

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Bitte landen!

Über die Folgen des Flugverkehrs
für Mensch und Umwelt

Seite 18

Für Mensch
und Umwelt

VCS



«Meine Kinder
werden nicht mehr
Fischer sein.»

Ihre Spende hilft Menschen
aus Not und Armut

Das Richtige tun

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

CARITAS Schweiz
Suisse
Svizzera
Svizra

Mit der sozial verantwortlichen Geldanlage von Oikocredit fairändern bereits 56000 AnlegerInnen die Welt. In Entwicklungsländern schaffen sie Arbeitsplätze für Frauen, produzieren grünen Strom und bauen Lebensmittel an.

Oikocredit-Geldanlage:

- Ab 250 Fr. Investition in Genossenschaftsanteile
- Jährliche Dividende von bis zu zwei Prozent
- Laufzeit von mind. einem Jahr

«Was die Alternative Bank Schweiz in der Schweiz tut, macht Oikocredit in Entwicklungs- und Schwellenländern: Wir finanzieren Projekte für Mensch und Natur.»

Martin Rohner,
Vorsitzender der Geschäftsleitung
Alternative Bank Schweiz



IST IHRE
GELDANLAGE
SO FAIR WIE SIE?

www.oikocredit.ch
Telefon 044 240 00 62

 **OIKO
CREDIT**
in Menschen investieren

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **E-Bike:** VCS-Velospezialistin Christine Steinmann spricht über ihre Erfahrungen
- 8 **Gletscher-Initiative** – für die Zukunft
- 9 Zu-Fuss-Gehende und Velofahrende auf **gemischten Verkehrsflächen**
- 10 Der VCS feiert sein **40-Jahr-Jubiläum**
- 12 So wird **autofreies Wohnen** gebremst
- 13 **Velo-Infrastruktur** für morgen
- 14 Das **Fumetto Comic Festival** feiert das Velo
- 16 **Öffentlicher Verkehr:** Hybridloks und Solar-Pass

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

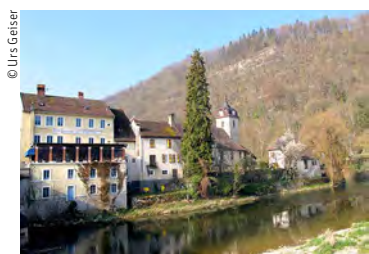


Sie haben die Sommerausgabe des Magazins vor sich: Gelegenheit für unsere Redaktion, Ihnen ein paar Anregungen zu geben für einen Sommer, der den Tapetenwechsel mit Umweltschutz vereint. Es ist nicht immer einfach, den Verlockungen der Billigflugangebote zu widerstehen und auf nachhaltige Alternativen zu setzen. Es ist aber dringend nötig; der Klimawandel muss uns dazu bringen, unsere Reisegewohnheiten, namentlich in der Freizeit, zu überdenken.

Die Bahn bleibt die beste Lösung. Noch ist jedoch die Reservation eines internationalen Zugtickets eine komplexe Angelegenheit – und damit eine Chance für die Unternehmen, eine echte internationale Zusammenarbeit aufzuleisen. Warum nicht auf den Charme eines Nachtzuges setzen? Auf Seite 22 finden Sie dazu eine Übersicht. Glücklicherweise muss niemand Hunderte von Kilometern zurücklegen, um sich an der Schönheit einer unbekannten Landschaft zu erfreuen. Wir schlagen Ihnen zwei tolle Reisen an unsere Landesgrenzen vor, die Sie zu Fuss oder per Velo unternehmen können.

Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!

Camille Marion, Redaktorin



42 Schön über die Schweiz hinaus – **zu Fuss im Jura**

- 46 **Etsch-Radweg** – mit dem Velo durch Südtirol
- 52 **Motorfahrzeugversicherung:** Interview mit Ronny Schmid, VCS-Experte
- 53 Im Dunkeln **gut sichtbar auf dem Velo**

- 28 **Mitgliederangebote**
- 32 **Berichte aus den Regionen**
- 56 **Wettbewerb**
- 57 **Bitte Mitdenken!**
- 58 **Cartoon**

Titelbild: © Brandon Montrone
Montage: muellerluetolf.ch

DOSSIER

Luftverkehr: Zeit für Alternativen

Die Emissionen des Flugverkehrs bedrohen den Planeten und seine Bewohner. Der Zug ist eine nachhaltige und zuverlässige Lösung.



SAVE
THE
DATE



Fachtagung fossilfreie Mobilität

Spätestens ab 2050 muss die Mobilität ohne fossile Treibstoffe auskommen. Wie schaffen wir diese Herausforderung? Welche Lösungen werden bereits jetzt umgesetzt? Welche Massnahmen müssen noch ergriffen werden? Antworten auf diese Fragen liefern die Referierenden unserer Fachtagung fossilfreie Mobilität, die am 24. Oktober 2019 in Bern stattfindet.

Einige unserer Referentinnen und Referenten:

- Prof. Dr. Reto Knutti, ETH Zürich
- Lisa Mazzone, VCS-Vizepräsidentin, Nationalrätin (Grüne/GE)
- Christian Bach, Abteilungsleiter Fahrzeugantriebssysteme, EMPA
- Dr. Philipp Dietrich, CEO H2 Energy
- Roland Loos, CEO Solarstratos
- Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation, VCS Schweiz

VCS-Mitglieder profitieren von einem Rabatt von 100 Franken auf die Teilnahmegebühr.

Weitere Informationen und Anmeldung:
www.fossilfreie-mobilitaet.ch

Energieetikette für Autos: Entwurf verspricht wichtige Verbesserungen

Beim Verkauf muss jeder Neuwagen mit der Energieetikette versehen sein. Diese soll zeigen, welche Automodelle am energieeffizientesten sind: A (grün) steht für gut, G (rot) für schlecht. Heute bekommen schwere Autos dabei einen Bonus. Sie erreichen darum einfacher eine gute Bewertung als leichte Autos. Das Bundesamt für Energie schlägt nun vor, diesen Gewichts-Bonus in der aktuellen Revision der Energieetikette zu streichen. Der VCS unterstützt diesen Vorschlag sehr und freut sich auf eine Energieetikette, die ab 2020 unverfälscht zeigt, welche Autos am wenigsten Treibstoff verbrauchen.

Ein Zeichen gegen Strassenbauwahn

Der VCS ist erleichtert, dass die ständerätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF-S) den vom Nationalrat eingeleiteten Strassenwahn korrigiert hat. Die KVF-S hat am 1. Mai die vom Nationalrat zusätzlich beschlossenen Autobahnprojekte abgelehnt, deren Kosten und Linienführung noch weitgehend offen sind. Der VCS stellt zufrieden fest, dass die KVF-S nach genauer Prüfung den Autobahnausbau im Zürcher Oberland nicht in die Projektliste aufnimmt und die Ausbauprojekte der Bodensee-Thurtal-Strasse (TG) und beim Muggenbergtunnel (BL) ebenfalls nicht berücksichtigt. Die beschlossenen Ziele des Klimaabkommens von Paris und der Energiestrategie verlangen Zurückhaltung statt Masslosigkeit beim Autobahnbau.



Mehr Bus-alpin-Kurse in vier Regionen

Im Sommer 2019 ist der seit 18 Jahren vom VCS unterstützte Verein Bus alpin bereits in 16 Schweizer Bergregionen mit Busangeboten am Start. Im Rekordjahr 2018 haben erstmals mehr als 100 000 Personen die regionalen Busangebote genutzt. Mehr Kurse gibt es diesen Sommer in den Regionen Alp Flix (GR), Greina (GR/TI) – mit zwei zusätzlichen Nachmittagskursen im Valle di Blenio (TI) –, Habkern-Lombachalp (BE) – zusätzlicher Kurs vor Mittag während der Sommerferien – und Lenk-Simmental (BE) mit einer Verlängerung des Betriebs bis Ende Herbstferien. Der Verein freut sich zudem auf die neue Website im Herbst.

Weitere Informationen und Fahrpläne: www.busalpin.ch



Aktionswochen «walk to school» 2019

Im vergangenen Jahr haben über 7500 Kinder an der Aktion «walk to school» teilgenommen und ein Zeichen gegen die Taxidienste der Eltern gesetzt. Aufgrund der Erfolge der letzten Jahre findet «walk to school» auch 2019 wieder statt – wie gewohnt zwischen den Sommer- und Herbstferien. Während zwei Wochen gehen möglichst viele Kinder zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule. Dabei erleben sie zusammen mit ihren Freundinnen und Freunden, wie spannend und lehrreich der Schulweg sein kann. Die Klassen werden durch die Lehrperson angemeldet, und es locken attraktive Preise.

Anmelden: Mindestens drei Wochen vor dem geplanten Startdatum und spätestens bis am 30. August 2019 unter www.walktoschool.ch



© VCS



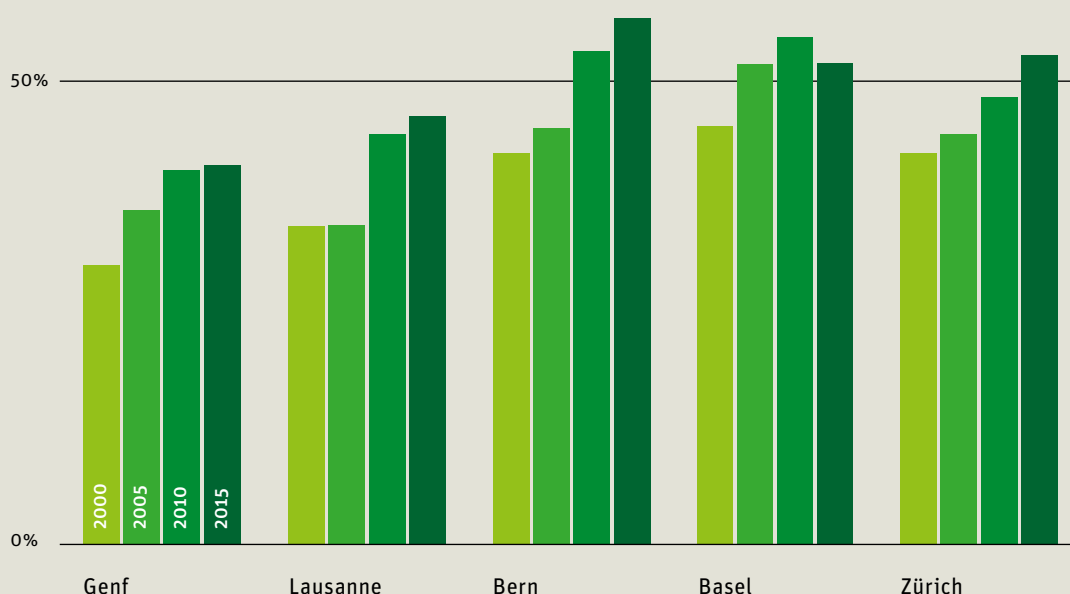
© zVg/IBIKEmoveit

Mit dem Velo an die Klimademo

Am 28. September findet in Bern die grosse Klimademo aller Schweizer Umweltorganisationen statt. Um ein Zeichen für nachhaltigen Verkehr zu setzen, fahren Menschen aus verschiedenen Regionen der Schweiz im Vorfeld mit dem Velo in die Bundesstadt. «I Bike to Move it» heisst die grosse Velodemo-Sternfahrt. Fahren Sie im September mit oder engagieren Sie sich schon jetzt: Wir suchen motivierte Personen, die bei der Organisation einer Route mitmachen. Interessierte melden sich bei Laura Schmid (laura.schmid@verkehrsclub.ch).

Laufend aktuelle Informationen zur Aktion finden Sie auf Facebook: www.facebook.com/IBIKEmoveit

Immer mehr autofreie Haushalte in der Stadt



© muellerholzfich / Quelle: Bundesamt für Statistik (BFS)

Seit der Jahrhundertwende besitzen immer weniger Schweizer Haushalte ein eigenes Auto. Am beeindruckendsten sind die Zahlen in den grossen Städten – und der Trend scheint sich dort fortzusetzen. Im Gegensatz zu den ländlichen Regionen haben die städtischen Gebiete ein gutes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln, die als starke Konkurrenz zum Privatauto auftreten.

Es ist Zeit, sich dieser Entwicklung auch in anderen Bereichen anzupassen. Der VCS fördert zum Beispiel die Schaffung nachhaltiger Quartiere, in denen die Parkplatzfläche beschränkt ist (lesen Sie dazu auch den Artikel auf Seite 12).

«Die Streckenwahl ist zentral»

Interview: Nelly Jaggi

Velofahren «Sicherheit beginnt beim Kauf»: Eine VCS-Kampagne widmet sich unter anderem der Frage, welches E-Bike für wen geeignet ist. VCS-Veloexpertin und Kampagnenleiterin Christine Steinmann hat den Selbsttest gewagt und ein E-Bike auf ihrem Arbeitsweg getestet.

Christine Steinmann, Sie sind eine routinierte Velofahrerin und haben auf Ihrem gut 20 Kilometer langen Arbeitsweg von Burgdorf nach Bern ein schnelles E-Bike getestet, das Tretunterstützung bis 45 km/h bietet. Wie haben Sie die erste Fahrt erlebt?

Ich bin erstmal erschrocken. Das E-Bike hat unglaublich schnell beschleunigt. Ich hatte eigentlich nicht gedacht, dass das für mich ein Problem sein könnte, schliesslich fuhr ich früher Motorrad. Also beschloss ich, das E-Bike erst einmal vorsichtig auszuprobieren.

Sie sind also nicht auf Antrieb von Ihrem Wohnort ins Büro gefahren?

Nein, ich musste tatsächlich zuerst herausfinden, wie sich die wichtigsten Manöver auf dem ungewohnten Fahrzeug anfühlen. In welchem Gang und in welcher Unterstützungsstufe fahre ich los, damit ich die Beschleunigung kontrollieren kann? Oder wie fühlt sich eine Vollbremsung auf einem E-Bike mit starken Scheibenbremsen an?



Die Expertin übt: Christine Steinmann – hier auf einem langsamen E-Bike.

Später bei der Fahrt auf der Strasse, was waren die markanten Unterschiede gegenüber einem normalen Velo?

Die Streckenwahl ist zentral: Wenn ich mit einem E-Bike unterwegs bin, wähle ich eine andere Strecke, als wenn ich mit meinem normalen Velo unterwegs bin.

Wer sich ein E-Bike zulegen möchte, sollte sich also im Voraus Gedanken dazu machen, wo er durchfahren will oder kann?

Genau, er muss sich die Frage stellen, ob er mit einem schnellen E-Bike wirklich schneller ist, oder ob auch ein langsames E-Bike reicht. Fahre ich von Burgdorf auf dem Veloweg nach Herzogenbuchsee, fahre ich ein gutes Stück mit 40km/h. Muss ich hingegen durch Zollikofen fahren, mit seinen vielen Ampeln und dichtem Verkehr, reicht mir ein langsames E-Bike mit einer Tretunterstützung bis 25 km/h. Dasselbe gilt für eine Strecke mit vielen Forststrassen: Da fährt man kaum 45 km/h.

Wem würden Sie sonst noch ein langsames E-Bike empfehlen?

Allen – auch geübten Velofahrerinnen und Velofahrern –, die nicht jeden Tag 20 oder 30 Kilometer fahren. Aber insbesondere Leuten, die sich im Verkehr nicht (mehr) so sicher fühlen oder sich nicht so oft im Verkehr bewegen. Nicht das Fahren an sich ist oft das Problem, sondern der Verkehr: Auf einem schnellen E-Bike muss man unglaublich schnell reagieren.

Und wann ergibt ein normales Velo vielleicht mehr Sinn?

Innerorts auf kurzen Strecken würde ich vom E-Bike generell abraten. Trotzdem möchte ich betonen, dass man nicht nur mit einem normalen Velo, sondern auch mit ei-

nem E-Bike sportlich unterwegs sein kann. Und kommt statt des Autos ein E-Bike zum Einsatz, ist das immer positiv – für die Fitness und für die Umwelt.

E-Bike-Fahrerinnen sind schneller unterwegs als Fahrer normaler Velos, wann führt das zu heiklen Situationen?

Wegen der unterschiedlichen Tempi kommt es vermehrt zu Überholmanövern zwischen E-Bikes und normalen Velos. Zudem weiss man, dass Autofahrerinnen und Autofahrer das Tempo von E-Bike-Fahrenden oft falsch einschätzen. Problematisch ist es

«Und kommt statt des Autos ein E-Bike zum Einsatz, ist das immer positiv – für die Fitness und für die Umwelt.»

auch, wenn Fussgängerinnen und Fussgänger auf derselben Verkehrsfläche unterwegs sind. Gerade für Kinder und ältere Menschen ist es unangenehm, wenn sie in hohem Tempo überholt werden. Da gibt es nur eins – für alle: rücksichtsvoll und vorausschauend fahren.

Ein gutes E-Bike kostet viel Geld – leider gibt es nur wenige gedeckte oder gar überwachte Veloparkplätze.

Das ist effektiv ein Problem. Viele Veloparkplätze sind überbelegt. Langfristig würde ich ein E-Bike in eine überwachte Velostation stellen. Das Argument, dass man dafür zahlen muss, lasse ich nicht gelten. Das Problem ist hingegen oft, dass die Velostationen bereits voll belegt sind.

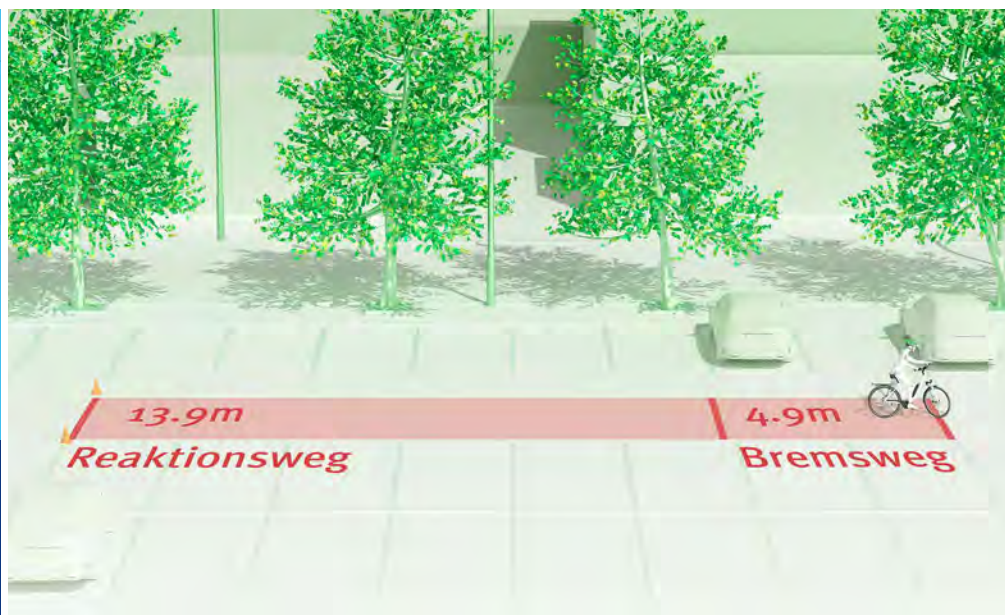
Kommt dazu, dass je nach morgendlicher Pendelstrecke der Akku am Arbeitsort geladen werden muss ...

Es wäre natürlich ideal, wenn Firmen beispielsweise Einstellhallenplätze mit Steck-

Die VCS-E-Bike-Kampagne auf einen Blick



Klug kaufen, sicher fahren – die Broschüre zur Kampagne.



Bei schnellen E-Bikes verlängert sich der Bremsweg – insbesondere aber auch der Reaktionsweg: Standbild aus einem Video zur Kampagne.

dosen für E-Bike-Fahrerinnen zur Verfügung stellen würden.

Um sicher unterwegs zu sein, braucht es gutes und gut gewartetes Material. Wie teuer und aufwändig ist der Unterhalt eines E-Bikes?

Schon beim Kauf sollte man auf Qualität setzen. Ein E-Bike mit guten Komponenten ist weniger anfällig für Pannen. Je teurer das E-Bike, desto kostspieliger sind zwar die Er-

satzteile – aber es dauert auch länger, bis sie ersetzt werden müssen. Ein E-Bike ist immer noch massiv günstiger als ein Auto ...

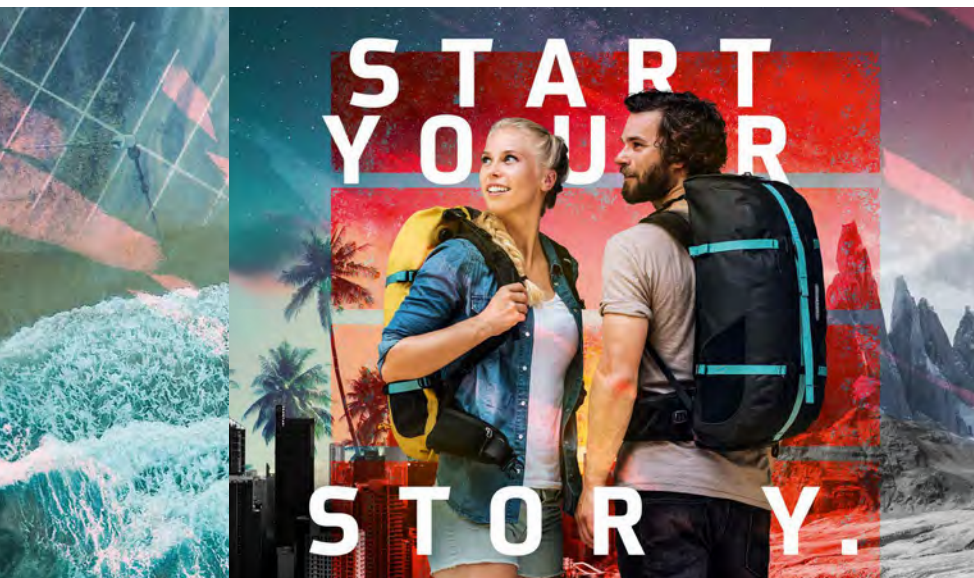
Welche drei ultimativen Tipps würden Sie rückblickend nach Ihren Testfahrten jemandem geben, der aufs E-Bike umsteigen will?

Ganz wichtig ist, sich wirklich gut zu überlegen, wie und wo man das E-Bike braucht. Wer das weiss, sollte zu einer Fachhändlerin oder

einem Fachhändler mit verschiedenen Marken im Angebot gehen und unbedingt verschiedene Modelle probefahren. Und ist das E-Bike einmal gekauft, unbedingt zuerst an einem verkehrsfreien Ort die wichtigsten Manöver üben – wie ich das auch gemacht habe.

Informationen: www.verkehrsclub.ch/e-bike
Lesen Sie auch die Artikel zur Kampagne in den Ausgaben 1/2019 und 2/2019 zum Kauf und zur Sicherheit.

ANZEIGE



ORTLIEB WATERPROOF

ATRACK

Definition einer neuen
Rucksackkategorie. Wasserdichter
Outdoor-Rucksack mit einzigartigem
Öffnungsprinzip für eine neue
Art zu reisen. **MADE IN GERMANY.**



KEEP DRY WHAT
YOU LOVE.



Unterstützen Sie die Gletscher-Initiative und hängen Sie eine Flagge unter Ihr Fenster.

Für die Gletscher und die Zukunft

Von Camille Marion

Klima Die Gletscher-Initiative will den Schutz des Klimas explizit in der Verfassung verankern. Die Unterschriftensammlung läuft, jede und jeder kann aktiv zum Erfolg der Bewegung beitragen.

Am 25. August 2018 versammelte sich am Fusse des Steingletschers ein Bürgerkollektiv und gründete den Verein Klimaschutz Schweiz. Er fordert konkrete Massnahmen, um die Auswirkungen der Klimaerwärmung zu begrenzen und die Schweiz wieder auf einen nachhaltigen Kurs zu bringen. Die parteiübergreifende Bewegung beklagt die mangelnde Ernsthaftigkeit der Regierung, den Verpflichtungen aus dem Pariser Klimaabkommen nachzukommen.

Zwar hat sich die Schweiz, zusammen mit fast 200 weiteren Staaten, verpflichtet, die globale Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen. Doch konkrete Massnahmen lassen auf sich warten, und die politischen Entscheide sind enttäuschend. Ende letzten Jahres zeigte der Misserfolg beim CO₂-Gesetz deutlich den fehlenden Willen des Parlaments in der Klimapolitik.

Ziel netto null Emissionen

Anfang Jahr schritt der Verein Klimaschutz zur Tat und lancierte die Gletscher-Initiative. Diese verlangt klare Massnahmen, um die CO₂-Emissionen des Landes bis im Jahr 2050 auf netto null zu senken. Das ehrgeizige, aber nötige Ziel erfordert ein Verbot der fossilen Energien in der Schweiz spätestens ab 2050.

Der aus Experten, Forschenden und Professorinnen im Bereich der Klimaforschung zusammengesetzte wissenschaftliche Beirat des Vereins zeigte die Machbarkeit seiner Forderungen und den Gewinn für die Gesundheit, die Umwelt und die Wirtschaft des Landes auf. Die Reaktionen aus fast allen politischen Lagern sind positiv. Unterstrichen und verstärkt werden die Wirkung der Botschaft und die Dringlichkeit der Lage durch die zahlreichen Bewegungen für den Klimaschutz, die seit einigen Monaten für Schlagzeilen sorgen.

Mobilität neu überdenken

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz teilt die Überzeugungen der Initiantinnen und Initianten und unterstützt die Gletscher-Initiative aktiv. In der Schweiz gibt der Verkehrsbereich in Sachen Umweltschutz ein schlechtes Bild ab. Die Energie, die im Verkehr verbraucht wird, stammt grösstenteils aus fossilen Quellen. Der Verkehr ist für fast 40 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich – den internationalen Flugverkehr eingeschlossen. Um das zu ändern, braucht es ein Umdenken. Die Politik muss die Verkehrsnachfrage bremsen und den Umstieg auf Velo, Bus und Zug fördern. Die heute von den fossilen Energien abhängigen Transportmittel müssen umgestellt werden – auf nachhaltigen Strom, Biotreibstoffe oder synthetische Treibstoffe.

In die Zukunft schauen

Das Verschwinden der Gletscher ist ein Warnsignal. Wenn die Klimaerwärmung nicht drastisch begrenzt wird, werden die Folgen für die zukünftigen Generationen verheerend sein. Die Gletscher-Initiative bietet der Schweiz die Gelegenheit, klimafreundliche Technologien zu entwickeln und so dazu beizutragen, die Klimakrise über die Grenzen hinaus zu lösen. ■

VCS
aktiv!

Gletscher-Initiative unterstützen

Mit dem Unterschriftenbogen in diesem Magazin können Sie sich für das Klima engagieren und bei Ihren Verwandten und Bekannten Unterschriften sammeln. Spenden, Werbematerial bestellen oder Unterschriftenbögen herunterladen: www.verkehrclub.ch/gletscherinitiative

Friedliche Koexistenz

Von Camille Marion

Verkehrssicherheit Es sind immer mehr Velofahrerinnen und Fussgänger unterwegs. Bei Platzproblemen können gemischte Verkehrsflächen eingerichtet werden – eine Möglichkeit, die der VCS nicht immer als die beste erachtet.

In der Schweiz werden die meisten Wege zu Fuss zurückgelegt, und sanfte Mobilität hat generell ein hohes Prestige. Laut Schätzungen soll sie in den kommenden 20 Jahren um 30 Prozent zunehmen. Erfreuliche Aussichten, insofern als mit Velo- und Fussverkehr viel für die Gesundheit jedes Einzelnen und die Umwelt getan ist.

Nun nimmt das Interesse für den Fuss- und Veloverkehr zwar zu, der Platz dafür jedoch nicht. Die für den Verkehr bestimmten Flächen sind beschränkt und bisweilen ungünstig verteilt. Damit die Velofahrenden, inklusive Anfänger und Kinder, sowie die Zu-Fuss-Gehenden optimal vorankommen, braucht es eine geeignete Infrastruktur mit zusammenhängenden, sicheren und attraktiven Wegen für alle.

Bloss als Ultima Ratio

Auf politischer Ebene standen in jüngster Zeit Mischzonen als Antwort auf den Platzmangel bei Velofahrenden und Zu-Fuss-Gehenden hoch im Kurs. Zum einen seien spezielle Velospuren vorzusehen, zum anderen aber auch Fussgängerzonen für die Velofahrenden zu öffnen – und umgekehrt.

Für den VCS Verkehrs-Club der Schweiz soll das Einrichten von Mischzonen die Ausnahme bleiben. «Man muss eine Auslegung aller möglichen Lösungen machen, weil es Alternativen gibt, die sowohl für die Fussgänger als auch für die Velofahrerinnen von Vorteil sind», erklärt Michael Rytz, Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS.

Der VCS ist nicht etwa grundsätzlich gegen Mischzonen, hält aber eher dazu an, eigenen Infrastrukturen für die verschiedenen Verkehrsteilnehmenden den Vorzug zu geben. Er unterstützt das Prinzip «Sichere Trottoirs für die Zu-Fuss-Gehenden – sichere Radwege für die Velofahrenden». Im Sinn einer effizienten Mobilität sind die Wege als Netz zu denken und müssen genügend Platz im öffentlichen Raum erhalten. Die Mobilität zu Fuss und mit dem Velo hat den Vorteil, nur wenig Platz zu beanspruchen. Dieser ist deshalb zu optimieren.



Wo es nicht möglich ist, den Platz für Velofahrende und Zu-Fuss-Gehende zu trennen, ist der gemischte Verkehr eine akzeptable Lösung – aber nur wenn nach klar definierten Kriterien.

Koexistenz fördern

Bei Situationen, in denen sich das Bezeichnen einer Mischzone als notwendig und möglich erweist, können bestimmte Bedingungen für ein angenehmes Nebeneinander von Zu-Fuss-Gehenden und Velofahrenden sorgen. Es geht hier vor allem darum, das Risiko von Konflikten zu senken und damit die Sicherheit aller zu gewährleisten.

Der VCS empfiehlt einen geringen Unterschied in der Fortbewegungsgeschwindigkeit zwischen Zu-Fuss-Gehenden und Velofahrenden. Mischzonen passen deshalb besser an Orte, wo die Geschwindigkeit der Velofahrenden naturgemäss beschränkt ist, beispielsweise auf ansteigende Wege. Zonen mit Mischverkehr sind klar zu bezeichnen, die Zu-Fuss-Gehenden sind darauf aufmerksam zu machen, dass Velos auftauchen können, Velofahrende hingegen darauf, dass sie

Geschwindigkeit und Fahrweise den Fussgängern anzupassen haben.

Zur Vermeidung von Konflikten müssen die Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer Rücksicht aufeinander nehmen und miteinander kommunizieren. Sensibilisierung ist und bleibt der Schlüssel zu einer respektvollen Koexistenz. ■

VCS-Positionspapier

Der VCS hat im Positionspapier «Mehr Sicherheit für Zu-Fuss-Gehende und Velofahrende im Mischverkehr» seine Empfehlungen für ein erfolgreiches Zusammenleben auf gemischten Verkehrsflächen zusammengetragen.

Es kann eingesehen werden unter www.verkehrsclub.ch/mischverkehr.



Auf die nächsten 40 Jahre

Geburtstag Der VCS feierte am 23. Mai im Schloss Köniz gemeinsam mit seinen Partnern das 40-jährige Bestehen. Er hat in diesen Jahren Wichtiges erreicht. Dafür dankt er seinen Partnern, aber auch den Mitarbeitenden und den Mitgliedern und freut sich darauf, die nächsten 40 Jahre in Angriff zu nehmen – damit in der Verkehrspolitik Mensch und Umwelt im Zentrum stehen.

Von Martin Hänni

Fotos: Jolanda Messerli und Anita Weber



Seit einem Jahr VCS-Geschäftsführer: Anders Gautschi. / Dominic Gisler und Florian Steger von der Zurich, dem Versicherungspartner des VCS.

Die «VCS-Boutique»: Flaviano Medici (CEO), Daniela Wüthrich und Brigitte Stettler von hajk. / Die Berner Nationalrätin Regula Rytz und Stéphanie Penher, VCS-Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation.



Anita Viehweg von via verde reisen mit dem Magier Pad Alexander. / Martin Hänni, Marketingleiter beim VCS, mit Paul-André Fürst von Stämpfli Druck und dem IGÖV-Vizepräsidenten Hans Meiner.

Litra-Geschäftsführer René Böhlen und Andreas Budlinger, Leiter Public Affairs bei der PostAuto AG.



VCS-Präsident Ruedi Blumer (m.) mit Thomas Hardegger von Fussverkehr Schweiz und VöV-Direktor Ueli Stückelberger. / Der freie Journalist und VCS-Magazin-Redaktor Urs Geiser mit Anina Schweighauser vom Verbandssekretariat und Hans-Kaspar Schiesser, ehemaliger politischer Leiter des VCS.

Willi Nowak, langjähriger Geschäftsführer des Verkehrsclub Österreich, und Martin Enz, Bereichsleiter Produkte, Marketing, Services beim VCS.



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



Fassaden
Holz/Metall
Fenster
Briefkästen und Paketboxen
Solarsysteme

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

Savoir vivre am Ufer der Drôme

Die Auberge La Plaine ist ein Ökohotel mit Restaurant und Seminarzentrum. Umgeben von einem grünen Park mit Schwimmbad und Teich liegt die Auberge im Norden der Provence, am Ufer der Drôme, dem einzigen unverbauten Fluss Europas über 100 Kilometer Länge. Als Mitglied von «Biovallée», einer Ökoregion, die aus hundert Gemeinden besteht und sich voll und ganz der nachhaltigen Entwicklung widmet, serviert die Küche saisonale Produkte – auch aus dem eigenen Biogarten – und hervorragende Weine aus der Region. In den Gebäuden des 18. Jahrhunderts fühlen sich Gäste rundum wohl. Der Park und das angrenzende Naturschutzgebiet «Réserve naturelle des Ramières» laden zum Entdecken ein; die Region ist ein Paradies für Velofahrende, Wanderer und Kulturentdeckende.

www.aubergelaplane.fr



Verantwortlich für den Inhalt des Beitrags ist die Auberge La Plaine. Bild: zVg

Erzielen Sie 2% Zins mit einer Investition in die Solarstromproduktion

Die Obligationenanleihe des Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit einer fünfjährigen Laufzeit und 2% Zins ist eine interessante und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 25.8.19 leisten Sie einen wertvollen Beitrag an eine ökologisch respektvolle Energieversorgung.

Interessiert? Weitere Informationen erhalten Sie unter:

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



EDISUN
POWER

Was nachhaltiges Wohnen bremst

Autofrei leben Immer mehr Menschen in der Schweiz leben ohne eigenes Auto. Dennoch stecken autofreie Quartiere noch in den Kinderschuhen. Weshalb dieses verspätete Bewusstsein?

Von Héléna Brendow

Die Schweizerinnen und Schweizer ändern ihre Mobilitätsgewohnheiten. Dazu gehört auch, dass immer mehr Haushalte ohne eigenes Auto leben – in gewissen Städten verzichtet fast jeder zweite Haushalt darauf. Dieser Tatsache sollte auch die Immobilienbranche Rechnung tragen. Zwar gibt es vermehrt autofreie Siedlungen und Quartiere, sie sind aber immer noch die Ausnahme. Während die Nachfrage bei den Mieterinnen und Mietern steigt, haben sich viele Bauherren und Investorinnen noch nicht für diese Art zu wohnen entscheiden können. Das Thema stand im Zentrum einer Tagung, die vom VCS im Rahmen des Projekts «Autofrei leben» im März in Neuenburg organisiert wurde.

Nur langsames Umdenken

Für François Guisan, Beauftragter nachhaltige Entwicklung bei der Baufirma Implenia und Referent an der Tagung, liegt die zögerliche Entwicklung im Bereich autofreies Wohnen an unserem Denken: «Viele Akteure im Immobilienbereich verbinden das Auto noch immer mit einem gewissen Prestige und halten es für unmöglich, anders unterwegs zu sein. Und dies, obwohl die Schweiz eines der weltweit dichtesten ÖV-Netze hat.»

Diese Kluft zwischen Angebot und Nachfrage ist ein grosser Nachteil für die Bewohnerinnen und Bewohner. «Die grossen Verlierer des fehlenden Engagements von Baufirmen, Promotoren und Investoren sind



Das Gebäude der Coopérative d'en face in Neuenburg wurde für nachhaltige Mobilität im Alltag geplant und konzipiert.

die Bewohner, die auf eigene Kosten Einrichtungen bezahlen müssen, welche nicht von Anfang an in die Wohnsituation integriert waren», bilanziert François Guisan. Diese Aussage stützen auch Studienergebnisse von Daniel Baehler, Doktorand an der Uni Lausanne. Er zeigt auf, dass eine gedeckte und gesicherte Velohalle und Carsharing-Angebote einen positiven Einfluss auf den Langsamverkehr in den Wohnquartieren haben.

Das Gesetz hilft nicht

Allerdings haben auch jene Akteure im Bauwesen, die für Umweltfragen sensibilisiert sind, keine leichte Aufgabe. So ärgerte sich ein Walliser Städteplaner über die Vorschriften zum Bau von Parkplätzen in seinem Kanton. Wie kann denn eine nachhaltige Mobilität unterstützt werden, wenn das Gesetz die Nutzung des Autos fördert? «Die Vorschriften variieren je nach Kanton und Gemeinde. Im Allgemeinen kann man ein Gesuch zur Befreiung von der Baupflicht stellen, wenn sich die zukünftigen Bewohner verpflichten, auf ein eigenes Auto zu verzichten, wie das bei verschiedenen Wohnungsgenossenschaften der Fall war», erläutert Guisan.

In Qualität investieren

Genossenschaften haben den Vorteil, den Bau ihrer Wohnungen aus nächster Nähe begleiten zu können, damit diese ihren ökologischen, sozialen und ökonomischen Vorstellungen entsprechen. Leider ist es wegen fehlenden Mitteln oft schwierig, alle ursprünglichen Ziele zu erreichen. Der Architekt Gilbert Woern hat für die Coopérative d'en face in Neuenburg gearbeitet. Er unterstreicht, dass er das Projekt aus menschlicher Sicht bestechend fand, mit dieser Art von Wohnbauten seinen Lebensunterhalt jedoch nicht verdienen kann.

In den letzten Jahren setzte die Immobilienbranche mehr auf Quantität als auf Qualität, doch Guisan glaubt an eine Trendwende. Seiner Meinung nach muss viel mehr in die Infrastruktur investiert werden: «Eine gute städtische Raumplanung ist der Schlüssel für eine nachhaltige Gesellschaft. Es braucht einen Paradigmenwechsel vom Besitz zur Nutzung.»

Héléna Brendow ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

Zwei Tagungen pro Jahr

Im Rahmen von «Autofrei leben» werden pro Jahr zwei kostenlose Tagungen organisiert: je eine in der Westschweiz und in der Deutschschweiz. Die nächste findet im September auf Deutsch in Biel statt. Verschiedene Referentinnen und Referenten werden über ihre Erfahrungen rund um das Thema «Autofrei wohnen ausserhalb der City – geht das?» berichten. Anmeldung und Informationen unter www.wohnbau-mobilitaet.ch

Velo-Infrastruktur für morgen

Velofahren Es gibt sie vereinzelt schon heute: Beispiele gelungener Infrastruktur, die das Velofahren sicher und attraktiv machen – ohne den Zu-Fuss-Gehenden Platz wegzunehmen. Bei der Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo sollen sie Standard werden.

Von Myriam Holzner

Nur selten sind sich die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger so einig wie im September 2018: Fast drei Viertel sagten klar Ja zum Velo in der Verfassung und also Ja zu sicheren und attraktiven Verbindungen für Velofahrende.

2019 wird es darum gehen, den Verfassungsartikel auf Gesetzesebene umzusetzen. Für den VCS ist klar: Das Velo als umweltfreundliches, platzsparendes und erst noch gesundes Verkehrsmittel gehört in erster Linie auf die Strasse. Aber auf sichere und attraktive Strassen! Solche sind möglich – gerade auch in Städten und Agglomerationen.

Abstand ist Anstand

Wer ein Velo überholt, soll mindestens 1,5 Meter Abstand halten – dies fordert eine Petition von Pro Velo, die der VCS unterstützt. Entsprechende Vorgaben im Gesetz kennen Länder wie Deutschland, Frankreich oder Irland. Die Forderungen des VCS für die Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo gehen jedoch weit darüber hinaus – er wird sie zu gegebener Zeit in den Gesetzgebungsprozess einbringen. Informationen und Petitionsbögen finden Sie unter www.1m50.ch/petition

Beispiele für neue Standards

Verschiedene Städte und auch kleinere Gemeinden gehen seit Jahren innovative Wege, um dem Velo den Platz im Verkehr zu geben, der ihm gebührt – oftmals mittels Lösungen, die in den Gesetzen so noch nicht vorgesehen sind.

Genau solche Lösungen braucht es künftig im ganzen Land! Der VCS sammelt deshalb Beispiele gelungener Velo-Infrastruktur, auf deren Basis die künftigen Standards definiert werden können. Gesucht sind Massnahmen unterschiedlichster Art in unterschiedlichsten Verkehrskonstellationen aus dem ganzen Land. ■

VCS
aktiv!

Gute Beispiele gesucht

Kennen Sie aus Ihrer Region ein solches Beispiel gelungener Veloinfrastruktur? Füllen sie unter www.verkehrsclub.ch/velo-infrastruktur unseren Fragebogen aus. Denn nur gut beschriebene und fotografisch dokumentierte Situationen dienen als Modell für künftige Strassen- und Raumplanung.

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS Schweiz und fährt täglich mit dem Velo durch den Kreisel am Eigerplatz.

Kleine Massnahme – grosse Wirkung: Ein Inselchen sichert die Fahrspur für direkt rechts abbiegende Velofahrende im neuen Kreisel am Eigerplatz in der Stadt Bern. Die Umsetzung des Bundesbeschlusses Velo soll schweizweit solche Verbesserungen bringen.



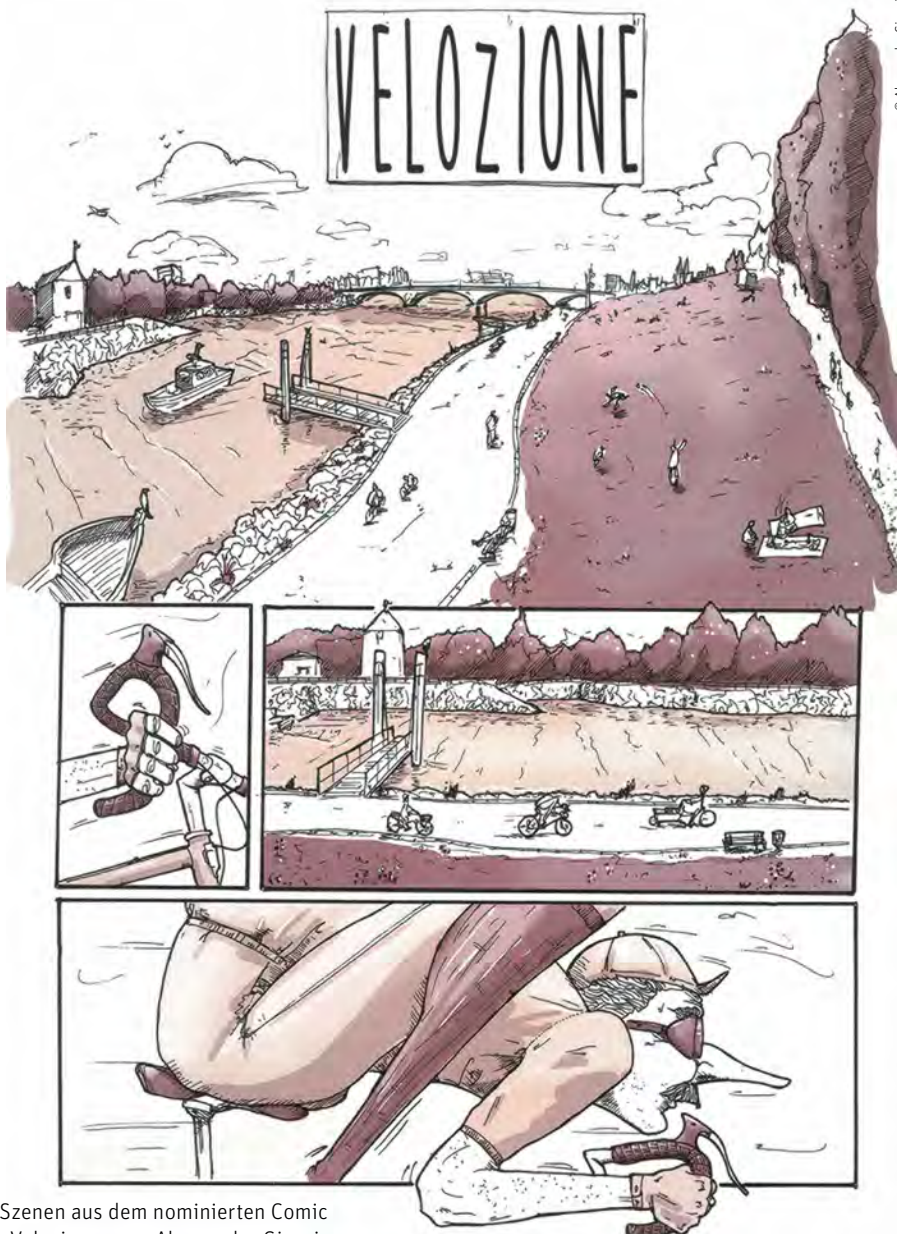
Wir lieben unser Velo

Velofahren Das Velo hat nicht nur als Fortbewegungsmittel ein riesiges Potenzial, sondern eignet sich auch hervorragend, um Geschichten zu erzählen. Das Fumetto Comic Festival Luzern hat seinen Wettbewerb 2019 dem Zweirad gewidmet.

Von Silvia Bucher

«**W**ir lieben unser Fahrrad, Bike oder Velo. Denn egal wie man es nennt, Radeln ist die schönste Art, mobil zu sein: Schnell und wendig, lustvoll mit der Nase im Wind flitzen wir dahin – voller Energie, aber abgasfrei.» Mit diesen Worten hat das

Fumetto Comic Festival Luzern zu Wettbewerbsbeiträgen rund ums Thema Velo aufgerufen. Der Wettbewerb bietet Comicschaffenden aus der ganzen Welt die Möglichkeit, sich einem internationalen Vergleich zu stellen und der breiten Öffentlichkeit zu präsentieren.



© Alessandro Giorgi

Szenen aus dem nominierten Comic «Velozone» von Alessandro Giorgi.

Das Thema hat inspiriert: 1072 Kinder, Jugendliche und Erwachsene aus 49 Ländern haben mitgemacht – so viele wie noch nie in der Geschichte des Fumettos haben so viele Zeichnerinnen und Zeichner am Wettbewerb teilgenommen.

Eingegangen sind witzige, spannende, nachdenkliche, berührende, politische Comics – der Ideenreichtum und das Können der Teilnehmenden haben begeistert. Unterstützt haben den Wettbewerb Umsicht, Agentur für Umwelt & Kommunikation, EnergieSchweiz und die Stadt Luzern.

Über die Begeisterung fürs Velo freut sich auch Sibylle Lehmann, Geschäftsführerin von Umsicht und ehemaliges VCS-Vorstandsmitglied: «Für uns als Wettbewerbspartner steht das Velo für eine nachhaltige Energiezukunft, für eine zeitgemässe Mobilität und für das umweltfreundlichste Verkehrsmittel. Wir finden, das schlanke Gefährt soll Platz in unseren Herzen, aber auch mehr Raum auf der Strasse erhalten. Unser Ziel ist es, über das Fumetto hinaus mit einer Auswahl der insgesamt 1000 Comics weiterzuarbeiten und so Werbung für das Velofahren zu machen.» ■

Silvia Bucher ist leidenschaftliche Velofahrerin, Grafikerin und als Projektleiterin Umwelt und Kommunikation bei der Agentur Umsicht für den Fumetto-Wettbewerb verantwortlich.

Wer das Festival im April verpasst hat, hat noch bis am 21. Juni 2019 Gelegenheit, die zehn Gewinnercomics in der Alten Kaserne Winterthur anzuschauen – oder besucht die Website www.fumetto.ch.

Interessiert an einem Velo-Comic?

Die Agentur Umsicht hat die thematisch und zeichnerisch interessantesten 120 Comics ausgesucht und stellt sie Interessierten für ihre Kommunikation, für Ausstellungen, Kampagnen, Werbung, Publikationen oder für Events zum Thema Velo zur Verfügung.

Interessierte melden sich bei Sibylle Lehmann: sibylle.lehmann@umsicht.ch

vcs boutique

über 1'500 Outdoor-Artikel
und 12'000 Reisebücher rund
um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch



Petromax Atago – Grill, Herd oder Feuerschale | 269.90

Extrem robust und outdoortauglich: Der Atago kann als Grill, Ofen, Herd und Feuerschale verwendet werden.
10180 Petromax Atago



Hydroflask Wide Mouth | 56.–

Die farbenfrohen Edelstahl-Flaschen halten Kaltes kalt und Heisses heiss. Inhalt: 946 ml
10814 lemon | **10814** pacific | **10814** jade
10814 graphite | **10814** frost | **10814** cobalt
10814 watermelon



NEW

Reise-Hängestuhl mit Befestigung La Siesta ZunZun | 114.90

Relaxen wo es einem gefällt! Mit dem federleichten Reisehängestuhl ZunZun wird jeder Ort mit wenigen Handgriffen zur persönlichen Entspannungsoase. Packmass: 25 x 13 cm
12948 sunrise | **12948** river



Rollgepäck Osprey Sojourn 80L | 369.–

Der einzige Rollkoffer, der auch bequem getragen werden kann. Mit vollwertigem abdeckbarem Rucksack-Tragesystem.
8452 flash black



Reisebeutel Exped Fold-Drybag | ab 12.90

Die leichten, wasserdichten Packsäcke sorgen für Ordnung im Gepäck.

4568	XS	3 Liter	26 cm Ø14 cm	12.90
4568	S	5 Liter	30 cm Ø16 cm	14.90
4568	M	8 Liter	35 cm Ø18 cm	16.90
4568	L	13 Liter	42 cm Ø22 cm	18.90



Goal Zero Solarpanel Nomad & Powerbank Sherpa 40 | ab 119.–

Dank innovativer Ladetechnik können Handy & Co direkt ab Solarzelle geladen werden oder die Energie in der leistungsstarken Powerbank gespeichert werden.

11035	Solarpanel GZ Nomad 14 Plus	229.–
12765	Powerbank GZ Sherpa 40, black	119.–



Leichtes Reise-Pyjama Cocoon Adventure Nightwear | 89.–

Material: 55% Seide, 45% Baumwolle, Packmass: 10 x 13 cm.

WOMEN Größen: S • M • L	MEN Größen: M • L • XL
9828 raspberry	9827 tuareg



Ortlieb Back-Roller/Rack-Pack Free | ab 129.–

In den geräumigen Packtaschen ist die Ausrüstung wasserdicht verpackt. PVC-frei. Made in Germany.

Hinterrad-Taschen Back-Roller Free, 40l (1 Paar) | **189.–**

12143 lagoon-black | **12143** starfruit-black | **12143** black

Reisetasche Rack-Pack Free, 31l | **129.–**

11835 lagoon-black



Macht mobil: Faltvelo Takashi | ab 840.–

Die Faltvelos THREE und SEVEN sind mit robustem Alurahmen, Schutzblechen und Gepäckträger ausgestattet und bieten einen angenehmen Fahrkomfort. Die Faltvelos werden fixfertig montiert und fahrbereit ausgeliefert.

Detaillierte Informationen: www.vcs-boutique.ch

Takashishi THREE | 840.– statt 940.– mit Rabatt-Code **mag0319**

Zzgl. Fr. 20.– Versand. Attraktives Design, 20-Zoll-Räder, Nexus 3-Gang-Nabenschaltung, 13 kg

13478 blue metallic matte

Takashishi SEVEN | 950.– statt 1050.– mit Rabatt-Code **mag0319**

Zzgl. Fr. 20.– Versand. Attraktives Design, 20-Zoll-Räder, Shimano Nexus 7-Gang-Nabenschaltung, 13.8 kg.

13479 black matte

Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter vcs-boutique.ch
Bestellservice: www.vcs-boutique.ch, per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte am Umschlag.

Hybridloks und Solar-Pass

Öffentlicher Verkehr Die SBB setzen das ambitionierteste Energiesparprogramm der Schweiz um. Bis 2025 soll der Energiebedarf um 20 Prozent reduziert und ausschliesslich durch Wasserkraft gedeckt werden.

Von Nelly Jaggi



© SBB Cargo

Die Hybridlok fährt nur mit Diesel, wenn es nicht anders geht.

Zugfahren ist – abgesehen vom Velofahren und Zu-Fuss-Gehen – die umweltfreundlichste Art zu reisen. Der Bahnstrom stammt in der Schweiz zu 90 Prozent aus Wasserkraft und zu 10 Prozent aus Atomenergie, der SBB-Gebäudestrom gar zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen. «Bis 2025 werden wir die 10 Prozent Kernenergie auch noch durch erneuerbaren Strom ersetzen», sagt Christina Meier, Leiterin Nachhaltigkeit bei den SBB.

Ein Grossteil des Bahnstroms stammt aus den SBB-eigenen Wasserkraftwerken. Ein ökologischer Trumpf, der seinen Ursprung in der Not hatte: Da die Schweiz über keine eigenen Kohlebergwerke verfügte, aber die sogenannte «weisse» Kohle, die Wasserkraft, in grosser Menge zur Verfügung stand, setz-

ten die Schweizer Bahnen schon früh auf die Elektrizität. Bereits Anfang der 1920er-Jahre gingen die Wasserkraftwerke Ritom (TI) und Amsteg (UR) in Betrieb.

Angebot ausgebaut – Strombedarf gehalten

Parallel zum Ausstieg aus der Atomenergie wollen die SBB mit innovativen Massnahmen den Energiebedarf bis 2025 um 20 Prozent oder 600 Gigawatt-Stunden pro Jahr senken. Dies entspricht dem jährlichen Stromkonsum aller 150 000 Tessiner Privathaushalte. Damit setzen sie das ambitionierteste Energiesparprogramm der Schweiz um.

Eine der wichtigsten Massnahmen ist die adaptive Lenkung, erklärt Meier: «Die Lokführer bekommen Fahrempfehlungen in den Führerstand, wie sie die Fahrt ener-

giesparend anpassen können.» So werden Stopps vor Haltesignalen vermieden und die Züge fahren flüssiger, energieeffizienter und materialschonender. Diese «EcoDrive-Fahrweise» für Lokführerinnen und Lokführer allein spart jährlich 90 Gigawatt-Stunden Strom.

Energie sparen auch der Schlummerbetrieb der Züge – in unbenutzten Zügen wird die Heizung abgestellt und eine SMS löst die Heiz- oder Kühlanlage im Zug automatisch und zum idealen Zeitpunkt aus – oder Temperatursenkungen, wie sie im letzten Winter in den Zürcher S-Bahnen getestet wurden. 2018 konnten bereits insgesamt 382 Gigawatt-Stunden und damit auch Energiekosten gespart werden. «Das Bahnangebot wird vergrössert, aber der Energieaufwand bleibt gleich», sagt Meier nicht ohne Stolz.

Kreislaufwirtschaft schont Klima

Die SBB setzen auch beim Klimaschutz an. Sie wollen ihren CO₂-Ausstoss bis 2025 gegenüber 1990 halbieren. Dafür haben sie eine Vielzahl von Massnahmen vorgesehen. Nebst der eingangs erwähnten Umstellung auf erneuerbare Energien beim Bahn- und Gebäudestrom ersetzen sie fossile Gebäudeheizungen durch Wärmepumpen oder Pelletheizungen. Statt Dieselloks kommen für den Rangier- und Baubetrieb Hybridfahrzeuge zum Einsatz, die nur dann mit Diesel fahren, wenn keine Fahrleitung mit Strom zur Verfügung steht.

Da für den Bau durch die Produktion von Beton, Stahl und auch Schotter sehr viel CO₂ freigesetzt wird, wollen die SBB auf Kreislaufwirtschaft setzen und mit dem Recycling die wertvollen Ressourcen und das Klima schonen. Gleichzeitig betont Meier, dass permanenter Ausbau nicht die Lösung sein darf: «Deshalb wollen wir auf die Digitalisierung setzen und mehr Züge auf die Schiene bringen, und ganz wichtig: auch die Verlagerung von der Haupt- in die Nebenverkehrszeit fördern.»

Einer der besten Wege, etwas zum Klimaschutz beizutragen, sei aber immer noch,

von der Strasse auf die Bahn umzusteigen. Denn dank der Verkehrsverlagerung vermeidet die Schweiz rund 10 Prozent ihrer CO₂-Emissionen. Wichtig ist Meier auch, dass eine Fahrt mit den SBB energieeffizienter und klimafreundlicher sei als eine vergleichbare Fahrt

Die «EcoDrive-Fahrweise» für Lokführerinnen und Lokführer spart jährlich 90 Gigawatt-Stunden Strom.

mit dem Elektroauto. Wer mit den SBB reist, verursacht pro Kilometer einen CO₂-Ausstoss von 7 Gramm und braucht 0,14 Kilowatt-Stunden Energie. Ein Personenkilometer mit dem Elektroauto schlägt mit 92 Gramm CO₂ und 0,85 Kilowatt-Stunden Energie zu Buche.*

Ein Vorschlag für die 10 Prozent

Und was können die Passagiere zum Erreichen der SBB-Umweltziele beitragen?

«Wenn möglich, fahren Sie in den Nebenverkehrszeiten und nützen Sie die Recyclingstationen an den Bahnhöfen für Ihren Abfall aus dem Zug», empfiehlt Meier.

Mit einem Solar-Pass können die Reisenden ihren Bahnstrom heute schon auf 100 Prozent erneuerbare Energie umstellen. «Wir rechnen dann aus, wie viel Strom es dafür braucht, und speisen die entsprechende Menge Solarstrom ins Netz.» Dieser hat das Gütesiegel naturemade star und stammt zum grössten Teil aus einer SBB-eigenen Anlage. Bis

2030 wollen die SBB übrigens 30 Gigawatt-Stunden Solarstrom – das entspricht dem jährlichen Verbrauch von 7500 Haushalten – auf ihren Dachflächen produzieren. ■

*Zahlen gemäss mobitool.ch

Solar-Pass bestellen

Der Solar-Pass ist in drei Varianten erhältlich:

- Für Gelegenheitsfahrerinnen und -fahrer: 5000 Kilometer zu Fr. 20.–
- Für Halbtax-Abonnentinnen und -Abonnenten: 10 000 Kilometer zu Fr. 40.–
- Für GA-Kundinnen und -Kunden: 15 000 Kilometer zu Fr. 60.–

Bestellen Sie den Solar-Pass für Ihre Bahnkilometer unter www.verkehrsclub.ch/unterstuetzen/bahnangebote/solar-pass-sbb oder unter Tel. 031 328 58 58. Er ist ein Jahr gültig, die Kilometer werden auf die zwölf dem Kauf folgenden Monate verteilt. Das Angebot steht allen Interessierten offen.

ANZEIGE

Solarspar macht aus Sonne Strom. Werden Sie Mitglied und tragen Sie zur Energiewende bei.

Der Verein Solarspar setzt sich seit über 25 Jahren für erneuerbare Energien und Energieeffizienz ein.


Mit unseren Mitgliedern bauen und betreiben wir Solaranlagen für sauberen Strom.

Zusammen mit uns schaffen Sie einen Mehrwert für die Umwelt. www.solarspar.ch/mitglied-werden

solarspar  Sonnenenergie gewinnen

Solarspar CH-4450 Sissach T +41 61 205 19 19 www.solarspar.ch

Olten*
Literatour,
(Stadt)

 Olten Tourismus

Schweizer Schriftstellerweg und Erlebnisse in der Region

- 365 Tage im Jahr, 24 Stunden am Tag für die ganze Familie
- Audiotouren mit rund 60 Hörstationen, dem Quai Cornichon, einer Entdeckerkarte und Rätselkabinen
- Soeben eröffnet: Hörstationen mit **Peter Bichsel** (Foto), Lorenz Pauli und Tanja Kummer

www.oltentourismus.ch | www.oltensliteraturstadt.ch



Hören Sie rein in eine Geschichte von Franz Hohler





Flugverkehr: Zeit für

A close-up photograph of a blue and red surface, likely the side of a train or a large vehicle. The surface has a glossy, slightly textured appearance. In the lower half, the words "ng car" are printed in a bold, white, sans-serif font. The "ng" is partially cut off on the left edge of the frame.

ng car

Alternativen

Die Auswirkungen des Luftverkehrs auf Mensch und Umwelt sind drastisch. Auch wenn sich auf politischer Ebene zaghafte Massnahmen abzeichnen, ist und bleibt der Zug eine zuverlässige, komfortable und nachhaltige Lösung. Zudem gibt unser Dossier Antworten auf vorgefasste Meinungen und die manchmal falschen Argumente von Akteuren der Branche.

Wichtige Ideen zum Fliegen bringen

Der Verkehrssektor trägt in der Schweiz am meisten zur globalen Erwärmung bei; unter Berücksichtigung des internationalen Flugverkehrs ist er für fast 40 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich. Um dem entgegenzuwirken, sind politische Massnahmen im Luftverkehr unumgänglich.

Von Yves Chatton

Seit Monaten gehen Jugendliche auf die Strasse und verlangen, dass die Schweiz eine glaubwürdige Klimapolitik umsetzt. Eine zentrale Rolle in diesem Zusammenhang spielt der Flugverkehr. Ohne eine massive Reduktion der Emissionen dieses Sektors wird die Schweiz die Klimaziele des Pariser Abkommens

nicht erreichen. Die jungen Demonstrantinnen und Demonstranten haben dies im Übrigen begriffen: Sätze wie «Klima retten, statt um die Welt jetten» tauchen immer häufiger auf den Transparenten der Demonstrierenden auf. Was aber tut die Schweiz wirklich, um die Emissionen des Flugverkehrs zu senken?

... oder Emissionen kompensieren

Das CORSIA-Abkommen (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) ist die Antwort der Mitglieder der International Civil Aviation Organization – zu der auch die Schweiz gehört – auf die klimabedingten Herausforderungen, vor denen der Luftverkehr steht. Dieses Abkommen zielt auf CO₂-neutrales Wachstum ab. Ab 2021 müssen die Luftverkehrsunternehmen jenen Anteil CO₂-Emissionen mit Zertifikaten kompensieren, der den Stand von 2020 übersteigt.

Die Erträge aus dem Verkauf dieser Zertifikate werden verwendet, um Projekte zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu finanzieren. Abgesehen vom ethischen Aspekt haben diese Projekte einen entscheidenden Nachteil: Sehr oft reduzieren sie den CO₂-Anteil gar nicht genügend, um irgendwelche Kompensationsansprüche geltend machen zu können.

Die Teilnahme am CORSIA-Abkommen ist bis 2027 freiwillig und gewichtige Akteure wie China, Indien oder Russland sind nicht mit von der Partie. Ausserdem berücksichtigt das Abkommen nur die CO₂-Emissionen, und diese machen gerade einmal die Hälfte der klimarelevanten Auswirkungen des Luftverkehrs aus.

Die klimatischen Auswirkungen des Luftverkehrs sind Herausforderungen, für die zwar auf internationaler Ebene eine Lösung gefunden werden muss – die aktuellen Ansätze reichen aber bei Weitem nicht aus. Deshalb muss die Schweiz auch auf nationaler Ebene Massnahmen ergreifen.

Auf internationaler Ebene

Mit Emissionen handeln ...

Die Schweiz verknüpft ab 2020 ihr Emissions-Handelssystem mit jenem der Europäischen Union. Dieser Kohlenstoffmarkt gibt den Unternehmen die Möglichkeit, CO₂-Emissionszertifikate zu kaufen oder zu verkaufen, die von jedem Staat unentgeltlich zugeteilt oder versteigert werden. Positiv daran ist, dass diese Verknüpfung die Integration des Luftverkehrs in das Schweizer Emissions-Handelssystem erfordert, wie dies beim europäischen Pendant bereits der Fall ist.

Negativ ins Gewicht fällt hingegen ein vom Bundesamt für Umwelt eingeholter Bericht, der zum Schluss kommt, der Handel mit Emissionszertifikaten werde bis 2030 bloss einen geringen Einfluss auf die Emissionen des Luftverkehrs haben. Weshalb bloss? Nun, insbesondere deshalb, weil viel zu viele dieser Zertifikate (82 Prozent!) gratis abgegeben werden und die Preise für die gehandelten vernachlässigbar bleiben. Überdies werden die Interkontinentalflüge gar nicht berücksichtigt.



«Wer sich vegetarisch oder vegan ernährt, kann ruhigen Gewissens ins Flugzeug steigen»

Laut der vom Bundesamt für Umwelt publizierten Studie «Umwelt-Fussabdrücke der Schweiz» beträgt das planetenverträgliche Mass der Treibhausgasemissionen 0,6 Tonnen CO₂-Äquivalente pro Person und Jahr.

Dieses Kohlenstoffbudget entspricht einem Retourflug von Zürich nach Lissabon für eine Person. Ein Retourflug nach New York verbraucht gar das Vierfache. Ob vegan oder nicht, bereits mit einem Kurzstreckenflug verpulvert man sein ganzes jährliches Kohlenstoffbudget.



Die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt sind an den Klimademos ein wichtiges Thema.

Verkehrsverlagerungsstrategie entwickeln und den internationalen Bahnverkehr fördern. Genau dies verlangen denn auch drei Motionen, und zwar von VCS-Vorstandsmitglied Michael Töngi (Grüne/LU), von Thomas Hardegger (SP/ZH) und von Mathias Reynard (SP/VS).

Inlandflüge verbieten

Wenn es für viele Verbindungen Alternativen gibt, dann insbesondere für jene zwischen zwei Schweizer Flughäfen. Dennoch haben 2018 mehr als 700 000 Personen einen Inlandflug gemacht. Im selben Jahr war Zürich die sechstwichtigste Destination für Flüge ab Genf. In einem derart kleinen Land wie der Schweiz mutet das geradezu absurd an, vor allem weil wir über eine Bahninfrastruktur verfügen, die zu den weltweit besten gehört. Zwei Motionen, von Lisa Mazzone (Grüne/GE) und Samira Marti (SP/BL), fordern deshalb ein Verbot der Inlandlinienflüge.

An Vorschlägen mangelt es nicht. Jetzt ist es an unseren National- und Ständeräten, ihre Verantwortung wahrzunehmen und eine klimaverträgliche Luftverkehrspolitik aufzugleisen. Die Botschaft ist unmissverständlich: Hört auf die Rufe der Jungen und verfliegt ihre Zukunft nicht! ■

Yves Chatton leitet beim VCS politische Kampagnen und ist Geschäftsführer der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG).

Auf nationaler Ebene

Verursacherprinzip

Ende 2018 hat der Nationalrat im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets abgelehnt. Nun ist der Ball beim Ständerat, und die ersten Zeichen sind eher ermutigend. Die Idee, eine Abgabe auf Flugtickets einzuführen, findet bei verschiedenen Parteien zunehmend Anklang. Dazu kommen Standesinitiativen aus Genf und St. Gallen, die von der Bundesversammlung ebendies verlangen.

Sensibilisieren und informieren

Die Klimakosten des Flugverkehrs auf die Tickets zu überwälzen, ist allerdings nicht die einzige Lösung. Viel zu oft werden die Auswirkungen eines Flugs nämlich verkannt oder unterschätzt. Eine kürzlich von VCS-Vizepräsidentin und Nationalrätin Lisa Mazzone (Grüne/GE) eingereichte Motion will mit der Einführung eines Warnhinweises auf Werbung für Flugreisen Abhilfe schaffen, so wie dies bei Tabakwerbung bereits der Fall ist. Eine solche Präventionsbotschaft würde dazu beitragen, das Bewusstsein für die Auswirkungen des Fliegens zu erhöhen. Eine Motion von Jacques Bourgeois (FDP/FR) bläst ins

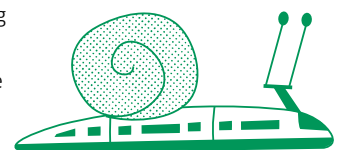
selbe Horn: Sie verlangt, dass die Luftverkehrsgesellschaften und Reisebüros die Höhe der CO₂-Emissionen der von ihnen angebotenen Flüge deklarieren müssen.

Alternativen fördern

Die Auswirkungen des Fliegens auf das Klima zu kennen, ist das eine – der Zugang zu nachhaltigeren Alternativen das andere. Und hier ist das Potenzial enorm: 80 Prozent der Flüge aus der Schweiz führen an eine Destination in Europa, es geht also um Strecken, die sich leicht mit dem Zug bewältigen liessen (zum internationalen Zugverkehr siehe Seiten 22 und 23). Die Schweiz müsste deshalb rasch eine

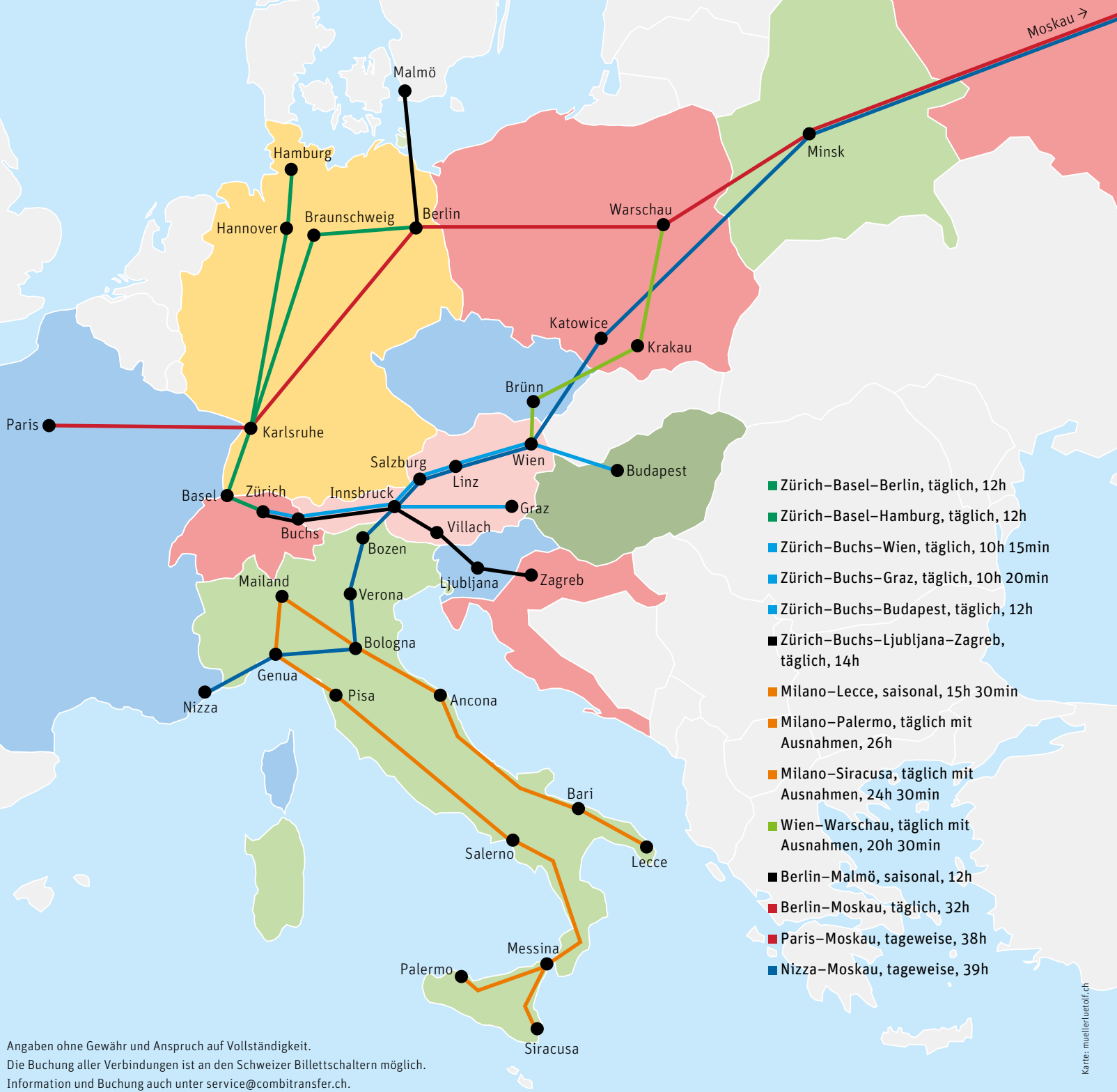
«Gegenüber dem Flugzeug ist der Zug viel zu langsam»

80 Prozent der Flüge aus der Schweiz führen an eine europäische Destination. Zu den beliebtesten Zielen ab Zürich gehören Berlin, Wien und Düsseldorf – Städte also, die problemlos mit dem Zug zu erreichen sind. Betrachtet man die Reise von Tür zu Tür (inklusive Anfahrt zum Flughafen, Sicherheitskontrollen, Gepäckaufgabe usw.), ist das Flugzeug oft kaum schneller, belastet die Umwelt aber entschieden mehr. Für längere Strecken stellen Nachtzüge eine besonders interessante Alternative dar, deshalb setzt sich der VCS für die Verbesserung der Angebotspalette ein.



Mit dem Nachtzug nach Europa

Abends in den Zug steigen und am nächsten Morgen erholt mitten im Zentrum einer europäischen Grosstadt aufwachen: Reisen im Nachtzug ist angenehm und effizient. Das VCS-Magazin hat eine nützliche Auswahl zusammengestellt.



Angaben ohne Gewähr und Anspruch auf Vollständigkeit.
 Die Buchung aller Verbindungen ist an den Schweizer Billettschaltern möglich.
 Information und Buchung auch unter service@combitransfer.ch.

Bahn darf Anschluss nicht verlieren

Der Kauf eines internationalen Zugbillets ist umständlich und stellt eine grosse Hürde dar. Eine Flugreise lässt sich hingegen mit wenigen Klicks buchen. Will die Bahn konkurrenzfähig sein, braucht es eine internationale Buchungsplattform. Ein Kommentar.

Von Laura Schmid

Die Schweiz, ein Volk von Bahnfahrerinnen und Bahnfahrern? Mitnichten, wie ein Blick auf das Reiseverhalten der Schweizerinnen und Schweizer zeigt. Gerade einmal 3 Prozent aller Grenzüberschreitungen erfolgen auf der Schiene. Für Reisen mit mindestens einer Übernachtung steigen gar 80 Prozent ins Flugzeug!

In meinem Umfeld höre ich oft, dass Fliegen zwar nicht gut für die Umwelt, aber halt billiger sei als das Reisen mit dem Zug. Doch stimmt das wirklich? Ein Preisvergleich des VCS Verkehrs-Club der Schweiz (VCS-Magazin 3/2014) hat gezeigt: Bei mindestens der Hälfte aller verglichenen Strecken war die Zugfahrt günstiger als der Flug. Doch für die Kundinnen und Kunden ist ein schneller, direkter Preisvergleich schwierig: Es existiert keine Buchungsplattform für internationale Bahnreisen.

Billettkauf wie vor 30 Jahren

Wer sich für eine Zugreise entscheidet, muss viel Zeit investieren, um Fahrpläne zu studieren und die Websites der nationalen Anbieter nach Angeboten abzuklappern. Für viele Reisen ist der Gang an den Schalter fast unumgänglich. Und selbst dort gestaltet sich die Suche nach der bequemsten und günstigsten Verbindung oft komplex und erfordert zahlreiche Suchabfragen, die selbst versierte Kundenberaterinnen und -berater an ihre Grenzen bringen.

Als Belohnung gibt's am Ende ein Couvert voller Billette und Sitzplatzreservierungen – plus eine Bestätigung für das Halbtax-Abonnement oder das GA, weil der SwissPass im Ausland nicht lesbar ist. Und wehe dem, der auch nur

eines dieser zahllosen Papiere vergisst oder verlegt.

Der Flugverkehr macht's vor

Ganz anders bei Flugreisen: In wenigen Minuten kann man sich auf Plattformen wie ebookers über alle Angebote informieren. Die Preise sind vergleichbar, und wer ein Ticket kaufen will, kann das mit wenigen Klicks tun. Den Flugreisenden öffnet ein E-Ticket sämtliche Fluggates der Welt.

Es darf nicht sein, dass sich im europäischen Verkehr das Flugzeug durchsetzt, weil die Bahn die Kundschaft mit zu hohen Hürden vergrault. Darum braucht es dringend eine einfache und kundenfreundliche internationale Buchungsplattform für Bahnreisen. ■

Laura Schmid ist ÖV-Spezialistin beim VCS Schweiz. Sie gehört zu den 3 Prozent, die regelmässig mit dem Zug ins Ausland reisen.

Innovation dringend nötig

Der Ticketkauf ist eine der wichtigen Hürden, die Menschen davon abhalten, den ÖV zu nutzen. Das weiss auch die Bahnbranche. Zu Recht haben die ÖV-Anbieter deshalb in den letzten Jahren viel darin investiert, den Billettkauf so einfach wie möglich zu gestalten – in der Schweiz.

Damit die Reisenden im europäischen Verkehr wieder vermehrt auf die Bahn setzen, braucht es eine einfache und kundenfreundliche internationale Buchungsplattform. Ein Begehren, das keineswegs an der technischen Machbarkeit scheitert. Vielmehr bräuhete es eine engere Zusammenarbeit in Europa, innovatives Denken und einen echten Willen der Bahn-Anbieter. Die SBB unternehmen zwar seit kurzem Anstrengungen, auch online Sparbillette für das benachbarte Ausland zur Verfügung zu stellen. Bis zu einer umfassenden Buchungsplattform ist der Weg aber noch weit.

Nationalrat und VCS-Vorstandsmitglied Michael Töngi hat im Parlament bereits einen Vorstoss dazu eingereicht. Gleichzeitig laufen auf europäischer Ebene Bestrebungen, eine Verkaufsplattform zu errichten. Der VCS setzt sich für diese Anliegen ein.



«Die Luftfahrt verursacht weltweit bloss 5 Prozent der klimarelevanten Emissionen»

Ja, aber man geht davon aus, dass bisher mehr als 80 Prozent der Weltbevölkerung noch nie ein Flugzeug bestiegen hat. Die Wachstumsperspektiven für den Flugverkehr werden als hoch veranschlagt. Die internationale Luftverkehrsvereinigung rechnet damit, dass die Anzahl Passagiere bis 2037 auf 8,2 Milliarden pro Jahr ansteigen wird. Mit welchen

Auswirkungen auf das Klima? Nehmen wir zum Beispiel die Schweiz und ihre besonders eifrig umherfliegenden Bewohnerinnen und Bewohner: Bei uns ist der Flugverkehr für fast 20 Prozent der vom Menschen verursachten klimarelevanten Auswirkungen verantwortlich, und die Prognosen sind immer noch steigend.

«Sie stehen mit schlechtem Gewissen an der Tankstelle»

Warum Kluge im Zuge reisen, Gruppen einen kleineren Fussabdruck hinterlassen und Fernreisen auch nachhaltig sein können: ein Gespräch mit Serge Brunner, Geschäftsführer der Baumeler AG, über das Reisen und die Umwelt.

Interview: Nelly Jaggi



© Zug/Baumeler

Baumeler-Geschäftsführer Serge Brunner.

Serge Brunner, jede Reise ist ein Eingriff in die Natur ...

Das ist so. Fortbewegung verbraucht Energie, und Reisen ohne Fortbewegung ist nicht möglich. Die meisten Freizeitreisen sind per Definition nicht notwendig, und so gesehen ist Tourismus immer ein unnötiger Ressourcenverbrauch. Man kann aber verschiedene Dinge tun, etwa auf Flugreisen verzichten und mit dem Zug fahren. Via verde reisen bietet nur solche Reisen an. Aber auch bei Baumeler haben wir viele Angebote mit Zugreise.

Baumeler hat aber auch Flug- und Fernreisen im Angebot.

Wenn es um Ferndestinationen geht, stellt sich immer die Frage der Nachhaltigkeit. Das Thema ist jedoch vielseitiger, als es auf den ersten Blick scheint. Wir machen zum Beispiel sehr schöne Wanderreisen in den Naturparks in Südafrika. Der ganze ökonomische Wert dieser Naturparks entsteht durch den Tourismus. Gäbe es ihn nicht, würde das für viele Tiere das Ende des (teuren) Schutzes bedeuten, da bin ich mir ziemlich sicher. Insofern ist die Frage rund um die Nachhaltigkeit selbst bei Fernreisen unglaublich komplex. Wichtig scheint mir, dass man sich mit dem Thema auseinandersetzt und drei oder vier Wochen an eine Destination fliegt statt drei Mal im Jahr für eine Woche.

Was kann ich vor Ort zur Nachhaltigkeit beitragen?

Unser Kerngeschäft sind Gruppenreisen. Eine Gruppe ist im Bus unterwegs – und

nicht jeder alleine im Auto. Das macht beim Fussabdruck und beim Verkehrsaufkommen vor Ort einen Unterschied. Unsere Reisen sind darauf ausgerichtet, dass wir auch aus sozialer Hinsicht nachhaltig sind: Wenn immer möglich, berücksichtigen wir Hotels und Restaurants, die in Familienbesitz sind und lokal nachhaltig agieren.

via verde reisen

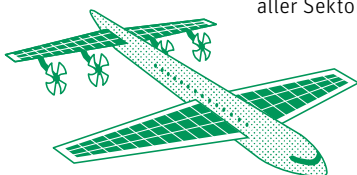
1986 eröffnet der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ein eigenes, vorerst kleines Reisebüro. VCS-Mitglieder können dort Bahnбилlette, Abonnemente und Pauschalreisen buchen und erhalten eine Reduktion in Form von VCS-Checks. Bereits im ersten Jahr kann das Reisebüro einen Umsatz von drei Millionen Franken ausweisen – damit schafft es auf Anhieb den Sprung zum elftgrössten SBB-Reisebüro.

2005 macht sich das VCS-Reisebüro unter dem Namen via verde reisen selbstständig. Als VCS-Reisepartner setzt sich via verde reisen seither für einen naturnahen und sozialverträglichen Tourismus ein und wählt seine Partner und die einzelnen Reiseleistungen nach diesen Kriterien aus. Später folgt die Integration in Arcatour, und seit 2017 wird via verde reisen als Marke unter dem Dach von Baumeler Reisen AG geführt. VCS-Mitglieder profitieren bei der Buchung von speziellen Konditionen.

«Der technologische Fortschritt wird die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Umwelt beträchtlich reduzieren»

Um die Klimaerwärmung unter 2 °C zu halten, müssen wir die Treibhausgas-Emissionen aller Sektoren rasch senken. Ja, die Flugzeuge werden immer «sauberer», aber die

Emissionen des Luftverkehrs nehmen aufgrund der starken Mengenausweitung trotzdem munter zu. Kurz- und mittelfristig wird keine Technologie dieses Wachstum kompensieren, geschweige denn die Luftverkehrsemissionen senken können. Deshalb drängen sich andere Massnahmen auf.





Nachhaltig unterwegs mit via verde reisen: zum Beispiel auf dem Velo in Norddeutschland.

Fünf Faustregeln für faires Reisen

Zeit nehmen

Für meine Ferien nehme ich mir Zeit. Ich stimme mich mit Reiseführern und Literatur aus dem Gastland ein. Ich bleibe auch nach der Reise in Verbindung – mit meinen Gastgebern, mit Menschen aus dem Gastland hier bei uns, mit der Unterstützung von Solidaritätsprojekten.

Fairer Austausch

Der faire Austausch mit meinen Gastgeberinnen ist mir wichtig. Es ist für mich selbstverständlich, die Selbstbestimmtheit und Würde meiner Gastgeber zu respektieren und die Rechte der gastgebenden Bevölkerung auf Mitsprache und Teilhabe am Tourismus zu unterstützen.

Nutzen für Einheimische

Meine Urlaubsreise soll der Bevölkerung am Zielort den grösstmöglichen Nutzen bringen. Ich ziehe deshalb einheimische Unterkünfte und Dienstleistungen den internationalen Hotelketten vor. Ich genieße die kulinarischen Spezialitäten der Region.

Faire Preise

Ich achte darauf, faire Preise zu zahlen. Nur sie sichern langfristig die Existenz der Anbieterinnen und ermöglichen guten Service wie auch Investitionen in Umwelt, Bildung und Gemeindeentwicklung.

Respekt vor der Umwelt

Ich respektiere den Lebensraum meiner Gastgeber. Meine Komfortansprüche sollen nicht zum Verschleiss von knappen Ressourcen wie Land und Wasser führen. Ich bemühe mich, die Umwelt am Urlaubsort nicht unnötig zu belasten und umweltfreundliche Verkehrsmittel zu wählen. Fernreisen mit dem Flugzeug sind für mich Höhepunkte; ich gönne sie mir selten und koste sie dafür länger aus.

Auf dem Reiseportal www.fairunterwegs.org finden Sie die fünf Faustregeln in ungekürzter Form und weitere spannende Informationen rund um das Thema faires und nachhaltiges Reisen.

Was sollte man keinesfalls tun?

Ich bin nicht in der Position, um anderen moralische Vorschriften zu machen. Ich persönlich bin nicht besonders begeistert von Wochenend-Einkaufstrips nach New York oder London, nur weil das Ticket Fr. 2.99 kostet.

Was macht eine via-verde-Reise aus?

Es ist in erster Linie ein Angebot, das darauf ausgerichtet ist, schöne Natur mit dem Velo oder zu Fuss zu erkunden – möglichst abseits der Touristenströme und des Verkehrs.

Wie entwickeln Sie diese Angebote?

Wir wählen als Regel Produkte aus, die wir selber buchen würden. Wir schauen natürlich, dass der Gesamtkatalog stimmt und ausgeglichen ist. Wir sehen auch, dass die Kunden immer wieder etwas Neues wollen. Das hängt auch damit zusammen, dass wir viele Stammkunden haben. Wir arbeiten seit vielen Jahren mit den gleichen Partnern, die uns und unsere Kunden verstehen. Auch weil wir auf langjährige Partnerschaften setzen und bei den Verhandlungen nicht kurzfristig jeden Franken rausdrücken.

75 Prozent der Kundinnen und Kunden von Baumeler haben 2017 den freiwilligen Klimafranken bezahlt.

In den letzten zwei Jahren ist der Anteil eher etwas zurückgegangen. Wir haben den Klimafranken als erster Reiseveranstalter in der Schweiz angeboten. Heute kompensieren viele auch anderswo, zum Beispiel über ihre Kreditkarte, oder sie spenden. Wir hören immer wieder von Leuten, dass sie kompensieren – das hatten wir früher nicht. Wo sie es

tun, ist mir letztlich egal, Hauptsache sie tun es. Ich persönlich bin ein grosser Fan der Kompensation des CO₂-Ausstosses. Ich glaube daran, dass der Markt effiziente Lösungen generiert, wenn das Verschmutzen einen Wert hat.

Schaut man, wie kompliziert das Buchen einer Zugreise sein kann, erstaunt es nicht unbedingt, dass viele das Flugzeug wählen ...

100 Prozent einverstanden, die Komplexität bei Bahnreisen bereitet mir Bauchschmerzen. Man kann über Easyjet oder Ryanair sagen, was man will, aber sie denken kundenorientiert und bringen gute Lösungen zu einem Toppreis. Wenn man wirklich verlagern will, ist es schade, dass es an solchen Dingen scheitert.

In Skandinavien macht sich das Phänomen breit, dass sich die Menschen für ihre Flugreisen schämen. Spüren Sie auch hierzulande solche Tendenzen?

Die Anfänge sind spürbar, ja. Wir haben relativ viele Kunden, die pensioniert sind und die Zeit und die finanziellen Möglichkeiten haben, sich in diesem Lebensabschnitt etwas zu gönnen. Viele gingen früher vier, fünf Mal im Jahr auf Reisen ins Ausland. Heute gehen sie eher auch einmal eine Woche in der Schweiz wandern.

Die Umweltkommentare, zum Beispiel auf unseren Newsletter, nehmen zu. Was die Leute machen, ist aber etwas anderes. Fernreisen laufen in der Schweiz sehr gut. Gleichzeitig rennen uns die Leute wegen der Klimadebatte bei via verde reisen nicht die Türen ein. Wir sind in der Phase, in der die Bewusstseinsbildung Form annimmt. Aber wir

sind noch nicht am Punkt angekommen, an dem die Leute ihr Verhalten ändern: Sie stehen quasi mit schlechtem Gewissen an der Tankstelle. ■

Einsatz für einen blauen Himmel

Von Camille Marion

KLUG, die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit, vereint Schweizer Organisationen, die sich für eine Reduktion der Emissionen im Flugverkehr einsetzen. Der VCS war 2017 an der Gründung beteiligt und macht seither aktiv mit.



© VCS

Eine Aktion der KLUG: Dezember 2018 forderten zwei Klimaschutzengel vor dem Bundeshaus die Einführung einer Flugticketabgabe.

Die Luftverkehrspolitik ist in der Schweiz Sache des Bundes. Doch die Bundesbehörden neigen dazu, die Interessen der Luftfahrtindustrie über den Schutz des Klimas und die Gesundheit der Bevölkerung zu stellen. Der Kampf für verantwortungsbewussten Flugverkehr findet isoliert oder auf regionaler Ebene statt, er wird durch Umweltorganisationen und Anwohnervereinigungen von Flughäfen geführt. Um deren Wirkung zu verstärken, wurde eine nationale Koalition gegründet.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz macht seit Jahrzehnten auf die alarmierenden Folgen des stetig wachsenden Flugverkehrs aufmerksam. Es lag deshalb auf der Hand, dass er am 17. Juni 2017 bei der Gründung der KLUG, Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit, für verantwortungsbewussten Flugverkehr mitmachte. Die Koalition umfasst 24 Organisationen, die sich dafür einsetzen, dass die Auswirkungen der Flugbranche auf die Bevölkerung

und den Planeten begrenzt werden. Unter dem Dach der Koalition sind zahlreiche Akteure aus Wissenschaft und Politik vereint, die so ihre Botschaft auf nationaler Ebene vermitteln können.

Die schädlichen Folgen begrenzen

Hauptziel der KLUG ist die Reduktion des Treibhausgas-Ausstosses sowie von Schadstoffen und Lärmimmissionen des Flugverkehrs. «Um konsequent den Klimawandel zu bekämpfen, ist es dringend nötig, die schädlichen Folgen des Flugverkehrs zu begrenzen», betont Lisa Mazzone, KLUG-Co-Präsidentin und Vizepräsidentin des VCS. «Unser Engagement für die Umwelt erfordert auch eine Senkung der Flugbewegungen.»

Konkret unterstützt die Koalition die Einführung einer Flugticketabgabe. Mit gemeinsam organisierten medienwirksamen Aktionen auf dem Bundesplatz in Bern machte sie die Politik auf ihre Botschaft aufmerksam. Um die Medien für das Thema zu sensibilisieren, lud sie den deutschen Experten Friedrich Thiessen ein, der das gegenwärtig in Deutschland angewandte Modell vorstellte.

Den Schlaf schützen

Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen werden häufig durch den Fluglärm gestört. Wer regelmässig solchen Lärmquellen ausgesetzt ist, muss mit bedeutenden gesundheitlichen Folgen rechnen: Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck, Diabetes, Konzentrationsprobleme oder Schlafstörungen gehören dazu. Besonders gefährdet sind Kinder, auch deren Schulweg kann vom Fluglärm betroffen sein.



«Der Luftverkehr gehört zu jenen Problemen, die auf internationaler Ebene gelöst werden müssen»

Zurzeit beschränken sich die internationalen Massnahmen darauf, die Emissionen des Luftverkehrs zu kompensieren und auszutauschen. Dies reicht jedoch nicht. Um die Klimaerwärmung unter 2 °C zu halten, müssen wir die Treibhausgas-Emissionen aller Sektoren senken. Die Schweiz hat sich deshalb international für eine Reduktion der Luftverkehrs-Emissionen einzusetzen.

Als Vielfliegerland wird sie die Emissionen dieses Sektors aber auch auf nationaler Ebene senken müssen, sonst erreichen wir die im Übereinkommen von Paris festgelegten Klimaziele nicht.



Der VCS lanciert die «Ecotrip Challenge» für Gymnasialklassen.* Während eines Jahres erfassen die Schülerinnen und Schüler auf einer Onlineplattform das Transportmittel, mit dem sie in die Ferien fahren. Das Webportal zeigt ihnen die Höhe ihrer CO₂-Emissionen an und erstellt ein Ranking aller teilnehmenden Schulklassen. Die Klasse mit dem geringsten CO₂-Ausstoss pro Kopf gewinnt.

*Bei einer erfolgreichen Durchführung im ersten Jahr ist die Ausweitung der «EcotripChallenge» auf Berufsschulen geplant.

Das Wichtigste auf einen Blick:

- Mitmachen können alle Schulklassen an Schweizer Gymnasien.
- Das Webportal zeigt den CO₂-Verbrauch aller Reisen an und ermöglicht einen Vergleich mit den anderen teilnehmenden Klassen.
- Los geht es im September 2019, das Anmeldeportal ist ab dem 1. August offen.
- Zu gewinnen gibt es Reisegutscheine (z. B. von Interrail).
- Alle weiteren Informationen und die Anmeldung für den Newsletter unter www.ecotrip-challenge.ch

KLUG hat deshalb im Mai 2018 eine Petition lanciert. Unter dem Titel «Für Nächte ohne Fluglärm!» wurde der Text im Frühling mit fast 10 000 Unterschriften den Parlamentsdiensten übergeben. Er fordert die Gewährleistung einer Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte aufgrund aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse, die gezeigt haben, dass das heutige Gesetz veraltet ist.

Information und Sensibilisierung

KLUG vereint Expertinnen und Experten aller Themen rund um den Flugverkehr. Ihre Glaubwürdigkeit ist ebenso anerkannt wie ihre Rolle als Informations- und Sensibilisierungsorgan. Nach ihrer Gründung beteiligte sich KLUG an der Organisation von Infoveranstaltungen für nationale Parlamentarierinnen und Parlamentarier, namentlich zur Bedeutung einer neuen Flugticketabgabe. Ebenso reichte sie verschiedene par-

lamentarische Vorstösse ein und publizierte Stellungnahmen zu laufenden politischen Diskussionen.

2018 spielte KLUG eine zentrale Rolle als Koordinatorin bei der öffentlichen Anhörung zum Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt. Sie

wird in Zukunft ihr politisches und gesellschaftliches Engagement weiter verstärken, damit die Luft gut und der Himmel wieder blau wird. ■



Wie werden die Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima berechnet?

2017 war der Luftverkehr für 5,42 Millionen Tonnen CO₂ verantwortlich, einen Zehntel der Schweizer Gesamtemissionen. Der Anteil des Flugverkehrs an der Klimaerwärmung beschränkt sich aber nicht darauf. Die CO₂-Emissionen müssen mit dem sogenannten RFI-Faktor multipliziert werden, um die Klimaauswirkungen anderer Flugzeugemissionen einzuschliessen, darunter insbesondere Stickoxid und Wasserdampf. Die jüngsten wissenschaftlichen Publikationen empfehlen einen RFI-Faktor 2. Unter Berücksichtigung dieses Faktors beträgt der Beitrag des Flugverkehrs zu den klimarelevanten Auswirkungen der Schweiz rund 20 Prozent.

Atempause vom Alltag in Bivio



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

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

4 für 3 Nächte mit Halbpension für Fr. 380.– pro Person im Doppelzimmer, resp. Fr. 400.– pro Person im Einzelzimmer. Gültig vom 7. Juni bis am 27. Oktober 2019.

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

Ein Holzkohlegrill mit Fahrradhalterung



Grillieren unterwegs soll möglichst einfach, spontan und nachhaltig sein. Basierend auf dieser Idee erfand das junge Münchner Unternehmen Knister den portablen Holzkohlegrill neu. Der hochwertige und nachhaltige Grill Knister Original kann mit jedem Velo transportiert werden. Dazu wird der Grill einfach ohne Werkzeug an die Lenkerstange des Velos gehängt und los geht's.

Der Knister Original besteht aus lackiertem Stahlblech. Die ausziehbare Grillfläche von 32-49x22 cm aus Edelstahl ist dank zweier Zonen für Fleisch und Gemüse geeignet. Kurze Transportwege der Komponenten aus Deutschland und Polen und die Montage in einer deutschen Behindertenwerkstätte machen den Knister Grill auch auf sozialer Ebene nachhaltig.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Knister-Original-Holzkohlegrill ist mit Rabatt-Code mag0319 zum Preis von Fr. 169.– statt Fr. 189.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 31. Juli 2019.

Bestellen:

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

Bienenwachstuch statt Plastikfolie

CERA, das Bienenwachstuch des jungen Berner Labels Loggia 16, ist die wiederverwendbare und nachhaltige Alternative, um viele Plastik-, Aluminium- und Papierverpackungen im Haushalt zu ersetzen. CERA bewahrt das Sandwich für unterwegs sorgfältig auf, deckt Essensreste zu und hält Früchte, Gemüse, Käse und Brot frisch. All das 100 % plastikfrei! Durch die Beschichtung mit Schweizer Bio-Bienenwachs, Baumharz und Bio-Jojobaöl wird die Bio-Baumwolle wasserabweisend, bleibt flexibel und lässt sich immer wieder durch die Wärme der Hände an

unterschiedlichen Formen befestigen. Zum Wiederverwenden wird das Bienenwachstuch einfach mit kaltem Wasser gereinigt. Die Bienenwachstücher werden in der Schweiz hergestellt.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das CERA-Bienenwachstuch-Starter-Set (3 Stück: 1x 20x20 cm/1x 27x27 cm/1x 32x32 cm) ist mit dem Rabatt-Code mag0319 zum Preis von Fr. 23.80 statt Fr. 28.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 31. Juli 2019.

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

Schweizer Schriftstellerweg

Die Oltner Autoren Alex Capus, Franz Hohler, Pedro Lenz, Peter Bichsel und weitere 16 Schriftstellerinnen und Schriftsteller verführen auf Audio-touren zum Spazieren und Zuhören. Mit Ihrem eigenen Smartphone oder Tablet können Sie die an über 50 Hörstationen angebrachten QR-Codes scannen und sich die zwei- bis vierminütigen Geschichten zu Gemüte führen. Die Familientour Christian Schenker überzeugt zudem mit weiteren 11 Hörstationen, einer Entdeckerkarte für viel Rätselspass und der dazu passenden CD.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Attraktive Wochenendpauschale im 4-Sterne-Hotel Arte: 1 Nacht im EZ Fr. 174.-/DZ Fr. 238.- resp. 2 Nächte im EZ Fr. 328.-/DZ 456.-. Übernachtung als Upgrade im modernen Arte Style Zimmer inkl. Welcome-Drink, reichhaltigem Frühstücksbuffet sowie jeden Abend ein 3-Gang-Menü und zahlreichen Vergünstigungen mit der Gästekarte. Preise in Schweizer Franken, buchbar von Freitag bis Sonntag mit dem Vermerk «VCS Mitglieder Aktion» direkt im Hotel: www.konferenzhotel.ch. Im Weiteren erhalten Sie gegen Vorweisen des VCS-Ausweises Fr. 5.- Vergünstigung auf verschiedene Produkte des Schweizer Schriftstellerwegs sowie eine kostenlose Ausleihe von iPods für uneingeschränkten Hörgenuss!



Tragen wie einen Rucksack, öffnen wie eine Reisetasche

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Ortlieb Atrack BP ist mit Rabatt-Code mag0319 zum Preis von Fr. 169.- statt Fr. 219.- erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 15. August 2019.

Bestellen unter:

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



Ortlieb ergänzt die erfolgreiche Bikepacking (BP) Linie mit einem neuen Produkt – dem Atrack BP. Ob fürs Velo-Abenteuer, den Kurztrip oder die City: Mit dem Atrack BP präsentiert Ortlieb den ersten auf Velofahrerinnen und -fahrer zugeschnittenen, wasserdichten Rucksack, der sich mit einem Reissverschluss – wie eine Reisetasche – der Länge nach öffnen lässt, was die Pack-Logistik extrem vereinfacht. Denn mit der grossen Öffnung bietet sich ein perfekter Überblick über den Rucksackinhalt. Dabei kann der Rucksack auf der Frontseite abgelegt werden, so bleibt das Tragesystem immer sauber und trocken. Der PVC-freie Atrack BP mit der schlanken Silhouette überzeugt ausserdem mit idealer Lastenverteilung und der stufenlosen Rückenlängenverstellung bei 25 Litern Volumen.

Bio-Box mit Schweizer Saisongemüse

Frisch! Saisonal! Klimaneutral! Die BIO BOX des Online Shops von Mahler & Co. ist ein Abo: dienstags geerntet, mittwochs geliefert – portofrei per A-Post in die ganze Schweiz. Mit der BIO BOX wöchentlich frische, saisonale Gemüse und Früchte geniessen!

Wählen Sie aus einem Gemüse-Abo, einem Früchte-Gemüse-Mix-Abo oder einem Früchte-Abo. Das knackige Saisongemüse wird auf dem Bio-Betrieb der Familie Rathgeb in Unterstammheim (ZH) frisch auf Bestellung geerntet und zusammengestellt. Die Produktion ist seit 1994 mit der Knospe bio-zertifiziert.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Auf die Probeflieferung schenkt Ihnen Mahler & Co. 50 % Rabatt. Das Angebot ist gültig bis am 30. September 2019.

Bestellen unter:

www.mahlerundco.ch das passende Abo auswählen und beim Gutschein-Code VCS-Magazin-2019 eingeben.





40 schöne Gipfelwanderungen

Der Alpenkamm des Berner Oberlandes rund um Eiger, Mönch und Jungfrau fasziniert Bergsteiger und Reisende aus aller Welt. Aber auch den Alpinwanderern bietet das Berner Oberland unzählige

Gipfelziele in den unterschiedlichsten Landschaften. Dieser Führer stellt 40 Gipfelwanderungen vor, welche die Schwierigkeitsgrade von T2 bis T6 abdecken, wobei sich die meisten Wanderungen

in den mittleren Schwierigkeitsbereichen bewegen. Ergänzt werden die Gipfelziele mit zahlreichen Nachbargipfeln und Varianten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Der Führer ist zum Preis von Fr. 36.– statt Fr. 49.– (inkl. Versandkosten) erhältlich.

Bestellen: Unter www.verkehrsclub.ch/bonus mit dem Gutscheincode 0419.

Genussvoll unterwegs auf der Herzroute

Lust auf ein aktives Wochenende zu zweit? Gönnen Sie sich zwei genussvolle Tage auf der Herzroute und entdecken Sie die schönsten Ecken der Schweiz. Lauschige Wege, historische Ortsbilder, idyllische Seen, grandiose Aussichten erwarten Sie zwischen dem Genfersee und dem Bodensee. Übernachten Sie in einem der 16 authentischen Landgasthöfe und lassen Sie sich verwöhnen. Dank den Herzroute-Gepäcktaschen kann Ihr Gepäck mit Ihnen reisen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Als VCS-Mitglied profitieren Sie beim Kauf des Erlebnisangebotes Herzroute Genuss von 10 % Rabatt. Das Angebot beinhaltet folgende Leistungen für zwei Personen: FLYER-Miete für zwei Tage, mehrgängiges Abendessen, Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück, ein Paar Herzroute-Ortlieb-Taschen und eine kleine Überraschung. Das Angebot ist bis am 31. Juli 2019 gültig.

Bestellen: Auf herzroute.ch/angebote Geschenkgutschein «Herzroute Genuss» im Wert von Fr. 579.– bestellen und im Bemerkungsfeld das Stichwort «VCS-Mitglied» angeben. Sie erhalten die Gutscheine gegen Rechnung mit einem Rabatt von 10 % zugestellt. Die Reise kann 2 Jahre ab Ausstellungsdatum der Erlebnis-Gutscheine stattfinden.



Tagesausflug auf der neuen Herzschaufe Sense

Unweit der Stadt Bern tut sich ein Graben auf. Nein, nicht der Röstigraben, sondern der Sensegraben. Dahinter befindet sich eine Welt, die nur wenige kennen. Nutzen Sie die Gelegenheit und entdecken Sie den deutschsprachigen Teil des Kantons Freiburg, mit seiner anmutigen Bergkulisse und dem Weitblick ins Dreiseenland. Alte Scheunen und Kapellen am Wegrand erzählen die Geschichte dieser Gegend. Beizen laden zu einem Besuch ein, Waldränder und Flussufer verführen zu lauschigen Pausen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Als VCS-Mitglied profitieren Sie bei der Bestellung eines Gutscheines für eine FLYER-Tagesmiete auf der Herzschaufe Sense von 20 % Rabatt. Das Angebot ist bis am 31. Juli 2019 gültig.

Bestellen: Auf herzroute.ch/angebote Gutschein «FLYER Tagesmiete» im Wert von Fr. 65.– bestellen und im Bemerkungsfeld das Stichwort «VCS-Mitglied» angeben. Sie erhalten den Rail-Check gegen Rechnung mit einem Rabatt von 20 % zugestellt. Dieser kann bei der Vermietstation Laupen bis am 31. Oktober 2021 eingelöst werden. Das FLYER E-Bike muss vorgängig unter rentabike.ch/herzroute reserviert werden.



Reiseversicherung
schon abgeschlossen?



© Studio Romantic/Fotolia

Vor Reiseantritt oder dem Konzert krank geworden? Wie ärgerlich!

Der **VCS Schutzbrief** bietet einen Rundumschutz während des ganzen Jahres, für alle Personen im gleichen Haushalt und für sämtliche Reisen, Seminare, Kurse, Ausflüge, Konzerte, Wanderungen und vieles mehr. Schliessen Sie die Reiseversicherung bis am 31. Juli 2019 ab und profitieren Sie von zwei zusätzlichen gratis Monaten.

Bestellung und Informationen:
– per Telefon **031 328 58 11** oder
– via Internet www.verkehrsclub.ch/schutzbrief

Für Mensch
und Umwelt





Basel-Stadt/Baselland

Ideal und Wirklichkeit

Abschied nehmen war angesagt an der diesjährigen Mitgliederversammlung. Ganz im Sinn der Ende Februar zurückgetretenen Geschäftsführerin blickte der VCS dann aber sofort wieder voraus.



Ein bewegender Augenblick an der Mitgliederversammlung: Die langjährige Geschäftsführerin, «das Gesicht des VCS beider Basel in der Öffentlichkeit», Stephanie Fuchs (rechts), wird geehrt und offiziell verabschiedet.

Inputreferat. Danach wurde engagiert diskutiert.

50 Fussballfelder: Nein, die Rede ist nicht von einem neuen Trainingsgelände des Fussball-Vize-Schweizermeisters, sondern von baselstädtischen Asphaltfeldern. So gross wie 50 Fussballfelder ist die Gesamtfläche der knapp 30000 Parkplätze im Kanton Basel-Stadt auf öffentlichem Grund. Dazu kommen noch ungezählte Parkplätze auf privatem Boden.

Und im Baselbiet gilt immer noch die auch von Immobilien-Investoren wenig geliebte Regel, wonach es pro Wohneinheit einen Parkplatz und 0,3 Besucherplätze braucht. So werden denn auch weiterhin Bauprojekte umgesetzt, die sinnlos viele Parkplätze beinhalten. Mitbezahlt von allen Mietenden, auch wenn sie keinen Parkplatz in der Tiefgarage wollen. Eben: In der Realität arbeiten wir noch am autofreien Wohnen.

Florian Schreier, Geschäftsführer

Adieu, liebe Steffi! Über zehn Jahre lang war sie das Gesicht des VCS beider Basel in der Öffentlichkeit. Für das enorme Engagement, das Stephanie Fuchs dabei an den Tag gelegt hatte, wurde sie an der MV denn auch ausführlich geehrt.

Von Anita Lachenmeier, ehemalige Co-Präsidentin der VCS-Sektion und Grossrätin der Grünen, gab es Schokolade «für jede Situation». Der Vorstand beschenkte Stephanie mit einem

wohlverdienten Wellnessurlaub im Biohotel und einer «Idealsituation auf der Strasse». Letzteres leider nur als Modell mit Playmobil-Figuren; an der Realität auf den Strassen der Region muss noch gearbeitet werden.

So gross wie 50 Fussballfelder
An der darauf folgenden öffentlichen Veranstaltung «Wem gehört die Stadt? – Leben statt Parkieren» inspirierten uns Prof. Klaus Zweibrücken, Verkehrs-

planer an der Hochschule Rapperswil, und Katja Reichen vom Kinderbüro Basel mit je einem

Von Raphael Fuhrer zu Lea Steinle

An der Mitgliederversammlung vom 29. April 2019 mussten wir unseren bisherigen Co-Präsidenten Raphael Fuhrer verabschieden. Raphael stand als neugewählter Präsident der Umwelt-,

Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Basler Grossen Rates nicht mehr zur Verfügung. Für diese neue Aufgabe, die mit dem Präsidium eines lokalen Verkehrsverbandes unvereinbar

Die VCS-Sektionen

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

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

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

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

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

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

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

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

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

SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19

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

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

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

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

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen

ist, wünscht der Vorstand Raphael viel Erfolg und Freude. Er bleibt unserem Verband als Mitglied des nationalen Zentralvorstands erhalten und deshalb auch in engem Kontakt mit dem Vorstand des VCS beider Basel.

Sachlich und kompetent

Ich bedanke mich hier persönlich nochmals bei Raphael für drei erlebnis- und erfolgreiche Jahre, die ich mit ihm im Co-Präsidium erleben durfte. Mit seiner sachlichen und kompetenten Art

hat er die Arbeit im Vorstand geprägt und bereichert. Auch freut es mich enorm, dass wir mit Lea Steinle eine tolle Nachfolgerin gefunden haben. Ich freue mich darauf, zusammen mit ihr, dem Vorstand und unseren Mitglie-

dern den Kampf für eine nachhaltige Verkehrsregion Basel weiterzuführen.

Dominik Beeler, Co-Präsident

Mehr Platz zum Leben, weniger für Autos



Die neue Co-Präsidentin des VCS beider Basel, Lea Steinle, ist Biologin und Grossrätin Grüne BS.

Aufgewachsen bin ich in Basel, unterwegs immer noch, wie schon als Kind, mit dem Velo, dem Zug, Tram und Bus. So ist für mich ein Leben ohne Auto die Normalität. Meine Traumvorstellung von einer fortschrittlichen Gesellschaft beinhaltet, dass wir auf dem Land, in der Agglomeration und den Städten viel Platz zum Leben haben – also keine Autos mehr in der Innenstadt, in der Kernstadt und in Dorfkernen.

Parkplätze gibt es oberirdisch fast keine mehr, dafür viel Raum zum Spielen, zum Ruhen und Lesen, für Tischgesellschaften. Lasten werden mit Velos trans-

portiert, es gibt Veloschnellstrassen für kurze und weite Strecken, für alle gut erreichbare, schnelle und günstige ÖV-Verbindungen. Wenn wir mal weiter wegfahren wollen, nehmen wir den Zug. Kurzstreckenflüge gibt es keine mehr, und Autos werden nur noch mit erneuerbarer Energie betrieben.

Von all dem sind wir noch weit entfernt. Dafür, dass wir den Zielen Schritt für Schritt immer näher kommen, setze ich mich ein – nun eben auch als Co-Präsidentin des VCS beider Basel. Ich freue mich auf diese Aufgabe an der Seite von Dominik Beeler.

Lea Steinle, Co-Präsidentin

Sommer-Velomärt auf der Kunschti

Bedarf für ein (zusätzliches) Velo für kommenden Herbst? Oder hast du im Gegenteil ein gut erhaltenes, aber zu wenig genutztes im Keller stehen? Wenn ja: Sommer-Velomärt auf der Kunschti vormerken!

Samstag, 31. August 2019, 11 bis 15 Uhr, auf der Kunsteisbahn Margarethen in Basel.

Ambitioniertes Projekt gestartet

Der Kanton Zug will ein Mobilitätskonzept entwickeln, das Richtlinien für die Entwicklung bis ins Jahr 2040 vorgibt. Anfang 2021 soll es bereits vorliegen – eine kurze Frist für ein solches Unternehmen.

Für die Realisierung des Projekts sind vier Phasen vorgesehen: die Grundlagenphase, die interne sowie die externe Konzeptphase und die finale Phase, an deren Ende ein Kantonsratsbeschluss über die Anpassung des Richtplans stehen sollte.

Anfangs der zweiten Phase, das heisst sehr früh im ganzen Prozess, waren Gespräche mit Expertinnen und Experten anberaunt. Dazu wurde auch der VCS Zug eingeladen, und so nahmen wir mit einer Zweier-

delegation am Expertengespräch vom 29. April teil.

Ein sehr nützlicher Austausch

In der ersten Phase hatte das kantonale Amt für Raum und Verkehr (ARV) Grundlagen erarbeitet. Als Input diente zum Beispiel das «Mobility Pricing»-Konzept des Bundes, bei dem der Kanton Zug im Rahmen einer Wirkungsstudie mitmacht. Hauptresultat der Grundlagenarbeit ist ein komplexes zeitliches Diagramm, das einige Begriffe be-

inhaltet, zu denen der VCS seine Position schon definiert hat («Mobility Pricing», Digitalisierung, Mischverkehr etc.). Auf der Basis des Diagramms ergab sich eine konstruktive Diskussion von fast zwei Stunden. Zusammen mit den Vertretern von Pro Velo konnten wir dem Baudirektor Florian Weber und dem Kantonsplaner René Hutter einige Ideen präsentieren, wie eine gute Mobilität im Kanton und in der Stadt Zug mit weniger Autoverkehr machbar wäre.

Autofreie Zone im Auto-Kanton

Es gab insgesamt 17 Experten-

wir keine allzu hohen Erwartungen haben. Vergessen wir nicht: Der Kanton Zug ist mit 1,19 Autos pro Haushalt (Stand 2017) ein sehr PW-orientierter Kanton ... Trotzdem sind wir froh, dass wir unseren Standpunkt einbringen und bei dieser Gelegenheit dem neuen Baudirektor auch unseren Vorschlag für eine autofreie Zone im Zentrum der Stadt Zug («Durchfahrt Zug») in Erinnerung rufen konnten.

Die nächste Möglichkeit zur Mitwirkung am Mobilitätskonzept wird sich – voraussichtlich 2020 – bei den Workshops über die Rohversion des Konzepts bieten.

Goran Vejnovic, Geschäftsführer

Zug





Zürich

Rosengarten: Haltestelle Referendum



© VCS Zürich

Am 15. Mai haben die Mitglieder des Komitees «Rosengartentunnel Nein» das Referendum gegen das Monsterprojekt (vgl. Ausgabe 2/2019) eingereicht. Innert rund einem Monat kamen über 5200 Unterschriften zusammen. Die Hälfte davon haben VCS-Mitglieder und die VCS-Aktiven gesammelt.

In den Gesprächen auf der Strasse wurden die grossen Vor-

behalte gegen die Art der Verkehrsplanung deutlich, die dieses ebenso kostspielige wie nutzlose Projekt verkörpert. In Zeiten, in denen auch der Kanton Zürich die Klimaprobleme ernsthaft angehen will, wirkt eine neue Autobahn mitten in die Stadt Zürich hinein wie aus der Zeit gefallen. Viele der Angesprochenen sind denn auch dezidiert der Auffassung, dass nur eine deutliche

Reduktion des Autoverkehrs zu einer Lösung am Rosengarten führen könne. Einhellige Meinung bei jenen, die unterzeichneten: Die Kosten des Projekts, über eine Milliarde Franken, sind exorbitant.

Auch Wipkingen ist skeptisch

Auch im Stadtquartier, das «entlastet» werden soll, waren viele kritische Stimmen zu vernehmen: Rund 700 Unterschriften

für das Referendum stammen aus Wipkingen! Furcht vor Mehrverkehr durch den massiven Ausbau der Rosengartenstrasse, die monströsen Tunnelportale mitten im Wohngebiet, die mindestens sechs Jahre andauernden und stark störenden Bauarbeiten, Ausweichverkehr auf ruhigen Quartierstrassen: An Gründen, das Projekt abzulehnen, fehlt es der Quartierbevölkerung nicht. ■

Zürcher Stadtrat fasst klaren Auftrag

Das Baurekursgericht hat dem VCS Zürich vollumfänglich recht gegeben und in einem wegweisenden Entscheid zu den Stadtkreisen 1, 4 und 5 klar gemacht, dass es die ungenügenden Lärmschutzmassnahmen des Stadtrates nicht akzeptieren wird.

Schon seit über 30 Jahren verlangt das Bundesrecht einen wirksamen Schutz vor Strassenlärm. Ebenso lange wurden die entsprechenden Aufgaben sträflich vernachlässigt. In der am stärksten betroffenen Stadt Zürich leben rund 140 000 Personen, also ein Drittel der Gesamt-

bevölkerung, an Strassen, wo die Lärmbelastung die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschreitet. Wenn unter diesen Umständen nach einer stadtweiten Überprüfung lediglich 25 000 Betroffene einen bundesrechtskonformen Lärmschutz erhalten sollen, dann hat

der Stadtrat die Vorgaben nicht rechtsgenügend umgesetzt – also einen schlechten Job gemacht. Zumal das Bundesgericht bereits in vier Fällen, zuletzt in einem Entscheid zur Stadt Zürich, sehr deutlich zum Ausdruck gebracht hat, dass der Lärmschutz eine hohe Priorität geniessen müsste.

Fürs ganze Stadtgebiet gültig

Angesichts all dessen ist es bemerkenswert, dass ein Umweltverband wie der VCS Zürich in einem Gerichtsverfahren einfordern muss, was der Bevölkerung zusteht. Bis anhin hat der Zür-

cher Stadtrat zwar oft davon geredet, dass ihm der Lärmschutz wichtig sei, bei den konkreten Entscheiden liess er die betroffene Bevölkerung aber häufig im Stich. Umso nötiger war nun das Urteil des Baurekursgerichts.

Der VCS ist auch in zahlreichen anderen Verfahren gegen den mangelhaften Vollzug vorgegangen. Nach dem jüngsten gerichtlichen Entscheid ist klar, dass der Stadtrat nun auch in den anderen Stadtkreisen für einen wirksamen Lärmschutz sorgen muss.

Markus Knauss



Luzern

Strassenlärm – Recht vor Ideologie!

Die VCS-Sektion Luzern hat einen neuen Geschäftsführer. Zu seinem Amtsantritt legt Dominik Hertach hier dar, wo er Schwerpunkte setzen möchte.

Anfang Mai hast du den Stab von Elias Vogler übernommen. Wo möchtest du Akzente setzen?

Ein wichtiges und aktuelles Thema ist sicher der Schutz vor übermässigem Strassenlärm. Im Kanton Luzern leiden darunter nach wie vor Zehntausende – obwohl Kanton und Gemeinden die Strassen bis Ende März 2018 eigentlich hätten sanieren müs-

sen. Die Schweizerische Lärmliga hat kürzlich nachgerechnet und das Resultat ist ernüchternd: 92 Prozent all jener, die an so genannt «lärmsanierten» Strassen im Kanton Luzern wohnen, sind noch immer übermässigen Belastungen ausgesetzt. Und zwar nicht, weil es unmöglich wäre, den Lärm weiter zu senken, sondern weil der politische Wille dazu fehlt.

Die politischen Mehrheiten ändern sich leider nicht so rasch.

Im Zusammenhang mit der Klimadiskussion bewegt sich schon etwas. Und auf der juristischen Ebene hat sich die Situation ebenfalls klar verbessert. Das Bundesgericht hat in jüngster Zeit mehrfach die Politik in die Schranken gewiesen und sich für einen stärkeren Schutz der Anwohner/in-



© zVg/Dominique Meisenberg

nen ausgesprochen. Diese juristischen Weichenstellungen gilt es nun in den konkreten Projekten durchzusetzen – ein Prozess, auf den ich mich freue, geht es doch um erhöhte Lebensqualität für viele Luzernerinnen und Luzerner.

Um Lebensqualität geht es auch beim Projekt Spange Nord ...

... einem weiteren zentralen Projekt, das ansteht. Der vom Kanton geplante Autobahnzubringer mitten durch die Stadt Luzern bedroht ein ganzes Wohnquartier. Aber nicht nur das, er untergräbt auch die Bestrebungen für

mehr Klimaschutz und intelligente, zukunftsgerichtete Mobilitätslösungen, gerade im dichten innerstädtischen Gebiet. Der Kampf gegen diesen Unsinn wird den VCS sicher noch länger beschäftigen.

Wie siehst du unsere Erfolgschancen?

Eine konkrete Prognose abzugeben, ist schwierig. Die bisherige Geschichte der Spange Nord zeigt aber, dass man mit einer guten Zusammenarbeit von Anwohnern, Parteien und Organisationen einiges bewirken kann. Eine solche Vernetzung ist für mich denn auch in anderen Pro-

jekten zentral, um gute Lösungen für eine effiziente, umweltverträgliche Mobilität zu finden –

und damit auch für eine nachhaltigere Gesellschaft.

Fragen: Vorstand

Herzlichen Dank – und willkommen!

Elias Vogler verlässt den VCS Luzern, da er eine längere Reise antritt. Der Vorstand bedauert seinen Weggang und dankt ihm für seinen grossen Einsatz zugunsten des ÖV, des Veloverkehrs und der Lebensqualität im Kanton Luzern.

Dominik Hertach arbeitete zuletzt bei der Wirtschaftsplattform cash.ch und hat als Journalist langjährige Erfahrung in Wirtschafts- und Umweltthemen. Er ist zudem Initiator der IG attraktives Kriens, die sich für eine Verkehrsberuhigung mit Tempo 30 im Zentrum von Kriens einsetzt. Dementsprechend hat er viele Erfahrungen mit wichtigen VCS-Anliegen sammeln können.

Der Vorstand

Autofrei wohnen im Aufschwung

Im Rahmen seiner Mitgliederversammlung Anfang April in Hergiswil befasste sich der VCS Ob- und Nidwalden mit einem hochaktuellen Thema, dem autofreien bzw. autoarmen Wohnen.

Der Anteil autofreier Haushalte ist in den letzten 15 Jahren massiv gestiegen: in Basel um 15, in Zürich um 25 und in Bern gar um 35 Prozent. In allen drei Städten leben mehr als die Hälfte aller Haushalte heute ohne Privatauto. Dieser Trend dürfte sich in den kommenden Jahren fortsetzen.

Wie wirkt sich autofreies/autoarmes Wohnen konkret auf die Umwelt und den lokalen Verkehr aus, und was haben Bewohnerinnen und Bewohner davon? Samuel Bernhard, Projektleiter der «Plattform autofrei/autoarm wohnen», erläuterte, was unter «vorausschauenden, flexiblen Mobilitätsformen» zu verstehen ist, und stellte Beispiele von bestehenden Siedlungen vor. Er betonte, dass Immobilieninvestoren grundsätzlich nachfrageorientiert bauten und durchaus bereit seien, auf die neuen Bedürfnisse und die steigende Nachfrage einzugehen. Auch für sie habe dies unbestritten viele Vorteile.

Wie sich neue Technologien und Marktentwicklungen wie selbstfahrende Fahrzeuge, Elektromobilität oder Sharingkonzepte auf diese Wohnform auswirken werden, bleibe abzuwarten.

Auch auf dem Land im Kommen

Wer wohnt in den autofreien Siedlungen? «Besonders interessant ist – auch für die Gemeinden –, dass 41 Prozent der Haushalte in diesen Siedlungen Paare mit Kindern sind und beinahe zwei Drittel der Bewohner/innen über einen Hochschulabschluss verfügen», führte Samuel Bernhard aus. Wichtige Voraussetzungen für die Wahl der boomenden Wohnform seien eine gute Anbindung an den ÖV, die Nähe von Carsharing-Angeboten sowie Einkaufsmöglichkeiten.

Die Nachfrage erfasse zunehmend auch ländliche Gebiete. «Vor allem dort müssen zurzeit vielerorts noch rechtliche Hindernisse für ein autofreies/au-

toarmes Wohnen ausgeräumt werden.» Samuel Bernhard rät Interessierten, sich frühzeitig mit Fachleuten und Behörden in Verbindung zu setzen.

«Autofrei wohnen – im Aufschwung», unter diesem Titel hatte der VCS zur Veranstaltung eingeladen. Das Fazit des Abends mit spannendem Referat und engagiert mitgehendem Publikum: Autoreduziertes Wohnen hat tatsächlich eine vielversprechende Zukunft.

Ernst Weber

Ob-/ Nidwalden



Samuel Bernhard zeigte auf, weshalb autofreies Wohnen dermassen im Trend ist und welche möglichen Stolpersteine Interessierte einkalkulieren sollten.

Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO)

Der VCS gehört zu den Hauptträgern der PAWO. Diese unterstützt Wohnbauträger und Gemeinden bei der Planung und Umsetzung von autoreduzierten Siedlungen und organisiert jährlich Fachseminare, um den Austausch unter den Akteuren zu fördern (siehe S. 12 dieser Ausgabe). www.wohnbau-mobilitaet.ch



Fürstentum Liechtenstein

Gestalten statt nur geschehen lassen

Die Stiftung Zukunft.li hat mit ihrer Studie «Raumentwicklung Liechtenstein» ein wichtiges Thema aufgegriffen. Wir stellen hier ein paar Kernaussagen daraus vor.

Unter «Das Wichtigste in Kürze» heisst es in der Studie zu Mobilität/Verkehr: «Vorgeschlagen wird ein zeitlich gestaffeltes Vorgehen: Im ersten Schritt sollen echte Alternativen zum Auto geschaffen werden. Dazu muss der öffentliche Verkehr (ÖV) ausgebaut werden – zum einen durch eine Erhöhung des Taktes, zum anderen durch den Bau eigener Trassen.» Wo solche schon bestehen – z. B. das Bahngleis zwischen Schaanwald und Schaan –, sollen sie rasch ausgebaut und besser nutzbar gemacht werden.

Das Umsteigen werde aber «nicht in genügendem Masse freiwillig erfolgen. Deshalb muss

in einem zweiten Schritt ein landesweites «Mobility Pricing» eingeführt werden. Damit wird für die Nutzung der Verkehrsinfrastruktur bezahlt». Mit tageszeitabhängigen Tarifen könne die Nutzung optimiert werden.

«Nützen also wenig bis nichts»

Unter «Fazit und Empfehlungen» folgt auf Seite 90 die Erkenntnis, die im Ministerium und bei vielen Behörden noch fehlt: «Die scheinbar einfache Lösung könnte in einem Ausbau der Strasseninfrastruktur gesehen werden. Ein rein nachfragegetriebener weiterer Infrastrukturausbau ist jedoch nicht nachhaltig und be-

einträchtigt den wenigen verfügbaren Lebensraum in hohem Masse. Und die Probleme, die bekanntlich nicht an den Landesgrenzen aufhören, werden dadurch nicht gelöst. Gerade auf den grenzquerenden Strassen bestehen die grössten Kapazitätsprobleme. Ohne die Zusammenarbeit mit unseren Nachbarländern nützen Infrastrukturmassnahmen also wenig bis nichts.» Die Umfahrungsstrassen-Pläne lassen grüssen.

Was noch zu ergänzen wäre

Zum Radverkehr hält die Studie (S. 62) fest: «Die Radwege müssen zudem an den richtigen Orten sein. Wenn der Berufspendler auf das Fahrrad umsteigen soll, muss er seinen Arbeitsplatz auf sicheren Radwegen erreichen können. Dies bedingt auch

grenzquerende Radwege.» Ergänzend zum Radwegnetz sei zudem die nötige Infrastruktur zu schaffen, damit die Fahrräder geschützt abgestellt und eventuell aufgeladen werden können. Nebst solchen baulichen Massnahmen propagiert Zukunft.li auch eine starke Kampagne «zum Einbezug und zur Sensibilisierung aller Akteursgruppen».

Was die Studie zu wenig hervorhebt, ist das grosse Potenzial des Betrieblichen Mobilitätsmanagements mit restriktiver Parkplatzbewirtschaftung. Zudem fehlt im Literaturverzeichnis die VCL-Studie zu einer Regionalbahn für das Oberland.

Details zur Tram-Bahn von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans:

www.vcl.li/?page=18&id=424

Georg Sele



Freiburg

Freiburg rückt von Paris weg

Der Fahrplanentwurf der SBB fürs Jahr 2020 sieht einige substantielle Verbesserungen vor. Äusserst bedauerlich ist, dass die Direktverbindung Bern–Paris wegfallen soll.



© Nelly Jaeger

Gerade auch Freiburgerinnen und Freiburger schätzen es, ohne Umsteigen von der Aare an die Seine zu gelangen. Die Verschlechterung des französisch-schweizerischen TGV Lyria-Angebots ist ein herber Rückschlag, verlängert sich die Fahrzeit zwischen Bern und Paris dadurch doch um volle 30 Minuten. Die Streichung der täglichen Direktverbindung von Hauptstadt zu Hauptstadt steht auch im Widerspruch zur Notwendigkeit, den Zug gegenüber dem Flugzeug attraktiver zu machen.

Direktzüge statt Direktflüge

Im Freiburger Grossen Rat ist bekanntlich ein Vorstoss eingereicht worden, der verlangt, das Nachtzugnetz wieder enger zu

knüpfen – nicht zuletzt, um die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber dem Flugverkehr zu erhöhen. Der fortschreitende Klimawandel zeigt, wie dringlich solche Schritte sind.

Der Fahrplanentwurf 2020, der demnächst in die Vernehmlassung geht, beinhaltet wie erwähnt zahlreiche Verbesserungen im nationalen Verkehr – vor allem auf den Hauptlinien –, die sehr zu begrüssen sind. Der VCS Freiburg hofft, dass die bedrohte Direktverbindung aufrechterhalten bleibt, und ermuntert seine Mitglieder dazu, im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung zum neuen Fahrplan zu fordern, dass die zeitliche Distanz zwischen Freiburg und Paris nicht anwächst.

Savio Michellod, Sektionspräsident

«Komplett in die falsche Richtung»

Ist Verkehrswachstum ein Naturgesetz und der Ausbau der Autobahnen die logische Folge davon? Natürlich nicht, findet die VCS-Sektion Bern – und zeigt Alternativen auf.

Die Frage, welche Alternativen zu Autobahnausbauten existieren und wie wir ihnen zum Durchbruch verhelfen können, richtete die VCS-Sektion Bern an ihrer Mitgliederversammlung vom 13. Mai an zwei Expertinnen: an ihr Vorstandsmitglied Regula Rytz und die Geografin Martina Dvoraček vom Büro für Mobilität AG. Die Erwartungen wurden nicht enttäuscht: Beide Referentinnen zeigten – vor vollem Haus – überzeugende Alternativen zur bisherigen Verkehrspolitik auf.

Chancen und Risiken

Martina Dvoraček blickte weit voraus in die Zukunft und machte sogleich klar: Der Mobilität, wie wir sie kennen, steht ein grosser Wandel bevor. Dass Digitalisierung und automatisierte Fahrzeuge Realität werden, scheint unbestritten. Die Frage ist vielmehr, welche Chancen und Risiken damit einhergehen. Einerseits liesse sich die Parkplatzzahl um bis zu 60 Prozent reduzieren, weil geteilte, selbstfahrende Fahrzeuge keine «Stehzeuge» sind, sondern praktisch perma-

nent im Einsatz stehen könnten. Andererseits könnte der Verkehr dadurch insgesamt zunehmen. Es brauche daher regulatorische Rahmenbedingungen.

Zunehmend grössere Bedeutung komme dem Fuss- und Veloverkehr sowie der virtuellen Mobilität (Home-Office) zu. In Anbetracht dieser Chancen denkt Martina Dvoraček bereits an den Rückbau von Verkehrsinfrastruktur wie Parkhäusern oder sogar Stadtautobahnen. Ein Ausbau der Autobahnen sei widersinnig, die Pläne des Bundes zielten – auch angesichts der Klimaerhitzung – komplett in die falsche Richtung. Weiter empfahl sie den Anwesenden: «Wer die Mobilität der Zukunft gestalten will, muss jetzt aktiv werden und handeln.»

Eine Palette von Instrumenten

Nationalrätin Regula Rytz beleuchtete den Handlungsspielraum auf Bundesebene. Von intelligenter Raumplanung über Förderung des ÖV, des Fuss- und des Veloverkehrs bis hin zu Road Pricing und digitalen Sharing-



Auf lokaler Ebene gegen die nationalen Autobahnpläne zu opponieren, sei entscheidend wichtig, betonte Regula Rytz vor sehr gut gefüllten Rängen. Im Kanton Bern formiert sich solcher Widerstand mehr und mehr (vgl. Artikel unten).

plattformen gebe es viele wirksame Instrumente, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. Ihre grosse Hoffnung ruht auf den nationalen Wahlen im Herbst, die die nötigen Mehrheiten für eine umweltgerechte Verkehrspolitik herbeiführen könnten. Regula Rytz betonte die Wichtigkeit lokalen Widerstandes gegen konkrete Ausbauprojekte, da die Kantone mit der Einführung des NAF

die Zuständigkeit aus der Hand gegeben hätten.

In der angeregten Diskussion mit dem Publikum war grosse Entschlossenheit spürbar, die Verkehrspolitik auf einen neuen Kurs zu bringen. Der VCS Bern sieht sich in seiner ablehnenden Haltung zu Autobahnausbauten im Kanton bestärkt.

Benjamin Zumbühl, Geschäftsleiter

REGIONALGRUPPE BERN

Zeit für SPURWECHSEL!

Auch nach der Blockierung des Westast-Projekts in Biel grassiert im Kanton Bern das Autobahnplanungsieber weiter: Allein rund um Bern sind Ausbauprojekte mit Kosten von 3,5 Milliarden Franken unterwegs.

Jetzt formiert sich Widerstand: Anfang April ist – unter starker Beteiligung des VCS Region Bern – der Verein SPURWECHSEL gegründet worden.

Lebensqualität, Klimaschutz, Schutz der Bevölkerung vor zusätzlichem Autoverkehr, intakte Natur und Landschaften sind seine Ziele. Der Kapazitätsausbau auf dem Nationalstrassennetz und den Zubringern in der Region soll verhindert werden.

Am Freitag, 28. Juni, 19.00 Uhr, lädt SPURWECHSEL zur ersten öffentlichen Veranstal-

tung ein: Im Kirchgemeindehaus Johannes (Wylstrasse 5, Breitenrain, Bern) wird der geplante Ausbau des Anschlusses Wankdorf mitsamt dem sogenannten «Spaghettiteller» für den sanften Verkehr thematisiert. Dazu gibt es Infos aus der Bundespolitik (Aline Trede), zum Handlungsspielraum der Gemeinden und zum 8-Spur-Ausbau am Grauholz, einen Erfahrungsbericht von «Westast so

nicht!» und ein Kurzreferat aus verkehrsplanerischer Sicht.

Beitreten und mitmachen

Es ist Zeit, dem Verein SPURWECHSEL beizutreten (für jährlich Fr. 20.– als Einzelmitglied/ ab Fr. 100.– als Organisation): www.spurwechsel-bern.ch

Bruno Vanoni,
Vorstandsmitglied VCS Region Bern

REGIONALGRUPPE BIEL-BIENNE

Weniger Parkkarten, mehr Raum

Die Massnahmen der Stadt Biel gegen unerwünschtes Parkieren im Quartier zeigen erstaunlich grosse Wirkung.

Wie anderswo gilt auch im Kanton Bern eine Parkplatzerstellungspflicht: Bei neuen Wohnungen muss eine gewisse Anzahl privater Autoabstellplätze gebaut werden, damit in den Quartieren nicht auf öffentlichen Plätzen parkiert wird. Gleichzeitig hat die Quartierbevölkerung meist die Möglichkeit, Parkkarten zu beziehen, die das Parkieren auf öffentlichem Grund in Wohnungsnähe erlauben. Diese Karten sind deutlich billiger als die Miete für einen privaten Ab-

stellplatz. Die Folge: Private Abstellplätze bleiben leer, und trotz Parkplatzerstellungspflicht wird in den Quartieren «öffentlich» parkiert.

Um diesem Missstand zu begegnen, änderte die Stadt Biel ab 2014 ihre Abgabepaxis. Erhielten zuvor die Bezügerinnen und Bezüger auf Ende Jahr automatisch eine neue Parkkarte, wird seither zuerst die Rechnung dafür zugesandt. Die Zustellung der Karte erfolgt erst, wenn bezahlt wurde. Seit 2015 verlangt die

Stadt zudem, dass das Fahrzeug, für welches eine Parkkarte gewünscht wird, auf die gesuchstellende Person eingelöst sein muss. Es kam nämlich häufig vor, dass Verwandte oder Bekannte von in Biel wohnhaften Personen abgegeben hatten, deren Fahrzeuge zu nutzen, um eine Anwohnerparkkarte zu ergattern.

Von 6000 auf unter 2000 Ebenfalls seit 2015 muss, wer ein Gesuch stellt, belegen, dass kein privater Parkraum zur Verfügung steht. Die Bestätigung stellt die Immobilienverwaltung aus, die ja kein Interesse an unvermieteten privaten Parkplätzen hat. Und wer in einer autofreien Siedlung wohnt, hat keinen Anspruch mehr auf eine Anwohnerparkkarte (wobei es leider noch

kaum solche Siedlungen gibt). Hinzu kam noch eine leichte Verteuerung der Karten.

Die Wirkung dieser einfachen Massnahmen ist verblüffend: Die Anzahl der ausgestellten Parkkarten ist seit 2014 von rund 6000 auf weniger als 2000 gesunken! Damit sinkt auch die Nachfrage nach öffentlichen Abstellplätzen, was Raum frei macht für Nutzungen, die die Quartiere beleben.

Urs Scheuss, RG Biel

Nächste Vorstandssitzungen – für alle Mitglieder öffentlich zugänglich: Mittwoch, 19. Juni, und Mittwoch, 28. August, 18 Uhr an der Aarbergstrasse 91 in Biel.



Solothurn

In Solothurn gibt es ihn seit 2016, in Olten seit 2018: Collectors, den Velo-Hauslieferdienst. Beide mit weiteren, auf die unterschiedliche Situation zugeschnittenen Angeboten.



Tobias Vega, Co-Geschäftsführer von Collectors Olten: «Wir planen, in Olten eine Citylogistik aufzubauen»

Auf dem Weg zur nationalen Marke

Einkäufe aus Läden bringen beide nach Hause. Die Solothurner holen aber beispielsweise auch Velos ab, bringen sie zur Reparatur und wieder zurück. Oder helfen beim Verteilen von Flyern und Aufhängen von Plakaten. Die Oltner liefern zusätzlich Mittagsmenüs an Private aus, dafür holen sie nicht regelmässig Recyclinggut bei Privaten ab, weil dies – anders als in Solothurn – ein Partnerdienst bereits besorgt.

Vieles haben die Collectors gemeinsam: Sie nutzen Synergien, wo immer möglich. Etwa indem sie Recycling-Taschen gemeinsam produzieren lassen, durch gemeinsame Einkäufe Rabatte aushandeln oder beim Sponsoring zusammenarbeiten. Beide beschäftigen Sozialhilfe-Empfänger mit dem Ziel, sie in den Arbeitsmarkt zu integrieren. Und sie haben gemeinsam vor, zu einer nationalen Marke im Hauslieferdienst-Geschäft zu werden. Philipp Keel, der Solothurner

Geschäftsführer, erklärt es so: «Wir möchten beispielsweise im Migros-Magazin auftreten können. Bisher bekommen wir da jeweils die Antwort, Solothurn sei zu klein, um gesamtschweizerisch interessant zu sein.» Pläne für weitere Collectors-Projekte neben den drei bestehenden (Thun ist das dritte) gibt es bereits mehrere.

Das VCS-Magazin hat in Olten und Solothurn nachgefragt, wie sich die Lage präsentiert.

Tobias Vega, wie läuft das Geschäft?

Die Lieferzahlen steigen um rund 5 bis 10 Prozent pro Monat, und fast wöchentlich kommen neue Partnergeschäfte hinzu. Wir spüren eine gute Unterstützung.

Haben Sie auch Probleme?

Wir haben nur rund ein Drittel der finanziellen Unterstützung bekommen, die wir bräuchten, um alle Kosten zu decken. Als

Reaktion haben wir die beiden Geschäftsführerlöhne von je 50 Prozent auf 30 Prozent reduziert.

Ihre nächsten Schritte?

In Olten gibt es keinen Velokurierdienst. Wir planen, nebst dem Velo-Hauslieferdienst eine vielfältige Citylogistik aufzubauen, die für Lieferungen aller Art eingesetzt werden kann. Zudem wollen wir den Bereich des Essens-Kurierdienstes ausbauen. Wenn nicht wir das tun, kommen andere, internationale Player, und die achten dann überhaupt nicht auf die sozialen Aspekte.

Haben Sie weitere Pläne?

Wir planen, eine bestehende App für die gesamte Abwicklung einzusetzen – anwendbar auch durch andere Kurierdienste und Kunden. Wir möchten die Möglichkeiten der Digitalisierung lokal pushen und mit dem lokalen Gewerbe näher zusammenrücken.



© Ulrich Wieren

Philipp Keel, Geschäftsführer von Collectors Solothurn: «Die Leute sollen unseren Dienst ausprobieren»

Franken, wovon etwa 12 Prozent öffentliche Gelder sind. Auch die anderen Zahlen lassen sich sehen: Wir hatten bisher 18000 Lieferungen, sind rund 70000 Kilometer gefahren – und haben so gegenüber Fahrten mit Autos 10 Tonnen CO₂ eingespart.

Philipp Keel, wie läuft es bei Ihnen?

Finanziell läuft es erfreulich. Wir haben 2018 erstmals schwarze Zahlen geschrieben, dies bei einem Budget von rund 100000

Was wünschen Sie sich von den Solothurnerinnen und Solothurnern?

Vor allem dies: Die Leute sollen es ausprobieren und die erste, vielleicht noch etwas schwie-

rige Hürde überspringen. Wer es getan hat, stellt fest, dass der Dienst funktioniert. Zur Motivation bieten wir deshalb ein

unverbindliches Gratis-Testabonnement für drei Monate an.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Testfahrt mit dem VCS-Cargovelo

Anlässlich der Velobörse von Pro Velo Region Olten organisierte der VCS am 4. Mai mit Hilfe aktiver Mitglieder eine Werbeaktion für sein Cargovelo.

Die Börsenbesucherinnen und -besucher wurden animiert, das Lastenvelo auf dem weiträumigen Gelände probefahren. Und siehe da, die anfängliche Skepsis wich rasch aus den Gesichtern. Bald wollten einige das Gefährt auch mit einer Last testen – ganz zur Freude der Kinder.

Das Cargovelo sieht gross und schwer aus, was zur Fehleinschätzung führt, es sei schwierig zu fahren. Überzeugen auch Sie sich vom Gegenteil, mieten Sie es für einen Transport oder eine Ausfahrt mit der Familie – telefonisch unter 062 296 46 00 oder persönlich an der Feldstrasse 30 in Olten. Ein halber Tag kostet 10, ein ganzer Tag 18 Franken. VCS-Mitglieder bezahlen die Hälfte.



Die VCS-Mitglieder Olivier Conca und Urs Huber (rechts) im Einsatz.



Helena Bigler, VCS-Mitglied, mietete das Cargovelo sofort fürs restliche Wochenende.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Der Rückbau hat begonnen

Dreimal informierten wir 2018 an dieser Stelle über die «Killerkanten». Mit diesem Artikel können wir nun hoffentlich den Schlusspunkt setzen. Denn das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) hält sein Versprechen: Die gefährlichen Velorampen werden im Kanton Solothurn sukzessive – von West nach Ost – zurückgebaut. Nach jener in Lohn-Ammannsegg wurde im Mai nun die «Unfallkante» in Biberist eliminiert.

Auf diese hatte uns im Herbst 2018 ein VCS-Mitglied aufmerksam gemacht, inklusive aussagekräftiger Fotodokumentation. Also sprachen wir beim AVT ein weiteres Mal vor. Beim Queren dieser viel zu steilen, schräg angelegten und im Licht-Schatten-Wechsel kaum erkennbaren Kante war dem Begleiter unseres Informanten der Lenker aus den Händen geschlagen worden, worauf er stürzte. Nun gehört diese Problemstelle zum Glück der Vergangenheit an.

Anita Wüthrich



© Berno Barbisch

Achtung Sturzgefahr! So (Bild rechts) wurde die tückische, schlecht erkennbare Kante nun entschärft.



© Cargovelo: Anita Wüthrich

Cargovelo fahren ist kinderleicht und macht doppelt Spass.



Graubünden

Grosser Abwesender im Energierichtplan

Chur ist die erste Bündner Gemeinde mit einem Energierichtplan. Dieses Instrument ist wichtig für die Planung einer klimaverträglichen Energieversorgung der Stadt. VCS und WWF verlangen aber Nachbesserungen und auch mehr Tempo.

Über 90 Prozent des Wärmebedarfs wird in Chur heute fossil gedeckt. Der Handlungsbedarf für den Klimaschutz ist also riesig. Mit dem Energierichtplan



© Stefan Grass

Der VCS fordert, dass Chur im Energierichtplan dem Verkehr als wichtigem CO₂-Verursacher Rechnung trägt.

(ERP) schafft die Stadt eine wichtige Voraussetzung, um die lokal vorhandenen erneuerbaren Energien wie Umweltwärme sowie Fernwärme und Sonne optimal nutzen zu können. WWF und VCS begrüssen darum das neue Planungsinstrument und haben an den vorgesehenen Massnahmen für das Stadtgebiet wenig auszusetzen. Sie bedauern jedoch, dass Chur den ERP auf die Wärmeversorgung beschränkt und den Verkehr als wichtigen CO₂-Verursacher ausser vor lässt.

Zentralen Faktor ausgeblendet
In der «Arbeitshilfe zur Erstellung einer Energieplanung für

Gemeinden des Kantons Graubünden» wird empfohlen, in den Energierichtplänen auch die Mobilität zu behandeln. Im Churer ERP nun wird der entscheidende Einfluss der Mobilität auf den Energieverbrauch einfach ausgeblendet. Wie im Energiekonzept Stadt Chur 2020 festgehalten, sollte die Stadt sich am Ziel orientieren, die Anteile des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs zu erhöhen, von einem Modal Split von 43 Prozent im Jahr 2000 auf 53 Prozent bis 2020.

Weil dieses Ziel verfehlt werden dürfte, stellt der VCS den Antrag, den ERP mit Massnahmen zum Thema Mobilität zu ergänzen. Stichworte: eine Neuerschliessung im Zentrum Chur, die Realisierung der Städtischen Tangentialbuslinie, behördenverbindliche Planung neuer Fuss- und Veloweg-Verbindungen.

Fernwärme ganz aus der Nähe

Die Zukunft des schweizweit grössten Biomassekraftwerks Axpo-Tegra in Ems hängt entscheidend von der Haltung der Stadt Chur ab. Mangels Abnehmern muss die Axpo-Tegra die hochwertige Abwärme nämlich vernichten.

Eine Tegra-Fernwärmeleitung bis Chur könnte mit der bestehenden Gevag-Leitung zusammengeslossen werden, was die Sicherheit der Fernwärmeversorgung stark verbessern würde. WWF und VCS fordern von der Stadt Chur, als wichtigen Beitrag zum Klimaschutz und zur Energiestrategie 2050 auf die kurzfristige Gas-Strategie zu verzichten und stattdessen die Fernwärme konsequent zu nutzen.

Anita Mazzetta (WWF) und
Stefan Grass



Uri

Fussgängerweg Schächenufer: wieder begehbar

In den letzten Monaten wurde linksufrig entlang des Schächens zwischen der Brücke an der



© VCS Uri

Gotthardstrasse und dem Dorf-anfang Bürglen die Druckleitung für das neue Wasserkraftwerk Schächen verlegt.

Die VCS-Sektion Uri ist sehr erfreut darüber, dass die Fusswege entlang des Schächens nach Abschluss der Bauarbeiten wieder hergestellt werden.

Auf Drängen der Bevölkerung wurden unterhalb der Fussgängerbrücke Hartolfingen Treppentufen in den nun erhöhten Damm eingefügt.

Flüelerstrasse: Veloführung verbessern!

Von Flüelen her in Richtung Altdorf endet der vor vielen Jahren mustergültig angelegte Veloweg abrupt bei der Abzweigung zum Moosbad. Die Velofahrenden sind gezwungen, die Strasse zu queren. Von hier aus muss die sanierungsbedürftige Strasse in Richtung Altdorf mit den übrigen Verkehrsteilnehmenden

geteilt werden. Zwar ist eine Velospur markiert, die aber fallweise zu Gunsten des motorisierten Verkehrs verengt wird.

Die VCS-Sektion Uri hält diesen Zustand für nicht länger tragbar. Wir werden uns dafür einsetzen, dass der Veloweg bis zum Dorfeingang Altdorf weitergeführt wird. ■



© VCS Uri

Saga vom Sagemültäli: die Fortsetzung



In der letzten Ausgabe des VCS-Magazins zum 40-Jahr-Jubiläum erzählten wir die berührende Geschichte vom verwunschenen Sagemültal, das, vom geplanten Bau des N3-Tunnels am Bözberg bedroht, im Auftrag der Aargauer Regierung von Künstlerhand verewigt und so der Nachwelt hätte erhalten werden sollen. Lange war unklar, ob an der Geschichte mit dem Regierungsauftrag wirklich etwas dran ist. Es hatte sich dafür lediglich ein Hinweis in einem Vorstandsprotokoll von 1982 gefunden.

Ulrich Siegrists Verdienst

Kurz vor Drucklegung des Magazins meldete das Staatsarchiv des Kantons Aargau, man sei fündig geworden. Tatsächlich hatte Anfang der 1980er-Jahre eine Gruppe aargauischer Künstlerinnen und Künstler begonnen, das Naturidyll bildnerisch festzuhalten, bevor es zerstört würde. Der damalige Aargauer Baudirektor Ulrich Siegrist – ein SVPLer, der etliche Jahre später unter Getöse aus der Partei austrat, weil er ihren Stil nicht mehr ertrug –, hat die Kunstschaaffenden schliesslich unterstützt und eine spätere Publikation der Werke angeregt, damit die Schönheit des versteckten Tals überliefert werde.

Umkehr in letzter Minute

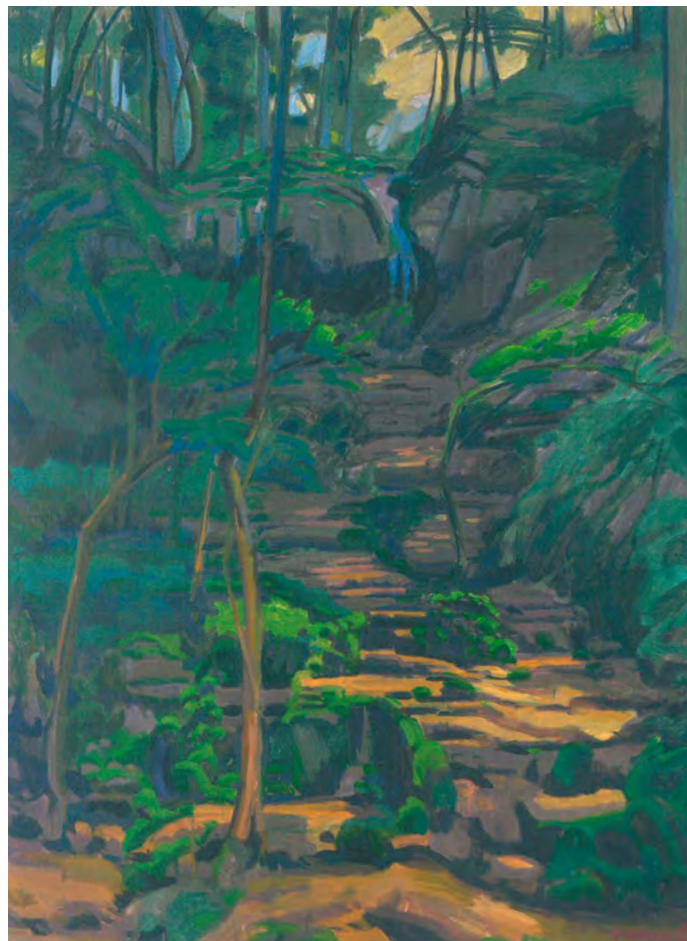
Offenbar war es Siegrist angesichts des drohenden Opfers an Naturwerten selbst nicht wohl. So veranlasste er, nachdem Planungs- und Rechtsverfahren bereits abgeschlossen waren, in letzter Minute eine Revision der Linienführung. Er überzeugte das Regierungskollegium in Aarau und später auch den Bundesrat mit dem Argument, dass es beim Sagemültal um eine Abwägung materieller und ideeller Werte gehe und «die Landschaft nicht tranchenweise zerstört

werden dürfe, und bei jeder Tranche gehe es immer nur um ein kleines Tälchen», wie er später schrieb.

Leon Schlumpf willigt ein Siegrists beherzter Versuch, «ein Stück Heimat» vor dem Untergang zu retten, stiess beim damaligen Verkehrs- und Umweltminister Leon Schlumpf auf Gehör. Dank einer Verlängerung des Bözbergtunnels um mehrere hundert Meter konnte das Sagemültal gerettet werden.

Und die Werke, die die Künstlerschar geschaffen hatte? Auch sie sind der Nachwelt erhalten geblieben. Etliche von ihnen fanden 1996 Eingang in die Festschrift zur Eröffnung der N3, der auch obiges Zitat entnommen ist. ■

Gerhard Widmer,
Wasserfall im Sagimültäli,
Öl auf Leinwand (1982/83)



© Mit freundlicher Genehmigung der Familie des verstorbenen Künstlers

Sensationelles an der MV 2019

Ebenfalls um einen Tunnel ging es im inhaltlichen Teil unserer diesjährigen Mitgliederversammlung in Baden. Für das Zentrum im Ostaargau, wo die Limmatklus einen natürlichen Engpass bildet, sucht der Kanton seit langem nach einer Umfahrungslösung.

Ursprünglich unter dem Titel OASE – Ostaargauer Strassenentwicklung (inzwischen in «regionales Gesamtverkehrskonzept Ostargau» umbenannt) plant er einen 1,2 Kilometer langen Tunnel, der einen Teil des Transitverkehrs um Baden

herumführen soll, angeblich um mehr Platz für Fuss- und Veloverkehr zu schaffen.

Dass ein solcher Bypass die Kapazität erhöht, liegt auf der Hand. Auf unserem Podium diskutierten der amtierende Stadtmann von Baden, Markus Schneider, der Gemeindevorsteher der Nachbargemeinde Obersiggenthal, Dieter Martin, und Jürg Caflisch, Präsident der VCS-Sektion Aargau, über die Frage, wer von der OASE profitiert und wer verliert. Der Publikumsaufmarsch war beachtlich: Gegen hundert Interessierte an

einer MV sind für Aargauer Verhältnisse eine kleine Sensation. Nicht weniger sensationell war die Aussage des Obersiggenthaler Ammanns zur Verkehrspolitik: «Es ist erwiesen, dass jede neue Strasse neuen Verkehr anzieht», sagte der FDPLer und ergänzte: Bevor neue Strassen gebaut würden, müsse man das Carsharing fördern, die Velovorzugsrouten umsetzen und den öffentlichen Verkehr attraktiver machen. Aus dem Mund eines Freisinnigen hört sich das unverschämt gut an.

Christian Keller, Geschäftsführer



«Ah, das ist eine schöne Ecke»

Text und Bilder: Urs Geiser

Einsame, verschlungene, geschichtsträchtige Pfade in bezaubernder Jura-Landschaft prägen die Rundtour von der Haute-Ajoie nach St-Hippolyte und zurück. Das mittelalterliche Städtchen am Zusammenfluss von Doubs und Dessoubre ist gleichsam das französische Pendant zu St-Ursanne.

Was war er einst gross und weit, der Kanton Bern, sinnieren wir – frei von Nostalgie – auf der fast dreiviertelstündigen Postautofahrt von Porrentruy nach Damvant, dem westlichsten Dorf im ehemaligen «Pruntrutler Zipfel». Was heute die Ajoie ist, deren Bewohner Ajoulots heissen, wurde früher auch Elsgau genannt. Grenzregionen haben oft auch ihre sprachlichen Reize.

Damvant ist am ehesten bekannt für seine Narzissenfelder und die Kirchenfenster des Pruntrutler Künstlers Angi. Dem Restaurant de la Poste – Spezialität: frittierte Karpfen – ist ein kleiner Laden angegliedert, ideal, um allfällige Proviantlücken zu stopfen. Als wir aufbrechen, will ein alter Mann am Nebentisch wissen, wo wir hinwollen. «Ah, c'est un joli coin ça», meint er und wünscht freundschaftlich eine gute Tour. Weil wir auf der Suche nach einer möglichst kurzen Wegvariante sind, halten wir direkt auf die Grenze zu, einen Kilometer der Hauptstrasse entlang.

Ein paar Kilometer Richtung Nizza

Das Schweizer Zollgebäude steht zum Verkauf, von Uniformierten ist weit und breit nichts zu sehen. Schengen eben. Keine Spur leider auch vom Wanderweg, den die Schweizer Landeskarte (Clos du Doubs, 1:50 000) verspricht. Statt dem Grenzverlauf südwärts folgen wir notgedrungen der Strasse bis ins nahe gelegene Villars-lès-Blamont. Strommasten prägen das Strassenbild. So ähnlich die Dörfer dies- und jenseits der Grenze sind, so unverkennbar sind die feinen Unterschiede. Bloss bei den Einfamilienhaus-Neubauten ist die architektonische Einfallslosigkeit genau dieselbe.

Am Dorfplatz, wo eben eine Kinderschar den Schulbus stürmt, entdecken wir das erste weiss-rote Zeichen, eins von Abertausenden, die sich zwischen der Nordsee und Nizza reihen: Wir biegen hier auf die über 2000 km lange Fernwanderroute des GR 5 ein. Er führt uns durch den Bois Courbot in Richtung Fort Lomont. Das satte Früh-

lingsgrün der Buchen kontrastiert mit dem Tannengrün, dem hellen Kalk des Tafeljuras, den Farbtupfern der Frühlingsblumen.

Hie und da kreuzen wir regionale Wander Routen. Alles ist perfekt markiert, gelb-rot, gelb-blau oder mit dem «Transdoub»-Signet, inklusive Sonderservice à la française: Sind die beiden Farbbalken überkreuzt, heisst's rechtsumkehrt, weil Abzweigung verpasst.

Ernest Ryser, Käser und Fluchthelfer

Zu wild ist unser Wandergebiet, als dass sich die Grenze je vollkommen hätte kontrollieren lassen. Das jahrhundertealte Schmugglerwesen im Gebiet ist Thema eines französisch-schweizerischen Velo- und Wandertourismusprojekts (www.lescheminsdelacontrebande.com). Ausprobiert haben wir's nicht, aber es sieht nach einem guten Tipp für spielerisch Veranlagte aus, die an Bewegung und Landschaftserlebnis ebenso Freude haben wie an Kulturvermittlung.

Schön über die Schweiz hinaus

Tiefblick von der «Grosse Roche» auf St-Hippolyte. / Das Städtchen birgt ungeahnte Geschichten wie jene des Kalktuff-Felsens (Bild links).

Mit den Reiseseiten in dieser Ausgabe eröffnen wir eine lose Reihe von Reportagen und Tourentipps, in denen das grenznahe Ausland aufgesucht wird. Ob zu Fuss, mit dem Velo, per Bahn oder auch mal übers Wasser – einfach besonders schön, aussergewöhnlich oder erlebnisreich soll es sein. Wenn Sie einen Tipp auf Lager haben: urs.geiser@verkehrsclub.ch nimmt ihn gerne entgegen.

Um Leben oder Tod ging es auf den Schmugglerpfaden nach der Kapitulation Frankreichs 1940. Bei der Kirche in Chamesol finden wir eine Tafel zu Ehren der Familien, die in der Gegend Fluchthilfe leisteten, indem sie Verpflegung und Unterschlupf boten oder bedrohte jüdische Familien, Widerstandskämpfer und alliierte Soldaten auf Schweizer Boden lotsten. Besonders hervorgehoben wird die Rolle eines Deutschschweizer Emigranten: Ernest Ryser, Dorfkäser von Chamesol. An der Rettung von über 200 Menschen war er beteiligt, zudem horchte er die Wehrmachtsoffiziere aus, die in St-Hippolyte sass und seinen Käse schätzten.

Chamesol entging im September 1944 haarscharf der totalen Zerstörung durch auf dem Rückzug befindliche deutsche Panzerverbände. Heute hat es alle Merkmale eines verschlafenen französischen Provinznests – und, welche Überraschung, ein Feinschmeckerlokal.

Ein Städtchen, zwei stattliche Flüsse

Wir glücklichen Nachgeborenen ziehen unseres Wegs, kurz über die Strasse (rund um Chamesol ist der GR 5 leider geteert), dann auf grasiger Unterlage und durch den Wald hinunter zur Wallfahrtskapelle Chapelle du Mont, über ein paar Serpentinchen zum Friedhof von St-Hippolyte und ins Städtchen hinein. Zwei nette **-Häuser stehen zur Wahl. Fürs Le Bellevue sprechen Louis-quatorze-Esssaal und opulentes Frühstück, fürs Les Terrasses die Lage. Unser Gastrotipp: Le Saint Hippolyte, chez Mme Guenot.

Die Stiftskirche von 1303 hat Feuersbrünste ebenso überstanden wie Reformation, Gegenreformation und die Französische Revolution 1789 – und beherbergte 1418 bis 1452 das Turiner Grabtuch! Dominantes Element im Ortsbild ist das aufs Jahr 1700 zurückgehende Ursulinenkloster. Seit 1789 dient es weltlichen, heute wieder vorwiegend Bildungszwecken. Viel länger da sind die beiden Flüsse. Der Dessoubre sprudelt so munter daher, als wolle er dem so trägen wie kranken Doubs die dringend nötige Frischzellenkur verpassen. Pro Natura versucht beherzt zu retten, was – vielleicht – noch zu retten ist, vorab den Roi du Doubs, eine der Fischarten, die nur hier vorkommen.

Bäckerei, Metzgerei, sogar eine Kebab-Bude und ein Tattoo-Studio: St-Hippolyte lebt. Im Tourismusbüro gibt's einen Prospekt, der die gewünschte Ergänzung zum Kartenmaterial liefert. Mehr als 20 Rundwanderungen, davon sechs mit Ausgangspunkt St-Hippolyte, schlägt er vor.

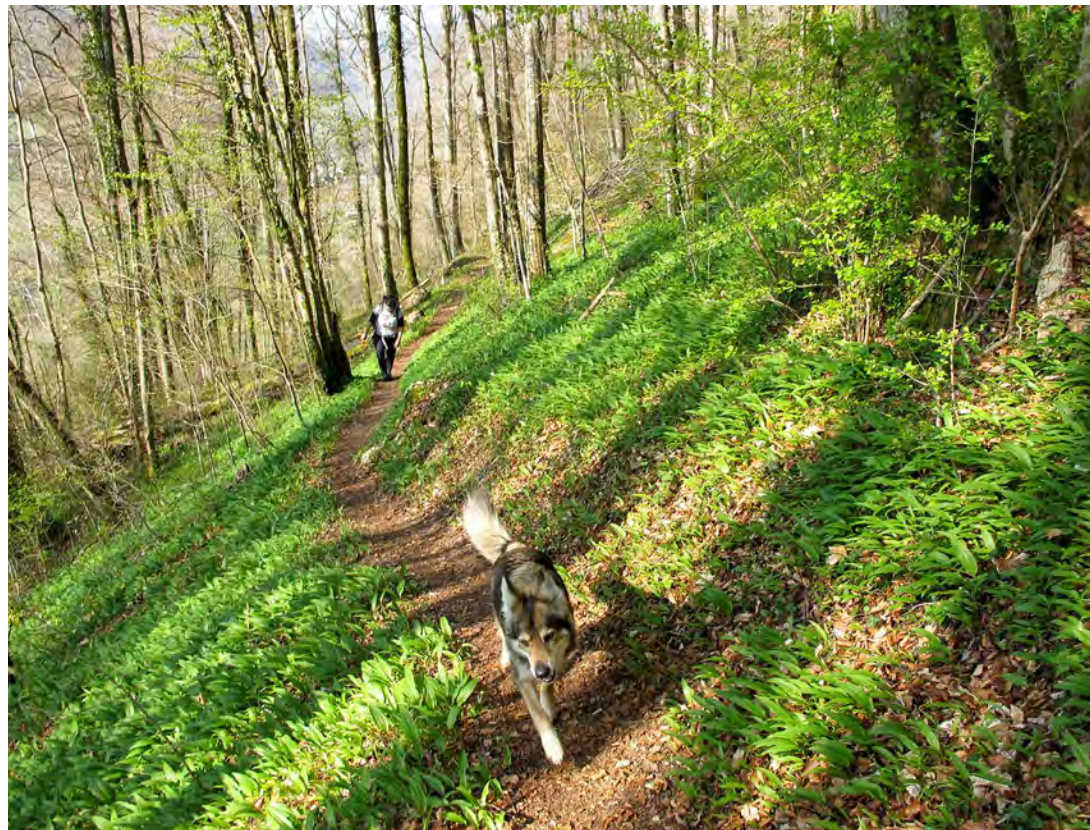
Grand-mamans Urgrosseltern

Der frühmorgendliche Nebel hat sich gelichtet. Wir gehen über die Brücke und rechts hinauf zum Bahnhof. Ab 1886 fuhren von hier Züge Richtung Montbéliard, bereits 1938 war, zumindest für den Personenverkehr, Schluss damit. Auf dem Plätzchen links hinter dem Bahnhof gehen die Wanderwege ab, der GR 5 hat uns wieder. In gleichmässiger, sanfter Steigung zieht er sich den Hang hoch. Mehrstämmige kleine Buchen spenden

Schatten. Immergrün spriest, Wandernde blühen auf. Bald kommt ein Kalktuff-Felsen in Sicht, der uns nicht ganz natürlich vorkommt. Aus einer Quelle im Wald oben rinnt das Wasser über ihn hinunter und sammelt sich zu Bächlein, denen kein Kind widerstehen kann.

Zwei sind da und lassen Plastikentchen schwimmen, beaufsichtigt von ihrer Grossmutter. Der liegt daran, uns darüber aufzuklären, dass ihre Familie hier, auf Privatterrain nämlich, für Sauberkeit Sorge. Wir bedanken uns artig für das dem GR 5 eingeräumte Wegrecht, wollen wissen, was es mit dem Tuff auf sich hat – und machen grosse Augen: Madames Urgrosseltern bauten ihn

Nein, kein Wolf, sondern «Zizou» im Trab auf der Grande Randonnée (GR) 5.



HOL DIR
DIE APP



VELO MITTWOCH .CH

*Du kannst
nur gewinnen!*



MEHR ALS 500
PREISE GEWINNEN!

ZUM BEISPIEL
EINEN STROMER
IM WERT VON CHF 7600.-

MEHR INFOS: VELOMITTWOCH.CH




EINE AKTION VON:

 **PRO VELO**
SCHWEIZ

PROJEKTPARTNER:

ENGAGEMENT
EIN FÖRDERFONDS DER MIGROS-GRUPPE

UNTERSTÜTZT VON:

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG

 panter



energieschweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.

ab und transportierten ihn auf einem Schienenstrang in kleinen Wagen zum Bahnhof, wo seine Reise weiterging.

Auf und ab in grandioser Kulisse

Wir ziehen weiter, vom GR 5 weg auf eine gelb-rot markierte Route, unter der «Grosse Roche» durch. Sie bietet den wohl schönsten Tiefblick auf St-Hippolyte. Zwischen Les Côtes und Les Sapois ist ein Kilometer Teersträsschen nicht zu umgehen, worauf ein eher ruppiger Pfad zur Hochebene von Chamesol hinaufführt und ein Wanderweg vom Feinsten über eine langgezogene Krette Richtung Combe Semont.

Die Grenzsteine, denen man kurz darauf begegnet, werden als Kulturerbe gepflegt. Seit dem Vortag betrachten wir sie, die mitunter Fixpunkte auf den Fluchtwegen waren, mit andern Augen. Lächeln müssen wir, als wir auf einem der «Bornes» den Berner Mutz entdecken, der hier, 1817 eingemeisselt, bis 1979 seinen symbolischen Grenzwachtdienst versah.

Welche Farben rundherum! Knabenkräuter stehen sozusagen Spalier, es ist ein Bilderbuch-Jurawald. Dann geht's auf und ab: kurz steil hinab in die Combe, steil wieder hinauf, dann scharf rechts in den Verbindungsweg zum «Circuit des fermes», über eine Wiese abwärts zu einer Scheune und zum Durchschlupf im Zaun der nächsten Wiese. An deren Ende steigen wir in eine Senke mit zerklüfteten Felsformationen ab, wo uns Bärlauch-Duftwolken empfangen. Der Weg mündet in den verlockenden Abstieg nach Montjoie-le-Château und Vaufrey am Doubs.

Wir verzichten auf die mögliche Zusatzschleife (plus gut 1 Stunde) und peilen die Grottes de Réclère direkt an. Bis die Krette erreicht ist, auf der das gemütliche «Auslaufen» beginnt, rinnt nochmals der Schweiß. Durch den Zaun des Préhistoparc erblicken wir Dinosaurier, die da mit anderem urzeitlichem Getier lebensgross den Wald bevölkern. Der Park ergänzt den Familienausflug zur Grotte mit dem grössten Stalagmiten der Schweiz.

Den gut halbstündigen Rückweg nach Damvant sparen wir uns. Denn gleich kommt das Postauto, das am Nachmittag die Tagesausflügler nach Porrentruy zurückbringt. Und es wäre ein Jammer, nicht wenigstens zwei, drei Stunden in dessen Altstadt zu verweilen. ■

Unterhalb der Stiftskirche vermählen sich Doubs (von links) und Dessoubre, der Graugans scheint's recht zu sein. / Der Bilderbuchwald auf der Krette Richtung Combe Semont.

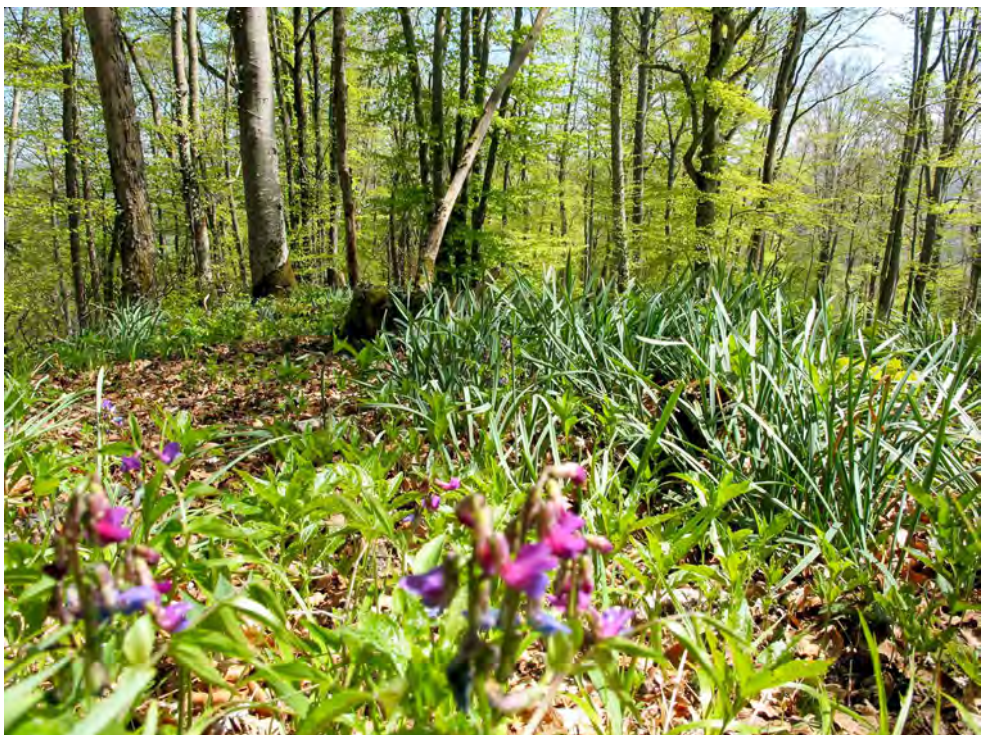
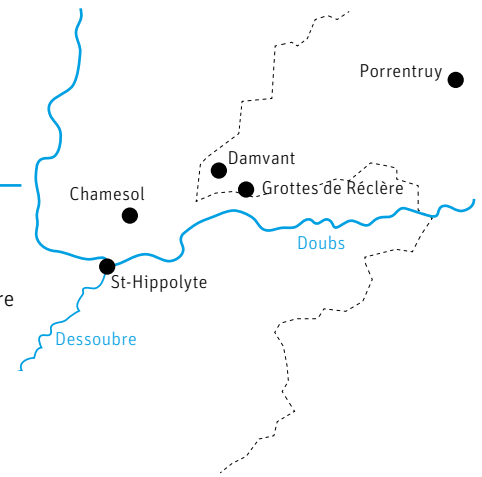
Praktische Informationen

Wanderzeit für die beschriebenen Routen:

Damvant–St-Hippolyte 3 Std.; St-Hippolyte–Grottes de Réclère gut 4 Std. – Übernachtungsmöglichkeit bei der Grotte (Hotel, Jurte, Camping)

www.randonnee.pays-horloger.com/documentation.html

Anreise: Während man von Biel oder Basel rasch in der Ajoie ist, liegt St-Hippolyte ÖV-mässig ziemlich abseits: Buslinie (Pontarlier–)Morteau–Montbéliard. Morteau liegt an der Bahnlinie La Chaux-de-Fonds–Besançon; nach Montbéliard ab Basel mit Umsteigen in Mulhouse und Belfort. www.viamobigo.com (Linie 206) www.ville-saint-hippolyte.fr



Wo Italien das Velo willkommen heisst

Text und Bilder: Peter Krebs

Der Vinschgau ist erstaunlich wenig bekannt. Dabei hat er vor allem für Veloreisende viel zu bieten. Man erreicht ihn ganz im Osten der Schweiz via den Reschenpass und rollt dann auf einer durchgehenden Route bis nach Bozen.

Kehrt man der Schweiz im Unterengadin den Rücken, ist das Velo das empfehlenswerteste Verkehrsmittel. Die Region ist grenzüberschreitend mit guten Radwegen ausgerüstet. Sie weist ausserdem stattliche Berge und Pässe auf, darunter den Reschenpass, der relativ gnädig ist. Er ist nur gut 1500 m hoch und besitzt mit dem Innentalradweg – der Route 65 – eine lohnende Anfahrt. Man erreicht sie zum Beispiel von den Bahnstationen Lavin oder Scuol aus und folgt ihr bis Martina.

Von diesem Grenzdorf führt auf österreichischem Hoheitsgebiet eine wenig befahrene Strasse mit Haarnadelkurven hinauf zur

Norbertshöhe. Etwas später in Nauders biegt man in den Etsch-Radweg ein, der hier mit der Via Claudia Augusta (Donauwörth–Venedig) zusammenfällt. Das Schloss Naudersberg steht düster und mächtig auf einem Hügel. Es beherbergt ausser einem Museum auch Touristenzimmer. Nach einem letzten Anstieg überquert man die nächste Landesgrenze. So gelangt man nach Reschen, in den Vinschgau, das Südtirol, nach Italien.

Der malerische und traurige Kirchturm

Der Reschenpass ist eine lange Ebene, die seit 1949 der Stausee ausfüllt. Der oft abgebildete romanische Kirchturm von Graun, dessen

Spitze am linken Ufer aus dem Wasser ragt, ist zu seinem Symbol geworden. «Malerisch» sei dieses Bild, findet der Veloführer. Es ist jedoch auch das Monument einer traurigen Geschichte. Der Kraftwerkanlage fielen die beiden alten Dörfer Reschen und Graun zum Opfer, deren Gebäude zwecks Stromproduktion gesprengt wurden. Nur der Kirchturm durfte aus kunsthistorischen Gründen stehen bleiben.

Die Einheimischen, die ihre Häuser und Ställe verloren, mussten entweder auswandern oder für zwei Jahre in einem Barackendorf wohnen, bis die neuen Gebäude am Ufer beziehbar waren. Das Projekt geht auf die faschistische Zeit unter Mussolini zurück, wurde aber erst nach dem Zweiten Weltkrieg realisiert. Unter anderem mit Schweizer Kapital, weshalb das Kraftwerk den Strom im ersten Jahr gratis ins Nachbarland lieferte.

Die heutigen Touristen kümmert das wenig. Sie stellen ihre Automobile, Camper und Töfss kurz auf dem Parkplatz ab, schiessen ein Erinnerungsfoto und ziehen dann weiter nach Süden. Dort wollen auch wir hin, allerdings nicht auf der Strasse, sondern auf dem Etsch-Radweg, der bis nach Bozen nahezu durchgehend auf einem eigenen Trasse angelegt ist. Das Land Südtirol hat in den letzten Jahren viel Geld und Energie in den Ausbau des Radwegnetzes gesteckt. Die Etsch entspringt oberhalb von Reschen in den Ötztaler Alpen neben einem alten Bunker. Der zweitlängste Fluss Italiens fliesst durch Verona und endet nach 415 Kilometern in der Adria.



Der zentrale Walther-Platz in Bozen ist ein beliebter Treffpunkt in der Hauptstadt des Südtirols.

Die Sache mit den Namen

Nach der Staumauer geht es auf dem Umweg über Ulten noch einmal etwas bergauf. Erst dann werden die Velotouristen mit einer schönen Abfahrt belohnt, auf der sie den Wind in den Haaren spüren, sogar wenn sie einen Helm tragen. Es geht nach Burgeis und dann am rauschenden Fluss weiter nach Glurns/Glorenza, der kleinsten Stadt des Südtirols. Alle Ortsnamen im Südtirol sind zweisprachig angeschrieben. Die Etsch heisst Adige, das Schloss Churburg wird Castello Coira genannt, der Vinschgau Val Venosta. Viele italienische Bezeichnungen sind Kunstnamen ohne historischen Bezug. Sie gehen auf die Arbeit einer italienischen Kommission zurück, die 12000 deutsche und ladinische Ortsnamen übersetzte. Der Diktator Mussolini erklärte die Liste in den 1920er-Jahren per Dekret als obligatorisch. Der Name Südtirol wurde verboten und durch Alto Adige ersetzt.

Das Südtirol war nach der Auflösung der Habsburger Monarchie am Ende des Ersten Weltkriegs an Italien gefallen. Mussolini, der 1922 an die Macht kam, wollte die neue Provinz rasch italianisieren, wobei er unzimperlich vorging. Er verbannte die deutsche Sprache aus Verwaltung und Gerichten. Die Schulen und Kindergärten wurden aufgelöst, worauf die Südtiroler ihre Kinder in geheimen Klassen in der Muttersprache unterrichteten, die sie Katakombenschulen nannten.

Weil der Erfolg ihrer Bestrebungen ausblieb, griff die Regierung in den 1930er-Jahre zum Mittel der «Majorisierung». Sie förderte die Ansiedlung «richtiger» Italiener, um die Südtiroler zur Minderheit in ihrer Heimat zu machen. Der Streit um die Ortsnamen aus faschistischer Zeit flammt heute noch ab und zu auf. Insgesamt hat er sich aber entschärft. Das wirtschaftlich erfolgreiche Südtirol gilt als Modell für das friedliche Zusammenleben von zwei, sogar drei Sprachgruppen, wenn man die kleine ladinische Minderheit einbezieht.



Informationen

Route: Auf der Veloroute 65 (Schweizmobil) bis Martina.

Aufstieg nach Nauders, dann weiter auf dem gut markierten Etsch-Radweg via Meran nach Bozen.

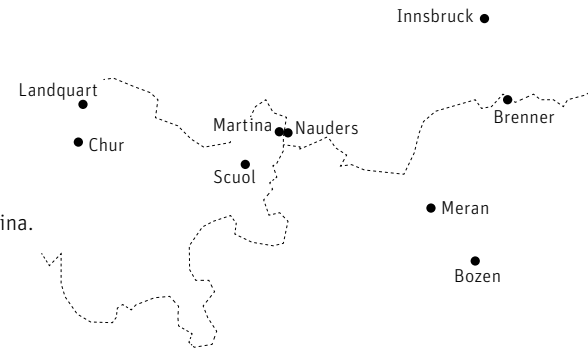
Anreise: Mit dem Zug via Landquart nach Lavin oder Scuol.

Rückreise: Mit dem Zug via Brenner und Innsbruck. Railjet-Züge mit Reservationspflicht für Velos.

Distanz: 140 Kilometer ab Scuol.

Sehenswert: Schloss Juval, nur geführte Besichtigung (messner-mountain-museum.it); Wasserfall von Partschins (erreichbar mit dem Bus 265 ab Bahnhof Rabland bzw. ab Partschins); Schloss Trauttmansdorff (Radweg ist ab dem Elisabethenpark in Meran ausgeschildert und auf dem Stadtplan eingetragen; trauttmansdorff.it)

Übernachten: Zahlreiche Hotels und Gästezimmer am Weg (suedtirol.info; meran.eu; bolzano-bozen.it)



Fruchtbare Autonomie

Mit dazu beigetragen hat das Autonomiestatut aus dem Jahr 1972, das am Anfang nur zögerlich umgesetzt wurde. Inzwischen steht der Provinz Südtirol und Trentino aber eine beträchtliche Handlungsfreiheit zu. Ein auch von den Touristen beachtetes Ergebnis davon ist die Vinschgaubahn. Die Ferrovio dello Stato hat sie 1990 stillgelegt. Der Staatsbetrieb hatte sich zuvor kaum für die Modernisierung der touristisch interessanten Strecke eingesetzt und nur einen minimalen Fahrplan und uraltes Rollmaterial angeboten.

1999 ging die Anlage an das Land Südtirol über, das die 60 Kilometer lange Strecke zwischen Mals und Meran in einem Kraftakt sanierte und 2007 mit neuen Dieseltriebzügen wieder eröffnete. Inzwischen zählt die Bahn mehr als zwei Millionen Passagiere pro Jahr.

Bis 2021 wird sie elektrifiziert, mit dem Ziel, die Kapazität weiter zu erhöhen und den Fahrplan zu verdichten.

Die Vinschgaubahn ist der beste Beweis dafür, dass auch Nebenbahnen eine wichtige Rolle spielen können, wenn man etwas aus ihnen macht. Die bunten Kompositionen begleiten einen auf der Velotour fast ebenso wie die Etsch, an die sich der Radweg eng hält. So rollt es sich manchmal gemächlich und kurvenlos gerade durch die Ebenen, dann folgen steile Stufen, bei denen eher die Bremsen als die Pedale zum Einsatz kommen.

Im fruchtbaren Gelände dominieren bald die Apfelbäume das Landschaftsbild. Die von Kleinbetrieben produzierten neuen Sorten (Gala, Idared, Fuji usw.) werden in zahllosen langen Reihen als Spalierobst an Drähten gezogen. Das Südtirol ist das grösste Apfel-

Der Kirchturm von Graun weist auf den Verlust des Dorfs hin, das dem See weichen musste. / Der Radweg führt oft zwischen langen Reihen von Apfelbäumen durch. / Die Kirche auf dem Munt Baselgia in Scuol thront über dem Inn.



Einige der belebten Gassen in der der Altstadt von Bozen besitzen angenehme Lauben.

baugbiet auf dem Kontinent. Es deckt zehn Prozent des europäischen Apfelbedarfs. Für die Obstbäume ist das Klima mit den vielen Sonnenstunden und dem geringen Risiko von Kälteeinbrüchen in der Blütezeit ideal.

Von Bergen und Schlössern

Abgehalten wird der Frost von hohen Gipfeln wie dem Similaun und der Hohen Wilde im Norden sowie dem Ortler im Süden, der mit 3905 m höchsten Südtiroler Spitze. Sie tragen im Lenz noch Schneeröcke, wenn die Bäume in Blüten stehen und bilden dann eine besonders erfrischende Kulisse. An strategischen Lagen gibt es ausserdem Schlösser zu bestaunen. Das bekannteste ist inzwischen jenes von Juval oberhalb von Staben, denn es gehört Reinhold Messner, dem berühmtesten lebenden Südtiroler.

Der umtriebige Extrembergsteiger und Publizist ist in seiner Heimat sehr angesehen und mehrfacher Schlossherr. Juval war seine erste Immobilie aus dem Mittelalter. Er hat die teilweise baufällige Anlage 1983 gekauft, vorbildlich restauriert und in den Sälen mehrere Museen eingerichtet, darunter eine Tibetica-Sammlung. Man kann sie auf Führungen besuchen, ausser im Juli und August, dann residiert der bärtige Alpinist auf seinem Stammsitz, auf dem er Bücher schreibt, die Reben pflegt, eigenen Wein herstellt und ihn auch trinkt. Unterhalb von Partschins folgt die letzte nennenswerte Tal-

stufe. Der Veloweg überwindet sie auf eigens für die kleinen Königinnen angelegten Haarnadelkurven. Dann kommt man nach Meran, in die erste grössere Stadt an der Etsch. In der Belle Époque zählte sie zu den bekanntesten Kurstädten Europas. Etliche Berühmtheiten haben sich im südlich-trockenen Klima von ihren Gebresten zu befreien versucht, darunter Literaten wie Franz Kafka und Christian Morgenstern.

Ab 1881, als die Bahn von Bozen nach Meran eröffnet wurde, verkehrten direkte Waggons vom russischen St. Peterburg nach Meran. Zum Prestige der Stadt trugen die Besuche von Kaiserin Elisabeth von Österreich (1837–1898) bei. Die Kaiserin Sissi logierte mit ihrem Gefolge von bis zu 70 Personen in den Schlössern der Umgebung. Die Behörden legten für die Kaiserin Telefonleitungen an und beleuchteten die Wege in die Stadt.

Die vornehmen Meraner Gäste genossen die Annehmlichkeiten des Kurbetriebs, das tägliche Konzert sowie den Park und die Spazierwege, die noch heute existieren. Der schönste ist der Tappeinerweg. Er führt als Panorama-Promenade vom Pulverturm flach über vier Kilometer bis nach Gratsch und wurde auch schon blumig «Empore der paradiesischen Szenerie des Burggrafenamtes» genannt. Jedenfalls lohnt es sich, in Meran Station zu machen. Die Stadt an der Passer besitzt ein modernes Thermalbad, einen alten Kern, ein paar Kirchen und ein

reiches Kulturangebot. Auch das Schloss Trauttmansdorff, in dem die Kaiserin 1870 einige Suiten belegte, ist einen Umweg wert. Es befindet sich erhöht am Ostrand von Meran. Der grosse Schlossgarten ist seit 2003 eine prächtige Gartenlandschaft mit 80 verschiedenen Abteilungen. Floristinnen, Fotoamateure und Verliebte kommen hier auf ihre Rechnung.

Bozen zum Abschluss

Vom Schloss aus erreicht man direkt den Radweg nach Bozen. Italienische Radrennfahrer nutzen die nun völlig flache Piste als Trainingsgelände. Sie zischen mit gesenkten Köpfen und kräftiger Beinmuskulatur an den Tourenfahrern und ihren Sacochen vorbei, die Bozen meist etwas gemächlicher ansteuern. In der Hauptstadt des Landes Südtirol ist die Bevölkerung mehrheitlich italienischer Muttersprache. Doch zeichnet sich die Stadt durch das Vorhandensein beider Kulturen aus, was das Angebot verdoppelt. Auf dem Markt gibt es nebst viel Salami viel Speck, die Restaurants bieten Knödel oder Pasta an. Man fühlt sich mit einem Bein in Italien, mit dem anderen in der Habsburger Monarchie, trinkt guten Wein ebenso wie gutes Bier, zum Beispiel in einem der Cafés am zentralen Walther-Platz.

Der Platz ist Walther von der Vogelweide gewidmet. Im 19. Jahrhundert waren viele überzeugt, der Minnesänger sei in der Nähe von Bozen geboren, was höchst ungewiss ist. Der Platz trug in den letzten 200 Jahren schon etliche Namen, je nachdem, wer im Südtirol gerade das Sagen hatte: die Bayern, die Habsburger, Mussolini oder die Demokratie.

In der Mitte steht ein Brunnen mit dem Standbild des Lyrikers. Darunter richtet sich an schönen Tagen der Multiinstrumentalist Klaus Walter ein, ein kleines Männchen mit Tirolerhut, das seinerseits fast zum Denkmal geworden ist. Es schützt sich mit einem Schirm gegen die Sonne, spielt auf dem Hackbrett, der Mundharmonika und mit vielen Glocken alte deutsche Weisen sowie Ennio Morricones «C'era una volta il West». Am Abend packt der Musiker seine Utensilien in das moderne elektrische Cargovelo und verschwindet in den malerischen Laubengassen der Altstadt. ■

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

Ihr Spezialist für Bahnreisen



Hotel Villa Edera, Moneglia

- Idealer Ausgangspunkt für Ausflüge zu den Cinque Terre
- Für Entdecker, Geniesser und Wandervogel
- Hotel mit Panoramasicht und internationalem Ecolabel
- Ligurische Küche, auch vegetarische Menüs

Preis pro Person	ab CHF 915*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Moneglia	Webcode: 2315
Anreise samstags vom 30.03. - 27.10.2019 (andere Tage auf Anfrage)	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Hotel Margherita, Ischia

- Familiär geführtes Hotel
- Ruhige Lage inmitten von Orangen- und Zitronengärten
- Vulkaninsel mit zahlreichen Thermalquellen, Dampfbäder und Heilwässer

Preis pro Person	ab CHF 1165*
8 Tage/ 7 Nächte ab/bis Neapel	Webcode: 2305
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Weser-Veloweg Hann Münden – Cuxhaven

- Gut ausgebauter Veloweg
- Direkt entlang des Wattenmeers
- Bremen und Bremerhavem
- Auf Wunsch auch kürzere Variante buchbar

NEU

Preis pro Person	ab CHF 1700*
12 Tage/11 Nächte ab Hann. Münden/bis Cuxhaven	Webcode: 2910
Anreise täglich vom 20.04. - 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Rügens Schlösser & Herrenhäuser

- Faszinierende Kreidefelsen
- 3 Übernachtungen in Schlössern oder Herrenhäusern
- Velotour auf der autofreien Schwesterinsel Hiddensee
- Hansestadt Stralsund

Preis pro Person	ab CHF 1645*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	Webcode: 2798
Anreise täglich vom 20.04. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Moselweg

- Genussvolle Velotouren durch das Moseltal
- Degustation verschiedener Mosel-Weine
- Koblenz—wo Rhein auf Mosel trifft
- Vorbildlich restaurierte Altstadt mit 1000-jähriger Ritterburg

Preis pro Person	ab CHF 1120*
7 Tage/6 Nächte ab Trier/bis Koblenz	Webcode: 2768
Anreise täglich vom 27.04. - 05.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Rudolf Ullrich—Fotalia

Wandertour Mecklenburger Seenplatte

- Herrliche Seen nahtlos aufgereiht
- Einmal zu Fuss um den grössten See Deutschlands
- Müritzeum in Waren
- Gut kombinierbar mit einer Städtereise Berlin

Preis pro Person	ab CHF 1155*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Waren/Müritz	Webcode: 2504
Anreise täglich vom 20.04. - 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© Weinradel

Velotour Flandern



- Velotour durch Flussauen, Laubwälder und Dörfer
- Strassenkunst und Lebensfreude in Antwerpen
- Beschauliche Leielandschaft
- Typisch flämische Küche

Preis pro Person	ab CHF 1545*
7 Tage/6 Nächte ab Antwerpen/bis Brügge	Webcode: 2872
Anreise sonntags vom 05.05. - 08.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



WeitWandern

Sommer: Geführte Wanderungen und Gletscherwanderungen

Sommerwanderungen

- 14.07. – 20.07.19 Höhen- und Talwege im Valle di Bleio
- 20.07. – 27.07.19 Aostatal 2: Gran Paradiso und Mont Avic Naturpark
- 27.07. – 04.08.19 Westalpen Teil 6: Parc National du Mercantour
- 01.08. – 04.08.19 Durch das Val d'Anniviers ins Turtmannal
- 24.08. – 07.09.19 Pyrenäen 1: Pyrénées-Atlantiques, Pays basque

Gletscherwanderung

- 06./07.2019 Gletscherwanderung Lämmerenhütte - Wildstrubel

Preise und weitere Touren online verfügbar

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

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

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

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

Mitglied:

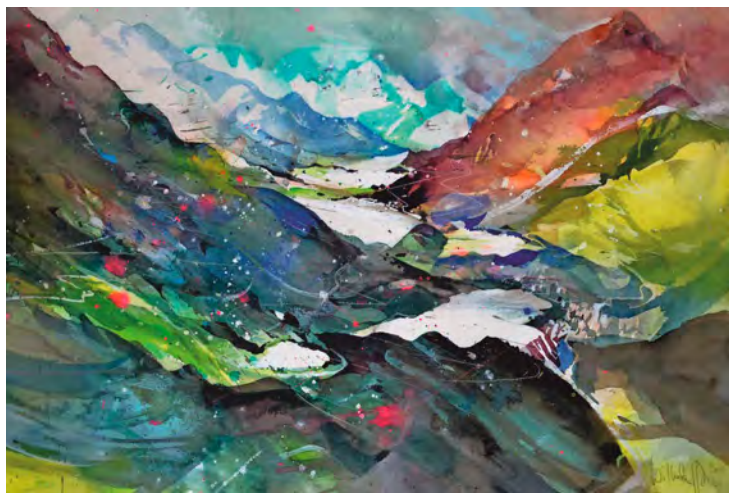




Biken in der Massa Vecchia

- Biken in einem der besten Bikezentren weltweit
- Verschiedene Stärkekassen: Für Anfänger und Könnner
- Attraktive Pumptrack-Piste für Kinder
- Top moderne Scott-Bikes und E-Bikes können gemietet werden

Preis pro Person	ab CHF 790**
8 Tage/ 7 Nächte Individuelle Anreise	Webcode: 703
Reisedatum: jeden Samstag vom 16.02. bis 02.11.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Bergmalerei in Bever

- Malen in einer atemberaubenden Bergkulisse
- Vermittlung der Aquarelltechnik mit viel Leidenschaft
- Wilde Natur mit Wasserfällen und Gletscher
- Grosses Atelier in einem hellen Dachstock

Preis pro Person	ab CHF 1890**
8 Tage/ 7 Nächte Individuelle Anreise	Webcode: 610
Reisedatum: 07.07. bis 14.07.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Cinque Terre—amore mio

- Besuch aller Cinque Terre Dörfer
- Abend– oder Mittagessen in typischen Restaurants
- Fahrten ausschliesslich mit öffentlichen Verkehrsmittel
- Kompetente Reiseleitung und langjährige Erfahrung

Preis pro Person	ab CHF 1470**
8 Tage/ 7 Nächte ab/bis Zürich	Webcode: 186
Abreisen: 07.09.*** und 21.09.2019***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderferien Piemont

- Wanderungen durch die Weingebiete des Piemonts
- Echte piemontesische Küche und vorzügliche Weine
- Besichtigung eines Schlosses, Enothek und Weindegustation
- Kompetente Reiseleitung und langjährige Erfahrung

Preis pro Person	ab CHF 1790**
6 Tage/ 5 Nächte ab/bis Zürich	Webcode: 195
Reisedatum: 14.10. bis 19.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	

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

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

**Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie, bei Auslandsreisen inkl. Bahnreise 1. oder 2. Klasse ab/bis Wohnort Schweiz mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei geführten Aktivferien beinhaltet der Preis auch Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch/baumeler

*** Garantierte Abreisen.

Mitglied:



«Den Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge fördern»

Interview: Jessica Bachmann



VCS-Versicherungsexperte Ronny Schmid:
«Mitglieder profitieren von einem günstigeren Kollektivtarif.»

Ronny Schmid, wann benötige ich eine Motorfahrzeugversicherung und weshalb?

Wer ein Fahrzeug in Verkehr setzen will, benötigt eine Haftpflichtversicherung. Sie ist gesetzlich vorgeschrieben, und mit dem entsprechenden Versicherungsnachweis erhält man auf dem Strassenverkehrsamt die benötigten Kontrollschilder. Durch den Abschluss einer Teil- oder Vollkaskodeckung schützt man das eigene Fahrzeug gegen die finanziellen Folgen von Kollisionsschäden, Marderschäden oder einem Steinschlag in der Frontscheibe.

Versicherungen Wer ein Fahrzeug in Verkehr setzen will, benötigt eine Haftpflichtversicherung. VCS-Versicherungsexperte Ronny Schmid erklärt, weshalb – und warum VCS-Mitglieder von besonders guten Konditionen profitieren.

Warum soll ich mich für eine Motorfahrzeugversicherung beim VCS entscheiden?

VCS-Mitglieder profitieren von einem günstigeren Kollektivtarif sowie von zusätzlichen Prämienvergünstigungen, wenn sie ein Fahrzeug mit niedrigerem Treibstoffverbrauch, Teil-Elektroantrieb oder Elektroantrieb kaufen. Der VCS will mit diesem Versicherungsmodell den Kauf umweltfreundlicher Fahrzeuge fördern und Anreize schaffen, den Schadstoffausstoss zu reduzieren.

Welchen Umfang bietet mir die Versicherung?

Sie können sämtliche Deckungen abschliessen, die unsere Versicherungspartnerin, die Zurich Versicherung, anbietet: Eine Haftpflichtversicherung, die Schäden gegenüber Dritten deckt, eine Teil- oder Vollkaskoversicherung für Schäden am Fahrzeug oder eine Insassen-Unfallversicherung für Fahrzeuglenker und Mitfahrer. Nach Ablauf der Mobilitätsgarantie, in der Regel nach zwei bis drei Jahren, empfehlen wir zudem, die Pannenhilfe Schweiz wieder abzuschliessen. Wer mit dem Auto ins Ausland fährt, dem legen wir den «VCS-Schutzbrief motorisiert» ans Herz. Er bietet nebst einem Pannenschutz einen umfangreichen Reise-schutz.

Sind auch andere Lenker mit meinem Auto versichert?

Ja, die Haftpflichtversicherung deckt sämtliche Lenker, die einen gültigen Fahrausweis besitzen. Die bereits erwähnte Insassen-Unfallversicherung deckt gar sämtliche Insassen. Um Doppelversicherungen zu vermeiden, klären wir im Gespräch mit unseren Kundinnen und Kunden auch, über welche Versicherungen sie bereits verfügen.

Ist die Motorfahrzeugversicherung auch im Ausland gültig?

Der Versicherungsschutz gilt in ganz Europa, respektive in allen Ländern, die auf der internationalen grünen Versicherungskarte aufgeführt sind. Wir empfehlen übrigens, auf Auslandsreisen die «grüne Karte» immer mitzunehmen – sie gilt international als Nachweis dafür, dass die gesetzlich vorgeschriebene Haftpflichtversicherung vorhanden ist.

Kann ich mit der Motorfahrzeugversicherung unterversichert sein?

Das hängt vom Umfang des gewünschten Versicherungsschutzes ab. Möchte jemand gewisse Risiken selbst tragen, z. B. mit dem Verzicht auf Vollkasko-, Pannen- oder Insassen-Unfallschutz, sind Deckungslücken möglich. In unseren Beratungsgesprächen klären wir das Sicherheitsbedürfnis sowie die Risikobereitschaft und die finanziellen Möglichkeiten.

Kann ich auch mein Motorrad beim VCS versichern?

Sie können praktisch alle Fahrzeuge, die im Strassenverkehr zugelassen sind, versichern. Also auch Motorräder, Lieferwagen, Wohnmobile oder landwirtschaftliche Fahrzeuge. Sogar Boote können wir versichern! Motorfahräder und E-Bikes hingegen können Sie über die Hausrat-/Privat-Haftpflicht versichern. Wer diese zusätzlich zur Motorfahrzeugversicherung abschliesst, profitiert übrigens von einem Kombinationsrabatt.

Weitere Informationen zur Motorfahrzeugversicherung und anderen VCS-Versicherungsangeboten finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/eco. Für ein unverbindliches Beratungsgespräch stehen wir Ihnen unter Tel. 031 328 58 21 gerne zur Verfügung.

Jessica Bachmann ist Beraterin beim VCS Schweiz.



Schnell und mit einer Hand über den Kopf gezogen, leicht und stark reflektierend: Unsere Autorin trägt den Spitzenponcho seit Längerem – die alte Weste hat sie verschenkt.

«Praktischer, besser, schöner!»

Als Wettbewerbsgewinnerin Isabelle Wackernagel uns ihre Teile vorstellte, war für mich klar: Ich will einen Spitzenponcho! Seither trage ich ihn konsequent bei Dämmerung und Dunkelheit – und gäbe ihn nicht mehr her. Dieser Poncho ist viel hübscher, vor allem aber viel handlicher als eine Leuchtweste: Er nimmt weniger Platz ein in meinem Velokoffer und verhakt sich nicht mit den Klettverschlüssen der Hosenbein-Bänder oder den Handschuhen aus Vlies. Mit einem Griff ist er über meinen Kopf geworfen und drapiert – er liegt zudem auf dem Rucksack, nicht darunter wie die Weste. Und: Ich leide nicht mehr an nächtlichen Schweissausbrüchen wie früher unter der Nylonweste: Der Poncho flattert, lässt also Luft zirkulieren – und sorgt durch die Bewegung des Reflektors erst noch für höhere Sichtbarkeit.

Schön sichtbar in der Nacht

Velofahren Sportkleidung verfügt längst routinemässig über reflektierende Teile – Alltagskleidung kaum. Die VCS-Boutique führt neu drei Angebote, um nachts auch in Geschäfts- oder Abendgarderobe gut sichtbar zu sein.

Von Myriam Holzner

Welche Erfindung würde das Velofahren noch lustvoller und angenehmer machen? Diese Frage stellte der VCS Verkehrsclub der Schweiz im Rahmen des Jubiläums «200 Jahre Velo». Die Palette der eingereichten Ideen war gross. Die Sichtbarkeit der Radelnden, insbesondere bei Dunkelheit, war dabei oft Thema – und auch die schliesslich erkorene Siegerin hat sich diesem Thema verschrieben: Die Textildesignerin Isabelle Wackernagel holte sich den Preis mit ihren Vorschlägen, wie

sich Velofahrende auf ästhetische Weise im Alltag sichtbar machen können.

Vom Wettbewerb zum Mitgliederangebot Selber leidenschaftliche Velofahrerin, benutzte Wackernagel lange Zeit ein Kindergarten-Dreieck, um sich sichtbarer zu machen. «Da ich nichts Passendes für die Geschäfts- und Abendgarderobe gefunden hatte, entwickelte ich selber entsprechende Produkte – damit ich gut, sicher und praktisch angezogen bin.»

Zusammen mit Wackernagel hat der VCS in der Zwischenzeit drei Angebote ausgearbeitet (siehe Kasten). Die Erfinderin und Designerin produziert die Teile selber: aus PVC-freiem Material aus Europa – in Handarbeit. Sie achtet darauf, keinen Millimeter des wertvollen Materials zu verschwenden. «Die Produkte des Spitzenponchos, der Blumenkette wie auch des Steckblumenkits sind so gestaltet, dass kein Abfall entsteht: Alle Formen verhaken ineinander», erklärt sie. ■

Myriam Holzner ist Leiterin Kommunikation und Sensibilisierung beim VCS Schweiz und fast täglich per Velo unterwegs – auch nachts.

Angebote in der VCS-Boutique

Folgende Sichtsicht-Produkte sind für VCS-Mitglieder vergünstigt zu beziehen:

- **Spitzenponcho** – Fr. 150.– (statt 170.–)
- **Blumenkette** à 20 Blumen – Fr. 180.– (statt 198.–)
- **Steckblumen-Kit** à 9 Blumen – Fr. 80.– (statt 90.–)

Alle Produkte bestehen aus Polyester (kein PVC!) und sind mit Glasprismen beschichtet. Diese reflektieren das Licht (auch LED) zurück zur Lichtquelle – Zu-Fuss-Gehende und Tiere werden somit nicht geblendet. Das Material ist weich, geschmeidig, knitterfest und widerstandsfähig – wird es nass, verstärkt sich die Reflektor-Wirkung. Es kann von Hand gewaschen werden.

Bestellen Sie jetzt – die Produktion (Schweizer Handarbeit) startet nach Bestelleingang. Sie erhalten rechtzeitig vor Beginn der dunklen Jahreszeit Ihr verspieltes Reflektor-Accessoire.

Weitere Informationen unter: www.vcs-boutique.ch



Die reflektierende Blumenkette ist auch bei Tageslicht ein verspieltes Schmuckstück.

DIVERSES

Suche günstiges **Elektromobil**, auch defekt. Telefon 079 656 38 08

Ferienlektüre für besinnliche Momente Fünzig Baummärchen aus aller Welt, 232 S., ganzseitige Farbbilder, mit begleitenden Texten, CHF 35.-. Info und Shop: www.mutaborverlag.ch Auch in jeder guten Buchhandlung!

Italienisch lernen, denken, sprechen und fühlen! Lernen vor Ort und hautnah – in der Toskana, in Umbrien oder auf Sizilien. Sprachkurse mit Kulturreisen, italienischer Gastronomie und Ferienstimmung in traumhafter Umgebung! Carmela Tedaldi-Cisto, www.ctedaldi.ch

Schreibworkshop-Wochenende Die Lust am Schreiben entdecken: Freitag, 11. - Sonntag 13. Okt. 2019 Info: www.theresebichsel.ch

WOHNEN

Clusterwohnen für Menschen 55+ Kleines, aber feines Genossenschaftsprojekt in Niederlenz AG. w55plus.ch/ein-neues-projekt 079 816 15 44 (Peter)

2- Familienhaus zu verkaufen in Biglen nahe Worb, sonnige Lage, 3.5-Zimmer und 5.5-Zimmer Wohnung, Wohnfläche 230 m², schöner Garten, grosszügige Landparzelle 1'544 m², Garage, Verkaufspreis CHF 1'080'000.- Info: Tanja Moser, 031 312 00 23

Kopfteil kleines Bauernhaus in **Grafenried (BE)** Bauj. 2003, ökol. Bauweise, Ofen für Zh. mit Holz. info: imgruenen19@sunrise.ch

Wohnen im Grünen, 8914 Aeugstertal, zwischen Zug und Zürich, Naturschutzgebiet Nähe Türlensee, Reihenhäuser, ökologisch, baubiologisch, familienfreundlich, nachhaltig, von Architekt und Holzbauunternehmer erstellt, Baubeginn Herbst 2019, Projektdokumentation www.wohnenimaegstertali.ch

Familien-Haus in kinderfreundlichen Umgebung. 10 Zimmer, 238m² Wohnfläche, 2 Garagen, 3-4 Parkplätze. Grundstück 918m², Gartenhaus. Modern und mit viel Charme ausgebaut Kleinbauernhaus an traumhafter Lage auf 800m ü. M. am sonnigen Jurasüdhang. ÖV, Schulbus, 10 Autominuten bis Autobahn, 15 Minuten bis Solothurn. Wohnbereit, auf Wunsche teilmöbliert. Das Angebot richtet sich ausschliesslich an private Interessenten zur Eigennutzung. VP: 1'050'000.- T 032 636 21 59 jura-naturoase@bluewin.ch

KONTAKTE

Wo versteckst du dich, kluger, an Körper und Geist beweglicher, humor- und liebevoller Mann, eher schlank? Natur, Kunst und Kultur zugewandte kreative **Frau, 62/162**, würde dich gerne finden. mehralmeer@gmx.ch

FERIEN SCHWEIZ

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

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

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

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

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

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

YOGAFERIEN, DIE JA SO GUT TUN! Am See, am Meer, in den Bergen. www.yoga-beatecuson.de



Willkommen im nachhaltig geführten Albergo Biologisches Frühstücksbuffet - Kraftort - Wander und Bikerparadies !

www.casa-ambica.ch, info@casa-ambica.ch
CH 6672 Gordevio, Vallemaggia
Tel. +41 (0) 91 753 10 12

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

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

Valle Onsernone. Stilvolle Zimmer im Palazzo. Sonne, wilde Natur, Ruhew. www.palazzobarione.ch

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

Direkt am See zw. P. Ronco-Brissago FeWo 2-4 P., ÖV 3 Min / Bushaltestelle CRODOLO, bereits belegt in Wo 28-32 und 39, crkumli@bluewin.ch

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

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

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



HOTEL POST BIVIO

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela – dem grössten Naturpark der Schweiz.

Familie Lanz +41 81 659 10 00 www.hotelpost-bivio.ch

IHR WOHLFÜHL-URLAUB IM 1. BIOHOTEL ITALIENS

PANORAMA BIO GENUSS HOTEL

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

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

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

5% RABATT AUF IHRE ERSTBUCHUNG
Rabattcode: Club*

Attinghausen UR Brüstli (1525 m) Chalet zu vermieten (bis 10 Pers.) www.pronatura-ur.ch 041 880 25 62

Oberengadin im autofreien Fextal bei Sils, sehr schön gelegenes Haus, 6 Betten (max 8) Fr. 1200-1600/ Wo www.crapta.farm.ch Chesa Platta

Goms (Münster VS) 2-Zimmer-Wohnung an idyllischer Lage mit Gartensitzplatz www.galmi.obergoms.ch katharina.fehr@bluewin.ch

Reckingen/VS: Einfache Ferien-Whg. 4-5 Pers., günstig! Gutes Freizeit-Angebot, kinderfreundlich, 043 343 15 57 chaletbenedikt@outlook.com

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

Ferien im Steuerhaus! Kleine Wohnung - Grosse Aussicht im **Luzerner Seetal**, Fr. 620.-/Woche. msrighi@bluewin.ch

Klimafreundliche Herbstferien für die ganze Familie am Untersee, Berlingen (TG). www.glisglis.ch

Stilvolles Ferienhaus in Amden mit fantastischem Blick in die Glarner Alpen. www.ulula.li

FERIEN IN NATUR PUR IM SERTIG DAVOS Privates, familiäres Chalet an wunderschöner Lage zu vermieten. www.davos-sertig.ch

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

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

FERIEN AUSLAND

Vermietung Seminarhof Toskana für Töpfern, Malen, Veloferien u. A. Ausführliche Infos: www.olivi.ch

Süd-Frankreich: Idyllisches Ferienhaus am Meer. Naturschutz- + Wandergebiet, mit ÖV mögl., ruhig, 2-4 Pers. 041 360 44 55

Berlin: 2-Zi-Wohnung, max. 3 Pers., ruhig, zentral nahe Ku'damm. www.beberlin.ch, Tel. 052 2221420

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

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

BURGUND, Haus, 18. Jh. Helle, schön eingerichtete **2,5-Zimmer-Whg.** Zentral gelegen, ruhig, mit Hof, Garten, Velos, Natur, Kultur, Wein. Tel. 076 589 60 43 / 0033 38 591 187 2. www.maisonrose.ch

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

Südfrankreich. Landhaus mit Pool für 9 Pers. Haustiere erlaubt. Abgelegen. www.aiguallier-bernas-montclus.fr



Like
und
folge
uns!

www.facebook.com/verkehrsclub.ch

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

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

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

Radfahren am Ostsee-Fjord Schlei. Übernachten im **lux. Zirkuswagen.** Alleinlage. info@vie-de-boheme.de

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

Castiglione della pescaia / IT: Haus am Meer mit Privatstrand für 9 Per. im Naturschutzgebiet. www.casaulli.ch

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

Zu verkaufen in **IT-Ligurien**, schönes altes Haus, renoviert mit grandioser Aussicht aufs Mittelmeer. Interessiert? Infos: <https://casabordighera.wordpress.com>

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

Erholsame Unterkunft für Ihre **Ferien in Mittelitalien** gesucht? www.coldifiori-bnb.com

Insel Hvar, Kroatien, Haus für 2-8 Personen, ruhig, wunderschöne Aussicht. www.plavisan.com

Südfrankreich/südl. Ardèche: Für Natur- u. Kulturliebhaber, Sport- u. Literaturbegeisterte: Gästehaus 17.Jh. Zi + Fewo. Einmalige Fernsicht, Natur pur. Entschleunigen, Wandern, Baden, Klettern, Kanu-, Radfahren, Kultur genießen. Tel. 0033 475 386 704 (dt), www.MasLaColline.fr

Zu mieten oder kaufen im Herzen der **Toscana** gepflegtes Eckhaus im Städtchen Belforte. Erholung pur. Für Entdeckungsfreudige, Geniesser Kulturinteressierte und Sportliche. 6 Betten. Kontakt 078 759 31 21 marietta.kneubuehler@bluewin.ch



**Rickli
Wanderreisen**

Marokko, Kapverden, Azoren, Rumänien, Montenegro, Bulgarien, Schottland, Schweden



Grosse Naturerlebnisse - sorgfältig reisen - bewusst geniessen
Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch



Geniessen Sie entspannende Tage im Badhotel Belvaire direkt beim Engadin Bad Scuol mit unserem Spezialangebot für VCS-Mitglieder.

Badhotel | Scuol
*** **BELVAIRE**



VCS Mitglieder-Angebot

Ab CHF **299** pro Person

Gültig vom 10.5.-28.9.19 | Limitiertes Kontingent

- **2 Übernachtungen im schönen Doppelzimmer**
- Täglich Frühstück, Zvieri und Nachtessen
- Täglich freier Eintritt ins Engadin Bad Scuol
- PostAuto, RhB und Bergbahn inklusive
- Dreiländerfahrt mit dem PostAuto

Buchen Sie direkt unter: Tel. 081 861 25 00

info@belvaire.ch | www.belvaire.ch





Sportlich wie optisch vielversprechend: Die letzte Etappe des gesuchten Velorennens führt 2019 über den Furkapass. Der Belgier Iljo Keisse ebenda an der letztjährigen Austragung.

WETTBEWERB

Eine Bühne für Heldengeschichten

Der Schweizerische Radfahrer-Bund (SRB) machte sich 1933 zum 50. Geburtstag ein besonderes Geschenk: ein Velorennen in fünf Etappen quer durchs Land. Gewonnen hat diese erste Austragung der Österreicher Max Bulla. Und das, obwohl er lediglich eine Stunde vor dem Start der ersten Etappe mit dem Nachtzug in Zürich eingetroffen war! Platz zwei ging an den Schweizer Albert Büchi; der erste Schweizer Gesamtsieger war Karl Litschi im Jahr 1937.

Die Idee für ein derartiges Rennen war indes viel älter. Die SRB-Delegierten diskutierten erste Pläne bereits 1891 – und legten sie mangels starker Schweizer Rennfahrer kurzerhand wieder auf Eis. 1909 und 1910 organisierte der Verband ein 296 respektive 360 Kilometer langes Eintagesrennen quer durch die Schweiz.

Legendäre Zweikämpfe

Für das heimische Publikum besonders attraktiv wurde das gesuchte Rennen in den

1950er-Jahren: Die beiden Schweizer Radsporthelden Ferdy Kübler und Hugo Koblet lieferten sich zahlreiche Duelle. Für beide resultierten je drei Gesamtsiege: «Ferdy National» gewann 1942, 1948 und 1951, Koblet, der «Pédaleur de Charme», 1950, 1953 und 1955.

Der letzte Schweizer, der das Rennen für sich entscheiden konnte, war 2009 Fabian Cancellara. Mit elf Etappensiegen konnte der zweifache Olympiasieger zudem 2016, im letzten Jahr seiner Profikarriere, gar zu Kübler und Koblet aufschliessen. Mehr Etappensiege gehen bisher einzig auf das Konto des slowakischen Ausnahmekönners Peter Sagan.

2019 hat das Rennen eine attraktive Neuerung zu bieten: Während bis anhin – mit einigen Ausnahmen in früheren Jahren – Fahrer aus Markenteams gegeneinander angetreten sind, steht heuer ein Schweizer Nationalteam am Start. Es besteht aus sieben mehrheitlich jungen Fahrern. Los geht's am 15. Juni in Langnau im Emmental (BE). Das Ziel erreichen die Fahrer neun Tage später in Ulrichen im Goms (VS): Die abschliessende Rundtour über Furka-, Susten- und Grimselpass verspricht ein sportlich wie optisch grandioses Finale.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

Kurzferien für zwei Personen im Berner Oberland im Wert von Fr. 1180.–

© zvg



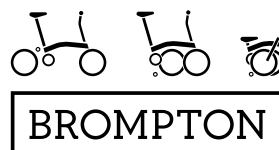
Geniessen Sie im Lindner Grand Hotel Beau Rivage Interlaken die Aussicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau sowie das besondere Etwas eines geschichtsträchtigen Schweizer Grandhotels, ohne auf Komfort verzichten zu müssen. Inbegriffen sind zwei Übernachtungen für zwei Personen im Comfort-Class-Doppelzimmer inklusive Frühstück und ein 3-Gang-Abendessen (exklusive Getränke), Nutzung des Wellnessbereichs mit Sauna, Dampfbad, Pool und Fitness und pro Person eine 20-minütige Nacken- und Schultermassage.

Lösung letzte Ausgabe:

Graz

Gewonnen haben die 2 Brompton-Faltvelos Remo Quarella aus Gais (GR) und Jean-Marc Page aus Sitten (VS).

Wettbewerbspreis
offert von



Wie heisst das gesuchte Velorennen?

Beantworten Sie die Frage bis am 14. Juli 2019 und senden Sie Ihre Lösung an

- VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder
- www.verkehrclub.ch/wettbewerb, oder
- wettbewerb@verkehrclub.ch

Nur eine Einsendung pro Person gültig, keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

Die Konsumentinnen und Konsumenten bestimmen mit ihrem Kaufverhalten, ob Flüge stattfinden oder nicht.



MARTIN ENZ

Fliegen bis zum Ruin

Fliegen ist schön. Je ursprünglicher, desto besser, zum Beispiel per Gleitschirm oder Deltasegler. Zu gefährlich? Nicht fürs Klima. Dem droht die grosse Gefahr mit der motorisierten Luftfahrt – von der Militärfliegerei über die Frachtflüge bis hin zu den Geschäfts- und Ferienflügen.

Wie war das doch gleich mit der Volkswirtschaftslehre? Die Nachfrage bestimmt das Angebot? Oder der Preis? Oder umgekehrt? Bei Personenflügen stellen wir jedenfalls ein gegenseitiges Unterbieten der (Billig-)Fluggesellschaften in Preis und Qualität fest – teilweise bis zum Ruin. Die Passagiere freut's, sie bezahlen Tiefpreise. Es gibt, anders als beispielsweise bei Lebensmitteln oder Blumen, keine nachhaltig produzierten Flüge. Aber wir dürfen nicht vergessen: Die Konsumentinnen und Konsumenten haben die (Nachfrage-)Macht! Sie bestimmen mit ihrem Kaufverhalten, ob Flüge stattfinden oder nicht – von Groundings oder Streiks einmal abgesehen.

So viel zu den Personenflügen. Und die Frachtflüge? Logisch, dass wir auch da mit unserem Einkaufsverhalten Einfluss nehmen können. Mit dem Vermeiden unnötig langer Transportwege unterstützen wir beim Produktkauf zudem die regionale oder mindestens die europäische Produktion. Selbst wenn diese

Güter per Lastwagen transportiert werden, ist der CO₂-Ausstoss deutlich geringer als beim Transport per Flugzeug. Kommt dazu, dass mit elektrisch betriebenen Lastwagen nachhaltige Möglichkeiten zur Verfügung stehen und zunehmend zum Einsatz kommen.

Der Militärfliegerei schliesslich können wir nur auf dem politischen Parkett und gelegentlich mit unserem Stimmzettel begegnen. Auch dies eine Form der Angebotssteuerung.

Einen gemeinsamen Nenner haben alle drei erwähnten Formen der Motorfliegerei: den Lärm. Anwohnerinnen und Anwohner von Flughäfen kämpfen mit den gesundheitlichen Folgen des Fluglärms. Einzelne Hobbyflieger beschallen ganze Täler mit ihrem störenden Surren und Knattern. Und die ach so tollen Militärjets knallen richtiggehend durch die Berglandschaften. Dabei wäre Fliegen so schön – leise, sanft, vom Wind getragen, ganz ursprünglich.

Martin Enz ist Bereichsleiter Marketing, Produkte, Services und GL-Mitglied des VCS Schweiz. Er hat seine Erwerbstätigkeit in der Reisebranche begonnen und später im ÖV-Sektor auf ökologische Mobilität gesetzt. Gleitschirmfliegen kann er zu seinem Leidwesen nicht.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Jessica Bachmann, Hélène Brenndow, Silvia Bucher, Yves Chatton, Urs Geiser, Myriam Holzner, Peter Krebs, Laura Schmid. **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:** 71521 (deutsch 57080, französisch 14441). Die nächste Ausgabe erscheint am 12. September 2019. **Insertionschluss:** 12. August 2019. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 40

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

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

gedruckt in der
schweiz

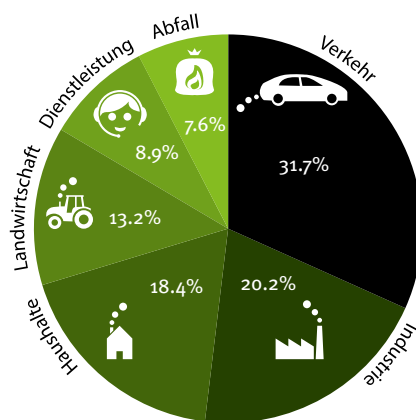
SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Der Weg zu fossilfreiem Verkehr

Der Verkehr verursacht in der Schweiz – den internationalen Flugverkehr eingerechnet – 40 Prozent des CO₂-Ausstosses (Bild: CO₂-Emissionen in der Schweiz im Jahr 2016, ohne internationalen Flugverkehr). Sollen die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreicht werden, muss der Verkehr bis 2050 ohne fossile Treibstoffe auskommen. Das Dossier der kommenden Ausgabe zeigt auf, was bereits getan wird und was es noch braucht, um die Trendwende zu schaffen. Ein weiteres Augenmerk richten wir auf die Wahlen vom Oktober: Welche Kandidatinnen und Kandidaten setzen sich für die Klimaziele des VCS ein?



Quelle: Bundesamt für Statistik

Bleiben wir in Kontakt

Fünfmal jährlich informiert Sie der VCS Verkehrs-Club der Schweiz mit dem VCS-Magazin über seine Aktivitäten, seinen Standpunkt in laufenden politischen Debatten und er lädt Sie zum Nachdenken über die Mobilität ein. Die Aktionen des VCS können Sie aber auch auf anderen Kanälen verfolgen: Online berichten wir Ihnen regelmässig, und Sie können mit Ihrer Meinung den Denkprozess beeinflussen.

Newsletter

Abonnieren Sie den monatlichen VCS-Newsletter! Damit erhalten Sie regelmässig Informationen zu aktuellen Themen rund um die Mobilität und die Aktionen des VCS. Der Newsletter fasst die jüngsten Publikationen, Medienkommunikés und andere im Monatsverlauf erschienene Kommunikationen zusammen. Auf diesem Weg erhalten Sie auch Informationen zu den aktuellen PLUS-Angeboten. VCS-Mitgliedern werden ja bei zahlreichen Anbietern Rabatte gewährt: Kleider, Bücher, Sportausrüstungen, Accessoires für zu Hause und viele andere Artikel bekommen Sie zum Vorzugspreis.



Abonnieren Sie den VCS-Newsletter unter www.verkehrsclub.ch/newsletter

Soziale Netzwerke

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist auch auf den sozialen Plattformen präsent.

■ Auf unserer **Facebook-Seite** finden sich Artikel, Publikationen und Stellungnahmen zu aktuellen Themen rund um die Mobilität. Mehrmals pro Woche teilen wir mit Ihnen unsere Überlegungen zu komplexen Themen wie Elektroautos und ihre Auswirkungen, die Liberalisierung des Markts für Fernbusse oder die Problematik der Dieselfahrzeuge. Die Kommentare führen zu einem regen Austausch der unterschiedlichsten Sichtweisen. Ideal zum Mitdiskutieren!



Folgen Sie dem VCS auf Facebook:
www.facebook.com/verkehrsclub.ch

Forum Mobilität

Diese Diskussionsplattform ist der Blog des VCS. Hier werden (oft vorgängig im Magazin aufgeworfene) Themen zur Diskussion gestellt, die generell auf die Mobilitätsdebatte und die am Horizont auftauchenden Lösungen ausgerichtet sind. Erörtern Sie Ihre Sichtweise mit Gleich- und Andersgesinnten in der Kommentarspalte am Ende jedes Beitrags.



www.forum-mobilitaet.ch

■ Auf **Twitter** verbreitet der VCS täglich Informationen zu Themen, die im Brennpunkt seines Interesses stehen, und zwar mit besonderer Betonung der politischen Herausforderungen. Hier bringen wir unsere Perspektive auf die Mobilität in der Schweiz unter die Leute. Die Plattform ermöglicht es uns auch, Aktionen von Partnerorganisationen bekannt zu machen und zu unterstützen, beispielsweise der Umweltallianz (in der sich der VCS an der Seite von Greenpeace, WWF und Pro Natura engagiert), der Dachorganisation Transport and Environment oder des Verkehrsclubs in Deutschland (VCD) und Österreich (VCÖ).



Folgen Sie dem VCS auf Twitter:
www.twitter.com/verkehrsclub

CORINNE
MADE VISIBLE®



FAHR IM KREISEL
IN DER MITTE.

WWW.FAHR-SICHTBAR.CH