 Delegierten aus 21 Sektionen verabschiedeten in Altdorf Geschäfte in eigener Sache. Die nächste Delegiertenversammlung des VCS findet im Juni 2022 in Stans im Kanton Nidwalden statt.

Fachseminar «Autofrei wohnen im Kanton Aargau»

Autofrei wohnen ist je länger je mehr auch in den Kleinstädten und Agglomerationen beliebt. Mehr Platz für alternative Nutzung, flexiblere Planung und Kosteneinsparungen sind nur drei von vielen Vorteilen. Am diesjährigen Fachseminar der Plattform autofrei/autoarm Wohnen geht es um die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich Parkplatzreduktion im Kanton Aargau. Das Fachseminar «Autofrei wohnen im Kanton Aargau» richtet sich an Städte und Gemeinden, Planungsfachleute, Investoren, Immobilienbesitzer, weitere Interessierte.

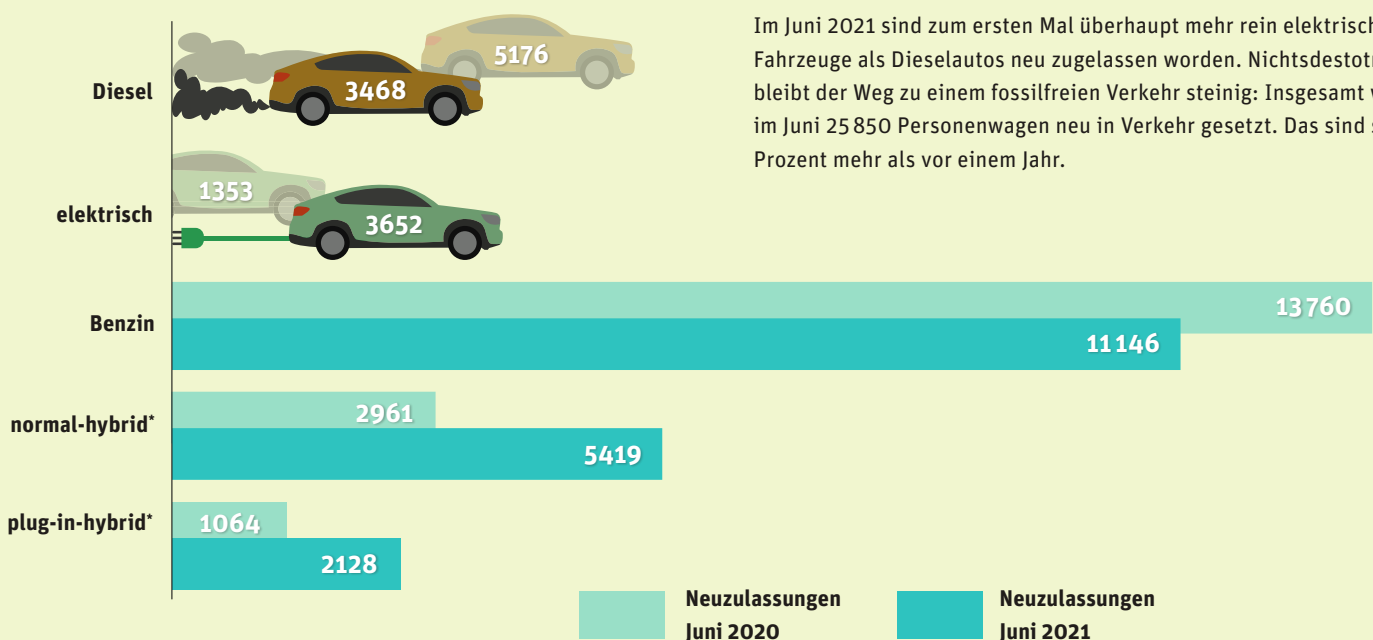
Wann: 22. September 2021, 13.30 bis 16.45 Uhr

Wo: Referatsteil: Trafo, Baden; Besichtigung: Siedlung Gartenstrasse, Baden

Anmeldung: www.wohnbau-mobilitaet.ch -> Veranstaltungen. Die Teilnehmerzahl ist begrenzt.

Kosten: Fr. 80.– Unkostenbeitrag

Neue Autos: erstmals mehr Strom als Diesel



Im Juni 2021 sind zum ersten Mal überhaupt mehr rein elektrische Fahrzeuge als Dieselaautos neu zugelassen worden. Nichtsdestotrotz bleibt der Weg zu einem fossilfreien Verkehr steinig: Insgesamt wurden im Juni 25 850 Personenwagen neu in Verkehr gesetzt. Das sind sechs Prozent mehr als vor einem Jahr.

*Benzin-elektrisch, Diesel-elektrisch

Quelle: BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen von Strassenfahrzeugen (IVS).

Auf der Zielgeraden

Velofahren Im Sommer publizierte der Bundesrat die Botschaft zum neuen Veloweggesetz. Nun ist das Gesetz mit der parlamentarischen Beratung auf der Zielgeraden. Jetzt gilt es, die letzten wichtigen Verbesserungen vorzunehmen.

Von Laura Schmid



Es braucht direkte und schnelle Routen für Pendlerinnen und Pendler – zum Beispiel Velostrassen wie hier in Bern.

Der Kampf für bessere Veloinfrastrukturen erfordert viel Ausdauer. Ein kurzer Blick zurück: Im Dezember 2015 lancierte der VCS zusammen mit Pro Velo die Velo-Initiative. Das Parlament erarbeitete einen Gegenvorschlag dazu, welcher im September 2018 vom Stimmvolk mit grosser Mehrheit angenommen wurde. Der neue Verfassungsartikel gibt dem Bund den Auftrag, für eine Verbesserung des Veloverkehrs aktiv zu werden. Wie genau das gehen soll, wird nun im neuen Veloweggesetz festgelegt.

Das Gesetz nimmt die Kantone neu in die Pflicht, durchgängige Velowegnetze – sowohl für den Freizeit- wie auch für den Alltagsverkehr – zu planen. Der jetzige Entwurf des Bundesrats sieht vor, dass Velowege sicher, attraktiv und, wo immer möglich, vom motorisierten Verkehr getrennt verlaufen sollen. Wird ein Veloweg aufgehoben, z. B. aufgrund einer Baustelle, muss zudem für Ersatz gesorgt werden.

Im Grundsatz gut

Trotzdem gibt es Bereiche, in denen der jetzige Entwurf die Möglichkeiten nicht ausschöpft. Positiv ist zwar, dass zwischen dem

Alltags- und dem Freizeitverkehr unterschieden wird. Sind doch die Ansprüche von Menschen, die auf dem Velo (sportliche) Erholung suchen, nicht immer dieselben wie bei Pendlerinnen und Pendlern. Letztere wollen möglichst direkte und schnelle Routen. Deshalb wäre es wichtig, dass bei der Netzplanung zwischen Velohaupt- und Velonebenrouten unterschieden wird.

Das hat beispielsweise die Stadt Bern sehr konsequent umgesetzt und ist Grund dafür, dass man ausserordentlich schnell und ohne Unterbruch quer durch die ganze Stadt fahren kann. Mit einer griffigen Vorgabe im Veloweggesetz würden solche überzeugende Umsetzungen keine Leuchttürme bleiben, sondern zum flächendeckenden Standard werden. Dazu sieht der Gesetzesentwurf leider nichts vor.

Das Veloweggesetz bietet auch die Chance, die Verkehrssicherheit für alle zu verbessern. In der momentanen Ausgestaltung sieht es vor, dass an Stellen, an denen ein Veloweg nicht mehr sicher befahrbar ist, ein Ersatz erstellt werden muss. Das ist im Grundsatz gut und erfreulich. Doch der VCS ist der Ansicht, dass mangelnde Verkehrssicherheit

allein dafür kein Argument sein darf. Zuerst sollen Massnahmen geprüft werden, die die Verkehrssicherheit erhöhen, z. B. Temporeduktionen. Nur wo das nicht möglich ist, sollte ein Veloweg ersetzt werden. Jetzt haben die Mitglieder des National- und Ständerates die Gelegenheit, diese Punkte im Gesetz zu verbessern.

So geht es weiter

Im Sommer hat die vorberatende Kommission des Ständerates die Beratung zum Veloweggesetz gestartet. Der VCS wurde zu Beginn eingeladen, der Kommission darzulegen, wie er das Gesetz beurteilt. Erfreulich: Die Kommission hat daraufhin einstimmig beschlossen, auf die Vorlage einzutreten. Nun geht's aber darum, in der Detailberatung die Änderungsanträge zu den einzelnen Artikeln zu klären. Und darin steckt der Teufel.

Nicht alle begrüssen das neue Gesetz. Einige Akteure wie z. B. der Gemeindeverband oder der Automobilclub der Schweiz (ACS) lehnen eine behördenverbindliche Planungspflicht ab. Und wenn, dann ohne Umsetzungsfrist. Falls sich diese Position durchsetzen würde, hätten wir ein Veloweggesetz ohne jede Wirkung. Für den VCS heisst das: Das Veloweggesetz ist auf der Zielgeraden, aber noch nicht im Trockenen. Er wird sich in den kommenden Monaten dafür einsetzen, dass es nicht verwässert, sondern im Gegenteil verbessert wird. ■

Laura Schmid ist Projektleiterin beim VCS Schweiz und schätzt das schnelle Vorwärtkommen in der Stadt Bern auf zwei Rädern.

VCS-Fachtagung zum Velo-Masterplan

Die Fachtagung «Braucht die Schweiz einen Velo-Masterplan?» findet am 9. September 2021 in Bern statt. Ein Rückblick erscheint in der Ausgabe 5/2021 des VCS-Magazins.



Weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/tagung.

Rücksicht hat Vortritt

Mischverkehr Was hilft, wenn sich ein Vogelkundler am Uferweg über eine Velofahrerin ärgert oder ein Kind auf zwei Rädern auf dem Trottoir eine spazierende Frau erschreckt? Bei gemeinsam genutzten Verkehrsflächen plädiert der VCS für gegenseitige Rücksichtnahme.

Von Christine Steinmann

«**S**ie wissen bestimmt, dass Sie hier nicht fahren dürfen?», ruft mir der Vogelkundler mit umgehängtem Feldstecher auf einem Weg entlang der Emme gehässig zu, als ich mit dem Velo an ihm vorbeifahren will. «Wenn es kein generelles Fahrverbot gibt, ist das Fahren erlaubt», erwidere ich gereizt.

Wir ärgern uns übereinander: Der Vogelkundler über die Velofahrerin, weil er nicht den ganzen Weg benutzen kann, ohne nach links oder rechts zu schauen. Die Velofahrerin über den Fussgänger, weil sie stets damit rechnen muss, dass er unvermittelt die Seite des Weges wechselt.

Solche Szenen spielen sich oft auf Flächen ab, die von Velofahrenden und Zu-Fuss-Gehenden gemeinsam genutzt werden: Ein eiliger Velofahrer, der im Slalom um Fussgängerinnen fährt, damit er den Zug nicht verpasst. Ein Wanderer, der auf einem schmalen Weg in Gedanken versunken von

Die Nutzungsdichte ist derart hoch, dass man sich da und dort unweigerlich in die Quere kommt.

einer Mountainbikerin überholt wird. Oder eine ältere Frau, die auf dem Trottoir von einem velofahrenden Kind überholt wird.

Hohe Nutzungsdichte

Warum münden solche Begegnungen gelegentlich in gehässige Wortgefechte? Ist es wegen der unterschiedlichen Ansprüche – die einen wollen zügig vorankommen, die anderen in Ruhe schlendern? Liessen sich die nicht mit gegenseitiger Rücksichtnahme unter einen Hut bringen? Anders gefragt: «Ist Rücksicht eine nostalgische Tugend geworden?», wie es der Chemiker Hans-Jürgen Quadbeck-Seeger in einer seiner Lebensweisheiten ausdrückte?

Die Nutzungsdichte auf den Strassen, aber auch dort, wo Freizeitaktivitäten ausgelebt werden, ist derart hoch, dass man sich da und dort unweigerlich in die Quere kommt. Der Appell, etwas zu unternehmen, wird zusehends lauter. Im Strassenverkehr sind die meisten Vorgänge gesetzlich oder auf Verordnungsebene klar geregelt. Gleichwohl will das Zusammenspiel der Anspruchsgruppen nicht so richtig funktionieren. Im Wald gelten für den Fahrverkehr kantonal unterschiedliche Regelungen.

Können noch umfanglichere Gesetze und kompliziertere Regelwerke die Lösung sein? Braucht es die ausführliche Diskussion darüber, wer welche Wege oder Strassen wie beanspruchen darf? Oder würden ein wenig mehr Toleranz und Höflichkeit ausreichen?

Wunsch oder Hoffnung?

Ein möglicherweise zweckmässigerer Ansatz wäre, sich für ein gütliches Mit- und Nebeneinander einzusetzen. Rücksicht hätte Vortritt: Der eilige Velofahrer signalisiert frühzeitig, dass er die Fussgängerin überholen wird. Er drosselt sein Tempo und sie weicht etwas nach links aus, damit er mit genügend Abstand überholen kann. Aus Sicht des VCS wäre es erstrebenswert, diese begrenzten Räume gemeinsam zu nutzen, ohne Zwist und Gehässigkeiten. Denn das Dogma der Offenheit und Toleranz trägt viel dazu bei, Konflikte zu vermeiden und die Philosophie der Koexistenz aktiv zu leben.

Dass gegenseitiges Verständnis die Wogen glätten kann, hat zumindest die Begegnung mit dem Vogelkundler gezeigt: Wir beendeten unseren kurzen Disput mit dem gegenseitigen Wunsch, den angenehmen Sommertag zu geniessen. Gleichwohl hallt das Gefühl, ein wenig eingeschränkt zu sein, nach. ■

Christine Steinmann ist Expertin für Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Als begeisterte Mountainbikerin und Wanderin kennt sie die Anliegen beider Seiten.

© muelleruolf.ch / Smirna Oschoung



In Mischzonen müssen alle ihren Platz finden und die anderen respektieren.

So geht es partnerschaftlich:

- Stärkere nehmen Rücksicht auf Schwächere, Schnellere auf Langsamere (Auto auf Velo, Velo auf Zu-Fuss-Gehende etc.).
- Sich bewusst sein, dass andere Verkehrsteilnehmende möglicherweise erschrecken.
- Freundlich grüssen wirkt Wunder, egal, ob zu Fuss, auf dem Velo oder dem E-Bike.

Wiedersehen macht Freude

Von Camille Marion

Schulweg Zum 17. Mal in Folge bringt der internationale Zu-Fuss-zur-Schule-Tag Farbe und Bewegung auf die Strassen, vor allem in der Westschweiz. Am Freitag, 17. September, feiern Kinder, Eltern und Lehrpersonen den Schulweg unter dem Motto «Wiedersehen».

«**W**eg von den Bildschirmen!» steht auf den Plakaten des nächsten internationalen Zu-Fuss-zur-Schule-Tags. Nach monatelanger Unsicherheit wegen der Pandemiesituation steht zur Freude aller das Zusammensein wieder im Mittelpunkt. «Wir können es kaum erwarten, uns wieder auf der Strasse zu treffen», sagt Paola Nagel Petrucci vom Bureau romand des VCS in Genf und lacht. Sie koordiniert die Organisation des festlichen Tags in der Romandie.

Rund ums Jahr sensibilisiert der VCS Eltern und Kinder dafür, wie wichtig es ist, den Schulweg zu Fuss zurückzulegen. Dank VCS-Pedibus-Kampagnen, «walk to school»-Aktionswochen und Grundlagenarbeit bei den Gemeinden und in den Schulhäusern nimmt der Anteil der zu Fuss zurückgelegten Schulwege zu, die Elterntaxis mit ihren Sicherheitsmängeln werden weniger. Direkt nach dem Schulanfang bietet der internationale Zu-Fuss-zur-Schule-Tag die Gelegenheit, diesen Erfolg zu feiern.

Sicherheit dank Beziehungen

Ein zu Fuss zurückgelegter Schulweg hat für die Kindergarten- und Schulkinder etwas Festliches, Abenteuerliches und Soziales. Für die Eltern ist der Sicherheitsaspekt

zentral, wenn es darum geht, den Nachwuchs allein zur Schule gehen zu lassen. Das Patentrezept, damit der Weg zu Fuss Freude macht, ist bekannt: geeignete Infrastruktur einerseits, Begleitung der Kinder durch Erwachsene andererseits. «Der Beziehungsaspekt ist entscheidend», stellt Nagel Petrucci klar: «Die von gegenseitiger Anerkennung getragene Beziehung zwischen Eltern und Nachbarn schafft einen Rahmen, der den Kindern Sicherheit vermittelt.»

Anlässlich des internationalen Zu-Fuss-zur-Schule-Tags wird dieses Beziehungsnetz in vielen Städten rund um die Schulhäuser gefeiert. In Abstimmung mit Behörden und Schulen gehen Kinder und Erwachsene auf die Strasse und auf die Parkplätze. Der VCS stellt Banner und Plakate zur Verfügung, um den Aktionen Farbe zu verleihen. Der Flyer zur diesjährigen Ausgabe wurde einmal mehr vom Genfer Künstler Tom Tirabosco gestaltet. Abgebildet ist ein Reigen von Tieren, den man ausmalen und zu einer Krone zusammenstecken kann. Die Kinder erhalten ihn in der Schule.

Ein Fest mit Anspruch

Mit den Festlichkeiten soll die gesamte Bevölkerung auf den Platz der Kinder im öffentlichen Raum aufmerksam gemacht werden. Sie finden im Rahmen der europäischen Mobilitätswoche statt, der grössten europäischen Sensibilisierungskampagne für eine nachhaltige Mobilität in den Städten.



Der Genfer Künstler Tom Tirabosco verleiht dem Tag mit seinen Illustrationen Farbe.

In der Schweiz bietet der internationale Zu-Fuss-zur-Schule-Tag Gelegenheit, mit allen Beteiligten die Fortschritte bei der Verbesserung der Verkehrssituationen rund um die Schulhäuser zu feiern. Es gibt allerdings noch viel zu tun, und der VCS engagiert sich genau dafür. «Wir feiern einen Tag lang und setzen uns an den andern Tagen des Jahres dafür ein, dass der Schulweg ein so vergnügliches wie sicheres Abenteuer ist», schliesst Paola Nagel Petrucci. ■

Der VCS und der Schulweg

Seit seiner Gründung fördert der VCS sichere und nachhaltige Schulwege. Er arbeitet dafür eng mit den Gemeinden, den Schulen und den Familien zusammen, damit der öffentliche Raum den Bedürfnissen der Kinder gerecht wird, insbesondere mit dem Erarbeiten von Mobilitätskonzepten Schule. Hunderte VCS-Pedibus- und Velobus-Linien in der ganzen Schweiz und die erfolgreichen Aktionswochen «walk to school» (siehe auch rechte Seite) helfen mit, dass der Schulweg ein aktives Abenteuer ist.



Informationen: www.schulwege.ch

Zur Schule? Am liebsten zu Fuss!

Schulweg Weiter als nur zur Schule – das ist die Devise der jährlich stattfindenden Aktionswochen «walk to school». Das VCS-Magazin blickt mit Mitbegründerin und Projektleiterin Christine Steinmann auf die Entstehung der Aktionswochen vor zehn Jahren zurück und in die Zukunft.

Von Anina Schweighauser

Rund 4000 Kinder haben bei der allerersten Durchführung der Aktionswochen «walk to school» mitgemacht – das war 2011. Unterdessen hat sich die Zahl der Teilnehmerinnen und Teilnehmer verdoppelt. Ausgangspunkt war die Problematik, dass viele Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und gleichzeitig eine kleine Umfrage unter Kindern ergab, dass sie am liebsten zu Fuss zur Schule gehen und dabei die Welt entdecken. Das war die Geburtsstunde der Aktionswochen «walk to school».

Ziel war also, den Kindern den Schulweg schmackhaft zu machen, damit sie aktiv darauf bestehen, ihn zu Fuss zurückzulegen. «Der Effekt war positiv. Wir stellten fest, dass die Sensibilisierung über die Schule besser funktionierte als über die Eltern», so Steinmann.

Zu Fuss – auch bei Regen

Das Prinzip ist einfach: Während zweier Wochen zwischen Sommer- und Herbstferien beteiligen sich zahlreiche Klassen an den Aktionswochen und legen ihren Schulweg zu Fuss zurück. Für jeden Schulweg gibt es einen Punkt, die Klassen mit den meisten Punkten gewinnen tolle Preise. «Dieser kompetitive Rahmen bietet einen Anreiz für die Kinder, den Schulweg zu Fuss zurückzulegen», sagt Steinmann.

Von den Lehrpersonen hat der VCS seit der ersten Durchführung viele positive Rückmeldungen erhalten, die auch zehn Jahre später die anhaltende Wichtigkeit von «walk to school» unterstreichen. Eine Lehrerin aus dem Kanton Luzern erklärte: «Der Schulweg ist ein wichtiger Teil des Schulalltages und ein grosser Schritt in Richtung Selbstständigkeit. Die Aktionswochen fördern, dass Kinder darauf bestehen, zu Fuss zu gehen und sich mit Kindern aus der Nachbarschaft organisieren.» Nebst wichtiger Sozialkompetenzen und Selbstständigkeit fördert «walk to school» elementare Verkehrskompetenzen. Letztere können zusätzlich mit Begleitakti-

onen gestärkt werden, indem beispielsweise die Lehrpersonen eine Lektion oder eine Aktivität zum Thema Verkehrssicherheit planen, so Steinmann.

Die Gründe für eine Teilnahme bei «walk to school» können aber auch scheinbar trivial sein, wie aus der Rückmeldung einer anderen Lehrperson hervorgeht: «Mir ging es bei dieser Aktion auch darum, den (wenigen) Kindern zu zeigen, dass man auch bei Regen zu Fuss in die Schule kommen kann. Bei Regen fahren nämlich viel mehr Eltern ihre Kinder mit dem Auto!»

Theorie und Praxis verbinden

Wichtig für den VCS ist, die Aktionswochen jedes Jahr kritisch zu hinterfragen, zu optimieren und auf die Bedürfnisse der Lehrpersonen und der Kinder anzupassen. So wurde beispielsweise nach der ersten Durchführung die Dauer von einer auf zwei Wochen erhöht – damit haben die Lehrerinnen und Lehrer mehr Zeit, sich im Unterricht dem Thema Schulweg zu widmen und Begleitaktionen durchzuführen. Dem Wunsch, das Thema Schulweg in den Unterricht zu integrieren, ist der VCS vor rund fünf Jahren mit dem Unterrichtsdossier «Erlebniswelt Schulweg» entgegengekommen. Es entstand in Zusammenarbeit mit dem Kompetenzzentrum für Bildung «éducation21» und wird rege genutzt.

Damit ermöglichen die Aktionswochen einerseits das aktive praktische Üben im Verkehr und andererseits das theoretische Lernen im Unterricht. Der Schulweg bringt die Kinder eben weiter als nur zur Schule. Und was wünscht sich Christine Steinmann für die Zukunft? «Alle Kinder sollen das



Ein Grund zum Feiern: Die Aktionswochen «walk to school» finden zwischen den Sommer- und Herbstferien zum zehnten Mal statt.

Abenteuer Schulweg erleben dürfen. Und natürlich würde ich mir wünschen, dass sich das Problem Elterntaxi in Luft auflöst.» ■

Anina Schweighauser ist Projektmitarbeiterin beim VCS und zuständig für die Kampagne «walk to school».

«Globi hilft der Polizei»

Globi, ein echter Schulwegprofi, begleitet im Jubiläumsjahr die Kinder während der Aktionswochen. Er zeigt ihnen, wie sie den Fussgängerstreifen richtig überqueren, warum Leuchtstreifen bei Dunkelheit zur Sicherheit beitragen und wie spannend der Schulweg ist. Lernen auch Sie von unserem Jubiläumsgast: Bestellen Sie das Buch «Globi hilft der Polizei» mit 30 Prozent Rabatt, alle Informationen dazu finden Sie auf Seite 30.

Cyclomania: Wer Velo fährt, gewinnt

Von Anna Schuler

Velofahren Die jüngste Mitmachaktion von Pro Velo geht im September in die zweite Runde. Über 100 Gemeinden und Städte beteiligen sich an der App-basierten Aktion und motivieren damit ihre Bevölkerung zum Velofahren. Neu gibt es zusätzlich eine nationale Challenge, bei der alle gewinnen können.

Velo fahren, Punkte sammeln, Preise gewinnen: Cyclomania, die jüngste Mitmachaktion von Pro Velo, geht in die zweite Runde. Gefördert wird die Aktion von Gemeinden, Städten und Regionen. Sie organisieren eine eigene Cyclomania-Challenge und animieren ihre Bevölkerung dazu, das Velo als Verkehrsmittel zu wählen.

In diesem Jahr finden 16 regionale Challenges statt, zehn davon in der Deutschschweiz, sechs in der Romandie. Insgesamt beteiligen sich über 100 Gemeinden an der Veloförderaktion. Zusätzlich gibt es neu eine schweizweite Challenge, damit auch Leute mitmachen und gewinnen können, die nicht in Gemeinden mit einer eigenen Challenge wohnen oder arbeiten.

Mitmachen ist ganz einfach

Die Aktion findet vom 1. bis zum 30. September statt. Interessierte können ganz einfach mitmachen: Die kostenlose Cyclomania-App herunterladen, sich zu einer Challenge anmelden und das Tracking aktivieren. Im Anschluss erfasst die App das Mobilitäts-

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer tragen zur verbesserten Verkehrsplanung bei.

verhalten und vergibt Punkte für alle Strecken ab 500 Metern, die mit dem Velo oder zu Fuss zurückgelegt wurden. Einzige Bedingung: Die Strecke muss in der Challenge-Region starten oder enden. Mit den Punkten werden etappenweise Preise gesammelt. Teilnehmende, welche die maximale Punktzahl erreichen, qualifizieren sich für die Verlosung des Hauptpreises.

Die Teilnahme ist jedoch nicht auf Menschen beschränkt, die in einer der Ge-

meinden leben, welche eine Challenge durchführt. Seit diesem Jahr gibt es neu die «Ride today, save tomorrow»-Challenge, bei der schweizweit Punkte gesammelt werden können. Die Cyclomania-App kann ausserdem von allen genutzt werden, die detaillierte Informationen über ihr eigenes Mobilitätsverhalten und die dadurch verursachten CO₂-Emissionen erhalten möchten.

Passt in die Strategie

Die App verwendet ein Tracking-System, welches das Mobilitätsverhalten der Nutzerinnen und Nutzer laufend erfasst. Mit Einverständnis der Teilnehmenden werden diese Mobilitätsdaten anonymisiert und zusammengetragen den Gemeinden zur Verfügung gestellt. Die Teilnehmenden tragen damit zur verbesserten Verkehrsplanung bei.

Die Stadt Dübendorf nimmt unter anderem aus diesem Grund dieses Jahr erneut teil. Stefanie Pfändler, Projektleiterin Stadtplanung, betont, die langfristige Auswertung dieser Daten würde sie interessieren. Aber nicht nur die Daten sind für Gemein-



Interessierte können sich über die Cyclomania-App zu einer Challenge anmelden.

den interessant. Martina Eggenberger, Leiterin Stadtmarketing der Stadt Kreuzlingen, sagt, Cyclomania passe in die Strategie, «das Bewusstsein für umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern». Also dann: Reifen pumpen, aufsteigen und in die Pedale treten! ■

Anna Schuler ist Projektleiterin Cyclomania bei Pro Velo Schweiz.

Cyclomania 2021

In folgenden Regionen, Gemeinden und Städten finden Challenges statt: Uster, Kanton Luzern, Lenzburg, Kreuzlingen, Commune de Milvignes, Pully, Wetzikon, Nyon, Gland, Prangins, Glarus-Nord, Chur, Plan-les-Ouates, Bernex, Onex, Yverdon-les-Bains, Region Zimmerberg, Glatttal, Epalinges und Stäfa.

Cyclomania ist eine Aktion von Pro Velo in Zusammenarbeit mit Swisscom, der Panter AG und mit Unterstützung von EnergieSchweiz.

Weitere Informationen unter www.cyclomania.ch

ERLEBNIS Schweiz

16 Bände voller Tipps und Empfehlungen für eine aktive Freizeit: Spektakuläre, trendige, (ent-)spannende und ausgefallene Touren und Ziele!

Couch-Potatoes waren gestern – heute ist aktive Freizeitgestaltung angesagt. Spass und Spannung, Action und Unterhaltung, Einblicke in Unbekanntes, Ausflüge in die Natur, in Städte und zu Sehenswürdigkeiten liegen im Trend.

144 – 168 Seiten, Format 12,5 x 18,7 cm, je CHF 24.90



Kümmerly+Frei
www.swisstravelcenter.ch



Grüne Anleihe: 2% Zins mit einer Investition in die Solarstromproduktion

Die neue Obligationenanleihe des börsenkotierten Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit fünfjähriger Laufzeit (1.12.21–30.11.26) und 2% Zins ist eine attraktive und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 15.11.21 leisten Sie zudem einen wertvollen Beitrag an eine klimaneutrale Energieversorgung.

Interessiert? Weitere Informationen erhalten Sie unter:

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



Europa fliegt voraus

Flugverkehr Die Europäische Union könnte bald Massnahmen einführen, um die Emissionen ihres Flugverkehrs zu senken. Auf der Liste stehen eine Kerosinsteuer, weniger umweltschädliche Treibstoffe und eine Revision des Emissionshandelssystems. Lässt sich die Schweiz inspirieren?

Von Yves Chatton

© Fotolia/Romanb321



Der Flugverkehr, die umweltschädlichste Branche der Schweiz, profitiert noch immer von Steuerprivilegien.

Mit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes am 13. Juni hat die Klimapolitik der Schweiz einen herben Rückschlag erlitten. Anders sieht es jenseits unserer Landesgrenzen aus: Die Europäische Kommission hat vor kurzem eine Reihe von Massnahmen vorgeschlagen, um die Emissionen der Europäischen Union (EU) bis 2030 gegenüber 1990 um 55 Prozent zu senken. Diesmal ist auch der von der Klimapolitik bisher weitgehend verschonte Flugverkehr betroffen. Die Vorschläge werden in den nächsten 18 Monaten im Europäischen Parlament diskutiert. In Erwartung der endgültigen Entscheidung könnte sich die Schweiz davon inspirieren lassen.

Endlich eine Kerosinsteuer

Während Autofahrende eine Benzin- und Dieselabgabe bezahlen, ist der internationale Luftverkehr bislang von einer Kerosinsteuer befreit. Die Europäische Kommission will diese steuerliche Ungerechtigkeit aufheben und ab 2023 schrittweise – über zehn Jahre – eine Abgabe auf Geschäfts- und Privatflüge innerhalb der EU einführen. Der Betrag sollte 2033 ungefähr 38 Cent pro Liter erreichen.

Auch wenn man das langsame Tempo der Einführung und die Begrenzung auf Flüge in-

nerhalb Europas bedauern kann, hat die Abgabe den Vorteil, dass sie für synthetisches Kerosin und fortgeschrittene Biotreibstoffe nicht gilt. Diese werden damit konkurrenzfähiger.

Mehr «nachhaltige» Treibstoffe

2030 muss mindestens fünf Prozent des in europäischen Flughäfen verkauften Treibstoffs a priori fortgeschrittene Biotreibstoffe und künstliches Kerosin enthalten. Die Treibstoffe sind eine grosse Chance für die Dekarbonisierung der Luftfahrt, ihre Wirksamkeit hängt jedoch von den Herstellungskriterien ab.

Der Vorschlag ist ermutigend: Er setzt auf Biotreibstoffe, die aus Abfällen und Resten gewonnen werden – ohne auf Kulturflächen für Lebensmittel zuzugreifen. Das künstliche Kerosin, das durch die Kombination von Wasserstoff mit CO₂ gewonnen wird, muss mit nachhaltiger Energie hergestellt werden. Es gibt jedoch auch kritische Punkte: Das Ziel für 2030 scheint wenig ehrgeizig und die Priorität für die Biotreibstoffe ist insofern problematisch, als ihr Potenzial für eine breite Herstellung beschränkt ist – ganz zu schweigen von den möglichen Auswirkungen auf Umwelt und Menschenrechte. Synthetisches Kerosin scheint deutlich vielversprechender.

Weniger kostenloses CO₂

Dank dem Emissionshandelssystem (EHS) kaufen und verkaufen Unternehmen, unter anderem Fluggesellschaften, ihre CO₂-Emissionen, während die verfügbare Emissionsmenge jedes Jahr abnimmt. Bisher war dieser Markt jedoch wenig wirkungsvoll, denn Interkontinentalflüge werden nicht berücksichtigt und eine grosse Menge der Emissionen – 2019 fast die Hälfte – wird gratis zuteilt.

Die Europäische Kommission will das korrigieren, indem sie den Gratisanteilen ab 2027 ein Ende setzt. Umgekehrt will sie die Interkontinentalflüge weiterhin dem EHS entziehen und stattdessen in CORSIA integrieren, ein internationales Luftfahrtprogramm der Vereinten Nationen, das auf neutrales Wachstum dank der Kompensation der Emissionen setzt. Ein unverständlicher Vorschlag, da zahlreiche Berichte, darunter einer im Auftrag der Kommission, zum Schluss kommen, dass CORSIA die Klimafolgen der Luftfahrt nicht wirksam zu mindern vermag.

Wie sieht es in der Schweiz aus?

Trotz Mängeln sind die Massnahmen ein wichtiger Schritt für den Klimaschutz. Die Dachorganisation Transport and Environment (T&E) wird alles unternehmen, um das Europäische Parlament von möglichst weitgehenden Beschlüssen zu überzeugen.

Geht es nach dem VCS, muss die Schweiz den europäischen Schwung nutzen, um ihre Klimapolitik beim Flugverkehr zu überdenken. Es ist dringend nötig, die Emissionen der umweltschädlichsten Branche unseres Landes zu senken. Da die nationalen Gesetze massgebend sind, gibt es keine automatische Anpassung an die von der EU beschlossenen Änderungen. Der VCS wird sich dafür einsetzen, dass die Schweiz sich den Beschlüssen der Nachbarländer angleicht und ähnliche Massnahmen umsetzt. ■

Yves Chatton ist Projektleiter für den Flugverkehr beim VCS Schweiz.

Zu Fuss in den Supermarkt

Einkaufsverkehr Von St. Gallen bis Genf, aber auch in La Chaux-de-Fonds, Monthey, Pruntrut, Bellinzona, Lausanne oder Bern war der VCS am ersten Carfree Shopping Day auf der Strasse. Ziel war, zum Gespräch einzuladen und die Bevölkerung für Alternativen zum Auto zu sensibilisieren.

Von Camille Marion

«Oft benötigt man auf der Suche nach einem freien Parkplatz in der Stadt mehr Zeit als für den Weg von zu Hause bis zum Geschäft», hält Yves Chatton fest, der beim VCS Kampagnen verantwortet. Trotzdem fährt die Schweizer Bevölkerung gerne mit dem Auto einkaufen: Laut dem letzten Mikrozensus Mobilität und Verkehr werden in der Schweiz 40 Prozent der Einkaufswege mit dem Auto zurückgelegt.

Am 8. Mai 2020 hat der VCS in Zusammenarbeit mit seinen Sektionen den ersten Carfree Shopping Day organisiert. «Wir wollten aufzeigen, welche Alternativen zum Auto es für den Weg zu den Einkaufsläden gibt», erklärt Chatton, der den Anlass mitorganisiert hat. Stände vor den Geschäften und Aktionen in den sozialen Netzwerken erinnerten daran, wie gut sich die Bedürfnisse der meisten Kundinnen und Kunden mit dem Velo, zu Fuss oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln decken lassen.

Am Stand in Bern konnten die Passantinnen und Passanten von der auf einem Cargobike installierten Kaffeebar profitieren.



Ein Allradfahrzeug im VCS-Kleid mitten in der Lausanner Einkaufsmeile wies darauf hin, wie viel Platz Autos im öffentlichen Raum beanspruchen. Romain Pilloud, Sekretär der Waadtländer VCS-Sektion, hat einen Liegestuhl daraus gemacht.

Gewohnheiten über den Haufen werfen
Generell sind die Distanz sowie praktische Aspekte die grösste Herausforderung für die Alternativen zum Auto. Dabei sind gerade bei den Einkaufsfahrten die meisten Strecken zwischen zu Hause und den Geschäften kürzer als fünf Kilometer. Überdies sind fast drei Viertel der Einkäufe so leicht, dass sie sich ganz einfach in einer Tasche oder mit dem Velo nach Hause transportieren lassen.

Neue Gewohnheiten für die Mobilität beim Einkaufen sind ein Plus sowohl für den Klimaschutz als auch für Gesundheit und Lebensqualität. Dieser Einstellungswandel braucht Zeit; der VCS kommt bei der nächsten Ausgabe des Carfree Shopping Day im Frühjahr 2022 darauf zurück. ■



VCS-Präsident Ruedi Blumer war in St. Gallen aktiv.



Umstritten trotz Chancen

Von Laura Schmid

Mobility Pricing Der Verkehr in der Schweiz nimmt zu. Es müssen Wege gefunden werden, um die bestehenden Infrastrukturen effizienter zu nutzen. Der Bund möchte nun Pilotprojekte ermöglichen, welche Schwankungen zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeiten über den Preis ausgleichen. Doch die Idee ist umstritten.

Das Grundanliegen von Mobility Pricing scheint auf den ersten Blick einleuchtend: Züge sind im Tagesdurchschnitt nur zu etwas mehr als 30 Prozent ausgelastet. Während der Stosszeiten am Morgen und am Abend verkehren sie hingegen am Kapazitätslimit. Dasselbe Bild präsentiert sich auf den Strassen.

Mit Mobility Pricing wird das Fahren in Spitzenzeiten teurer als in Nebenzeiten. Das soll den Verkehr besser über den ganzen Tag verteilen und demnach verhindern, dass immer mehr Infrastrukturen gebaut werden – einzig, um immer grössere Pendlerspitzen abzuwickeln.

Ein Weg zur Verkehrswende

Aus der Wirtschaftswissenschaft ist es schon lange bekannt: Der Preis beeinflusst die Nachfrage. Das ist im Verkehr nicht anders. Kostet Vielfahren auch viel, setzt dies Anreize, weniger zu fahren. Ein neues Preissystem im Verkehr böte hiernach die Chance, diesen nachhaltiger zu gestalten. Mobility Pricing würde die Spitzen brechen und entsprechend den Bedarf an neu-

en Infrastrukturen mindern. Das würde sich wiederum positiv auf die Umwelt auswirken.

Mit einer Verteuerung des Strassenverkehrs kann auch der motorisierte Individualverkehr (MIV) reduziert werden. Demgegenüber kann die richtige Preispolitik den öffentlichen Verkehr (ÖV) attraktiver machen. Beides fördert die Verlagerung vom MIV hin zum ÖV, aber auch hin zum Fuss- und Veloverkehr.

Der VCS fordert, dass die Grundsätze der Kostenwahrheit und des Verbraucherprinzips im Verkehr gestärkt werden. Insbesondere die hohen externen Kosten des MIV widerspiegeln sich heute nicht in den Preisen. Für den VCS ist zudem klar: Der ÖV kann auch mit Mobility Pricing seinen Charakter als Service public behalten. Eine Verteuerung ist nicht nötig. Dazu kommt, dass der Grundgedanke von Mobility Pricing im Schweizer ÖV de facto schon heute Realität ist: Wer in Randzeiten fährt, profitiert oftmals von Sparbilletten. Diese haben in den letzten Jahren auch effektiv zu einer besseren ÖV-Auslastung in den Randzeiten geführt.

Eine unendliche Geschichte

Doch so einfach es klingt, so umstritten ist Mobility Pricing. Schon vor sieben Jahren präsentierte der Bundesrat seine ersten Ideen dazu. Das führte in der Verkehrsbranche zu grossen Uneinigkeiten. Die Auto-lobby wehrte sich mit aller Kraft gegen jede Preiserhöhung im Strassenverkehr. Sie forderte, dass mit Mobility Pricing keine Verlagerung auf den ÖV angestrebt werden darf. Das wiederum widerspricht den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik. Vertreterinnen und Vertreter der ÖV-Branche befür-

teten, dass ein Mobility Pricing im ÖV das Generalabonnement und die heutige und bewährte Preisstruktur gefährdet.

Im linken Lager kam zudem Kritik auf, weil eine verbrauchsabhängige Preisgestaltung die sozial Schwächeren härter treffen könnte. Kurzum: Von links bis rechts war niemand begeistert von Mobility Pricing.

Lösung dank Pilotversuchen?

Nun hat der Bundesrat einen neuen Anlauf gewagt. Er suchte nach Städten und Regionen, die bereit sind, einen lokalen Mobility-Pricing-Pilotversuch durchzuführen. Solche Pilotversuche können zeigen, wie sich neue Preismodelle tatsächlich auf den Verkehr auswirken und eine solidere Basis für die weitere Diskussion schaffen. Erkenntnisse aus Feldversuchen sind zudem wichtig, damit sich die Bevölkerung eine Meinung zu Mobility Pricing bilden kann und insgesamt die Akzeptanz eines Systemwechsels steigt.

Die Regionen waren schnell gefunden und zahlreiche Städte zeigten Interesse. Doch damit sie die Tests durchführen können, braucht es eine Gesetzesänderung. Im Februar 2021 eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung dazu. Der VCS hat sich positiv geäussert. Doch auch in dieser Runde waren zahlreiche Verbände und Parteien kritisch. Bis zum Redaktionsschluss dieses Magazins lag der Bericht noch nicht vor. Sollte die aktuelle Vernehmlassung zeigen, dass die Front gegen Mobility Pricing selbst bei der Ermöglichung von Pilotversuchen zu gross ist, ist denkbar, dass der Bundesrat das Unterfangen gänzlich abbricht. Das wäre eine verpasste Chance für eine spürbare Umgestaltung der Schweizer Verkehrspolitik. ■

Kann die Strasseninfrastruktur entlasten: Mobility Pricing.



© Fabian Lütolf/sestrumers.ch

Laura Schmid ist Projektleiterin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Sie hat ein Halbtax-Abonnement und fährt wenn möglich zu Randzeiten Zug.

Veloselbstverlad: Petition eingereicht

Velofahren Der kostenpflichtige Veloselbstverlad in Intercityzügen stösst auf breiten Widerstand. Das belegt auch eine Anfang September eingereichte Petition. Für den VCS ist klar: Der Veloselbstverlad mit dem Zug muss unkompliziert sein, sonst droht eine (weitere) Verlagerung auf die Strasse.

Von Nelly Jaggi

Seit dem 21. März 2021 gilt auf allen Intercityzügen der SBB von Freitag bis Sonntag eine Reservationspflicht für den Veloselbstverlad. Als Grund dafür nennen die SBB eine (zu) hohe Nachfrage und entsprechend fehlende Kapazitäten. Für den VCS, Pro Velo und zahlreiche weitere Verbände und Organisationen war dieser Entscheid Anlass, im letzten März eine Petition zu lancieren.

Am 6. September und damit kurz vor Erscheinen dieses Magazins wurde sie mit über 50 000 Unterschriften bei den SBB eingereicht. VCS-Präsident Ruedi Blumer zeigt sich darüber erfreut: «Die grosse Zahl von Unterschriften zeigt sehr deutlich, dass viele Bahnkundinnen und -kunden unzufrieden und enttäuscht sind, dass die SBB die steigende Nachfrage nach Veloplätzen in den Zügen durch die Reservationspflicht abbremsen, obwohl der Veloboom verkehrs- und klimapolitisch erwünscht ist.»

Ja, aber ...

Der VCS ist sich bewusst: In gewissen Zügen sind die Veloplätze knapp. Und zusätzliche Kapazitäten lassen sich nicht von einem Tag auf den anderen schaffen. Eine Reservationspflicht kann kurzfristig Abhilfe schaffen, darf aber keine langfristige Lösung sein.

Zentral – und ebenfalls Bestandteil der Forderungen der Petition – ist die Umsetzung der Reservationspflicht. Sie muss zwingend kundenfreundlicher werden. Laura Schmid, beim VCS für den öffentlichen Verkehr zuständig, sieht den grössten Schwachpunkt darin, dass in der SBB-App nicht ersichtlich ist, wie viele Plätze in einem Zug noch verfügbar sind. «Gerade für Gruppen – und viele Velofahrerinnen und Velofahrer sind in Gruppen unterwegs – ist das unglücklich», betont sie. Hat es auf einer gewählten Verbindung nicht genügend Plätze für die Velos aller Gruppenmitglieder, ist das frustrierend. Die Gruppe muss sich ent-

scheiden, entweder getrennt zu reisen oder eine zweite Reservation in einer späteren Verbindung zu tätigen. Dies wiederum blockiert Veloplätze, da die bereits getätigten Reservationen nicht freigegeben werden können.

Mit letzterem Punkt spricht Schmid einen weiteren Mangel des aktuellen Reservationssystems an: Einmal gebuchte Veloplätze können nicht mehr annulliert werden. In der Folge bleiben immer mal wieder Veloplätze leer – mutmasslich, denn die SBB haben bis zum Redaktionsschluss keine Zahlen zur tatsächlichen Auslastung der Veloplätze in den reservationspflichtigen Zügen kommuniziert.

Keine Verlagerung auf die Strasse!

Wer keinen Platz im gewünschten Zug bekommt, kann auf den Velotransport in einer dafür vorgesehenen Tasche ausweichen. Das ist noch dazu kostenlos. Platz braucht ein Velo allerdings auch in einer Tasche ...

Der Versand des Velos kann unter Umständen ebenfalls eine Alternative zum Selbstverlad darstellen. Für spontane Tagestouren oder besonders teure und empfindliche Velos bietet er sich allerdings nicht an.

Blumer hält fest: «Das Lösen und Umbuchen von Veloreservationen muss vereinfacht werden. Die SBB als umweltfreundlicher Mobilitätsdienstleister sind gefordert, ihren Teil zur Unterstützung des flächeneffizienten und lärmfreien Velobooms beizutragen. Das geht nur mit gezielten Kapazitätsverbesserungen für Velos und möglichst barrierefreiem Ein- und Auslad.»

Langfristig ist klar und das fordert auch die Petition: Die Reservationspflicht muss wieder abgeschafft werden. Künftig sollen auch die Bedürfnisse der Velofahrenden bei der Planung besser miteinbezogen werden. Oberstes Ziel muss sein, den Velotransport im öffentlichen Verkehr attraktiv zu gestalten – damit sich der Freizeitverkehr nicht (noch) stärker auf die Strasse verlagert. ■



Der Velotransport im öffentlichen Verkehr muss attraktiv bleiben und dem aktuellen Veloboom gerecht werden.

vcs boutique



M
men

W
women

Schöffel

Mantel Schöffel Rotterdam | 379.-

Der Schöffel Mantel Rotterdam überzeugt nicht nur optisch, sondern bietet zuverlässigen Schutz vor Wind und Regen. Er ist atmungsaktiv und das Teddy Futter sorgt für ausgezeichneten Tragekomfort.

MEN Grössen: 48-56
15963 green | 15963 black

WOMEN Grössen: 36-44
14887 ballad blue | 14887 moonlit ocean



VAUDE

M
men

W
women

Regenbekleidung Vaude Luminum II | ab 139.-

Die leichte und atmungsaktive 2 Lagen Luminum II Regenbekleidung von Vaude sorgt für permanenten Regenschutz und rundum Sichtbarkeit dank grossflächigen, reflektierenden Elementen.

WOMEN Grössen: 36-42
Jacke: 15871 bright green
Hose: 15872 black

MEN Grössen: S-XL
Jacke: 15873 bright green
Hose: 15874 black



BasicNature Schaufel Survival 10 in 1 | 69.90

Die Schaufel ist ein praktischer Helfer auf dem anspruchsvollen Trekking und die Qualität der verarbeiteten Materialien gibt diesem Klapp-Spaten das Prädikat „robust & praktisch“.

13274 BasicNature Survival 10 in 1

20% Rabatt auf Ortlieb-Taschen & Rucksäcke

Aktion gültig bis 04. Oktober 2021, nicht kumulierbar

ORTLIEB WATERPROOF

Rabattcode:
mag0421

Praktisch auf der mehrtägigen Veloutour oder für den Grosseinkauf in der Stadt: Die wasserdichten Fahrradtaschen & -Rucksäcke von Ortlieb sind quasi unverzichtbar für alle, die öfter mal mit Gepäck auf dem Velo unterwegs sind. Top Qualität produziert in Deutschland.



Wanderstock MSR DynaLock Ascent Carbon | 179.-

Zusammenklappbarer Carbon-Wanderstock für maximale Stabilität bei minimalem Gewicht für Schneeschuhwanderungen, Winterreisen und Outdoor-Abenteuer.

13365002 100-120 cm | 13365001 120-140 cm

Velohelm-Aktion 2021: 20% Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: mag0421

Aktion gültig bis 04. Oktober 2021, nicht kumulierbar



Rucksack Deuter Gröden 32 | 103.20 statt 129.-

Deuter Wanderrucksack Gröden 32 - die Renaissance eines Klassikers! Mit modernen Funktionen, und komfortablen Tragesystem erinnert er im edlen Look an schöne, alte Zeiten.

15347 lapis-navy | 15347 graphite-navy | 15347 lava-navy



20% Rabatt auf BBQ-Toro Dutch Oven

Mit dem Dutch-Oven kannst du überall kochen, braten, schmoren, frittieren, dünsten und backen. Egal ob Feuerstelle, Grillplatz oder Lagerfeuer, mit dem mobilen und flexibel einsetzbaren Gusstopf zauberst du garantiert leckere Mahlzeiten.

Dutch Oven BBQ-Toro mit Füßen

16162 4.2 Liter | 51.90 statt 64.90
16162 7.3 Liter | 67.90 statt 84.90

16162 9 Liter | 75.90 statt 94.90
16162 13.6 Liter | 87.90 statt 109.90

Dutch Oven Pan BBQ-Toro

16163 3 Liter | 43.90 statt 54.90
16163 10.8 Liter | 63.90 statt 79.90



M
men

Icebreaker

Tech Lite SS Crewe & Tech Lite II Shirts | ab 85.90

Die bequemen und lässigen Merinoshirts von Icebreaker sorgen bei schweisstreibenden Aktivitäten für ein kühles und frisches Körperklima. Merinowolle ist zudem geruchsneutral und schnelltrocknend, ideal auch zum Reisen.

MEN Grössen: S–2XL

Tech Lite SS Crewe | 85.90
12477 flint | 12477 black

MEN Grössen: S–XL

Tech Lite II SS | 89.90
16103 espresso | 16103 loden



icebreaker
Move to natural

Icebreaker Quantum III LS Zip Hood | 205.90

Die Quantum II langarm Zip Hoodie ist eine elastisch, hochtechnische Merino-Isolationsjacke von Icebreaker. Sie hilft die Körpertemperatur zu regulieren – optimal für alpine Touren bei kühlen Temperaturen.

WOMEN Grössen: XS–XL

16094 sage
16094 arctic blue

MEN Grössen: S–XL

16104 royal navy
16104 loden

Icebreaker Zone Knit LS Zip Hood | 345.90

Die isolierte Kapuzenjacke ZoneKnit™ Zip-Hoodie von Icebreaker eignet sich ideal zum Skifahren, Wandern und viele weitere aktive Abenteuer bei denen Bewegungsfreiheit gefragt ist. Die gesteppten Einsätze im Brustbereich und in der Kapuze liefern Wärme an genau den richtigen Stellen.

WOMEN Grössen: XS–XL

16084 espresso
16084 black

MEN Grössen: S–XL

16109 espresso
16109 black



W
women

M
men

Ortovox 185 Merino Logo Spray | 119.90

Das Merino Logo Spray ist ein vielseitiges, bequemes Longsleeve aus Merinowolle und ist genau das Richtige für athletische Bergabenteurer. Die Merinowolle fühlt sich sehr weich und angenehm auf der Haut an und ist dank seinen temperatur- und feuchtigkeitsregulierenden Eigenschaften ideal für Ausdauersport.

WOMEN Grössen: S–XL

15900 dark wine
15900 blush

MEN Grössen: S–XL

15901 clay orange
15901 petrol blue



W
women

M
men

Winterhose H-S Norton | 89.–

Die voll stretch Wander- und Trekkinghose Norton bietet optimale Isolierung, ein hervorragendes Feuchtigkeitsmanagement und eignet sich für Herbst, Winter und Frühling. Das wasser- und windabweisende Material macht sie zur idealen Allrounder-Hose.

WOMEN Grössen: 34–46

16202 graphite

MEN Grössen: 46–58

16200 graphite



W
women

M
men

Trekking-/Freizeithose hajk Outdoor Pants | 99.–

Die abriebfeste und langlebige Trekkinghose von hajk ist ein Muss für alle, die sich gerne draussen in der Natur aufhalten. Zwei Fronttaschen, eine Gesäss tasche und eine Reissverschluss tasche am linken Bein, sowie die Gürtelschlaufen runden diese Hose optimal ab.

WOMEN Grössen: 36–44

11902 dark grey

MEN Grössen: 46–56

11903 dark grey



W M
women&men

SCARPA

Multisportschuh Scarpa Mojito GTX | 199.–

Der wasserdichte Scarpa Mojito GTX aus feinem Wildleder ist der perfekte Begleiter im Alltag. Mit seiner robusten Vibram-Gummisohle findest du jeden Tag den richtigen Tritt.

WOMEN Grössen: 36–42
13800 shark | 13800 black

MEN Grössen: 40–47
13801 shark | 13801 black



W
women

M
men

(AKU)

Freizeitschuh Aku Bellamont III Suede GTX | 209.–

Der robuste Bellamont III Suede GTX Schuh von Aku ist dank Gore-Tex Membran wasserdicht und atmungsaktiv. Die Vibram Laufsohle sorgt für Grip, egal wo du unterwegs bist.

WOMEN Grössen: 37–41.5
15838 rauchviolett-grau

MEN Grössen: 41–46.5
15837 blau-schwarz



Rohner
advanced socks

Trekking-Socken Rohner fibre light | ab 19.90

Gepolstert & rutschfest, die Socken schützen die Füsse vor Verletzungen & sorgen für ein optimales Fussklima. Die hautfreundlichen Fasern transportieren Feuchtigkeit ab, wirken antibakteriell & antistatisch. Grössen: 36–38 / 39–41 / 42–44 / 44–46

Kurz: 16243 black | 16243 blue denim | 16243 anthracite | 19.90
Hoch: 16244 black | 16244 blue denim | 16244 anthracite | 24.90



Zeichnen wir

Damit wir die Klimaziele erreichen, brauchen wir einen Verkehr ohne Benzin und Diesel. Eine Studie zeigt: Mit einem breiten Mix an Massnahmen auf allen politischen Ebenen ist Netto-Null im Verkehrssektor möglich. Unser Dossier zeigt auf, wie wir die Mobilität in Zukunft dafür gestalten müssen.



die fossilfreie Zukunft

Fossiles ins Museum – nicht in den Tank

Von Andreas Käsermann

Klimaziele im Verkehrssektor erreichen – geht das? Klar, sagt eine Mobilitätsstudie der Forschungsstelle Infrac. Ebenso klar zeigt die Untersuchung jedoch auf: Wir müssen uns gehörig sputen, um den Zug in Richtung Netto-Null nicht zu verpassen.

Auf Schweizer Strassen liegt wahrlich noch viel Potenzial, um den Ausstoss von Treibhausgasen zu reduzieren: Rund ein Drittel der jährlich 50 Tonnen in der Schweiz ausgestossenen klimaschädlichen Gase werden im Strassenverkehr verpufft. Offensichtlich: Es gibt dringenden Handlungsbedarf, um die CO₂-Emissionen auch im Verkehr zu senken.

Der VCS hat darum das unabhängige Zürcher Forschungsbüro Infrac mit der Berechnung von Verkehrsszenarien beauftragt. Die Fragestellung: «Welcher Massnahmen bedarf es, damit die Schweiz bis spätestens 2050 ohne Benzin und Diesel mobil ist – und damit

den Pariser Klimazielen gerecht wird?» Zu ebendiesem hat sich die Schweiz 2015 verpflichtet. Die Stimmbevölkerung hat dieses Klimaabkommen am 13. Juni mit dem Nein zum CO₂-Gesetz auch keineswegs infrage gestellt – bloss ein entsprechendes Massnahmenpaket. Und auch dies äusserst knapp.

Der steinige Weg

Fraglos wäre der Rückenwind des CO₂-Gesetzes hilfreich gewesen. Aber es geht auch ohne – wenn der politische Wille da ist. Die Grosswetterlage scheint allen Widerwärtigkeiten zum Trotz günstig: Vertraut man den gemässigt bürgerlichen Kräften im Bundeshaus und deren Leit-

medien, so lässt sich aus dem Trümmerfeld des versenkten CO₂-Gesetzes noch das eine oder andere retten. Auch das Modell einer Lenkungsabgabe scheint nicht abwegig – so sie denn vom zu äufnenden «Klimafonds» befreit wird, welcher liberalen Gemütern offe sichtlich suspekt war und allzu sehr nach diffussem Subventionstopf roch. Das wäre zumindest ein Anfang.

Alleine genommen genügt das Instrument jedoch nicht: Das Infrac-Autorenteam kommt denn auch zum Schluss: «Fossilfreier Verkehr in der Schweiz ist machbar – der Weg dahin ist allerdings sehr ambitioniert.» Ob er gelingt, wird auch eine Frage des Zeithorizonts sein.

DER VCS-MASTERPLAN «FOSSILFREIER VERKEHR»

Der VCS hat einen umfassenden Massnahmenkatalog zur Erreichung der Klimaziele ausgearbeitet. Als Masterplan «fossilfreier Verkehr» umfasst er einen Strauss von Massnahmen für einen Ausstieg aus der fossilen Mobilität der Schweiz. Es gibt dabei kein Instrument, das alleine zielführend ist – es braucht die Kombination verschiedener Massnahmen. Klar ist auch: Um den Verkehr fossilfrei zu gestalten, benötigt es zunächst eine Verhaltensänderung und ausserdem einen technologischen Schub. Und es braucht Massnahmen auf allen Staatsebenen.

Der VCS sieht in seinem Masterplan einen Beitrag zur Fragestellung, wie die Klimaziele im Bereich Verkehr erreicht werden können. Auf dem Bildstreifen in diesem Dossier präsentieren wir Ihnen eine kleine Auswahl von Massnahmen.

Von Stéphanie Penher und Martin Winder



Den vollständigen Masterplan «fossilfreier Verkehr» finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/fossilfrei.

Sportlicher Fahrplan

Im besten Fall gelänge der Ausstieg aus Benzin und Diesel bis ins Jahr 2030. Es ist aber unwahrscheinlich, dass die Erneuerung des Schweizer Fahrzeugparks rechtzeitig so viel Fahrt aufnimmt. Zudem bedingt ein derart sportliches Ziel gemäss Infrac-Studie, dass die Nachfrage beim öffentlichen Verkehr (ÖV) sowie beim Fuss- und Veloverkehr innerhalb von weniger als zehn Jahren verdoppelt wird. «Diese Kapazitäten kann die Infrastruktur insbesondere im ÖV in dieser kurzen Zeit nicht bereitstellen», sagt Studienautor Daniel Sutter. Ebenfalls illusorisch machen den Ausstieg bis 2030 die dafür benötigten Mengen an synthetischen Treibstoffe und der damit verbundene Energiebedarf.

Realistischer bewertet Sutter das Szenario, bis 2040 fossilfrei vorwärtszukommen. Ein Maibummel wird jedoch auch dies nicht: «Das ist technisch umsetzbar, bedarf aber einschneidender und rasch wirkender zusätzlicher Anstrengungen. Denn mit technologischer Entwicklung alleine wäre die Fossilfreiheit bis 2040 nicht zu erreichen.»

So müssten Benzin und Diesel stark verteuert oder verboten werden. «Parallel dazu müssten Strom und Energieträger wie etwa synthetische Treibstoffe in grossen Mengen bereitgestellt werden.» Dies bedürfe eines kräftigen Ausbaus der Produktionskapazitäten von erneuerba-

rem Strom, um genügend nichtfossilen Treibstoff im In- und Ausland herstellen zu können.

Die Vorwärtsstrategie des VCS

Die unabhängige Studie untermauert unmissverständlich: Weitermachen wie weiland geht nicht. Der VCS leitet aus den wissenschaftlichen Vorschlägen einen Masterplan ab, wie der fossilfreie Verkehr erreicht werden soll. Er enthält durchaus auch Massnahmen, welche im CO₂-Gesetz Schiffbruch erlitten, die aber das Potenzial zur Mehrheitsfähigkeit haben – sofern sie um besonders umstrittene Supplements erleichtert werden. Das Paradebeispiel hierfür ist die CO₂-Abgabe auf Treibstoffe.

Daneben schlägt der Masterplan zahlreiche weitere Massnahmen vor. Auch Tempo 30 als Innerorts-Limit. «Dies fordert der VCS bereits seit Jahren», sagt Stéphanie Penher, Leiterin Verkehrspolitik beim VCS. «Tempo 30 wirkt indirekt auf das Klima, weil der Umstieg aufs Fahrrad attraktiver und der Veloverkehr sicherer wird.»

Zündstoff bergen indes einschneidende Massnahmen wie etwa jene eines Zulassungsstopps für neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Ein solches Immatrikulationsverbot wäre hochwirksam, meint Penher, man sei sich jedoch der Brisanz dieses Vorschlags gewahr:

«Knackpunkt dürfte dabei auch der Termin sein: Ein Verbot müsste ob der Langlebigkeit des Fahrzeugparks beizzeiten in Kraft treten. Selbst dann sind noch jahrelang Benziner und Diesler auf Schweizer Strassen unterwegs.» Der VCS schlägt darum vor, die Zulassung neuer Verbrenner-PW ab 2030 zu verbieten.

Dass sich der VCS auch im Angesicht des versenkten CO₂-Gesetzes intensiv mit der Erfüllung der Klimaziele auseinandersetzt und sich auch an weniger populäre Massnahmen traut, zeugt nicht von Sturheit, sondern von Realitätssinn, meint Penher und positioniert den Verband als klaren Themenführer: «Mit dem Masterplan zeigen wir den Weg auf, wie ein fossilfreier Verkehr fristgerecht möglich ist und umgesetzt werden kann.»

Dabei stünden zwei Stossrichtungen im Vordergrund: «Erstens zielt der Masterplan auf die Verkehrsnachfrage, welche sich mit klug eingesetzten Instrumenten durchaus beeinflussen und steuern lässt, und zweitens müssen technologische Verbesserungen erreicht werden.» Das Gelingen hänge überdies stark von der Bereitschaft und vom guten Zusammenspiel aller staatspolitischen Ebenen ab: Der Bund steht ebenso in der Pflicht wie die Kantone und die Gemeinden. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

FREIZEITVERKEHR UMBAUEN

57 Prozent der im Inland zurückgelegten Distanzen entfallen auf den Freizeit- und Einkaufsverkehr. Für die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr muss das Angebot an Wochenenden und Feiertagen flexibler auf die Nachfrage ausgerichtet und ausgebaut werden. Ferner sollen die Kosten für Gepäcktransporte reduziert und mehr Platz für Velos, Kinderwagen und Gepäck geschaffen werden.



Fotos: Fabian Lütolf /setrunners.ch

KOMMENTAR

Kein Klimaschutz kommt uns teurer zu stehen



© VCS

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz.

Die Fakten sind bekannt: Der Verkehr ist die grösste Quelle der Treibhausgas-Emission der Schweiz. Die Schweiz hat sich zur Erreichung der Klimaziele verpflichtet. Diese können nur mit einem Verkehr ohne fossile Treibstoffe erreicht werden.

Nun hat die Mehrheit der Schweizer Stimbevölkerung am 13. Juni das CO₂-Gesetz abgelehnt. Ein Nein zu diesem Gesetz, das betonen auch die Gegnerinnen und Gegner, ist aber kein Nein zu mehr Klimaschutz. Trotzdem: Es braucht jetzt Antworten, wie die Klimaziele nun erreicht werden sollen.

Der VCS zeigt mit einem Masterplan auf, wie ein fossilfreier Verkehr Realität werden kann. Die darin aufgelisteten Massnahmen basieren auf

Verkehrsszenarien, welche das unabhängige Beratungsbüro Infrab berechnet hat.

Solche Vorschläge sind auch dringend nötig, denn die Schweizer Klimapolitik steht im Moment vor einem Scherbenhaufen. Ein Auto ist im Mittel in der Schweiz 18 Jahre zugelassen, noch länger dauert es, die Verkehrsinfrastruktur anzupassen. Damit Massnahmen rechtzeitig greifen können, müssen die politischen Weichen entsprechend rasch gestellt werden.

Mit dem Masterplan erfindet der VCS die Welt nicht neu. Wir haben aber mehr Klarheit, welche Ansätze wirkungsvoll sind und wie die Instrumente ausgestaltet werden müssen. Und wir zeigen, dass es einen breiten Massnahmenmix auf allen politischen Ebenen braucht.

Das Votum der Stimbevölkerung zum CO₂-Gesetz nehmen wir dabei sehr ernst. Tatsache ist aber auch, dass knapp die Hälfte der Stimmenden sich für das Gesetz ausgesprochen hat, in einigen Städten fand es sogar eine Mehrheit.

Eine Lenkungsabgabe auf fossile Treibstoffe ist umstritten. Es ist aber auch so, dass diese Massnahme sehr wirksam ist. Die erzielten CO₂-Reduktionen im Gebäudesektor wären ohne CO₂-Abgabe auf Brennstoffe nicht denkbar gewesen. Der Schlüssel liegt in der Umsetzung: Die Massnahmen müssen so ausgestaltet sein, dass sie für die Bevölkerung – auch in ländlichen Gebieten – verträglich sind. Von einer vollständigen Rückverteilung an die Bevölkerung profitieren insbesondere Personen mit tieferen Einkommen und kinderreiche Familien.

Wir laufen Gefahr, bei all den Diskussionen um Details wie einzelne Benzinrappen das Wesentliche aus den Augen zu verlieren: Der Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen muss stattfinden, sowohl auf dem Land als auch in der Stadt. Ohne Preis wird mehr Klimaschutz nicht zu haben sein. Was der Preis fürs Nichthandeln ist, haben uns die Unwetter im Juli wieder einmal traurig vor Augen geführt. ■



TEMPO 30 INNERORTS

Im Siedlungsgebiet wird generell Tempo 30 eingeführt. Tempo 50 wird innerorts zur Ausnahme. Diese Massnahme steigert die Lebensqualität und unterstützt die Verlagerung vom Auto auf den Fuss- und Veloverkehr. Zusätzlich werden die Verkehrssicherheit verbessert und die Lärmemissionen reduziert.

Vier Fragen an Daniel Sutter, Studienautor und Geschäftsleiter Infrac

Fragen: Andreas Käsermann

Daniel Sutter, Sie arbeiteten als Co-Autor der Studie «fossilfreie Mobilität» und zeichnen ein recht genaues Bild der Verkehrszukunft. Wie lässt sich eine solche Prognose erstellen und wie exakt kann sie sein?

Vorab ist wichtig zu betonen, dass wir keine Prognose erstellt haben, sondern Szenarien – im Sinne von «Wenn-dann-Aussagen». Wir zeigen auf, wie die Verkehrszukunft aussehen könnte, wenn entsprechende Massnahmen ergriffen werden. Dabei stützen wir uns auch auf Erkenntnisse aus den Wirkungen anderer, schon umgesetzter Massnahmen sowie auf die Potenziale einzelner Massnahmen. Hierbei spielen die Grösse der potenziellen Zielgruppen sowie die Zeitachse eine wichtige Rolle.

Was war für Sie die überraschendste Erkenntnis aus der Studie?

Zwei Dinge waren für mich besonders eindrücklich: Erstens lässt sich das Ziel eines fossilfreien Verkehrs bis 2050 mit bekannten und bei Fachleuten breit akzeptierten Massnahmen gut erreichen, wenn schnell

und umfassend gehandelt wird. Es braucht dazu kein Notrecht. Zweitens wird aber auch sehr deutlich, dass technische Massnahmen – vor allem die Elektrifizierung – zwar eine zwingende Voraussetzung sind, aber alleine nicht ausreichen. Um 2050 einen fossilfreien Verkehr ökonomisch effizient zu erreichen, sind auch Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage notwendig. Andernfalls werden der Bedarf an teuren, synthetischen Treibstoffen sowie erneuerbarem Strom für den Verkehr enorm hoch.

In welchem Bereich erwarten Sie die grössten Schwierigkeiten bei der Umsetzung der Massnahmen?

Die Erfahrung zeigt, dass die Akzeptanz preislicher Massnahmen im Bereich des motorisierten Personenverkehrs in der Vergangenheit teilweise kritisch war. Dennoch ist eine Verteuerung des fossilen Individualverkehrs eine zentrale Massnahme zur Zielerreichung. Damit wird einerseits beim Autokauf ein Signal gesetzt, das zu einer Verlagerung hin zu alternativen An-

trieben führt. Andererseits wird auch eine Verringerung der gefahrenen Kilometer mit den verbleibenden Verbrennerfahrzeugen erreicht.

Wie schätzen Sie den politischen Willen und die Bereitschaft ein, sich auf die Massnahmen einzulassen?

Wenn die Instrumente zur Umsetzung klar ausgestaltet sind, dürften auch politische Mehrheiten möglich sind. Dazu gehört beispielsweise, dass eine CO₂-Lenkungsabgabe vollständig zurückerstattet wird, was ökonomisch effizient und sozialpolitisch günstig ist. Generell ist wichtig zu betonen, dass die genannten Massnahmen insgesamt positive soziale Verteilungswirkungen haben: Am meisten betroffen sind nämlich immer Haushalte mit hohem Einkommen, weil diese im Mittel mehr PW-Kilometer mit verbrauchsstärkeren Fahrzeugen zurücklegen. Hier haben Fachleute und Politik gegenüber der Öffentlichkeit noch viel Informationsarbeit zu leisten. ■



© zvg

MOBILITY PRICING EINFÜHREN

Zwecks Vermeidung und Verlagerung des Verkehrs wird Mobility Pricing eingeführt. Beim fossil angetriebenen Güterverkehr werden die variablen Kosten mit einer nach dem CO₂-Ausstoss bemessenen leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) erhöht.

SUV- UND OFFROADER-TREND BRECHEN

Die Entwicklung hin zu immer schwereren und leistungsstärkeren Personenwagen wird begrenzt durch einen Gewichts- und Leistungsmalus.



Ein Leben ohne Benzin und Diesel

Von Camille Marion

Wie sieht eine Zukunft aus, in der die Mobilität von fossilen Energiequellen unabhängig geworden ist? Tauchen wir mit ein wenig Phantasie in den Alltag einer Schweizer Stadt im Jahr 2043 ein.

Vom Fenster der Wohnung im vierten Stock aus betrachtet Dominique die Velos, die vorbeiflitzen. Die Sonne ist an diesem Freitagmorgen eben aufgegangen, es ist für September noch ein wenig zu warm. Dominique organisiert gerade die Lieferungen der eigenen Kleiderfirma für die kommende Woche. Kleinbestellungen werden mit Lastenvelos ausgeliefert, grössere per Bahn. Der umweltschädliche Schwerverkehr ist teuer geworden und hat den Zugtransport konkurrenzfähig gemacht.

Mit einem Blick aufs Telefon stellt Dominique fest, dass die App der Verkehrsbetriebe empfiehlt, gegen 10 Uhr loszufahren. Dann steht im Bus für den Weg ins Büro ein Sitzplatz zur Verfügung. Die Digitalisierung, Homeoffice und die Flexibilität der Unternehmen haben die Pendlerspitzen auf der Strasse und im öf-

fentlichen Verkehr geglättet. Doch heute ruft das Büro wegen eines Termins früher. Deshalb holt Dominique das Zweirad aus dem Veloparking und reiht sich mit ein paar Pedalumdrehungen in den Strom der Fahrräder ein.

Ein Dutzend Autos bewegen sich langsam über das Kopfsteinpflaster, beim auf 30 km/h beschränkten Tempo ist ihr Elektromotor kaum zu hören. Sie zirkulieren sowieso fast nur noch hier, der für Privatautos vorgesehene Raum im Stadtzentrum wurde nach und nach stark eingeschränkt. Entstanden sind stattdessen Velostrassen, Fussgängeralleen, Spielplätze, grosse Gartenrestaurants und Veloparkings. Ausserdem ist zur Bekämpfung der Hitzeinseln alles viel stärker begrünt.

Nach der Arbeit macht Dominique noch ein paar Einkäufe im Supermarkt.

Vor dem Grossverteiler stehen vier Jugendliche auf dem Carsharing-Parkplatz herum und warten auf jemanden, der sie aus der Stadt mitnimmt. Auf ein eigenes Auto haben viele Menschen längst verzichtet.

Für den Heimweg nimmt Dominique die Veloschnellstrasse, die kürzlich entlang der Eisenbahnlinie eingerichtet wurde. Schön macht sich die Betonpiste in der Landschaft nicht, aber sie ermöglicht flüssiges Vorwärtskommen beim Pendeln. Zehn Minuten tritt Dominique mit aller Kraft in die Pedale, auf den ruhigeren Strassen im Stadtzentrum wird die Geschwindigkeit dann gedrosselt. Die Gartenrestaurants sind heute Abend voll belegt und ein laues Lüftchen kündigt den nahenden Herbst an. ■



VELOVERKEHR GEZIELT FÖRDERN

Mit dem Veloweggesetz werden die Agglomerationen zur Planung und Umsetzung eines Velostrassennetzes verpflichtet. Entsprechend werden bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme die ökologischen Kriterien strikt angewendet, damit klimaschonende und platzsparende Verkehrsmittel bevorzugt werden. Bei Wohnüberbauungen, Fabriken und Bürogebäuden wird eine Erstellungspflicht für geschützte Veloabstellplätze durchgesetzt.

Autofahren ohne Auto

Von Hugo Caviola und Martin Reisigl

Täglich setzen wir uns in unzähligen Lebensbereichen sprachlich ans Steuer. Hugo Caviola erforscht mit Martin Reisigl und Andrea Sedlaczek, wie Sprache unsere Wahrnehmung prägt und unser Denken und Handeln anleitet.

Der sehr enge heutige Bezug der Gesellschaft zum Automobil hat soziale, materielle, wirtschaftliche und auch emotionale Gründe. Dies zeigt sich auch in der Art, wie sich das Autofahren in unserer Sprache eingemischt hat. Die folgenden Redewendungen – sie stammen aus der Medienberichterstattung – legen Zeugnis davon ab: «Die Grünen kommen in Fahrt.» «In den Ferien haben wir einfach mal einen Gang runtergeschaltet.» Oder: «Jetzt sind die Damen und Herren im Urlaub und tanken Energie.»

Diese Sätze haben gemeinsam, dass sie die Menschen in bildhaften Vergleichen als Automobilisten und Automobilistinnen darstellen. Die Metaphern und Analogien drücken alle hintergründig etwas aus, dessen wir uns vielleicht gar nicht bewusst sind, nämlich, wie tief eingeebnet in unserem Selbstverständnis die

Vorstellung ist, mit dem Auto unterwegs zu sein. Solche Metaphern setzen uns in unzähligen Lebensbereichen sprachlich ans Steuer. Sie bezeugen, welche grosse Bedeutung das Autofahren in unserer Gesellschaft hat.

Linguistisch gesprochen verbinden sie sich zu einer übergeordneten konzeptuellen Metapher «Der Mensch ist ein Automobilist» beziehungsweise «Leben ist Autofahren». Deren breite Anwendbarkeit macht deutlich, wie tief das Automobil und das Autofahren heute unsere Kultur durchdringen und nicht nur unser Denken, sondern auch unsere Gefühle prägen.

Das Wegzeitmass als Autostunde

Dass sich viele von uns wie selbstverständlich als Automobilisten und Automobilistinnen verstehen, zeigt sich auch

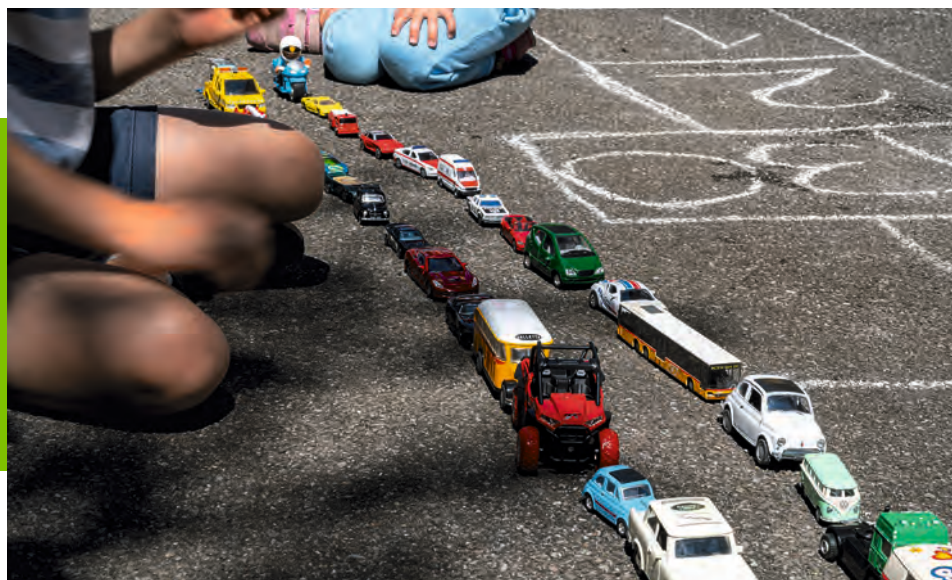
in Wendungen wie der folgenden aus einer Immobilienanzeige: «Die Entfernung in die Kantonshauptstadt Aarau beträgt rund vierzig Autominuten, nach Zürich etwas über eine Autostunde. Das alles trifft auf Ihr Interesse.»

Im «Duden» wird die Bedeutung des Wortes «Autostunde» wie folgt umrissen: «Zeitraum von etwa einer Stunde, in der ein Auto mit durchschnittlicher Geschwindigkeit eine bestimmte Strecke zurücklegen kann». Doch denken wir mit der Autostunde auch mit, welche Treibstoffmengen wir verbrauchen, während sie verstreicht, und welche Folgen sie für die Landschaft hat? Mit dem Begriff der Autostunde werden wir auch im Siedlungsbau kaum zu einem Massstab finden, der ressourcenschonend verfährt. Das Wegzeitmass der Autostunde setzt zudem stillschweigend voraus, dass

HOME-OFFICE STATT RUSH-HOUR

Der Pendelverkehr wird reduziert durch das Recht auf Home-Office – sofern die Arbeitstätigkeit dies erlaubt.

Die zwangsweise gemachten Erfahrungen aus der Corona-Pandemie haben gezeigt, dass Home-Office in vielen Bereichen gut funktioniert. Auch die Pflicht-Präsenzzeiten an Hochschulen werden reduziert.



die Fortbewegung stets staufrei erfolgt. Es blendet auch den zeitlichen Aufwand einer Parkplatzsuche in einem dicht besiedelten Gebiet aus. Zudem beruht das Mass auf einer unklaren Durchschnittsgeschwindigkeit. Insofern ist dieses Wegzeitmass ungenau und irreführend. Es setzt ganz falsche, nichtnachhaltige normative Prioritäten.

Wir können länger gehen

Im Vergleich zur «Auto-» und auch zur «Flugstunde», welche grosse Distanzen bemessen, kommen im «Duden» die Ausdrücke «Velostunde» und «Gehstunde» nicht vor. Die Gehminute hingegen ist darin verbucht. Diese Wortbildung bezeugt, dass es in unserer Kultur offenbar nicht üblich ist, länger als einige Minuten zu Fuss zu gehen, so dass sich diese Wegzeitmasse einbürgern könnten. Die Einträge in unseren Wörterbüchern verraten, dass wir uns in unserer Fortbewegung nur über kurze Zeiträume auf unsere eigenen Beine und die Muskelkraft verlassen und zur Fortbewegung die meiste Zeit auf externe Energiequellen (Treibstoffe) bauen.

Auch weitere ökologisch wertvollere Wegzeitmasse wie die «Zugstunde» und die «Busstunde» kommen im «Duden» nicht vor, obwohl beide Wörter – wenngleich viel seltener als «Autostunde» – in alltäglichen Gebrauchstexten durchaus

verwendet werden. Dennoch ist die konzeptuelle Metapher «Der Mensch ist ein Zugreisender» nicht ganz abwesend in unserem Wortschatz. So sprechen wir etwa von einer Weichenstellung bei einer Entscheidung zwischen zwei Alternativen oder von einem Fahrplan, wenn etwas nach einem Ablaufplan organisiert ist. Bringen wir ein Vorhaben zum Laufen, so gleisen wir es auf. Nicht selten ziehen wir auch die Notbremse, wenn es gilt, ein Unglück zu verhindern.

Pannen in allen Lebenslagen

Auto und Eisenbahn sind nicht nur technische Transportmittel, sondern stehen symbolisch auch für Fortschritt, Freiheit und Komfort. Zu Kollektivsymbolen werden sie, indem sie Denken, Fühlen und Handeln der Menschen einer Epoche derart durchdringen, dass mit ihnen auch bestimmt wird, was als normal gilt. Zu dieser Normalität gehört, dass wir sie an der Oberfläche unseres Alltagshandelns meist gar nicht als normal erkennen – und auch nie begründen müssen.

Diese technisch-maschinelle Fortbewegungsnorm zeigt sich in metaphorischen Wendungen, die etwas Misslingendes oder Unangepasstes als abnormale Fahrt darstellen. Ein Beispiel ist das Wort



Nur nicht ins Schleudern geraten: Gelingendes Leben ist geordnetes Fahren.

«Panne». Dieses bezeichnet gewöhnlich einen plötzlich auftretenden Schaden bei einem Fahrzeug während der Fahrt. Pannen können wir haben beim Kochen, in einer Theateraufführung oder in politischen Verhandlungen. Die Pannenmetapher setzt uns bei zahlreichen Tätigkeiten gleichsam ans Steuer eines imaginierten Fahrzeugs, verwandelt Tätigkeiten wie Kochen, Theaterspielen oder Verhandeln in Spielarten des Autofahrens. Kurz: Ein gelingendes Leben zeigt sich metaphorisch oft darin, dass wir nicht ins Schleudern geraten, die Bodenhaftung nicht verlieren, in vielen Dingen die Kurve kriegen, und all dies pannenfrei.

Automobil per Velo oder zu Fuss

Der Begriff «Automobil» wurde zunächst in Abgrenzung von Fahrzeugen gebildet, die von Pferden gezogen werden. Seine Herkunft – griechisch «auto» heisst «selbst» und lateinisch «mobilis» bedeutet «beweglich» – will uns weismachen,



VERBRENNERVERBOT

Ein Zulassungsverbot für neue Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren ist eine zentrale Massnahme, um den Verbrauch fossiler Treibstoffe zu beenden. Das Verbot muss möglichst früh erfolgen, da es sehr lange dauert, bis der gesamte Bestand erneuert ist. Der VCS schlägt vor, Personenwagen mit Verbrennungsmotor ab 2030 zu verbieten, ebenso leichte Nutzfahrzeuge und Busse. Schwere Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotor werden ab 2035 nicht mehr zugelassen.



Energie tanken: Eine Metapher, die bezeugt, welche grosse Bedeutung das Auto in unserer Gesellschaft hat.

dass sich Autos von selbst bewegen. Tatsächlich ist die echte Automobilität aber die Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Fahrrad, denn eine solche Fortbewegung erfolgt wirklich aus eigener Körperkraft.

Die Fortbewegung mit dem Auto ist dagegen in Wirklichkeit Heteromobilität, durch fremde Energie, das heisst (zumeist) durch fossile Brennstoffe angetriebene Mobilität. Über die irreführende Bezeichnung «Automobil» denken die meisten von uns kaum nach. Sie ist eine Fehlbezeichnung, weil sie den ökologisch so problematischen und für unser Klima so kritischen Ressourcenverbrauch verschweigt.

Lieber in die Pedale treten

Der kulturelle Wert der Automobilität wird heute zunehmend in Frage gestellt. Mehr und mehr werden Autos als Umweltbelastung erkannt. Die Autometaphorik hingegen zeigt sich blind für Fragen des Ressourcenverbrauchs und

der Umweltbelastung. Wer Gas gibt oder einen Gang hoch- oder runterschaltet, sieht sich vor allem am Steerrad. Das Auto erscheint als Gerät der Selbstverwirklichung, nicht als Lärmquelle, Dreckschleuder und Gesundheitsgefahr. Die Metapher gibt vor, dass es selbstverständlich zum Leben

gehört, mit einem tonnenschweren Gefährt im Strassenverkehr unterwegs zu sein.

Welche Schlüsse lassen sich aus dieser Erkenntnis ziehen? Wer «grüne» Interessen vertritt und erklärt, er oder sie wolle in Sachen Klimaschutz Gas geben und in Fahrt kommen, vermittelt – selbstverräterisch – ein ambivalentes Selbstbild, das widersprüchliche, schwer zu vereinende,

aber augenscheinlich tiefsitzende Werte – wenngleich vielleicht auch nur unbewusst – hochhält. Er oder sie ist also gut beraten, die Autometaphorik zu reflektieren und zu vermeiden.

Wer mag, schwinde sich eher aufs Rad und trete in die Pedale. Auch Metaphern, die auf den menschlichen Körper statt auf ein Techno-Vehikel abstellen, bieten sich als «fossilfreie» sprachliche Alternativen an. So kann man einen Schritt in die richtige Richtung tun oder anderen um eine Nasenlänge voraus sein. ■

Hugo Caviola und Martin Reisingl gehen in ihrer Forschungsarbeit der Frage nach, wie sich der Sprachgebrauch auf das Denken und Handeln auswirkt. Beim abgedruckten Text handelt es sich um eine gekürzte Version des Beitrags «Der Mensch als Automobilist» auf www.sprachkompass.ch.

Das Projekt «Sprachkompass»

Der «Sprachkompass» ist ein Projekt des Zentrums für Nachhaltige Entwicklung und Umwelt (CDE) der Universität Bern. Die Plattform befasst sich mit der Frage, wie Sprache unsere Wahrnehmung von Landschaft, Mobilität und Ernährung prägt und unser Denken und Handeln anleitet.

Weitere Infos, Beispiele und Illustrationen finden Sie unter www.sprachkompass.ch

Am 19. November 2021 führt das Team des Sprachkompasses an der Uni Bern eine Tagung durch: «Verkehrssprache – verkehrte Sprache? Wie der Sprachgebrauch unsere Mobilität mitprägt».

Infos und Anmeldung unter diktum.ch/tagung-sprachkompass/

PARKPLÄTZE REDUZIEREN UND ELEKTRIFIZIEREN

Wer öffentlich zugängliche Parkplätze und Parkhäuser betreibt, wird verpflichtet, einen Teil der Parkplätze mit Ladestationen auszustatten. Öffentlich zugängliche Ladestationen verkaufen Strom mit ökologischen Mindestanforderungen.

CO₂-ABGABE AUF TREIBSTOFFE

Eine CO₂-Abgabe auf fossile Treibstoffe muss genügend hoch sein, damit ein Effekt auf die Nachfrage nach fossilen Treibstoffen zu erwarten ist. Um Widerstände zu vermeiden, soll die Abgabe vollständig an die Bevölkerung und Unternehmen zurückverteilt werden.





Circuszauber vom Feinsten!

Nach einem Jahr Zwangspause ist der Circus Monti endlich wieder unterwegs! Die neue Inszenierung «Cirque je t'aime!» ist ein Aufruf, die eigenen Träume zu verwirklichen und an sich selbst zu glauben. Vieles ist möglich, wenn man den Mut hat, seiner Berufung zu folgen. Genau dies dachten sich auch die Monti-Gründer, welche vor über 35 Jahren den sicheren Lehrerberuf an den Nagel hängten, ihren Traum vom eigenen Circus in die Tat umzusetzen, um ihre Liebe zum Circus zu leben.

Mit «Cirque je t'aime!» bietet die innovative Circusfamilie Muntwyler erneut ein komplett neues Circuserlebnis 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 Tournée 2021. 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.verkehrclub.ch/bonus oder direkt beim Circus Monti unter 056 622 11 22.

Bahnreiseführer Schweiz

Mit Bahn, Bus und Schiff entdecken Sie die Schweiz umweltfreundlich, entspannt und intensiv. Dabei hilft der bereits in zweiter Auflage erschienene «Bahnreiseführer Schweiz» von Ruedi Eichenberger. Reiseführer oder Bahnführer? Er ist beides – ein Reiseführer voller Anregungen und praktischer Tipps und ein Bahnführer mit vielen Hintergrundinformationen über ein weltweit einzigartiges ÖV-System. 30 fixfertige Vorschläge für kurze und längere Rundreisen in allen Landesteilen und im grenznahen Ausland machen das Planen einfach. Sie wecken auf 390 Seiten Lust auf Zwischenhalte, Abstecher sowie ergänzende kürzere Wanderungen und Velotouren. Eine aktuelle Tour 31 im Berner Jura finden Sie als Kostprobe exklusiv auf der Buchwebsite, über die Sie auch das Buch bestellen können.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf den Ladenpreis von Fr. 48.–. Sie erhalten den Bahnreiseführer Schweiz per Post für Fr. 39.– (zuzüglich Fr. 5.– Versandpauschale, ab zwei Exemplaren ohne Versandkosten) direkt vom AS Verlag Zürich/Ziegelbrücke mit Rechnung.

Bestellen:

www.bahnreisefuehrer.ch mit Code «VCS 2021», gültig bis Ende Oktober 2021.

Savurando, die kulinarische Schatzsuche



© Parc naturel régional Gruyère Pays-d'Enhaut

Die neue kulinarische Schatzsuche führt Sie ins Herz der Naturpärke und lässt Sie durch das Lösen spannender Rätsel köstliche Spezialitäten geniessen und lokale Produzentinnen und Produzenten entdecken. Die Teilnehmenden sind frei in der zeitlichen Gestaltung. Wer sich aber früh auf den Weg macht, kann es gemütlich nehmen, alle Sehenswürdigkeiten in Ruhe anschauen und ausgedehnte Pausen einlegen. Am besten wird der Savurando in kleinen Teams von 2 bis 5 Personen absolviert und ist somit ideal für Paare, Freunde, Familien, Vereine und Firmen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Beim Kauf eines Onlinetickets auf savourando.ch erhalten VCS-Mitglieder einen Rabatt von 20% auf Tickets für Erwachsene (Fr. 39.20 statt Fr. 49.–) und Kinder (Fr. 24.– statt Fr. 30.–). Geben Sie bei der Bestellung folgende Promocodes an: «VCS-NPF» (für Savurando Naturpark Pfyn-Finges, gültig bis 16.10.2021), «VCS-BVM» (für Savurando Biosfera Val Müstair, gültig bis 16.10.2021) und «VCS-GPE» (für Savurando Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut, gültig bis 31. Oktober 2021).

Bestellen: unter www.savourando.ch, vor Ort muss der VCS-Mitgliederausweis vorgewiesen werden. Anzahl der rabattierten Tickets ist limitiert, früh reservieren lohnt sich.

Vielseitiger Rucksack von Osprey

Die Rucksäcke Tempest 20 und Talon 22 von Osprey sind vielseitig einsetzbar und extrem leicht. Egal, ob für die nächste Wandertour, zum Klettern, Laufen oder Fahrradfahren – diese Tages-Rucksäcke sind für alles geeignet.

Das innovative Design der AirScape™-Rückenplatte sorgt für Ventilation und einen sehr hohen Tragekomfort. Es verteilt das Gewicht gleichmässig auf den Hüften und sorgt dafür, dass die Last nah am Körper liegt. Die Rückenlänge ist anpassbar, was für eine noch bessere individuelle Passform und den grösstmöglichen Tragekomfort sorgt. Mit ihren praktischen Details wie beispielsweise dem externen Trinkblasenfach, der Befestigung für Trekkingstöcke, diversen Stretchfächern sind diese Rucksäcke von Osprey ideale Begleiter für jede Outdoor-Aktivität.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Rucksack Talon für Herren hat ein Volumen von 22 Litern und das Damen-Modell Tempest hat ein Volumen von 20 Litern. Beide Rucksack-Modelle sind in verschiedenen Farben erhältlich. Mit dem Rabattcode mag0821 erhalten Sie beide Modelle zum Preis von Fr. 139.– statt Fr. 169.–. Das Angebot ist gültig bis am 30. September 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

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



Weine zum Entdecken

© zVg



Kreativ, mutig und mit ausserordentlicher Begabung kultivieren die Chantons seit 1944 bereits in der dritten Generation weltweit einzigartige, in Vergessenheit geratene Rebsorten. Mut zu Veränderungen und zur Einfachheit prägen das sorgfältige Winzerhandwerk der Kellerei Chanton. Gezielte Rückschnitte, natürliche Düngungen höchstens nach Boden-

proben und in kleinsten Mengen, Zeit zur Reife und das Verständnis für das Zusammenspiel von Boden, Sonne und Licht führen zu einer harmonisch ausgereiften Traubenernte.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten zum Spezialpreis von Fr. 130.– (plus Fr. 15.– Porto und Verpackung) ein Degustationsset mit folgenden Weinen: Himbertscha (mit Plantscher; einmalige Rebsorten, welche nur noch von uns kultiviert werden), Plantscher, Pinot Noir (min. 1 Jahr im grossen Eichenholzfass gereift), Riesling feinherb (lieblich, zum Apéro), Heida (Visper-Klassiker), Dieu de Viège Assemblage (perfekt fürs Sommerapéro).

Bestellen:

unter weine@chanton.ch oder Tel. 027 946 21 53. Angebot gültig bis 31. Oktober 2021.

Schnupper-GA für einen Monat

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist nur gültig gegen Abgabe des Gutscheins im Umschlag vom 9.9 bis 20.10.2021 an einer bedienten ÖV-Verkaufsstelle. Der erste Gültigkeitstag kann innerhalb der Verkaufszeit frei gewählt werden. Das Schnupper-GA berechtigt zur freien Fahrt auf allen GA-Bereichsstrecken. Beim Kauf und bei der Kontrolle in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein amtlicher Ausweis vorzuweisen. Das Angebot gilt nur für Personen, die in der Schweiz oder im angrenzenden Nachbarland wohnen. Artikelnummer: 12947/Ordercode: VCSG3

© SBB CFF FFS





Auszeit im The Hey

Erholung, Genuss, Abenteuer – wir wissen, wie der Hase läuft. Und bei uns sind sogar Aktivitäten und Outdoor-Equipment im Zimmerpreis inklusive. The Hey ist das unkonventionelle Hotel in Interlaken. Bei uns steht der lockere Lifestyle im Vordergrund. Hier finden alle ihren persönlichen Mix aus Relax-Modus, Outdoor-Action und Boutique-Shopping. Mitten in Interlaken laden wir ein zur Auszeit mit Abwechslung. Warum wir genau wissen, was Sie wollen? Weil wir genauso ticken.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

30% Rabatt auf eine Hotelübernachtung inkl. Frühstück. Der Preis bezieht sich auf eine Person im Doppelzimmer.

Bestellen: per Anfrage über reservations@theheyhotel.ch mit dem Stichwort «VCS Schweiz».

Kursbuch 2022 – jetzt vorbestellen

Nach dem grossen Erfolg der Neuauflagen der letzten Jahre wird auch das Kursbuch 2022 von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, die sämtliche Zug- und Schiffsverbindungen sowie die wichtigsten Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abbilden, lassen sich Reisen besonders praktisch planen. Das Kursbuch 2022 erscheint im beliebten A5-Format, praktisch unterteilt in die Bände Ost und West.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 24.80 plus Versandkostenanteil Fr. 6.90.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch oder per Telefon unter 031 328 58 58.



Veloführer



Auf dem Velo dem Wasser entlangrollen oder durch den schattigen Nadelwald radeln, sich etwas abverlangen und die Bergroute bezwingen oder bei erfrischendem Gegenwind den Pass hinunterjagen – unsere Veloführer bieten Radfahrern eine Vielzahl unterschiedlichster Routen. Detaillierte Höhenprofile, informative Karten mit allen nationalen und regionalen signalisierten Touren, Fotos und Reisetipps sowie Velotransportstrecken mit Bahn, Bus und Schiff helfen für eine erfolgreiche Planung der nächsten Velotour.

Egal, ob Sie mit dem Fahrrad, Mountainbike oder dem E-Bike unterwegs sind, in unserem Sortiment finden Sie Ihren persönlichen Führer für unterwegs. Unsere Führer lassen sich problemlos im Rucksack verstauen und sind schnell zur Hand, wenn Sie nicht mehr weiterwissen. Ob in der Schweiz, Europa oder weltweit – entdecken Sie jetzt die schönsten Routen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabattcode mag0821 profitieren Sie von 20% Rabatt auf alle Veloführer. Das Angebot ist gültig bis am 30. September 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

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

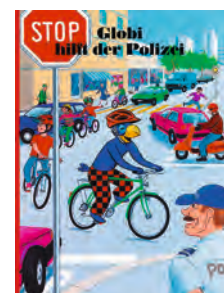
«Globi hilft der Polizei»

Der Schulweg ist spannend und lehrreich. Im Kinderbuch «Globi hilft der Polizei» erzählt Globi von seinen vielen Abenteuern auf dem Schulweg. Als Schulwegprofi gibt Globi aber auch viele wichtige Tipps: Wie Kinder den Fussgängerstreifen richtig überqueren oder wie sie sich bei Dunkelheit am besten kleiden, um im Strassenverkehr sicher unterwegs zu sein.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Profitieren auch Sie vom Schulwegprofi Globi und bestellen Sie das Buch «Globi hilft der Polizei» mit 30% Rabatt.

Bestellen: unter www.globi.ch mit dem Aktionscode synpSK2928, gültig bis 31. Dezember 2021.



DIVERSES

Workshop **KREATIVES SCHREIBEN**
Kleingruppe, 15.- 17. Oktober 2021
Info: www.theresebichsel.ch

Massivholzdoppelbett 150x200 cm, Braunkernesche, schreinerangefertigt, geölt, metallfrei, auseinandernehmbar, in sehr gutem Zustand. Inkl. von Hüsler Nest 2 Einlegerahmen mit Sitzhochstellung, 2 Federelemente, 2 Matratzen 10x75x200 cm mit abnehmbarer Hülle, fleckenfrei. **2 stilgleiche Nachttische** mit 1 Schublade und 2 Regalen. Preis: 900.-. T 061 922 06 56.

KUNST-NATUR-BEGEGNUNG

6 Skulpturengärten in der Toscana
Busreise: So 15. - Sa 21. Mai 2022
079 702 88 24 liloschwarz-seminare.ch

KONTAKTE

Ich (**w 61**) schlank, suche einen intelligenten und gepflegten Mann für gute Gespräche, interessante Unternehmungen, Berührungen und Zärtlichkeiten im Alltag. Freue mich auf dich. Offerten unter Chiffre Nr. 2110, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Ich suche einen **Bahnenthusiasten**, einen **unkomplizierten Begleiter** für eine gemeinsame Zugfahrt mit dem Dogu Express von Ankara nach Kars. Hast Du auch Lust eine solche Reise zu unternehmen, hast Du Interesse an Geschichte, Land und Leute? W, 61 J., die gerne mit dem Zug unterwegs ist, freut sich auf Antwort an: DoguExpress@protonmail.com

WOHNEN

Zu verkaufen im **Puschlav (Brusio)** wunderschön gelegenes Maiensäss gut erschlossen, unberührte Natur zwei Wohneinheiten mit Scheune. Mehr Infos: stavello7743@gmail.com 079 683 39 56 (abends ab 18.00)

In **historischem 2-Fam-Haus** zwischen Chur und Arosa renovierte Wohnung mit antiker Stube plus 3 Zimmer zu vermieten. Pelletofen mit App, Holzofen. Mitbenutzung Garten, Waschküche. Mit ÖV erreichbar. Auskünfte 078 658 05 97 (bitte SMS schreiben)

Inserateschluss 5/2021 für Ihre Kleinanzeigen: Donnerstag, 11. Oktober

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Jura, St. Ursanne, Chalet zu vermieten. Balkon, Grill, Sitzplätze, Garten, mod. Küche, sonnig, Hügellage. 2 Personen ohne Tiere, NR. 079 618 80 00.

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

Kleines **Chalet in Amden** mit traumhaftem Blick – ideal für Wandern, E-Biken und Geniessen. www.ulula.li

Theaterimprovisation & Ferien Humor und Clownerie auch für Weiterbildung www.brigitteschanz.ch

Renovierte 3 1/2 Zi-Ferienwohnung in **typischem Jurahaus in Montfoucon**, evt. mit Pferdeboxen und Weide. Volg, Bäckerei, Metzgerei in Nähe. Mit ÖV gut erreichbar. Dauermietende werden bevorzugt. 079 226 49 20

Günstiges **Studio am Bodensee**. Im romantischen Fischerdorf Berlingen, nahe Seeufer, mitten im Grünen vermieten wir 1 Studio u Holzhaus, 1 km Bahn. www.seehues.li

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

Ruhe und Erholung im Tessin: 1½ Zi. Wohnung in Cagiallo, Val Colla, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Für Familien zusätzliches Zimmer möglich. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

Das «etwas andere» Albergo im Kastanienland Malcantone! Gepflegte und stilvolle Einfachheit in einem historischen Tessinerhaus. 091 609 19 35 www.casa-santo-stefano.ch

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

Ferienhaus-Tausch: Wer hat Lust, mal sein Domizil mit uns (2 Pers.) zu tauschen? Im Angebot: Chalet für bis zu 5 Personen, idyllische Lage Nähe Charmey. Offerten unter Chiffre Nr. 2111, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern



Berge, See oder Schnee!

Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene ab CHF 33 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, WLAN, Gästeküche. Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer Mit Code «vcs21» 33% Rabatt! www.villa.ch

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

Bad Ragaz: Ferienhaus für 4 P., schöne Aussicht, gut erreichbar mit ÖV, Ideal zum Wandern, Biken, Baden und Geniessen. Infos: 078 795 85 70

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

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

Mitten im Höhenkurort Davos-Wiesen: Sonnige 2 1/2 Zi FeWo mit Balkon, mit ÖV gut erreichbar, Tiefgarage, Einkaufen in Gehdistanz. claudiknecht@gmail.com

Wohlfühloase im Grünen gesucht

für kleine Fluchten im Alltag. ÖV, E-Bikes. Entlebuch, Wallis, Jura, Seeland. mail@andreassigner.ch

FERIEN AUSLAND

Ferien in Südfrankreich, Barjac, im Dep. Gard. Nähe Gorges d'Ardèche. Wandern, Baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus www.champdelaplume.com

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

Camargue, Le Grau du Roi, 4-Zi-Whg. mit Panoramablick aufs offene Meer, direkt am Strand. Frei ab 23.10.21; Nov-Mär 900.-/Mt. che8620@bluewin.ch. wif. www.negresco-camargue.ch

TOSCANA im Herbst: Ferien erleben inmitten des Oliven-Hains. Biken – Boldern – Wandern. Ferienhaus | B&B. www.usignolo.eu

Wer vermietet uns für die Monate November/Dezember 21- März 22 ein Ferienhaus oder eine Ferienwohnung in der Provence (z.B. Luberon oder irgendwo mit Blick aufs Meer) mit 2-3 Schlafzimmern, Heizung, WLAN und erreichbar mit TGV in max. 1 Autostunde? kontakt@mariannehassenstein.ch und schreiben@christineloriot.ch

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

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

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.moulineemerze.fr. Tél. 0033 673 18 34 31

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



**Klimagerechte
Lebensmittel
direkt ab Hof**

crowdcontainer.ch

**CROWD
CONTAINER**



Unser Land für zahlbares Wohnen

Die Terra Schweiz AG will zusammen mit der Habitare Schweiz AG Liegenschaften der Spekulation entziehen und nachhaltig bezahlbares Wohnen fördern.

Wollen Sie Ihre Liegen- schaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:
T 052 202 80 80, info@terra-wohnen.ch, www.terra-wohnen.ch

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

Für unser Zentralsekretariat des VCS Schweiz in Bern suchen wir **per 1. Dezember 2021** eine/n

Versicherungsberater/in Innendienst (40-100%)

Haben Sie eine Versicherungsausbildung absolviert und sind nun auf der Suche nach einer ersten Festanstellung? Sind Ihnen eine gute Arbeitsatmosphäre, die Möglichkeit von Teilzeitarbeit und ein sympathischer Chef wichtiger als ein möglichst hoher Lohn? Sprechen Sie sehr gut Deutsch und Französisch und sind gerne im Kontakt mit Menschen? Haben Sie Freude daran, unsere Mitglieder über Angebote im Bereich Motorfahrzeug-Hausrat- sowie Privathaftpflicht- und Veloversicherungen zu beraten? Erledigen Sie auch gerne administrative Arbeiten im Zusammenhang mit Versicherungspolizen?

Wenn Sie all diese Fragen mit Ja beantwortet haben, dann sind Sie genau richtig bei uns und wir freuen uns über Ihre online Bewerbung auf www.verkehrsclub.ch/bewerben

Für unsere sehr fortschrittlichen Anstellungsbedingungen wurden wir bereits mehrfach ausgezeichnet und Ihr künftiger Arbeitsplatz befindet sich an zentraler Lage direkt neben dem Bahnhof Bern.

Unsere Personalleiterin Silvia Kamm (Tel. 031 328 58 75) gibt Ihnen gerne weitere Auskünfte.



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

Für Mensch
und Umwelt



Profitieren Sie doppelt

**10 % Rabatt auf vielen Zusatzversicherungen
und 6 Monatsprämien geschenkt.**

Jetzt zur KPT Krankenkasse wechseln: kpt.ch/vcs

kpt: die krankenkasse
mit dem plus

Lärmschutz: Durchbruch dank VCS

Zürich



Seit über zehn Jahren kämpft der VCS dafür, dass die Bevölkerung bundesrechtskonform vor übermässigem Strassenlärm geschützt wird. Nun scheinen die Stadtregierungen von Zürich und Winterthur gewillt, endlich Nägel mit Köpfen zu machen und das Potenzial von Tempo 30 auszuschöpfen.

Obwohl allein in der Stadt Zürich 140 000 Personen von übermässigem Strassenlärm betroffen sind, hat sich der Stadtrat ein Jahrzehnt lang geweigert, entschlossen dagegen vorzugehen. Vor den Sommerferien kommunizierte er nun einen Strategiewechsel: Auch auf überkommunalen Strassen in der Stadt Zürich soll bis im Jahr 2030 «weitgehend» Tempo 30 signalisiert werden. Es handelt sich allerdings erst um einen Grundsatzentscheid: Eine konkrete Liste, welche Strassen profitieren werden, gibt es noch nicht. Und weil die Widerstände gross sind, bleibt dem VCS garantiert noch viel zu tun.

Der Tempo-30-Plan des Winterthurer Stadtrats ist dagegen schon heute präzise: rasche Umsetzung auf den Strassen rund um die Altstadt, etwas später beinahe flächendeckend. Denn Geschwindigkeitsreduktionen verbessern nicht nur den Lärmschutz, sondern auch die Verkehrssicherheit.

Das ist insbesondere für die Velofahrenden wichtig, aber auch für die Fussgängerinnen und Fussgänger, die im städtischen Raum tagtäglich verkehrsreiche Strassen überqueren müssen.

Zur Kehrtwende in Zürich hat der VCS massgeblich beigetragen, indem er zusammen mit jeweils Dutzenden oder Hunderten von Anwohnerinnen und Anwohnern Strassenbauprojekte anfocht, die ohne den rechtlich vorgeschriebenen Lärmschutz geplant waren. Die Erfolge vor Gericht liessen den Behörden letztlich gar keine Wahl mehr: Aktuell sind solche mangelhaften Projekte an stark belasteten Strassen zum Scheitern verurteilt. Hinzu kommt: Hätte der Stadtrat seine Position nicht überdacht, wären auch geplante Hochbauten schlicht und einfach nicht realisierbar.

Winterthur fackelt nicht lange
Eigentlich ist es erstaunlich, wie viel Zeit sich der rot-grüne Stadt-



Kommt mit dem neuesten Stadtratsentscheid nun endlich Tempo 30 an der schmalen, dicht von Wohnbauten gesäumten Klosbachstrasse?

rat von Zürich genommen hat, um beim Strassenlärm im Sinne und zum Wohl der Bevölkerung zu handeln. Kaum je war die Diskrepanz zwischen Worten – natürlich behauptete der Stadtrat immer, ihm sei der Lärmschutz sehr wichtig – und konkreten Taten in Form der Einführung von Tempo 30 so gross. Dass man es auch anders machen kann, hat

die Winterthurer Stadtregierung mit ihrem Vorgehen gezeigt. Obwohl der VCS dort erst bei einigen kommunalen Strassen interveniert hatte, nahm der Stadtrat dies zum Anlass, von sich aus ein Konzept für einen besseren Lärmschutz auf überkommunalen Strassen auszuarbeiten.

Markus Knauss



Ein Weg möglichst nahe am Ufer, der die öffentlichen Seezugänge miteinander verbindet, darauf zielt die Uferinitiative ab.

Uferinitiative: Jetzt unterschreiben!

Der VCS unterstützt die Uferinitiative, die sich gegen die masslose Überbauung der Ufer der Zürcher Gewässer wendet und diese besser zugänglich machen sowie ökologisch aufwerten will.

Am Zürichsee soll gemäss dem Initiativtext bis 2050 ein durchgehender Seeuferweg fertig gestellt werden, der möglichst nahe am Ufer verläuft und die öffentlichen Seezugänge verbindet. Denn bisher werden hier weder das eidgenössische Raumplanungsgesetz und die Gewässerschutzverordnung noch das Zürcher Wasserwirtschaftsgesetz umgesetzt. Sie

alle verlangen, dass die Ufer für die Bevölkerung zugänglich sein sollen und grundsätzlich von Bauten freizuhalten seien. Wie die intensive Bautätigkeit an den Ufern zeigt, geschieht gegenwärtig das Gegenteil davon.

Aus diesem Grund will die Uferinitiative, lanciert vom Verein «JA zum Seeuferweg», den Zugang zu den Gewässern, den

Generalversammlung des VCS Zürich

Montag, 20. September 2021, Alte Turnhalle der Schule Wetzikon, Turnhallenstrasse 9, 8620 Wetzikon, **18 Uhr GV** mit folgenden Traktanden:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Begrüssung – Wahl der Stimmzähler/innen – Genehmigung der Traktandenliste 2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 21. September 2021 3. Jahresbericht 2020 4. Jahresrechnung 2020, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes 5. Budget 2021 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren 7. Verschiedenes | <p>19 – 19.30 Uhr Apéro
Für die Teilnahme an Generalversammlung und Apéro wird um eine Anmeldung gebeten, per Mail an vcszh@swissonline.ch oder Telefon (044 291 33 00).</p> <p>19.30 Uhr Öffentliche Veranstaltung
«Die SBB-Service- und Abstellanlage in Bubikon: notwendig – aber wohin damit?»
Die SBB braucht für den Ausbau der Zürcher S-Bahn mehr Platz. Gegen die Pläne in Bubikon wehren sich Grundeigentümerinnen und Anwohner. Der VCS bietet beiden Seiten die Möglichkeit, sich zu erklären. Referate von</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Daniel Bösch, Dipl. Ing. ETH/SVI, SBB, Infrastruktur, Netzentwicklung Zürich Ost ■ Paul Stopper, Dipl. Ing. ETH, Bauingenieur <p>Anschliessend Diskussion</p> |
|--|---|

Seeuferweg und die ökologische Aufwertung der Ufer in der Zürcher Kantonsverfassung verankern. Daraus wird sowohl eine verschärfte Bewilligungspraxis der Behörden resultieren als auch eine andere Rechtsprechung.

Das Initiativkomitee setzt sich aus namhaften Vertreterinnen und Vertretern von Umweltschutzorganisationen und der kantonalen Politik zusammen. Den VCS vertritt Gabi Petri. Auch mehrere Parteien unterstützen die Uferinitiative offiziell. Ihre geschichtlichen Hintergründe erläutert das Buch «Seeuferweg – Der Zürichsee im Brennpunkt gegensätzlicher Interessen» des Historikers Willy Rüegg (erschieden im Stutz Verlag). ■

uferinitiative.ch – www.seeuferweg.ch

Für Mitglieder der VCS-Sektion Zürich liegt der Unterschriftenbogen diesem Heft bei (weitere vorfrankierte Bögen und Infos auf uferinitiative.ch). Bitte raschestmöglich einsenden, die Sammlfrist läuft Mitte November 2021 ab, danke!



Zug

Ein kleiner Trost, doch immerhin

Am 24. Juni 2021 ging nach vier Jahren Bauzeit die Tangente Zug–Baar (TZB) in Betrieb. Der richtige Moment also, um ein paar Gedanken zum Grossprojekt anzustellen.



Die TZB und der umgelegte Weg mit dem hart erkämpften Wall.

Als das Volk in einem einstufigen Verfahren dem Kredit für die Planung und die Realisierung der TZB mit 59 Prozent Ja zustimmte, gab es – wohl eher unbewusst – jede Mitwirkungsmöglichkeit

aus der Hand. Welche Dimensionen dieses grösste je vom Kanton realisierte Bauvorhaben hatte, wurde erst mit den riesigen Aushubhügeln sichtbar... Die VCS-Sektion Zug hat sich mit

viel Energie gegen den Bau gewehrt. Verhindern konnten wir ihn nicht, doch immerhin resultierten ein paar Teilerfolge aus den zahlreichen Verhandlungen mit dem damaligen Regierungsrat Heinz Tännler – in Form von Änderungen des Auflageprojekts:

- Vor den Bauarbeiten hatte die Rigistrasse einen durchschnittlichen Tagesverkehr (DTV) von ca. 7000 Fahrzeugen. Im Vorprojekt wurde dieser auf ca. 10000 angehoben, im Auflageprojekt, mittels einer Verkehrslenkung an der Brücke Margel, schliesslich auf 13800. Andererseits wurde die Ägeristrasse durch das Projekt stark entlastet (von DTV 9000 auf 2500). Da bei der Rigistrasse hauptsächlich Mehrfamilienhäuser betroffen sind und die Ägeristrasse durch ein Einfamilienhausgebiet führt und für höhere Tempos ausgebaut ist, sprach sich der VCS gegen die Verkehrslenkung aus – mit Erfolg.

- In den Abstimmungsunterlagen wurden 2,5 km neue Fusswege versprochen. Nach erfolglosen Verhandlungen mit den betroffenen Bauern liess der Kanton das meiste davon sausen und verlegte den Weg entlang dem Grossacherbach von dessen West- auf die Ostseite. Resultat: Ein Weg ungeschützt zwischen Fahrbahn und Bach, teilweise nur 2 Meter von der stark befahrenen Strasse entfernt und ca. 1 m tiefer liegend. Wir konnten dem Kanton einen minimalen Schutzwall zur Abwehr wenigstens der extremsten Emissionen abringen.

Der wohl grösste – indirekte – Erfolg im Zusammenhang mit dem Verfahren um die TZB stellte sich später ein, bei der Stadttunnel-Abstimmung im Jahr 2015. Wir konnten aufzeigen, was das einstufige Verfahren bedeutet. Diese Abstimmung haben wir mit 66 Prozent Nein gewonnen.

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied

Nein zur Umfahrung Klus

Solothurn



Am 26. September wird erneut über eine umstrittene Umfahrungsstrasse abgestimmt – trotz negativ ausgefallenem Gutachten der eidgenössischen Fachgremien. Jetzt braucht es Ihre Nein-Stimme und eine kräftige Mobilisierung, um das völlig unzeitgemässe Projekt zu stoppen.

Sowohl die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission als auch jene für Denkmalschutz haben es eindeutig bestätigt: Das Vorhaben «Verkehrsanbindung Thal» in der Klus bei Balsthal würde insgesamt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung des Ortsbildes von nationaler Bedeutung führen. Es sei somit kaum bewilligungsfähig. Den Urnengang konnten sie damit nicht mehr abwenden.

Die Umfahrung Klus reduziert die Fahrzeit im Feierabendverkehr zwischen Oensingen und Balsthal um lediglich viereinhalb Minuten. Das will sich der Kanton bis zu 81 Millionen kosten lassen, wobei der teure Unterhalt in Höhe von jährlich mehr als einer Million Franken (Viadukt, Tunnel, Felsicherung usw.) noch nicht eingerechnet ist.

Probleme an der Wurzel packen

Der stockende Pendlerverkehr wird mit der Umfahrung nicht verschwinden, da unverändert alle Fahrzeuge weiterhin in den Kreisel (Thalbrücke) hineingelenkt werden. Gleichzeitig wird der Ortsteil Klus nicht wirklich

entlastet: Er hätte weiterhin ca. 5000 Fahrzeuge täglich zu ertragen. Zudem zerschneidet die neue Strasse ein bestehendes Wohnquartier. Die dort lebenden Menschen wären massiv mehr Lärm und Abgasen ausgesetzt.

Das Umfahrungsprojekt wird von einer breiten Koalition aus der Mitte der Gesellschaft abgelehnt. Bürgerinnen und Bürger haben sich zusammen mit Politikerinnen und Politikern von der SP bis zur SVP im «Thaler Komitee NEIN zur 81-Millionen-Luxusstrasse» zusammengefunden und mehr als die Hälfte der fürs Referendum benötigten 1500 Unterschriften im Thal gesammelt. Sie wollen günstigere, bessere, nachhaltige Lösungen für die bestehenden Probleme.

Noch mehr LKW-Transitverkehr?

Das Thal bietet mit dem Naturpark eine hervorragende Wohnlage und ein ideales Terrain für Erholung und sanften Tourismus. Jede Kapazitätserweiterung auf den Strassen in Richtung Autobahn wird wie ein Magnet mehr Transitverkehr anziehen. Dies mit üblen Folgen für die Thaler Dörfer, von noch gefährlicheren Schulwegen über mehr Lärm und schlechtere Luft bis zu weniger Lebensqualität ganz allgemein.

Es zeichnet sich ab, dass die Arbeitszeiten und die Mobilität sich stark und rasch wandeln werden. In den letzten fünf Jahren hat der Verkehr durch die Klus abgenommen. Ein sündhaft teures, umweltschädigendes Infrastrukturprojekt, das auf ein- bis zweistündige Verkehrsspitzen ausgerichtet ist, steht heute buch-



© Bürgerinitiative «Läbig | Klus»

stäblich quer in der Landschaft. Helfen Sie mit, die Umfahrung zu stoppen. Stimmen Sie am 26. September Nein und animieren Sie möglichst viele Bekannte, dasselbe zu tun!

Der geplante Viadukt über diese Idylle hinweg stünde komplett quer in der Landschaft.

Der Vorstand

E-Bike-Kurs für mehr Sicherheit

Für Wiederaufsteigerinnen und Neulenker – am Mittwoch, 15. September, 13.30 Uhr in Trimbach bei Olten

Die Unfallzahlen zeigen es schonungslos: Da sich das Fahrverhalten eines Elektrovelos stark von jenem eines konventionellen Velos unterscheidet, sollte man sich mit diesem Gefährt zuerst hinreichend vertraut machen. Dreh- und Angelpunkt sind eine vorausschauende Fahrweise und die richtige Einschätzung der Situation. Dementsprechend sind die Kursziele formuliert: Gefahrensensibilisierung, Selbst- und Verkehrseinschätzung, Verkehrsgeschehen vorhersehen und Wahrnehmungsdefizite beheben. Im verkehrsfreien Raum wird der Umgang mit dem ungewohnten Schubeffekt, dem grösseren Gewicht, den höheren Tempi und damit dem längeren Reaktions- und Bremsweg eingeübt. Danach steht der gemeinsamen Velotour im Verkehr nichts mehr im Weg.

Der drei- bis dreieinhalbstündige Kurs mit maximal acht Personen ist kostenlos (VCS-Mitglieder geniessen Vorrang), Zufriedene berücksichtigen die Topfkollekte. Anmeldung: info@vcs-so / 079 884 62 06. Anmeldeschluss: 12.9.! Ausschreibungsflyer auf www.vcs-so.ch > Agenda





Luzern

VCS-Einsätze im ganzen Kanton

Zur Hauptsache leistet der VCS Luzern seine Arbeit im Stadt- und Agglomerationsraum, doch setzen wir uns auch auf der Landschaft tatkräftig für unsere Mitglieder ein. Vier Beispiele.

Die Herausforderungen der wachsenden Mobilität zeigen sich geballt im dicht besiedelten Gebiet, in der Stadt und der Agglomeration Luzern. Das heisst aber nicht, dass auf dem Land alles in Butter wäre. Ein Blick auf den Strassenlärmkattaster des Kantons (www.geo.lu.ch/map/strassenlaerm) zum Beispiel zeigt, dass die Dörfer vielfach massiv unter Verkehrslärm leiden. Auch die Klimakrise macht nicht vor ihnen Halt, und neue Strassen verursachen in ländlichen Gebieten ebenso Mehrverkehr wie in der Stadt. Immer wieder gelangen deshalb Mitglieder aus allen Ecken des Kantons an den VCS Luzern, deren Kampf für bessere Lösungen wir gern unterstützen, in den letzten Monaten ganz konkret so:

■ **Ruswil – Tempo 30.** Eine Gruppe von Anwohnern kämpft für eine Verkehrsberuhigung im Zentrum von Ruswil. Der VCS hat sie argumentativ unterstützt. Aufgrund der eingereichten Petition lässt der Gemeinderat in einem Gutachten die Möglichkeiten zur Einführung von Tempo 30 klären.

■ **Marbach – Signalisationsänderung.** Der Kanton Luzern hat nach 20 Jahren die Ortstafel und damit den «Tempo-50-Start» näher an die Ortseinfahrt verschoben. Das Resultat: Vor allem die Motorradfahrer – Marbach liegt an einer beliebten Töffstrecke – drehen schon früher auf, was zu massiv mehr Lärm führt und die Sicherheit bei Hofausfahrten gefährdet. Der VCS hat beim Kanton nachgehakt und ist in Kontakt mit den Betroffenen, um Lösungen zu finden.

■ **Buttisholz – E-Bikes für den Klimaschutz.** In Buttisholz will eine Klimagruppe E-Bikes in günstiger Langzeitmiete anbieten, um die Menschen zum Umsteigen vom Auto aufs E-Bike zu bewegen. Es laufen Abklärungen mit der Gemeinde und möglichen Geldgebern. Der VCS hat geholfen, rund ums Thema «Mobilität und Klima» Fakten und Informationen für das Argumentarium zu sammeln.

■ **Beromünster – neue Umfahrungsstrasse.** Der Kanton plant beim Fläcke Beromünster eine neue Umfahrungsstrasse. Der VCS steht im Austausch mit Anwohnerinnen und Anwohnern, um die Auswirkungen einzu-

ordnen und allenfalls Wege zu finden, wie der Fläcke auch ohne neue Strasse zu entlasten wäre.

Ob Kurzberatung oder gemeinsamer Einsatz für oder gegen ein Projekt: Der VCS Luzern hilft seinen Mitgliedern, so gut er kann. Wir engagieren uns allerdings nicht für die Durchsetzung von Einzelinteressen, sondern statutenkonform nur für Projekte, die einem allgemeinen Interesse dienen, der Förderung der menschen- und umweltgerechten Mobilität. In diesem Sinne: Zögern Sie nicht uns zu kontaktieren, wenn Sie ein Anliegen haben, das im Kompetenzbereich des VCS liegt.

Der Vorstand

Samstag, 18. September: Bypass-Spaziergänge

Wir zeigen, was der Bypass für Luzern wirklich bedeutet: nämlich Mehrverkehr statt Klimaschutz. Am 18. September lädt das Komitee Bypass Nein, ein Zusammenschluss von VCS und 15 weiteren Organisationen, zu Info-Spaziergängen an drei Stationen des geplanten Bauwerks ein. Details dazu finden Sie auf www.vcs-lu.ch.



Aargau

Ergebnisse der Urabstimmung 2021



© zVg

Werner Erni



© zVg

Christoph Meier

Wie schon letztes Jahr führten wir anstelle einer ordentlichen Mitgliederversammlung eine schriftliche Befragung durch. Sie stiess auf erfreuliches Interesse: 215 Mitglieder haben sich an der Urabstimmung beteiligt. Alle Anträge wurden gutgeheissen, der Vorstand entlastet und dessen bisherige Mitglieder alle im Amt bestätigt. Es sind dies: Jürg Cafilich, Baden (Präsident); Fabian Bühlmann, Muhen; Irène Kälin, Oberflachs; Maurus Kaufmann, Seon; Jacqueline von Arx, Rombach; Michael Knecht, Ennetbaden. Neu in den Vorstand

gewählt wurden Christoph Meier, Neuenhof, und alt Grossrat Werner Erni, Möhlin.

Anliegen und Anregungen

Im Rahmen der Befragung durften Vorstand und Geschäftsstelle Dank und Lob für ihre Arbeit entgegennehmen; viele der abgegebenen Kommentare bestätigten den Kurs der Sektion explizit. Besonders interessant sind die Anliegen und Anregungen, die dem Vorstand dabei mit auf den Weg gegeben wurden. So forderten verschiedene Stimmen ein verstärktes Engagement für den

Veloverkehr. Auch der Strassenlärm wurde wiederholt thematisiert, insbesondere der so lästige wie unnötige Motorenlärm von Autoposern.

Christian Keller,
Geschäftsleiter

Das Protokoll der Urabstimmung mit den eingebrachten Wortmeldungen kann unter vcs-ag.ch/mv2021 eingesehen werden.

Ein Konzept, das gemischte Gefühle auslöst



Zu weiten Teilen erachtet der VCS den Entwurf zum Gesamtverkehrskonzept (GVK) Obwalden als zielführend, ja zukunftsweisend. Das Planungswerk weist aber auch ernsthafte Mängel auf.

Obwalden will langfristig eine nachhaltige Verkehrsentwicklung für Bevölkerung, Wirtschaft und den Tourismus sicherstellen. Das ad hoc eingesetzte Begleittbüro und die kantonale Verwaltung haben dafür enorm viel geleistet: Das GVK fasst in seiner Entwurfsfassung den Ist-Zustand zuverlässig zusammen, und es fehlt auch nicht an klar definierten Zielen. Was die Strategie angeht, bleibt es aber vage. Deren wichtigster Pfeiler, das 4V-Prinzip – Verkehr vermeiden, verlagern, verträglicher gestalten und vernetzen –, kommt leider nicht konsequent zur Anwendung. Besonders bemerkbar macht sich dies im Tourismusbereich.

Soll sich der Verkehr nachhaltig entwickeln, sind Lenkungsmaßnahmen zwingend, namentlich in Form von Parkplatzbewirtschaftung, Parkleitsystemen, Dosierungsanlagen

und auch Mobilitätsmanagement. Ohne Gesetzesanpassungen und entsprechende Abstimmung mit dem Richtplan sind Veränderungen kaum zu erreichen. Dafür wird es Mut bei den Entscheidungsträgern brauchen.

Brennpunkt Engelberg

In Engelberg werden seit Jahren illegal Parkplätze, die sogenannten Notparkplätze, betrieben. Hier erwartet der VCS, dass die Situation mit einer gesetzeskonformen Lösung rasch bereinigt wird, wobei die bisher gültige Plafonierung der Zahl öffentlicher Parkplätze unangetastet bleiben muss. Weiter braucht es interkantonale Kooperation und Koordination zwischen den verschiedenen Raumplanungs-ebenen, gerade auch im Zusammenhang mit den Verfahren zum Projekt Titlis 3020 und dem Richtplan. Nicht nur die Um-

welt, sondern auch grosse Teile der Nidwaldner Bevölkerung leiden unter dem Tourismusverkehr nach Engelberg. In Obwalden wird offen sichtlich unterschätzt, wie problematisch die Lage im Nachbarkanton ist.

Da liegt viel Potenzial brach

Dementsprechend erwartet der VCS Verbesserungen im Hinblick auf die Verabschiedung der GVK. Während dem Begleitprozess zur Erarbeitung des Entwurfs wurde

klar, dass in den Bereichen Velo, ÖV sowie Strassengestaltung innerorts der Nachholbedarf gross und unbestritten ist. Dem Velo mit seinem grossen Potenzial als umweltverträgliches, günstiges und platzsparendes Verkehrsmittel muss ein viel höherer Stellenwert zukommen – zumal die Bundesgesetzgebung die Kantone neuerdings verpflichtet, Veloinfrastruktur zu planen und zu realisieren.

Daniel Daucourt, Geschäftsleiter

Vernehmlassung zu den Fahrplänen

Detailliert hat der VCS in beiden Halbkantonen zum Fahrplänenentwurf 2022 Stellung genommen. Wir haben dabei Anliegen platziert, Fragen gestellt, Anregungen gemacht – und mit Lob nicht gegeizt für die verschiedenen Verbesserungen (zusätzliche

S44, Nachtbusse usw.). Auf dem Wunschzettel stehen nach wie vor bessere Anschlüsse – z. B. von der S5 in Luzern Richtung Baar –, die Schliessung von Taktlücken, der Ausbau ungenügender Angebote und anderes mehr. www.vcs-ownw.ch

«Strike for Future»

Zusammen mit diversen Partnern, darunter die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden, organisierte die Klimagruppe Nidwalden Anlässe im Rahmen von «Strike for Future», so zum Beispiel ein Repair-Café und eine Online-«Klimaarena». Besonders viel los war am Freitag, den 21. Mai 2021, auf dem Dorfplatz in Stans. Vom Kirchturm ertönte mittags der «Klimaalarm», es gab einen Setzlings-, einen Bastel- und Esstische, Theater sowie eine Velodemo am Abend. Obwohl das Wetter nicht mitspielte, war die Beteiligung daran gross: ein ungewöhnlicher Anblick für Stans. Auch das lokale Medienecho war erfreulich.





Basel-Stadt/Baselland

Ja zur Umgestaltung der Hörnliallee

Der grösste Friedhof der Schweiz verdient einen würdigen Vorplatz. Am 26. September entscheidet Basel-Stadt über die Sanierung und Umgestaltung der Hörnliallee, am Otto Wenk-Platz und im Kohlistieg in Riehen.

gen. Auf dem Vorplatz mussten Bäume gefällt werden, weil sie in Trockenperioden zu wenig Wurzelraum hatten. An anderen Stellen heben die Wurzeln die Trottoirs an und sorgen damit für Stolpergefahr. Mit dem Projekt erhalten die Bäume mehr Raum und Sickerflächen. 34 zusätzliche Bäume machen das Umfeld des Hörnli gemütlicher und den Besuch auch bei Hitze erträglich.

Hindernisfrei erreichbar

Heute ist die Strasse mit ihrem sanierungsbedürftigen Belag insbesondere für Fussgängerinnen und Fussgänger nicht sicher, und es ist zu lärmig. Die Umgestaltung bringt mehr Sicherheit, namentlich mit Velostreifen, und sie beugt Überschwemmungen bei Starkregen vor. Dank fünf Buslinien mit neu hindernisfreien Haltestellen, einem Rufbus, dem S-Bahn-Anschluss, neuen Veloabstellflächen und weiterhin 293 Parkplätzen

im und ums Hörnli ist der Friedhof bestens erreichbar. Für die neuen Bäume und den besseren, sichereren Zugang zum ÖV werden 48 Parkplätze umgenutzt.

Das Projekt bringt überdies mehr Verkehrssicherheit auf dem

Kohlistieg – eine wichtige Verbindung für viele Velofahrende –, der im gleichen Zug saniert wird.

Florian Schreier,

Geschäftsführer VCS beider Basel



Der Vorplatz des Friedhofs Hörnli ist in die Jahre gekommen. Werkleitungen und Beleuchtung müssen ersetzt werden, es braucht sichere Querungen und komfortable Bushaltestellen. Die unumgängliche Sanierung wird genutzt, um den Vorplatz umzugestalten und den Anforderungen der Klimaerwärmung Rechnung zu tra-

Kurznachrichten

Reibungslos verlaufene Mitgliederversammlung. An unserer ersten Online-MV bestätigten die teilnehmenden Mitglieder die Vorstandsmitglieder in ihrem Amt und genehmigten die Jahresrechnung und das Budget. Die nächste MV geht dann hoffentlich wieder mit einem öffentlichen Anlass und direkten Begegnungen über die Bühne.

Bermenweg (teilweise) wieder offen. Der Bermenweg entlang dem Rhein im Birsfelder Hafen und Muttenzer Auhafen wurde Anfang Mai von den Rheinhäfen geschlossen. Viele haben sich darüber beschwert und der Widerstand war halbwegs erfolgreich: Für den Fussverkehr ist der Bermenweg wieder offen, Velos jedoch sind immer noch ausgesperrt. Wir sind weiter dran – im Austausch mit den zuständigen Stellen.

Zieht Allschwil endlich nach? Am 26. September entscheidet sich an der Urne, ob Allschwil – als letzte Gemeinde in der Agglomeration – eine Parkraumbewirtschaftung einführt und das Gratisparkieren auf öffentlichem Grund ein Ende hat.

Mehr Sicherheit auf Passstrassen

Immer wieder kommt es auf Passstrassen in der Region zu Unfällen, manchmal gar tödlichen. Neben vielen Selbstunfällen ist besonders der Raserunfall von 2019 am Gempfen unvergessen, bei dem ein Raser nach einer Kurve wohl ein Überholmanöver vollführte und einen korrekt entgegenkommenden Velofahrer schwer verletzte. Im Baselbiet sind der Obere und Untere Hauenstein und der Challpass im Laufental die Brennpunkte. Diese bei Ausflüglern auf dem Velo, Motorrad oder im Auto beliebten Strassen sind nicht nur unfallträchtig, sondern auch lärmig.

Die Anwohnerinnen und Anwohner haben einen Anspruch auf Lärmschutz, speziell in der Nacht und an Wochenenden.

Nun wurden zwei Vorstösse im Solothurner Kantonsrat bzw. im Baselbieter Landrat eingereicht. Der Autor hat sich beim Regierungsrat nach der Sicherheit auf Pass- und Ausflugsstrassen im Baselbiet erkundigt. Christof Schauwecker, Präsident des VCS Solothurn und Kantonsrat der Grünen, tat dasselbe für den Passwang und den Gempfen im Solothurnischen.

Jan Kirchmayr,

Vorstandsmitglied und Landrat SP

Nein zum Parkkarten-Dumping

Ein Jahr nach der klaren Abfuhr für die Auto-Initiativen in Basel-Stadt fordert die Parkkarten-Initiative erneut aus der Zeit gefallene und teure Vorrechte für den Autoverkehr: Parkplätze zum Dumpingpreis auf öffentlichem Grund.

Die Initiative will, dass Parkieren in der Stadt künftig deutlich weniger kostet. Parkkarten sollen für Pendelnde günstiger und unbeschränkt verfügbar sein. Das würde zu einer massiven Zunahme des Autoverkehrs und der Staus in der Stadt führen.

Heute kann ein Unternehmen nicht einfach unbegrenzt Pendlerparkkarten beziehen. Die

Parkkarten-Initiative will die äusserst sinnvollen Beschränkungen aus dem Gesetz streichen und lädt geradezu dazu ein, für den Arbeitsweg das Auto zu nehmen und Parkplätze in der blauen Zone zu besetzen.

Über zwei Drittel der Menschen in Basel-Stadt besitzen kein eigenes Auto. Die meisten bewegen sich mit Tram und Bus,



auf dem Velo oder zu Fuss durch die Stadt: Verkehr ist sehr viel mehr als parkierte Autos, um die sich bei der Parkkarten-Initiative alles dreht: Velos brauchen einen Bruchteil des Platzes, Tram und Bus sind noch flächeneffizienter. Das sorgt für weniger Lärm und Luftverschmutzung und schützt das Klima. Die Autopolitik der 1960er-Jahre ist

passé, die Zukunft ist erneuerbar, sauber, leise und effizient.

Wir dürfen den öffentlichen Raum nicht verscherbeln

Restaurants, Cafés, Läden, Märkte – breitere Trottoirs, mehr Bäume und Sträucher: Der öffentliche Raum ist sehr begehrt. Doch während Restaurants, Buvetten und Marktstände einen ange-

messenen Preis für die Nutzung des öffentlichen Raums bezahlen, will die Initiative das Parkieren zum Dumpingpreis. Darum engagieren wir uns für ein Nein am 26. September.

Lea Steinle, Co-Präsidentin

Mehr Infos dazu auf vcs-blbs.ch/politik

Der Westast ist tot, es lebe die Lärmsanierung!



Zuerst müsse die Bieler Autobahn umfahrung fertig gebaut sein: Mit diesem Argument wurden Mal für Mal Massnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Förderung von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr ausgebremst.

Daher ist Biel verkehrspolitisch arg im Rückstand, so auch beim Lärmschutz: Laut dem kantonalen Tiefbauamt hat keine andere Berner Stadt einen grösseren Nachholbedarf. Mit

dem Ende des Westast-Projekts muss sich das ändern, und der Gemeinderat hat letzten Herbst entschieden, das Lärmkataster bis Ende 2021 zu aktualisieren. Das geltende Kataster basiert auf Verkehrszahlen aus dem Jahr 2007. In der Zwischenzeit wurde der A5-Ostast eröffnet und eben auch der Westast beerdigt. Die Bieler Stadtregierung will nun also Lärmschutzmassnahmen künftig systematisch in die Strasseninfrastruktur- und Ver-

kehrsprojekte integrieren. Im Vordergrund stehen dabei Massnahmen an der Quelle wie etwa Temporeduktionen.

Dass der Bundesauftrag, die Bevölkerung vor schädlichem Lärm zu schützen, endlich erfüllt werden soll, ist hoch erfreulich. Die Gestaltung der Nord- und der Südachse als flankierende Massnahme zum A5-Ostast ist der nächste wichtige Schritt. Aber auch der Kanton ist in der Pflicht. Eine Temporeduktion auf der

Bernstrasse (Kantonstrasse) von 60 auf 50 km/h wäre beispielsweise eine rasch umsetzbare Massnahme. Der VCS bleibt dran.

Urs Scheuss,
Vorstand VCS-Regionalgruppe Biel

Unsere nächsten – für Mitglieder wie immer öffentlichen – Vorstandssitzungen: Mittwoch, 13. Oktober und 8. Dezember 2021, 18 Uhr in der «Störchuchi» an der Aarbergstrasse 91 in Biel.

Thun: Rabatt für VCS-Mitglieder

Die Elektro-Cargobikes des Thuner Velo-Hausliefer- und Recyclingdienstes Collectors sind aus dem Stadtbild nicht mehr wegzudenken. Nun ist die Collectors-Flotte um ein weiteres Fahrzeug gewachsen. Es wirbt für seinen Sponsor, den VCS.

Seit 2018 bringt Collectors die Einkäufe von Privatpersonen von über 50 Geschäften der Region (u.a. Coop, Oekoladen und Migros) mit dem E-Cargobike innert drei Stunden nach Hause. Das Zusatzangebot «Recyclingbike» holt Leergut wie Altglas, Petflaschen, Kaffeekapseln, Büchsen oder Korken ab und entsorgt es bei den Sammelstellen. Das Liefergebiet umfasst die Region Thun von Steffisburg über Thun (ohne Goldiwil) bis Hünibach und Hilterfingen. Collectors ist auch ein Sozial-

programm: Den operativen Betrieb stellt das Schweizerische Arbeiterhilfswerk Bern (SAH) sicher. Mit ihren ca. 1000 Fahrten monatlich machen die am SAH-Beschäftigungsprogramm Teilnehmenden ebenso viele Autofahrten überflüssig.

Und das Wachstumspotenzial ist nach Einschätzung von Geschäftsführer Roman Bloch nach wie vor gross. So wurde das Angebot 2021 beispielsweise mit Transporten für den Wäsche-Service Thun und Auslieferungen (Gemüse-Abos) für die Garten-



bauschule Hünibach erweitert. VCS-Mitglieder geben bei der Anmeldung ihre Mitgliednummer an und erhalten 20 Prozent Rabatt auf eines der Jahresabos für den Hauslieferdienst (Fr. 200.–) oder das Recyclingbike (120.–)! ■

Suzanne Albrecht, Geschäftsleiterin der VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland, belädt das neue, vom VCS gesponserte Collectors-E-Cargobike mit einer Recyclingtasche. Im Sattel sitzt der Collectors-Thun-Geschäftsführer Roman Bloch.



Kurt Eichenberger vom WWF Bern am vergangenen 10. März, als die Interessengemeinschaft «Natur statt Beton» erstmals an die Öffentlichkeit ging.

Klimaschutz in der Kantonsverfassung JA!

Die Idee kam mir im Hitzesommer 2018: Der Klimaschutz soll in der Berner Kantonsverfassung zur «vorrangigen Aufgabe» erklärt werden. Kaum war der Vorstoss im Grossen Rat deponiert, trat die Klimastreik-Bewegung auf den Plan. Unter ihrem Druck nahm eine breite Mehrheit die Idee auf und liess einen Verfassungsartikel ausarbeiten. Zum Resultat, das sich an der Gletscherinitiative orientiert, hat nun das Berner Stimmvolk am 26. September das letzte Wort.

Der vorgeschlagene Klimaschutz-Artikel verpflichtet den Kanton und die Gemeinden zu aktivem Einsatz: Sie sollen ihren Beitrag leisten, um den Kanton Bern bis 2050 klimaneutral zu machen. Ein Ja zum Verfassungsgrundsatz bewirkt noch keine konkreten Taten, bringt aber zum Ausdruck, dass Klimaschutz eine Chance für die Wirt-

schaft ist und sowohl umwelt- als auch sozialverträglich erfolgen muss. Natürlich wären strengere Formulierungen (z.B. punkto Zieljahr und Weg dahin) besser. Doch dafür gab es im Parlament keine Mehrheiten.

Immerhin werden bei einem Ja der Kanton und die Gemeinden verpflichtet, ihre Finanzflüsse und jene ihrer Pensionskassen klimaneutral auszurichten. In diesem Punkt befolgt der Berner Verfassungsartikel das Klima-Abkommen von Paris stärker als die Gletscherinitiative. Nach dem Nein zum CO₂-Gesetz auf Bundesebene stimmen wir auf Kantonsebene jetzt erst recht für den Klimaschutz und bekräftigen das Prinzip: Ja, die Schweiz wird spätestens 2050 klimaneutral sein!

Bruno Vanoni, Grossrat und Vorstand VCS-RG Bern, Initiant des Verfassungsartikels

Samstag, 18.9.2021: Wir bringen den Protest auf die Wiese

Wir, das ist der vom VCS mitgetragene Verein «Natur statt Beton». Am 18. September geht es los. Nach dem Gründungsakt veranstalten wir über Mittag ein kleines Volksfest auf der Wiese. Mitten im Trassee der geplanten Strasse wird eine kleine Linde gepflanzt, die Linde der Hoffnung! Wir hoffen auf möglichst viel Unterstützung, um den Protest gegen die Zerstörung der Landschaft in Bützberg mit einer Menschenschlange entlang der geplanten Strasse verdeutlichen zu können. Macht mit – vor Ort und mit einem Betritt zu unserem Verein. Oder melden Sie sich per Mail bei info@regionoaem.ch.

Für mehr Informationen zum Fest: www.naturstattbeton.ch und www.vcs-rgoberagemm.ch



Wallis

Schwungvolle digitale Versammlung

Vorstand gewählt. Der gebürtige Genfer lebt seit Jahrzehnten im Oberwallis und ist ebenso lange Mitglied des VCS Wallis. Beat ist Lokführer bei den SBB im Bereich Personenverkehr, bringt entsprechend viel Erfahrung im ÖV-Bereich mit und setzt sich auch auf politischer Ebene seit langem für ökologische und soziale Themen ein. Die bisherigen Vorstandsmitglieder Rachel Blatter, Régis Chanton, Brigitte Wolf, Jannick Badoux, Jean-François Fornet und Céline Lugon wurden einstimmig wiedergewählt.

Nach ein paar unbestrittenen Anpassungen in den Sektionsstatuten wurde über die Schwerpunkte des VCS Wallis 2021 nach den Aktionen zum CO₂-Gesetz diskutiert. Im Vordergrund standen dabei das weitere Vorgehen beim Erneuerungsprojekt der Standseilbahn Sierre-Crans Montana SMC (inkl. Aufhebung von drei Haltestellen), die aktuelle Einsprache gegen die über-rissene Anzahl von Stellplätzen auf der neuen Autobahnraststätte Steineja bei Raron sowie die Unterschriftensammlung für die kantonale Velo-Initiative. Auch

mit der Vernehmlassung zum kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr und der Werbung von Neumitgliedern wird sich der VCS Wallis beschäftigen.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin



Neu im Vorstand des VCS Wallis: Der SBB-Lokführer Beat Schumacher.

Am 19. Mai 2021 fand die Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Wallis per Videokonferenz statt. Trotz der physischen Distanz war die Stimmung sehr positiv und der Austausch der Teilnehmenden über politische Ideen und die Zukunft der Sektion animiert.

Mit grossem Applaus wurde Beat Schumacher neu in den

Einladung

zur Informationsveranstaltung
«Innovativer Grimseltunnel»

Eine einmalige Chance: Bahn und Strom in einem Tunnel!

Montag, 25. Oktober 2021,
18 Uhr, Arena, Gotham
Bahnhofstrasse 9a,
3904 Naters

Neu: Cargovelo-Verleih für Chur



Mit dem Velo zum Grosseinkauf, zur Entsorgungsstelle oder auf den Familienausflug: Seit letztem Juni ist dies in Chur dank dem ersten Cargovelo-Verleih kein Problem mehr. Beim Planaterra 11 kann man auch verschiedene Anhänger und Zubehör mieten.

Wer kennt das Problem nicht: Die Einkäufe zu schwer, das Möbel zu sperrig, das Gepäck zu zahlreich. Also halt doch das Auto... Doch auch abgesehen von der Parkplatzsuche ist dies in der Stadt keine besonders gute Wahl. Und nun steht in Chur die Alternative bereit: Pro Velo Graubünden vermietet neu ein Cargovelo am Rande der Altstadt. Das

Angebot (cargovelo-mieten.ch) wurde mit der Genossenschaft bainviver und zahlreichen Mitbeteiligten aufgebaut, darunter der VCS Graubünden und die Vereinigung Bündner Umweltorganisationen vbu.

Simon Gredig, Geschäftsführer von Pro Velo Graubünden, erklärt die Idee dahinter so: «Ein Cargovelo benötigt man nicht jeden Tag. Wir möchten, dass die Churerinnen und Churer bei Bedarf jederzeit ein passendes Transportfahrzeug ausleihen können.» Ob für ein Camping-Wochenende am Walensee, eine Entsorgungsfahrt zum Werkhof oder den Getränkeeinkauf für ein grosses Fest: Mit dem Velo und den passenden Anhängern lasse sich fast alles transportieren. 100 Kilogramm Zuladung fasst das Velo, mit einem Anhänger kommen weitere 100 Kilogramm dazu.

Nur wenn ein Angebot vorhanden ist, könnten die Leute



Volle Kraft voraus: Auf der Website cargovelo-mieten.ch sind Verfügbarkeit, Preise, Zubehör und weitere Infos ersichtlich.

vom Auto auf das Velo umsteigen und so dazu beitragen, den Verkehr umweltfreundlicher zu gestalten, sagt Simon Gredig. Er schmiedet bereits Zukunftspläne:

«Wenn unser Cargovelo genutzt wird, werden wir weitere Modelle und Standorte anbieten.»

Stefan Grass

Velobörsen in Chur

Bis 2019 organisierte der VCS die traditionelle Velobörse in Chur. Seit 2020 tritt Pro Velo Graubünden als Organisatorin der Frühlingsbörse (2022 am 9. April) und zusätzlich einer Herbstbörse auf.

Herbstvelobörse, Stadtbaugarten-Areal: 2. Oktober 2021

Velos bringen: laufend ab 8.30 – 12 Uhr

Velos kaufen: laufend ab 11 – 14 Uhr

Ideen zur zukünftigen Verkehrsabwicklung



Soll sich unser Land weiter positiv entwickeln, muss es gelingen, die Verkehrsmobilität zu Fuss, per Fahrrad und mit dem öffentlichen Verkehr attraktiver zu machen.

Der Flächenbedarf in Bewegung beträgt im Schweizer Durchschnitt pro Person 115 m², wenn diese mit dem Auto unterwegs ist, aber nur etwa 10 m² bei der Nutzung von öffentlichem Verkehr (ÖV) oder Fahrrad. Und Fläche ist bei uns Mangelware. Im Hinblick auf die vielen, für unsere Wirtschaft notwendigen Einpendlerinnen und -pendler spielt der ÖV auf der Schiene da-

her eine wichtige Rolle. Während wir in der Hauptverkehrszeit zum Transport von 1200 Personen pro Stunde und Richtung beim Bus einen 5-Minuten-Takt brauchen, reicht bei einer Tram-Bahn Oberland ein 15-Minuten-Takt und bei einer S-Bahn Feldkirch-Buchs ein 30-Minuten-Takt.

Nach dem Nein des Volks zum Ausbau der Strecke Feldkirch-Buchs zur S-Bahn im Halbstun-

dentakt wurden verschiedene kreative Ideen zur zukünftigen Verkehrsabwicklung vorgestellt. Ein Vorschlag nimmt die im Abstimmungskampf vorgebrachten Argumente auf und präsentiert eine Vision, die diese berücksichtigt. Eine umfassende Gesamtverkehrslösung soll die Mobilität per Auto, ÖV, Fahrrad und zu Fuss in Liechtenstein nachhaltig gestalten sowie die Erreichbarkeit vom

Ausland her und damit den Lebensstandard und die soziale Absicherung langfristig sicherstellen. Unser Land soll vom Ausbau der ÖV-Netze der Nachbarn profitieren und in die Vertaktung von Bus und Bahn lokal, regional und überregional eingebunden sein.

Grünräume und Agrarland: tabu
Grünräume sollen nicht durch neue offene Trassen/Strassen zer-

stört werden, ein weiterer Verlust an intakter Landschaft und Landwirtschaftsflächen ist möglichst zu vermeiden. Das Ziel muss vielmehr sein, dass Menschen, Natur und Landschaft verlorene Werte beziehungsweise Flächen zurückerhalten und dass der Siedlungsraum möglichst nicht mehr wächst. Lärmgeplagte sollen vor den Emissionen des Strassen- und Schienenverkehrs geschützt, belastete Zentren und Hauptstrassen durch kanalisierte Tunnellösungen entlastet und

so lebenswerter werden. Die Verkehrskorridore sollen so verlaufen, dass möglichst kein Bodeneigentum von Privaten enteignet werden muss.

Im Sinn dieses Vorschlags empfiehlt der VCL ein Nein zum Ausbau des Rheindamms in Vaduz zwischen Lettstrasse und Lochgasse in der Abstimmung vom 3. Oktober. Bei wirklichem zukünftigem Bedarf soll eine Strasse unterirdisch im Binnendamm geführt werden.

Georg Sele

Der VCL-Vorschlag für eine Tram-Bahn

Mit der genau gleichen Stossrichtung hat der VCL bereits vor Jahren zusammen mit Fachleuten eine Studie erarbeitet für eine Tram-Bahn im 15-Minuten-Takt vom Bahnhof Schaan zum Schulzentrum Mühleholz/Schwimmbad und von dort weiter im Tunnel bis Vaduz Süd, mit Haltestellen beim Spoerry-Areal (Universität) und im Zentrum beim heutigen Touristenpavillon. In Vaduz Süd ist die Führung auf der Landstrasse bis zum McDonald's-Kreisel vorgesehen und dann dem Kanal entlang nach Süden – mit den Haltestellen Triesen Zentrum, Balzers Industrie Nord und Gagoz – und schliesslich via neue SBB-Haltestelle Trübbach-Dornau nach Sargans.

Details auf vcl.li/?page=18&eid=530



St. Gallen/Appenzell

Tempo 30 auf Kosten der Begegnungszone?

Direkt an die Fahrbahn grenzende Hauseingänge, Schulkinder und generell viel Fussverkehr: Am Landsgemeindeplatz in Trogen war, ist und bleibt Tempo 20 genau das Richtige.



Fotomontage des Landsgemeindeplatzes

Seit 2010 läuft in Trogen ein Versuch mit Tempo 30 auf der Kantonsstrasse im Bereich des Landsgemeindeplatzes. Das neue Regime habe sich bewährt, sagt das Tiefbauamt – und will dieses nun ausdehnen und definitiv umsetzen. So weit, so gut, nur: Im Gegenzug soll die bisherige Begegnungszone mit Tempo 20 rund um den historischen, national geschützten Landsgemeindeplatz aufgehoben und in die T30-Zone integriert werden.

Gegen dieses Vorhaben setzen sich zahlreiche Einwohnerinnen und Einwohner von Trogen zur Wehr. Der VCS berät und unterstützt eine Gruppe von Einspre-

chenden. Es sei eine stattliche Anzahl Einsprachen eingegangen, meldet das Tiefbauamt, allerdings nicht nur wegen der Begegnungszone. Einige sind leider auch generell gegen die Ausdehnung der T30-Zone.

Der entscheidende Unterschied Das Tiefbauamt und die Gemeinde setzen auf eine Vereinheitlichung der Signalisation; drei verschiedene Tempolimiten auf engem Raum seien unzumutbar und die effektiv gefahrene Geschwindigkeit werde sich wegen der engen Gassen kaum erhöhen.

Dem widerspricht eine Opponentin stellvertretend für viele so: «Die Begegnungszone hat eine andere Bedeutung. Hier geniessen die Menschen den Vortritt, in der Tempo-30-Zone jedoch das Auto.» Was 2002, als zwei Kinder angefahren wurden, für die Einführung der Begegnungszone sprach, habe auch heute noch Gültigkeit: Es gibt Hauseingänge, die direkt an die Fahrbahn grenzen, zudem geht es um einen Schulweg und gibt es hier generell

viel Fussverkehr, auch wegen der ansässigen Läden.

Die VCS-Sektion SG/AP unterstützt die Einsprachen. Es darf nicht sein, dass in der lebendigen Kernzone von Trogen verschwindet, was sich unbestritten bewährt hat. Das Tiefbauamt lädt nun am 9. September alle Einsprechenden zu einer öffentlichen Informationsveranstaltung ein. Im Einla-

ungsschreiben steht, dass dieser Anlass wegen Corona leider erst jetzt stattfinden könne.

Richi Faust, Vorstandsmitglied



Voranzeige

Gründungsveranstaltung der VCS-RG Rorschach

Donnerstag, 18. November 2021, 19.30 Uhr im Berufsschulzentrum (Aula) Rorschach, Feldmühlestr. 28

Mit dem Thema Veloförderung setzt die neue VCS-Regionalgruppe einen ersten Arbeitsschwerpunkt.

Der Stellenwert des Velos in der Alltags- und Freizeitmobilität wird grösser und grösser. Wie geht Vorarlberg die Veloförderung mit seinem Projekt «Ketten-Reaktion» an? Was kann die Region Rorschach daraus lernen? Wann kommt die Veloschnellverbindung Buriet – St. Gallen? Wie stellen sich Experten und die verantwortlichen Behörden dazu? Diesen Fragen gehen wir in der Diskussion mit unseren Gästen nach, auf deren Inputbeiträge man gespannt sein darf:

- Anna Schwerzler-Nigg, Radverkehrskordinatorin Vorarlberg
- Röbi Raths, Stadtpräsident Rorschach
- Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz

Bodenseeradweg in Kesswil: bitte ohne Längsparkplätze

Thurgau



Im April publizierte die Gemeinde Kesswil eine neue Verkehrsanordnung, mit der eine bis jetzt im Sommer gültige Verkehrsbeschränkung für Autos aufgehoben und zahlreiche gebührenpflichtige Längs-Autoparkplätze auf der Niederholzstrasse festgelegt werden sollen. Diese vier-einhalb Meter breite Gemeindestrasse bildet von Kesswil Richtung Güttingen den internationalen Bodenseeradweg. Unter den nicht innerstädtischen Radwegen der Schweiz hat dieser die höchste Frequenz. Am 20. Juni 2021 zählten wir 220 Fahrräder und Skater in einer Stunde, trotz Corona-Einschränkungen und noch kaltem Bodenseewasser.

Beim Längsparkieren ist die Unfallgefahr generell gross wegen unachtsam geöffneter Autotüren und weil wie aus dem Nichts Kinder auftauchen können. Hier kommen noch gefährliche Wendemanöver beim

Zurückfahren hinzu, da die Strasse für Autos eine Sackgasse ist. Deshalb beantragten der VCS Thurgau, Pro Velo und eine Privatperson beim Departement für Bau und Umwelt des Kantons, alle Längsparkplätze am Bodenseeradweg aufzuheben und das Befahren mit Motorfahrzeugen nur für Landwirte, Anwohnende und Gäste des Campingplatzes zu gestatten. Die 600 Meter bis zum Badeplatz können auf dem schönen Fussweg entlang des Bodenseeuferes oder mit dem Velo zurückgelegt werden. Wünschbar sei, die Strasse als Velovorrangroute zu behandeln.

Die Politik muss es richten

Doch die Einwendungen wurden abgewiesen. Die Angelegenheit muss auf einer andern als der juristischen Ebene gelöst werden. Deshalb hat der VCS auf eine Beschwerde beim Verwaltungsgericht verzichtet und

versucht, auf politischem Weg zum Ziel zu kommen. Beim gegenwärtigen Veloboom wird es ohne Corona- oder Regensommer vielfach zu einem Ansturm auf den wundervollen Boden-

seeradweg kommen, und dazu braucht es eine genügend breite und sichere Route.

Peter Wildberger



© VCS Thurgau

Schwertransport leicht gemacht

Neu in Romanshorn: Das Lastenvelo ist da, organisiert vom Verein GLoBAL-Treff und mitgesponsert vom VCS Thurgau. Am Freitag kann es für Hauslieferdienste bestellt und in der übrigen Zeit gemietet werden. Kontakt: www.global-treff.ch

Mobil sein und bleiben

Die nächsten Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit den Billettautomaten besser zurecht kommen möchten, finden am 21. September in Frauenfeld, am 5. Oktober in Weinfelden sowie am 6. Oktober in Kreuzlingen statt. Anmeldung: Tel. 071 626 10 80, E-Mail info@tg.prosenectute.ch

Rechts abbiegen bei Rotlicht fürs Velo

Seit dem 1.1.2021 ist das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos in der Schweiz erlaubt. Im Thurgau ist dies auf Anstoss des VCS im Juli an der Kreuzung St. Galler-/Schlossmühlestrasse in Frauenfeld erstmals realisiert worden: Neben dem Rotlicht wurde ein schwarzes Täfelchen mit gelbem Velo und Pfeil montiert und zudem der Haltebalken für Autos vorbildlich etwas zurückversetzt, damit der Warteraum des Radstreifens gut sichtbar ist (siehe Bild). Ein Spiegel neben der Ampel, der Radfahrende für rechtsabbiegende Lastwagen auch im toten Winkel sichtbar macht, erhöht die Sicherheit zusätzlich. Wir hoffen, dass dies im Kanton bei allen geeigneten Kreuzungen mit Ampeln Standard wird.

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SH: www.vcs-sh.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen



Und zum Aperitif nach Siena?

Text und Bilder: Urs Geiser

In der Ausgabe 1/2021 haben wir von Radda in Chianti und Streifzügen in seiner Umgebung geschwärmt. Da sind aber auch noch Volpaia, Vertine, Gaiole, Greve. Und eine gerissene Kombination von toskanischer Wildnis und UNESCO-Weltkulturerbe.

Der Schalk blitzt aus Giovanninos Augen, als er uns beim Zimmerbezug in Radda die «Informativa» in die Hand drückt, das A4-Blatt mit den pandemiebedingten Verhaltensregeln für Gäste. Eine Viertelstunde gebe er uns, um uns alles zu merken, «dann wird abgefragt». Und schon wieselt der 83-Jährige wieder zwischen Küche und Terrasse hin und her, klaglos korrekt Maske tragend. Es geht hier, bei den viel stärker Leidgeprüften, viel unaufgeregter zu und her, dünkt uns. «Diktatur!», «masslose Freiheitsbeschränkungen»? Bei allem Murren

über Mängel: Zwischen Mailand und Palermo trifft staatlich verordnete Solidarität mit Schutzbedürftigen, mit der Nonna, dem Nonno, auf tief verankerten Gemeinsinn.

Herzlichkeit und Humor trotz allem sind auch Monica und David eigen, Giovanninos Kindern, die die nach ihm benannte Bottega zum In-Lokal gemacht haben, das Einheimische genauso lieben wie Touristen. Mögen sie die zweite und dritte Welle so gut überstanden haben wie die erste. Unsere Unterkunft übrigens ist gefällig, ohne irgendwelches Chichi. Und wie wir beim Rathaus vorbeischnellen

den, stellen wir beim Aushang überrascht fest, dass wir nicht gerade im Zentrum, aber in einem Flügeltrakt der «roten Hochburg» nächtigen werden, als welche die Toskana seit eh und je bekannt ist. Bei den Regionalwahlen hat das linke Bündnis das rechte um gute drei Prozentpunkte geschlagen. Bei uns wäre ein Ort mit diesem Ländlichkeitsfaktor fest in SVP- oder «Die Mitte»-Hand.

Die Tour fürs perfekte Ferienfoto

Letztes Mal erweiterten wir die im Rother-Wanderführer vorgeschlagene Rundtour um



Natur- und Kulturlandschaft fügen sich in der Toskana zu einem Gesamtkunstwerk.

Radda Richtung Süden. Diesmal tun wir es westwärts, indem wir das Landgut Vistarenni ansteuern. Perfekt symmetrisch laufen die Rebzeilen den steilen Hang hoch auf den Prunkbau zu. Wer umgekehrt vorzeigen will, wie schön Radda in die Chianti-Hügel eingebettet ist, zückt etwas oberhalb von Vistarenni den Fotoapparat. Romantiker tun's im Abendlicht. Unser Weg dorthin – auf der Karte mit D02 markiert – verläuft durch einen üppig grünen Mischwald, den die Vogelwelt im Frühling zu ihrer Opernbühne macht: Fünf, sechs verschiedene Stimmen können wir identifizieren, ein Dutzend oder mehr wären es wohl. Unweit davon ist übrigens auch die Nachtigall zu Hause.

Hoffentlich ist inzwischen auch die nette Bar beim Schloss Vertine wieder offen. Zu dieser aufwändig renovierten kleinen Siedlung gelangt man von Vistarenni in einer knappen Stunde via S. Donato in Perano. Von dort wären wir entlang der riesigen Baustelle für einen neuen Rebberg zur Strasse hinuntergegangen, um wieder in den Wanderweg 32 einzubiegen. Der hat uns nun von Vistarenni direkt hierhin geführt. Auf der andern Talseite steigt er sanft bis Valimaggio an, wo uns dann die Wanderführer-Route wieder hat. Die Gehzeit, ohne Abstecher nach Vertine, beträgt gut drei Stunden.

Den erwarderten Hunger stillen die von David servierten «Pici all'Aglione», adipöse Spaghetti mit einer Sauce, die im Wesentlichen aus einem «Slow Food»-geadelten

Knoblauch aus dem Val di Chiana bei Montepulciano besteht: an Schlichtheit nicht zu überbieten und an Geschmack und Güte erst recht nicht. Was Kulturstätten und Kunstwerke angeht, kann das Chianti mit Florenz und Co. nicht mithalten, bei der Kochkunst hingegen sehr wohl.

Die «Strade bianche»: eher Velo-Terrain

Wenn wir schon beim Geniessen sind: Im April 2019 warb die Wochenzeitung «Chianti sette» mit der Schlagzeile «Marsch der 400 für eine pestizidfreie Landwirtschaft». So viele waren trotz Hudelwetter von Radda nach Gaiole gezogen, um gegen die Kontaminierung von Boden und Wasser zu demonstrieren. Gemäss den offiziellen Zahlen im Artikel sind immerhin schon 37 Prozent der Agrarfläche im Chianti biologisch bewirtschaftet – und Bioweine stark im Aufwind. Den allerbesten, der uns unterkam, Jahrgang 2015, kredenzte uns die Weinbar Porciatti (mit kalter und warmer Küche bis 20 Uhr) im früheren Wehrgang, der eingangs der Via Roma links abgeht.

Für einen Besuch in Gaiole, aus dem der edle Tropfen stammte, oder umliegender Sehenswürdigkeiten wie des Castello di Meleto oder der Abtei Coltibuono empfehlen wir die Miete eines E-Bikes. Dasselbe gilt für Greve mit seinem überwältigenden dreieckigen Marktplatz. Zu wenig Schatten oder zu viel Asphalt oder beides erwartet Wandern- de zwischen Radda und dem Hauptort des

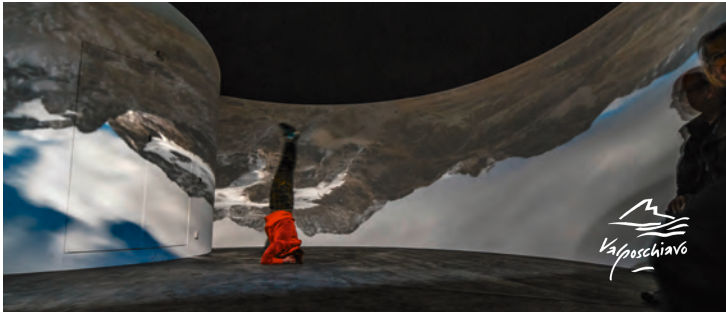


Kontraste auf der Wanderung von Radda nach San Sano: hier die lauschige Umgebung des Landguts Galenda, dort der vom Roboter geschorene, zu einer wenig fotogenen Villa gehörende Fussballrasen.





In der neuen Camera Obscura
am Bernina-Pass
steht die Bergwelt kopf!
www.camera-obscura.ch



C I R C U S

*Cirque
je t'aime!*

M O N T I

Winterthur 8. – 12. September Luzern 15. – 26. September
Wettingen 29. September – 3. Oktober Solothurn 6. – 10. Oktober
Bern 13. – 31. Oktober Zürich 3. – 28. November
circus-monti.ch

SWISSLOS
ERNST GÖHNER
STIFTUNG
KLEINER
DELINAT
ticketcorner
SWISS
CLEARTech
star

PASSION AUF ZWEI RÄDERN

«UNSERE WERKSTÄTTEN
SIND EINZIGARTIG, WEIL
WIR DEN KUNDEN MIT
UNSEREM GROSSEN
KNOW-HOW SÄMTLICHE
DIENSTLEISTUNGEN FÜRS
VELO BIETEN KÖNNEN.»

Unser Werkstattchef Kevin sitzt
auf dem Velo seit er denken kann.
Er pendelt täglich mit dem E-Bike
zur Arbeit und behandelt Kunden-
velos wie sein eigenes.

VELOPLUS
AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

↓ FILM ANSEHEN
WWW.VELOPLUS.CH/
MITARBEITER-PORTRAITS

Kevin
WERKSTATTCHIEF

rocket design

Chianti – während das Radeln über die dortigen «Strade bianche» das reinste Vergnügen sein muss. Die gut befestigten Kalkschotterstrassen der Gegend sind ja auch Schauplatz berühmter Radrennen.

Mit dem E-Bike ist man von Radda rasch im mittelalterlichen Schatzkästchen Volpaia, wo der Rother-Wanderführer zwei verlockende Rundtouren im Angebot hat. Von jener über den Monte S. Michele, den höchsten Chianti-Hügel, wollten wir auf dem Weg nach Greve die Abstiegsroute im Aufstieg testen. Gefunden haben wir – ungewollt – einen dritten, unmarkierten Weg, quasi eine «Direttissima» (auf der Wanderkarte weiss eingezeichnet). Die Belohnung bestand namentlich in einem Meer von Ginster- und Baumheideblüten und in Begegnungen mit Wildschweinen – einmal gar mit Sichtkontakt.

Wenn denn schon ein Bus fährt ...

Da ist noch unser Vorsatz, mal bis S. Sano weiterzugehen (s. Ausgabe 1/2021): Von S. Polo in Rosso wandern wir in weiten Kehren ins Tal der Arbia hinunter, bis zu den Ruinen einer Mühle, und folgen ihrer Auenlandschaft gute zehn Minuten. Dann geht rechtwinklig ein Waldweg links ab (der orange Pfeil «Rientro» weist den Weg Richtung Dievole und Vagliagli). Zunächst etwas steinig und pfl tschig, wird unser Pfad immer anmutiger. Nach rund einer Viertelstunde ginge es bei der markierten Verzweigung links nach Ama hoch, auch dies eine empfehlenswerte Route. Die unsere mäandert weiter durch eine traumhafte Macchia, bald ist uns die Himmelsrichtung



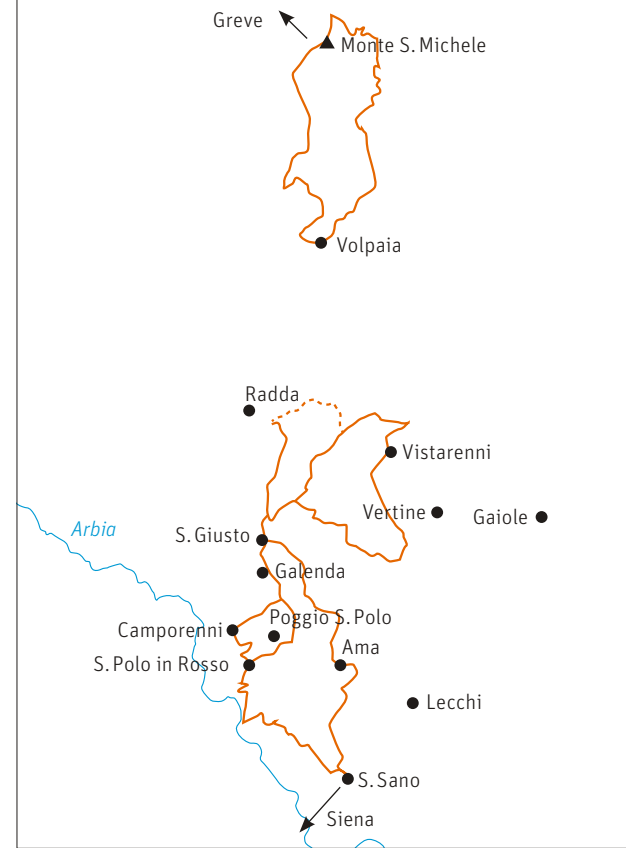
Praktische Informationen

- Siehe Ausgabe 1/2021.
- Zusatztipp: Apéro(häppchen)bar/Gelateria Lo Sdrucchiolo, Via XX Settembre.
- Velomiete: div. Angebote im Internet oder vor Ort in Radda (Chianti Live, Via Roma 12).

nicht mehr recht klar. Es raschelt, es plätschert, es zwitschert, daneben lauter Stille und flimmernde mediterrane Luft.

Herausgerissen aus der Idylle werden wir durch ein pompöses Anwesen, in dessen einem Annexgebäude Fitnessgeräte in Reih und Glied stehen, derweil auf dem Fussballplatz ein Mähroboter sinnlose Runden dreht. Wir pfeifen auf beides und trollen nach S. Sano hinüber, direkt in die rustikale Osteria La Grotta della Rana, der eine Vinothek angegliedert ist. Wildsau, Gemüse und Wein bekommen gute Noten. Dass die nicht billige «Käseauswahl» aus vier identischen Stücken Pecorino besteht, schieben wir auf Covid-19.

Für die Rückkehr (gute 3 Std.; Hinweg 3 ½ Std.) geht man kurz Richtung Lecchi und biegt bald links in den Weg ein, der sich über den Hügelrücken mit seinen vielen Hügelalten zieht und Aussicht über eine idealtypi-



sche Toskana-Kulturlandschaft bietet. Nach Ama mündet er in die Route, die wir letztes Mal begingen. Aber: Kurz nach 15 Uhr fährt werktags ein Bus von S. Sano nach Siena. Dort bleiben bis zum letzten Bus nach Radda gute drei Stunden für Stadtbummel, Apéro und – die Wahl eines Hotels für die Nacht vor der Heimreise. Alles andere wäre ja ein Jammer angesichts dieser Stadt. ■

Urs Geiser ist Regionalseiten-Redaktor des VCS-Magazins und schliesst nicht aus, auch mal mit dem E-Cinquecento oder der E-Vespa durch die Toskana zu kurven.



Nein, es ist keines der Cinghiali, die wir beim Aufstieg zum Monte San Michele (Bild links) aufscheuchten. Und die Delikatessenläden in Greve machen auch fleischlos Essende glücklich.



Eine soziale Umweltsünde

Text und Bilder: Dres Balmer

Warum fahren kaum Gäste aus der Schweiz an die belgische Küste? Das VCS-Magazin will es wissen und stösst dabei auf Überraschendes.

Schräg gegenüber vom Bahnhof Oostende kaufen wir einen Dreitagespass, das Abenteuer beginnt. Wimmernd setzt sich das Tram namens «De Lijn» in Bewegung, fährt durch grossstädtische Strassenschluchten, vorbei an Casinos, Hotelpalästen, Hochhäusern und Sportplätzen, biegt links ab, wird schneller, und der Horizont weitet sich. Wir drücken die Nasen an die Scheiben und schauen, was das Auge fassen mag. Oostende liegt hinter uns, der Fahrer dreht auf, das Tram schlingert mit fünfzig Sachen über die Schienen. Wir glauben zu fliegen. Rechts erstreckt sich der Strand zum offenen Meer, Personen gehen barfuss im Sand, Hunde wetzen im Wind herum, die Köpfe schwimmender Menschen bewegen sich auf den spiegelnden Wellen, das Tram rast der tiefstehenden Sonne entgegen.

«De Lijn», die Linie, macht den Weg zum Ziel, verzaubert die Kulisse zur vorbeischaudelnden Augenweide. Dann steigt man aus, macht ein Stück zu Fuss, nimmt wieder das Tram. Für den Gast ist das ein exotisches Vergnügen. Beim Auskosten dieser Exotik vergisst er den Kanon touristischer Ästhetik besser. Wohl gibt es vom östlich gelegenen Het Zwin über Nieuwpoort bis Koksijde im Westen ein paar Nischen-Naturschutzgebiete mit Dünen, doch über weite Strecken ist die Küste dicht bebaut.

Die urbane Silhouette wird von der Senkrechten beherrscht. Sie wirkt industriell, und die Industrie heisst Tourismus. Manche Besucherinnen und Besucher, welche die Küste zum ersten Mal sehen, finden sie schlicht hässlich. In der Tat verscheucht das architektonische Tohuwabohu mancherorts jede Idee

von Idylle, man kommt sich zuweilen vor wie auf einer Geisterbahn. Doch nach einer Weile bringt einen diese Nähe von Natur und Menschenwerk auf überraschende Gedanken.

Sommerfrische mit Profit

Bis ins 19. Jahrhundert sind da Nordsee, Sand, Wind und Sonne. Dann kommt der Mensch mit seiner Idee der Sommerfrische ans Meer, es entstehen mehr oder weniger mondäne Seebäder, im 20. Jahrhundert sind es deren fünfzehn. Zuerst ist die Natur dadurch geschützt, dass sich nur wenige Reiche die Sommerfrische leisten können. In den 1930er-Jahren werden in Belgien bezahlte Ferien eingeführt, an der Küste wird wie wild spekuliert und gebaut. Ein scharfer Kritiker dieser Bauerei ist der Oostender James Ensor (1860–1949). Dieser Maler

Der Skulpturenpark «Rock Strangers» von Arne Quinze setzt einen Kontrast zur eher öden Stadtarchitektur Oostendes.

bleibt seiner Heimatstadt ein Leben lang treu und schafft ein Œuvre, das von diesseitiger Lebenslust manchmal hinübergleitet in beklemmende Weltuntergangs- und Höllenvisionen. Ausserdem kämpft er mit Zeitungsartikeln an gegen Architektur, die sich nur am Profit orientiert, trägt dazu bei, dass zwei zerstörerische Bauvorhaben nicht ausgeführt werden.

Profit? Sehr wohl, gebaut werden aber nicht Villen, sondern Hochhäuser mit bezahlbaren Ferienwohnungen fürs Volk, so dass nicht nur einige Privilegierte, sondern viele Menschen den Sonnenaufgang über dem Meer geniessen können. Die Küstenanlage sieht über weite Strecken so aus: Da sind die dicht aneinander gebauten Hochhäuser, hier ist die Enge. Darunter ist eine grosszügige, dreissig bis vierzig Meter breite Promenade ausschliesslich für Fussgängerinnen und Fussgänger. Von deren Rand zieht sich der Sandstrand je nach Gezeit in einer Breite von zwei- bis dreihundert Metern fast flach nach vorne hin bis an die Wellen der Nordsee, dort ist die unendliche Weite.

Familie mit Pudeli

Kaum schickt die Sonne einen Strahl, flanieren die Menschen zu Tausenden auf den Promenaden. Familienweise sind sie unterwegs, mehrere Generationen, die Bébés in den Kinderwagen, die Alten am Rollator, begleitet vom obligaten Pudeli. Zu jeder belgischen Familie gehört ein Pudeli. Zwei Stunden Sonne, und die Lebensfreude explodiert. Nicht zu früh, erst gegen Mittag, lassen sie sich am Strand nieder, wo alles nach strengen Regeln abläuft. Jeder Abschnitt hat seinen eigenen Namen, seine Kabinen, Strandkörbe und Sonnenschirme in eigener Farbe. Die Anhängerschaft der Schlankheitsreligion bildet eine Minderheit, die Szenerie ist von barocker Lebensfülle. Selbstbewusst drapieren sie ihr vom Sonnenbrand krebserregendes Übergewicht in der prallen Sonne. Nach der Strandséance werden die Füsse mit dem Bürstlein, das am Ausgang hängt, akkurat vom Sand befreit.

Moules mit Pommes frites

Die belgischen Freunde verstehen nicht, wieso ihre Küste uns Helvetierinnen und Helvetier fasziniert. Sie, die Belgier, sind begeis-

tert von unseren Bergen. Sie schwärmen vom Gebirge, wir loben das flache Land, die flache See, wo wir einmal keine Berge vor dem Kopf haben. Da spüren wir eine Freiheit in einer vollkommen anderen Landschaft, und wir lieben «De Lijn», das verrückte Küsten-Traum-Tram. Manchmal fangen wir im Westen an, wir wandern, wir spazieren, wir flanieren, bis wir müde Füsse haben, dann erholen wir uns in einer der gemütlichen Kneipen sonder Zahl, essen zum Bier Moules und Pommes frites.

Belgien und die Schweiz, sie gleichen sich in manchem, doch es gibt auch Unterschiede. Einer von ihnen ist der: Belgien hat eine einzige Küste, und die ist dem Publikum vom Anfang bis zum Ende zugänglich. Die Schweiz hat ein Dutzend grosse Seen, und nicht einen einzigen von ihnen kann man an der Wasserkante umrunden. ■

Dres Balmer schreibt Reportagen und Bücher übers Reisen. Zuletzt erschien der Titel «Querpass, in neun Etappen durch die Schweiz» beim Werd & Weber Verlag.



(oben) Dies ist die längste Tramlinie der Welt, die populärste Belgiens, und sie macht Spass.
(unten) Nach dem Sonnenuntergang «moules et frites»? Aber sicher!



Informationen

- Die Küste ist ein Fundstück für Stadtwandernde und ideal für ein verlängertes Wochenende. Das zentrale Oostende ist eine gute Basis.
- Die Bahnfahrt von der Schweiz über Deutschland oder Frankreich nach Oostende dauert rund neun Stunden.
- Am besten unterwegs ist man zu Fuss und mit dem Tram, das die ganzen 65 km Küste erschliesst.
- Zwei Hotels mit besonderem Cachet: In Oostende, Groentemaart 19 das Hotel Polaris, in Westende am Zeedijk 300/7 das Jugendstil-Hotel Rotonde, www.tripadvisor.de.
- Literatur: Reinhard Tiburzy, «Belgische Küste», DuMont Reisetaschenbuch
- James-Ensor-Haus, Vlaanderenstraat 29, Oostende, www.jamesensorhuis.be
- Auskünfte bei Toerisme Oostende, Monaco-Plein 2, Oostende www.visitoostende.be/de

Die Häuserkulisse ist hoch, der Sandstrand riesig und sehr sauber.



Vom Simelibärg bis zur Sense

Text und Bilder: Silvia Schaub

Fast jedes Kind kennt das Lied «S'Vreneli ab em Guggisberg». Wir begeben uns auf Spurensuche dieses berühmten Ohrwurms. Und weil die Sense so nah liegt, entdecken wir auch den wildesten Fluss der Schweiz, wo Biber, Gämsen und Felsenbrüter heimisch geworden sind.

Dort unten muss er gewohnt haben, der Simes Hans-Joggeli. In einem der Höfe auf der Schattenseite von Guggisberg – eben änet dem Bärg. Welcher es genau ist, weiss niemand so genau. Irgendwo im Weiler Walehus jedenfalls, so hat es uns Th res Aebischer zuvor im Vreneli-Museum erzählt. Das Vreneli ab em Guggisberg wird wohl so manchen Moment hier oben verbracht und sehnsüchtig nach ihrem Geliebten Ausschau gehalten haben.

Wir befinden uns mitten im Geschehen rund um das bekannte Schweizer Volkslied «S'Vreneli ab em Guggisberg»: nämlich zuoberst auf dem Guggershörnli, das im Lied den Simelibärg darstellt. Mutig haben wir auf dem Gipfel die Holzterappe bis zur Plattform

bestiegen und geniessen nun einen wunderbaren Rundblick übers Vreneli-Land. Vom Dorf Guggisberg auf über 1100 Metern über Meer aus erreicht man den Aussichtspunkt in gut einer halben Stunde. An sich keine Sache, aber es geht gäch hinauf. Wenn man das letzte Stück im Zickzack durch den Wald wandert, hat man nämlich bereits 140 Treppeinstufen in den Beinen, die am Fuss des Guggershorn angelegt sind.

Sie kommen sogar aus Amerika

Auch heute noch zieht der Ort im Naturpark Gantrisch dank dem Vreneli so manche Touristen an. Als wir uns nach der Kurzwanderung im «Sternen» mit einem Vreneli-Teller verpflegen, spuckt ein Car gerade ein paar

Dutzend Rentner aus. «Sogar aus Amerika kommen sie manchmal», erzählt Th res Aebischer, die als Freiwillige im Dorfmuseum arbeitet. «Nicht immer nur wegen dem Lied.» Weil das Gebiet sehr arm war, wanderten viele Guggisberger ab dem frühen 18. Jahrhundert aus. 15 000 auswärtige Guggisberger sind heute im Bürger-Register eingetragen. Das grossflächige Dorf selbst zählt nur noch 1550 Einwohnerinnen und Einwohner.

Th res Aebischer, durch Heirat wieder in ihren Bürgerort zurückgekehrt, gefällt es hier – auch wegen dem Vreneli. «Das Lied berührt mich immer noch sehr», gesteht sie. Besonders die Versionen von Steff la Cheffe oder Stephan Eicher mag sie, aber auch das Original. Und dann ist sie schon mitten im Erzählen dieser tragischen Liebesgeschichte, die sich um 1670 abspielte und Basis für das Lied war. Weil Vrenelis Vater früh verstarb, wollte ihr Beistand, der Gemeindeammann, sie mit seinem Sohn verheiraten. Das Vreneli jedoch hatte ihr Herz bereits an Simes Hans-Joggeli verschenkt. Der Sohn war beleidigt und passte Hans-Joggeli ab. Es kam zu einem Kampf, bei dem Vrenelis Geliebter seinen Nebenbuhler niederschlug. Weil er glaubte, ihn getötet zu haben, flüchtete er als Söldner nach Frankreich. Doch der Sohn des Gemeindeammanns überlebte, erzählte jedoch aus Scham niemandem von der Rängelei. So wartete Vreneli vergebens auf ihren Liebsten und wurde darob so krank vor Kummer, dass sie schon in jungen Jahren verstarb.

Vreneli ist überall

Die Wahrscheinlichkeit, dass die Geschichte stimmt, ist gross. So findet man in den Pfarrbüchern tatsächlich einen Eintrag, der auf Hans-Joggeli schliessen lässt. 92 Jah-



Blick vom Guggisberg auf die Sense, die sich nach jedem Hochwasser neue Wege bahnt.

re alt soll er geworden sein. Dies alles lässt sich im Vreneli-Museum nachlesen, das 1998 entstand. Es ist gleichzeitig auch ein Wohnmuseum und zeigt neben alltäglichen Gegenständen und neuerdings einer Trachtenpuppen-Sammlung das gesamte Interieur der letzten Bewohnerin Rosina Glaus.

Im Vreneli-Dorf – wie die Guggisberger ihren Ort stolz nennen – stösst man immer wieder auf die traurige Liebesgeschichte. Nicht nur im Wappen ist das Vreneli verewigt, auch eine Statue schmückt den Brunnen vor dem Museum, und in der reformierten Kirche hat Max Brunner das Schicksal vom Vreneli und vom Hans-Joggeli in einem farbigen Kirchenfenster dargestellt.

Der wildeste Fluss der Schweiz

Natürlich darf auch ein Vreneli-Weg nicht fehlen. Wir aber haben ein anderes Ziel für unsere nächste Wanderung: Von Guggisberg entlang der wilden Sense bis nach Plaffeien. Dazu nehmen wir den direkten Wanderweg, der teilweise auf dem Vreneli-Weg verläuft. Ab dem Dorf geht es zuerst Richtung Willemannsacker über Wiesen und an Waldändern und einsamen Höfen vorbei. Bald schon gelangt man auf einen Waldweg. Ab Hattenmatt führt der Wanderweg leider mehrheitlich über Asphalt, kurz vor der Guggersbachbrugg auch entlang der Hauptstrasse.

Doch ennet der Brücke erwartet uns wieder ein angenehmer Naturweg. Hier treffe wir auf Stefan Steuri, Ranger im Naturpark Gantrisch, der uns ein Stück begleitet. Kurz nach der Kläranlage wird es richtig wild und wir befinden uns mitten in einer natürlichen Auenlandschaft mit Weiden und der mäandrierenden Sense. «Die Sense ist wohl der wildeste Fluss der Schweiz», meint Steuri stolz. «Nach einem Hochwasser sieht hier alles wieder ganz anders aus.»

Zum Glück haben wir prächtiges Wandewetter erwischt. Dennoch sieht man gut, wie die Natur hier arbeitet – und die Tiere. Wir stehen plötzlich vor einer kleinen gestauten Wasserfläche. «Das war der Biber», erklärt der Ranger und zeigt auf die angeknabberten Baumstrünke. «Das Sense-Gebiet ist ein Paradies für den Biber, hier kann er stauen und wüten, wie er will – und tut dadurch erst noch viel Gutes für die Biodiversität.»

Ein schöner Umweg

Kurz verlassen wir den Wanderweg und gehen ein paar Schritte in die Ebene, wo der Laubbach und der Dütschbach in die Sense

fließen. Dazu überqueren wir ein paar Furchen, bahnen uns einen Weg durch die Weidensträucher und gelangen zum Hauptfluss, der gerade nicht sehr viel Wasser führt. Steuri packt den Feldstecher aus und guckt Richtung Felswand, wo ein guter Platz für nistende Felsenbrüter wie Wanderfalken, Felsenschwalben oder Kolkraben sein könnte. Das Sense-Gebiet, das seit 1966 unter Naturschutz steht, beherbergt eine hohe Artenvielfalt.

Um wieder auf den Wanderweg zu gelangen, müssen wir uns durch stachelige Büsche kämpfen. Doch der Ranger kennt sich aus und schon bald sind wir wieder auf dem offiziellen Weg. Nur leider können wir die geplante Route entlang der Sense nicht fortsetzen. Ein kürzliches Unwetter hat den Wanderweg unpassierbar gemacht, sodass wir bei Füllmattli durch den Campingplatz geführt werden. Doch der Umweg hat auch sein Gutes: Wir kommen dafür am Dütschbach-Wasserfall vorbei, der romantisch über den Felsen plätschert. So können wir uns in der Gischt gleich etwas erfrischen, bevor wir das Ziel in Plaffeien erreichen. Ein letzter Blick zurück hinauf nach Guggisberg – und schon dreht der berühmte Ohrwurm wieder.

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



Ein cleverer Wirt soll die Treppe aufs Guggershorn einst in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts angelegt haben, um mehr Gäste nach Guggisberg zu locken. Aber Vorsicht: Zumindest für nicht ganz Schwindelfreie ist sie eine Herausforderung.



Praktische Informationen

- Anreise: Per Zug von Bern nach Schwarzenburg und weiter mit dem Postauto 612 bis Guggisberg Post.
- Wanderzeit: aufs Guggershörnli 1 Stunde hin und zurück; von Guggisberg nach Plaffeien 1 Stunde 35 Minuten.
- Vreneli-Museum: Führungen und Besichtigungen nur auf Voranmeldung, Tel. 031 735 53 47 oder www.vreneli-museum.ch.
- Unterkunft/Restaurant: Hotel-Restaurant Sternen, www.sternen-guggisberg.ch.
- www.guggisberg-tourismus.ch
- www.gantrisch.ch
- www.wwf.ch/de/projekte/wildfluss-par-excellence-die-sense



Der Vreneli-Brunnen erinnert an die tragische Liebesgeschichte, die sich um 1670 abspielte und Grundlage für das berühmte Schweizer Volkslied war.



Tal um Tal, Plateau um Plateau

Von Peter Hummel

Wer überhaupt eine Ahnung vom Jura hat, der war vielleicht schon mal in den Freibergen oder auf dem Weissenstein oder beim Creux du Van. Aber den ganzen Jurabogen von Schaffhausen bis Genf erkunden – das kann man auf der durch sechs Regionalpärke führenden La Route Verte.

Schaffhausen als wenig bekannter Ausgangsort ist gewiss eine Anreise am Vortag wert; so kann man sich auch frühzeitig auf die lange Startetappe begeben. Schon bald lohnt sich ein kurzer Abstieg- und Aufstieg abseits der Route: In Neuhausen zum diesen Sommer besonders tosenden Rheinfall und in Beringen zum Randenturm. Das Landschaftsbild des Klettgaus im Regionalen Naturpark Schaffhausen ist geprägt von saftig grünen Weinbergen, urchigen Rebhütten und traditionellen bis modernen Weinkellereien. Wer hätte gedacht: Von Gächlingen über Hallau bis Trasadingen erstreckt sich der grösste zusammenhängende Rebberg der Deutschschweiz, herrlich zu überschauen vom Wilchingerberg.

In Zurzach lockt die Thème für einen Wellnessstopp, doch weil wir erst Halbzeit haben, gilt es weiterzuradeln. Zwischen Turgi und Brugg passieren wir das «Wasserschloss der Schweiz», den Zusammenfluss

von Reuss und Limmat in die Aare. Im Wasserschloss kommt das Wasser aus 40 Prozent der Gesamtfläche der Schweiz zusammen. Den Kulminationspunkt des Tages erreichen wir bei der 800-jährigen Linner Linde, einem bekannten Kraftort.

Knackige Aufstiege im Tafeljura

In Herznach kann in einer der ungewöhnlichsten Unterkünfte übernachtet werden: Der Siloturm des einstigen Erzbergwerks wurde zu einem originellen Bed and Breakfast ausgebaut. Hochstamm-bäume prägen die Landschaft des Jurapark Aargau. Im Gegensatz zu kurzlebigen Niederstämmern beherbergen die knorrigen Hochstamm-Riesen ganze Ökosysteme und tragen zu einer grossen Artenvielfalt bei. Im knackigen Aufstieg hinter Wittnau lernt man erstmals die unablässigen Sticheleien des Tafeljura kennen, der sich als weitherum unbekannter Landstrich quer durch den Aargau, das Baselland und

das Solothurnische hinzieht: Nach einem nahrhaften Stich ein Plateau zum Ausruhen, eine Sausefahrt und bald der nächste Stutz ...

Wer noch Zeit hat, kann sich kurz vor dem Etappenziel Balsthal zur Entspannung buchstäblich auf den Holzweg begeben, eine der Attraktionen des Naturpark Thal: Ein Erlebnispfad, auf dem sich Wald und Holz auf künstlerische und spielerische Art erleben lassen.

Über die Sprachgrenze

Mit der heutigen dritten Etappe wechseln wir vom Tafel- zum Faltenjura. Gleich nach dem Start durchqueren wir die erste mächtige Klus. In Mümliswil wartet aber schon eine Pflichtpause: Das Museum Haarundkamm, ein Zeuge der einstigen Blüte von Handwerk und Industrie in der Region. Die Kämmen wurden auf der ganzen Welt verkauft. Auf dem Passwang erreichen wir den ersten von drei Pässen, und nach der Durch-

Blick über einige der besten Weinlagen im Klettgau: Chilchhof Wilchingen (vorn) sowie Rötiberg und Wilchinger Berg (hinten).

querung des oberen Laufentals die Sprachgrenze: Wir sind im Kanton Jura. Auf dem Col des Rangiers wurde während des Jurakonflikts das Soldatendenkmal Le Fritz mehrmals demoliert, weil die Separatisten in ihm ein Symbol der «bernischen Besatzung» sahen.

Das historische Städtchen St-Ursanne ist mit seinen Stadttores ganz bildlich das Tor zum Parc régional du Doubs. Der heutige Tag steht im Zeichen des Pferdes und der Räder, Windräder. Schon bald nach Erreichen des Plateaus auf gut 900 Meter öffnet sich die typische Landschaft der Franches Montagnes: Wytweiden, mit Nadelbäumen durchsetztes Weideland, auf dem die Freiburger Pferde in Halfreiheit leben. Mit Beginn des saftigen Schlusaufstiegs zum Mont-Soleil betreten wir den Parc régional Chasseral, leider verleihen die Windräder keinen Extraschub; bis hinüber zum Mont Crosin steht der grösste Windpark der Schweiz.

Asphalt und Alkohol

Der fünfte Tag verheisst mindestens von der geringsten Zahl Höhenmeter (574) eine Spazierfahrt. Wir wechseln vom Höhenzug Montagne du Droit in die coupierte Geländekammer Entre deux Monts und ins topfobene Vallée des Ponts hinunter. Noch eine Stufe tiefer erreichen wir bereits das Val de Travers. Es ist neuerdings bekannt als Aus-

Die Kulinarik

Die Pärke wollen mit La Route Verte den Gästen nicht nur die weniger bekannte Landschaft des Jurabogens näherbringen, sondern auch das vielfältige Natur-, Kultur- und Kulinarikerbe. Auf jeder Etappe gibt es Gelegenheit, lokale Erzeugnisse zu verkosten oder zu erwerben und damit die regionalen Produzenten zu unterstützen.

Unsere Auswahl: Drehers Fine Food in Schaffhausen: Die «Ginger Lady»

produziert ein unglaubliches Sortiment an Feinkost-Produkten; Bahnhoflädeli Löhningen; Kellerei Rötiberg: Der Umweg über Wilchingen ist ein Muss – die attraktive Kellerei ist die einzige im ganzen Chlätgi, die sechs Tage die Woche geöffnet hat; Jurapark Aargau: Gnuss vo do in Herznach; Obstbau Bründler in Wittnau; Aux Couleurs du Terroir in Montfauçon; Les Caves du Pèlerin in Les Charbonnières.

gangspunkt zum Creux du Van, doch eine viel längere Berühmtheit hat es durch die einzige Schweizer Asphaltmine La Presta (heute ein Museum, direkt an der Route), die jahrzehntelang führenden Fahrradkomponenten Edco aus Couvet und natürlich «die grüne Fee», den Absinth.

In der Tat hatte der Absinth mit der ursprünglichen Rezeptur eine berauschende Wirkung (dank einer Substanz im Wermutkraut, einem der Hauptbestandteile), weshalb er von 1910 bis 2005 offiziell verboten war, als illegal destillierte grüne Fee aber gleichwohl die Runde machte. Im Maison de l'Absinthe in Môtiers wird die Geschichte rund um das lange verbotene Elixier szeno-

grafisch eindrücklich inszeniert. Höchste Zeit, weiter zu pedalen, wieder Höhe zu gewinnen. Ist schon das Val de Travers für Durchschnittsschweizerinnen und -schweizer entlegen, so fühlt man sich in der Hochmoorlandschaft bei L'Auberson definitiv «au bout du monde».

In seltsamem Kontrast dazu stehen in diesem Niemandsland nahe der französischen Grenze Bunker, Panzersperren und die kaum ansteigende Militärstrasse über den Col de l'Aiguillon als Weltkriegsrelikte. Als Tagesbelohnung winkt am Lac de Joux ein Bad im erstaunlich warmen Wasser; als Schlechtwettervariante lockten in Vallorbe die imposanten Grotten.



© Peter Hummel

In den Freibergen, aber auch im Berner und Neuenburger Jura begegnet man häufig den frei weidenden Pferden. / Morgensidylle am Lac de Joux: Ob paddelnd, rudernd oder radelnd – ein Hochgenuss.

© Peter Hummel





Individuelle Wanderreise Tessiner Highlights

- Ausblicke auf viele Seen
- Städte voller Lebenslust und Italianità

Preis pro Person	ab CHF 740*
5 Tage / 4 Nächte ab Bellinzona bis Mendrisio	Webcode: 555
Anreise täglich vom 20.03. - 17.10.2021	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Individuelle Wanderreise Bretagne - Côte de Granit Rose

- Einsame Sandstrände und kleine Buchten
- Rosa Granitküsten mit Blick auf zerklüftete Klippen

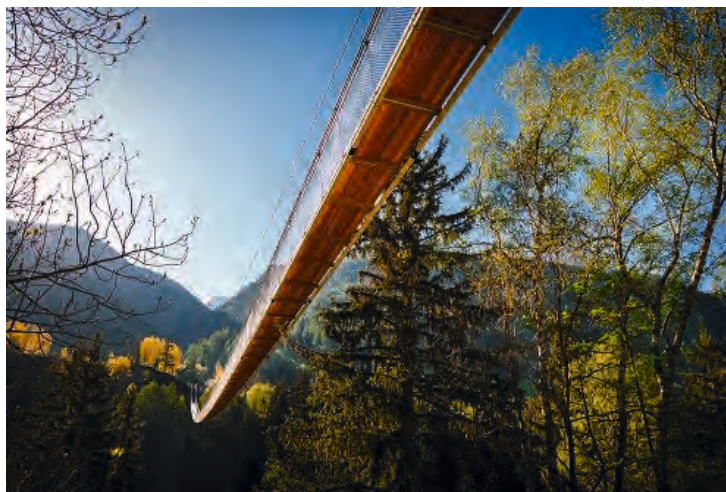
Preis pro Person	ab CHF 1155*
8 Tage / 7 Nächte ab Paimpol bis Lannion	Webcode: 511
Anreise täglich vom 01.04. - 31.10.2021	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Individuelle Veloreise Etsch-Radweg

- Italiens schönster Veloweg
- Prächtiges Naturschauspiel bei Riva del Garda
- Viele Burgen und Weingärten im Südtirol

Preis pro Person	ab CHF 745*
8 Tage / 7 Nächte ab Nauders bis Verona	Webcode: 772
Anreise täglich vom 17.06. - 09.10.2021	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Wanderreise Bellwald

- Spektakuläre Hängebrücken
- Blick auf 4000er und atemberaubende Gletscher
- Gourmetküche im Bergdorf Bellwald

Preis pro Person	ab CHF 1290*
6 Tage / 5 Nächte ab/bis Goms	Webcode: 307
Reise vom 03.10. - 08.10.2021	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	

*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit. An-/Rückreise per Bahn nicht im Preis eingeschlossen. Gerne senden wir Ihnen eine Offerte für Ihr Wunschdatum zu. Bei individuellen Aktivferien beinhaltet der Preis auch den Gepäcktransport und die Routenbeschreibung, bei geführten Aktivferien die Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.baumeler.ch/via-verde-reisen

Uhren und Käse

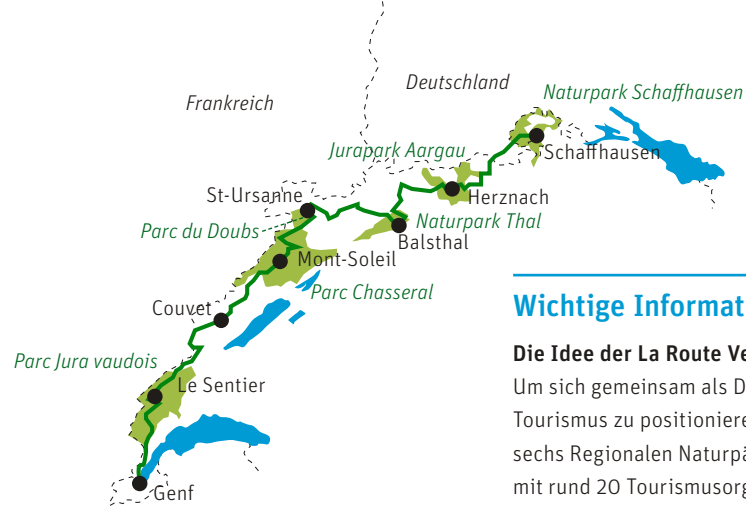
Im Vallée du Joux sind wir definitiv im Tal der edlen Uhrenmanufakturen angelangt: Blancpain, Breguet, Jaeger-LeCoultre und noch rund 20 weitere. Bei Audemars Piguet kann man das schon architektonisch eindrückliche Musée Atelier besichtigen. Ohne Voranmeldung zugänglich ist der Espace Horloger in Le Sentier. Uns lockt aber schon bald wieder der Ruf der Höhe – «das Dach der Tour», kurz vor dem Col de Marchairuz, im Herzen des Parc régional Jura vaudois. Hier erwartet uns auch der letzte kulinarische Höhepunkt, die Alpkäserei Pré de Bière. Wie noch in einer Handvoll weiteren «Chalets» werden hier jeden Tag mehrere Laibe Gruyère d'alpage AOP hergestellt. Auf der 8 km langen Fahrt durch die leicht abfallende Combe des Amburnex erlebt man nochmals eindrücklich die typischen Trockensteinmauern, welche die Wytweiden unterteilen. Diese jahrhundertealten Mauern haben eine grosse Bedeutung für die Biodiversität und werden heute wieder verstärkt unterhalten.

Mit den ersten Rebbergen schliesst sich der Kreis, der sich im Klettgau und Fricktal aufatet. Zum Schluss doch noch mal ein Kränzchen an die Routenführung: Erstaunlich, wie man sich auf Schleichwegen durch Felder und lange Wälder ohne grosse Agglomerationsberührung quasi von hinten Genf anpirschen kann. Erst kurz vor dem Ortsschild muss man in die mehrspurigen Autokolonnen einfädeln ...

Peter Hummel ist freischaffender Bildjournalist und passionierter Velofahrer.



© Peter Hummel



Wichtige Informationen

Die Idee der La Route Verte

Um sich gemeinsam als Destination für sanften Tourismus zu positionieren, haben sich die sechs Regionalen Naturpärke des Jurabogens mit rund 20 Tourismusorganisationen zusammengeschlossen und La Route Verte entwickelt, koordiniert vom Netzwerk Schweizer Pärke.

Sie soll ein neues nachhaltiges touristisches Erlebnis bieten, das für Biodiversität und Regionalität sensibilisiert und gleich noch eine Brücke zwischen der französischen und der deutschen Schweiz schlägt.

Ähnlich wie bei der Herzroute, der andern landesquerenden und «privat» initiierten Tour, war auch bei La Route Verte die landschaftlich attraktivste und nicht etwa höhenoptimierte Routenführung die Maxime; auf der 468 Kilometer langen Strecke sind nicht weniger als 8500 Höhenmeter abzu trampeln. Sie ist in sieben Etappen unterteilt und führt mehrheitlich über das Netz von Veloland Schweiz. Im Gegensatz zur Herzroute hat sie allerdings keine eigene Nummer bekommen und zwischen Zeihen und Rothenfluh verläuft sie auf gut 20 Kilometern auf gar keiner Veloroute. Leider durften die Pärke diesen weissen Fleck nicht mit eigenen Schildern in Velolandssystematik signalisieren, lediglich einige wenige unscheinbare Hinweistafeln sind angebracht. Einen gedruckten Führer gibt es nicht, dafür ist die Route online sehr gut dokumentiert mit detaillierten Informationen, Tipps und Kartenausschnitten.

Die Etappen der La Route Verte:

Die offiziellen Etappenlängen betragen 46 bis 82 Kilometer. Mit den meist zwischen 1200 und 1700 Höhenmetern, die pro Tag zu bewältigen sind, reicht eine Akkuladung nicht, wenn man sich nicht nur im Eco-Modus abstrampeln will; mindestens einstündiges Nachladen will also eingeplant sein. Ideal dafür geeignet sind die pittoresken alten Städtchen Brugg, Liestal und Delémont, wo sich auch hervorragende regionale Museen befinden.

Optimierungen:

Mit ein wenig Kartenstudium lassen sich etliche Etappenabschnitte – die etwa aus (Durchfahrt-)rechtlichen Gründen über Hauptstrassen verlaufen – wesentlich optimieren: Von Mümliswil über Reckenkien zum Passwang; von Delémont über La Haute Borne zum Col des Rangiers; von hier lässt sich auch die 20 Kilometer lange «Ehrenrunde» nach St-Ursanne auf mehreren Wegen abkürzen; oberhalb von La Sagne über Grand Sommartel statt schon früh ins Vallée des Ponts abfahren; statt nach dem Col de l'Aiguillon 600 Höhenmeter nach Baulmes hinunter zu vernichten, Panoramafahrt über den Grand Bel Coster (wäre mit 1390 Meter inoffizielles «Dach der Tour»); wer sich auf ein abendliches Bad im Lac de Joux freut, umgeht ab Vallorbe mit dem Zug den waldigen Aufstieg; 8 Kilometer «Singletrail» entlang der linken Seeseite mit vielen lauschigen Badeplätzen statt Hauptstrasse über Le Lieu; dann ist man auch auf der richtigen Seite, um eingangs L'Orient auf einem geteerten Alpsträsschen statt der Marchairuz-Passstrasse die letzten Anhöhen zu erklimmen.

Veranstalter:

La Route Verte kann bei Eurotrek gebucht werden. Das Pauschalangebot ab Fr. 1069.- beinhaltet sieben Übernachtungen (zusätzlicher Etappenhalt in St-Croix) und Gepäcktransport. Wer auf diese Annehmlichkeit verzichten oder kurzentschlossen reisen will, findet womöglich in zahlreichen Bed and Breakfasts Unterkunft, da die spärlichen Hotels im Jurabogen seit letztem Jahr oft ausgebucht sind. La Route Verte und Eurotrek bieten auch vier- bis fünftägige «Genussrouten» an: «Weinreben & Obstgärten» (Schaffhausen–Delémont), «Höhen & Horizonte» (Delémont–Couvet), «Seen & Wälder» (Couvet–Genf).

Die jahrhundertealten Trockensteinmauern sind wichtig für die Biodiversität und werden heute wieder verstärkt unterhalten.



Für das gesuchte Erlebnis sollte das Kind genügend Zeit haben – und am besten mit einem Leuchtgurt ausgerüstet sein.

WETTBEWERB

Ein Kindheitserlebnis fürs Leben

Die Vögel zwitschern, die Sonne geht auf und der Puls steigt langsam an: Das gesuchte Erlebnis gehört für Kinder zu den ersten Schritten der Selbstständigkeit auf dem Weg in die grosse Welt. Wir alle haben es schon erlebt und kennen das Gefühl: Von den Eltern begleitet, ganz alleine oder mit den Nachbarskindern geht's los! Unter-

wegs zu Fuss erleben die Kinder am meisten, lernen wichtige Verkehrsregeln kennen und bleiben dazu noch fit. Mit der Zeit wird es immer einfacher, sie werden zu richtigen Profis.

Elterntaxis sind leider für das gesuchte Alltagsphänomen immer noch verbreitet. Sie schützen Kinder nicht vor Verkehrsunfäl-

len, sondern gefährden andere Kinder durch Fahrmanöver im Schulhausbereich. Eine tolle Alternative bieten der VCS-Pedibus oder die Aktionswochen «walk to school». Ersterer ist ein Schulbus auf Füssen: Erwachsene können die Kinder zu Fuss begleiten und bestimmen die Route, die Haltestelle und den Fahrplan. Letztere finden jeweils zwischen Sommer- und Herbstferien statt und haben heuer anlässlich des Zehn-Jahr-Jubiläums einen besonderen Begleiter: die berühmte Kinderbuchfigur Globi.

Leuchtgurt oder reflektierende Kleidung dürfen auf keinen Fall fehlen, damit man auch gut sichtbar ist. Ebenfalls unentbehrlich auf dem gesuchten Weg und sicherlich auch allen Erwachsenen noch in deutlicher Erinnerung: «warte, luege, lose, laufe». Auch wenn es morgens manchmal schnell gehen muss, sollte genügend Zeit einberechnet werden, um das gesuchte Erlebnis in Ruhe geniessen zu können. Mit jedem Mal wird es einfacher, sicherer und spassiger!

Nadja Mühlemann ist Projektmitarbeiterin Verkehrspolitik und -sicherheit.

ZU GEWINNEN:

Ein Wochenende für zwei Personen in der Valposchiavo inkl. An- und Rückreise im Bernina Express im Wert von Fr. 1200.–

Hinter dem Berninapass liegt die Valposchiavo verborgen. Geniessen Sie ein naturnahes Wochenende im südöstlichsten Tal von Graubünden und lassen Sie sich von unseren lokalen Produkten nachhaltig beeindruckt. Die Entschleunigung beginnt dabei bereits mit der Anreise: Mit dem Bernina Express über die

UNESCO-Welterbestrecke Albula-Bernina der Rhätischen Bahn. Der Wettbewerbspreis beinhaltet zwei Übernachtungen für zwei Personen im historischen Hotel Albrici, zwei 3-Gang-Abendessen, einen geführten Spaziergang durch den Borgo von Poschiavo, einen freien Eintritt in die Camera Obscura für zwei Personen, An- und Rückreise ab Chur im Bernina Express, 1. Klasse für zwei Personen, Taxen und Service.

© zVg



Lösung letzte Ausgabe:

Johann Albert Tribelhorn

Gewonnen hat die zwei Übernachtungen im Hotel Metropole in Interlaken Nadia Klemm aus Solduno (TI).

Wettbewerbspreis
offert von



Welches Erlebnis aus der Kindheit suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis am 10. Oktober 2021 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.

«Die Jungen stellen einen grossen Anteil der Kundinnen und Kunden im Bereich der klimaschonenden, platzsparenden und nachhaltigen Mobilität.»



STÉPHANIE PENHER

Seid der Stachel in unserem Fleisch!

Fünfzehn junge Menschen haben sich Ende August zu einer zweitägigen Retraite getroffen. Bereits im letzten Jahr haben sie ihrer Gruppe den Namen JungVCS gegeben. Mit der Unterstützung des VCS-Zentralsekretariates sollen ihre verkehrspolitischen Anliegen im Verband, aber auch nach aussen erhört werden. Im VCS-Magazin haben sie in den letzten Ausgaben bereits mehrfach ihre Sicht zu einem Thema präsentieren können.

Gemäss Mikrozensus Verkehr besaßen 2015 61 Prozent der 18- bis 24-Jährigen einen Fahrausweis. Die Autoverfügbarkeit ist zwar in etwa gleich hoch wie bei anderen Altersgruppen. Doch ein vergleichsweise hoher Anteil von 40 Prozent gibt an, «nur» jederzeit ein Auto nach Absprache benutzen zu können. Sie betreiben also Carsharing. Drei Viertel aller Jungen zwischen 16 und 24 Jahren haben ein Abonnement für den öffentlichen Verkehr, rund 20 Prozent gar ein Generalabonnement. Dies dürfte – nebst dem Umstand, dass viele Junge (noch) über keinen Fahrausweis oder kein Auto verfügen – auch auf die Preispolitik der ÖV-Unternehmen zurückzuführen sein.

Der Auto- und Führerscheinbesitz hat bei jungen Menschen an Attraktivität eingebüsst. Auch die stärkere Bedeutung von Mobility und anderen Formen der geteilten Mobilität weisen in diese Richtung. Die Jungen stellen einen grossen Anteil der Kundinnen und Kunden im Bereich der klimaschonenden, platzsparenden und nachhaltigen Mobilität. Sie sind affin für Trends wie Trottinett- und Veloverleih und «Early Adopter» der digitalen Angebote. Das heisst, sie übernehmen früh die neuesten technischen Errungenschaften.

Mit der Gründung des JungVCS wollen wir den in der Mobilität erfahrenen jungen Menschen das nötige Gehör verschaffen. Sie sollen die Mobilität der Zukunft mitprägen können und nicht nur konsumieren dürfen. Nicht zuletzt darf der JungVCS dem «erwachsenen» Verband durchaus auch Stachel im Fleisch sein und ihn damit noch stärker zum Nachdenken antreiben!

Stéphanie Penher ist Mitglied der Geschäftsleitung beim VCS Schweiz und war selber nie Mitglied einer Jugendorganisation, hat aber in anderen Organisationen Jugendgremien verantwortet.

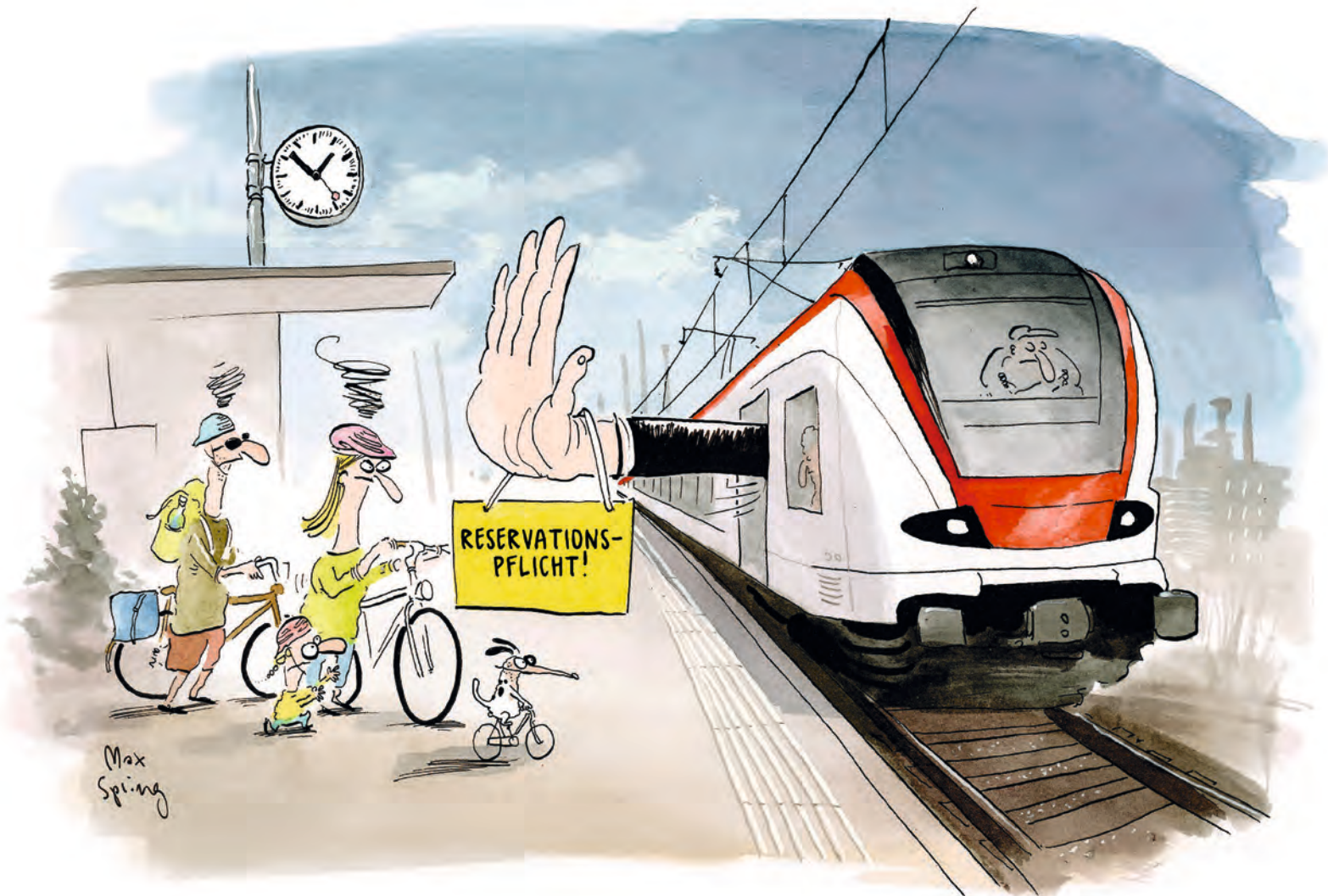
Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

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:** Dres Balmer, Hugo Caviola, Yves Chatton, Anders Gautschi, Urs Geiser, Peter Hummel, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Stéphanie Penher, Martin Reisigl, Silvia Schaub, Laura Schmid, Anna Schuler, Anina Schweighauser, 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:** 77 213 (deutsch 56 858, französisch 20 355). Die nächste Ausgabe erscheint am 11. November. **Insertionschluss:** 11. Oktober 2021. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Wir sind VCS

Seit über 40 Jahren setzt sich der VCS dafür ein, dass der Verkehr für Mensch und Umwelt verträglicher wird. Hinter dieser Arbeit stehen Menschen: Mitarbeiterinnen, Gründer, Freiwillige, Ehemalige... Sie beraten Mitglieder, organisieren Kampagnen, arbeiten mit Behörden und Fachleuten zusammen, bieten Versicherungen an. Viele von ihnen arbeiten oder arbeiteten im Zentralsekretariat in Bern, andere in den Kantonen oder auf der Strasse. Ihnen widmen wir das Dossier der Ausgabe 5/2021. Wir zeigen Ihnen, was sie motiviert, wie sie sich für den VCS einsetzen und was sie sich für die Zukunft wünschen.





Geschenk für die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist.
Melden Sie sich bei mir für ein Gespräch.

Ich berate Sie gerne.

Anders Gautschi
Geschäftsführer

Für weiterführende Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt





1.– 30.
SEPTEMBER 2021

DIE NATIONALE VELO-CHALLENGE



CYCLOMANIA.CH

Eine Aktion von:



Projektpartner:



Mit Unterstützung von:

