

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Ohne Auto unterwegs

Entspannt und frei –
zu Fuss, im Bus, auf dem Velo

Seite 18

Verschmutzung durch Glencore-Mine im Kongo

Über einen Zeitraum von zwölf Monaten flossen Schadstoffe aus einer Kupfer- und Kobaltmine von Glencore auf die Felder von Bauernfamilien in Moloka im Kongo. Insgesamt wurden Böden und Ernten auf einer Fläche von fast 24 Hektar zerstört. Die Verschmutzung ist so gross, dass sie bis heute auf Satellitenbildern sichtbar ist.

**Die Konzernverantwortungsinitiative will solchen
Geschäftspraktiken
einen Riegel schieben!**

Helfen Sie mit!

Bestellen Sie jetzt eine Fahne oder eine Tasche und setzen Sie ein Zeichen, um die breite Unterstützung für die Initiative sichtbar zu machen.

Im Umschlag dieses Magazins finden Sie einen Talon, mit dem Sie direkt eine Tasche oder eine Fahne bestellen können.



- 4 Kurz & bündig
- 6 E-Bike: Sicherheit beginnt beim Kauf
- 8 Elektromobilität: Konzerne in die Verantwortung nehmen
- 9 Öffentlicher Verkehr: Ausbauschnitt 2035
- 10 Lärm: Bremst Bern Lausanne bei Tempo 30 aus?
- 13 Pedibus: Jung und Alt zusammen auf dem Schulweg
- 14 Schulwegplan: Pratteln setzt erste Massnahmen um
- 16 Flugverkehr: zwei Schutzengel fürs Klima
- 17 Flux-Preis: für einen überzeugenden Bahnhof

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Jungen Menschen wird gerne ein übermässiger Hang zur Selbstverwirklichung nachgesagt. Da wird Nachhaltigkeit hochgehalten,

aber – Veganismus und ein Yogakurs in Thailand widersprechen sich nicht – oft nach eigenem Gutdünken gelebt. Umso erfreulicher, dass eine schwedische Schülerin und mit ihr Zehntausende in den letzten Wochen gezeigt haben, dass es ihnen mit dem Klimaschutz ernst ist.

Mit jungen und engagierten Menschen habe ich auch beim VCS zu tun. Zwei davon sind die Praktikantinnen Anina Schweighauser und Jelena Filipovic. Sie haben für das Dossier der aktuellen Ausgabe je einen Text geschrieben. Mit ihrem Fachwissen, ihrem Einsatz und ihrer Freude haben sie mir eindrücklich gezeigt, wie wichtig ihnen das aktive Mitgestalten ihrer Umwelt ist.

Danken möchte ich auch Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser. Dank Ihrer Unterstützung kann sich der VCS Tag für Tag für eine nachhaltige und umweltfreundliche Mobilität einsetzen.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



48 **Untersee:** dem Naturschutz auf der Spur

- 50 Lago Maggiore: ein Berg mit fantastischer Aussicht
- 54 Bretagne: Saint-Malo und das Meer
- 57 Ausflugstipp: Schokolade aus der Ostschweiz
- 59 Romandie: das VCS-Büro in Genf
- 61 Fernweh Schweiz: ein starkes Engagement für nachhaltiges Reisen

- 30 Mitgliederangebote
- 33 News aus der Velowelt
- 36 Berichte aus den Regionen
- 60 Leserbriefe
- 68 Wettbewerb
- 96 Bitte Mitdenken! mit Anders Gautschi
- 58 Cartoon

Titelbild: © Fabian Lütolf

DOSSIER

Ohne Auto unterwegs

Immer mehr Menschen leben ohne eigenes Auto. Ein Dossier rund um umweltfreundliche, gesunde, günstige und unkomplizierte Mobilität.



18



© Benjamin Zumbühl

Klimademo – Bern, 2. Februar 2019:
Es ist Zeit, zu handeln. Die Jugend macht es vor, der VCS findet es toll.

Nationaler E-Bike-Tag

Windisch (AG) wird für einen Tag zum Mekka der Elektrovelofahrerinnen und -velofahrer. Der Veloreisen-Spezialist Baumeler, Eurobus und die Flyer AG führen am Sonntag, 31. März 2019 erstmals das E-Bike-Festival durch.

Beweisen Sie Ihre Geschicklichkeit auf dem Flyer-Hindernisparcours, schweifen Sie bei spannenden E-Bike-Reisevorträgen gedanklich in weite Ferne, machen Sie eine E-Bike-Ausfahrt mit einem erfahrenen Reiseleiter oder besuchen Sie den Vortrag von VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi zum Thema E-Mobilität.

Wann: 31. März 2019, ab 10 Uhr

Wo: Reisezentrum Windisch

Anmelden unter: www.baumeler.ch/e-bike-tag

Fachtagung fossilfreie Mobilität

Um die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen, muss die Mobilität bis im Jahr 2050 ohne fossile Energieträger auskommen. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz zeigt am 24. Oktober 2019 an einer Tagung auf, wie dieses Ziel erreicht werden kann. Als Orientierung dienen dabei die drei Handlungsachsen: Vermeiden, Verlagern, Verbessern. Anhand konkreter Beispiele und realer Projekte werden die

Referenten aufzeigen, wie auf fossile Treibstoffe verzichtet werden kann. Dabei wird ein breites Spektrum abgedeckt – von der Veloförderung, über elektrische Stadtbusse bis hin zu Wasserstoff-Mobilität und Elektroflugzeugen.

Wann: 24. Oktober 2019

Wo: Bern, Stade de Suisse

Weitere Informationen: www.verkehrsclub.ch/tagung



© Niels Ackermann

Seit 20 Jahren gut unterwegs

2019 darf der Pedibus 20 Kerzen ausblasen. Mit mehr als 300 Linien, vor allem in der Romandie und im Tessin, ist das Schulwegprojekt ein Erfolg. Dank der Arbeit des schweizweiten Koordinationsteams sind immer mehr Kinder sicher zu Fuss auf dem Schulweg unterwegs. Im letzten Jahr hat Pedibus zudem ein innovatives Projekt lanciert und erstmals eine generationenübergreifende Linie ins Leben gerufen. Das VCS-Magazin hat die zwei älteren Frauen begleitet – den Bericht dazu lesen Sie auf Seite 13. Im Verlauf des Jahres finden verschiedene Veranstaltungen statt, um das Jubiläum zu feiern.

Die VCS-Perspektive auf den Automarkt

Welche Autos belasten die Umwelt am wenigsten? Die Auto-Umweltliste unterstützt Auto-käuferinnen und -käufer mit der Umweltbewertung aller Modelle bei der Wahl. Die Bewertung basiert auf den Angaben gemäss neuem Testverfahren. Inwiefern

dieses realitätsnähere Ergebnisse zu Treibstoffverbrauch und Schadstoffausstoss liefert, erfahren Sie im redaktionellen Teil des Heftes. Weitere Themen: Wozu eine Unfallforscherin spektakuläre Crashtests organisiert, was Elektroautos mit klimascho-

nendem Kochen zu tun haben und ob sie künftig Vogelzwitschern erzeugen.

Sie können das Heft beim VCS kostenlos bestellen oder als PDF herunterladen: www.autoumweltliste.ch



Nein zur Zersiedelungsinitiative

Die Stimmberechtigten haben die Zersiedelungsinitiative am 10. Februar bedauerlicherweise mit 63,7 % Nein-Stimmen abgelehnt. Damit entging die Chance, der Zersiedelung effektiv Einhalt zu bieten. Umso wichtiger ist nun eine strenge Umsetzung der Bauzonen-Regeln, um eine zubetonierte Schweiz zu verhindern und das wertvolle Kulturland zu schützen. Der VCS kämpft weiterhin für die Förderung nachhaltiger Mobilität und

Quartiere – und damit für mehr Grünflächen.



Erfolgreiche autofreie Erlebnistage

2000 fand ein erster SlowUp statt – als Vorevent der Expo.02. Zum 20-Jahr-Jubiläum laden 19 Regionen in der ganzen Schweiz zwischen Frühling und Herbst zu zwangloser Bewegung und Spass auf motorfreie Strassen. Zusätzlich findet ein SlowUp-Anlass im Elsass statt. Im letzten Jahr genossen über eine halbe Million Menschen die Strecken auf Rädern, Rollen oder Schusters Rappen – ein neuer Teilnehmerrekord.

Christian Friker, Geschäftsführer von SlowUp Schweiz: «Der ursprüngliche SlowUp-Gedanke ist zeitlos attraktiv: Der besondere Mix aus fröhlicher Stimmung auf motorfreien Hauptstrassen, gesunder, wettbewerbsfreier Bewegung im Kreise Gleichgesinnter und das vielfältige, überregionale Volksfest zieht auch nach bald 20 Jahren noch immer.» Sämtliche Daten unter www.slowup.ch.

Für fussgängerfreundliches Velofahren

Der VCS beider Basel hat die Velo-Charta lanciert. Wer unterschreibt, bekennt sich zu acht Punkten für ein konfliktfreies Miteinander zwischen Fussgängerinnen und Velofahrern.

- Ich begegne Fussgängerinnen mit besonderem Respekt.
- Ich lasse das Trottoir den Fussgängern.
- Fussgängerstreifen=Fussgänger vortritt. Punkt. Ich beachte das konsequent.
- Wo es eng wird, überhole ich langsam und mit genug Abstand.
- Gegenüber betagten Men-

schen und Kindern bin ich besonders rücksichtsvoll.

- Mein Velo steht nur da, wo Fussgängerinnen genug Platz bleibt.
- Mit dem E-Velo verhalte ich mich erst recht fussgängerfreundlich.
- Ich begehe nie Fahrerflucht.

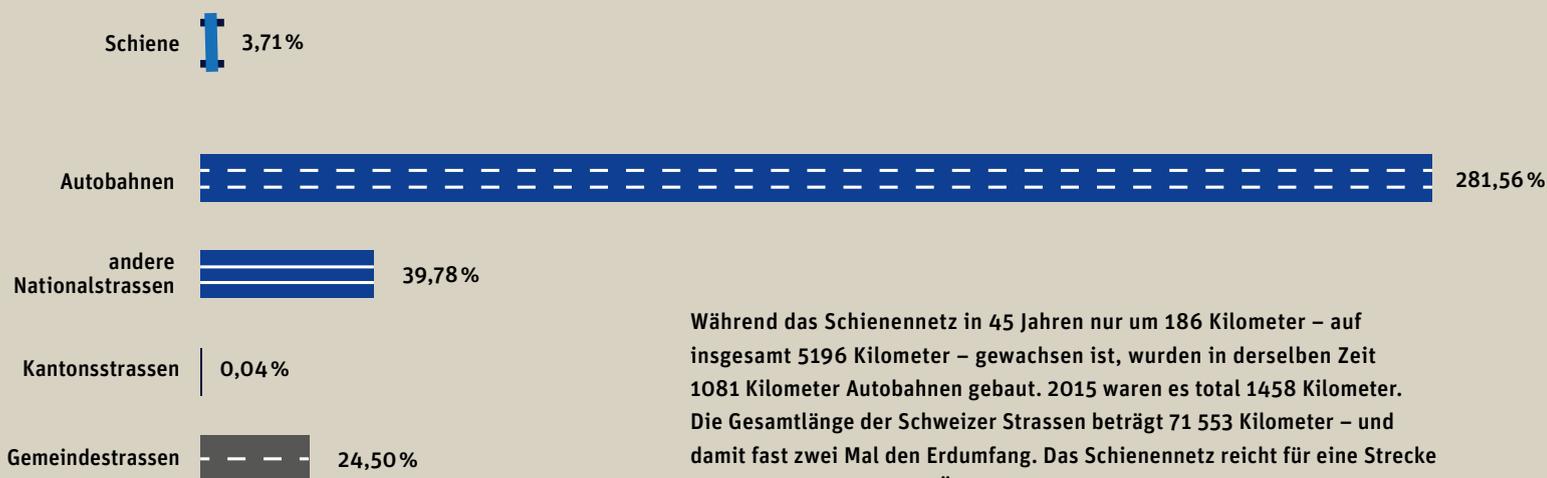
Einen ausführlichen Bericht zur Velo-Charta finden Sie auf Seite 41.

Unterschreiben können Sie unter www.velo-charta.ch



SCHIENE UND STRASSE – ZWEI SEHR UNGLEICH GEWACHSENE STRECKENNETZE

Zunahme 1970–2015 in %



Während das Schienennetz in 45 Jahren nur um 186 Kilometer – auf insgesamt 5196 Kilometer – gewachsen ist, wurden in derselben Zeit 1081 Kilometer Autobahnen gebaut. 2015 waren es total 1458 Kilometer. Die Gesamtlänge der Schweizer Strassen beträgt 71 553 Kilometer – und damit fast zwei Mal den Erdumfang. Das Schienennetz reicht für eine Strecke von der Schweiz bis nach Äthiopien.

Sicherheit beginnt beim Kauf

Velofahren Wer beim E-Bike-Kauf gut vorbereitet ist und gewisse Kriterien beachtet, steigert Sicherheit und Fahrspass. Das VCS-Projekt «Sicherheit beginnt beim E-Bike-Kauf» bietet eine breite Palette an nützlichen Informationen.

Von Christine Steinmann

Das E-Bike ist umweltfreundlich, gesund und macht glücklich. Es erweitert den Radius und grössere Steigungen werden für alle velotauglich. Damit hat es viel Potenzial für eine umweltschonende Verkehrspolitik. Heute verfügt jedes vierte verkaufte Velo in der Schweiz über einen Elektromotor. Auf dem rasant wachsenden Markt findet man verschiedenste Modelle in diversen Preisklassen. Neueste Untersuchungen zeigen zudem, dass das Fahren mit dem E-Bike nicht gefährlicher ist als das Fahren mit dem herkömmlichen Velo.

Der Frühling kommt und damit die Zeit, in der man sich (wieder) mit Wonne aufs Velo oder aufs E-Bike schwingt. Wer noch nicht das geeignete Gefährt besitzt und mit einer Neuanschaffung liebäugelt, befasst sich idealerweise bereits jetzt mit dem Thema und lässt sich frühzeitig beraten. Wer bereits

beim Kauf gut vorbereitet ist und gewisse Kriterien beachtet, steigert Sicherheit und Fahrspass.

Wissenswertes für alle

Mit dem Projekt «Sicherheit beginnt beim E-Bike-Kauf» bietet der VCS Verkehrs-Club der Schweiz eine breite Palette an nützlichen Informationen. Die neue Kampagne hat zum Ziel, potenziellen Käuferinnen und Käufern umfassende praktische und sicherheitsrelevante Informationen zu vermitteln – in Form von Filmen, Checklisten und einer Broschüre.

Zentraler Punkt ist die Bedürfnisanalyse: Die Wahl des passenden Modells hängt massgeblich vom gewünschten Einsatzgebiet und der Fahrroutine ab. Wer hauptsächlich in der Stadt unterwegs ist oder den Wocheneinkauf auf zwei Rädern transportie-

ren möchte, wird wahrscheinlich mit einem «langsamen» E-Bike (bis 25 km/h unterstützt) glücklich. Wer dagegen täglich auf längeren, teils hügeligen Strecken unterwegs ist, wird die Vorzüge eines «schnellen» Modells (bis 45 km/h unterstützt) zu schätzen wissen.

Grundsätzlich gilt: Nicht jedes Modell deckt die Anforderungen und Bedürfnisse auch bezüglich Fahrkomfort, Sitzhaltung oder zusätzlicher Ausrüstung gleich gut ab. Gerade wer bisher mit dem Auto oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs war und auf ein E-Bike umsteigen möchte, sollte sich vor dem Kaufabschluss intensiv mit den verschiedenen Möglichkeiten befassen.

Sicher ans Ziel

Sobald man sich darüber im Klaren ist, wie, wo und wie oft man das neue Gefährt



Wer beim Kauf darauf achtet, dass das E-Bike wirklich passt und ...



... einen Fahrkurs besucht, ...

brauchen möchte, sucht man am besten einen Händler auf. Er sollte auf E-Bikes spezialisiert sein und mehrere Marken im Angebot haben, um neutral beraten zu können. Wer ein optimal auf die Ansprüche und das Fahrkönnen abgestimmtes E-Bike fährt, wird damit sicherer unterwegs sein.

Der beste Weg für mehr Sicherheit ist der zusätzliche Besuch eines E-Bike-Fahrkurses. In einem Einsteigerkurs werden vorgängig die wichtigsten Vorschriften und Verkehrsregeln vermittelt, anschliessend geht es unter fachkundiger Anleitung auf die Strasse. Geübt werden unter anderem Anfahren, Schalten, Bremsen und Kurvenfahren. ■

Informationen zur Kampagne und Fahrsicherheitskursen finden Sie ab dem 1. April 2019 auf www.verkehrclub.ch/e-bike

Christine Steinmann arbeitet beim VCS Schweiz im Bereich Verkehrssicherheit und ist am liebsten auf dem Velo unterwegs.



Patrik Jenny ist regionaler Verkaufsleiter bei «m-way».

Das sagt der Experte

Patrik Jenny hat langjährige Erfahrung mit E-Bikes und arbeitet als Verkaufsleiter beim marktführenden Händler «m-way».

Patrik Jenny, worauf sollte ich vor dem Kauf eines E-Bikes achten?

Der Kauf sollte gut vorbereitet und kein Schnellschuss sein. Idealerweise nehmen Sie sich Zeit, um sich zu informieren und sich umzuhören, bevor Sie in ein E-Bike-Geschäft gehen. Fragen Sie insbesondere auch Freunde und Bekannten nach deren Erfahrungen.

Welche Punkte sollte ich mit dem Händler besprechen?

Während des Beratungsgesprächs sollten unbedingt die Ansprüche genau definiert werden. Wie

sollte das E-Bike beschaffen und ausgestattet sein, beispielsweise betreffend Rahmengrösse und -art. Auch das Gewicht kann ein Kriterium sein, insbesondere wenn Sie das Rad mit dem Zug transportieren möchten. Zudem: Braucht es Zubehör wie einen besonders tragfähigen Gepäckträger oder eine Federgabel und so weiter? Danach geht's zur Probefahrt! Erst hier können Sie feststellen, ob das Velo auch wirklich passt.

Ihre wichtigsten Tipps, damit ich auf dem E-Bike sicher unterwegs bin?

Zuoberst steht die Sichtbarkeit. Die Geschwindigkeit von E-Bikes wird oft massiv unterschätzt – deshalb ist es zentral, dass andere Verkehrsteilnehmer Sie möglichst frühzeitig erkennen können. Helle Kleidung, kombiniert mit reflektierenden Accessoires, trägt viel dazu bei. Wer zudem das Licht auch tagsüber einschaltet, kann viel bewirken. Nicht minder wichtig: das Velo beherrschen. Da sich E-Bikes anders verhalten als herkömmliche Velos, sollte man die wichtigsten Manöver abseits vom Verkehr einüben, bis man sich sicher fühlt. Dazu gehören das Bremsen, das Linksabbiegen und das Fahren über einen kleinen Absatz.



... ist im Verkehr sicher und mit Freude unterwegs.



Umweltstandards werden oft nicht eingehalten: eine Anlage von Glencore in der Demokratischen Republik Kongo.

© Meinrad Schärde

Konzerne in Verantwortung nehmen

Von Martin Winder

Elektromobilität Viele global agierende Konzerne haben ihren Sitz in der Schweiz. Einige davon fördern Rohstoffe, die für unsere Mobilität unerlässlich sind. Die Konzernverantwortungsinitiative will sicherstellen, dass alle Schweizer Konzerne Umweltstandards und Menschenrechte einhalten.

In den nächsten Jahren wird es zu einem Boom bei den Elektroautos kommen. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst diese Entwicklung, doch die Reduktion des CO₂-Ausstosses darf weder auf Kosten anderer Umweltbelastungen stattfinden noch zu Menschenrechtsverletzungen führen. Denn für die Produktion von Elektromotoren und Batterien braucht es Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und seltene Erden, die oft in Afrika, Asien oder Südamerika abgebaut werden. Der VCS fordert einen verantwortungsvollen Umgang

mit diesen Bodenschätzen und setzt sich für einen sozial- und umweltverträglichen Abbau ein. Zudem müssen Recyclingmethoden weiterentwickelt und eingesetzt werden.

Deshalb unterstützt der VCS die Konzernverantwortungsinitiative: Sie fordert, dass alle Konzerne mit Sitz in der Schweiz international anerkannte Umweltstandards und Menschenrechte respektieren. Damit würden die Schweizer Rohstoffkonzerne verpflichtet, sicherzustellen, dass auch ebendiese Rohstoffe, die für die Produktion von Elektromotoren und Batterien gebraucht werden, unter anständigen Bedingungen abgebaut werden.

Zum Beispiel Glencore

Das ist heute leider nicht immer der Fall, wie das Beispiel des Schweizer Rohstoffkonzerns Glencore zeigt. Glencore betreibt Kupfer- und Kobaltminen in der Demokratischen Republik Kongo und ist weltweit einer der wichtigsten Förderer und Händler dieser Rohstoffe. Kobalt ist ein wesentlicher Bestandteil von Lithium-Ionen-Batterien und wird sowohl für Elektromotoren als auch für Batterien benötigt.

Die Entwicklungsorganisationen «Brot für alle» und «Fastenopfer» haben in Zusammenhang mit Glencore zahlreiche Fälle von Umweltverschmutzungen dokumentiert. Einer davon ist die Kontamination von Landwirtschaftsflächen im Bezirk Tshamundenda im Januar 2018: Aufgrund starker Regenfälle

kam es zu einem Deichbruch im Minengelände. Dabei trat Natriumhydrosulfat aus, das Felder und Gärten von 460 Familien vergiftete. Die dem Glencore-Konzern gehörende Mine Kamoto Copper Company bezahlte den Betroffenen zwar eine geringe Entschädigung für die Ernteauffälle, weigert sich jedoch, die betroffenen Flächen zu dekontaminieren, weshalb darauf keine Landwirtschaft mehr möglich ist. Vorfälle wie dieser sind keine Einzelfälle, sondern treten regelmässig auf.

«Brot für alle» und «Fastenopfer» kommen zum Schluss, dass sich Glencore häufig nicht an die lokalen Gesetze hält und regelmässig grundlegende Rechte der lokalen Bevölkerung verletzt. Verbesserungen konnten bisher nur durch anhaltenden Druck von aussen erreicht werden. Die lokale Bevölkerung alleine kann sich kaum erfolgreich gegen derart mächtige Konzerne wehren.

Um diese Übermacht zu brechen, wurde im April 2015 die Konzernverantwortungsinitiative lanciert. Letzten Juni hat der Nationalrat einen Gegenvorschlag angenommen, der Ständerat diskutiert das Thema voraussichtlich in der Frühlingssession. Zwar sind die Forderungen des Gegenvorschlags im Vergleich zur Initiative abgeschwächt, er bringt aber trotzdem noch erhebliche Verbesserungen. ■

Strengere Regeln für Schweizer Firmen

Die Konzernverantwortungsinitiative verpflichtet Konzerne mit Sitz in der Schweiz, bei ihren Geschäften international anerkannte Menschenrechte und Umweltstandards zu achten und eine Sorgfaltsprüfung durchzuführen. Dabei geht es um die Verhinderung von grundlegenden Verstössen wie zum Beispiel Kinderarbeit, Trinkwasserverschmutzung, Zwangsarbeit und Missachtung von internationalen Umweltstandards. Ein Konzern mit Sitz in der Schweiz haftet nach Annahme der Initiative für den Schaden, den eine Tochterfirma im Ausland begangen hat, ausser der Konzern kann aufzeigen, dass er seine Sorgfaltsprüfungspflicht erfüllt hat.

Weitere Informationen: www.konzern-initiative.ch

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.



Die Bahn fit machen

Öffentlicher Verkehr Im Frühling entscheidet das Parlament über den Ausbau der Bahninfrastruktur 2035. Der VCS begrüsst die geplante Kapazitätserweiterung – warnt aber vor Mehrverkehr und Engpässen für den Güterverkehr.

Von Laura Schmid

Damit der ÖV in 15 Jahren funktionierte und weiterhin attraktiv ist, muss schon heute entschieden werden, welche Infrastrukturen wo und wie gebaut werden müssen. Denn vom Beschluss bis zur Inbetriebnahme beispielsweise eines Tunnels dauert es schnell über zehn Jahre. Es erstaunt somit nicht, dass eine solche Zeitspanne für die Planerinnen und Planer der Schieneninfrastruktur der normale Denkhorizont ist.

Ziel ist es, an jenen Stellen Erweiterungen vorzunehmen, an denen die grössten Kapazitätsengpässe zu erwarten sind. Keine Priorität haben hingegen kürzere Reisezeiten. Das macht Sinn. Denn diese führen oft dazu, dass die Menschen peripherer wohnen und noch weiter pendeln. Das Resultat ist unnötiger und unerwünschter Mehrverkehr.

Wachsende Nachfrage

Die Herausforderungen für das Schienennetz sind gewaltig. Heute sind schon allein in den Zügen der SBB täglich rund 1,25 Millionen Menschen unterwegs. Der Bund geht in seinen Prognosen davon aus, dass die Nachfrage im Personenverkehr bis 2040 um 51 Prozent und im Güterverkehr um 45 Prozent wachsen wird. Denn die Schweizer Bevölkerung wächst. Kapazitätserweiterungen sind also notwendig, wenn der Öffentliche Verkehr auch in Zukunft attraktiv bleiben soll und verhindert werden will, dass die Menschen langfristig vermehrt im Auto pendeln.

Der Bundesrat schlägt vor, rund zwölf Milliarden in den neuen Ausbauschritt zu investieren. Im Zentrum stehen vier grosse Massnahmen: Kapazitätserweiterungen im

Ballungsraum Zürich (Brüttener- und neuer Zimmerberg-Tunnel), Ausbau des Bahnhof Stadelhofen, Kapazitätserweiterungen zwischen Yverdon-les-Bains und Lausanne und teilweiser Doppelspurausbau des Lötschberg-Basistunnels. Die Massnahmen bringen Taktverdichtungen im ganzen Schienennetz. So sollen zum Beispiel der Viertelstunden-Takt zwischen Bern und Zürich oder halbstündliche Verbindungen ins Wallis möglich werden.

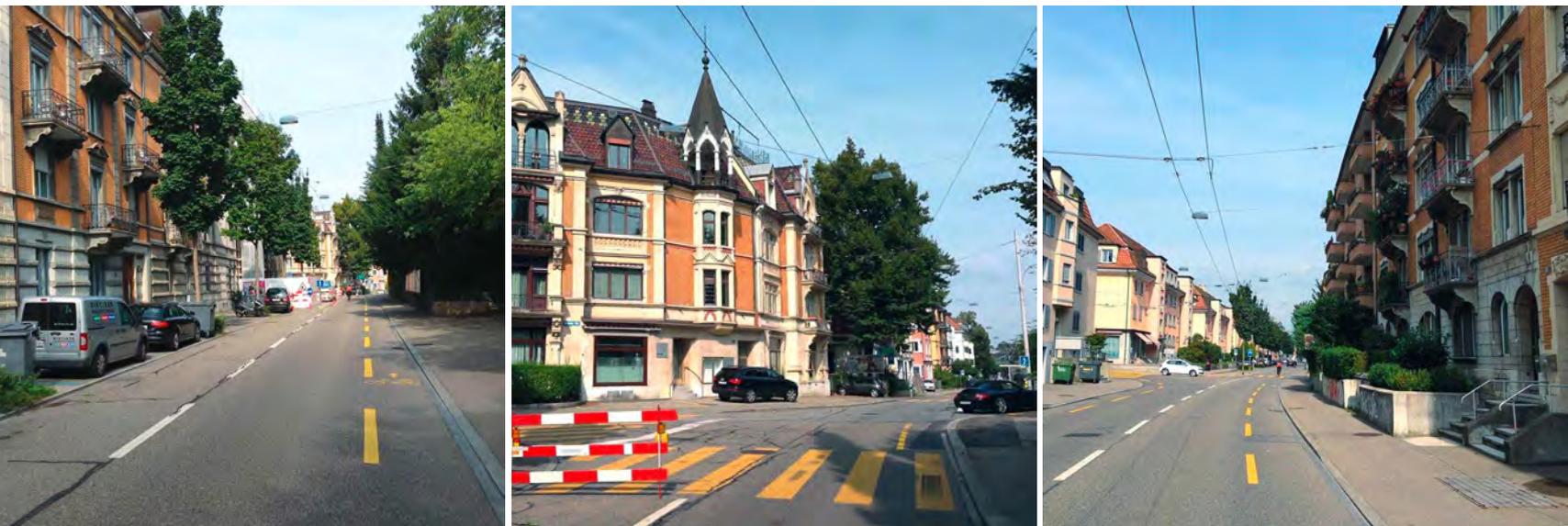
Auch für den Güterverkehr sind mehr Verbindungen vorgesehen.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz begrüsst den Ausbauschritt 2035. Es ist wichtig, die Bahninfrastruktur regelmässig zu erneuern und auszubauen. Sonst droht sie zu überlasten und verliert gegenüber der Strasse an Attraktivität. Doch der VCS erachtet es auch als wichtig, dass die vorhandenen Mittel dort eingesetzt werden, wo der grösste Nutzen entsteht. Gerade wenn gute Linien verfügbar sind, sollten Kapazitätserweiterungen eher durch den Anbau eines zusätzlichen Gleises, anstatt durch die Luxusvariante Tunnel, erreicht werden.

Platz für den Güterverkehr

Zudem setzt sich der VCS dafür ein, dass der Güterverkehr im Ausbauschritt nicht vergessen geht. Die Verfassung gibt klar vor: Güterverkehr muss auf die Schiene. Doch mit einem zu dichten Takt für den Personenverkehr bleibt kein Platz mehr für die Güter auf der Schiene. Der Lötschberg-Tunnel ist eine wichtige Verkehrsachse für den alpenquerenden Güterverkehr. Die zusätzlichen Kapazitäten durch den Doppelspurausbau sollen prioritär dem Güterverkehr zugutekommen. ■

Laura Schmid ist Spezialistin für den öffentlichen Verkehr beim VCS Schweiz und als Walliserin regelmässig auf der Lötschberglinie unterwegs.



Entlang des Strassenzugs Mutschellen-, Waffenplatz- und Rieterstrasse in Zürich, wo rund 3000 Menschen wohnen, gibt es weiterhin keinen adäquaten Lärmschutz. Dabei wäre die Funktion als stark frequentierter Schulweg allein schon Grund genug für Tempo 30, wie es der VCS aus Lärmschutz- und Verkehrssicherheitsgründen auch an überkommunalen Strassen schon durchgesetzt hat, beispielsweise an der Butzenstrasse (Bild rechts).

Bremst Bern Lausanne aus?

Lärm Eigentlich hat das Bundesgericht die Sachlage definitiv geklärt: Wo der Strassenlärm die Grenzwerte übersteigt, ist die Prüfung von Tempo 30 als Gegenmassnahme nicht nur eine Option, sondern Pflicht. Nun will die Autolobby im Bundesparlament den Kantonen und Gemeinden die Hände binden.

Von Urs Geiser

Die gute Nachricht zum Thema kommt aus der Innerschweiz. Der Luzerner Regierungsrat will Tempo 30 auf Kantonsstrassen endlich zulassen. Darauf hat die VCS-Sektion Luzern jahrelang hingearbeitet, zuletzt mit einem Vorstoss ihrer ehemaligen Geschäftsführerin, Monique Frey, im Kantonsrat. Nun gilt es für den VCS, bei verschiedenen pendenten Lärmschutzprojekten entsprechend nachzuhaken. Gegenüber Tempo 50 reduziert sich der Lärm bei Tempo 30 fürs menschliche Ohr um rund die Hälfte. Besonders wohltuend ist, dass vor allem auch die Maximalpegel, also einzelne extreme Lärmereignisse, zurückgehen.

Dass Kantone plötzlich vorwärtskommen, wo sie jahrelang getrödeln hatten, kommt nicht von ungefähr: An Strassen, die übermässig lärmbelastet sind, herrscht seit Ende März 2018 ein rechtswidriger Zustand. Die

2002 um 16 (!) Jahre verlängerte Sanierungsfrist lief damals ab, nun drohen Klagen und Schadenersatzforderungen. «Die Strategie des Kantons, der von Tempo 30 auf Ortsdurchfahrten nichts wissen will, wird in die Hosen gehen und teuer werden», schrieb Monique Frey im VCS-Magazin 4/2016 und monierte die «irreführende» behördliche Information: Von starken Einschränkungen durch Tempo 30 könne keine Rede sein, der mögliche Zeitverlust sei minim.

Rüge an den rot-grünen Stadtrat

Einen dringlichen Appell an die Kantone, ihre Vollzugsdefizite anzugehen, lancierte auch der VCS Schweiz: am 25. April 2018, dem internationalen Tag gegen den Lärm. «Der Bund ist seiner Aufsichtspflicht nicht nachgekommen», kritisierte die Genfer Nationalrätin und VCS-Vizepräsidentin Lisa

Mazzone bei der Übergabe einer Petition mit 9000 Unterschriften.

Zürich ist ein gutes Stück weiter als Luzern. Dennoch hat die VCS-Sektion allen Grund zum Unmut. Sie hatte 2011 mit einer Einsprache den Stein ins Rollen gebracht, worauf die Stadt Zürich eine erste Ausweitung des Tempo-30-Regimes (auch) aus Lärmschutzgründen plante. Touring Club (TCS) und Automobil-Club (ACS) liefen Sturm dagegen bis vor Bundesgericht – und blitzten ab. Freie Bahn also für die Stadtregierung, den Schutz der Wohnbevölkerung nun flächendeckend anzupacken... hätte man meinen sollen. Rund 140 000 Personen sind in Zürich Strassenlärm ausgesetzt, der die Immissions- oder gar die Alarmgrenzwerte der Lärmschutzverordnung überschreitet (landesweit sind es laut Bundesamt für Umwelt gut eine Million).



die einzelfallweise die Zweck- und Verhältnismässigkeit nachweisen.

Tempo 30 hat unter kräftiger Mithilfe des VCS die Schweiz erobert, weil es sowohl die Verkehrssicherheit als auch die Lebensqualität massiv steigert – und in letzter Zeit mehr und mehr auch dank seines Zusatznutzens die massive Lärmminde- rung. Gar nicht in den Kram passt all das der Autolobby. Sie hat Ende November 2018 im Nationalrat die parlamentarische Initiative von Gregor Rutz (SVP ZH), welche die Anordnung von Tempo 30 zwecks Lärmschutz kurzerhand verbieten will, mit 105 zu 78 Stimmen durchgebracht.

Der VCS hat im Kampf gegen diesen Winkelzug gute Verbündete, vorab den Städte- und den Gemeindeverband, die

sich diesen kaltschnäuzigen Eingriff in ihr Hoheitsgebiet nicht bieten lassen wollen. Tempo 30 ist mitunter nicht nur das kostengünstigste und wirksamste Lärmschutzmittel, sondern schlicht das einzige verfügbare. Der Gesetzesauftrag des Bundes an Städte und Gemeinden würde in vielen Fällen unerfüllbar. Die Hoffnung ruht nun auf dem Ständerat und dessen föderalistischem Gewissen, das eine solche Knebelung der Kantone eigentlich nicht zulassen kann. ■

Urs Geiser ist Redaktor der Regionalseiten und immer wieder erstaunt, wie viel die VCS-Basis in Bewegung setzt.

Und nun dies: Gerade mal 24000 von ihnen will der rot-grün dominierte Stadtrat eine ausreichende Lärm- sanierung verschaffen. Der Co-Geschäftsführer Markus Knauss weist auf argumen- tative Widersprüche und fa- denscheinige Begründungen wie angeblich untragbare Zeitverluste für den öffentli- chen Verkehr hin: «Da wer- den klare rechtliche Vorga- ben und der Rechtsanspruch der Betroffenen ganz einfach ignoriert. Vielerorts, wo so gut wie niemand wohnt, soll Tempo 30 gelten. Andererseits wird eine Lärmsanierung ausgerechnet da verweigert, wo sie vordringlich wäre, in schmalen Strassen mit dichter, beidseitiger Bebauung.» Der VCS Zürich hat in diver- sen Fällen eine gerichtliche Überprüfung dieser stadträtli- chen Entscheide verlangt.



Tag gegen Lärm 2019

Lärm stört und macht krank. Der Lärm von Motorrädern und anderen lauten Fahrzeugen ist dabei ein Dauerbrenner. Unnötiges Beschleu- nigen oder hochtouriges Fahren sind sehr laut. Der Tag gegen Lärm vom 24. April 2019 macht unter dem Motto «Laut ist out» darauf aufmerksam, dass bei Lärm- emissionen von Motorfahrzeugen auch das eigene Fahrverhalten entscheidend ist.

Auf dieser Seite finden Sie einen Aufkleber. Machen Sie damit Mo- torradfahrerinnen und Autofahrer darauf aufmerksam, dass unnötiger Fahrzeu- glärm stört.

Kein Aufkleber? Hier können Sie Ihren bestellen und finden weitere Informationen zum Tag gegen Lärm: www.lärm.ch/2019

Dreister Versuch von Kompetenzzug
Knauss kann sich auf die gefestigte Rechts- praxis der Gerichte berufen. Strassenlärm muss – bundesrechtskonform – in erster Linie mit Massnahmen an der Quelle be- kämpft werden. Symptomtherapie, zum Bei- spiel mit Schallschutzfenstern, kommt erst dann in Betracht, wenn alle anderen Sanie- rungsmöglichkeiten ausgeschöpft sind. Vo- raussetzung für die Einführung von Tempo 30 aus Lärmschutzgründen sind Gutachten,

Am Drücker für und gegen Tempo 30

Bis vor Bundesgericht hat der ACS beider Basel die Einführung von Tempo 30 auf einer 500 Meter langen Strasse in Basel erbittert bekämpft, weil er einen Präzedenzfall für andere verkehrsorientierte Strassen (Hauptachsen) fürchtete. Erfolglos, denn aus Lausanne kam im März 2018 ganz klar grünes Licht für die Sevogelstrasse und damit auch die weiteren baselstädtischen Tempo-30-Vorhaben. Derweil setzt der VCS beider Basel im Baselbiet Druck auf: Dieses brüstet sich zwar mit seiner Lärmschutzbilanz, hat das Übel aber noch kein einziges Mal mit Tempo 30 an der Wurzel gepackt. Einen konkreten Erfolg erzielte diesbezüglich die VCS-Sektion Solothurn vor Verwaltungsgericht, das den Kanton dazu verknur- rte, in Büren Tempo 30 zu prüfen, und damit die behördliche Hinhaltenaktik – man stellte für 2030 oder 2035 (!) den Einbau eines Flüsterbelags in Aussicht – durchkreuzte.

Weniger pendeln, mehr Zeit zum Leben



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



energieschweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.

Ein Pedibus für Alt und Jung

Schulweg Im waadtländischen Gland ist ein generationenübergreifender Pedibus entstanden. Am Donnerstagmorgen begleiten nun jeweils zwei Seniorinnen die Kleinen des Quartiers zur Schule.

Von Camille Marion

Es ist 8 Uhr früh und die Sonne ist eben erst am Horizont des Städtchens Gland aufgetaucht. Dick in ihre Halstücher verpackt, die Finger in doppelte Handschuhe gesteckt, trippeln die Kinder an der Bushaltestelle von einem Fuss auf den andern. Heute betreuen nicht Eltern die kleine Gruppe, sondern Henriette und Chantal. Seit vergangener November ziehen sie einmal pro Woche die orangefarbenen Pedibus-Warnwesten über, um die Kleinsten zur Schule zu bringen.

Im Herbst waren die Rentnerinnen und Rentner von Gland zu einer Informationsveranstaltung für die Einführung des generationenübergreifenden Pedibusses eingeladen worden. Henriette und Chantal liessen sich von der Idee überzeugen und engagierten sich als Erste zur Begleitung der Kinder auf der Pedibus-Linie ihres Quartiers.

Hilfe anbieten, Beziehungen pflegen

Den Anstoss zur Entwicklung des Projekts gab die Waadtländer Pedibus-Koordination in Zusammenarbeit mit Pro Senectute Waadt. Ziel ist es, den Austausch zwischen Kindern und älteren Menschen zu fördern. «Die meisten Seniorinnen und Senioren sind gerne in ihrem Umfeld aktiv», erläutert Evelyne Roth von der Pro Senectute Waadt. «Machen sie beim Pedibus mit, erleben sie einen geselligen

Am Eingang zum Schulhausplatz verstellen keine Elterntaxis den Weg, Gross und Klein erscheinen zu Fuss.

Austausch mit den Kindern. Sie lernen sie besser kennen und können mit ihnen dann auch bei einer anderen Gelegenheit ins Gespräch kommen. Dies fördert den sozialen Zusammenhalt nicht nur für die Senioren, sondern innerhalb der ganzen Quartierbevölkerung.

«Gland fördert mit vielen Initiativen generationenübergreifende Begegnungen. Die

© Yves Leresche



Frühmorgens warten Charlie und Elliott mit Henriette auf ihre Pedibus-Kameradinnen und -Kameraden.

Gemeinde ist in diesem Bereich sehr aktiv», unterstreicht Chantal. Ihr und Henriette hat der Pedibus ermöglicht, die Kinder und Familien des Quartiers kennenzulernen. Nach ein paar Wochen sind die beiden Begleiterinnen sehr glücklich über die Beziehung, die sie zu den ABC-Schützinnen und -Schützen knüpfen konnten.

Alle in Bewegung

Dank des generationenübergreifenden Pedibusses kommen die älteren Semester zu Bewegung und machen sich erst noch nützlich. Die Pedibus-Linie in Gland beschränkt sich auf einen viertelstündigen Spaziergang durch die Gassen des Städtchens. Zu Fuss oder mit dem Velo benützen die schon etwas älteren Schülerinnen und Schüler jeden Morgen denselben Weg wie die Pedibus-Kinder.

Auf der Strasse heisst es, aufzupassen. Henriette und Chantal achten darauf, dass sich die Kinder sicher verhalten. Unterwegs erinnern sie an die Grundregeln zum Vermeiden von Unfällen. Die Kinder lernen, nach links und nach rechts zu schauen, bevor sie die Strasse überqueren, und die anderen Verkehrsteilnehmenden wahrzunehmen. Am Eingang zum Schulhausplatz verstellen keine Elterntaxis den Weg, Gross und Klein erscheinen zu Fuss. Sobald der Pedibus in den Schulhof eingebogen ist, löst er sich auf und die Kinder gehen zu ihren Klassenkameradinnen und -kameraden.

Mit der Eröffnung dieser ersten generationenübergreifenden Linie hat der Pedibus von Gland Vorbildcharakter für das Waadtland. In Freiburg, Genf und im Tessin sind ähnliche Projekte schon länger erfolgreich unterwegs. ■

«Inputs des VCS sehr wertvoll»

Schulweg Gefahrenpunkte und teils simple Massnahmen zur Behebung: Dies ist das Resultat des VCS-Schulwegplans für die Gemeinde Pratteln. Marcel Schaub, bei der Gemeinde zuständig für Sicherheit, über Beweggründe, Massnahmen und den Sensibilisierungseffekt.

Interview: Nelly Jaggi



Als erste Deutschschweizer Gemeinde hat Pratteln im Rahmen eines Schulwegplans Schülerströme und Gefahrenpunkte erheben lassen. Zuständiger von Seiten der Gemeinde: Marcel Schaub.

Marcel Schaub, Sie haben die Durchführung eines Schulwegplans angestossen. Was war der Grund dafür?

Eine Überprüfung der Schulwege war schon länger geplant. Aufgrund des Systemwechsels von vier auf drei Jahre Sekundarschule wurde ein Schulhaus frei. Gleichzeitig wurde die Anzahl Jahre an der Primarschule von fünf auf sechs erhöht. Um das Schulhaus wieder auszulasten, musste das Einzugsgebiet für die Primarschüler vergrössert werden – damit verbunden gab es längere Schulwege. Gleichzeitig haben wir festgestellt, dass immer mehr Eltern die Kinder mit dem Auto zur Schule bringen. Bei unseren Abklärungen sind wir auf den VCS-Schulwegplan gestossen.

Für den Schulwegplan wurden Gefahrenpunkte erfasst. Was muss ich mir darunter vorstellen?

Mit der Überprüfung der Schulwege wollten wir wissen, wie Eltern, Lehrer und Kinder die Situation einschätzen. Eines unserer

Schulhäuser befindet sich an einer Hanglage, und die Velofahrer fahren von der Schule her relativ schnell den Hang runter, über eine Kreuzung. Obwohl die Kreuzung vor Jahren für die Schule angepasst wurde, wurde sie in der Umfrage als gefährlich eingestuft – als Empfehlung bleibt hier nur die Sensibilisierung. Es gibt aber auch Stellen, bei denen die Verkehrssicherheit mit einfachen Mitteln erhöht werden kann. Bei einem Gefahrenpunkt wurde ein Parkfeld in unmittelbarer Nähe zu einem Fussgängerstreifen aufgehoben. Damit wurde die Übersicht für alle Verkehrsteilnehmer verbessert.

Haben Sie bereits Empfehlungen umgesetzt?

Wir haben eine Überprüfung der Sichtweiten bei den Fussgängerstreifen durchgeführt und gleichzeitig die Beleuchtung überprüft. Teilweise sind die Beleuchtungseinheiten veraltet und werden nun ersetzt. Ein Fussgängerstreifen mit Ampel an zentraler Lage wurde bei der Umfrage häufig als Gefahren-

ANZEIGE

geführte und erlebnisreiche Veloferien für Geniesser...

10% Rabatt
*Code:V27CSB

- * organisierte und begleitete Veloreisen in ganz Europa
- * familiäre Atmosphäre
- * top 3-5* Hotels mit hervorragender Küche
- * sehr zentrale Stadthotels / idyllische Landhotels
- * für alle Velofahrer - mit oder ohne Unterstützung
- * zwei Radleiter pro Tour mit maximal 30 Gästen
- * All inclusive Angebote - nur wenige zusätzliche Kosten während der Reise

Unsere Reisehighlights im Frühling / Sommer 2019

Florenz—Rom	02.05. bis 11.05.2019 Donnerstag bis Samstag	10 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 2'155.00	Etappenreise
Ofenpass—Venedig	26.05. bis 03.06.2019 Sonntag bis Montag	9 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 1'945.00	Etappenreise
„Vom Rad ins Bad“ Bad Endorf bei Chiemsee	07.07. bis 12.07.2019 Sonntag bis Freitag	6 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 1'300.00	unplugged
Velo- und andere Abenteuer für Gross und Klein	13.07. bis 17.07.2019 Samstag bis Mittwoch	5 Tage gemäss Programm im Familienzimmer ab Sfr. 520.00	Familientour

* gültig bis 30.04.2019 auf alle Veloreisen unter www.veloerlebnis.ch

punkt genannt. Die Anlage wurde modernisiert und die Umschaltzeiten aufgrund der Hinweise optimiert. Verschiedene zusätzliche Markierungen und Signalisationen wurden realisiert, weitere Empfehlungen werden im Zuge von künftigen Budgets umgesetzt.

Hat das Projekt auch eine sensibilisierende Wirkung?

Indem die Gemeinde die Eltern, die Lehrerschaft und die Schüler mit ins Boot nimmt,

«Weitere Empfehlungen werden im Zuge von künftigen Budgets umgesetzt.»

fördert sie die Achtsamkeit im Strassenverkehr. Schon nur die Rückmeldungen, welche Stellen als Gefahrenpunkte empfunden werden, sind sehr wertvoll. Die Schule hat das Projekt auch wegen der Sensibilisierungsmassnahmen, der Betreuung und Inputs durch den VCS als sehr wertvoll wahrgenommen.

Bauliche Massnahmen können nur mit dem Rückhalt der Gemeinde umgesetzt werden.

Wichtig ist die Zusammenarbeit. Bauliche Massnahmen kann man viel besser aufeinander abstimmen, wenn alle im gleichen Boot sitzen. Wir haben an vielen Orten in der Gemeinde keine Trottoirs, sondern sogenannte Kompetenzstreifen mit einer Rinne fürs Regenwasser. Diese sind nicht erhöht und gehören zum Strassenraum. Die Fussgänger nehmen die Kompetenzstreifen fälschlicherweise als Trottoir wahr. Bei einer baulichen Massnahme, zum Beispiel beim Ersatz einer Kanalisation, kann jetzt eher gefordert werden, gleichzeitig auch ein Trottoir zu bauen.

Wie geht es weiter?

Wir werden auch in Zukunft auf diese Grundlagen zurückgreifen und sicherstellen, dass bei neuen baulichen Massnahmen die Empfehlungen des Schulwegplans berücksichtigt werden. ■



Gefahrenpunkte: Gefragt ist bei einem Schulwegplan auch die Sicht der Schulkinder.

Partizipativ zu kindergerechten Schulwegen

Ein Schulwegplan bezieht alle Betroffenen aktiv mit ein. Basierend auf einem Fragebogen an Eltern, Kinder und Lehrkräfte, werden Schülerströme und Gefahrenstellen ermittelt. Die Fachleute der Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu und des VCS formulieren konkrete Empfehlungen zur Verbesserung der Schulwegsicherheit. Sensibilisierende Massnahmen begleiten den Prozess: Lehrkräfte vertiefen das Thema mit vorbereiteten Materialien im Unterricht, Eltern erhalten Informationen und Tipps rund um den Schulweg zu Fuss.

Mehr Informationen: www.schulwegplan.ch | 031 328 58 46 | schulwege@verkehrsclub.ch

ANZEIGE

FLYER EUROBUS

baumeler

Echt unterwegs

Vortrag von
Anders Gautschi,
Geschäftsführer
VCS.

Nationaler E-Bike Tag.

Anmeldung und weitere Informationen: www.baumeler.ch/e-bike-tag | Webcode 929

Reisezentrum Windisch
31. März 2019
10 – 15 Uhr

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

Die Schutzengel kommen wieder

Flugverkehr Trotz der Appelle der Klimaschutzengel hat der Nationalrat die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets knapp abgelehnt. Der VCS bedauert diesen Entscheid, lässt sich aber nicht entmutigen. Der Ball liegt nun beim Ständerat.

Von Yves Chatton

© VCS



Zwei Klimaschutzengel fordern das Parlament auf, eine Abgabe auf Flugtickets einzuführen.

«**E**ine Abgabe auf Flugtickets ist unbedingt nötig, um das Klima zu schützen!» Die Botschaft der Klimaschutzengel im vergangenen Dezember war klar. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hatte sie in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen vor das Bundeshaus geschickt. Sie sollten den Nationalrat dazu ermutigen, im Rahmen der Revision des CO₂-Gesetzes der Einführung einer Abgabe auf Flugtickets zuzustimmen. Leider wurde ihr Appell nicht erhört und die Massnahme mit 93 gegen 88 Stimmen bei 8 Enthaltungen knapp abgelehnt.

So billig wie umweltverschmutzend

Trotz seiner starken Auswirkungen auf das Klima ist der internationale Flugverkehr weder der Mineralölsteuer noch der Mehrwertsteuer oder der CO₂-Abgabe unterstellt. Diese Privilegien führen zu lächerlich tiefen Reisekosten und zu einer konstanten Zunahme der Nachfrage. Wenn sich der Trend nicht bald umkehrt, wird der Flugverkehr

bis 2030 zum grössten Treiber des Klimaeffekts in der Schweiz. Es ist deshalb von zentraler Bedeutung, rasch zu handeln.

«Mit einer Flugticketabgabe könnte zumindest eine gewisse Realität bei den Klimakosten des Luftverkehrs wiederhergestellt

und das unverhältnismässige Wachstum der Branche gebremst werden», erläutert Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehr und Kommunikation beim VCS. Im Gegensatz zur Mineralölsteuer und zur Mehrwertsteuer könnte eine CO₂-Abgabe auf Flugtickets rasch, einfach und unabhängig eingeführt werden. Im Übrigen gibt es bereits in zahlreichen europäischen Ländern eine solche Abgabe – namentlich in den Nachbarstaaten.

Es bleibt viel zu tun

Die Bevölkerung ist bereits jetzt mehrheitlich überzeugt. Gemäss einer Umfrage der Mediengruppe Tamedia AG von Ende 2018 sind fast 70 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer für eine Sonderabgabe auf Flugtickets zwischen 12 und 50 Franken, um die Klimaerwärmung zu bekämpfen.

Die Revision des CO₂-Gesetzes, die gegenwärtig im Parlament beraten wird, ist die ideale Gelegenheit, um rasch eine Abgabe auf Flugtickets einzuführen. Der Ball liegt nun beim Ständerat. Wir zählen auf die Klimaschutzengel und lassen uns nicht entmutigen! ■

Yves Chatton macht beim VCS Schweiz politische Kampagnen und ist Geschäftsführer der KLUG, Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit.

Was ist die Revision des CO₂-Gesetzes?

Die Revision des CO₂-Gesetzes soll der Schweiz die Umsetzung des Pariser Klimaabkommens ermöglichen, das die Klimaerwärmung auf zwei Grad begrenzen will. Mit der Ratifizierung des Abkommens hat sich die Schweiz verpflichtet, ihre Treibhausgasemissionen bis 2030 um 50 Prozent gegenüber dem Stand von 1990 zu senken. Gegenwärtig sieht die Revision des CO₂-Gesetzes keine Massnahme vor, um die Emissionen des Luftverkehrs zu reduzieren.

Der Vorschlag im Nationalrat

Der Vorschlag im Nationalrat sah vor, ab 2022 eine Abgabe auf Flugtickets einzuführen. Der Betrag hätte sich zwischen 12 und 20 Franken für Flüge innerhalb Europas sowie zwischen 30 und 50 Franken für Interkontinentalflüge bewegt. Ein Drittel der Einnahmen wäre für Massnahmen zur Anpassung an den Klimawandel in der Schweiz eingesetzt worden. Der Rest wäre an die Bevölkerung zurückgegangen.

Ein überzeugender Bahnhof

Flux-Preis Der VCS, PostAuto und der Verband öffentlicher Verkehr verleihen jedes Jahr einer Schweizer Gemeinde den FLUX-Preis für eine gelungene Umsetzung eines Verkehrsknotens. 2018 geht er an die Gemeinde Ittigen und den Bahnhof Papiermühle.

Von Emilie Roux

Der Bahnhof Papiermühle überzeugt mit seiner besonderen Konzeption und wurde mit dem FLUX-Preis 2018 ausgezeichnet. Die Jury überzeugen konnte die Umgestaltung, die ein flüssiges Umsteigen zwischen den Bus- und Bahnlinien des Regionalverkehrs Bern-Solothurn RBS ermöglichen.

Die ideale Lage am Rand von Ittigen – zehn Minuten von Bern entfernt, mit vielen Bundesämtern in unmittelbarer Umgebung – macht Papiermühle zu einem beliebten Umsteigeort. Die Busse und Züge werden täglich von über 12 000 Pendlerinnen und Pendlern benutzt und verkehren zu Spitzenzeiten mit einem 7,5-Minuten-Takt.

Kürzere Umsteigezeiten

Die Perrons liegen beidseits der Hauptstrasse und der Zug hält stets hinter dem Bahnübergang, was die Wartezeiten des Strassenverkehrs optimiert. Dank neuen Bushaltestellen direkt bei den Zugperrons sind die Umsteigezeiten für die Reisenden kürzer geworden. Den Busverbindungen kommt eine besondere Bedeutung zu, da sich die grössten Wohngebiete in Ittigen an einer Hanglage befinden. «Gerade in einer Agglomerationsgemeinde wie Ittigen ist es wichtig, dass der

Die Jury überzeugen konnte die Umgestaltung, die ein flüssiges Umsteigen ermöglicht.

Zugang zu den öffentlichen Verkehrsmitteln einfach, übersichtlich und sicher ist. Dadurch wird die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Alternative zum motorisierten Individualverkehr zusätzlich gesteigert», begründet Anders Gautschi, Jurymitglied und Geschäftsführer des VCS Verkehrs-Clubs der Schweiz die Wahl.



Der Bahnhof Papiermühle bei Ittigen ermöglicht einen bequemen Umstieg zwischen Bus und Zug.

Um die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu fördern, hat die Gemeinde die Verkehrssituation für die aus dem Ort kommenden Busse verbessert. Eine konventionelle Kreuzung wurde zum Kreislauf umgebaut, dazu wurde eine Busspur mit einer Ampel eingerichtet, die den Verkehr regelt. Diese Umgestaltung der Strasse verbessert, insbesondere dank Verkehrsinseln, auch die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger.

In naher Zukunft plant die Gemeinde Ittigen den Bau neuer Gebäude rund um den Bahnhof, was den Standort und sein Zusammenspiel mit dem öffentlichen Verkehrsangebot noch attraktiver machen wird.

Ein Preis für die Mobilität

Der seit 2007 vergebene FLUX-Preis zeichnet jedes Jahr einen Bahnhof aus, der mit seinem Angebot für die Nutzer, seinen Einrichtungen und der Rolle als Umsteigeplattform zwi-

schen verschiedenen Transportarten herausragt. Der VCS ist Mitglied der Jury und der Arbeitsgruppe. Für die Auszeichnung 2018 waren drei Berner RBS-Bahnhöfe – Papiermühle, Bolligen und Fraubrunnen – sowie der Waadtländer Bahnhof von Lausanne-Flon nominiert. ■

Emilie Roux ist Projektmitarbeiterin im Genfer Büro des VCS Schweiz.

Neuer Auftritt

Zusammen mit der Übergabe des FLUX-Preises 2018 wurden das neue Logo und die neue Website präsentiert. Letztere stellt den Preis selber, die Preisträger, Good Practices sowie nützliche Infos für eine sinnvolle Konzeption von Bahnhöfen und ihrer Umgebung in den Mittelpunkt. www.flux.swiss



Ohne Auto unterwegs



Wer zu Fuss, auf dem Velo oder in öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs ist, kommt entspannt und frei von A nach B. Unser Dossier zeigt auf, wie unkompliziert, günstig und platzsparend autofreie Mobilität ist.



© Fabian Lühlf

Maximale Freiheit

Von Nelly Jaggi

Zufussgehen, Velo, Bus, Tram oder Zug fahren sind gesund, günstig, platzsparend und unkompliziert. Ein Plädoyer für autofreie Mobilität.

Immer mehr Menschen leben ohne eigenes Auto. In den Städten Bern, Zürich und Basel sind es über die Hälfte, in Lausanne und Genf über 40 Prozent. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat Menschen, die ohne eigenes Auto leben, nach ihren Beweggründen und Erfahrungen gefragt. Eine Handvoll stellen wir Ihnen im Dossier dieser Ausgabe vor.

In einem Punkt herrscht Einigkeit: Die Befragten schätzen die Tatsache, dass ein Leben ohne eigenes Auto unkompliziert ist. Reifenwechseln und Putzen fallen ebenso weg wie Parkplatz- und Versicherungskosten. Unbestritten ist auch die Tatsache, dass die Alternativen gerade in der Schweiz vielfältig und unkompliziert sind. Autofreie Mobilität schränkt also nicht ein – im Gegenteil, autofreie Mobilität bedeutet Freiheit.

Ein Lob auf den Stadtbummel

Wer ohne Auto lebt, schätzt die Zeit, die er oder sie zu Fuss, auf dem Velo oder mit dem ÖV unterwegs ist. Und mit ein wenig Kreativität werden der Arbeitsweg oder der Einkauf gar zum Abenteuer. Wie das gehen kann, hat uns Familie Brun del Re gezeigt: Die sechsköpfige Familie – wir stellen sie Ihnen auf Seite 28 vor –, transportiert die Einkäufe auch mal mit dem Kajak.

Wenn es um ein Leben ohne eigenes Auto geht, werden als Knackpunkte immer wieder das Einkaufen und Ferien erwähnt. Ein paar Gedanken zum Einkaufen: Fest steht, dass der steigende Onlinehandel gerade in Stadtquartieren und Agglomerationen zu einem signifikanten Mehrverkehr führt. Nicht weniger besorgniserregend ist die Blechlawine, die Samstag für Samstag in Richtung Einkaufszentren rollt.

Die Hauslieferdienste bekannter Detailhändler machen für die gelegentliche Bestellung schwerer und sperriger Produkte durchaus Sinn, vieles lässt sich aber auch mit etwas häufigeren Einkäufen im Quartierladen erledigen. Für den Kauf von Kleidern oder Geschenken plädieren wir für einen gemütlichen Stadtbummel – er ist allemal inspirierender als stundenlanges virtuelles Wühlen bei Zalando und Co.

Bei längeren Ferien wird das Kofferpacken für ÖV-Nutzerinnen und ÖV-Nutzer rasch einmal zur Herausforderung – vor allem, wenn Kinder dabei sind, die nicht alles selber tragen können. Für Reisen innerhalb der Schweiz bieten die SBB vielfältige Möglichkeiten für den Gepäcktransport an. Und Hand aufs Herz, nimmt man nicht sowieso meist zu viel mit? ■



© VCS

ohne unnötigen Ballast

Weil ein Auto in der

Stadt weder praktisch noch notwendig ist, haben sich Franziska Gerber und ihre Familie bewusst dagegen entschieden. Dass das Gepäck bei Ausflügen aufs Nötige beschränkt werden muss, sehen sie positiv: Unnötiger Ballast bleibt zu Hause. Für längere Ferienreisen nutzen sie das «Tür zu Tür»-Angebot der SBB. Sie sind überzeugt, dass die Kinder von ihrem Lebensstil profitieren und schneller lernen, sich selbständig im städtischen Umfeld zu bewegen. Auch deshalb erhoffen sie sich eine noch konsequentere Verkehrsberuhigung innerhalb des städtischen Gebiets.

Was kosten Auto, Velo und ÖV?

Von Nelly Jaggi

Die Kosten eines eigenen Autos werden oft unterschätzt. Auto-freie Mobilität ist nicht nur umweltschonend und platzsparend, sondern auch günstiger. Das VCS-Magazin hat nachgerechnet und zeigt auf, was Auto, Velo und ÖV pro Monat kosten.



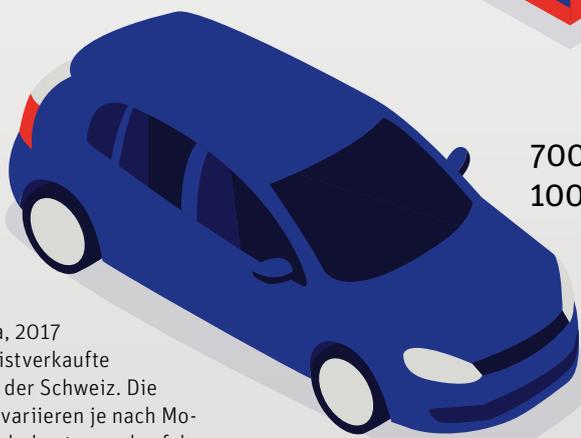
322 Franken ...

... kostet ein Generalabonnement für die 2. Klasse pro Monat. Wer nicht so viel unterwegs ist, fährt günstiger mit Streckenabo, Mehrfahrtenkarten oder Einzelbilletten. Für gut organisierte Sparfüchse gibt es zudem online Spartickets, die je nach Strecke und Tageszeit sehr günstig sind.



20 Franken ...

... für ein Stadtvelo der Mittelklasse inklusive jährlicher Service beim Fachhändler.** Die Kosten für ein E-Bike liegen zwischen 60 Franken für ein langsames E-Bike und 130 Franken für ein schnelles E-Bike.***



700 bis 1000 Franken ...

... für einen Skoda Octavia, 2017 das meistverkaufte Auto in der Schweiz. Die Kosten variieren je nach Modell, Wohnkanton und gefahrenen Kilometern.*



0 Franken

Keine Kosten, keine Wartezeiten, keine Unterhaltskosten – und gesund ist es auch noch: Das Zu-Fuss-Gehen ist auf kurzen Strecken unschlagbar.

* Berechnung gemäss www.verbrauchskatalog.ch

** Fr. 1250.– fürs Velo und Fr. 150.–/Jahr für Service und 14 Jahre Lebensdauer. Durchschnittswerte gemäss Schweizer Fachstelle Velo & E-Bike.

*** bei 2600 km/Jahr. Erfahrungswerte der Schweizer Fachstelle Velo & E-Bike.

Das Ende ist ein schöner Anfang

Nicht mehr selber Auto zu fahren, ist keineswegs das Ende der Mobilität. Auch wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr für ältere Menschen bisweilen eine Herausforderung ist: Billettautomaten beissen nicht – sie lassen sich zähmen. Von Nelly Jaggi

Hans ist 72 Jahre alt und merkt, dass ihm das Autofahren zunehmend Mühe bereitet. Zug fährt er zwar gerne, trotzdem macht ihm die Vorstellung Angst, den Führerschein abzugeben. Zugbillets kauft er, wenn nötig, seit Jahr und Tag am Schalter. Nun droht die Schliessung des Schalters am Bahnhof seines Wohnorts. Einen Bilettauto-

maten hat Hans noch nie bedient. Hans ist fiktiv. Aber seine Sorgen stehen stellvertretend für die Sorgen seiner Generation.

«Für viele ältere Menschen bedeutet diese Situation ein Dilemma. Das erfolgreiche Umsteigen auf ein anderes Fortbewegungsmittel muss geübt werden. Gleichzeitig braucht, wer seine Fahrfähigkeit behalten will, eine gewisse Routine», erklärt Michael Rytz. Er ist Experte für Verkehrssicherheit beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz und weiss um die Sorgen der älteren Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer.

Es braucht Selbstverantwortung

Sind ältere Menschen innerorts unterwegs, ist Autofahren eine der sichersten Fortbewegungsarten. Gemessen an den zurückgelegten Kilometern, verunfallen sie weniger häufig, als wenn sie zu Fuss oder auf dem Velo unterwegs sind. Seit diesem Jahr steht die erste kontrollärztliche Untersuchung fürs Autofahren mit 75 Jahren an – statt wie bisher mit 70 Jahren. «Das trägt dem Umstand Rechnung, dass Seniorinnen und Senioren heute länger fit sind als früher. Aber Gesundheit ist immer individuell, es gibt also trotzdem Menschen, die wegen gesundheitlichen Einschränkungen nicht mehr bis zur ersten Kontrolle Auto fahren sollten», erklärt Rytz.

Glücklicherweise hätten die meisten Autofahrerinnen und -fahrer genug Selbstverantwortungsgefühl und gäben den Führerschein freiwillig ab, wenn

© Daniel Rytz



Mit Unterstützung und Übung verschwindet die Angst vor dem Billettautomaten rasch.

ihre Fahrfähigkeit abnimmt, weiss er. Und hier kommt Hans wieder ins Spiel: Billettautomaten, komplizierte Tarifsysteme der lokalen Verkehrsverbände oder (allzu) kurze Umsteigezeiten werden beim Umstieg vom Auto auf den ÖV oft zum Hindernis.

Der VCS beteiligt sich mit dem Büro Rundum mobil und weiteren Partnern an den Kursen «Mobil sein & bleiben». Sie bringen der Generation 55plus das Thema Mobilität im Alltag näher – mit all seinen (neuen) Tücken. Elias Vogler, Geschäftsführer der VCS-Sektion Luzern, leitet regelmässig solche Kurse. «Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer sind vor allem Pensionierte. In erster Linie sind es Autofahrerinnen und -fahrer, die ihren Führerschein in naher Zukunft abgeben wollen», erzählt er.

Es braucht Praxis

Die Kurse dauern einen halben Tag, im Zentrum steht die praktische Schulung an den Billettautomaten. «Das ist der Hauptgrund, warum die Leute teilnehmen», weiss Vogler. «Sie wollen wissen, was es braucht, und sich für die nächste Reise entsprechend vorbereiten können. Es geht wirklich darum, die Hürde



© ZVG

problemlos

Dave Durner und seine Familie setzen auf das Velo

als Verkehrsmittel. Über ein eigenes Auto haben sie nie nachgedacht – auch weil sie finden, in der Schweiz sei ein Leben ohne Auto fast überall problemlos möglich. Die Freizeitaktivitäten werden entsprechend gewählt, sodass sie meist ohne Auto zu erreichen sind. Und wenn es wirklich einmal nicht ohne Auto geht – zum Beispiel in den Ferien – leihen sie eines von Verwandten oder mieten eines vor Ort.

abzubauen, einem Automaten ein Billett zu entlocken», betont er.

Die Seniorinnen und Senioren lernen das nationale und lokale ÖV-Angebot kennen und erhalten praktische Tipps vom Gepäcktransport bis hin zu Sparmöglichkeiten beim Billettkauf. Dieses Spektrum deckt sich mit den Bedürfnissen, die Seniorinnen und Senioren in einer Befragung des VCS im letzten Herbst geäußert haben. Insbesondere unübersichtliche Tarif- und Zonensysteme bei Verkehrsverbänden bereiten vielen Mühe.

Ein weiterer Aspekt, der zwar nicht im Zentrum der Kurse steht, aber dennoch thematisiert wird: die Verkehrssicherheit. Dabei geht es um die spezifischen Herausforderungen im Alter – wie längere Reaktionszeiten, aber auch um neue Strassenverkehrsregeln. Die Schulung erfolgt durch die Polizei. Ein Zusatz, der durchaus Sinn ergibt. Ältere Menschen sind nämlich weitaus am häufigsten zu Fuss unterwegs – über 90 Prozent von ihnen täglich.

Es gibt Alternativen

Vogler erlebt die Reaktionen der Teilnehmenden auf die Mobilitätskurse durchaus als positiv. Das bestätigen auch die Rückmeldungen. «Ich bin zur Überzeugung gekommen, dass ich den Billettautomaten bedienen kann. Er beisst nicht», merkt ein Senior mit einer Prise Humor an. Ein anderer ist überzeugt: «Wenn ich das Autofahren aufgabe, werde ich ein GA kaufen, solange ich mobil sein kann!»

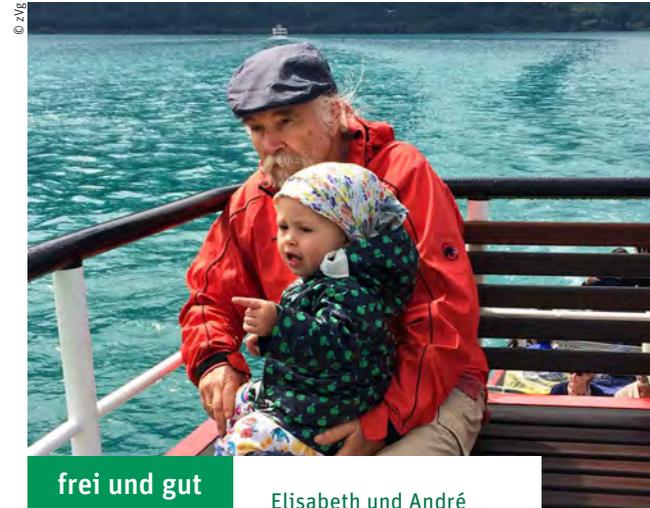
Das sind Rückmeldungen, die auch Rytz freuen. Er plädiert übrigens, um auf das eingangs erwähnte Dilemma zurückzukommen, für Zweigleisigkeit: Das Auto nehmen für den wöchentlichen Besuch der Tochter, die abgelegen wohnt, um Fahrpraxis zu haben. Und gleichzeitig, um die nötige Routine zu bekommen, unbedingt frühzeitig regelmässig Zug, Bus oder Tram fahren.

Ein Taxi ist oft günstiger

«Den Führerschein abzugeben, bedeutet keineswegs das Ende der Mobilität», sagt Rytz zudem dezidiert. «Wer sich vor Augen führt, wie hoch die Kosten für ein eigenes Auto sind, wird merken, dass sich das Umsteigen auch finanziell lohnen kann», ist er überzeugt. Die Kosten für ein eigenes Auto werden nämlich meist unterschätzt. Selbst wer sich hin und wieder für kürzere Strecken ein Taxi gönnt, ist oft günstiger unterwegs.

Wenn ein Arztbesuch ansteht, kann zudem der Fahrdienst des Roten Kreuzes in Anspruch genommen werden. Im Einsatz stehen freiwillige Fahrer – zu bezahlen ist eine Entschädigung, um die Spesen der Freiwilligen zu decken.

Hans und seine Altersgenossen sind übrigens keineswegs zu unterschätzen. Auch das haben die Rückmeldungen auf die Mobilitätskurse gezeigt. Mehrfach wurde der Wunsch geäußert, das Thema Smartphone ins Kursprogramm aufzunehmen. Ein Anliegen, dem die Organisatoren in Zukunft selbstverständlich Rechnung tragen werden. ■



frei und gut

Elisabeth und André Schmassmann (im Bild)

fühlen sich frei und gut ohne eigenes Auto. Sie schätzen die ökologischen und finanziellen Vorteile ebenso wie die praktischen Aspekte: Man muss kein Auto waschen, in die Garage bringen oder einen Parkplatz suchen. Es macht aber unabhängiger – ihre fünf Kinder waren früh selbstständig unterwegs. Auf ihrer Wunschliste stehen durchgehende Velowege, günstigere ÖV-Angebote und höhere Kosten für den Autoverkehr.



Lebensqualität

Knapp 2000 Kilometer pro Jahr legte Rebecca

Moser früher mit ihrem Piaggio Ape zurück. Vor sechs Jahren hat die Kochfrau beschlossen, ganz aufs Velo umzusteigen und sich für die Auslieferung ihrer Caterings ein Cargovelo zugelegt. Ist der Weg länger als 5 Kilometer oder die Ladung schwerer als 70 Kilogramm, braucht sie ein Auto von Mobility. Bereut hat sie den Entscheid nie. Mit dem Velofahren verbindet sie Freiheit und Lebensqualität, Autofahren hingegen empfindet sie als stressig.

VCS-Broschüre und Kurse

Früher oder später werden wir alle mit altersbedingten Grenzen konfrontiert. Wer seine Einschränkungen kennt, frühzeitig darauf achtet und nach Alternativen sucht, bleibt sicher mobil. Dazu gehören Tipps zu den wichtigsten Mobilitätsarten genauso wie Infos zu Lieferung und Fahrdiensten oder Gepäcktransport.

Die VCS-Broschüre «Sicher mobil sein und bleiben» informiert umfassend – mit 135 Tipps und Auskünften zu 15 Fragen für den Umgang mit Mobilität im Alter. Die Broschüre können Sie bestellen oder als PDF herunterladen unter www.verkehrsclub.ch/themen/ratgeber.

Termine und Informationen zu den Kursen «Mobil sein & bleiben»: www.mobil-bleiben.ch

Lebensqualität statt Mobilität

Von Takashi Sugimoto

Arbeiten und Wohnen am selben Ort dank flexibel nutzbarer Arbeitsplätze: Gerade in ländlichen Gemeinden können Coworking Spaces das Dorfleben aufwerten und Pendlermobilität reduzieren. VillageOffice unterstützt den Aufbau.

«Früher bin ich selbst täglich 45 km mit dem Auto zur Arbeit gefahren», sagt Jenny Schäpper-Uster. Heute erreicht sie das Büro Lokal in Wil leicht mit dem Fahrrad. Vor fünf Jahren hat sie den Coworking Space gegründet. Sie ist überzeugt, dass diese Arbeitsform, bei der professionelle Arbeitsplätze flexibel nutzbar zur Verfügung stehen, unsere Arbeitswelt nachhaltig prägen wird. «Pendeln ist heute oft einem traditionellen Verständnis geschuldet. Dabei können

te heute schon die Hälfte aller Arbeitnehmenden aufgrund ihrer Tätigkeit und der technischen Möglichkeiten ortsunabhängig arbeiten.» Dennoch fahren noch immer neun von zehn Arbeitnehmenden vom Wohn- zum Arbeitsort: 3,9 Millionen Erwerbstätige pendeln. Um dezentrales Arbeiten erfolgreich zu etablieren, engagiert sich Jenny Schäpper-Uster als Partner bei VillageOffice. Die Genossenschaft begleitet Gemeinden und Immobilienbesitzer beim Aufbau von Coworking Spaces. «Gerade für ländliche Gemeinden kann es interessant sein, einen Coworking Space im Dorf aufzubauen», sagt sie. Das Konzept von VillageOffice sieht dabei einen Coworking Space vor, der in lokale Dienstleister eingebettet ist und von einer lokalen Community getragen wird. Dies ermöglicht zusätzliche Wertschöpfung im Dorf und für die Betroffenen mehr Lebensqualität.



Jenny Schäpper-Uster von VillageOffice: «Jede und jeder von uns arbeitet im Coworking Space seiner Wahl.»



ökologisch und gesund

Nachdem ihre drei

Kinder aus dem Haus waren, sahen Geneviève und Gérard Donzé keinen Grund mehr, ein eigenes Auto zu besitzen. Das ist jetzt fast 30 Jahre her! Eine Entscheidung, mit der sie sehr glücklich sind – sie wirkt sich positiv auf ihre Finanzen, ihren ökologischen Fussabdruck und ihre Gesundheit aus. Ihr Rat: sich einfach trauen. Sie sind täglich mit dem Velo, dem öffentlichen Verkehr zu Fuss unterwegs. Allesamt Fortbewegungsarten, die spannender sind, als sich einfach ins Auto zu setzen.

Mobilität sinnvoll reduzieren

Für Unternehmen wird es mit Coworking Spaces einfacher, ihren Mitarbeitenden einen professionellen Arbeitsplatz in der Nähe ihres Wohnortes zur Verfügung zu stellen. Jenny Schäpper-Uster lebt, was sie erzählt. VillageOffice ist dezentral organisiert. Wenn sie sich am Montagmorgen mit ihren Partnern von der Genossenschaft bespricht geschieht dies über Videokonferenz. «Jede und jeder von uns arbeitet im Coworking Space seiner Wahl», so Schäpper-Uster. Natürlich kommt es vor, dass auch mal jemand im Homeoffice arbeitet oder bereits auf dem Weg zu einem Kundenbesuch ist. Aber mit den heutigen Kommunikationsmitteln ist die Teilnahme an einer Videokonferenz jederzeit möglich.

Einmal im Monat kommt das Team in einem Coworking Space zusammen.

Dezentrales Arbeiten heisst nicht, auf Mobilität zu verzichten. Aber es setzt auf die nachhaltige Möglichkeit, sie sinnvoll zu reduzieren und bewusst zu nutzen. «Und natürlich können wir so den Druck auf die Verkehrsinfrastruktur zu den Hauptverkehrszeiten reduzieren», so Jenny Schäpper-Uster. ■

Weitere Infos: www.villageoffice.ch

Takashi Sugimoto ist Kommunikationsverantwortlicher bei VillageOffice und arbeitet dezentral.

Zwölf Quadratmeter Platz

Von Anina Schweighauser

Parkplätze brauchen Platz. Ganze zwölf Quadratmeter im Durchschnitt – die auch anders verwendet werden könnten. Ein kleines Brainstorming.

Werfen wir einen Blick zurück ins Jahr 2004. Vor dem Bundeshaus in Bern stehen dutzende Autos. Der Bundesplatz ist eines der bekanntesten Beispiele zur Umnutzung von Parkplätzen in der Bundesstadt. Heute sorgt das Wasserspiel für lachende Kinder, zufriedene Grosseeltern und ist Fotosujet für Touristinnen und Touristen aus aller Welt. Wer könnte sich den Bundesplatz jetzt noch als Parkplatz vorstellen?

Und in Bern ging und geht es weiter. Im Spätsommer 2018 wertete die Stadt während zwei Monaten die Altstadt mit sogenannten «Parklets» auf: Holzpodeste, ausgestattet mit Tischen, Bänken, Hockern und Sonnenschirmen, die – ohne Konsumzwang – zum Verweilen einladen. Die Parklets nahmen vorübergehend einige Parkplätze in Besitz. Damit stand dieser Platz plötzlich allen zur Verfügung – statt nur den Autofahrenden.

Für neue Bedürfnisse

Erich Willi vom Tiefbauamt der Stadt Zürich ist überzeugt: «Mit der laufenden Erstellung von Pflichtparkplätzen auf Privatgrund, wie sie die Stadtzürcher Parkplatzverordnung verlangt, werden Strassenparkplätze zunehmend zum Auslaufmodell. Allelen, Velospuren, Fussgängerflächen oder auch Güterumschlagplätze treten an die Stelle der Parkplätze in den Strassenräumen.» Der freiwerdende Platz im knappen öffentlichen Raum soll für wachsende neue Bedürfnisse gebraucht werden. Allelen beispielsweise sind – gerade im Zuge des Klimawandels – an-

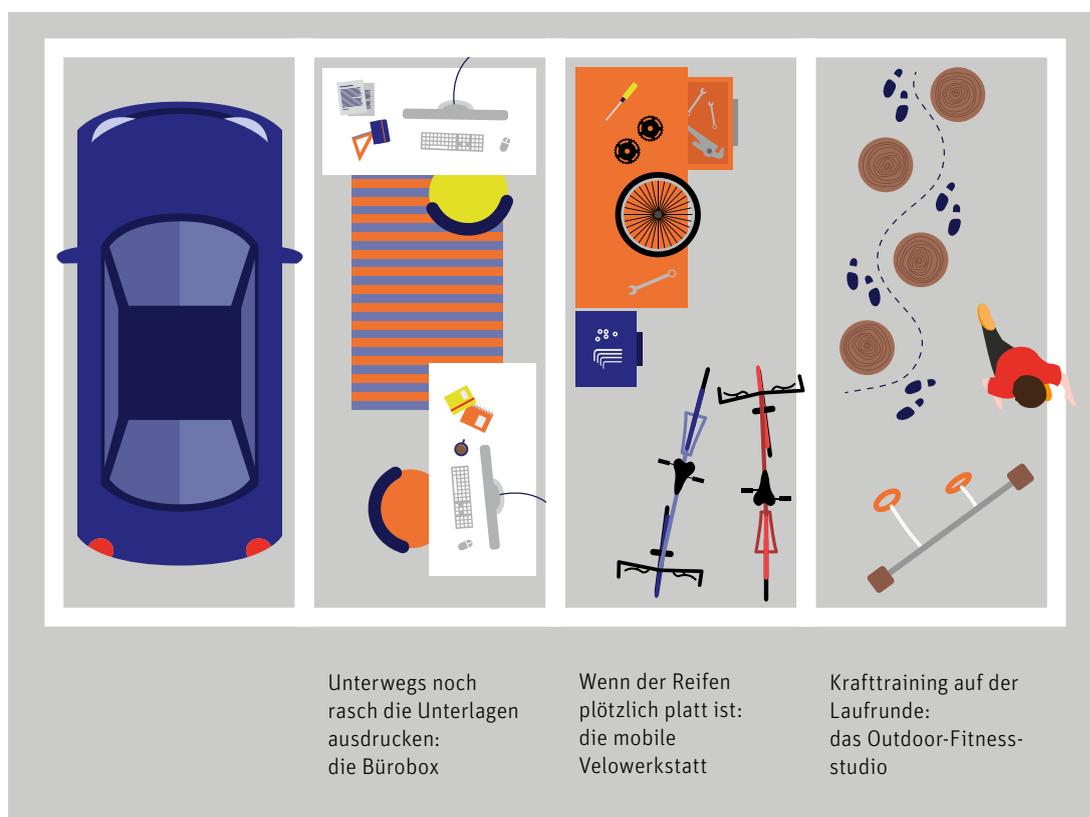
genehme Schattenspender und können die Temperaturen im Hochsommer spürbar reduzieren. Ausreichend Platz für die wachsende Fussgänger- und Veloströme zählen ebenfalls dazu.

Fakt ist: Parkplätze brauchen Platz, auch wenn sie leer stehen. Insbesondere bei Wohnsiedlungen in Städten ist das Phänomen leerstehender Privatparkplätze längst Realität. Im Gegensatz dazu tobt im öffentlichen Strassenraum ein Kampf um den Platz. Ein Problem, das

auch viel zu günstigen öffentlichen Parkmöglichkeiten zu verschulden ist: So kostet eine Jahresparkkarte für die Blaue Zone in der Stadt Zürich gerade mal 300 Franken (lesen Sie dazu auch «Parkplätze: teuer und oft leer» im VCS-Magazin 5/2018). ■

Anina Schweighauser ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

Stellen Sie sich vor, Sie erhalten zwölf Quadratmeter Platz und damit die Chance, den öffentlichen Raum aufzuwerten. Was würden Sie tun? Wir haben bereits ein paar Ideen gesammelt ...



Unterwegs noch rasch die Unterlagen ausdrucken: die Bürobox

Wenn der Reifen plötzlich platt ist: die mobile Velowerkstatt

Krafttraining auf der Laufrunde: das Outdoor-Fitnessstudio

Ohne Auto – auf dem Land

Von Camille Marion

Es ist einfach, ohne Auto zu leben. Vor allem, wenn man zum Beispiel in Bern, Lausanne oder Genf und in der Nähe seines Arbeitsplatzes wohnt. Doch wie sieht es jenseits der Stadtgrenzen aus? Um das herauszufinden, verzichtete unsere Redaktorin, die auf dem Land lebt, einen Monat lang auf ihr Auto.

Grundsätzlich ist ein Leben ohne eigenes Auto keineswegs ein Ding der Unmöglichkeit. Doch der Motorisierungsgrad schwankt erheblich zwischen Städten und ländlichen Gebieten. Auf dem Land nimmt man für die täglichen Fahrten eher das Auto – manchmal, weil das öffentliche Verkehrsnetz nicht dicht genug ist, manchmal auch aus Gründen des Komforts und der Gewohnheit.

Wer mit den Bewohnern von kleinen Dörfern diskutiert, merkt rasch, dass das Auto kulturell stark verankert ist und die Idee, darauf zu verzichten, einem schier unüberwindbaren Hindernis gleichkommt. Aber ist es wirklich unmöglich, auf dem Land ohne Auto zu leben? Um das zu wissen, muss man es ausprobieren. Deshalb nahm ich die Herausforderung an, im Monat Januar ohne Auto zu leben – mit dem gleichzeitigen Versuch, meinen gewohnten Lebensstil beizubehalten.

Sich Zeit nehmen

Aus meteorologischer Sicht war die Wahl des Monats Januar vielleicht nicht die allerbeste, doch die Frage der Mobilität ist während des ganzen Jahres wichtig. So begann ich also, mich über Strecken und Frequenzen des öffentlichen Verkehrs in der Region zu informieren. Ich war angenehm überrascht, dass das Netz seit meinen Jugendzeiten, als sich die Wahl auf den Bus oder das Moped beschränkte, merklich ausgebaut worden war. Ich las auch die VCS-Tipps fürs Velofahren im Winter – soweit er denn kommt – aufmerksam durch und versicherte mich, dass mein Velo bereit war – auch wenn es sicher nicht erste Wahl sein würde.

Die Spielregeln

Heute wohne ich in Avenches (VD) in der Broye-Region. Doch fast mein ganzes Leben habe ich in einem Dorf rund zehn Kilometer davon entfernt verbracht. Ich bin dort noch immer in verschiedenen Vereinen engagiert und habe freundschaftliche und familiäre Beziehungen, die mich mehrmals pro Woche zurückkehren lassen. Mich interessierte es, die Grenzen des öffentlichen Verkehrs und der Alternativen zum Auto in der Broye-Region und im Kanton Waadt auszutesten. Den Arbeitsweg habe ich für mein Experiment nicht berücksichtigt – dafür nehme ich ohnehin den Zug.

Vor Beginn des Experiments stellte ich mein Auto für einen Zwangswinterschlaf bei meinen Eltern unter. Ich informierte mein Umfeld über mein Vorhaben, das mich sicher unterstützen würde. Als Alternativen standen zur Verfügung: meine Füsse, das Velo, der öffentliche Verkehr, Carpooling und Autostopp. Noch ein wichtiger Punkt: Ich wollte aus naheliegenden ökologischen Gründen unter keinen Umständen, dass jemand extra für mich Auto fährt.

In den ersten Tagen hat jede Fahrt etwas Abenteuerliches an sich. Ins Nachbardorf zu fahren, geht doppelt so lange wie mit dem Auto – dafür habe ich endlich Gelegenheit, die winterliche Broye-Landschaft zu bewundern, statt wie gewohnt auf die Strasse zu schauen. Ich komme ohne Stress am Zielort an und geniesse es, keinen Parkplatz suchen zu müssen – was in gewissen Orten der Gegend eine wahre Herausforderung darstellt. Die Fahrten mit dem Velo erweisen sich wider Erwarten als angenehm, da der Schnee die meisten Strassen verschonte.

Sich organisieren und profitieren

Sobald man sich auf den neuen Rhythmus eingestellt hat, gewöhnt man sich rasch daran, sich zu organisieren. «Vorausdenken ist das Entscheidende!», wie ein Freund sagte, der in der gleichen Gegend wohnt und seit mehreren Jahren kein Auto mehr hat. «Zu Beginn scheint es immer kompli-



gemeinsam geniessen

Gérard Duc hatte noch nie

ein eigenes Auto. Im Alltag bevorzugt er das Velo – eine Vorliebe, die seine beiden Kinder teilen. Gemeinsam nehmen sie sich so die Zeit, die Natur zu geniessen. Mit dem Zug oder mit dem Postauto werden Ferien gleich zum viel spannenderen Abenteuer und machen schöne Entdeckungen möglich. Gérard Duc wünscht sich, dass der sanften Mobilität mehr Platz eingeräumt wird – so träumt er beispielsweise davon, dass Parkplätze in Velowege oder Trottoirs umgewandelt werden.

ziert, man hat den Eindruck, Zeit zu verlieren. Doch sehr schnell merkt man, dass ein Leben ohne Auto viele Vorteile hat. Selbst – oder vor allem! – im Winter.»

Wenn ich mir das so überlege, kommen mir einige Momente in den Sinn, in denen mir das Auto überhaupt nicht mehr fehlt. Wenn ich zum Bahnhof spaziere, amüsiere ich mich über die unüberhörbaren Scheibenkratzer, die links und rechts auf den vereisten Autoscheiben zum Einsatz kommen. Rund um Avenches ist ein Leben ohne Auto tatsächlich unkompliziert. Der Bahnhof und die Busverbindungen machen es einem leicht, unterwegs zu sein – zumindest tagsüber.

Nicht ohne Carpooling

Etwas weniger positiv sieht es bei den Dörfern in der Umgebung aus. Ich merke rasch, dass meine üblichen Beschäftigungen nicht immer mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs vereinbar sind. An einem Abend pro Woche muss ich fünfzehn Kilometer weit zur Probe mit dem Orchester fahren, in dem ich spiele. Die Hinfahrt ist mit Zug und Bus machbar (auch wenn es dreimal so lange dauert wie im Auto). Doch die Heimfahrt ist ohne Carpooling oder Autostopp nicht denkbar; der letzte Bus fährt um 19 Uhr, der nächste am frühen Morgen um 6 Uhr.

In diesem Monat war ich sehr lange unterwegs – insgesamt über 22 Stunden nur für die Freizeit! Ich habe auf keine meiner üblichen Aktivitäten verzichtet, doch ohne Carpooling wäre das nicht möglich gewesen. «Es ist wirklich schwierig, aufs Auto zu verzichten, wenn man in gewissen Dörfern der Region wohnt», bestätigt mir eine Freundin, deren Beifahrersitz ich gerade besetze. «Kulturell sind wir mit der Überzeugung gross geworden, dass das Auto das einzige Mittel ist, um sich fortzubewegen. Wir haben unsere Gewohnheiten rund um diese Erkenntnis aufgebaut. Das zu ändern, ist schwierig.» Aber nicht unmöglich. Man kann in kleinen Schritten vorwärtskommen: Öfters auf den Langsamverkehr ausweichen, Angebote in der Nähe nutzen, lokale Produkte kaufen oder das Auto nur nehmen, wenn es nicht anders geht – und wenn möglich, mit weiteren Passagieren.



Es ist kein Problem, auf dem Land mit dem Zug unterwegs zu sein – zwischen grösseren Ortschaften mit Bahnhof. Will man hingegen kleinere Dörfer erreichen, wird es zur Herausforderung.

(Fast) ohne Auto

Nach einem Monat ist die Bilanz mehrheitlich positiv. Ohne Auto auf dem Land zu leben, erfordert mehr Zeit und Organisation, doch die Umweltbelastung nimmt deutlich ab – vor allem mit meinen mehr als 1000 zurückgelegten Kilometern. Nur schon Carpooling ist ein Schritt in die richtige Richtung. Auf finanzieller Ebene ist die ÖV-Rechnung zwar einiges höher als üblich, doch das entspricht dem Budget, das in der Regel fürs Benzin draufgeht (ohne die übrigen Fahrzeugkosten mitzuzählen).

Um ehrlich zu sein, einmal habe ich meinen guten Vorsatz für den Januar gebrochen. Am letzten Sonntag hatte ich am Morgen in der Region Lausanne zu tun und am Nachmittag in der Nähe meines Wohnorts. Die fehlenden ÖV-Verbindungen (am Sonntag ist es besonders kompliziert) und ein erfolgloser Carpooling-Versuch zwangen mich, mein Auto für einen Tag zurückzuholen. Die andere Option wäre gewesen, eines der beiden Vorhaben zu streichen.

Autofrei auf dem Land zu leben ist keine Selbstverständlichkeit. Es braucht Organi-

sation, aber auch Opfer. Für regelmässige Autofahrer lohnt es sich jedoch, einmal für eine gewisse Zeit ganz auf das Auto zu verzichten: Man entdeckt neue Möglichkeiten und kann so eine schrittweise Änderung ins Auge fassen. Der kommende Frühling bietet eine gute Gelegenheit, wieder einmal mit Freude einen Spaziergang oder eine Velofahrt zu machen. ■

Einen Monat ohne Auto in Zahlen

- 12 Kilometer Autostopp
- 44 Kilometer Velo
- 70 Kilometer Postauto
- 80 Kilometer Auto (alleine)
- 310 Kilometer Carpooling
- 588 Kilometer Zug

Mit dem Auto hätten sich die Wege zwar verkürzt, die CO₂-Emissionen wären dennoch doppelt so hoch gewesen. (Berechnung: www.mobitool.ch)

Nicht eingeschlossen in diesen Zahlen sind aus beruflichen Gründen zurückgelegte Distanzen.

Eine Seefamilie

Mit dem Kajak zum Einkauf, mit dem Velo in die Pfadi und mit dem ÖV auf die Skipiste: Die sechsköpfige Familie Brun del Re meistert ihren autofreien Alltag sportlich und kreativ.

Von Jelena Filipovic

«Ihr zieht aufs Land, jetzt braucht ihr sicher ein Auto.» Das Fazit der Bekannten von Ursina und Beda Brun del Re war deutlich, als sich die beiden vor acht Jahren dazu entschlossen, Stadtluft gegen Landluft zu tauschen. Ursina und Beda Brun del Re lachen, als sie sich an die Zeit zurückerinnern. Sie waren sich einig, dass ein Auto in der Stadt Zürich eher eine Last als eine Entlastung ist. Wie es sein wird, mit vier Kindern im sankt-gal-lischen Weesen am Walensee ohne Auto zu leben, war jedoch ungewiss.

Cool oder uncool?

Vorsichtshalber haben sie nach dem Umzug eine Mobility-Mitgliedschaft abgeschlossen – «man weiss ja nie». Nach einem Jahr wurde sie gekündigt – Brun del Res haben sie schlichtweg nicht gebraucht. Entgegen allen Sorgen von Verwandten und Bekannten lässt sich ihr

Leben auf dem Land nämlich sehr gut ohne Auto meistern.

Die Psychotherapeutin und der Biologe und Wissensvermittler schätzen am Leben ohne Auto, dass sie sich viel bewusster und lustvoller mit der Mobilität auseinandersetzen und gleichzeitig die Umwelt weniger belasten. Doch was meinen eigentlich die Kinder dazu? Für den 12-jährigen Laurin ist es klar: «Ich finde es cool, kein Auto zu haben – und wir machen etwas für die Umwelt.» «Ich finde es auch cool», unterstützt die 6-jährige Madlaina ihren grossen Bruder sofort lautstark. Eine Einstimmigkeit, die die Eltern für einen kurzen Moment überrascht.

Nicht immer einfach

Aber sie sind froh, dass die Kinder es nicht als Einschränkung empfinden. Schliesslich wird bei der Wahl der Hobbys berücksichtigt, ob der Ort mit dem Velo oder mit dem ÖV selbstständig erreichbar ist. Damit haben sich die Kinder gut arrangiert. Zum Glück sind sie sich sowieso einig, dass es absolut normal ist, mit dem Velo in die Pfadi oder zum Volleyballtraining zu fahren. Nicht ohne Stolz merkt Beda Brun del Re an: «Wir haben sogar eine kleine Revolution ins Rollen gebracht, indem wir auch die anderen Kinder aus dem Dorf davon überzeugt haben, mit dem Velo in die Pfadi zu fahren. Es macht doch nicht viel Sinn, die Kinder mit dem Auto zu bringen, wenn sie nachher

eh draussen sind. Das Velo passt viel besser zum Pfadigeist!»

Ursina Brun del Re bewundert zwar den revolutionären Geist ihres Mannes, will aber nicht alles schönreden: «Es gibt auch mühsame Situationen, da muss man sich nichts vormachen.» Etwa im Winter mit vier Kleinkindern und Veloanhänger zur Waldspielgruppe oder als sechsköpfige Familie mitsamt Snowboardausrüstung in die Skiferien zu fahren. «Aber alles in allem sind es vereinzelte Situationen. Der Spass, eine Reise gemeinsam zu erleben und gleichzeitig mit dem Velo selbstständig zu sein, überwiegt die Trägheit, die ein Auto mit sich bringen würde», sagt sie.

Das Kajak – wie kam's?

«Überhaupt sind wir eine Seefamilie», sagt Beda Brun del Re. Noch vor dem Umzug an den Walensee hat er die ersten zwei Kajaks ersteigert. «Andere Familien haben ein Auto, wir haben mehrere Kajaks, Surfbretter fürs Windsurfen und ein kleines Segelboot – mit den Kindern macht das im Sommer extrem viel Spass», erzählt er.

Die Liebe zum Wasser und das Leben ohne Auto kombinieren sie gerne kreativ. Dann nämlich, wenn sie mit dem Kajak zum Einkauf fahren – respektive paddeln. «Natürlich wäre man mit dem Auto schneller im Dorfzentrum, aber so hat man gleichzeitig ein tolles Erlebnis, das man gemeinsam als Familie teilen kann», sind sich Ursina und Beda Brun del Re einig. ■

Jelena Filipovic ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

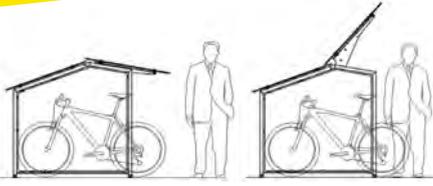


Laurin, Fadri, Beda, Madlaina, Andrina und Ursina Brun del Re (v.l.n.r.) gestalten ihr autofreies Leben kreativ und sportlich – kein Wunder, finden es die Kinder cool!

Mit dem Kajak wird Einkaufen zum Abenteuer.



Solarer Fahrradunterstand



AVENTA AG
076 465 44 73
info@aventa.ch
www.aventa.ch

Schützt Ihr Fahrrad und produziert nebenbei Strom.
Laden Sie Ihr E-Bike direkt im Unterstand.
Bequemes Einbringen der Fahrräder dank klappbarem Dach.



Unser Land für zahlbares Wohnen

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

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

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

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

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

CANYON
SWISS

WAVE E1932.3 24.5KG
CHF 2'899.- | 28"



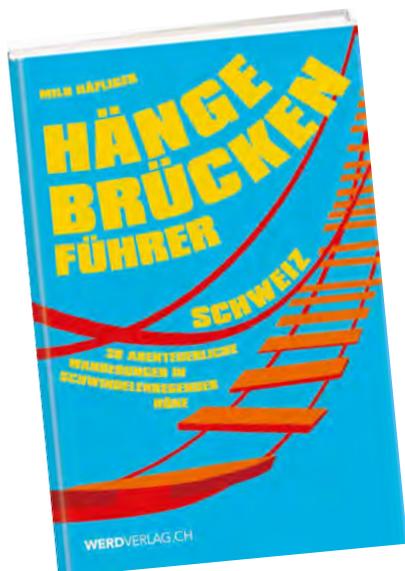
www.canyon.swiss



© Ortlieb/Schneider

Hängebrückenführer Schweiz

Der Aufstieg ist steil, der Weg holprig und die Sonne brennt auf der Haut. Und doch ist von Anstrengung nichts zu spüren. Alle Aufmerksamkeit gilt dem nächsten Felsvorsprung. Endlich ist das lang ersehnte Ziel sichtbar: Die imposante Hängebrücke spannt sich über die 100 Meter tiefe Schlucht. Der Hängebrückenführer Schweiz stellt 33 Hängebrücken und 5 Aussichtsplattformen – und damit 38 abenteuerliche Wanderungen in schwindelerregender Höhe – in der Schweiz vor. Eine kurze Einführung zeigt die Geschichte der Brücken. Daneben finden sich zu jeder Brücke technische Details und nützliche Tipps für die An- und Rückreise. Die zahlreichen Farbfotos liefern einen kleinen Vorge-schmack auf das, was Sie bei einer Begehung erwartet.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten den Hängebrückenführer Schweiz zu einem Spezialpreis von Fr. 29.– plus Porto.
Bestellen: Unter www.verkehrsclub.ch/bonus mit dem Gutscheincode 0403. Hier finden Sie viele weitere interessante Bücher aus dem Werd & Weber Verlag.

Ortlieb steht für wasserfeste Ausrüstung

Ob in der Stadt oder bei der Radreise rund um die Welt: Die Fahrradtaschen und Rucksäcke von Ortlieb eignen sich für alle, die unabhängig vom Wetter draussen unterwegs sein wollen. Das Ortlieb-Qualitätsmerkmal per se ist absolute Wasserdichtigkeit. Die hochwertigen, robusten Gewebe sind grundsätzlich wasserdicht – inklusive der geschweissten Nähte. Das

macht es einfacher, bei jedem Wetter umwelt- und klimafreundlich unterwegs zu sein. Die Ortlieb-Velotaschen und -Rucksäcke werden seit der Gründung der Firma 1982 in Deutschland produziert.

Ob einen klassischen Back-Roller Plus fürs Hinterrad oder einen urbanen Commuter Daypack fürs tägliche Pendeln, unter www.vcs-boutique.ch finden Sie ein breites Ortlieb-Sortiment.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Mit dem Rabatt-Code Velo19 gibt's 15% Rabatt auf alle Rucksäcke und Taschen von Ortlieb. Das Angebot gilt bis am 7. April 2019 oder solange Vorrat.

Bestellen: Unter www.vcs-boutique.ch oder Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

Bio-Mangos direkt vom Bauern

Die Pionierin des fairen Handels in der Schweiz, gebana, arbeitet unter anderem in Burkina Faso mit Bauernfamilien und lokalen Verarbeitern zusammen. Investitionen und langfristige Partnerschaften bringen so Entwicklung in die ärmsten Länder der Welt und die lokale Verarbeitung schafft Wertschöpfung und Arbeitsplätze vor Ort. Die Bio-Bauern ernten erst, wenn ihre Früchte perfekt reif sind. Anschliessend werden die saftig-süssen Mangos direkt zu Ihnen nach Hause gesendet. Die ersten Früchte der leicht säuerlichen Sorte Amélie werden Ende April erwartet. Zwei etwas noch süssere Sorten werden im Mai und Juni reif. Eine Lieferung enthält 8 kg beziehungsweise 20 bis 24 frische Früchte.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Die feinen Mangos für nur Fr. 54.– (statt Fr. 65.–), exkl. Porto Fr. 9.–.
Bestellen: Unter www.gebana.com/shop mit Gutscheincode NMCH19N3VC und Ihrer Mitgliedernummer im Bemerkungsfeld. Angebot gültig bis 31. März 2019.



Mit dem Velo unterwegs – immer mit Helm!

Mit dem neuen Helm B-Vis X-Lite des deutschen Herstellers KED ist man sicher auf dem City- oder E-Bike unterwegs. Das justierbare High-End-Visier ist insbesondere für Brillenträger die optimale Lösung. Die leistungsstarke, einstellbare Belüftung, die angenehme Passform sowie das Boa-Anpassungssystem definieren einen neuen Level punkto Tragekomfort. Ausserdem garantiert das integrierte K-Vision-Reflektorpanel höchste Sichtbarkeit in der Dunkelheit, denn der Vollflächenreflektor auf dem hinteren Teil der Helmschale bietet eine 360-Grad-Sichtbarkeit, ohne auf Design-Optionen zu verzichten. Der KED B-Vis X-Lite wird in Freiburg am Neckar produziert und trägt das Label «Made in Germany».

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Der Velo- oder E-Bike-Helm ist in den Farben nightblue matt und silver matt in den Grössen 52–58 cm sowie 56–63 cm mit dem Rabatt-Code Velo19 zum Preis von Fr. 169.– (statt Fr. 199.–) erhältlich. **VCS-Mitglieder profitieren zusätzlich bis am 31. März 2019 von Fr. 30.– Rabatt auf alle Velohelme der VCS-Boutique.** **Bestellen:** Unter www.vcs-boutique.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

Hochwertige Bioweine

Die Qualität der Weine aus biologischem Anbau ist heute höher als je zuvor. Neben erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auch auf eine möglichst hohe Biodiversität und verzichten vollkommen auf chemisch-synthetische Spritzmittel. In der Selektion von Amiata findet man Raritäten, die nur in kleinen Mengen von eher kleineren bis mittelgrossen Familienbetrieben stammen – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotwein zum Preis von nur Fr. 90.– (statt Fr. 114.–) inkl. Versand. **Bestellen:** Mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amyata.ch/vcs. Angebot gültig bis 30. Juni 2019, solange Vorrat.

Tropenhaus Frutigen – das grüne Wunder in den Alpen

Am Fuss der Berner Hochalpen liegt ein tropisches Paradies: das Tropenhaus Frutigen. Es ist ein attraktives Ausflugsziel, das Erholung, Wissensvermittlung und Genuss auf transparente Art und Weise erlebbar macht. Erneuerbare Energie, Fischzucht, Kaviarproduktion und ein Tropengarten sind Themen, die in der Erlebniswelt des Tropenhauses vereint sind. Tropische Obstbäume und exotische Blumen gedeihen unter idealen Bedingungen im Tropengarten und laden zu einem hapti-

schen und sensorischen Erlebnis ein. In den Wasserbecken schwimmen imposante Störe in verschiedenen Grössen sowie Zander und Egli. Das Tropenhaus arbeitet hierfür mit dem warmen Bergwasser aus dem Lötschbergtunnel sowie mit Sonnenenergie und Biomasse als Energiequelle. Die schweizweit einzige Ausstellung über Stör- und Fischzucht sowie Kaviarproduktion bietet die Basis der interaktiven Integration der Besucher in Führungen und Rahmenprogramme.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Beim Vorweisen des VCS-Mitglieder- ausweises erhalten Sie an der Kasse 20% Rabatt auf den Eintrittspreis. Angebot gültig bis 31. August 2019.



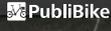


URBAN BIKE FESTIVAL



ZÜRICH 29.-31. MÄRZ 2019

SCHIFFBAU | TURBINENPLATZ



Eintritt frei | urbanbikefestival.ch | [#urbanbikefestival](https://twitter.com/urbanbikefestival)

Veranstalter: @velbey.ch @biky_zurich
KREIBÜHEL UND TOGGER



Bis **20%**
Ersparnis!*

Ökologisches Fahren lohnt sich!

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

Schnell und einfach zur Offerte der **Eco-Motorfahrzeugversicherung**:

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

www.verkehrsclub.ch/eco

*Beispiel: BMW i3 RE, gefahren von einem 34-jährigen Mann (Kanton Zürich).

Standardprämie: Fr. 297.–

VCS-Prämie: Fr. 237.– → Ersparnis von Fr. 60.–

Für Mensch
und Umwelt



© Fotostudio - zürich.ch

Verantwortlich für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Firmen. Bilder: zVg.



Veloheilm: ein Allrounder mit Visier

Mit dem neuen Helm B-Vis X-Lite bringt KED einen top ausgestatteten Allrounder auf dem Markt. Er ist bestens für E-Bikefahrer geeignet und ideal für Brillenträger. Das K-Vision-Visier hat eine photochromatische Abtönung. Die K-Star-Reflexion ist reflektierend gegen hinten und gegen die Seite und sorgt, zusammen mit einem Doppel-LED-Blinklicht, für eine hohe Sichtbarkeit im Verkehr.

Das windkanalprobierte und optimierte Belüftungssystem mit neun Öffnungen sorgt für eine optimale Kühlung des Kopfes. Ein Insektenschutz-Netz dient zur Abwehr stechfreudiger Insekten. Der Helm ist im Fachhandel und in der VCS-Boutique ab sofort für Fr. 169.– (statt Fr. 199.–) erhältlich. www.ked-helmsysteme.ch

Geführte Veloreisen in Europa



Veloerlebnis.ch bietet seit mehr als 20 Jahren Veloreisen in ganz Europa an. Dieses Jahr können Sie aus 28 verschiedenen Veloferien in 6 europäischen Ländern wählen. Die Reisen sind unterschiedlich lang und dauern zwischen 3 und 10 Tagen. Willkommen sind alle Velofahrer – ob mit oder ohne Unterstützung.

Veloerlebnis bietet zwei spezielle Touren für Radfahrer ohne Unterstützung an. Es werden keine sportlichen Höchstleistungen erwartet, die Reise ist das Ziel. Zudem wird auch neu eine Familientour angeboten, welche sich an Familien mit Kindern ab 10 Jahren richtet. Die Streckenabschnitte, Hotels und das Rahmenprogramm sind so zusammengestellt, dass sich alle wohl fühlen.

Als Gäste von Veloerlebnis profitieren Sie nicht nur von grossartigen Velotouren und Landschaften, Sie dürfen sich auch auf kulturelle und kulinarische Höhepunkte freuen.

www.veloerlebnis.ch



Sortiment und passende Serviceleistungen

Veloplus erfüllte vor sechs Jahren den grössten Kundenwunsch: Es wurden komplett aufgebaute Velos ins Sortiment aufgenommen. Von Mountainbikes über Tourenräder bis zu Cityflitzern ist für jedermann und jede Frau ein passendes Modell dabei.

Apropos passend: Ergänzend zu den Velos bietet Veloplus in allen neun Läden auch das komplette Paket an Servicedienstleistungen an. Von einem einfachen Schlauchwechsel über einen Speichenbruch bis zum Austausch von Industrielagern erfüllen die Mechanikerinnen und Mechaniker von Veloplus jeden Reparaturwunsch.

www.veloplus.ch



Auf dem Velo die Welt entdecken

Aktiv und hautnah: BIKETEAM Radreisen organisiert weltweite Touren auf dem Trekkingbike, Rennvelo, MTB und auf E-Bikes.

Die Veloreisen setzen auf eine spannende Mischung aus Naturerlebnis, facettenreichen Begegnungen und sportlicher Herausforderung. Aus dem Velosattel erleben die Teilnehmer des spezialisierten Reiseveranstalters BIKETEAM Radreisen fremde Länder und Kulturen aus unmittelbarer Nähe. Auf dem Rennrad werden Pässe und Gipfel erklimmen, während auf den MTB-Touren die Trails und der Flow im Vordergrund stehen.

www.biketeam-radreisen.de



Patria Randonneur – sportlich reisen

Naturgenuss, Ausdauer und sportliche Fahrweise: Randonneure sind schnelle Reiseräder für leichtes bis mittleres Gepäck. Auf langen Strecken spielt der Rennlenker seine Trümpfe aus und überzeugt mit vielen Griffpositionen.

In der 26-Zoll-Version ist der Randonneur für ruppige Pisten gewappnet, mit 28-Zoll-Laufrädern liegt der Schwerpunkt dieses leichten Reisebikes auf Asphalt und befestigten Wegen.

Das veredelte Modell Randonneur Zona wird mit einem leichten Columbus-Zona-Rohrsatz gebaut. Die passenden Gabelscheiben werden in einem Feingussgabelkopf verlötet. Damit ist der Randonneur Zona nochmals leichter und steifer. Er wird zur edlen Reisemaschine, die sich besonders agil bewegen lässt.

www.diverso.ch

vcs boutique



High Coast Shade Jacket | 219.90

Die Jacke besteht aus leichtem G-1000 Air-Gewebe, welches aus recyceltem Polyester und Bio-Baumwolle zusammengesetzt ist. Dadurch ist sie gut belüftet und atmungsaktiv.

WOMEN Grössen: XS–XL
12694 sage green | **12694** navy
MEN Grössen: S–XL
12695 limestone | **12695** navy



High Coast Wind Parka WOMEN | 269.–

Die leichte und packbare Windjacke aus einem Gewebe-Mix aus Polyamid und Bio-Baumwolle ist lang geschneitten, winddicht und bei leichtem Regen wasserabweisend.

Grösse: XS–XL
12880 laurel green | **12880** navy



1 Rucksack Kanken No. 2 | 149.–

Masse: 38 x 27 x 13 cm, Volumen: 16 Liter.

12191 acorn | **12191** plum | **12191** navy | **12191** black

2 Greenland Duffel 20 | 179.90

Masse: 29 x 46 x 18,5 cm, Volumen: 20 Liter.

12696 storm | **12696** black



Natur pur auf der Haut – Icebreaker Merino-Bekleidung | ab 85.90

Die leichten Merino-Shirts aus Merinowolle mit minimalem Nylon-Anteil für mehr Langlebigkeit, tragen sich so kühl wie Baumwolle und sind geruchsneutral.

WOMEN Grössen: XS • M • L • XL

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

1 Sphere SS Low Crewe Stripe WOMEN | 85.90

12472 ember/snow | **12472** panther/snow

2 Tech Lite SS Low Crewe WOMEN | 85.90

12473 cove | **12473** black

3 Tech Lite SS Scoop Plume WOMEN | 89.90

12475 plume ocean | **12475** plume gritstone hthr

4 Tech Lite SS Crewe Original MEN | 89.90

12478 isle | **12478** metro hthr

5 Compass SS Shirt MEN | 149.90

11010 tobacco | **11010** thunder

icebreaker



Outdoor-Jeans Black Diamond Forged Denim | 129.90

Die aussergewöhnlich strapazierfähige, leichte und elastische Jeans aus einem Gewebe-Mix aus Cordura-Nylon und Baumwolle, trägt sich angenehm kühl und sieht toll aus.

WOMEN Grössen: 32–44
12515 indigo
MEN Grössen: 42–52
12514 indigo



Mammut Ultimate Pro Low GTX | 169.90

Durch die Kombination von nahtlosem elastischem Soft Shell und einer gut gedämpften Sohle bietet der Schuh überragenden Tragekomfort.

WOMEN Grössen: 36.5–42.5
12543 black
MEN Grössen: 40–47.5
12544 black



Scarpa Mojito Canvas SW | 179.–

Der bequeme Schuh mit Lederfütterung innen und stone-washed Canvas aussen sorgt für ein angenehmes Fussklima und sicheren Tritt.

WOMEN Grössen: 36–42
12923 oldrose
MEN Grössen: 40–47
12924 military



CEP Outdoor Merino Compressions-Socken | 45.90

Diese Socken mit einem Merino-Anteil von 20% sorgen für maximale Stabilität von Muskeln und Gelenken. Grössen Wadenumfang: II (25-31 cm) • III (32-38 cm) • IV (39-44 cm) • V (45-50 cm)

WOMEN Grössen: II • III • IV
12878 grey/black
MEN Grössen: III • IV • V
12881 grey/black



Velohelm-Aktion 2019: 30.- Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: Velo19

Aktion gültig bis am 31. März 2019

uvex



30.- Rabatt

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

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

Gesamte Helmschale als
vollflächiger 360°-Reflektor



30.- Rabatt

Velohelm KED Spiri Two K-Star

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



30.- Rabatt

E-Bikehelm ABUS Pedelec+ | 149.- statt 179.-

Tief heruntergezogener Schläfen- und Nackenbereich für besonders hohe Sicherheit. Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-62 cm
11194 blue | 11194 black | 11194 silver

uvex



30.- Rabatt

Velohelm uvex finale visor | 209.- statt 239.-

Ideal für Brillenträger: Klassischer Helm mit integriertem Visier. **Made in Germany.** Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-61 cm
11705 white-silver | 11705 black mat



NEW 30.- Rabatt

Hinterer Helmschale
als vollflächiger
360°-Reflektor!



30.- Rabatt

Velohelm ABUS In-Vizz Ascent | 169.- statt 199.-

Der Helm für den täglichen Einsatz punktet mit integriertem Visier. Grössen (Kopfumfang): 54-58 cm • 58-62 cm
13122 green comb | 13122 velvet black



Hinterradtasche Ortlieb Back-Roller

Plus | 160.65 statt 189.- mit Rabatt-Code Velo19

In der geräumigen Packtasche ist die Ausrüstung wasserdicht verpackt. Inhalt: 40 l. **Made in Germany.**

9853 denim | 9853 granit-schwarz | 9853 limone-moosgrün



Lenkertasche Ortlieb Ultimate

Plus 5 S | 101.15 statt 119.- mit Rabatt-Code Velo19

Die Tasche aus Cordura-Gewebe bietet Platz für alles, was im schnellen Zugriff gebraucht wird. Volumen: 5 l.

11147 denim | 11147 granit-schwarz | 11147 limone-moosgrün

Rucksack VCS Deuter |

99.- statt 139.-

mit Rabatt-Code Velo19

Ein flexibler Alleskönner für Bike und Hike. Volumen: 28 l.

10024 black
10024 midnight ocean



Wetterschutzjacke Marmot PreCip Eco Jacket | 149.90

Die wasserdichte und atmungsaktive Jacke aus recyceltem Nylon ist robust, leicht und klein packbar. PFC-frei.

WOMEN Grösse: XS-XL

MEN Grösse: S-XXL

12463 arctic navy | 12463 sienna red | 12464 surf | 12464 black

in drei
Beinlängen

W M
unisex



Kurz _____
Standard _____
Lang _____

Wetterschutzhose Marmot

PreCip Eco | 125.90

Robuste Regenhose mit durchgehenden Reissverschlüssen. Wassersäule: 20 000 mm

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

12466 Standard | 12466 Kurz (S, M, L)

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

12465 Standard | 12465 Kurz (M, L, XL)

12465 Lang (M, L, XL)



St. Gallen/Appenzell

Der St. Galler Kantonsrat forciert den Strassenbau und torpediert damit den Anreiz zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr, zum Beispiel auf der neuen Durchmesserlinie Trogen – St. Gallen – Appenzell mit Ruckhaldentunnel (Bild von der Eröffnung am 5.10.2018).

Die Gesamtverkehrsstrategie bleibt ein Papiertiger

Mit seiner Gesamtverkehrsstrategie hat sich der Kanton St. Gallen im August 2017 sinnvolle und angesichts der Klimaerhitzung absolut nötige Ziele gesetzt. Nachgelebt wird ihnen bisher leider nicht, ganz im Gegenteil.

«Ziel ist es, den zusätzlichen Verkehr möglichst über den öV sowie den Fuss- und Veloverkehr

aufzufangen», so lautet einer der Grundsätze der Gesamtverkehrsstrategie (GVS), die als Leitlinie

für die neuen 5-Jahres-Programme (2019–2023) für Strassenbau und öffentlichen Verkehr gedacht war. Nur: Die heutige Realität ist eine ganz andere. Weder die Regierung noch das Parlament nehmen in ihrer Mehrheit ernst, was in der Gesamtsicht von 2017 formuliert wurde, um Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Sie treten diese vielmehr mit Füßen.

Statt für bessere Fahrpläne im S-Bahn-Verkehr zu sorgen, plant die bürgerliche Mehrheit im Kantonsrat wie eh und je lieber noch mehr Strassen. Sie unterstützt den dritten Autobahnanschluss für Rorschach, wünscht sich einen Anschluss Güterbahnhof in St. Gallen plus Strassentunnel in die Liebegg und torpediert damit den Anreiz zum Umsteigen auf die neue Durchmesserlinie mit Ruckhaldentunnel der Appenzeller Bahnen.

Bei der Beratung des 17. Strassenbauprogramms wurden alle neuen Strassenbauvorhaben gutgeheissen und noch ein paar zusätzliche Begehren, die nur ein paar Millionen kosten, ins Programm aufgenommen. «Die verkehrsbedingte Belastung von Bevölkerung und natürlicher Umwelt sowie der Ressourcenverbrauch pro Kopf vermindern sich gegenüber heute», heisst es in der GVS. Reine Makulatur.

Was kümmert uns das Klima?

Ganz anders beim ÖV-Programm. Das leistungsfähigste Verkehrsmittel in den Städten ist das Tram. Der VCS fordert, dass St. Gallen die Planungen für ein Tram auf der West-Ost-Achse der Stadt vorantreibt, um die Verkehrsentwicklung langfristig klima- und raumgerecht steuern zu können. Und was tut die Regierung? Sie spart gegenüber dem letzten Programm 10 Mio. Franken ein – nachdem schon im vorherigen Programm 40 Millionen weniger investiert wurden als geplant.

Weiteres Beispiel: Ein Antrag der Regio Appenzell – St. Gallen – Bodensee fordert mit breitester politischer Unterstützung aus der Stadt (inkl. Hauseigentümergebiet!) den Viertelstundentakt für die Stadtbahnhöfe. Im Kanton hingegen ist diese Forderung absolut chancenlos. Fuss- und Veloverkehr werden weiterhin geringgeschätzt. Hier ist nach dem überwältigenden Ja zum Bundesbeschluss Velo mehr als offensichtlich, dass der Kantonsrat am Volk vorbeipolitisiert.

Der heiligen Kuh gehuldigt

Sozusagen zur Perfektionierung seiner klima- und umweltfeindlichen Politik beschloss der Kantonsrat gleich zwei Ungeheuerlichkeiten. Erstens sind Strassenraumgestaltungen an Kantons-

Velobörsen 2019

Datum	Ort	Annahme	Verkauf
29. März 30. März	Schläpfer Altmittel AG, St. Gallen	17–19.30 Uhr –	– 8–16 Uhr
30. März	Werkhof Bildau, Rapperswil	–	08.30–12 Uhr
30. März	Markthalle Schohl, Sargans	9–12 Uhr	13.30–16 Uhr
6. April	Schulhaus Wier, Ebnat-Kappel	11–12 Uhr	12.30–13.30 Uhr
26. April 27. April	Waaghaus, St. Gallen	16–18 Uhr 8–10 Uhr	– 9–12.30 Uhr
27. April	Beim Rathaus, Wil (Velosammlung für Velafrika)	ab 8 Uhr	8–12 Uhr
27. April	Schulhaus Grund, Flawil (Velosammlung für Velafrika)	9–11 Uhr	10–11.30 Uhr

strassen nun so zu realisieren, dass sie für den motorisierten Individualverkehr (MIV) keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit zur Folge haben – ein faktisches Verbot von Gestaltungen im Sinne der Koexistenz! Fahrbahnhaltstellen für den Bus oder die Umnutzung von MIV-Fahrspuren zu kombinierten Bus-/Velospuren sind im Grundsatz nicht mehr zulässig.

Zweitens: Bei Lärmsanierungen an Kantonsstrassen ist auf

Tempo 30, die wirkungsvollste Lärmschutzmassnahme an der Quelle, zu verzichten (vgl. Artikel S. 10/11 in dieser Ausgabe). Nein also zur günstigsten, naheliegendsten, umweltschonendsten, sicherheitsmässig und gesundheitspolitisch sinnvollsten Massnahme für die Einhaltung der eidgenössischen Lärmschutzverordnung: Dieses generelle Verbot ist eine dogmatische Entgleisung.

Ruedi Blumer

Am gleichen Tag im Herbst 2018, an dem die GVS zusammen mit dem 6. ÖV-Programm und dem 17. Strassenbauprogramm im St. Galler Kantonsrat beraten wurde, meldete das St. Galler Tagblatt, dass unter anderen der Pizolgletscher wegen der Klimaerhitzung zerfalle. Der Permafrost taut auf, Steinschlag und Felsabbrüche wie 2017 in Gondo, Extremwetterlagen mit Hitzeperioden oder Überschwemmungen werden immer häufiger. Auf die Frage, ob der Kanton Schutzmassnahmen ergreife, antwortete ein Mitarbeiter des Amtes für Umwelt gemäss Zeitungsbericht: «Der Massnahmenplan Luftreinhaltung und das kantonale Energiekonzept sollen den Ausstoss von CO₂ verringern. Pro km Fahrt mit einem Verbrennungsmotor gehen nämlich zwei Kilogramm Gletschereis verloren.»

Die kantonalen Wahlen stehen vor der Tür

Luzern

Am Sonntag, 31. März 2019, entscheidet sich, wer im Kanton Luzern in den nächsten vier Jahren das Sagen hat. Die Zeit ist überreif, der Umwelt und der nachhaltigen Mobilität eine gewichtige Stimme zu geben. Wir haben der Kandidatin und den Kandidaten für den

Regierungsrat drei zentrale verkehrspolitische Fragen vorgelegt:

- Soll der Kanton Luzern auf den Bau der Spange Nord verzichten?
- Soll er Massnahmen ergreifen, um den Langsamverkehr gegenüber dem motorisierten Verkehr stärker zu fördern?

■ Braucht es im Kanton Luzern zusätzliche Massnahmen zugunsten des motorisierten Individualverkehrs?

Korintha Bärtsch (Grüne), **Roland Fischer** (glp), **Jörg Meyer** (SP) und **Rudolf Schweizer** (Parteilose Schweizer) haben die

Fragen im Sinne des VCS Luzern beantwortet (Ja, Ja, Nein). Entsprechend empfehlen wir die vier zur Wahl in den Regierungsrat.

Die Umwelt braucht jede Stimme

Gleichzeitig mit der Regierungsratswahl findet auch die Kantonsratswahl statt. Wir haben die drei Fragen auch allen Kantonsratskandidatinnen und -kandidaten unterbreitet. All jene, welche für Umweltschutz und nachhaltige Mobilität einstehen und uns dies entsprechend mitgeteilt haben, sind auf unserer Webseite – www.vcs-lu.ch – aufgeführt und von uns zur Wahl empfohlen. Schauen Sie vor dem Ausfüllen des Wahlzettels bei uns rein!

Elias Vogler, Geschäftsleiter VCS Luzern

Korintha Bärtsch



Roland Fischer



Jörg Meyer



Rudolf Schweizer



Grünes Licht für Tempo 30

Nach 30 Jahren Verhinderungspolitik ist der Durchbruch gelungen: Der Luzerner Regierungsrat kommt den Gemeinden entgegen und will Tempo 30 auf Kantonsstrassen endlich zulassen.

«Die Bevölkerung ist vor schädlichem Lärm zu schützen»: So will es der schweizerische Gesetzgeber, seit 1987. Und Tempo 30 in Ortszentren ist eine so effi-

ziente wie kostengünstige Massnahme, um den Schutz der Gesundheit von Anwohnerinnen und Anwohnern zu gewährleisten. Gleichzeitig steigert die ver-

ringerte Geschwindigkeit die Sicherheit auf der Strasse und ist für Gemeinden ein wichtiger Hebel für eine Attraktivierung ihrer Zentren.

Über 30 Jahre hat sich der Kanton Luzern gewunden, über 30 Jahre hat der VCS nicht locker gelassen. Nach derart ausgiebigem Nichtstun müsste der Kanton nun umso rascher vorwärts machen, angefangen bei

pendenten Lärmschutzprojekten wie in Malters, Sursee oder Root. Der VCS Luzern wird sich im Weiteren dafür einsetzen, dass bei ungenügend umgesetzten Lärmsanierungen Tempo 30 wieder auf den Tisch kommt. ■

Mehr zum Thema auf S. 10/11 in dieser Ausgabe



Aargau

Abschied vom VCS Aargau



Nach gut drei Jahren als Geschäftsführer habe ich schweren Herzens den VCS Aargau auf den 1. Februar 2019 verlassen, um künftig für die Alpen-Initiative als Koordinator Bundespolitik tätig zu sein – was mir den Abschied etwas leichter macht.

Es war eine intensive, lehrreiche, tolle Zeit. Wir konnten zum Beispiel in den langjährigen Rechtsfällen Umfahrung Mellingen und Tivoli Garten Spreitenbach sowie bei den Einkaufszentren in Kaiseraugst auf dem Verhandlungsweg signifikante Verbesserungen für die Umwelt erzielen.

Ganze Reihe schöner Erfolge
So haben wir zusammen mit dem WWF erwirkt, dass das Städtli in Mellingen auch wirklich vom Verkehr entlastet wird und dass es für den Eingriff in die Natur, den die Umfahrung mit sich bringt, gewichtige Kompensationsmassnahmen gibt. In Spreitenbach und in Kaiseraugst haben wir bei den Einkaufszentren eine gute Anbindung an den Velo- und Fussverkehr, einen attraktiven Hauslieferdienst und eine effektive Parkplatzbewirtschaftung durchgesetzt.

Auch auf dem politischen Parkett trug unsere Arbeit Früchte:

Wir konnten im Aargau ein denkwürdiges Ja zum Bundesbeschluss Velo einfahren, haben zum deutlichen Nein zur Milchkuh-Initiative beigetragen und dem Pendlerabzug im Kanton endlich Grenzen gesetzt. Natürlich gab es auch Unerfreuliches: Leider liessen sich der zweite Gotthardstrassentunnel und ein deutlich überfinanzierter NAF nicht verhindern.

Ich wünsche dem VCS Aargau alles Gute für die Zukunft. Angesichts der Verkehrspolitik des Kantons wird ihm die Arbeit so schnell nicht ausgehen.

Fabio Gassmann



Zug

Loretoquartier: Ende gut, alles gut?

Die unrühmliche Vorgeschichte der Tempo-30-Zone im dicht mit Schul- und Wohnhäusern bebauten Loretoquartier war in diesen Spalten schon verschiedentlich ein Thema (VCS-Magazin 5/17, 3/18). Nachdem Politik und Polizei zehn Jahre lang zugeschaut hatten, wie die Zone nicht über die Einfüh-

rungsphase hinauskam, verkürzten die Stadtzuger Behörden sie kurzerhand. Um die Sicherheit vor allem der Schulkinder besorgt (Fussgängerstreifen Lüssihof, steil abfallender Abschnitt Loretostrasse, etc.), wehrte sich der VCS Zug dagegen vor Verwaltungsgericht, verlor den Rechtshandel und erhielt dafür eine Rechnung über 1000 Franken Verfahrenskosten.

Seit Anfang November ist nun die verkleinerte Tempo-30-Zone signalisiert. Auf der Höhe des Schulhauses Loreto stand beziehungsweise steht ein temporäres Geschwindigkeitsmessgerät (SPEEDI), das Vorbeifahrenden zeigt, wie schnell sie unterwegs sind. Bei einem Augenschein am 6. November variierten die Tempi zwischen 25 km/h und 39 km/h;

erfreulicherweise überschritten die meisten Tempo 30 nicht.

Ende gut, alles gut also? Ja, aber nur, wenn die Zuger Polizei regelmässig mit mobilen Lasergeräten die Einhaltung der Geschwindigkeitslimite überprüft und fehlbare Lenkerinnen und Lenker im Interesse der Verkehrssicherheit büsst.

Markus Rast



Ob-/Nidwalden

Richtplan 2019: löblich, aber nicht in allem

Zur Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan 2019 eingeladen, hat die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden diesen eingehend geprüft. Erfreulicherweise legt er Zeugnis ab von einer erhöhten Sensibilität, was nachhaltige Mobilität betrifft. Nebst einer verbesserten Anbindung der Dörfer an den ÖV wird weiterhin eine durchgehende und

sichere Velowegverbindung durch das Sarneraatal als Ziel hervorgehoben. Und Tempo 30 soll zukünftig die dörfliche Wohn- und Lebensqualität steigern.

Vielem können wir also beipflichten. Zu bemängeln ist aus VCS-Sicht, dass das Parkplatzangebot bei Tourismusanlagen auf Spitzentage ausgerichtet ist und dafür nicht weitere Möglichkeiten wie Shuttleverbindungen vorgesehen werden.

Es scheint uns, dass der Kanton, statt eine selbstbewusste und eigenständige Politik zu betreiben, so einiges dem Diktat von wirtschaftlichen Überlegungen und einer Ausrichtung auf externe Ansprüche (Tourismus, Pendlerverkehr usw.) unterordnet. Wir

hoffen, dass unsere punktuellen Verbesserungsvorschläge Niederschlag finden im definitiven neuen Richtplan.

Zu befürchten bleibt, dass die

angespannte finanzielle Lage vieler der guten Absichten und Anregungen auf längere Zeit hinaus blockieren wird.

Ernst Weber, Vorstandsmitglied

Einladung zur MV 2019

Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden
Mittwoch, 3. April, 18.45 Uhr, Glasi-Restaurant Adler, Hergiswil

18.45 Uhr: statutarischer Teil

1. Begrüssung/Wahl der Stimmzählenden; 2. Protokoll der Mitgliederversammlung 2018; 3. Jahresbericht 2018; 4. Rechnung 2018 und Revisorenbericht; 5. Jahresprogramm 2019; 6. Budget 2019; 7. Anträge (bitte 10 Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); 8. Verschiedenes

19.45 Uhr: thematischer Teil

Referat von Samuel Bernhard, Leiter des Projekts «autofrei-leben» VCS Schweiz, zum Thema «autofrei-leben/wohnen», anschliessend Diskussion

WOV: VCS-Begehren abgelehnt

Der Regierungsrat hat über 81 Einsprachen gegen die neue Umfahrungsstrasse durch den Schächenwald entschieden. Die Bilanz ist unerfreulich.

Auf kein einziges der Anliegen des VCS Uri ist die Regierung wirklich eingegangen. Was die Veloführung im Knoten Gotthardstrasse/Langmattgasse/Bürgergrund betrifft, stellt sie immerhin eine weitere Prüfung unserer Forderung in Aussicht. Bezüglich Gestaltung der Langsamverkehrsführung im Knoten Schächen wird auf den Kompromiss mit den Gemeinden verwiesen, den man nicht anrühren wolle.

Mit fadenscheinigen Argumenten beharrt der Regierungsrat

auch auf Tempo 80, obwohl in der Botschaft zur Volksabstimmung Tempo 60 versprochen worden war. Eine tiefere Limite verlangt u.a. auch die Gemeinde Bürglen. Gar kein Musikgehör hat die Regierung zudem für unsere Forderung, gleichzeitig eine im Radwegkonzept vorgesehene Veloverbindung vom Schattdorfer Adlergarten zum Altdorfer Ringli zu realisieren.

Nach Meinung des VCS wird die Sache nach dem Bau der WOV sehr schwierig, muss der Veloweg doch nicht nur den Schächen, sondern auch die neue Strasse queren. Der Kanton will ihn weiter flussabwärts bauen als der VCS. Dort wird aber noch viele Jahre eine Munitionsvernichtungsan-

lage der RUAG alles blockieren. Der VCS wird den Entscheid ans Obergericht weiterziehen.

Alf Arnold



Uri

WOV-Schächenbrücke:
Hier bräuchte es auch eine Brücke für Velos.



Kurznachrichten

Waldverordnung und Bike-Wege. Der Regierungsrat wollte das Bike-Thema in der Waldverordnung regeln – als wäre Biken nur im Wald verbreitet. Es regte sich Widerstand, auch die Umweltorganisationen befürchteten mehr Störungen und Eingriffe im Wald. Die Justizdirektion will nun das Fuss- und Wanderweggesetz anpassen. Fahrverbote ausserhalb der markierten Bikewege und Kontrollen sind nicht vorgesehen. Für das Urserental ist bereits ein «Masterplan Bike Trail» mit 30 km neuen und 70 km bestehenden Wegen ausgearbeitet.

Neue landwirtschaftliche Erschliessungsstrassen. Im Meiental soll eine neue Strasse die Alp Rieter erschliessen, eine zweite soll den bestehenden Fahrweg vom Klausenpass zur Chammlialp bis Wannelen verlängern. Eine dritte ist von Silenen auf die – per Luftseilbahn erschlossenen – Chilcherberge hinauf geplant. Während sich diese drei noch im Planungsstadium befinden, ist eine neue Strasse auf den Eggbergen erst nach dem Bau im Amtsblatt ausgeschrieben worden ... Der VCS fordert deren Rückbau, weil sie ein nicht zonenkonformes Ferienhaus erschliesst und zwei Schutzzonen berührt.

Termine für Ihre Agenda

- **Velobörse:** 23. März, Unterlehn, Altdorf. Wer sich von einem Velo trennen will, bringe es ab 8 Uhr vorbei und lege einen Preis fest. Verkauf bis 13 Uhr. Mit Ausstellung von Transportvelos.
- **Mobilitätskurs für SeniorInnen:** 9. Mai, 13.30 – 17 Uhr. Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, marianne.arnold@ur.pro-senectute.ch

Einladung zur Jahresversammlung

Thurgau



Die Mitgliederversammlung 2019 der VCS-Sektion Thurgau findet am 27. März im Kulturforum an der Bahnhofstrasse 22 in Amriswil statt. Es ist prominenter Besuch angesagt.

Im ersten Teil, ab 18.30 Uhr, befassen wir uns mit den Verbandsgeschäften. Nach einer Pause mit Apéro wird ab 19.45 Uhr der zweite, öffentliche Teil den Zukunftsperspektiven in Sachen Verkehr gewidmet sein. Unter dem Titel «Direkter Draht ins Bundeshaus – welche Mobilität hat Zukunft» werden uns Edith Graf-Litscher, Präsidentin der nationalrätlichen Verkehrskommission, und VCS-Präsident Ruedi Blumer darüber informieren, was gegenwärtig in

Bern diskutiert wird und welche Projekte in der Pipeline sind. Themen wie der Ausbau der Bahninfrastruktur Step 2030/35, Elektromobilität im öffentlichen Verkehr und im Lastenverkehr, Abgaben im Flugverkehr und die Frage, wie wir die notwendige CO₂-Reduktion und die Verkehrswende schaffen, werden interessanten Diskussionsstoff abgeben. ■



© zVg

Zu Gast beim VCS: Edith Graf-Litscher

Velobörse in Kreuzlingen

Samstag, 6. April 2019, im Park Haus Sallmann, Hauptstrasse 74.
Annahme: 9 – 11 Uhr, Verkauf: 12 – 13.30 Uhr.



Basel-Stadt/Baselland

Landratswahlen: Fünf sichere Werte

Am 31. März 2019 werden die Weichen für die künftige Politik im Kanton gestellt. Vier unserer Vorstandsmitglieder und unser designierter Geschäftsführer – er nimmt am Tag darauf seine Arbeit beim VCS beider Basel auf – kandidieren dabei für den Landrat. Sie alle garantieren Ihnen grössten Einsatz für eine Klima- und Verkehrspolitik,

die den Menschen ins Zentrum stellt, nicht Beton und lärmende Blechkisten.

Achten Sie bei der Wahl bitte auch darauf, wer sonst noch mit der VCS-Mitgliedschaft für sich wirbt. Die VCS-Sektion beider Basel beschränkt explizite Wahlempfehlungen auf Vorstandsmitglieder sowie Kandidierende, die eng mit dem Vorstand zusammenwirken. ■



«Es braucht im Landrat mehr Grün, darum kandidiere ich fürs Baselbieter Parlament. Der aktuelle Zustand ist unerträglich: Hochleistungsstrassen werden mit einer eiskalten Selbstverständlichkeit gebaut, die keinen Blick in die Zukunft wirft. Mehr Autoverkehr heisst mehr Abgase, mehr Lärm, mehr Beton, mehr «Klimahitze». Ich will mich im Landrat einsetzen für den effizienten öffentlichen Verkehr,

für den Fokus auf Velofahrende und FussgängerInnen. Für unseren einen Planeten, den wir aktuell so behandeln, als hätten wir drei davon. Privat engagiere ich mich mit meinem Reiseblog fürs Reisen ohne Flugzeug: www.nathalieontour.ch.»

Nathalie Martin, Vizepräsidentin, Arlesheim, Grüne. Liste 7/Wahlkreis Reinach

«Visionen statt Autobahnen. Der rechtsbürgerliche Landrat und die Regierung haben während der letzten vier Jahre mit Strassenbau und -sanierungen «geglänzt». Neuerdings möchte der Kanton auch die Strasse durch den Hardwald bei Birsfelden ausbauen und plant mit dem Bund achtspurige Autobahnen. Gleichzeitig bleiben wichtige Fragen auf der Strecke: Wann gab es die letzte Tramverlängerung? Wo bleibt das attraktive Velowegnetz? Wann werden die Busfahrpläne verdichtet? Solche Anliegen haben es im Landrat schwer und stossen bei der Regierung auf wenig Gehör. Es braucht dringend eine Stärkung der Kräfte, die sich für eine ökologische und platzsparende Mobilität engagieren! Dafür setze ich mich ein!»



Jan Kirchmayr, Vorstandsmitglied, Landrat SP (bisher), Aesch. Liste 2/Wahlkreis Reinach.

«Es ist ein Skandal, dass es in Baselland noch immer kein Veloschnellroutennetz gibt. Gleichzeitig beschliesst der Landrat Millionenkredite für Strassenprojekte, die nicht zukunftsorientiert sind. So entstehen durch neue Umfahrungsstrassen ständig neue Kapazitäten. Denn für die umfahrenen Strassen werden zwar jedes Mal Verkehrsberuhigung und Lärmschutz versprochen, aber kaum je umgesetzt. Berühmtestes Beispiel ist die Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal, die man sogar aus- statt zurückbauen will, wie man müsste. Da ist das letzte «Umweltwort» noch nicht gesprochen. Im Landrat will ich mich für einen stärkeren ÖV, den Fuss- und Veloverkehr sowie eine Politik einsetzen, die das Autofahren nicht weiter fördert.»

Dominik Beeler, Co-Präsident, Einwohnerrat Liestal, Grüne. Liste 7/Wahlkreis Liestal



«Mit dem Prinzip der Autofreiheit sind viele Probleme, die unsere Gesellschaft immer noch bis zum Überdruß schikanieren, ganz einfach inexistent. Man denke an die jahrzehntelangen Parkplatz- und Strassenbau-Streitereien allenthalben. 2004 habe ich den «Club der Autofreien in der Schweiz CAS» gegründet. 2014 sind wir zum VCS übergegangen, mit immerhin 1300 Mitgliedern. Dort muss unsere Autobefreiung potenziert weitergehen. Derweil fahren die Autos auf der Binninger Hauptstrasse, mitten im Dorfzentrum, noch immer mit Tempo 50plus, immer mehr dicke 4x4, die Velos als Freiwild, die Wohnenden im übermässigen Strassenlärm. Im Landrat braucht es VertreterInnen ganz neuer, befreiter Verkehrsmodelle.»

Beat von Scarpatetti, Vorstandsmitglied, Binningen, Grüne. Liste 7/Wahlkreis Binningen



«Sechsspürige Velostreifen! In der Region Basel gibt es viel zu tun, beim Verkehr läuft vieles verkehrt: ein boomender Flughafen, eine der meistbefahrenen Autobahnen, ein Tramnetz, das nicht vorankommt, und eine lange Velotradition unter Druck. Bis zur Nachhaltigkeit ist es also noch weit. Im Basbiet müssen wir weiterhin um vernünftige Busfahrpläne und Schnellzughalte kämpfen. Und gleichzeitig monströse Strassenprojekte zu verhindern versuchen. Der Landrat hat mit den aktuellen Mehrheiten keine gute Rolle gespielt und wenig bis nichts für eine klimaverträgliche Mobilität getan. Ich will mithelfen, das zu ändern.»

Florian Schreier, Geschäftsführer ab 1.4.2019, Birsfelden, SP. Liste 2/Wahlkreis Muttenz



«Wem gehört die Stadt?»

Im kommenden Herbst stimmen wir in Basel-Stadt über zwei radikale Initiativen des Gewerbeverbands ab. Dieser will fürs Auto allein, was allen gehört: die Allmend.

Die Initiative «Zämme fahre mir besser» will knallharte Autoförderung – als wäre Basel nicht schon voll genug mit Parkplätzen und Autos! Sie kippt die Verpflichtung, den Autoverkehr bis 2020 um mindestens 10 Prozent zu reduzieren, kurzerhand aus dem Umweltschutzgesetz. Die zweite Initiative ist eine Mogelpackung sondergleichen, der Gewerbeverband will sich damit sozusagen die letzten Freiräume unter die Räder reissen: «Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer» will auf Allmend – ohne Rücksicht auf andere Bedürfnisse – Parkplätze à discrétion schaffen. Da dafür gar kein Platz vorhanden ist, müssten Trottoirs oder Velostreifen aufgehoben, Stadtbäume gefällt, Sitzbänke abmontiert oder Grünflächen asphaltiert werden.

Die Stadt ist in erster Linie fürs Leben da, nicht zum Parkieren. «Wem gehört die Stadt?» ist denn auch unser Jahresthema. Darum möchten wir zweierlei von unseren Mitgliedern wissen:

1. Sie könnten fünf Parkplätze vor der Haustür anders nutzen. Was würden Sie damit anstellen?

Wir sind neugierig auf Ihre Ideen, Skizzen, Bildmontagen, Fotos, die wir gerne auf unserer Homepage veröffentlichen (mit oder ohne Ihren Namen). Die Gedanken sind so frei, wie die Stadt es mit viel weniger oder ohne Autos wäre (mehr zum Thema auf S. 25 in dieser Ausgabe).

2. Haben Sie alte Fotos von der Auto-Stadt Basel?

Bis 2004 war der Münsterplatz der «schönste Parkplatz Euro-



Leben statt parkieren: Nein zum Angriff der Auto-Initiativen auf den öffentlichen Raum!

pas». Wir suchen Bilder von Plätzen und andern Orten in Basel, die heute autobefreit, früher aber zugesperrt waren. Denn dorthin zurück will der Gewerbeverband mit seinen Initiativen.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin
(bis Ende Februar), und

Damian Weingartner, Projektmitarbeiter

Senden Sie uns Ihre Parkplatz-Idee(n) und/oder Ihre Bilddokumente (kopieren/abfotografieren/scannen) an info@vcs-blbs.ch oder VCS beider Basel, Gellertstrasse 29, 4052 Basel. Unter allen Einsendungen verlosen wir ein Jahres-Abo für das Veloparking Centralbahnplatz Basel oder einen ÖV-Gutschein im Wert von CHF 120.–.

Mit der «Velo-Charta» in den Velosommer



In Basel sind die Winterlinge als allererste Frühlingsboten schon fast verblüht. Inzwischen lockt bereits der Velosommer. Umso aktueller ist die «Velo-Charta»: für ein friedliches Mit- und Nebeneinander mit den natürlichen Verbündeten, jenen, die zu Fuss gehen. Zahlreich ist die Selbsterklärung «für fussgängerfreundliches Velofahren» online schon unterschrieben worden, von Menschen aus der halben Schweiz. Aber es dürfen noch viel mehr werden. Denn ...

... du fährst Velo, das ist wunderbar: Du verschwendest keinen Platz, sparst (Fremd-)Energie, bist lieb zum Klima, zur Luft, zur Gesundheit und zu den Ohren der andern. Und du willst jenen besonders respektvoll begegnen, für die Gleiches gilt, den Fussgängerinnen und Fussgängern. Mit deiner Unterschrift bekenntest du dich zur Fussgängersicherheit und dienst der Velosache: Respektvolle Velofahrende schaffen Goodwill für den eigenen Anspruch auf einen sicheren Platz im Strassenverkehr.

Die Velo-Charta

1. Ich begegne FussgängerInnen mit besonderem Respekt.

FussgängerInnen sind wie Velofahrende auf Füssen – ökologisch und platzsparend. Ich bin freundlich zu ihnen, suche den Blickkontakt und passe mein Fahrverhalten an.

2. Ich lasse das Trottoir den FussgängerInnen.

Auf der Strasse haben Velos zu oft keinen (sicheren) Platz. FussgängerInnen sollen aber nicht darunter leiden. Ich will Verbesserungen für den Veloverkehr und melde gefährliche Stellen den Veloverbänden und/oder den Behörden.

Fortsetzung auf S. 42

3. Zebrastreifen = Fussgänger-vortritt. Punkt. Ich beachte das konsequent.

Ich nehme mir die paar Sekunden für die Sicherheit der FussgängerInnen. Nicht selten erhalte ich dafür ein freundliches Zeichen.

4. Wo es eng wird, überhole ich langsam und mit genug Abstand.

Viele FussgängerInnen haben ein grosses Abstandsbedürfnis. Von hinten mache ich mich frühzeitig bemerkbar (rechtzeitig klingeln, freundlich rufen). Mein «Komfort-Abstand» soll sie weder gefährden noch erschrecken.

5. Gegenüber betagten Menschen und Kindern bin ich besonders rücksichtsvoll.

Altersbedingt nehmen Betagte und Kinder Distanzen, Geschwindigkeiten und Geräusche anders wahr. Ich bin stets darauf gefasst, dass sie sich überraschend verhalten könnten.

6. Mein Velo steht nur da, wo für FussgängerInnen genug Platz bleibt.

Der Durchlass für FussgängerInnen (u.a. mit Kinderwagen, Rollator, Rollstuhl) muss mindestens 1.50 m betragen. Davon

profitiere ich selber auf meinen Wegen vom und zum Velo.

7. Auf dem E-Velo verhalte ich mich erst recht fussgängerfreundlich.

Auf gemeinsamen Flächen mit FussgängerInnen passe ich mein Tempo zuverlässig an. Beim schnellen E-Velo (mit gelber Nummer) schalte ich den Motor aus, wenn ich auf Strecken mit Mofaverbot und auf Fusswegen mit «Velos gestattet» unterwegs bin.

8. Ich begehe nie Fahrerflucht.

Fahre ich eineN FussgängerIn an, bleibe ich vor Ort und leiste Hilfe. Fahrerflucht ist ein Straftatbestand und total unfair: Sie lässt das

Unfallopfer doppelt hilflos zurück. Auch bei einem «Fast-Unfall» stehe ich zu meinem Fehler und entschuldige mich explizit. Ich bemühe mich ebenso um Ruhe und Versöhnlichkeit, wenn der Fehler nicht bei mir liegt. ■

Wir planen in Basel eine Aktionswoche zur Velo-Charta, um ihr frühlingshaften Schwung zu verleihen. Umso schöner, liebe VCS-Mitglieder, wenn ihr dann schon mit auf der Liste seid.

Hier geht's zur online-Unterschrift: www.velo-charta.ch



Velomärt Basel – unser Velo-Recycling-Highlight in der Region. Nicht vergessen: Als Mitglieder habt ihr den Velomärt eine Stunde exklusiv für euch, Einlass ab 9 Uhr, Mitgliedereausweis mitbringen! Wer ein Velo verkaufen will, eröffnet ein Benutzerkonto auf www.velomaert-basel.ch, registriert das Objekt und druckt die Etikette aus.

Mitgliederversammlung 2019

Bitte Datum vormerken: Montag, 29. April 2019, 18.15 Uhr, in Basel. Ortsangabe und alle Details finden Sie demnächst im Mitgliederbrief und auf unserer Homepage. Der öffentliche Anlass nach der Versammlung ist unserem Jahresthema gewidmet:

«Wem gehört die Stadt? – Leben statt parkieren.»

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Der Vorstand

A1-Ausbau: Gründlich nachbessern bitte

Umweltverbände ASTRA-Chef Jürg Röthlisberger ans Herz legten, namentlich die Erweiterung der Wildtierbrücke zu einer längeren Überdeckung. Zudem fordern wir im Einklang mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie den betroffenen Gemeinden, dass beim Ausbau die Lärmgrenzwerte überall – für sämtliche Gebäude und Bauzonen – eingehalten werden.

Kompromisse aus Gründen der «Wirtschaftlichkeit», wie sie im vorliegenden Projekt vorgeschlagen werden, erachtet der VCS als unhaltbar: Es können doch nicht die Kosten massgebend sein, sondern es muss alles unternommen

werden, um eine sowohl menschenverträgliche als auch umweltverträgliche Gestaltung zu gewährleisten. Unterstützung verdient deshalb insbesondere auch der Volksauftrag, welcher per Standesinitiative eine zwei Kilometer lange Überdeckung fordert.

Wunschdenken der Strassenbauer

Für schlichtweg falsch hält der VCS Solothurn zudem auch die Argumentation des ASTRA, durch den Ausbau der A1 werde das untergeordnete Strassennetz entlastet. Es liegt auf der Hand, dass die prognostizierte massive

Verkehrszunahme nicht nur aus Fahrzeugen bestehen wird, die den Kanton im Transit vollständig durchfahren. Mit der Attraktivitätssteigerung des Strassennetzes dürfte vielmehr auch die Zahl der Zu- und Wegfahrten bei allen Anschlüssen in der Region mittelfristig stark zunehmen.

Nachdem die Einsprache zum generellen Ausbauprojekt abgewiesen wurde, bleibt nur noch eines: voller Einsatz dafür, dass wie bei früheren Bauten, zum Beispiel bei der A5, griffige flankierende Massnahmen zwingend eingeleitet werden.

Heinz Flück, Vorstandsmitglied



Solothurn

Die Bauprofile sind zwischen Härkingen und Luterbach bereits ausgesteckt. Mitte Januar setzten sich Solothurner Interessenvertreter mit dem Chef des Bundesamts für Strassen an einen «runden Tisch». Die Kosten für eine Überdeckung sollen nun neu berechnet werden.

Die VCS-Sektion Solothurn erachtet den Kapazitätsausbau der Autobahn A1 auf sechs Spuren nach wie vor für den verkehrspolitisch falschen Weg. Er unterstützt aber, was die vertretenen Gemeinden und

Nach einjähriger Bauzeit erfolgte im September 2018 der Eppenbergtunnel-Durchstich.



© K. Bieri, Rothenburg

Velobörsen 2019 im Kanton

Solothurn: Samstag, 6. April, vor dem Gewerbeschulhaus
Annahme: 8 – 11 Uhr, Verkauf: 9 – 13 Uhr

Grenchen: Samstag, 27. April, beim Stadtdach auf dem Marktplatz
Annahme: 8.15 – 11 Uhr, Verkauf: 9.15 – 13 Uhr
(Unkostenbeitrag 10 bis 20 Prozent des Verkaufspreises)

Olten: Samstag, 4. Mai, im Werkhof an der Werkhofstrasse 9 (da die Alte Holzbrücke noch nicht zur Verfügung steht)
Annahme: 8 – 13 Uhr, Verkauf: 8.30 – 16 Uhr
(Elektrovelos sind von der Börse ausgeschlossen)

Einladung zur Mitgliederversammlung

«Eppenberg – eines der grössten Nadelöhere im Mittelland.» Bald schon wird es heissen: Das war einmal. Bereits 2020 sollen die ersten Züge auf der neuen Strecke fahren. Nutzen wir also die letzte Gelegenheit, dieses Grossprojekt zu inspizieren – mit einer Präsentation, einem Rundgang durch die Ausstellung und einem Blick vom Aussichtsturm. Wir laden ein zur Mitgliederversammlung 2019 am

Mittwoch, 27. März, im SBB-InfoCenter Eppenberg an der Bahnstrasse in 5012 Wöschnau. Anreise ab Bahnhof Aarau um 17.43 Uhr mit dem Niederflerbus NFB-3 bis Bushaltestelle Wöschnau. Fünf Minuten Fussmarsch bis zum InfoCenter.

Programm:

- 18 Uhr: Präsentation des Eppenberg-Projekts
- 19.15 Uhr: Mitgliederversammlung im Bally-und-Roggenhusen-Saal.

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2018, Jahresbericht des Präsidenten, Kassen- und Revisionsbericht, Budget 2019, Wahlen, Jahresprogramm 2019, Statuten: Textliche Anpassungen und Ergänzung des Zweckartikels (Art. 2), Verschiedenes

- 20.15 Uhr: Apéro in der Ausstellung
- 21 Uhr: Ende des Anlasses

Wir bitten Sie um Anmeldung bis Montag, 11. März, damit wir die Führung und den Apéro passend planen können.

Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können vorab bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge können bis 19. März eingereicht werden: info@vcs-so.ch oder VCS-SO, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

REGIONALGRUPPE BIEL-BIENNE

Unbefriedigende Umgestaltung in Lyss



Der erste Teil der Sanierung der Hauptverkehrsachse in Lyss ist geschafft – und gelungen. Beim zweiten Teil hat der Kanton bedauerlicherweise vor den schwierigen Voraussetzungen kapituliert.

Lyss ist in den letzten Jahren stark gewachsen – und parallel dazu auch der Verkehr. Ein Grossteil davon wälzt sich über die Hauptachse, also die Biel- und die Hauptstrasse. Mit dem Wegzug von Migros und Coop aus dem Zentrum in die Neubauten Lyssbachpark (Migros) und

Stigli (Coop) hat sich das Wachstum fortgesetzt – die beiden Grossverteiler befinden sich nun an entgegengesetzten Enden des Dorfs. Mit einem durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV, gemessen 2012) von 11 260 (Bielstrasse) und 9800 (Hauptstrasse) wurde eine Belastung erreicht, der die bestehenden Strassenabschnitte mit ihrer verkehrsorientierten Gestaltung nicht mehr genügen.

Aus diesem Grund legte der Kanton Sanierungsprojekte auf, ein erstes für die Bielstrasse, das zweite für den Abschnitt Haupt-



Auf der Bielstrasse hat sich mit der Umgestaltung einiges zum Besseren gewendet.



Auf der Hauptstrasse bleibt die Situation für den Langsamverkehr ungemütlich.

strasse. Ersteres ist nun bereits ausgeführt: Hier konnten dank der grosszügigen Platzverhältnisse wesentliche Verbesserungen vor allem auch für den Langsamverkehr realisiert und bestehende Defizite beseitigt werden. So gilt nun unter anderem Tempo 30 auf dem Teilstück, wo am meisten Fussgängerinnen und Fussgänger unterwegs sind, und der neu geschaffene Mittelstreifen ermöglicht das flächige Queren der Strasse.

Der Kanton verfehlt sein Ziel

Anders präsentiert sich die Situation auf dem Abschnitt der Hauptstrasse. Hier ist der Platz

knapp, weshalb sich die Interessen der Verkehrsteilnehmenden, der angrenzenden Gewerbebetriebe und jener, die hier wohnen, kaum unter einen Hut bringen lassen. Vor allem die Längsparkierung vor den Geschäften führt und führt zu roten Köpfen.

Dass die heutige Situation mit Längsparkplätzen, die teilweise in den Strassenraum ragen, unhaltbar ist, bestreitet niemand. Leider hat der Kanton die Chance verpasst, mit einem mutigen Entscheid seine eigene Zielvorgabe – einen zum Flanieren einladenden Strassenraum – zu erreichen. Statt konsequent auf Längsparkplätze

zu verzichten oder sie wenigstens auf ein absolutes Minimum zu beschränken, schafft er, wohl auch auf Druck des Gewerbes, sogar noch zusätzliche Parkplätze. Zwar werden diese jetzt um einen halben Meter von der Strasse zurückversetzt, damit Velofahrende weniger gefährdet sind, dafür schrumpft der Raum für den Fussverkehr: Bei einzelnen Geschäften bleibt nur noch ein 1,1 Meter breiter Streifen Trottoir hinter den parkierten Autos übrig,

zu machen. Deshalb hat die RG diesbezüglich die Einsprache aufrechterhalten.

Es zeigt sich einmal mehr, wie nötig das Eingreifen des VCS ist: Trotz besten planerischen Vorsätzen kann der Langsamverkehr immer noch unter die Räder geraten. Ist die Ausgangslage vertrackt, resultiert im Endeffekt halt doch wieder eine Projektierung, die sich an den Interessen des motorisierten Individualverkehrs orientiert.

Christoph Waber

Nur halbwegs erfolgreich

Von Flanieren kann unter diesen Umständen nicht mehr die Rede sein. Die VCS-Regionalgruppe (RG) hat deshalb versucht, korrigierend einzuwirken. Während die Einspracheverhandlung in einigen anderen Punkten durchaus zu Verbesserungen führte, war bei der Längsparkierung nichts

Die nächste Vorstandssitzung – für alle Mitglieder wie immer öffentlich – findet statt am Mittwoch, 24. April, 18 Uhr, an der Aarbergstrasse 91 in Biel.



Sehr beengte Platzverhältnisse...

REGIONALGRUPPE THUN-OBERLAND

Till Weber folgt auf Andrea de Meuron

Auf Anfang Jahr hat der bisherige Vizepräsident Till Weber das Präsidium der VCS-Regionalgruppe übernommen. Es ist ein Personal-

wechsel aus freudigem Anlass: Andrea de Meuron ist im letzten November bekanntlich in den Thuner Gemeinderat gewählt worden,

als erste Vertreterin der Grünen. Zehn Jahre lang hatte sie als Geschäftsleiterin der Regionalgruppe gewirkt, ehe sie 2014 den Sprung in den Grossen Rat schaffte. Die Geschäftsleitung gab Andrea de Meuron darauf ab, übernahm dafür aber 2015 das Präsidium.

Schneesportlehrer im Wallis. Auch in der Freizeit ist Till Weber meist in den Bergen anzutreffen, ob auf dem Snowboard oder dem Velo.

Suzanne Albrecht, Geschäftsleiterin

© Fotos: Beat Mumenthaler



Der neue Präsident der VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland, Till Weber. Seine Vorgängerin Andrea de Meuron ist seit Anfang Jahr Gemeinderätin in Thun.

Save the date!

Die Mitgliederversammlung 2019 der VCS-Sektion Bern findet am Montag, 13. Mai statt. Die detaillierte Einladung folgt im nächsten Magazin. Bitte reservieren Sie den Termin schon jetzt!

Lücke schliessen, Perspektiven schaffen

Der zur Diskussion stehende Grimseltunnel ist eine einmalige Chance: erstens fürs inneralpine Schienennetz und zweitens für die Landschaft an der Grimsel, aus der die Hochspannungsleitung verschwände. Der VCS Wallis stellt sich hinter diese Idee.

Die Schweizer Schmalspurbahnen sind ein wichtiger Verkehrsträger im Alpenraum. Das Netz der Montreux-Berner Oberland-Bahn (MOB) verbindet das Waadtland und den Kanton Freiburg mit Luzern und Engelberg. Jenes der Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) und der Rhätischen Bahn (RhB) reicht von Zermatt bis ins Unterengadin und bis nach Tirano.

Da, wo sich die beiden Netze am nächsten kommen, nördlich und südlich des Grimselpasses, liegen nur 22 Kilometer zwischen ihnen. Mit einem Bahntunnel zwischen Innertkirchen (BE) und

Oberwald (VS) könnte diese Lücke geschlossen und somit eine sichere, attraktive Ganzjahresverbindung zwischen dem Haslital und dem Goms geschaffen werden. Sie würde die Erschliessung der betroffenen Bergregionen massgeblich verbessern und neue Perspektiven für den Tourismus eröffnen. Insbesondere für das Goms wäre der Grimseltunnel eine sinnvolle Investition in eine nachhaltige Entwicklung.

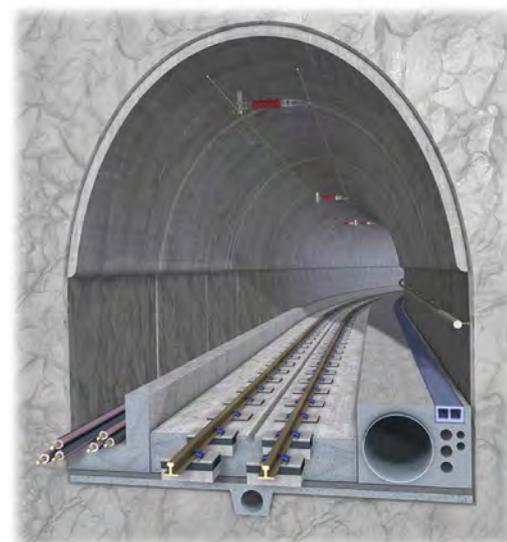
Rückbau von 121 Strommasten
Ein grosses Plus des Grimseltunnels ist die Kombination mit ei-

ner Verkabelung der bestehenden Hochspannungsleitung. Heute führt die Leitung über den Grimselpass, zum Teil durch eine national geschützte Landschaft (BLN-Gebiet). In den nächsten Jahren muss die 220-Kilovolt-Freileitung saniert und auf 380 Kilovolt ausgebaut werden.

Bei einer Verlegung in den Grimseltunnel könnten 121 Strommasten abgebaut werden, davon 34 im BLN-Gebiet. Eine solche Kombination von Bahntunnel und Höchstspannungsleitung wäre weltweit ein Novum – und eine Wohltat fürs Auge.

Brigitte Wolf

Einer der möglichen Tunnel-Querschnitte mit Kabeltrassen.



© www.grimseltunnel.ch



Wallis

Freiburgische Heuchelei im Quadrat

Bemerkenswertes musste sich zugetragen haben im Freiburger Grossen Rat. Gleich beide bernischen Tageszeitungen warteten am 7. Februar (nach Redaktionsschluss) mit Meldungen über das Ratsgeschehen auf, das ennet der Sense eher selten Wellen schlägt. Dem «Bund» gab eine Resolution Anlass dazu: Vom Parlament mit 77:11 Stimmen verabschiedet, sichert sie den für sofortigen Klimaschutz streikenden Jugendlichen «volle Unterstützung» zu. Ihre Forderungen sollen sie in den kantonalen Klimaplan, der in Arbeit ist, einbringen können.

Pikant wurde diese schöne Geschichte bei der Lektüre der Berner Zeitung, die ein parallel dazu behandeltes Geschäft aufgriff – wo sich bei Dutzenden Ratsmitgliedern eine etwas andere Geisteshaltung offenbarte. Dank dem Stichentscheid des SVP-Grossratspräsidenten bleibt

es dabei, dass Freiburgerinnen und Freiburger, die motorisiert zur Arbeit pendeln, die Fahrkosten in ihrer Steuererklärung unbeschränkt abziehen können, selbst satte fünfstelligen Beträge. Der Staatsrat hatte eine Deckelung bei 15000 Franken angestrebt (im Kanton Bern sind es 6700 Franken!). «Voller Support» beim Klimaschutz heisst also erst einmal: Umweltschädliches Verkehrsverhalten wird weiterhin massiv subventioniert.

Quittung auf den Wahlzettel!
16 Kantone sind dem Bund schon gefolgt und haben die Abzugsfähigkeit limitiert. Das wirkt sich für sie auch finanziell positiv aus. Freiburg, das zu den grössten Nehmerkantonen im Nationalen Finanzausgleich zählt und pro Kopf mehr bezieht als das vielgescholtene Bern, scheint solches nicht nötig zu haben.

Die um ihre Zukunft bangenden Jugendlichen werden nicht darum herumkommen, sich effektiv einzubringen und auch in den sachpolitischen Niederungen Dampf zu machen. Wer von ihnen bei den nächsten Wahlen mittun kann, trägt hoffentlich

dazu bei, ein paar Heuchler aus dem Parlamentssaal hinaus in die Wüste oder ins schmelzende Gletschereis zu schicken, ohne Fahrkostenabzug.

Die Regioseiten-Redaktion

Freiburg



Einladung zur Generalversammlung

Donnerstag, 9. Mai 2019, 19.30 Uhr, im Centre le Phénix, rue des Alpes 7, Freiburg

In Anschluss an die GV bieten wir unseren Mitgliedern ein Referat von Gemeinderat Pierre-Olivier Nobs, Ortspolizei-, Mobilitäts- und Sportdirektor der Stadt Freiburg

GV-Traktandenliste:

1. Protokoll der Generalversammlung vom 23. Mai 2018 in Bulle;
2. Jahresbericht 2018; 3. Rechnungsbericht 2018; 4. Revisorenbericht 2018; 5. Genehmigung der Rechnung 2018; 6. Budget 2019; 7. Wahlen
8. Tätigkeitsprogramm 2019; 9. Varia

20.45 Uhr: Vortrag von Pierre-Olivier Nobs zum Thema «Velostrategie in der Stadt Freiburg: Tragweite, Möglichkeiten und Sachzwänge»



Graubünden



© Bundesamt für Landestopografie

Das Trasse des neuen alltagstauglichen Radwegs zwischen Chur und Trimmis in der Übersicht.

Neuer Radweg zwischen Chur und Trimmis

Die Bündner Regierung genehmigte im November 2018 den Bau eines neuen Radwegs zwischen Chur und Trimmis. Für den Teil, der über einen historischen Verkehrsweg verläuft, gelten spezielle Auflagen.

Obwohl die beiden Gemeinden – in attraktiver Velodistanz – nahe beieinander liegen, nutzten bisher nur wenige das umweltfreundliche Zweirad zum Pendeln. Mit dem neuen Weg soll das grosse Potenzial dieser Veloverbindung für den Alltagsverkehr ausgeschöpft und damit die Strasse entlastet werden. Er beginnt bei der Cadonastrasse am nördlichen Siedlungsrand von Chur, folgt einer Neutrassierung über Wiesland und nutzt dann einen bestehenden Waldweg, der bis zur Maschänserrüfe führt. Anschlies-

send verläuft die Route über den Trimmiser Mittelweg, der zum Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) gehört.

Für die Baubewilligung waren hier spezialgesetzliche Bewilligungen und Auflagen erforderlich: Die Regierung verfügte in Rücksprache mit den zuständigen Bundesstellen, dass die bestehenden Strukturen und das Trasse des Mittelwegs unverändert bleiben müssen. Asphalt oder sonstiger Hartbelag ist auf diesem Abschnitt unzulässig. Ansonsten stellt überall eine Tragdeckschicht eine be-

queme Nutzung unabhängig von Wetter und Jahreszeit sicher.

Vorkehrungen zum Waldschutz

Im Waldbereich wird der Belag dank einer speziellen Oberflächenbehandlung mit Kies über einer bitumengetränkten Schicht versehen. Zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit wurde an einem runden Tisch unter Beteiligung von Behörden, Umweltorganisationen und VCS Graubünden namentlich festgehalten, dass im Waldgebiet

- die Querdurchgängigkeit des Wegtrassees für Kleinlebewesen mit Röhren erhöht werden soll
- der Unterhalt, speziell im Winter, nachhaltig erfolgen muss, also auf das Salzen verzichtet wird

■ in Zusammenarbeit mit dem Amt für Natur und Umwelt Kompensations- und sinnvolle Nutzerlenkungsmaßnahmen geprüft werden sollen

■ die Auswirkungen des Radwegs mit einem Monitoring bezüglich Kleinlebewesen und Velonutzung überprüft werden – auch mit dem Ziel, zukünftige Radwegprojekte entsprechend optimieren zu können.

Der Kanton beteiligt sich am neuen Radweg mit einem Beitrag von 972 000 Franken, der Bund steuert im Rahmen des Agglomerationsprogramms 712 000 Franken bei. Die Restkosten von 416 000 Franken teilen sich Chur und Trimmis.

Stefan Grass



Fürstentum Liechtenstein

Sicher im Sattel

Dank der guten Zusammenarbeit mit Eltern, der Gemeindepolizei und der Landespolizei können unsere Radfahrkurse für Primarschülerinnen und -schüler sowie ihre Eltern auch 2019 stattfinden, dies in folgenden Gemeinden: Vaduz (6. April), Eschen-Nendeln (13. April), Ruggell (18. Mai) und Schaan (25. Mai). Dauer jeweils von 13.30 – 17.15 Uhr, mit einer von den Elternvereinigungen organisierten Zwischenverpflegung. Für Details und Anmeldung: www.vcl.li/?page=1&id=54

«Radfahren für die Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel führen wir noch bis am 31. März den Winter-Wettbewerb durch. Teilnehmende übermitteln ihre Kilometerzahl bis spätestens am 4. April.

Vom 1. April bis 31. Oktober läuft wiederum der Sommer-Wettbewerb «Radfahren für die Gesundheit», dies dank Unterstützung des Hauptsponsors Hilti AG und der Sponsoren FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, thyssenkrupp Presta AG und Franz Hasler AG.

Anmeldung ab 1. April via Plattform; wir bieten das Formular auch als pdf- und als xls-Datei an.

www.fahrradwettbewerb.li

GV 2019: bitte Termin vormerken

Donnerstag, 28. März, 18.35 Uhr im Restaurant Rössle, Schaan.

Das Impulsreferat hält dieses Jahr der Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch. Die offizielle Einladung folgt per Post.

An der Generalversammlung wird jeweils der VCL-Vorstand

gewählt. Zu seiner Verstärkung sind Frauen und Männer, die an Mobilitätsfragen interessiert sind und verkehrspolitisch mitreden wollen, herzlich willkommen. ■

Kontakt: Georg Sele, T 232 54 53, vcl@powersurf.li

Interessiert an VCL-News via E-Mail?

Etwa zehn Mal im Jahr informieren wir interessierte Mitglieder, derzeit ein gutes Drittel, via E-Mail übers aktuelle Geschehen. Ein kurzes E-Mail an den VCL genügt, und du bist mit dabei.

Auf der Homepage www.vcl.li News bieten wir jederzeit In-

formationen zu aktuellen Projekten und Aktionen. Auch auf www.facebook.com/VCLVerkehrsClubLiechtenstein publiziert der VCL regelmässig Neuigkeiten: Markiere die Seite mit «gefällt mir», und schon bist du auch an dieser Informationsquelle ausgeschlossen. ■

Weiter wie bisher reicht nicht

Durch die stark gestiegene Zahl von Bahnpassagieren ist es um den Hauptbahnhof Zürich herum eng geworden. Die aktuellen Pläne für einen verbesserten Zugang von der Zollstrasse her sind ungenügend, es braucht einen neuen Denkansatz.

Der Hauptbahnhof Zürich ist in den letzten Jahren stark ausgebaut worden. Die neue Durchmesseralinie, die auf einer Volksinitiative des VCS Zürich beruht, bringt sehr viel mehr Bahnpassagiere ins Stadtzentrum. Leider gelingt es der Stadt bisher nicht, für diese Menschenströme genügend Raum zu schaffen, damit alle bequem an ihre Ziele ausserhalb des Bahnhofs gelangen können.

Der VCS Zürich hat sich in den letzten Jahren intensiv mit der Gestaltung des Raumes vor der Sihlpost im Kreis 4 beschäftigt, bisher leider mit wenig Erfolg. Nun gerät ein weiterer Bahnhofszugang in den Fokus: der Anschluss des Hauptbahnhofs im Kreis 5 an der Zollstrasse respektive der Zollbrücke.

Für die vielen hier abgestellten Velos zeichnet sich immerhin langsam eine Lösung ab. Mit zwei Rampen soll ein nicht genutzter Strassentunnel im Untergrund für die Velofahrenden erschlossen werden. Die Zollstrasse, im Grunde genommen ein eigentlicher Bahnhofsvorplatz bis hin zur

Langstrasse, sollte ursprünglich als Durchgangssachse für den Autoverkehr dienen. Auf Druck des VCS sperren die städtischen Behörden sie nun immerhin für den Durchgangsverkehr.

So würden alle nur gewinnen
Vor kurzem lagen nun die Pläne für die Zollbrücke auf. Das ernüchternde Fazit der Prüfung durch den VCS: Die sehr unbefriedigende Situation bleibt bestehen. Obwohl hier immer mehr Personen zu Fuss unterwegs sind, insbesondere auch an der Tramhaltestelle Sihlquai/HB, soll sich nichts ändern. Ebenfalls erhalten bleiben sollen 15 Parkplätze. Weil aus diesen rückwärts ausparkiert wird, stellen sie eine erhebliche Gefahr für die Velofahrenden dar. Für sie ist der vorhandene Veloweg die einzige Möglichkeit, um aus dem Kreis 5 ins Stadtzentrum zu gelangen.

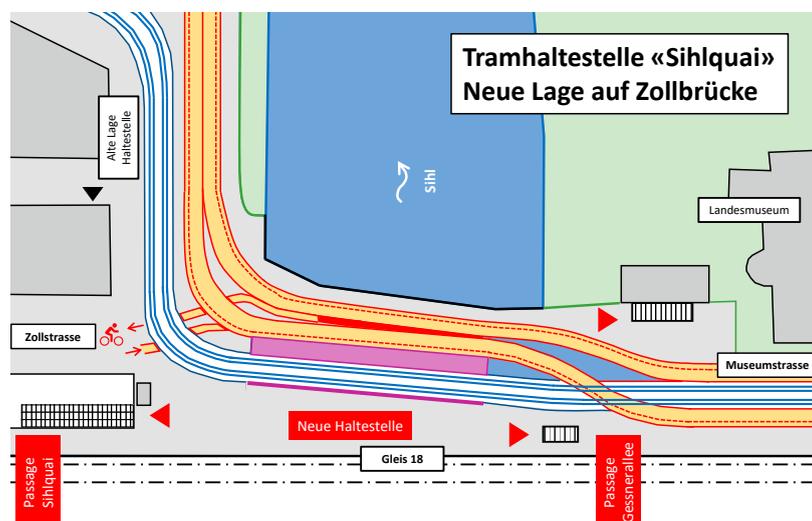
Um den Knoten zu durchhauen, schlägt der VCS Zürich nun vor, diesen Raum ganz neu zu denken. Warum nicht die Tramhaltestelle verlegen – seitlich an den Ort der störenden Parkplätze? So wäre es möglich, eine vollständig behindertengerechte Tramhaltestelle zu realisieren, die erst noch einen direkten Zugang zu den Passagen Sihlquai und Gessnerallee ermöglicht.

Am Anfang der Zollstrasse würde damit ein neuer, attraktiver Platz entstehen. Und die Autofahrenden bekämen im Anschluss an die Tramhaltestel-

le ihre Fahrspuren. Parallel zur Strasse bliebe damit auch genügend Platz für sichere Velowege sowie für eine separate Zufahrt in die Zollstrasse für Velofahrende.

Markus Knauss/Hans Jörg Käppeli

Eine Tramhaltestelle und sichere Velowege auf der Zollbrücke bringen Vorteile für alle.



VCS Zürich / Hans Jörg Käppeli / 04.02.2018

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



Untersee: dem Naturschutz auf der Spur

Das Mindelseemoor lässt sich zu Fuss oder per Velo auf vielfältigen Wegen erkunden.

Drei Reiseziele auf der deutschen Seite des Untersees – dem westlichen Teil des Bodensees – machen zeitgemässen Natur- und Landschaftsschutz erlebbar: der kleine Mindelsee hinter Markelfingen, das Wollmatinger Ried bei Konstanz und der kegelförmige Hohentwiel bei Singen.

Text und Bilder: Nelly Jaggi

Ziegen am Mindelsee

Ein Ausflug an den Mindelsee darf bei einer Reise in die Region nicht fehlen. Er hat eine Grösse von 1,15 Quadratkilometern und liegt nur wenige Kilometer hinter Markelfingen am nördlichen Ufer des Untersees in einem Moorgebiet. Entdeckt werden kann er auf der 13 Kilometer langen Mindelsee-Runde mit Start und Ziel in Markelfingen. Die Rundtour kann zu Fuss oder per Velo in Angriff genommen werden.

Das Mindelseemoor ist, wie der Hohentwiel, während der letzten Eiszeit entstanden. Nach mehrmaligen grossen Eingriffen in die Natur – etwa die Absenkung des Seespiegels 1847 um fast 1,5 Meter – steht das Gebiet seit 1938 unter Naturschutz. Heute zählt es zu den «Natura-2000-Gebieten», einem EU-weiten Netz von Schutzgebieten.

Pflege und extensive Nutzung

Wer den See umrundet, kann immer wieder zwischen wassernahen Wegen und Varianten oberhalb des Sees wählen – empfehlenswert ist eine Kombination. Die verträumten schmalen Wege entlang der Schilfgürtel lassen einen die Zeit vergessen. Vom Höhenweg zwischen Möggingen über Dürrenhof nach Hirtenhof ist die Sicht auf den spiegelglatten See phantastisch – bei klaren Verhältnissen ist am Horizont gar das Alpenpanorama zu sehen. Am gegenüberliegenden Ufer steht das einzige Gebäude: Ein Bootshaus einer Fi-

scherfamilie, die das Fischwasser Mindelsee seit mehreren Jahrzehnten gepachtet hat.

Das Mindelseemoor beheimatet mit seinen verschiedensten Lebensräumen wie offene Seeflächen, Bäche und Gräben, Schilfgebiete, Streuwiesen, Äcker und Wälder eine ausgesprochen vielfältige Flora und Fauna – es gibt 700 Blütenpflanzen und 2000 Tierarten, darunter mehr als 210 Vogelarten.

Mit seinen sehr nassen Flächen und hängigen Wiesen ist das Niedermoor sehr schwer zu

bewirtschaften. Gerade Feuchtwiesen haben die Tendenz, schnell zu verbuschen. Mit regelmässigen Pflegemassnahmen durch den Bund für Umwelt und Naturschutz und extensive Nutzung durch Landwirte wird dies verhindert und die einzigartige Vielfalt gefährdeter Arten gesichert. Bei der Seeumrundung tauchen in einem Waldstück plötzlich Ziegen auf – sie sind auch rund um den Mindelsee im Einsatz gegen die drohende Verbuschung. ■

Biber im Wollmatinger Ried

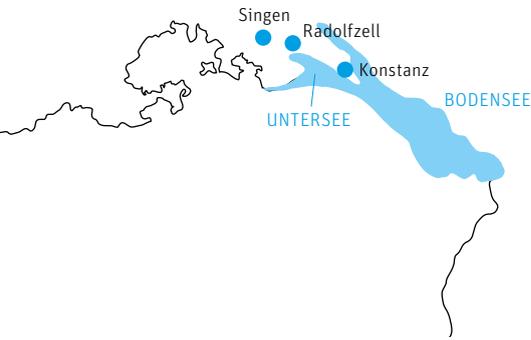
Das Wollmatinger Ried neben Konstanz ist das grösste und bedeutendste Naturschutzgebiet auf der deutschen Bodenseeseite – ausgezeichnet mit dem Europadiplom, der höchsten Auszeichnung der Europäischen Union für Naturschutzgebiete. Es beginnt bei der Einmündung des Seerheins in den Untersee und erstreckt sich über eine Fläche von 767 Hektaren. Es beheimatet unter anderem 300 Vogelarten – darunter viele Zugvögel –, 600 Farn- und Blütenpflanzen und 27 Orchideenarten.

Das Wollmatinger Ried ist nur an sehr wenigen Stellen öffentlich zugänglich. Individuelle Erkundungen sind auf dem Gottlieber Weg, der von der Kläranlage bis zum Seerhein führt,

oder auf dem Reichenauer Damm, der die Insel Reichenau mit dem Festland verbindet, möglich. Sämtliche Lebensräume des Wollmatinger Rieds lassen sich nur im Rahmen offizieller Führungen erleben, die der Naturschutzbund ganzjährig und zahlreich anbietet. Sie dauern zwei oder drei Stunden, der Treffpunkt ist zu Fuss in 15 Minuten vom Bahnhof Wollmatingen der Regionalbahn «Seehas» aus erreichbar.

Plastikrohre und künstliche Inseln

Wer auf dem weitläufigen Gebiet Menschen erblickt, hat es aber nicht zwingend mit unerwünschten Eindringlingen zu tun. Praktikantinnen und Praktikanten des Natur-



schutzbundes kartieren im Wollmatinger Ried systematisch Pflanzen, um Auswirkungen von Massnahmen – oder auch extremer Witterungsverhältnisse wie im Sommer 2018 – auf die Pflanzenwelt zu messen.

Auch im Wollmatinger Ried braucht es bisweilen menschliche Eingriffe. Davon zeugen zwei Plastikrohre, die durch einen Biberbau

führen. Weil Biberbauten nicht zerstört werden dürfen, aber das gestaute Wasser drohte, die nahe Bundesstrasse zu überfluten, ordnete die Biberbeauftragte Baden-Württembergs diese kreative Massnahme an. Seither sorgen die Rohre dafür, dass das Wasser abfließen kann.

Aus Menschenhand stammen auch die Flosse, die von der Beobachtungsplattform beim Ermatinger Becken aus zu sehen sind. Bis in die 60er-Jahre gab es an dieser Stelle natürliche Inseln aus sogenanntem Schnegg-lisand – Kalkknollen, die durch Kalbabscheidungen von Blaualgen, oft um Schneckengehäuse, entstanden sind. Fluss-Seeschwalben brüten nur, wenn ihr Brutplatz von Wasser umgeben ist – deshalb ersetzen die Flosse die heutzutage überschwemmten Inseln. ■



Unkonventionelle Massnahme: Plastikrohre lassen Wasser neben dem Biberbau abfließen.

Schafe auf dem Hohentwiel

Hinter der Industriestadt Singen, auf der deutschen Seite des Untersees, erhebt sich ein bizarrer Hügel. Entstanden vor Jahrmillionen durch vulkanische Tätigkeit, haben die Gletschermassen der letzten Eiszeit nur den kegelförmigen harten Kern des Vulkans stehen gelassen. Der Hohentwiel macht – zusammen mit acht weiteren Kegeln – die markante Landschaft des Hegau aus.

Auf dem Hohentwiel wird seit Jahrhunderten Obst- und Weinbau betrieben. 600 Schafe und 30 Ziegen weiden auf dem Gelände, das seit 1941 ein Naturschutzgebiet ist.

Der Wanderweg «Hohentwieler» beginnt beim Infozentrum in der alten Remise des Gutshofes Hohentwiel. Er führt über die Festungsrue auf dem Gipfel und um den benachbarten Kegel Staufen.



Vom höchstgelegenen Weinberg Deutschlands blickt man runter auf die Industriestadt Singen.

Monokultur und Bioweinbau

Der Hohentwiel ist heute eine hochverdichtete Kulturlandschaft – ein Spannungsfeld zwischen Naturschutz, Landschaftspflege und Ansprüchen an die Wirtschaftlichkeit. Beispielhaft dafür ist das Maisfeld am Fusse des Hügels. Zwei bis drei Prozent der Fläche werden mit Mais – eigentlich Inbegriff naturschutzferner Monokultur – bepflanzt. Dieser Mais wird im Winter an die Mutterschafe verfüttert, sodass kein Futter zugekauft werden muss. Die Schafe sind übrigens an der erfolgreichen Erhaltung der Kulturlandschaft massgeblich beteiligt: Ihrem steten Knabbern an Bäumen und Sträuchern ist es zu verdanken, dass die Landschaft nicht verbuscht. Das wiederum freut etwa die Heuschrecken-Liebhaber – die Insekten mögen freie Flächen, die sich durch intensive Sonneneinstrahlung gut erwärmen. Anders die Ornithologin, die um den bewaldeten Lebensraum der Vögel fürchtet.

Der Abstieg auf der nordwestlichen Seite des Hohentwiels führt mitten durch den höchstgelegenen Weinberg Deutschlands. Die Winzerfamilie Vollmayer hat vor knapp zehn Jahren komplett auf Bioweinbau umgestellt. Vom Fusse des Weinbergs setzt sich der Wanderweg über Twielfeld fort. ■

Informationen

Anreise: Mit dem Zug nach Konstanz, Radolfzell oder Singen. Die Regionalbahn «Seehas» verkehrt im 30-Minuten-Takt zwischen Konstanz und Singen. Dank gut ausgebauter Radwege lassen sich die Rundgänge und Wanderungen hervorragend mit Velofahrten kombinieren.

Unterkunft: Rund um den Untersee gibt es zahlreiche Übernachtungsmöglichkeiten aller Kategorien. Einfache und günstige Zimmer bietet das Natur-

freundehaus Markelfingen an (www.naturfreundehaus-bodensee.de) – unbedingt im Voraus reservieren!

Wanderweg «Hohentwieler»: www.bodenseewest-touren.eu

Mindelsee-Runde: www.radolfzell-tourismus.de

Führungen Wollmatinger Ried: www.nabu-wollmatingerried.de

Weitere Informationen: www.bodenseewest.eu



Berg mit fantastischer Aussicht

Text und Bilder: Peter Krebs

Auf der Strecke von Stresa nach Pettenasco am Ortasee gilt es, den Mottarone zu erobern. Dieser ist berühmt wegen des umwerfenden Panoramas. Weniger bekannt ist seine Vergangenheit als Treffpunkt der Aristokratie.

Der Gipfel des Monte Mottarone liegt auf 1492 m ü. M., ist somit nur mittelhoch. Aber er ruht so frei und unbedrängt zwischen dem Lago Maggiore und dem Lago d'Orta, dass der Rundblick selbst abgebrühte Panoramafachleute ins Schwärmen bringt. 1954 stufte die New York Times die Aussicht vom Mottarone unter die zehn faszinierendsten der Welt ein. In Italien trägt er den Zusatznamen *montagna dai panorami fantastici*. Besonders fantastisch ist die Fernsicht, nachdem Regen und Wind den norditalienischen Industrie- und Verkehrsmog weggefegt haben und die Sonne wieder scheint. Dann sieht man, wie die Alpen im Süden in die Poebene auslaufen.

Man glaubt den Einheimischen aufs Wort, die betuern, sie hätten an solchen Fototagen die Türme und Spitzen des Mailänder Doms

erkannt und die Krümmung der Erdoberfläche gleich dazu. Nicht umsonst wird der Mottarone als *Rigi Italiens* bezeichnet. Der Tessiner Alpinist und Politiker Federico Balli (1854–1889) bezog sich darauf, als er schrieb: «Das Panorama der Rigi ist streng, jenes des Mottarone voller Lächeln. Auf die Rigi würde ich mich begeben, wenn ich des Lebens müde bin. Auf dem Mottarone möchte ich die Flitterwochen verbringen.»

Zum Wandern eignet sich der Mottarone auch ausserhalb der Flitterwochen. Wobei ihn viele Wege erschliessen. Er ist mehr als ein Berg, nämlich ein knapp zwanzig Kilometer langes Gebirge mit etlichen Nebengipfeln, das sich von der Mündung des Toce bis ins Novarese erstreckt. Für Bahnreisende ist Stresa ein guter Ausgangspunkt, um ihn zu

entdecken. Die untere, für Zu-Fuss-Gehende weniger interessante Stufe überwindet man vorteilhafterweise mit der Luftseilbahn. Beim Hinaufschweben hat man ein paar Minuten Zeit für den ersten Blick auf den Lago Maggiore und die Borromäischen Inseln.

Die alte Zahnradbahn

Die Seilbahn gibt es seit 1970. Von 1911 bis 1963 brachte eine Schienenbahn die Passagiere nach oben. Die *Ferrovia Stresa-Mottarone* (FSM) war die erste italienische Zahnradbahn, und sie besass gleich zwei Talstationen: die eine beim Bahnhof, die andere am See. Die gelben, von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) gelieferten, elektrischen Triebwagen benötigten für die zehn Kilometer Schienenweg fünfviertel Stun-

Beim Abstieg vom Mottarone hat man einen schönen Ausblick auf den Ortasee.

den. Es war bestimmt ein schönes Erlebnis, sich dem Höhepunkt so bedächtig zu nähern. Eisenbahnliebhaber vermissen es heute noch. In den autoverrückten 60er-Jahren errichteten viele die Eisenbahn aber als obsolet und unproduktiv. Die Gemeinde Stresa forderte die FSM auf, die Gleise aus den Gassen zu entfernen, um Platz für den Privatverkehr zu schaffen.

Von der Mittelstation der Luftseilbahn führt ein Fussweg direkt auf den Mottarone. Er benutzt im oberen Teil das ehemalige Bahntrasse. Es lohnt sich jedoch, den Umweg über den Monte Zughero zu machen. Die Route folgt zunächst den Höhenkurven auf einem Natursträsschen nach Norden; sie überquert mehrere Bergbäche und beginnt erst nach einer Stunde zu steigen, dann aber richtig. Der Zughero (1230 m ü. M.) ist eine erste Aussichtsplattform über dem Langensee samt Metallkreuz und Gipfelbuch. Er besteht aus rötlichen Felsen. Ihre runden, durch tiefe Kerben unterteilten Formen erinnern an Elefanten.

Man durchquert jetzt ein kleines Tal, kommt auf der anderen Seite zum Rifugio Alpe Nuovo, wandert über einen Rücken und erreicht eine halbe Stunde später den Kulm. Die Besucher teilen sich die kahle Fläche mit drei Antennenmasten sowie den Touristinnen, die das Panorama und sich selber auf dem Handy verewigen. Sommerrodlerinnen kurven auf den Metallschienen des «Alpylands» hinunter bis zur Bergstation der Luftseilbahn. Auf dieser Geländestufe 120 Höhenmeter unterhalb des Gipfels endete einst auch die Zahnradbahn: neben dem Grandhotel, einer weiteren verschwundenen Attraktion. Nach der Eröffnung 1884 fand sich im noblen Etablissement eine aristokratische Kundschaft aus Italien und halb Europa jeweils zur Sommerfrische ein.

Ein Zentrum der Belle Époque

Das Gasthaus und später die Bahn machten den Mottarone zu einem Zentrum der Belle Époque. Ab 1908 empfing es auch im Winter Gäste. Die Sportlichen unter ihnen vergnügten sich beim Skifahren oder schossen auf dem Bobrun nach Stresa hinunter. Weil vor allem Städter aus der Lombardei sich für die Leibesübungen auf Schnee und Eis begeisterten, hiess der Mottarone nun «Berg der Mailänder».

Im Januar 1935 fand an einem der Hänge der erste internationale Riesenslalom auf italienischem Schnee statt. Ganz der Mussolini-Zeit entsprechend wurde er per Dekret nach

Informationen

Anreise/Rückreise: Mit dem Zug bis Stresa (Linie Domodossola–Milano).

Rückreise evtl. auch mit Zug ab Omegna (Linie Domodossola–Novara)

Karte: Carta Escursionistica des CAI, Nr. 17, Mottarone (1:25 000)

Charakter: Technisch leicht, körperlich mittelschwer. Markierte Wege.

Beste Jahreszeit: Juni bis Oktober.

Übernachten: Rifugio Gran Baita unterhalb des Mottarone-Gipfels (baitacaimottarone.com)

Wanderzeit: Aufstieg ca. 3 Std. Abstieg zur Mittelstation ca. 1 Std., Abstieg Omegna via l'Olmo und Tre Alberi, ca. 2,5 Std.



dem «Duce» benannt. Der Zweite Weltkrieg beendete diese Freuden. Die Engländer waren plötzlich Feinde und blieben weg. Dafür suchten immer mehr Flüchtlinge und Vertriebene Zuflucht auf dem Berg. 1943 brannte das Grandhotel nach einem Kurzschluss ab. Es wurde nie wieder aufgebaut.

Die heutigen Herbergen sind bescheiden. Das Rifugio Gran Baita des Club Alpino Italiano (CAI) besitzt aber eine freundliche Atmosphäre in der gemütlichen Gaststube. Es steht seit 1946 auf der Westseite, blickt auf Ortasee und Monte Rosa, etwas abseits des Trubels, der zuweilen den Gipfel belebt. Nach dem Nachtessen und der Grappa ist der Sonnenuntergang eine empfehlenswerte Zugabe. Sobald die Feuerkugel mit der ihr eigenen dramatischen Herrlichkeit hinter die

Zacken abgetaucht ist, nimmt der See einen bleiernen Glanz an, der bald erlischt.

Wie der Dom einer uralten Stadt wacht jetzt über allen Gipfeln und Zinnen der Monte Rosa. Er glimmt in der Finsternis schwach nach, so als reflektiere sein Firn im Dunkeln das Funkeln der Sterne. Der einsame Wanderer auf dem Berg kommt sich unter den Galaxien ein wenig verloren und unbedeutend vor. Eines steht fest: Der Mottarone besitzt auch in der Nacht ein Panorama fantastico.

Für den Abstieg gibt es dann verschiedene Möglichkeiten: mit der Luftseilbahn, auf einer anderen Route zur Mittelstation oder Richtung Westen auf dem Wanderweg nach Omegna. Und wenn man schon in Stresa ist: eine schöne Frühlings- oder Herbstwanderung. ■

Wo einst Alpen waren, sind an vielen Stellen Birkenwälder gewachsen.



In Kooperation mit:

Deutschland
Das Reiseland



www.germany.travel

baumeler

Echt unterwegs.

100 Jahre Bauhaus.

Abreisen:
15.06. und 24.08.2019
8 Tage | ab CHF 1'990

Geführte Wanderreise vom Spezialisten.

Mit Manon Wild, baumeler Reiseleiterin

Wanderreise Bauhaus.

Zukunft und Vergangenheit, den Visionären auf der Spur. Diese Wanderreise verbindet Natur und Kultur. Wir besuchen die Meisterhäuser in Dessau, die Kulturstadt Weimar und die Reformationsstadt Wittenberg. Unsere entspannten Wanderungen führen uns durch die beschaulichen Städte und den Landschaftspark Wörlitz. Entspannter Genuss!



Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:
Tel. 041 418 65 33 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 411

ARCATOUR
sinnvoll reisen

B
A
U
H
A
U
S



SACHSEN-ANHALT
Investitions- und
Marketinggesellschaft

Thüringen
-entdecken.de

Abreise:

09.09. bis 14.09.2019
6 Tage | ab CHF 2'450

Geführte Gartenreise vom Spezialisten.

Mit Astrid Lang, Arcatour Reiseleiterin.

Gartenreise Bauhaus.



Erleben Sie die Reformation der Baukultur und Gartengestaltung im Wandel der Zeit auf unserer Gartenreise von Weimar über Dessau nach Berlin. Die in Flensburg aufgewachsene Reiseleiterin und Dresdner Stadtführerin Astrid Lang wird Sie auf unserer Gartenreise durch dieses kontrastreiche und vielseitige Programm führen.

Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:
Tel. 041 418 65 80 | info@arcatour.ch | www.arcatour.ch

Webcode 9314

Bretonische Gischt

Von Camille Marion

Mit Matrosenbluse, Gummistiefeln und Friesennerz im Gepäck entdecken wir den Norden der bretonischen Küste. Und lassen uns von der attraktiven Korsarenstadt Saint-Malo bis zur einzigartigen Kulisse des Mont-Saint-Michel vom Reichtum dieses Landstriches begeistern.

Ganz am Ende des bretonischen Hügellandes liegt Saint-Malo, am Ärmelkanal. Die direkt ans Meer gebaute Stadt mit den stilvollen Fassaden, die auf den Strand blicken, lässt sich gut zu Fuss erkunden.

Saint-Malos enger Bezug zur See hat die Geschichte der Stadt geprägt. Fischer, Seeleute, Reeder, Entdecker und Freibeuter haben im Lauf der Jahrhunderte immer wieder den gewaltigen Wassermassen getrotzt und der Stadt an der bretonischen Küste zu ihrem Ruhm verholfen. Jacques Cartier brach 1534 von der Küste seiner Heimatstadt auf, um Kanada zu entdecken, und wurde damit zum berühmtesten französischen Seefahrer der Renaissance. Ein Jahrhundert später zeichnete sich der Korsar René Duguay-Trouin durch seinen Mut und seine Kampfslust aus

und schaffte es bis zum Generalleutnant der Seestreitkräfte. Statuen und Gedenktafeln erinnern noch heute an diese bemerkenswerten Figuren.

Wer das Meer liebt, wird in Saint-Malo vom Kommen und Gehen der Gezeiten fasziniert. Erst die hohen Steinmauern zum Schutz der Häuserzeilen stoppen die Brandung der ansteigenden Flut. Ziehen sich bei Ebbe die Wassermassen zurück, kommen weit ins Meer hinausreichende Sandbänke zum Vorschein, aus denen sich kleine Krabben ängstlich zappelnd befreien, bevor sich die Kinder hinknien und sie einsammeln.

Gegen den kleinen Hunger

«Amzer'zo!», sagen die Bretonen und meinen damit: immer mit der Ruhe. Durch die inner-

halb der Stadtmauern gelegene Altstadt zu flanieren, ist eine besondere Freude. Die von hohen, abweisenden Wehrmauern gesäumte Festung ganz im Westen der Stadt bildet das historische Zentrum Saint-Malos. Hinein gelangt man durch die Porte Saint-Vincent unweit des Historischen Museums. Und schon verliert man sich in einem Labyrinth gewundener Gässchen. Die Halbinsel war von den Bombenabwürfen der Alliierten nach dem Zweiten Weltkrieg fast ganz zerstört, wurde aber originalgetreu wieder aufgebaut.

In den kopfsteingepflasterten Altstadtgassen, der Hauptattraktion für die Besucherinnen und Besucher, ist immer viel los; zahlreiche Geschäfte laden zum Bummel ein. So gelangt man dann auch bis zur denkmalgeschützten Kathedrale – und braucht erst einmal eine Stärkung. In den Strassenlokalen werden Meeresfrüchte und typische Brasseriegerichte angeboten. Aber man kann auch die weniger begangenen Gassen nach einer traditionellen Crêperie absuchen, wo gerne gesalzene Galettes aus Buchweizenmehl auf den Tisch gelangen und dazu natürlich Apfelmost aus der Region. Zum Abschluss sollte man unbedingt den berühmten knusprigen und leicht karamellisierten Kouign-amann versuchen!

Altes Gemäuer

Eine gute Gelegenheit für einen kleinen Verdauungsspaziergang bieten die Wehrmauern. Ganz im Westen schweift der Blick über den Bon-Secours-Strand und das Naturschwimmbecken, das sich füllt, wenn sich das Meer bei Ebbe zurückzieht. Etwas weiter im Norden hebt die Statue Robert Surcoufs den Zeigefinger in Richtung Horizont, wo einst der englische Feind lauerte. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war der französische Freibeuter zu einem der mächtigsten Reeder von Saint-Malo aufgestiegen. In der Ferne lässt sich die Insel Grand Bé ausmachen, wo der Romantiker Chateaubriand sei-



© Camille Marion

Der Blick von Saint-Malo auf das Fort National, das bei Ebbe zu Fuss erreichbar ist.

ne letzte Ruhestätte gefunden hat, um «nur noch Meer und Wind zu hören», wie er es sich gewünscht hatte.

Die Mauern des Fort National gehören zu den unumgänglichen Postkartenansichten von Saint-Malo. Man gelangt bei Ebbe hin und kann bei einer geführten Tour die Ringmauer und die unterirdischen Gänge besichtigen. Das Bollwerk bot der Stadt Saint-Malo zu einer Zeit Schutz, als die Spannungen zwischen Frankreich und England dem Sonnenkönig Louis XIV den Schlaf raubten.

Entspannung am Strand

Im Sommer installieren sich die Einheimischen auf der vom Seewind geschützten Plage du Môle, ganz im Süden. Begrenzt wird sie vom langen Deich mit dem Namen Môle des Noires. Hierher kamen die Trauer tragenden Frauen der verschollenen Seefahrer, um umsonst auf die Heimkehr ihrer Ehegatten zu warten. Der grösste und bekannteste Strand von Saint-Malo ist die Plage du Sillon. Holzpflocke säumen den drei Kilometer langen Sandstrand, um die Gewalt der Gezeiten zu bändigen.

Saint-Malo wurde Ende des 19. Jahrhunderts zu einer beliebten Badedestination. Seebäder und Thalassotherapie zogen rasch eine gutbetuchte französische und internationale Kundschaft an. Auszeiten zur Entspannung im Meeresklima sind hier auch heute noch beliebt.

Sagenumwobener Felsen

Unweit von Saint-Malo befindet sich Mont-Saint-Michel. Die auf die Felseninsel gebaute Abtei bildet eine faszinierende Kulisse und hat die unglaublichsten Legenden hervorgebracht. Bei Ebbe entsteht eine unermessliche Treibsandebene, auf der ein paar Schafe weiden.

Der seit 40 Jahren zum UNESCO-Weltkulturerbe gehörende Mont-Saint-Michel ist mit Zug und Bus zu erreichen. Am Ziel führt ein neuer Steg auf die Felseninsel, auf dem auch ein kostenloser Shuttle fährt. Hier geben die engen, steilen Gässchen immer wieder den Blick auf saftig grüne Gärten frei: eine fesselnde Kombination aus kühlem Gemäuer und üppiger Natur.

Spirituelle Schätze

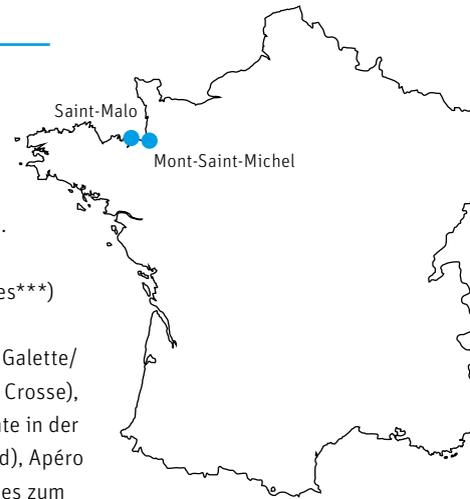
Ein Gewirr von Treppen führt oben auf den Felsen, auf dem die Abtei Mont-Saint-Michel thront. Ihr Bau begann im 10. Jahrhundert. Benediktinermönche errichteten zunächst eine Kirche mit ein paar wenigen Nebengebäuden. Rasch wurde die Anlage zu einem Anziehungspunkt für Pilger.

Praktische Informationen

Anreise: mit dem TGV nach Paris und Rennes, dann im Regional-express bis Saint-Malo. Saint-Malo–Mont-Saint-Michel: mit dem Zug bis Dol-de-Bretagne, dann per Bus zum Informationszentrum auf dem Festland; weiter zu Fuss oder mit dem kostenlosen Shuttle.

Übernachten: in Saint-Malo, innerhalb der Stadtmauern (Hôtel De France et Chateaubriand***), an der Plage du Sillon (Les Charmettes***), oder unweit des Bahnhofs (Mercure Saint-Malo Balmoral****).

Geniessen: in Saint-Malo, innerhalb der Stadtmauern, gibt es eine Galette/ Crêpe im «Corps de Garde» mitten in den Befestigungen (Rue de la Crosse), Austern in der Bar «Ô Tapas Breton» (Rue de l'Orme), Fleischgerichte in der allzeit zuverlässigen «Brasserie du Lion d'Or» (Place Chateaubriand), Apéro bei speziellem Ambiente im «La Java» (Rue Sainte-Barbe) und Süsses zum Nachhausenehmen bei «Les Délices du Gouverneur» (Rue Porcon de la Barbinais).



Der Rundgang führt in wunderbare Säle, weite Kirchenräume, einen Kreuzgang, die Krypta, Gärten und Terrassen hoch über der Bucht von Mont-Saint-Michel. Die Besucherinnen und Besucher werden dabei durch die Zeiten und die Geschichte der Abtei geleitet. Ganz oben ist man den Winden aus allen Richtungen ausgesetzt – und genießt den atemberaubenden Rundblick.

Die faszinierende Kulisse des Mont-Saint-Michel, der seit 1979 zum UNESCO-Weltkulturerbe gehört.



© OTMSMN Lamoureux



© Camille Marion

Die Plage du Sillon ist der bekannteste Strand von Saint-Malo. Wenn die Flut steigt, krachen die Wellen an die Mauer unterhalb der bunten Häuser.

7 MAL
IM JAHR

Gartenfreunden verschenken

oder «Bioterra», die führende Gartenzeitschrift der Schweiz,
selber abonnieren



Das gibt's dazu:

- Das Bioterra-Buch «Mein Garten - biologisch und naturnah»
- Kostenlose Gartenberatung
- Exklusive Leserangebote
- Ausgesuchte Leserreisen
- Vergünstigte Gartenkurse

- Ja, ich möchte «Bioterra» verschenken für Fr. 75.-. Der Beschenkte erhält 7 «Bioterra»-Ausgaben/Jahr sowie das Bioterra-Buch «Mein Garten - biologisch und naturnah».
- Ja, ich möchte «Bioterra» abonnieren für 75.-. Ich erhalte 7 «Bioterra»-Ausgaben/Jahr, sowie das Bioterra-Buch «Mein Garten - biologisch und naturnah».

ADRESSE DES GESCHENKEMPFÄNGERS

Vorname: _____ Name: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ: _____ Ort: _____

E-Mail: _____ Tel.: _____

RECHNUNGSADRESSE

Vorname: _____ Name: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ: _____ Ort: _____

E-Mail: _____ Tel.: _____

Datum: _____ Unterschrift: _____

DAUER DES GESCHENKABOS

- 1 Jahresabonnement bis auf Widerruf
- Erste Ausgabe direkt an Geschenkeempfänger/-in
- Erste Ausgabe an mich, damit ich persönlich überreichen kann

MEIN
GESCHENK

Als Dankeschön erhalte ich
12 Bioterra-Postkarten.

BITTE SENDEN AN:

Bioterra, Dubsstrasse 33, 8003 Zürich, Telefon 044 454 48 48, Fax 044 454 48 41, E-Mail: service@bioterra.ch, stichwort vcs-mag

Hinter der eindrücklichen Fassade des Chocolariums präsentiert Maestrani eine bunte und innovative Welt.



Wo das Glück herkommt

Text und Bilder: Camille Marion

Augen und Nase auf: im sankt-gallischen Flawil öffnet die Schokoladenfabrik Maestrani ihre Türen für eine feine Besichtigung.

Die bekannten Glückskäfer, Minor-Stängel mit Nussplittern und gefüllten Schokobananen unserer Kindheit werden allesamt in der Schokoladenfabrik Maestrani in Flawil hergestellt. Der Familienbetrieb mit seinen rund 150 Mitarbeitenden, der seit über 150 Jahren den Gaumen von Gross und Klein erfreut, hat seine Tore seit April 2017 für das Publikum geöffnet.

Um die Marke bekannt und die Schoggieliebhaber gluschtig zu machen, hat Maestrani zehn Millionen Franken in die Entwicklung eines sehr attraktiven Museums in der Fabrik im St. Gallischen gesteckt, des Chocolariums. Maestrani bietet keine Ausstellung, sondern mehr: eine Erfahrung. Vom Bahnhof des Dorfs zur Fabrik dauert es mit dem Bus nur wenige Minuten. Man kommt aber gut auch zu Fuss hin, und zwar über den Schoggiweg, und erfährt unterwegs auf den Schautafeln bereits einiges zum Thema Schokolade.

Farbe, Geschmack und Geruch

Hinter der speziellen Holzfassade der Maestrani-Fabrik befindet sich eine mehr als 2000 Quadratmeter grosse Erlebniswelt. Empfangen werden die Besucherinnen und Besucher mit

einem launigen Spruch von Firmengründer Aquilino Maestrani: «Wer die Welt mit den Augen eines Schokoladenliebhabers betrachtet, erkennt wahre Schönheit und Glück.»

Die Welt hinter dem Eingang erinnert an Willy Wonkas Universum in «Charlie und die Schokoladenfabrik». Die Wände bestehen aus einer wahren Detonation von Formen und Farben. Der Rundgang durch die elf Räume lädt zu einem Weg durch die Fabrik ein, auf dem man alle Etappen der Schokoladenherstellung kennenlernt. Als roter Faden begleitet eine Frage die Besucherinnen und Besucher: «Weshalb macht Schokolade glücklich?»

Dabei stösst man auf zahlreiche Informationen in Deutsch und Englisch über die Herkunft und die Verarbeitung der Maestrani-Schokolade. Aber auch wer sich nicht alle Informationen zu Gemüte führen will, kommt auf seine Rechnung: sehen, fühlen, schmecken ... besser kann man eine Schokoladenfabrik nicht erfahren. Für die Jüngeren hält der Rundgang auch kleine interaktive Spiele bereit, die ihnen den ganzen Produktionsvorgang von der Kakaobohne zur Tafel Schokolade näherbringen.

Nachhaltige Schokolade

Umweltanliegen stehen im Zentrum von Maestrani's Philosophie. Die Firma bietet als eine der ersten bereits seit 1987 Bio-Fair-Trade-Schokolade an. Und seither hat sie sich immer für nachhaltige Produktionsweisen eingesetzt. Von der Herkunft der Rohstoffe – seit fast 40 Jahren mit dem Fair-trade-Label zertifiziert – über die Organisation des KMU bis hin zum Verkauf des Endprodukts hat sich Maestrani immer höhere Ziele gesetzt. Seit 2013 veröffentlicht die Firma alle zwei Jahre einen detaillierten Geschäftsbericht, der auch den Konsumentinnen und Konsumenten zugänglich ist, die wissen wollen, woher kommt, was sie geniessen. ■

Informationen

Öffnungszeiten des Chocolariums:

- Montag bis Freitag: 10 bis 18 Uhr
- Samstag und Sonntag: 10 bis 17 Uhr

Zum Thema nachhaltige Entwicklung:
www.maestrani.ch/de/nachhaltigkeit

UND DAS VELO?

VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

«Das kaufe ich bei VELOPLUS,
weil es dann perfekt auf meinen
Körper eingestellt ist – für eine
gemütliche Ausfahrt ins Grüne.»

Jetzt
das optimale
Velo finden:
veloplus.ch

BASEL BIEL EMMENBRÜCKE OSTERMUNDIGEN ST.GALLEN
WETZIKON WINTERTHUR ZÜRICH HB ZÜRICH OERLIKON

Die VCS-Gesichter in der Westschweiz

Romandie In der VCS-Geschäftsstelle in Genf arbeiten zehn Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter: Ein bunter Strauss an Kompetenzen und Persönlichkeiten, die sich vor Ort unentwegt dafür einsetzen, Mobilität und Sicherheit unter einen Hut zu bringen.

Von Camille Marion

Das Büro der VCS-Geschäftsstelle Genf befindet sich direkt hinter dem Hauptbahnhof, in einem alternativen Quartier voller bunter Fassaden. Das 10-köpfige Team arbeitet heute an einer Vielzahl von Projekten in den Bereichen Kinder- und Seniorenmobilität, Verkehrsberuhigung und autofreie Stadtteile.

Alles begann damit, dass sich das Büro der Romandie für Verkehrsberuhigungen einsetzte und in den Ortschaften Tempo-20- und Tempo-30-Zonen forderte. Die Herausforderungen haben sich im Lauf der Jahre weiterentwickelt, aber die Zielrichtung ist dieselbe geblieben: den öffentlichen Raum zu gestalten und anzupassen. «Wir sind Fachleute, die sich für die Förderung der sanften Mobilität durch konkrete Projekte einsetzen», fasst Teamleiterin Françoise Lanci-Montant zusammen.

Lösungen anbieten

Das Team entwickelt eigene Projekte zu konkreten Problemlagen und fördert eine positive Entwicklung der Mobilität. «Wir reiten nicht einfach auf Mängeln herum, sondern wollen Lösungen anbieten und sind dazu da, bewährte Alternativen aufzuzeigen», erläutert Rodrigo Luruena. Er beaufsichtigt zusammen mit Gwennaël Bolomey, Andrea Felder, Jannick Badoux und Caterina Bassoli, den Koordinatorinnen und Koordinatoren in den Kantonen Waadt, Freiburg, Wallis und Tessin, den Pedibus. Das Projekt ist mit mehr 300 Linien in der Schweiz ein Riesenerfolg.

Die Sicherheit der Kinder ist jedoch nicht das einzige Anliegen des VCS-Büros für die Romandie. Paola Nagel-Petrucci betreut zahlreiche Massnahmen zugunsten älterer Personen, damit diese nicht aus dem öffentlichen Raum verdrängt werden. Zusammen mit Nicole Gallina organisiert sie nicht zuletzt die Kurse «Mobil sein und bleiben»; Seniorinnen und Senioren lernen da, sich mit den heutigen Mobilitätsangeboten zurechtzufinden (vgl. Artikel Seiten 22 und 23).



Nicole Gallina, Paola Nagel-Petrucci, Françoise Lanci-Montant, Emilie Roux und Rodrigo Luruena (v. l. n. r.) posieren mit den Schildern der Aktionen, die sie von Genf aus durchführen.

Auch Fragen im Zusammenhang mit nachhaltigem Wohnen und Städteplanung kommen im Genfer VCS-Büro aufs Tapet. Dank dem über Jahre zusammengetragenen Fachwissen hat es sich denn auch zu einer respektierten Fachstelle für nachhaltige Mobilität gemauert.

Fruchtbarer Austausch

Das Team arbeitet mit verschiedenen Partnern vor Ort zusammen. Emilie Roux ist für die Schulwegpläne verantwortlich und entwickelt massgeschneiderte Lösungen, wenn Schulen die von ihren Schülerinnen und Schülern zurückgelegten Wege überdenken und sicherer gestalten wollen. Auch sie arbeitet eng mit allen Akteuren im Mobilitätsbereich zusammen: Kantone, Gemeinden, Polizeien, Eltern und Schulkinder. Dank

dieser Nähe lassen sich das Image und die Werte des VCS vermitteln.

Auch in der Genfer Geschäftsstelle trägt reger Austausch zum unkomplizierten Funktionieren bei: «In einer offenen Atmosphäre und mit Menschen zu arbeiten, die sich ergänzen – das ist der Schlüssel zum Erfolg», bestätigt Lanci-Montant. Und den haben sie! Der Andrang ist ungebrochen, neue Projekte kommen laufend dazu.

Die Energie dafür schöpft das Büro aus geglückten Projekten, seien es die ständig dazukommenden Pedibuslinien, das anhaltende Interesse älterer Menschen an den Kursen «Mobil sein & bleiben» oder das aufgebaute Vertrauen zu den kommunalen und kantonalen Partnern. Damit vermitteln sie die Werte des VCS und prägen das positive Bild der nachhaltigen Mobilität. ■

Leserreaktionen auf das Dossier «Automatisiertes Fahren», VCS-Magazin 5/2018

Aus dem Leben eines Kleinwagenbesitzers

Ich besitze einen Kleinwagen der Marke Fiat Panda Twin Air Natural Power, also ein sehr umweltfreundliches Auto.

Nun, als Kleinwagenfahrer wird man insbesondere auf Autobahnen richtiggehend schikaniert. Bei Autobahneinfahrten wird der Vortritt erzwungen und der Kleine seitlich weggedrängt. Auch beim Überholmanöver wird gedrängelt, hinten aufgeschlossen, bis die Lam-



Dizolve.
Umweltschonend waschen

**Ein winziger Streifen Waschmittel genügt.
Einfach in die Wäsche legen. Fertig.**

Dizolve packt ultra-konzentrierte Waschkraft in gerade mal 3 Gramm pro Waschgang. Das Anschleppen von schweren Waschmittelbehältern und die umständliche Abfallentsorgung entfallen. **Weniger ist mehr** – Ihnen und der Umwelt zuliebe. Dizolve verzichtet auf Farbstoffe, Bleichmittel und organische Lösungsmittel. Auch parfümfrei (z.B. für Allergiker) erhältlich.

Dizolve-Beutel mit oder ohne Frischduft für 32 Waschgänge werden **versandkostenfrei per Briefpost** geliefert.

Leserangebot 20% Rabatt*

1 Packung à CHF 12.80 statt 16.-
oder **Gratismuster** anfordern unter:
www.dizolve.ch

Bei Ihrer Online-Bestellung eingeben:
Gutscheincode VCS319

* Angebot gültig bis: 30.04.2019

PB retail GmbH ■ 9052 Niederteufen ■ Tel. 071 333 43 67

pen des Dränglers im Rückspiegel nicht mehr sichtbar sind, und mit Lichthupe richtiggehend weggestossen. Selbstverständlich wird danach mit halbsbrecherisch kleinem Abstand wieder nach rechts reingezwängt. Und wehe dem, wenn man einen «SUV-Panzer» der Marken Audi, BMW, Mercedes usw. überholen möchte, weil er zu langsam fährt, dann wird man gleich abgestraft. Dann wird voll aufs Gaspedal gedrückt und womöglich noch rechts überholt, bevor man wieder einbiegen kann. Ich möchte betonen, dass ich nicht etwa ein Schleicher bin, denn ich fahre immer die erlaubte Höchstgeschwindigkeit, wenn es die Verhältnisse zulassen.

Meine Wahrnehmungen haben gleiche Artgenossen mehrfach bestätigt. Neulich lieh ich mir den Mustang meines Sohnes aus – kein Drängeln, respektvoller Abstand, keine Schikanen, kein Gehupe. Ich fühlte mich wie ein König auf der Strasse – nun weiss ich, warum so viele PS-Boliden-Besitzer auf der Strasse ihrem Ego frönen. Aber ist das nun das Ende der Kleinwagen (die Verkaufszahlen sind drastisch zurückgegangen, der CO₂-Ausstoss jedoch steigt)? Das macht mir echt Sorgen!

Matthias Hunziker, Jona

Hayeks (Alp-)Traum ist wahr geworden

Die Idee von Nicolas Hayek, ein leichtes kleines Fahrzeug ohne Abgas-Emissionen auf den Markt zu bringen, entstand in den 80er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Dreissig Jahre nachdem Hayek den Smart als Elektroauto auf den Markt bringen wollte, wird sein Traum endlich wahr.

Leider ist VW damals, während der letzten entscheidenden Phase, aus dem Projekt ausgestiegen, und die anderen Automobilkonzerne, die den Smart letztlich realisierten, verabschiedeten sich von der eigentlichen und zentralen Idee dieses Fahrzeuges, neue Weichen zu stellen und ein Fahrzeug zu produzieren, das kein CO₂ ausstösst. Die Idee von Hayek wurde von der Automobilindustrie offensichtlich untergraben und sabotiert. Während der letzten dreissig Jahre hat sich die Autolobby darauf konzentriert, falsche Abgastests durchzusetzen und Resultate zu verfälschen.

Heute ist klar, dass kein Weg mehr an elektrischen Antrieben vorbeiführt. Den elektrischen Smart 30 Jahre später in gekauften Zeitungsartikeln als Errungenschaft zu feiern, muss allerdings als Satire bezeichnet werden.

Tatsächlich war die Erkenntnis in den 80er-Jahren weiter als heute. Damals war klar, dass moderne, elektrische Fahrzeuge auf Grösse und Gewicht verzichten müssen, um effizient zu sein. Auch dieser Ansatz wurde von den Autoherstellern begraben, was das Bild auf unseren Strassen deutlich zeigt.

Während der vergangenen 30 Jahre ist es den Automobilkonzernen gelungen, immer grössere und schwerere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen und den Konsum in diese Richtung zu lenken.

Diese Geschichte zeigt sehr deutlich, wie die Automobilindustrie funktioniert. Ein freiwilliger Beitrag an eine Reduktion der Umweltbelastung ist das Letzte, was sie interessiert. Technologische Schritte in Richtung CO₂-Reduktion werden unternommen, wenn kein anderer Ausweg mehr bleibt. So funktioniert die Freiwilligkeit dieses Wirtschaftszweiges.

Martin Sturzenegger, Zürich

Ein starkes Engagement

Porträt «Fernweh Schweiz» will nachhaltige Reisen in der Schweiz fördern – mit vier verschiedenen Zielen für vier unterschiedliche Reisetypen. Mitgründerin und VCS-Mitarbeiterin Jessica Bachmann über die Beweggründe von ihr und ihren drei Kolleginnen.

Von Nelly Jaggi

Eine nachhaltige Reise zu planen, ist aufwändig und braucht viel Recherche. «Eine Lücke, die wir mit «Fernweh Schweiz» füllen möchten», sagt Jessica Bachmann. Gemeinsam mit drei Kolleginnen hat sie eine Broschüre und eine Website für nachhaltige Reisen in der Schweiz konzipiert und realisiert.

Bachmann arbeitet beim VCS Verkehrsclub der Schweiz als Beraterin für den Mitgliederservice und hat sich berufsbegleitend zur Umweltberaterin weitergebildet. «Fernweh Schweiz» ist im Rahmen ihrer Diplomarbeit entstanden.

Qualität vor Quantität

Die Tipps fokussieren auf vier Reisetypen und -ziele: Abenteuer in der Aletschregion, zusammen – Angebote für Familien in der Drei-Seen-Region, Kultur in der Stadt Winterthur und mal anders – alternative Übernachtungsmöglichkeiten im Naturpark Doubs. «Es geht uns nicht darum, quantitativ extrem viel zu leisten. Wir wollen mit Qualität überzeugen», sagt Jessica Bachmann.

Für alle vier Reisen hat das Team eine Ökobilanzierung gemacht. So zeigt «Fernweh Schweiz» etwa auf, wie viel besser eine siebentägige Reise an den Doubs im Vergleich zu einer Ferienwoche in Kroatien abschneidet – und ebenso eindruckliche und unvergessliche Natureindrücke liefert. «Es ist uns wichtig aufzeigen, dass Ferien in der Schweiz auf keinen Fall Verzicht bedeuten», erklärt sie. Sie haben sich bewusst für Angebote in der Schweiz entschieden – auch um einem ihrer Herzensanliegen gerecht zu werden: den Luftverkehr zu minimieren.

Jessica Bachmann blickt auf eine intensive Zeit zurück. Als zukünftige Umweltberaterin hat sie ein breites Spektrum an Themen wie Boden, Wasser oder Klima kennengelernt und sich die nötigen Werkzeuge angeeignet, um dieses Wissen im Beruf einzusetzen. «Für mich war klar, dass ich im Beruf auch Themen integrieren möchte, die mich im Privatleben interessieren – es genügt mir nicht, meine freie Zeit in den Umweltschutz zu investieren», erklärt sie.

Wie es mit «Fernweh Schweiz» weitergeht, weiss sie noch nicht: «Toll wäre es natürlich,



Setzen sich für Alternativen zu Ferien mit dem Flugzeug ein: Jessica Bachmann (2. v. l.) und ihre drei Kolleginnen.

wenn wir «Fernweh Schweiz» ins Angebot des VCS aufnehmen könnten.» ■

www.fernweh-schweiz.ch

Facebook: [fernwehSchweiz](https://www.facebook.com/fernwehSchweiz)

Instagram: [fernwehschweiz](https://www.instagram.com/fernwehschweiz)

Broschüre bestellen: info@fernweh-schweiz.ch

ANZEIGE

Zéfal®

NEU Bidon Sense PRO

- 100% auslaufsicher
- mit Soft Mundstück für ein angenehmes Gefühl
- Die Flasche lässt sich gut greifen
- Geruchsfreies Material, ohne BPA
- Inhalt 650ml oder 800ml
- Ab sofort im Markt erhältlich

Custom Trinkflaschen sind ideale Kommunikationsmittel.
Ab 250 Stk mit Label. Mehr Infos unter:

VELOK.ch

DIVERSES

Workshop Speckstein im Hotel Rätia, Filisur, 21. bis 27. Juli 2019.
www.kreativ-steinundfoto.ch

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:
5.-7. April oder 11.-13. Oktober 2019
Infos: www.theresebichsel.ch

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

Werks %Rabatte auf NiedrigEnergie ElektroRaum und InfraRotHeizungen CH-weit, Preis Katalog 044-586 07 0

Das Möbel mit Schweizer Bahngeschichte

Ew1plus Vitrine



Jedes Möbel ist ein in der Schweiz handgefertigtes Einzelstück mit Originalscheiben aus den Einheitswagen (EW1) der SBB 1249fach produziert von 1956 bis 1967.

Gestaltung: Florian Hunziker

Infos und Bestellungen:

www.ew1plus.ch

moebel anders

KONTAKTE

Wissenschaftler, pensioniert, aktiv, hofft auf **weltoffene Partnerin**, die klass. Musik und Berge liebt. Bitte mit Bild (zurück) an VCS, Chiffre 1901, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern



Wellnesshotel inkl. Skipass
www.salina.maris.ch/pistenflitzer

WOHNEN

Lehmhaus-WG sucht **Mitbewohner/in. St.Pantaleon**, öV10'ab Liestal. Gemeinsame Gestaltung und Pflege von Haus und Garten, achtsames Miteinander. Preis Fr. 500 - 700/Zimmer plus NK. stefan.best@gmail.com 077 422 64 26

Oje! Müssen wir uns von unsern Enkelkindern trennen? Oder findet sich in der **Stadt Zürich** eine neue gemeinsame **Bleibe für 4 + 2 Familienmitglieder** (Miete oder Kauf)? 079 323 85 14

Zu **verkaufen** in **Cheseaux-sur-Lausanne: Minergie-Doppelhaushälfte**, ruhiges familiäres Quartier. offene Küche, 4 Schlafzimmer, großes Wohnzimmer, schöne Terrasse mit freiem Blick auf die Landschaft und den Jura. Das Dorf bietet alle Annehmlichkeiten, sehr gute ÖV-Anbindung. Fr. 1.220.000 ---. Tél. 021 647 66 61 (abends und Weekend.

ÖKO-Holzbau-Erstvermietung, OG, hohe Räume, 95m2, 3-4 Zim. 2 Terrassen, Cheminée-Ofen, integr. PV-Anlage in **Aedermannsdorf SO**, bezugsbereit ab Feb. 19, Car/Veloport, Jurapark, Bach, Garten Miete inkl. Fr. 1700.---. beni.schilling@ggs.ch 079 648 2510



Willkommen im nachhaltig geführten Albergo Biologisches Frühstücksbuffet - Kraftort- Wander und Bikerparadies direkt vor der Haustür! Verlockende Angebote auf meiner homepage

www.casa-ambica.ch, info@casa-ambica.ch

CH 6672 Gordevio, Vallemaggia
Tel. +41 (0) 91 753 10 12

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 in **Amden mit Blick aufs Meer** - aufs Nebelmeer. Spaziergänge, Skifahren oder einfach die schöne Wohnung geniessen mit traumhafter Aussicht. **www.ulula.li**

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

Malen und Zeichnen in Magliaso(TI) Samstag, 07. bis Sonntag, 13. Juli 2019. theo.furrer@gmail.com, 079 658 23 13

Locarno-Monti. 3-Zimmerhaus, grosse Terrasse, Seesicht, grosser Garten, 3 Gehminuten von Station Funicolare. HS 840 Fr./ZS 700 Fr. + Nebenkosten. Tel. 079 707 92 25 abends ab 18.00

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

Im **Val Vigizzo/IT** vermieten wir ein **sonniges Ferienhaus.** 2 -4 Personen. Ideal für Familie. Verkehrsfrei, Aussicht, Badebach, Wandern, öV Centovallibahn. Kontakt: **ferien@vigna.ch.** Infos/ Bilder: **www.vigna.ch**

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

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

Locarno-Minusio: Häuser, Whn., Studios Seesicht, beh. Schwimmbad, Fahrradweg. Tel. 091 743 16 10. **www.paganetti.ch**

Centovalli / Al Forno Vacanze

Autofrei / schlafen mit dem Duft der Natur / baden am Wasserfall unkompliziert / **www.al-forno.ch**

STUDIO am Lago Maggiore (Gerra) ca. 40 m2, mit Sitzplatz und Seesicht. Jahresmiete. Tel. 079 311 57 00

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

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

Calancatal/Braggio: mit Seilbahn erreichbar, ruhiges Bergdorf, zahlreiche Wandermöglichkeiten. Weitere Infos unter **www.agriturismoraisc.ch**



Radreisen weltweit:

Trekkingbike, MTB, Rennrad, E-Bike.

www.biketeam-radreisen.de

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

Disentis/GR: (Ferien-)Wohnung „Casa Dall'O“, unmöbliert, per sofort **ganzzjährig** zu vermieten. Preis Fr. 1300 inkl., 5 Gehminuten vom Bahnhof. Garage kann zugemietet werden, Herr Schnoz: Tel. 079 611 09 38. Wir freuen uns auf Sie!

Ferien im ursprünglichen **Onsernone-tal.** Herrliche Blumenwiesen entdecken. **2 Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. **www.mosogno-sotto.ch**

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

Ferienhaus in Les Prés d'Orvin: 3 Zimmer, 6 Betten, Holzheizung, viel Umschwung, WLAN, ÖV. **Wer möchte das Haus mit uns permanent teilen?** Auskunft, Besichtigung, Probewohnen! Martin Hasler, 078 620 55 34

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

Garten- / Obst-Oase: MERAGGIA.CH Inmitten vom Kastanienwald für 1-15 Pers. 30 Min. zu Fuss! Tel. 077 427 16 43

Naturpark Gantrisch: Ferienwohnung im **baubiologischen Holzhaus**, 60 m², mit 3 Betten. **www.unterwahlern.ch**

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

Sonnige **Frühlingstage am Untersee in Berlingen (TG).** Schneeglöckchen im Garten und freie Sicht auf den See. **www.glisglis.ch**

Gerne publizieren wir **Ihr Angebot** unter Diverses, Kontakte und Wohnen. Oder inserieren Sie Ihre Ferienwohnung. **www.verkehrclub.ch/kleininserate**

FERIEN AUSLAND

Töpfern in den Toskanaferien vom 25.5. bis 8.6. und vom 31.8. bis 14.9.2019. Ausführliche Infos: www.olivi.ch

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

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

Wunderschönes Rustico im **Val Prino Prelà, Ligurien**, zu vermieten für 3 - 6 Personen. Kleiner, ruhiger Weiler. Meersicht. Mit ÖV erreichbar. Auskunft erteilt 079 698 23 82

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

Côte d'Azur – La Croix Valmer: 600 m vom Meer Haus mit 8 Betten, grossem Garten, Kamin. Mit ÖV direkt erreichbar. kkmarti@bluewin.ch / Tel. 079 514 69 57

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

Ferien in den Dünen. Grosses Strohdach-Haus mit 4000m2 Heidegrundstück direkt am Meer. Dänemarks bester Badestrand. Infos und Fotos anfordern unter mm@m-m.ag

Haus in Irland, am See, nahe Meer, für 4-6 Personen, idyllisch an ruhiger Lage. www.muddywatersmayo.ch

Samothraki GR, Insel der Nike, abseits der Touristenströme. Landhaus mit Pool. Wochenweise für 2 Paare oder Familie. Info unter www.samothraki-holiday.net

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

Camargue, Panoramasicht aufs Meer: Le Grau du Roi. Herrlich gelegene 4-Zi-Whg direkt am Meer, 2. OG, von privat. Zwei Terrassen, Zimmer mit Meersicht. Garage, Lift, Wifi, geeignet f. Kinder. www.negresco-camargue.ch / christoph@bluewin.ch

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

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

Porlezza/IT: Ferienhaus mit 3 Zimmer, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. www.satiren.ch/casa.html, 044 482 54 86

Provence/Luberon: Was soll es sein? Schöne Gästezimmer, Ferienwohnung, grosses Ferienhaus? Stadthaus in L'Isle s/Sorgue, Pool/Garten, Veloregion, ÖV-Anschluss! www.maison-piloni.com

Paros / Griechenland. Kykladisches Haus auf dem Land umgeben von Gärten, Bäumen und Wasser. 3 Zimmer, Badezimmer. Tel: 0044 774 761 74 84. E-Mail: mary@maryprice.co.uk.

INSEL HVAR, KROATIEN. Charmantes Haus für 2-8 Personen, ruhig, wunderschöne Aussicht, www.plavisan.com

Ardèche/Cèze : unabhängige Wohnung oder Gästezimmer an paradiesischer Lage : «Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse» (aus Gästebuch). Allein-stehender Mas : Ruhe, Natur pur, Aussicht. Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr Tél. +33 4 66 55 83 82 / +33 6 11 95 31 33

Spannende **Kulturferien in Irland mit erfahrener Irlandkennerin.** Infos 044 252 09 18 / www.irish-culture.ch

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

Toscana/Maremma: Idyllische Ferien im Olivenhain - Zimmer od. Ferienhaus. www.usignolo.eu +39 3355 384 033

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.moulindemerze.fr Tél. 0033 673 18 34 31

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

Die besten Gründe um im **"Chéri", unserm Gästehaus**, Ferien zu machen: sanfte Hügel zum Velofahren, freier Blick auf die Ketten der Pyrenäen, die wohl-gemute Lebensgemeinschaft bietet Ihnen Hofprodukte an, Kunst- und Musikräume, Pool, finden Sie Ruhe in unseren Wäldern. **In der Nähe von Carcassonne**, Meer, und Berge www.mongrenier.eu; 0033468744375

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

Ferienhaus in der Provence / Gard www.carsan.ch

FERTIG LUSTIG, JETZT EINE AUSZEIT! Innehalten, Entschleunigen, Stille, Wandern, Kreativität, Yoga, Ayurveda, Qi Gong... Am Meer + in den Bergen. Allein oder zu Zweit. Unser Programm: www.inspiration-reisen.ch

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

Rickli Wanderreisen

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



Grosse Naturerlebnisse - sorgfältig reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch

casa im Herzen des Malcantone
santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Gepflegte und stilvolle Einfachheit
- Abschalten und Ruhe finden
- Im wildromantischen Wandergebiet

091 609 19 35, 6986 Migliaglia
www.casa-santo-stefano.ch



Zu verkaufen gepflegtes Landhaus in der TOSCANA mit Nebengebäude. Ort der Ruhe, Ort der Kraft in intakter Natur. Alter Baumbestand, Olivenhain, unverbaubare Lage. Nähe Massa Marittima, 30 Min. vom Meer entfernt. Kontakt: anderhi@bluewin.ch (Hilde Anderegg)

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

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

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



Terre des hommes
Kinderhilfe weltweit.

Jedes Kind auf der Welt hat das Recht, frei zu sein.

Ganz einfach – mit Ihrer Spende.

tdh.ch/ganzeinfach



50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen
der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



Hotel Jess... am Meer, Büsum

NEU

- Naturerlebnis Wattenmeer
- Büsum, eine lebhafte kleine Gemeinde in Schleswig-Holstein
- Büsumer Leuchtturm
- Ein Zuhause im Hotel an dem Sie bei Freunden zu Besuch sind

Preis pro Person	ab CHF 915*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Heide/Neumünster	Webcode: 2302
Anreise täglich vom 01.01. bis 31.12.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Stolperhof, Insel Usedom

- Ökologie ist für den Stolperhof keine moderne Phrase, sondern eine Herausforderung zum Umdenken
- Naturerlebnis für Gross und Klein
- Ideal für Ferien mit Kindern

Preis pro Person	ab CHF 940*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Anklam/Züssow	Webcode: 2306
Anreise samstags und sonntags vom 01.04. bis 31.12.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Hotel Sand, Timmendorfer Strand

- Naturprodukte vom Interieur bis in die Küche
- Individualität
- Höchste Qualität
- Nachhaltigkeit und Natürlichkeit

Preis pro Person	ab CHF 1200*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Timmendorfer Strand	Webcode: 2308
Anreise täglich vom 03.01. bis 31.12.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Hotel degli Amici, Monterosso

- Wunderschöne Dachterrasse mit Panoramablick
- Ruhig gelegenes Hotel in der Altstadt
- Nur 150 m vom Meer entfernt
- Monterosso, der grösste Ort der Cinque Terre

Preis pro Person	ab CHF 1020*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Monterosso	Webcode: 2314
Anreise täglich vom 18.04. bis 26.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/unterkunft/hotels	



Velotour Rostock - Kopenhagen

- Herrliche Strände und Dünenlandschaften am Grossen Belt
- Wikingerleben in Trelleborg
- Vielseitiges Kopenhagen
- Skandinavisches Ambiente

Preis pro Person	ab CHF 1595*
8 Tage/7 Nächte ab Rostock/bis Kopenhagen	Webcode: 2907
Anreise samstags vom 08.06. bis 31.08.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Flensburg - Lübeck

- Strandpromenaden der Ostsee
- Die Glücksburg
- Viele Strand-, und Seebäder
- Viele schöne Altstädte

Preis pro Person	ab CHF 1385*
9 Tage/8 Nächte ab Flensburg/bis Lübeck	Webcode: 2851
Anreise samstags & sonntags vom 27.04. - 22.09.19, täglich vom 25.05. - 06.09.19	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Genuss im Altmühltal



- Badeparadies und Rückzugsgebiet Altmühlsee
- Naturpark Altmühltal
- Bierbrautraditionen
- Kulturträchtige Städte Eichstätt und Regensburg

Preis pro Person	ab CHF 1035*
7 Tage/6 Nächte ab Gunzenhausen/bis Regensburg	Webcode: 2840
Anreise täglich vom 03.05. bis 29.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velo-Kleingruppenreise Urwald & Wisente

- Erkunden von Europas letztem Flachlandurwald
- Super Velostrecken mit wenig oder keinem Verkehr
- Exkursionen und Besichtigungen mit lokalen Fachleuten
- Familiäre Residence Rousseau, top regionale Küche

Preis pro Person	ab CHF 1980*
10 Tage/9 Nächte ab/bis Schweiz	Webcode: 2339
Reisedaten 2019: 10. - 19.05. / 07. - 16.06. / 19. - 28.07. / 06. - 15.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	

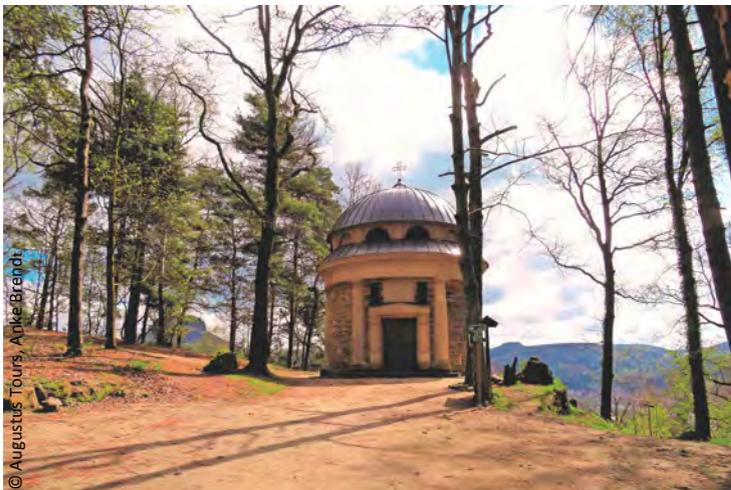
Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

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:





Wandertour Malerweg



- Das Elbsandsteingebirge
- Möglichkeit die Festung Königstein zu besichtigen
- Die faszinierendsten Wanderrouten Deutschlands
- Unberührte Natur erleben

Preis pro Person	ab CHF 915*
6 Tage/5 Nächte ab Krippen/bis Pirna	Webcode: 2327
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wandertour Donausteig



- Wanderungen entlang und oberhalb der Donau
- Gut ausgebaute Wege
- Donauschlinge bei Schlägen
- Malerisches Donautal

Preis pro Person	ab CHF 1055*
8 Tage/7 Nächte ab Passau/bis Linz	Webcode: 2507
Anreise donnerstags bis samstags vom 09.05. bis 21.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wandertour Bregenzerwald

- Erholen in Wellnesshotel
- Wanderungen durch den Bregenzerwald
- Schöne Waldlandschaften
- Die österreichische Gastfreundschaft genießen

Preis pro Person	ab CHF 890*
8 Tage/7 Nächte ab Sulzberg/bis Mellau	Webcode: 2336
Anreise täglich vom 04.05. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Weitwandern

Frühling: Geführte Schneeschuhtouren und Wanderungen. Marokko mit Bahnreise.

Schneeschuhtouren

- 28.03. – 31.03.19 Schneeschuhtage in Bivio
- 19.04. – 22.04.19 Ostern: Schneeschuhtage am Lukmanier

Frühlingswanderungen

- 19.04. – 22.04.19 Ostern: Lago di Lugano und Monte Generoso
- 21.04. – 28.04.19 Korsika: wilde Macchia und sanfte Strände
- 24.05. – 10.06.19 Marokko, Hoher Atlas: vom Lac Izougar zum M'Goun
- 25.05. – 02.06.19 Pays Cathare 3: der Fluchtweg in Katalonien

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:





Wandern in den Voralpen Venetiens



- Wanderungen mit Ausblick auf die Dolomiten
- Venetische Spezialitäten und Weindegustation
- Mittelalterliche Kulturstädtchen, venetische Villen und antike Taufkirchen

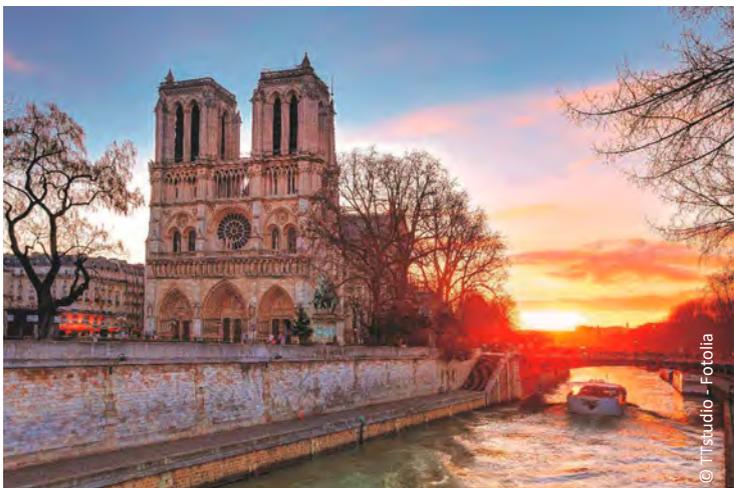
Preis pro Person	ab CHF 1870**
8 Tage/7 Nächte ab/bis Zürich	Webcode: 207
Reisedatum: 01.06. bis 08.06.*** und 28.09. bis 05.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderreise Mecklenburgs Ostseeküste

- Wandern auf der Halbinsel Darss in wilder Natur
- Alte Residenzstadt Schwerin und Hansestadt Rostock
- Unterwegs per Schiff und Kutsche
- Mit der Molli-Dampfbahn nach Bad Doberan

Preis pro Person	ab CHF 2170**
8 Tage/7 Nächte ab/bis Basel	Webcode: 415
Abreisedaten: 22.06.*** / 06.07.*** / 20.07.*** und 03.08.2019***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Elektrovelo-Reise Bern - Paris

- Ursprüngliche Juralandschaft
- «La Côte d'Or» und der «Canal de Bourgogne»
- Dijon, Beaune, Auxerre, Paris—kulturhistorische Städte
- Elektrovelos der Marke FLYER!

Preis pro Person	ab CHF 3370**
12 Tage/11 Nächte ab/bis Bern	Webcode: 633
Reisedatum: 09.06. bis 20.06.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Malreise ins Val Müstair

- Gastgeberinnen empfangen Sie mit Herz und Seele
- Malen mit Pigmenten und Steinmehlen
- Sgraffito Führung durch die Engadiner Häuser

Preis pro Person	ab CHF 1750**
8 Tage/7 Nächte ab/bis Val Müstair	Webcode: 604
Reisedatum: 07.07. bis 14.07.2019***	
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:





© Pia Neuhaus

Voller Einsatz fürs Velo: Mit der Annahme des Bundesbeschlusses Velo hat das Zweirad letztes Jahr seinen verdienten Platz in der Verfassung bekommen.

WETTBEWERB

Alles Gute, lieber VCS

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich seit seiner Gründung für eine nachhaltige und umweltverträgliche Verkehrspolitik ein. Dabei darf er auf viele Erfolge zurückblicken. 2019 feiert er einen runden Geburtstag.



© Yves Leresche

Vor 20 Jahren wurde in der Westschweiz der Pedibus ins Leben gerufen und legte den Grundstein für zahlreiche Schulwegprojekte.



© Michael Rytz

Die erste Begegnungszone in der Schweiz – anfänglich unter dem Namen Flanierzone – befindet sich in Burgdorf und ist ein Verdienst des VCS.



© N. Regli

Für ein gut ausgebautes Bahnnetz: 2014 durfte sich der VCS über ein JA zum Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) freuen.



ZU GEWINNEN: Ein E-Bike im Wert von 3299 Franken

Wir hetzen von Termin zu Termin. Vom Wecker klingeln ins Büro, von der Sitzung zum Einkaufen und wieder zurück. Schön, wenn wir eine Pause einlegen können – und trotzdem nicht stillstehen. Das elegante E-Bike «Relax» Shimano E6100 der Marke Canyon macht es möglich. Die müden Beine können relaxen, der Motor erledigt die Arbeit. Auf dem Velo sind die Gedanken frei und der nächste Termin kann warten.

Wie alt wird der VCS 2019?



Beantworten Sie die Frage bis am 22. März 2019 und senden Sie Ihre Lösung an

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

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

Lösung letzte Ausgabe:

Auto

Gewonnen hat den einwöchigen Aufenthalt in Château Duvier Serge Perrelet aus La Chaux-de-Fonds.

Wettbewerbspreis
offert von



Es ist unsinnig, seltene Rohstoffe und Energie für die Produktion ineffizienter Lifestyle-Geräte zu verschwenden.



ANDERS GAUTSCHI

Gedränge auf dem Trottoir

Letzten Sommer fuhr ich mit dem Velo die Monbijoustrasse in Bern hinunter. Ich war wie gewohnt recht zügig unterwegs. Deshalb staunte ich nicht schlecht, als plötzlich lautlos neben mir ein aufrecht stehender junger Mann vorbeifuhr. Bei der Ampel stellte ich fest, dass er auf einem Rollbrett stand. Aber nicht auf einem gewöhnlichen Rollbrett. Als die Ampel auf Grün umschlug, zischte er bereits lautlos davon, als ich noch kaum in die Pedale getreten war. Bei dem Ding handelte es sich offenbar um ein E-Rollbrett, welches von einem Elektromotor angetrieben wird.

Die Verbreitung solcher «fahrzeugähnlicher Geräte» – kurz FäG – mit elektrischem Antrieb wie Segways, E-Trottinette, oder E-Rollbretter nimmt laufend zu. Und damit auch die Unfälle – obwohl Geräte wie das E-Rollbrett oder das Hoverboard eigentlich nur auf Privatgrund benützt werden dürften. Anbieter wie Limebike sind daran, ihre Geschäftsmodelle auch in der Schweiz umzusetzen und die Städte mit ihren grünen E-Trottinetten zu überschwemmen, wie dies bereits in anderen europäischen Städten oder in Kalifornien der Fall ist. Segways oder E-Trottinette bieten nur einem einzigen Individuum Platz und sind kaum transportfähig. Sie sind deshalb aus Raum- und Transportperspektive ineffizient. Für mich stellt sich die Frage, wie sinnvoll es ist, die bereits vollen Trottoirs, Velo- und Fuss-

wege für solche Fahrgeräte freizugeben. Dass mit diesen neuen Verkehrsmitteln zusätzliche Konflikte geschürt werden, liegt auf der Hand.

Dieses Jahr wird der Bundesrat seine Vorstellungen präsentieren, wie mit diesen Fahrgeräten künftig umzugehen ist beziehungsweise wo deren Verwendung erlaubt sein soll. Hinter dem Verkauf und der Vermietung von Lifestyle-Gefährten à la Limebike stehen knallharte Geschäftsmodelle respektive -interessen. Es ist zu erwarten, dass entsprechend für deren unbeschränkte Zulassung lobbyiert werden wird. Wie sich das Leben auf dem Trottoir gestaltet, wie stark die Unfallzahlen zunehmen oder in welchem Ausmass wir hier zusätzlichen «Elektroschrott» importieren, dürfte dabei von untergeordneter Bedeutung sein.

Ich selber bin neuen Technologien und Innovationen nicht abgeneigt und ehrlich gesagt gab der eingangs erwähnte junge E-Skater ein recht cooles Bild ab. Aber etwas weiter gedacht machen diese Dinger bei uns auf der Strasse oder auf dem Trottoir einfach keinen Sinn. Wir haben nicht so viel Platz wie in Kalifornien. Auch aus gesundheitlicher Sicht spricht nichts für diese E-Geräte. Und schliesslich ist es unsinnig, seltene Rohstoffe und Energie für die Produktion ineffizienter Lifestyle-Geräte zu verschwenden.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch.) **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Yves Chatton, Jelena Filipovic, Anders Gautschi, Urs Geiser, Peter Krebs, Emilie Roux, Laura Schmid, Anina Schweighauser, Christine Steinmann, Takashi Sugimoto, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** 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:** Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71521 (deutsch 57 080, französisch 14 441). Die nächste Ausgabe erscheint am 25. April 2019. **Insertionsschluss:** 25. März 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

Ein Heft zum Jubiläum

Im Mai 1979 wurde der VCS in Herzogenbuchsee (BE) gegründet. Seither setzt er sich in der ganzen Schweiz für eine Mobilität ein, die Mensch und Umwelt respektiert. Zum 25-Jahr-Jubiläum gab es eine Lokomotive mit dem Motto «Ziele erreichen!». 2019 zeigen wir in einem bildreichen Dossier auf, welche Erfolge der VCS in den letzten vier Jahrzehnten feiern konnte – und wagen den einen oder anderen Blick in die Zukunft.



© VCS/Peter Saxenhofer

Spitzenbioweine 6er-Probierpaket

 Aus Spanien

Valcaliente, Rioja Crianza 2015
Der Klassiker aus einem Top-Jahr
CHF 17.50 pro Flasche



 Aus Frankreich

Château Mourgues, Capitelles 2015
Le Figaro: «Un terroir exceptionnel»,
«Wein des Jahres 2019»
CHF 24.00 pro Flasche

 Aus Italien

Antura, Riserva Sicilia 2016
Klasse-Riserva zum sensationellen Preis
CHF 15.50 pro Flasche

6er Probierpaket
nur **CHF 90.00**
(statt 114.00) inkl. Porto

Das Plus für VCS-Mitglieder:
Sie sparen CHF 24.00 und profitieren
von einer **portofreien Lieferung**.

Bestellmöglichkeiten

Online www.amiata.ch/vcs
Coupon unfrankiert einsenden
Telefon 071 250 10 15

amiata

Langgasse 16, CH-9008 St. Gallen
Tel 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18
info@amiata.ch, www.amiata.ch



Château Mourgues du Grès: Höchste Qualität, Genuss und Respekt für eine gesunde Natur.

Hochwertige Bioweine von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben sind die Passion von **amiata**. Seit vielen Jahren pflegen wir partnerschaftliche Kontakte zu Winzern, die ihre Reben mit besonderer Sorgfalt nach biologischen Richtlinien anbauen und im Keller auf sanften Ausbau setzen.

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



50%

auf VCS-Rechtsschutz-
versicherung
kombiniert*

Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

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

Für Bestellungen und Informationen:

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

* Aktion gültig für Versicherungsabschluss bis 31.3.2019.
Der Versicherungsschutz gilt bis 31.12.2019.

Für Mensch
und Umwelt



© Fotolia - milanmakovic78



Fr. 25.–

Pannenhilfe für E-Bikes

Wir machen Sie mobil!

E-Bikes sind komplexer und schwerer als konventionelle Velos und können selbst bei einfachen Schäden (wie z. B. Reifen) oft nicht selbständig vor Ort repariert werden. Die E-Bike-Assistance hilft Ihnen weiter.

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



© Julia Herr/VCS