

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

WIR
SIND
VCS

Wir engagieren
uns für eine nach-
haltige Mobilität

FÜR KLIMA
UND
LEBENS
QUALITÄT



Für Mensch
und Umwelt



Festtagsweine 6er-Probierpaket

nur CHF 98.00 (statt 125.20) inkl. Porto

> Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie sparen CHF 27.20 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



Concejo, Vino de Autor 2016

Gold Ecoracima 2019, Wein des Jahres 2021 / CHF 24.00 pro Fl.

Château Mourgues, Terre d'Argence 2018

Figaro: «Un terroir exceptionnel» / CHF 18.80 pro Fl.

Gulfi, Nerojbleo 2018

Vinous: «Best producer of Nero d'Avola wines» / CHF 19.80 pro Fl.

Bestellmöglichkeiten: Online www.amiata.ch/vcs

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



François Collard von Château Mourgues: «Ich möchte die Reinheit der Frucht und die Balance zwischen Fülle und Mineralität des Weines bewahren. Der biologische Anbau hilft uns dabei.»

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.

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



Bis **20%**
Ersparnis!

Sparsames Fahren lohnt sich!

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

Schnell und einfach zur Offerte:

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

Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Attraktiver Verkehrsknoten:**
Rapperswil-Jona gewinnt den FLUX-Preis
- 8 **Schwerverkehrsabgabe:** eine Weiterentwicklung ist nötig
- 9 **VCS-Velotagung:** ein klares Bekenntnis zur Veloförderung
- 10 **Flexibel unterwegs:**
ein neues Projekt unterstützt die Mobilität im Alter
- 11 **Kreuzfahrtschiffe:** umweltschädliche Schwergewichte
- 13 **Schulweg:** die Kinder feiern zu Fuss
- 14 **Umweltverantwortungs-Initiative:**
so soll die Schweiz ihre Ziele erreichen
- 15 **Mobilitätskonzepte:**
ein neuer Ansatz fördert Autonomie und Sicherheit
- 16 **Magazinverpackung:** die Ökobilanz des BAFU
- 17 **Auto und Umwelt:** wann sich ein Gebrauchtwagen lohnt

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Geht es Ihnen manchmal wie mir: Sie fühlen sich allein und entmutigt, wenn es um das Thema Klimawandel geht? Haben Sie das Gefühl, ihr Engagement sei nur ein Tropfen auf den heissen Stein?

Mit diesem Heft möchten wir Ihnen das Gegenteil beweisen.

Allein unter dem Dach des VCS sind 100 000 unterschiedlichste Menschen zusammengeschlossen, die sich für eine umwelt- und menschenfreundliche Mobilität einsetzen. Im Dossier ab Seite 20 lesen Sie die Geschichten von 22 dieser Menschen: Mitglieder des JungVCS, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Freiwillige, Ehemalige und andere. Sie alle setzen sich dafür ein, Lösungen für die unterschiedlichen Herausforderungen an eine nachhaltige und zukunftsorientierte Mobilität zu finden.

Nur wenn wir zusammenarbeiten – wie es der Cartoonist Max Spring auf Seite 58 zeigt –, können wir etwas verändern. Ich hoffe, dass Sie die vorgestellten Menschen dazu ermutigen, niemals aufzugeben.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre

Yves Chatton engagiert sich als
Projektleiter Verkehrspolitik für die Anliegen des VCS.



48 **Städtereise:**
Entdeckungen im
dänischen Aarhus

50 **Schneeschuhtour:** Bostg – ein Tipp auch für
andere Jahreszeiten

53 **Ausflug:** 600 Sterne in St. Gallen

32 **Mitgliederangebote**

38 **Berichte aus den Regionen**

55 **Wettbewerb**

57 **Bitte mitdenken! mit Simon Hofmann**

58 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf / setrunners.ch

DOSSIER

Engagement für den VCS: Gesichter und Geschichten

Wer sind die 100 000 Menschen, die sich beim VCS für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität einsetzen? In unserem Dossier zeigen wir 22 davon – und lassen sie von ihren Beweggründen erzählen.





© Hugo Vincent

Zusammen fahren, Ressourcen sparen

Der Schneetourenbus ergänzt das Netz des öffentlichen Verkehrs in touristischen Bergregionen. Er bietet damit eine attraktive Alternative zum Auto. Das sind gute Nachrichten für Schneesportlerinnen und Schneesportler – und für die Umwelt! Nach drei Saisons und trotz Coronapandemie ist das Pilotprojekt erfolgreich abgeschlossen worden. Nun führen der VCS und der Schweizer Alpen-Club SAC den Schneetourenbus unabhängig weiter. Die ersten Linien werden ab Mitte Dezember in mehreren Regionen der Schweiz in Betrieb sein, darunter im Berner Oberland, im Jura und in Graubünden.



Weitere Informationen und Fahrpläne finden Sie unter www.schneetourenbus.ch

Das Veloweggesetz kommt voran

In der Herbstsession hat sich der Ständerat als Erstrat über das Veloweggesetz gebeugt. Dieses definiert, wie der Bundesbeschluss Velo umgesetzt wird, welchen die Stimmenden 2018 deutlich gutgeheissen haben. Das Velo liege stark im Trend, sagte Verkehrsministerin Simonetta Sommaruga in der Debatte. «Das Velo hat das Potenzial, zur Behebung von einigen Verkehrsproblemen beizutragen. Durch eine vermehrte Benutzung des Velos kann eine Entlastung für den gesamten Verkehr erreicht werden.» Ausserdem wolle man – mit Blick auf die steigenden Unfallzahlen – das Radfahren mit dem Veloweggesetz sicherer machen. Einer Ratsminderheit ging derweil das Veloweggesetz zu weit. Die Vorlage greife zu stark in die Kompetenz und Hoheit der Kantone ein, wurde argumentiert. Der St. Galler SP-Ständerat Paul Rechsteiner hielt dagegen, die umliegenden Länder hätten die Schweiz weit überholt: «Auf europäischer Ebene gibt es inzwischen einen Masterplan für die Förderung des Veloverkehrs. Die Schweiz muss aufpassen, dass sie nicht abgehängt wird.» Der Ständerat hat dem Veloweggesetz letztlich mit einigen Abschwächungen klar zugestimmt. Als Nächstes ist der Nationalrat am Zug.



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

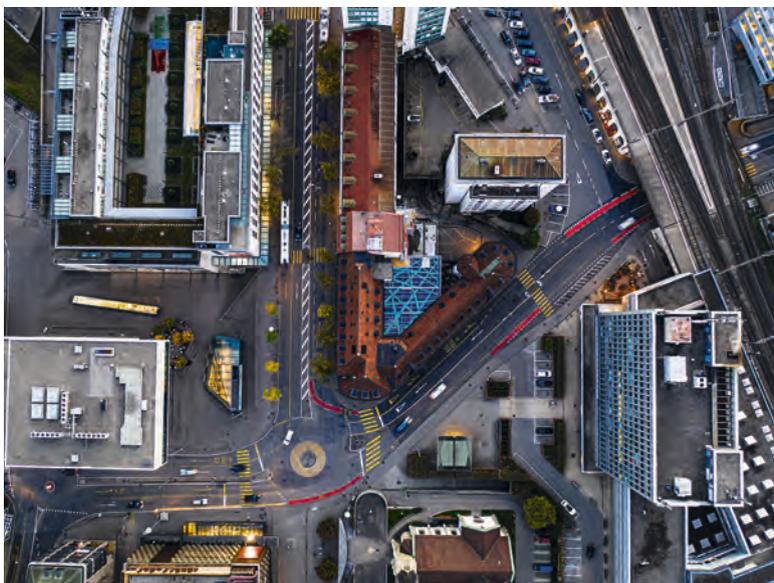
Griffiges Instrument für nachhaltigen Verkehr

Der VCS ist überzeugt, dass Mobility Pricing eines der wichtigsten Instrumente ist, um den Verkehr insbesondere in den Agglomerationen positiv zu steuern. «Der Verkehr muss zwingend nachhaltiger gestaltet werden, doch das Ziel des Verursacherprinzips wird auf Schweizer Strassen bei weitem verfehlt», stellt VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi fest. Im Mobility Pricing sieht der VCS ein geeignetes Instrument, um die Grundsätze der Kostenwahrheit und des Verursacherprinzips umzusetzen. Heute ist der motorisierte Verkehr vergleichsweise günstig, so dass immer mehr Leute in der Schweiz im Auto unterwegs sind. In der Folge steigen die externen Kosten des motorisierten Individualverkehrs immer weiter an – Kosten für Schäden an Umwelt und Gesundheit, die oft die Allgemeinheit übernimmt. Dass Verkehrsteilnehmende ihr Verhalten verändern, wenn sie für die Kosten ihrer Mobilität aufkommen müssen, hat eine jüngst veröffentlichte Studie von drei Schweizer Universitäten belegt (signifikante Reduktion der externen Kosten um 5,1 Prozent). Preislich richtig ausgestaltet, ermöglicht Mobility Pricing nämlich eine Verlagerung auf die öffentlichen Verkehrsmittel und auf den Fuss- und Veloverkehr wie auch eine bessere Auslastung der Infrastruktur. Aus diesen Gründen hat der VCS seine Argumente im Positionspapier Mobility Pricing zusammengefasst.



Das Positionspapier finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/position

© Adobe Stock – jakartatravel



Korrigendum

Im Beitrag «Fossiles ins Museum – nicht in den Tank» (VCS-Magazin 4/2021) wurde eine falsche Zahl publiziert. Die Schweiz produziert nicht 50 Tonnen Klimagase jährlich, sondern deren 50 Millionen Tonnen. Für die im Beitrag erwähnte Menge benötigt die Schweiz gerade mal eine gute halbe Minute. Diese doch augenfällig andere Grössenordnung verdient ein Korrigendum und ein Excusez.



© Sam Buchli

Eine grosse Leistung der Kleinsten

Bereits zum zehnten Mal gingen zahlreiche Schülerinnen und Schüler während zweier Wochen zu Fuss zur Schule: Zwischen den Sommer- und Herbstferien fand die Jubiläumsausgabe der Aktionswochen «walk to school» statt. Nachdem viele Schulen im vergangenen Jahr aufgrund der Covid-Massnahmen auf die Aktion verzichten mussten, konnten 2021 wieder mehr Klassen teilnehmen: Knapp 8500 Schülerinnen und Schüler respektive 457 Klassen haben sich für die Aktion angemeldet. Zum Jubiläum von «walk to school» konnte zudem jede Klasse, unabhängig von der erreichten Punktzahl, eine Malstunde mit einem Globi-Illustrator gewinnen. Der VCS freut sich sehr über das erfolgreiche Jubiläumsjahr – mit ihren Schritten haben die Kinder Grosses geleistet!

Die Gewinnerklassen und mehr Informationen finden Sie unter www.walktoschool.ch

Im Schlaf nach Amsterdam

Gewisse Nachrichten brauchen wenig Worte: Gross ist die Freude über die Nachtzugverbindung Zürich–Amsterdam ab Dezember 2021. Und welche andere europäische Stadt rückt mit dem Fahrplanwechsel der SBB ein Stück näher? Raten Sie mit – auf unserer Wettbewerbsseite hinten im Magazin.



Weitere Infos zu Reisen in Europa unter www.europamitdemzug.ch

«Sichere Strassen jetzt» definitiv beschlossen

Ältere Lastwagen, die durch die Schweiz über die Alpen fahren wollen, müssen zukünftig mit allen modernen Sicherheitsassistenzsystemen ausgerüstet sein, die für neue Fahrzeuge seit mindestens fünf Jahren obligatorisch sind. Davon profitiert nicht nur die Verkehrssicherheit, sondern auch die Umwelt, sind doch neuere Lastwagen bezüglich Luftreinhaltung (nicht aber bezüglich CO₂!) besser. Gefordert hat das die Standesinitiative Tessin «Sichere Strassen jetzt», die VCS-Vizepräsident und Nationalrat Bruno Storni eingereicht hatte.

Einmal der Vierwaldstättersee für ...



... Menschen oder Autoparkplätze? In der Schweiz gibt es rund zehn Millionen Parkplätze, das entspricht ungefähr der Fläche des Vierwaldstättersees. Das sind knapp 114 km², die wir statt für Blech nutzen könnten für Grünflächen, Cafés und Spielplätze, Velo- und Fusswege und ...

Illustrationen: mueller@etbf.ch / Samira Oschoung

Attraktiver Verkehrsknoten: Bahn- und Bushof Jona

Öffentlicher Verkehr Ein übersichtlicher und gut gestalteter Umsteigeort: Rapperswil-Jona gewinnt mit dem Bahn- und Bushof Jona den FLUX-Preis 2021. Die Jungfraubahnen erhalten für das neue Grindelwald Terminal einen Sonderpreis der Jury.

Von Nelly Jaggi



Der 1. Platz: Rapperswil-Jona (SG)

Der Bahn- und Bushof Jona hat eine wichtige Scharnierfunktion inne: Als Verkehrsknotenpunkt und durch seine physische Präsenz trägt er dazu bei, die beiden bis 2007 unabhängigen Gemeinden Rapperswil und Jona miteinander zu verbinden. Zusätzlich setzt sich die Gemeinde mit gezielten Massnahmen für eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein – nebst dem Ausbau des Stadtbusnetzes auch mit einer besseren Erkennbarkeit und spezifischen Kampagnen. Der Fuss- und Veloverkehr wird mit einem städtischen Konzept gefördert – der Bahn- und Bushof Jona bildet darin ein Schlüsselprojekt. Wer zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist, profitiert dort neu von einer verbreiterten Unterführung.

«Der Bahnhof Jona besticht durch seine Übersichtlichkeit und attraktive Gestaltung. Mit dem Velo kann man praktisch ans Bahngleis heranfahren, die durchdachte Einbindung aller Verkehrsträger bietet ideale Voraussetzungen für das Umsteigen auf den ÖV. Die Gemeinde hat weitsichtig geplant und ist daran, den Verkehrsknoten mit Zusatzangeboten für die Bevölkerung noch attraktiver zu gestalten», begründet Jurymitglied und VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi die Vergabe des FLUX-Preises 2021 an die Gemeinde Rapperswil-Jona.





Der Sonderpreis: Grindelwald Terminal (BE)

Die Jungfraubahnen haben mit dem Grindelwald Terminal ein Vorhaben umgesetzt, das eine direkte Anbindung der V-Bahn, die von Grindelwald aus den Eigergletscher und den Männlichen erschliesst, an den ÖV ermöglicht. Das bietet den Gästen von Grindelwald einen idealen Startpunkt für

Ausflüge – Einkaufs- und Verpflegungsmöglichkeiten inklusive – und verkürzt die Anreisezeit mit dem ÖV. Die aus dem Unterland anreisenden Fahrgäste steigen von der Bahnstation direkt in die Bergbahnen um. Die Fahrt mit dem ÖV von Grindelwald Dorf zum Terminal dauert nur vier Minuten. «Der Terminal in Grindelwald ist ein ausserordentliches Projekt», lobt Anders Gautschi den neuen Freizeitverkehrs-Hub. Weil mit dem FLUX-Preis in der Regel Gemeinden ausgezeichnet werden, für den Bau und die Ausgestaltung des Terminals aber die Jungfraubahnen entscheidend waren, hat sich die Jury für die Vergabe eines Sonderpreises entschieden.



Die Nominierten: Flawil (SG) ...

Der Bahnhof verleiht dem 10 000-Seelen-Ort Flawil Gewicht, halten doch dort die Intercityzüge zwischen Zürich und St. Gallen. 2018 und 2019 wurden der Bahnhofplatz und der Bushof erneuert, in den Planungsprozess waren auch die Bevölkerung sowie verschiedene Nutzende und Interessierte involviert. Der Verkehrsknoten wurde damit den Anforderungen an eine moderne ÖV-Drehscheibe gerecht und hat das Gebiet städtebaulich aufgewertet. Für die nächsten Jahre sind weitere Verbesserungen geplant – damit stärkt Flawil die Stellung des ÖV.



... und Zürich Altstetten (ZH)

Altstetten ist das bevölkerungsreichste Quartier der Stadt Zürich, in keinem anderen Quartier arbeiten so viele Personen. Bis ins Jahr 2050 rechnen die SBB für den Bahnhof Zürich Altstetten mit einer Zunahme der Ein- und Aussteigenden von heute 46 000 auf 64 000 – also um 40 Prozent. Vor 20 Jahren hat die Gemeinde erstmals Leitsätze zum Ausbau der Drehscheibe Bahnhof Altstetten formuliert. Seither kam es zu zahlreichen Um- und Neubauprojekten – zuletzt die Verbreiterung der SBB-Personenunterführung um das Dreifache und den Bau der Limmatbahn, die Ende 2022 in Betrieb genommen wird. Lobende Worte hatte die Jury für die Veloinfrastruktur: ein direkter und einfacher Anschluss ans Velowegnetz, eine Unterführung für Velofahrende, Bikesharing-Angebote und eine Velostation.



Der FLUX-Preis

Mit dem FLUX-Preis zeichnen VCS, Postauto und der Verband öffentlicher Verkehr seit 15 Jahren einen Schweizer Verkehrsknoten aus, der den Fahrgästen das Reisen möglichst angenehm macht, der aus betrieblicher Sicht überzeugt und in den letzten Jahren erneuert wurde. Die achtköpfige Jury trifft ihre Auswahl jedes Jahr nach einem anderen Themenschwerpunkt. Auch 2021 begutachtete sie neue Verkehrsknoten, die dazu beitragen, dass der ÖV gegenüber dem Individualverkehr an Attraktivität gewinnt. Ausgezeichnet mit diesem wichtigen Verkehrspreis der Schweiz wird jeweils die Standortgemeinde. Die Preisverleihung fand am 25. Oktober statt, das Preisgeld beträgt 5000 Franken. Weitere Informationen unter www.flux.swiss

Alle Fotos: Philippe Gassner, Citec, Ingénieurs-Conseils

LSVA: Weiterentwicklung nötig

Schwerverkehr Es ist die einzige Abgabe mit Lenkungswirkung in der Schweizer Verkehrspolitik: die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA. Punkto Kostenwahrheit beim CO₂-Ausstoss besteht aber dringend Anpassungsbedarf.

Von Luc Leumann

© WestPit/Adobe Stock



Die Finanzierungsabgabe mit Lenkungswirkung der Schweizer Verkehrspolitik: leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe LSVA für LKWs war in den 1990er-Jahren ein Erfolg. In der momentanen Situation – beim CO₂-Gesetz ist es nicht gelungen, eine Mehrheit der (an jenem Sonntag, dem 13. Juni) Stimmenden von Lenkungsabgaben mit Rückerstattung für klimapolitisch vorbildliches Verhalten zu überzeugen – lohnt sich ein Blick auf die einzige Finanzierungsabgabe mit Lenkungswirkung der Schweizer Verkehrspolitik. Getreu dem Verursacherprinzip «wer mehr fährt, zahlt mehr» und explizit in der Höhe der Kosten, die ohne LSVA von der Allgemeinheit zu bezahlen wären, werden LKW-Kilometer auf Schweizer Strassen besteuert. Die Gelder finanzieren zu zwei Dritteln die NEAT und den generellen Bahnausbau und zu einem Drittel profitieren die Kantone.

Nun sind in der Verwaltung Arbeiten zur Weiterentwicklung der LSVA im Gang. Bei den Vorarbeiten hat sie einen offenen Prozess mit Betroffenen aus Wirtschaft und Gesellschaft gewählt. Als Vertreter der Umweltallianz, der Zusammenschluss der grossen Umweltverbände, wurde auch der VCS miteinbezogen.

Erste Ergebnisse werden im November erwartet, wenn der Bundesrat den Verlagerungsbericht 2021 vorlegen wird. Eine Chance in der aktuellen Situation, wo gerne gesagt wird, Klimapolitik müsse vermehrt auch ausserhalb des CO₂-Gesetzes stattfinden.

Ein klarer Auftrag

Bis vor wenigen Jahren war bei Bundesrat und Parlament wenig Wille erkennbar, die Schweizer LSVA-Politik den aktuellen Gegebenheiten anzupassen. Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat als eine ihrer ersten Amtshandlungen dem Bundesrat vorgeschlagen, die Höhe der LSVA so zu verändern, dass nur moderne LKWs von einer tieferen Abgabe profitieren. Solche Anpassungen an den technischen Fortschritt waren in der Vergangenheit leider politisch alles andere als eine Selbstverständlichkeit. Neu machen sich auch diverse Parlamentarierinnen und Parlamentarier Gedanken, wie die LKWs mit alternativen Antrieben attraktiver gemacht werden sollen.

Aus Sicht des Klimaschutzes sind vor allem zwei Umstände stossend am bestehenden Sys-

tem. Erstens werden die externen Klimakosten zwar in die Berechnung der Kosten einbezogen, die gemäss Grundauftrag der LSVA mit der Abgabe gedeckt werden müssen. Die Schadenskosten von CO₂ werden von der Naturwissenschaft und der Volkswirtschaft aber in immer kürzeren Abständen nach oben korrigiert. Diese Erkenntnis, was eine Tonne CO₂ an Kosten auslöst, müsste viel schneller und systematischer Eingang finden in die Schweizer LSVA-Politik. Denn der Auftrag der LSVA ist klar. Gemäss Verfassung soll sie so hoch sein dürfen, wie es die externen, von der Allgemeinheit zu tragenden Kosten des Strassenschwerverkehrs, erfordern.

Ungleichbehandlung

Zweitens ist es in Zeiten des Klimawandels stossend, dass die Höhe der LSVA pro LKW-Kilometer noch immer nicht abhängig davon ist, wie viel CO₂ ein LKW ausstösst. Moderne LKWs mit vergleichsweise wenig herkömmlichen Luftschadstoffe wie Feinstaub oder Stickoxiden müssen seit Beginn der LSVA weniger bezahlen. Für den CO₂-Ausstoss gibt es aber keine solchen Abstufungen. Diese Ungleichbehandlung wirkt, als wäre sie aus der Zeit gefallen.

Das Resultat davon: Beim Feinstaub und bei den Stickoxiden haben LKWs auf Schweizer Strassen grosse Fortschritte gemacht. Hingegen stossen neue LKWs pro Tonnenkilometer immer noch praktisch gleich viel CO₂ aus wie vor 20 Jahren. Europaweite Messungen von 2019 und 2020 belegen, wie viel CO₂ neue LKWs auf der Strasse effektiv ausstossen. Die Schweiz und die EU sind also nicht mehr angewiesen auf Herstellerangaben aus realitätsfremden und offe bar zu Tricksereien verleitenden Laborbedingungen. Es wäre höchste Zeit, diese Daten für die Schweizer LSVA-Politik zu nutzen und endlich für den CO₂-Ausstoss durchzusetzen: «Wer wenig verursacht, bezahlt auch weniger LSVA.» ■

Luc Leumann ist Koordinator Bundespolitik beim VCS Schweiz.

Klares Bekenntnis zur Veloförderung

Velofahren Braucht die Schweiz einen nationalen Masterplan Velo? Diese zentrale Frage diskutierten zahlreiche Fachleute an der VCS-Velotagung in Bern.

Von Nadja Mühlemann

Anfang September wird im Hotel Kreuz in Bern klar: Expertinnen und Experten sprechen sich für ein Velokonzept auf nationaler Ebene aus. Es müsse nicht zwingend ein «Masterplan» sein, es könne auch eine Strategie, eine Roadmap oder wie in Deutschland ein nationaler Radverkehrsplan sein, meint Verkehrsplaner Carsten Hagedorn: «Die politische Absicherung muss vorhanden sein, alle Akteure müssen einbezogen werden.» Marco Starkermann, Verkehrsplaner der Metron AG, schliesst sich an: «Der Weg soll nur dann eingeschlagen werden, wenn Mut und politischer Rückhalt bestehen, um einen griffigen Masterplan mit konkreten Zielen und klaren Verbindlichkeiten zu entwickeln.»

Man ist sich einig, dass die Infrastruktur nicht überall gleich aussehen muss, jedoch nationale Vorgaben und Standards sowie eine Verankerung im Gesetz her müssen. Wo also beginnen? Die Infrastruktur ist der Kern des attraktiven und sicheren Velofahrens. Ohne gute Veloinfrastruktur kann auch keine Kampagne zur Sensibilisierung gestartet werden, um mehr Menschen fürs Velofahren zu begeistern. «Der Masterplan sagt: Entwickeln wir sichere, durchgehende Velohaupttrouten», sagt Karl Vogel, Leiter Verkehrsplanung der Stadt Bern. Die Velohauptstadt Bern gehe mit gutem Beispiel voran und habe die Erfolgsmodelle aus Kopenhagen oder Amsterdam im Blick. An solchen Beispielen könne man sich gut orientieren und die Städte als Labore benutzen, meint Vogel.

Mit dem Velo zum Klimaziel

Mit Experimenten und Forschung in der Veloinfrastruktur zeigt man ein klares Bekenntnis zur Veloförderung, was für einen nationalen Masterplan Velo fundamental



Wäre Helvetia Velofahrerin gewesen, hätte sie sich einen nationalen Velomasterplan gewünscht.

ist. Ein Umdenken der heutigen Mobilität sei unabdingbar, wenn die Schweiz die Ziele des Pariser Klimaabkommens erreichen wolle. «Es muss ein Paradigmenwechsel stattfinden; das Auto darf nicht mehr das wichtigste Verkehrsmittel sein. Dafür braucht es eine klare Trennung vom motorisierten Verkehr und effiziente, durchgehende Velou-

ten», bekräftigt Patrick Rérat, Professor an der Universität Lausanne.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA sieht dies etwas anders: «Die nötigen Instrumente für die Planung und den Bau einheitlicher und attraktiver Velowegnetze sind da», betont Erwin Wieland, stellvertretender Direktor des ASTRA. «Mit dem Veloweggesetz verpflichtet der Bund die Kantone, Velowegnetze nach einheitlichen Vorgaben zu planen und zu bauen, schweizweit geltende Normen und Vollzugshilfen regeln die technischen Details.» Die Kantone und Gemeinden würden die örtlichen Gegebenheiten am besten kennen und böten Gewähr für die lokale Akzeptanz der Massnahmen. Deshalb sei es absolut richtig, dass die Planung und der Bau der Velowegnetze auch weiterhin Sache der Kantone und Gemeinden bleibe.

Noch viel Arbeit

Auch aus Sicht des VCS bleibt die Forderung nach einer nationalen Velostrategie mit klaren Zielsetzungen, Massnahmen und koordiniertem Zusammenspiel zwischen den unterschiedlichen Akteuren bestehen. Gründe dafür gibt es zur Genüge: «Das Velo macht mobil und hält gesund. Es ist klimafreundlich, platzsparend und erhöht die Lebensqualität», fasst Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz, zusammen. Analog zu anderen Strategien des Bundes (z. B. Roadmap Elektromobilität) müsse der Masterplan als gemeinsame Verpflichtung der öffentlichen Hand und von privaten Akteuren erarbeitet und umgesetzt werden. ■

Nadja Mühlemann ist Projektleiterin beim VCS Schweiz und fährt täglich mit dem Velo zur Arbeit.

Unterlagen zur Velotagung und Informationen zu den Referentinnen und Referenten finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/tagung



Flexibel unterwegs im Alter

FahrFlex Ein neuartiges Projekt verbessert die Mobilität von älteren oder beeinträchtigten Menschen. Den Gesundheitsfahrdienst FahrFlex zeichnen eine digitale Plattform, gemeinsam genutzte Fahrzeuge sowie freiwillige und professionelle Fahrerinnen und Fahrer aus.

Von Marco Müller und Roman Steffen



Der Gesundheitsfahrdienst FahrFlex verbessert die Mobilität älterer oder beeinträchtigter Menschen.

Der neu gegründete Verein FahrFlex, bestehend aus der Spitex Horw, dem Alterszentrum Kirchfeld und der Tagesstätte Pilatusblick, hat sich zum Ziel gesetzt, in Horw (LU) und Umgebung den Transport von Menschen, die dauerhaft oder vorübergehend in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, gemeinsam zu organisieren. Heute disponiert jede Organisation separat per Telefon, mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Fahrpersonal den Fahrdienst. In Zukunft sollen Fahrten – beispielsweise zum Arzt – effizienter und unter Nutzung digitaler Hilfsmittel angeboten werden.

Teilen und digitalisieren

«Ziel von FahrFlex ist es, Kräfte zu bündeln, Ressourcen zu schonen und die Mobilität zu verbessern», sagt Marco Müller, Vereinspräsident und Geschäftsführer vom Alterszentrum Kirchfeld. Zu diesem Zweck wird der Fahrdienst digitalisiert und die Fahrzeuge organisationsübergreifend geteilt. Als Basis dient die Taxi-Software «go! Fleet». Per Web-App können beispielsweise die Angehörigen oder das Pfl personal jederzeit Fahr-

ten für ältere Personen oder Menschen mit einer Beeinträchtigung buchen. Die Fahraufträge werden über die digitale Plattform zu freiwilligen und professionellen Fahrerinnen und Fahrern disponiert. Diese können wiederum auf einer speziellen App die Fahraufträge entgegennehmen.

In den ersten 40 Tagen konnten bereits 130 Fahrten im Kirchfeld zufriedenstellend abgewickelt werden, so dass nun weitere Fahrten aller drei Organisationen eingebunden werden. «Dieser koordinierte Fahrdienst ermöglicht mobilitätseingeschränkten Personen grössere Freiheiten bei bezahlbarem Preis», ist Theres Bieri von der Spitex Horw überzeugt.

Schrittweiser Ausbau

Von Mai 2021 bis in den Frühling 2022 wird FahrFlex getestet und schrittweise in seinen Funktionen erweitert, bevor das Angebot dann in den regulären Betrieb übergeht. «Denkbar ist auch eine Integration von weiteren Gesundheitsorganisationen in der Region», sagt Markus Bider von der Tagesstätte Pilatusblick.

Seit diesem Herbst ermöglicht die Software auch, mehrere Fahraufträge auf ein und dasselbe Fahrzeug zu disponieren. Mit dieser Öffnung der Fahrten kann ein erster Schritt Richtung geteilte Fahrten, sogenanntes Carpooling, erreicht werden. Damit wird es beispielsweise möglich, eine geteilte Fahrt zum gemeinsamen Mittagstisch anzubieten. Denkbar ist auch, dass morgens für Mitarbeitende eine Fahrt vom Bahnhof zum eher dezentral gelegenen Kirchfeld möglich ist. Dies erhöht den Komfort für die umweltfreundliche Anreise, welche das Kirchfeld bei seinen Mitarbeitenden mit einem Beitrag an den öffentlichen Verkehr gar fördert.

Erfreulich ist, dass über ein Crowdfunding 150 Privatpersonen und Firmen dazu beigetragen haben, dass im September ein neues Rollstuhl-Elektroauto in Betrieb genommen werden konnte. Es ist CO₂-neutral unterwegs, dank Solarstrom vom Kirchfeld-Dach.

Potenzial für die ganze Schweiz

Fahrdienste im Gesundheitswesen existieren in der ganzen Schweiz – oft nicht digitalisiert, ohne Zusammenarbeit und mit schlecht ausgelasteten Fahrzeugen. Deshalb sieht der Bund im Projekt FahrFlex grosses Potenzial. Neben der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) des Bundes finanzieren auch Stiftungen und die Gemeinde Horw das Projekt mit.

Das Konzept für FahrFlex entwickelte das Horwer Mobilitätsunternehmen Trafiko, welches die Testphase begleitet und auswertet. Technischer Partner ist yourmile aus Zürich. Die Gesamtkosten belaufen sich bis Mai 2022 auf 193 000 Franken. Die Erkenntnisse werden dokumentiert und im Frühling 2022 anlässlich einer Veranstaltung zur Verfügung gestellt. Nachahmung ist also gewünscht. ■

Marco Müller ist Geschäftsführer des Kirchfeld, Roman Steffen ist Mitgründer der Trafiko AG.

Weitere Informationen finden Sie unter www.fahrflex.ch

Schergewichte auf dem Wasser

Schiffahrt Kreuzfahrtschiffe sind zwar beliebt, sie haben aber grosse Auswirkungen auf die Umwelt. Eine Zusammenstellung interessanter Informationen und Fakten aus Beiträgen des europäischen Verkehrsdachverbandes Transport & Environment.

Zusammengestellt von Nelly Jaggi

Obwohl Kreuzfahrtschiffe nur einen kleinen Teil der weltweiten Schiffsflotte ausmachen, haben sie unverhältnismässig grosse Auswirkungen auf die Luftqualität, die Lebensräume und das Klima. Sie benötigen viel Treibstoff – auch um die Hotels und die Freizeiteinrichtungen an Bord zu betreiben. Zudem fahren Kreuzfahrtschiffe schnell und nahe an der Küste und verbrennen demnach

500 Mal mehr als der Schwefelgehalt von Autodiesel. Für Kreuzfahrtschiffe, die länger als zwei Stunden am Liegeplatz liegen, gilt bereits ein noch strengerer Standard von 1000 ppm.

Ebenfalls verheerend ist der Ausstoss von Stickoxiden (SO_x): Laut einer Studie, die sich auf Satellitendaten von Schiffsbewegungen stützt, stossen Kreuzfahrtschiffe, die in Bar-

Neuere Bemühungen, Schiffe mit Flüssiggas zu betreiben, sind laut dem europäischen Verkehrsdachverband Transport & Environment (T&E) keine Lösung. Das sei zwar für die Luftqualität besser, doch mit Flüssiggas betriebene Kreuzfahrtschiffe verursachen höhere Treibhausgasemissionen als diejenigen mit herkömmlichen Antrieben, sagte Delphine Gozillon, Spezialistin für Schiffahrt bei T&E, im August gegenüber der «Sonntagszeitung».

Besonders problematisch ist der Schwefelgehalt von Schweröl, der 3500 Mal höher ist als beim Autodiesel. Das macht den Schifftreibstoff sehr viel umweltschädlicher.

grosse Mengen an Treibstoff in unmittelbarer Nähe zur Küstenbevölkerung.

Die meisten Kreuzfahrtschiffe werden mit Schweröl angetrieben, dem schmutzigsten verfügbaren fossilen Brennstoff. Die wenigsten verfügen über Dieselpartikelfilter oder selektive Katalysatoren zur Reinigung der Abgase – Technologien, die auf der Strasse längst Standard sind. Besonders problematisch ist der Schwefelgehalt von Schweröl, der 3500 Mal höher ist als beim Autodiesel. Das macht den Schifftreibstoff viel umweltschädlicher.

Im Jahr 2017 stiessen die Luxusschiffe des weltweit grössten Kreuzfahrtunternehmens «Carnival Corporation & PLC» in den europäischen Meeren zehnmal mehr krankmachende Schwefeloxide aus als alle über 260 Millionen Personenwagen in Europa. Spanien, Italien, Griechenland, Frankreich und Norwegen sind die am stärksten davon betroffenen Länder in Europa.

Flüssiggas ist keine Lösung

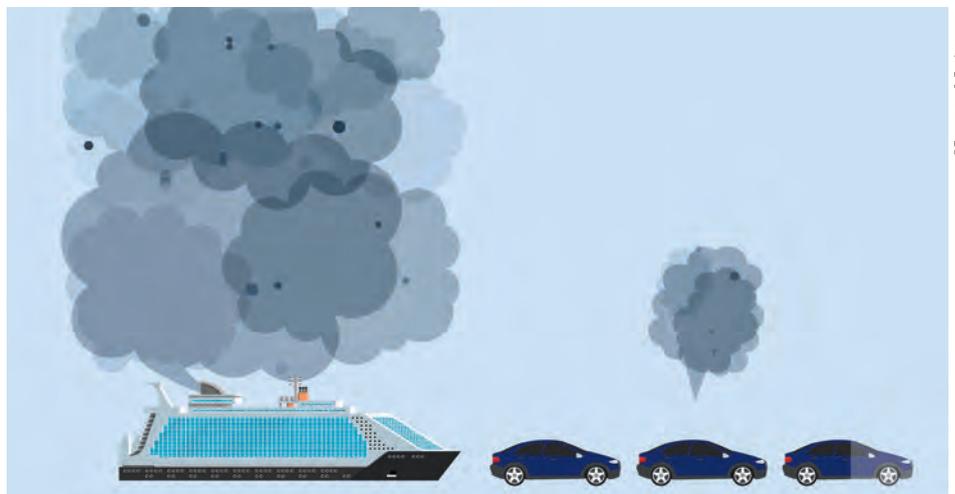
Für Kreuzfahrtschiffe, die ausserhalb der sogenannten Sulphur Emission Control Area (SECA), aber weniger als 200 Seemeilen vor der Küste fahren, gilt ein strengerer Schwefelstandard. Im Januar 2020 trat die globale Schwefelobergrenze in Kraft und der maximale Schwefelgehalt wird auf 5000 ppm (parts per million) gesenkt, was immer noch

celona anlegen, jedes Jahr fünfmal mehr SO_x aus als die 560 000 Autos der Stadt. Palma de Mallorca (Spanien) sowie Venedig und Civitavecchia in Italien sind am stärksten betroffen, während Southampton in England an fünfter Stelle bei den SO_x -Emissionen von Kreuzfahrtschiffen steht. Diese Emissionen bilden Sulfataerosole und Feinstaub. Beides schadet der menschlichen Gesundheit und führt zu saurem Regen und einer Versauerung der Meere.

Lieber Landstrom oder Wasserstoff

Lösungsansätze gäbe es gemäss den Spezialistinnen und Spezialisten von T&E aber durchaus: Landstrom kann dazu beitragen, die Emissionen im Hafen zu senken, Batterien sind eine Lösung für kürzere Strecken und die Wasserstofftechnologie kann selbst die grössten Kreuzfahrtschiffe antreiben. Die Kreuzfahrtbranche ist offenbar nicht bereit, den Wechsel freiwillig zu vollziehen, also müssen die Regierungen eingreifen und Null-Emissions-Standards vorschreiben. ■

Weitere Informationen (in englischer Sprache) finden Sie unter www.transportenvironment.org/cruise-ships



Die 47 Luxusschiffe des Kreuzfahrtunternehmens «Carnival Corporation & PLC» stiessen in den europäischen Meeren zehnmal mehr Schwefeloxide aus als alle über 260 Millionen Personenwagen in Europa.

©Transport & Environment



SCHNEE TOUREN BUS

zusammen
fahren,
Ressourcen
sparen



Der Schneetourenbus
bringt dich klimafreundlich
mit dem ÖV auf Touren.

schneetourenbus.ch





Vor einer Schule in Nyon (VD) spendeten Kinder und Erwachsene der Radakrobatin Jessica Arpin Applaus.

© Lundi13/Nicolas Righetti

Die Kinder feiern zu Fuss

Schulweg Tausende von Schulkindern machten beim Internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» am 17. September mit. In der Westschweiz und im Tessin wurden zahlreiche Aktionen organisiert, um den Schulweg zu feiern und die Kinder ins Zentrum zu rücken.

Verkehrsfreie Strassen, fröhliche Umzüge zu Fuss oder per Velo, Aufführungen und Animationen: Die Stimmung bei der 17. Ausgabe des Internationalen Tags «Zu Fuss zur Schule», der am 17. September als Höhepunkt der Europäischen Mobilitätswoche organisiert wurde, war festlich.

Mit dem Slogan «Weg vom Bildschirm!» feierte der Tag die Bedeutung der persönlichen Kontakte und der Beziehungen, die auf dem Schulweg geknüpft werden. In Absprache mit den Gemeinden und Schulen nahmen Kinder, Eltern und Lehrpersonen an dieser Aktion teil.

Von Camille Marion

© Lundi13/Nicolas Righetti



© zvg



Das unstetige Wetter konnte die farbigen Umzüge nicht stoppen.



© zvg

Ein vom Genfer Künstler Tom Tirabosco geschaffener Tierreigen schmückte die Kronen, die die Kinder auf dem Kopf trugen.

An verschiedenen Orten wurde der rote Teppich ausgerollt, um daran zu erinnern, dass der öffentliche Raum den Kindern mehr Platz geben muss.

In Torricella-Taverne (TI) begleitete die Weltklassesprinterin und Pedibus-Patin Ajla Del Ponte die Kinder zur Schule.



© TI-Press/Pablo Gianinazzi

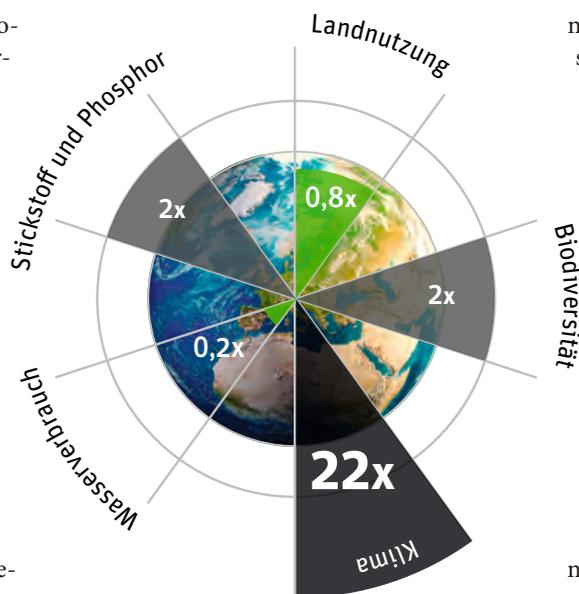
«Wir haben nur eine Erde»

Umweltschutz Die Schweiz verfehlt ständig ihre Umweltziele. Mit der Umweltverantwortungs-Initiative der Jungen Grünen soll der Schutz der Umwelt zur Priorität werden. Welche Massnahmen es dafür braucht und warum auch beim Verkehr angesetzt werden muss.

Von Nelly Jaggi

Weltweit sind heute mindestens vier sogenannte planetare Grenzen überschritten: Klima, Biodiversität, Stickstoff- und Phosphorkreislauf sowie Landnutzung. Die planetaren Grenzen sind ein wissenschaftliches Konzept, das die Belastungsgrenzen der Erde aufzeigt, und definieren einen sicheren Handlungsspielraum. Werden die planetaren Grenzen überschritten, verlässt man diesen sicheren Handlungsspielraum. Auch der Bund bezieht sich auf dieses Konzept, so misst das Bundesamt für Umwelt zum Beispiel die Umwelt-Fussabdrücke.

Auch die Schweiz belastet die Umwelt viel zu stark und überschreitet die planetaren Grenzen massiv. «Mit unserem vergleichsweise hohen Konsumniveau gehört die Schweiz zu den Ländern mit überdurchschnittlich grossen Umwelt-Fussabdrücken pro Person. Im Bereich Klima belegen wir europaweit den unrühmlichen dritten Platz», sagt Julia Küng von den Jungen Grünen. Ihre Partei hat daher die Umweltverantwortungs-Initiative lanciert. Sie verlangt, dass die Umweltbelastung der Schweiz innerhalb von zehn Jahren so reduziert werden muss, dass die Belastbarkeitsgrenzen der



© Grafik: VCS/Jolanda Messerli, Quelle: Junge Grüne, www.umweltverantwortung.ch

Die Schweiz überschreitet planetare Grenzen – die Angaben schwanken je nach verwendeten Daten.

schmutzung von Luft, Wasser und Böden. Zwar verlangt die Bundesverfassung die «dauerhafte Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen», allerdings scheint es im Konfliktfall oft mehr ein «nice to have» zu

sein. Die Schweiz überschreitet planetare Grenzen massiv. «Mit unserem vergleichsweise hohen Konsumniveau gehört die Schweiz zu den Ländern mit überdurchschnittlich grossen Umwelt-Fussabdrücken pro Person. Im Bereich Klima belegen wir europaweit den unrühmlichen dritten Platz», sagt Julia Küng von den Jungen Grünen. Ihre Partei hat daher die Umweltverantwortungs-Initiative lanciert. Sie verlangt, dass die Umweltbelastung der Schweiz innerhalb von zehn Jahren so reduziert werden muss, dass die Belastbarkeitsgrenzen der

nutzung, Luftverschmutzung sowie Stickstoff und Phosphoreintrag. Beim Klima heisst das zum Beispiel ganz einfach: Netto-Null-Treibhausgasemissionen. «Da ist auch der Verkehr gefordert, der bekanntermassen in der Schweiz den höchsten CO₂-Ausstoss verursacht», sagt Küng.

Es muss schnell gehen

Die Initiative steckt auch den Zeitrahmen ab: «Wir haben nur eine Erde. Eigentlich dürfen wir den sicheren Bereich innerhalb der planetaren Grenzen gar nicht erst verlassen. Die Wissenschaft sagt ganz klar: Bei der Bekämpfung von Umweltkrisen sind die nächsten zehn Jahre entscheidend. Um unsere eigenen Lebensgrundlagen zu erhalten, müssen wir schnell und entschlossen handeln – nur so bekommen wir die Klimakrise und das Artensterben noch in den Griff. Das Geld und die Technologien für einen ökologischen Wandel sind längst da, bisher fehlte nur der politische Wille», erklärt Küng.

Die Initiative verlangt, dass die Grenzwerte auch für den Import von Gütern gelten. Denn der Grossteil unserer Umweltbelastung findet aktuell im Ausland statt – zum Beispiel durch den Import von Lebensmitteln, Kleidung oder Rohstoffe .

«Um unsere eigenen Lebensgrundlagen zu erhalten, müssen wir schnell und entschlossen handeln, nur so bekommen wir die Klimakrise und das Artensterben noch in den Griff!»

Julia Küng, Junge Grüne Schweiz

Erde eingehalten werden. Neben dem Klima würden in der Schweiz die planetaren Grenzen Biodiversitätsverlust und Stickstoff- und Phosphoreintrag überschritten, sagt Küng.

Priorität auf den Umweltschutz

Die Art, wie wir wirtschaften, hat zu einer ganzen Reihe von Umweltkrisen geführt: Klimakrise, Artensterben, Abholzung, Ver-

sein. Das will die Initiative ändern: Der Schutz der Umwelt soll zur Priorität werden. Die Belastbarkeit der Natur soll neu den Rahmen für unsere Wirtschaft und Gesellschaft darstellen, so dass wir klare Grenzwerte einhalten müssen.

Konkret soll die Schweiz künftig sechs planetare Grenzen einhalten: Klimawandel, Artensterben, Wasserverbrauch, Land-

**VCS
aktiv!**

**Initiative
unterschreiben**

Diesem Magazin ist ein

Unterschriftenbogen zur Umweltverantwortungs-Initiative beigelegt. Das Hauptanliegen, welches die Umweltbelastung – zum Beispiel durch den Verkehr – auf ein lebenswertes Mass reduzieren will, deckt sich mit den Zielen des VCS.

Weitere Informationen finden Sie unter www.umweltverantwortung.ch

Zuhören und Begleiten

Mobilität im Alter Öffentlicher Raum, der auf ältere Menschen zugeschnitten ist, dient allen. Das Genfer «Bureau romand» des VCS unterstützt Gemeinden bei der Erarbeitung von Mobilitätskonzepten für Seniorinnen und Senioren – ein partizipativer Ansatz, der Autonomie und Sicherheit fördert.

Von Camille Marion

Die älteren Menschen sind diejenige demografische Gruppe, die am stärksten wächst: Bis 2045 sollen in der Schweiz gegen 2,7 Millionen über 65-Jährige leben und fast einen Drittel der Gesamtbevölkerung ausmachen. Dies wirft ein Schlaglicht auf eine der Herausforderungen, vor die sich die Behörden gestellt sehen: Sie müssen die Sicherheit, Autonomie und nachhaltige Mobilität einer alternden Bevölkerung fördern.

Gegenwärtig schränkt der wenig attraktive öffentliche Raum die Mobilität der Älteren ein. Seit 1994 lässt sich bei ihnen eine stetige Abnahme der zu Fuss, mit dem Fahrrad oder den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegten Strecken beobachten. «Vollgestellte Trottoirs, gefährliche Übergänge, zu kurze Grünphasen bei Ampeln, zu wenige Bänke und öffentliche Toiletten – der öffentliche Raum ist voller Herausforderungen», zählt Rodrigo Lurueña auf, Projektleiter im «Bureau romand» des VCS.

Teilhabe als Ansatz

In Genf arbeiten die Spezialistinnen und Spezialisten Hand in Hand mit den Gemeinden, den Fachleuten und der Bevölkerung. Bereits seit 20 Jahren engagiert sich der VCS für die Mobilität älterer Generationen. Das Vorgehen wurde unlängst überarbeitet und verbessert; herausgekommen sind die Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren. Mit einem partizipativen Ansatz lassen sich die Erfahrungen der Älteren berücksichtigen und massgeschneiderte Lösungen entwickeln.

Dank der Befragung der direkt Betroffenen zeigen die Mobilitätskonzepte die wunden Punkte vor Ort auf. Die Feststellungen basieren auf der täglichen Erfahrung und bilden die beste Grundlage zur Entwicklung eines passenden Konzepts. Meistens wird der Prozess von Behörden in Gang gesetzt, die auf ihrem Gemeindegebiet Verbesserungswünsche wie Zugänglichkeit, Sicherheit und

Benutzerfreundlichkeit umsetzen und eine nachhaltigere Mobilität fördern möchten. Und genau solche Massnahmen zeigen die Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren auf.

Austausch und Fachwissen

Ein Mobilitätskonzept erfordert einen Zeitrahmen von etwa einem Jahr. Zunächst hält das «Bureau romand» den Ist-Zustand der Mobilität fest, und zwar auf der Grundlage von Gesprächen mit «Focus-Groups», also Gruppen von älteren Menschen, die ihr Mobilitätsverhalten detailliert darlegen. Dieses qualitative Vorgehen wird von einer Umfrage unter allen Seniorinnen und Senioren der Gemeinde begleitet. «Damit lassen sich die Gewohnheiten, Eindrücke, Bedürfnisse und Hindernisse auf den im Alltag zurückgelegten Wegen festhalten. Es ist der wichtigste Teil des Vorgehens», erläutert Lurueña.

Parallel dazu finden Begehungen vor Ort in Zusammenarbeit mit Expertinnen und Experten für Sicherheit im Strassenverkehr und für Stadtplanung statt. Aufgrund der Mobilitätserhebung und der Begehungen werden der Gemeinde eine Reihe von Empfehlungen unterbreitet – aufgeteilt in kurz-, mittel- und langfristige.

Zusätzlich zu Ideen für die Gestaltung des öffentlichen Raums bietet das «Bureau romand» auch Informations- und Sensibilisierungsinstrumente an. «Mit einfachen Aktionen und einer guten Kommunikation lässt sich die aktive und nachhaltige Mobilität älterer Menschen tatsächlich fördern», weiss Lurueña. Schliesslich stellt das «Bureau romand» die Betreuung weiterer Schritte des



Damit ältere Menschen zu Fuss oder mit dem ÖV sicher unterwegs sein können, erarbeitet der VCS Mobilitätskonzepte.

Mobilitätskonzepts und dessen Evaluation mit der Gemeinde sicher.

Zurzeit laufen die Arbeiten für ein Mobilitätskonzept in Lancy (GE). In zwei Sektoren der Gemeinde stehen Vorschläge zur Verbesserung von Mobilität, Sicherheit und Autonomie der Älteren zur Debatte. Bei der vorangegangenen Erhebung haben 1500 Personen sowie rund zwanzig «Focus-Groups» mitgemacht. ■

Kurse «mobil sein & bleiben»

Der VCS ist Mitorganisator der Kurse «mobil sein & bleiben». Wer daran teilnimmt, lernt, Billettautomaten zu bedienen, Fahrpläne zu lesen und sich gegen Diebstahl unterwegs zu schützen. Ausserdem erhalten die Teilnehmenden wertvolle Ratschläge, wie sie sicher zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.



Informationen: www.mobil-bleiben.ch



Papierbanderole statt Plastikhülle:
Ein Blick auf die «Versandstrasse»
der Druckerei AVD GOLDACH AG.

Ökobilanz der Magazinverpackung

Versand Sie war vielen ein Dorn im Auge: die Magazin-Versandhülle aus Kunststoff. Das und eine neue technische Lösung waren Anlass, auf eine Papierhülle umzustellen. Nun hat das Bundesamt für Umwelt eine Ökobilanzstudie zum Thema publiziert.

Von Nelly Jaggi

Jeweils nach dem Erscheinen des VCS-Magazins haben sich Leserinnen und Leser zahlreich an die Redaktion gewandt: Sie wollten wissen, warum das VCS-Magazin in einer Versandhülle verschickt wird und warum diese Hülle aus Plastik ist. Nun, es braucht eine Verpackung, um die eingelegeten Beilagen – Werbebroschüren, aber auch Unterschriftenbögen oder Informationen der Sektionen – vor dem Herausfallen zu schützen. Und die Post verrechnet für den Versand ohne Hülle einen höheren Preis. Aber nein, es muss keine Hülle aus Kunststoff sein. Seit kurzem wird das VCS-Magazin in einem Papierumschlag aus Schweizer Produktion verschickt. Möglich gemacht hat das eine neue Anlage der Druckerei AVD, die das Magazin produziert und versandbereit macht.

Doch was ist denn nun besser für die Umwelt: die Papierbanderole oder die Plastikhülle? Das Bundesamt für Umwelt BAFU wollte es wissen und hat eine Studie in Auftrag gegeben. Mit der Methode der Lebenszyklusanalyse wurden die Umweltwirkungen verschiedener Schutzhüllen bestimmt.

Keine wesentlichen Unterschiede

Die Verpackung macht gemäss Studie nur einen kleinen Teil der Umweltbelastung aus: «Der Aufwand für die Herstellung einer einfachen Zeitschrift ist immer wesentlich grösser als die Herstellung und Entsorgung der jeweiligen Versandhülle.»

Die Antwort auf die Frage nach dem geeignetsten Material gestaltet sich komplizierter: «Aus Sicht der gesamten Umweltbelastung schneiden die Kunststoffverpackungen tendenziell besser als die papierbasierten Verpackungen ab. Dies liegt im Wesentlichen daran, dass die Kunststofffolien dünner sind und entsprechend einen geringeren Rohstoffaufwand aufweisen.»

Leicht anders sieht es aus, wenn lediglich die Klimabelastung betrachtet wird: «Die Versandhüllen mit biobasierten Rohstoffen fallen nun etwas weniger ins Gewicht, während die auf fossilen Rohstoffen basierende Polyethylen-Folie nun schlechter abschneidet. Letztere liegt nun im Bereich der PLA-Folie (Maiskunststoff) und der Papierban-

derole. Weiterhin die beste Bilanz weist die biobasierte Folie aus Kartoffelschalen auf.»

Zur Veranschaulichung: Pro Jahr und Exemplar entspreche die Umweltbilanz der Versandhülle einer Monatszeitschrift derjenigen einer Autofahrt von 300 bis 1100 Metern, schreibt das BAFU in seiner Mitteilung zur Studie. Das Fazit des BAFU: «Die beste Umweltbilanz weist die biogene Folie aus Kartoffelstärke von Kartoffelischalenabfällen aus, gefolgt von der aus fossilen Rohstoffen hergestellten Folie. Auf dem dritten Platz liegt das Recyclingpapier-Couvert.» Die Umweltauswirkungen dieser drei Verpackungsarten bewegten sich innerhalb desselben Unsicherheitsbereichs und würden sich daher kaum unterscheiden.

Warum Papier statt Kartoffeln?

Wäre nun nicht eine biogene Folie aus Kartoffelstärke – gewonnen aus Schalenabfällen – die beste Lösung fürs VCS-Magazin? Sie hat sich bei Tests der Druckerei nicht bewährt und wird daher nicht angeboten. ■

ANZEIGEN

Weitwandern
Geführte Wanderungen und Schneeschuh-touren
Mehrtägige Weitwanderungen: Schweiz, Europa, Marokko
Seit 1994 Anreise mit dem ÖV, Verzicht auf Flugreisen
3703 Aeschlied | www.weitwandern.ch | 033 854 18 42

50 Fragen unserer Zeit

- Klimakrise
- Coronavirus
- Armut
- Extremismus
- Künstliche Intelligenz

Ab sofort erhältlich im Buchhandel

ISBN 9789740716681 | CHF 24.50 | € 16.99 | wie-funktioniert-die-welt.ch

Clever kaufen

Autofahren Will man ökologische Aspekte berücksichtigen, kann die Auswahl eines Gebrauchtwagens rasch knifflig werden. Entscheidend sind vor allem Antrieb und Verbrauch des Fahrzeugs.

Von Luca Maillard und Nelia Franchina



Werden einige Punkte beachtet, kann der Kauf eines Occasionsautos die Umwelt schonen.

Wenn ein Auto benötigt wird, ist es aus Umweltsicht sinnvoll, ein gebrauchtes statt ein neues zu kaufen: Bei einem Occasionsauto fallen die für die Herstellung benötigten hohen Mengen an Energie und Rohstoffen quasi weg. Achten muss man allerdings auf die Verbrauchswerte des Fahrzeugs, gerade weil es ja schon älteren Datums ist und Neuwagen durchschnittlich 15 Prozent weniger Treibstoff verbrauchen als noch vor zehn Jahren. Inzwischen tauchen aber zum Glück auf dem Gebrauchtwagenmarkt auch Elektrofahrzeuge auf. Für alle Antriebe gilt: Ein kleines, an die tatsächlichen Bedürfnisse

angepasstes Modell ist zu bevorzugen – die Umweltschädlichkeit im Betrieb ist entsprechend geringer.

Empfehlungen für Elektroautos

- **Vernünftiger Verbrauch:** Idealerweise verbraucht ein Occasionsfahrzeug nicht viel mehr Strom als ein aktuelles Modell – also 15 bis 20 Kilowattstunden pro 100 Kilometer.
- **Batteriegarantie:** Üblicherweise haben Batterien eine Garantie von acht Jahren respektive 160 000 Kilometern bei einer

Kapazität von 70 Prozent. Achtung: Die Batteriekapazität sinkt nicht linear zur Abnutzung. Häufige Schnellladungen etwa können die Kapazitätseinbussen beschleunigen.

- **Batteriekapazität:** Wer sein Auto verkauft, kann beim Autohersteller oder bei einer externen Firma ein Prüfzertifikat einholen. Damit hat man einen vertrauenswürdigen Indikator für den Batteriezustand.
- **Fahrtst auf der Strasse:** Das Auto vor dem Kauf unbedingt auf der Strasse testen, vor allem um zu überprüfen, ob die Batteriereichweite den eigenen Bedürfnissen entspricht.

Empfehlungen für Benzin- und Dieselaautos

- **Vernünftiger Verbrauch:** Idealerweise verbraucht ein Occasionsfahrzeug nicht viel mehr als ein aktuelles Modell, also 6 bis 7 Liter pro 100 Kilometer.
- **Effiziente Hybridfahrzeuge:** Aus Effizienzgründen ein konventionelles (nicht aufladbares) Hybridauto bevorzugen. Plug-in-Hybride hingegen haben gemäss Umweltstudien einen wesentlich höheren CO₂-Ausstoss als von den Herstellern angegeben – daher ist vom Kauf von Plug-in-Hybriden abzuraten.
- **Keine alten Dieselfahrzeuge:** Einen Bogen um Dieselmotoren mit älteren Abgasvorschriften als Euro 6d-TEMP machen (Inbetriebsetzung in der Regel vor dem 1. September 2019), weil ihr Luftschadstoffausstoss hoch ist.

Auto-Umweltliste wird eco-auto

In den nächsten Wochen ist es so weit: Die neue Website eco-auto.info geht online. Eco-auto ist der neue Name der Auto-Umweltliste. Auf der Website finden Sie die Umweltbewertung und die technischen Daten für hunderte Neuwagenmodelle, dazu praktische Tipps zu umweltbewusstem Kauf und umweltbewusster Nutzung von Autos sowie spannende Artikel zum Thema. Wenn Sie sich auf eco-auto.info für den Newsletter anmelden, stellen wir Ihnen vier bis sechs Mal jährlich die neusten Artikel und Infos direkt per E-Mail zu.

 www.eco-auto.info



Den Beitrag hat Luca Maillard, eco-auto-Projektmitarbeiter, auf der Grundlage eines Artikels der ehemaligen VCS-Praktikantin Nelia Franchina erarbeitet.

Verschenken Sie ein Stück Zukunft

**Machen Sie Ihren Liebsten eine Freude:
Verschenken Sie zu Weihnachten
eine VCS-Mitgliedschaft
zusammen mit einem
inspirierenden
Buch.**

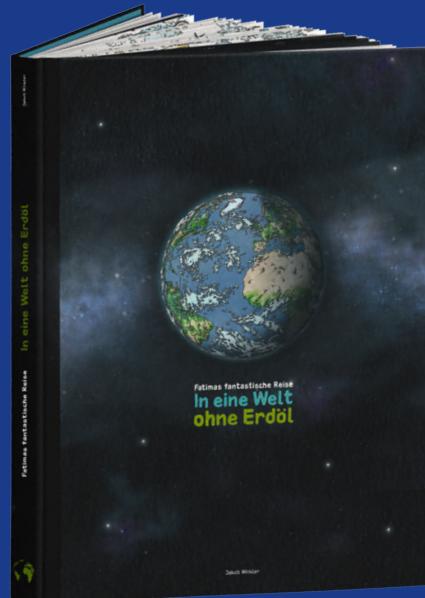
Das Beste
daran: Sie zahlen
nur die Mitgliedschaft
– wir schenken
Ihnen das Buch!

Fr. 85.–



Das Geschenkpaket enthält:

- VCS-Mitgliedschaft bis Ende 2022
- Geschenkexemplar «Fatimas fantastische Reise in eine Welt ohne Erdöl»
- Festliche, personalisierte Geschenkkarte



Zum Buch

In diesem im Wimmelbuch-Stil gestalteten Sachbuch schaut sich der Illustrator Jakob Winkler unseren Umgang mit Erdöl genau an und zeichnet die dringend notwendige Utopie von einer Welt ohne fossile Energie. Ein aussergewöhnliches Geschenk für Menschen von 8-108 Jahren.

Jetzt bestellen: 031 328 58 58
www.verkehrsclub.ch/xmas

Für Mensch
und Umwelt





Wir sind VCS – Gesichter



Der VCS steht seit mehr als 40 Jahren für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Möglich machen diesen Erfolg die zahllosen Menschen, die sich für den VCS engagieren. Im vorliegenden Dossier stellen wir 22 von ihnen vor: Mitglieder des JungVCS, Geschäftsleitende der Sektionen, Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Zentralsekretariats, ein Mitglied des Zentralvorstands, einen Freiwilligen und einen Ehemaligen.



und Geschichten



© Nelly Jaeger

Camille Lepetit, Anina Schweighauser und Dominik Beeler (v. l.) engagieren sich für den JungVCS – das innovative Fortbewegungsmittel kommt ihnen da gerade recht.

Camille Lepetit: Ich bin massvoll in meinem Handeln. Ich würde mich gerne stärker einbringen, aber ich möchte die geltenden Regeln respektieren, auch wenn ich manchmal gerne ein wenig am Rande stehe. Ich würde zum Beispiel gerne an der Critical Mass teilnehmen, aber das sind Gruppierungen, die in mancher Hinsicht ausserhalb des Gesetzes liegen. Ich denke, je nach Botschaft, die vermittelt werden soll, je nach Gesetz, das dahintersteht, wäre ich bereit, gewisse Grenzen zu überschreiten.

Ihr engagiert euch alle für eine nachhaltige Verkehrspolitik. Gab es ein Schlüsselmoment, das euch dazu bewegen hat?

Camille: Eines der Momente, die mich am meisten inspiriert haben, war die Velofahrt von Neuenburg an den Klimastreik in Bern im Mai 2019. Die Autos konnten die Velos nicht mehr überholen und ich fand es toll, zu sehen, wie sich das Kräfteverhältnis zwischen den beiden Verkehrsträgern umdrehte. Diese Art von Aktion macht einen Unterschied, sie zeigt ein zu erreichendes Ideal.

Anina: Ich bin in den Bergen aufgewachsen, schlechte oder inexistenten Verbindungen mit dem öffentlichen Verkehr waren Dauerthema. Als ich nach Bern gezogen bin, habe ich gemerkt, dass es Luxus ist, alle sechs bis zehn Minuten eine Busverbindung zu haben. Was nachhaltige Mobilität und Klimapolitik angeht, passiert viel, aber noch zu wenig. Es ist es auf jeden Fall wert, sich dafür zu engagieren.

Dominik: Mobilität war schon immer ein Thema für mich, ich bin ohne Auto aufgewachsen. Dass ich in die Verkehrspolitik eingestiegen bin, hat vor allem mit dem VCS zu tun: Die Sektion beider Basler suchte jemanden fürs Präsidium, ich war damals bei den Jungen Grünen aktiv und wurde angefragt. Seither bin ich dabei, und ich bereute es keine Sekunde.

Anina, du hast drei Jahre lang beim VCS Schweiz gearbeitet, seit Kurzem bist du für eine private Beratungsfirma tätig. Welche Rolle spielt für dich der Verkehr in deinem momentanen Alltag?

«Der JungVCS soll ein Netzwerk sein»

Im August traf sich der neu gegründete JungVCS zur Retraite. Ein Gespräch mit drei Mitgliedern über persönliche Grenzen, zukunftsfähige Mobilität und erste Aktionen der neuen Bewegung.

Gespräch: Nadja Mühlemann

Anina, Dominik und Camille, wie weit würdet ihr für ein politisches Anliegen gehen, das euch wichtig ist?

Anina Schweighauser: Ich würde mich nicht öffentlich exponieren, zum Beispiel indem ich eine verrückte Aktion mache, die viel Aufmerksamkeit generiert. Ich ziehe den klassischen Weg vor, sei es das Sammeln von Unterschriften oder Sensibilisierung.

Du würdest du dich also an keinen Baum ketten lassen?

Anina: Nein ...

Dominik Beeler: Ich muss beichten: Meine erste politische Aktion im Alter von 16 Jahren hat einen Polizeieinsatz ausgelöst. Wir haben damals einen Veloweg auf die Strasse gemalt. Das war eine Veränderung der Fahrspurmarkierung – und damit ein Delikt. Am nächsten Tag kam der Hochdruckreiniger und alles wurde weggeputzt. Aber inzwischen gibt es an dieser Stelle einen Veloweg! Heute bin ich ein bisschen zurückhaltender geworden.

«Sehr viele junge Menschen sind nachhaltig unterwegs – zu Fuss, per Velo, mit dem öffentlichen Verkehr.»

Anina Schweighauser

Anina: Der VCS hat seine Spuren hinterlassen (*lacht*). Ich hoffe auch, dass ich im Rahmen meiner neuen Aufgabe hin und wieder etwas mit Mobilität zu tun haben werde. Ich habe erfreulicherweise gerade ein Mandat im Mobilitätsbereich erhalten. Hierbei habe ich die Möglichkeit, die nachhaltige Mobilität weiter zu fördern. Und ganz praktisch: Wenn es zeitlich und örtlich passt, gehe ich zu Fuss zu meinen Terminen.

Camille, du warst als Praktikant beim VCS Schweiz, was machst du im Moment beruflich?

Camille: Ich arbeite in einem privaten Büro für Mobilitätsentwicklung in Bulle (FR). Wir nehmen Mandate von Gemeinden, Kantonen, Agglomerationen und Privatpersonen an. Für mich ist es ideal, solche Aufgaben übernehmen zu können. Es war mein Ziel, in einem solchen Büro angestellt zu sein, und der VCS hat mich in diese Richtung gelenkt.

Ihr alle engagiert euch im JungVCS, der neu gegründeten Jugendorganisation des VCS, warum?

Anina: Während meiner Zeit beim VCS hatte ich das Gefühl, man müsse etwas für die Jungen machen und sie ins Boot holen, schliesslich geht es um ihre Zukunft. Deshalb habe ich mich sehr gefreut, als ich den Auftrag erhielt, den JungVCS zu gründen.

Camille: Für mich geht es beim JungVCS darum, junge Menschen für das Thema Mobilität zu begeistern und ihnen eine nachhaltigere Mobilität in ihrem Leben zu ermöglichen. Junge Menschen zu überzeugen und mit ihnen zu arbeiten, ist in meiner Vision des JungVCS wirklich das Wichtigste.

Dominik: In der VCS-Sektion beider Basel engagieren sich viele junge Leute. Seit ich im Vorstand bin, beschäftigt mich das Thema, wie wir für Jüngere attraktiv werden können. Es ist sehr wichtig, dass man junge Menschen einbezieht, denn ihre Perspektive ist enorm wichtig.

Anina: Sehr viele junge Menschen sind nachhaltig unterwegs – zu Fuss, per Velo, mit dem öffentlichen Verkehr. Ihnen wollen wir mit dem JungVCS ein politisches Sprachrohr geben. Zudem

geht es auch ums Überleben des VCS. Es wäre sehr schade, wenn einige Sektionen nicht mehr aktiv wären, weil ihnen der Nachwuchs fehlt.

Camille: Es ist wichtig, den Dialog zu erleichtern. Manchmal ist es für die Menschen schwierig, mit den Verbänden in Kontakt zu treten, sich zu äussern und sich Gehör zu verschaffen.

Auf welche ersten Aktionen des JungVCS dürfen wir uns freuen?

Dominik: Wir haben uns an einer ersten Repraesentation Gedanken gemacht, wie wir uns organisieren, wie wir auftreten wollen und was unsere ersten Aktionen sein werden. Es gibt einige sehr spektakuläre Ideen! Wenn unsere erste Aktion stattfindet, wird man das sicher mitbekommen.

Welche Rolle seht ihr für euch im JungVCS?

Anina: Ich fahre die moderate Schiene. Ich setze mich auch gerne dafür ein, Dinge am Laufen zu halten, und ich koordiniere und organisiere gerne. Die Aktionen überlasse ich Dominik ...

Dominik: Also so rebellisch sind sie nicht. Es ist wichtig, dass wir mit kreativen Aktionen auffallen und die Probleme junger Menschen ansprechen. Wir wollen einen niederschweligen Zugang bieten, zum VCS, aber auch zu seinen Sektionen, damit man auch dort aktiv werden kann.

Camille: Ich bin nicht wirklich ein Selbstdarsteller oder Träumer. Ich kann helfen, indem ich Fragen stelle und zuhöre und eine kritischere Sichtweise einbringe, vor allem aus technischer Sicht.

Anina: Ich glaube, es ist sehr gut, haben wir in dieser Gründergruppe so viele verschiedene Köpfe: Sektionsleute, Aktivistinnen und Aktivisten und jene, die sich im Hintergrund halten. So können wir die verschiedenen Seiten auch beleuchten.

Was wünscht ihr euch für die Zukunft des JungVCS?

Dominik: Der JungVCS soll eine Bewegung sein, in der sich junge Leute für eine nachhaltige und zukunftsfähige Mobilität einsetzen. Aber gleichzeitig finde ich auch wichtig, dass wir im VCS

intern wirken und dort eine Stimme bekommen.

Anina: Ich sehe den JungVCS als Mischung zwischen Bewegung und strukturierter Organisation. Ich würde mir ausserdem wünschen, im Zentralvorstand eine Vertretung aus dem JungVCS zu haben.

Dominik: Es soll aber flache Hierarchien geben, alle sollen mitreden können.

Camille: Ich sehe die Bewegung auch als offene Tür für Menschen, die sich frei äussern können, ohne sich unterdrückt zu fühlen.

Wie mobilisiert ihr euer eigenes Umfeld?

Camille: Ich versuche zu vermeiden, ein Moralapostel zu sein. Meine Mobilität ist nicht immer vorbildlich, aber ich versuche, mein Bestes zu geben. Ich verpflichtete mich, mein Verhalten jeden Tag zu verbessern und zu zeigen, dass es möglich ist, z. B. mit dem Fahrrad einzukaufen oder mit dem Zug in die Ferien zu fahren.

Dominik: Ich glaube nicht, dass das zwingend moralisierend sein muss, wenn man sein Umfeld mobilisiert für Themen, die einem wichtig sind. Es kommt auf die Art an, wie man es tut. Ich glaube, man muss den Leuten klarmachen: Hey, wir haben ein Problem. Das Problem haben wir als Gesellschaft und müssen es als Gesellschaft lösen.

Camille: Individuelle Aktionen sind sehr wichtig, aber ich denke, das grosse Problem liegt beim System. Wir müssen uns auf das grosse Ganze konzentrieren und nicht mit dem Finger auf jeden Einzelnen zeigen.

Anina: Ich finde es schwierig, in Bergkantonen wie Graubünden zu mobilisieren, dort erfolgt die Mobilisierung über andere Schienen und ich hoffe da auch, dass der JungVCS und der VCS es schaffen, wieder präsenter zu sein.

Dominik: Der JungVCS soll ein Netzwerk sein, das diesen Zugang bietet. ■

Nadja Mühlemann ist Projektmitarbeiterin beim VCS Schweiz und gehört ebenfalls in die Zielgruppe des JungVCS.



Anita Wüthrich,
Sektion Solothurn

Seit zwölf Jahren führe ich die Geschäftsstelle, davor durfte ich als Grafikerin hautnah bei der legendären VCS-Initiative «Strassen für alle» mitarbeiten. 2001 fand dieses Anliegen zwar noch keine Mehrheit. Es verhalf aber dem Thema Tempo 30 zu mehr Gehör. Auch im Kanton Solothurn werden die Lärmgrenzwerte oft überschritten. Temporeduktionen auf Kantonsstrassen waren für die Behörden bisher undenkbar.

Stattdessen wurden bei allen Lärmsanierungsprojekten «Erleichterungen» beantragt, um nichts gegen den Strassenlärm tun zu müssen. Dies war für mich unhaltbar. Ich sah mit Temporeduktionen sehr wohl Gewinne für die Betroffenen – gegen Lärm und für mehr Verkehrssicherheit.

Seit 2013 ermöglicht es das kantonale Verbandsbeschwerderecht, uns bei Lärmsanierungsprojekten aktiv einzubringen. Im Mai 2021 zeichnete sich endlich ein Wandel ab: Die «Solothurner Zeitung» schrieb, dass Tempo 30 «salonfähig» werde – die Regierung halte tiefere Tempos auf Kantonsstrassen nun für möglich. Das zeigt, dass wir etwas bewegen können, mit Beharrlichkeit und einem langen Atem.

Einblick in die Arbeit der VCS-Sektionen

Die Mobilität gehört zu den wichtigsten Fragen der Zukunft, aus diesem Grund engagiere ich mich beim VCS als Geschäftsleiter der Sektion Jura. Eine zukunftsorientierte Mobilität in einer ländlichen Region wie dem Jura ist eine echte Herausforderung! Man muss innovativ und pragmatisch sein, um der Bevölkerung zu zeigen, dass Veränderungen möglich sind. Zusammen mit dem kleinen Vorstandsteam setze ich mich besonders für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr ein. Als ausgebildeter, 54-jähriger Ökonom bin ich mir bewusst, dass die Zukunft vor allem von unserer Fähigkeit abhängt, unser Verhalten und unsere Sichtweise zu ändern. Wie in anderen Bereichen denke ich, dass sich das Wettrennen gegen die Erwärmung ohne Verzicht und Abbau des Verkehrs nicht gewinnen lässt. Ich weiss, dass es dazu grossen Willen braucht; ich selber habe meine Autofahrten von 30 000 Kilometer jährlich auf 5000 gesenkt! Das Velo ist mein wichtigstes Transportmittel, das Wandern meine Wahl für die Ferien und mein Dorf in der Ajoie dank Homeoffice mein wichtigster Arbeitsort.

Vincent Chapuis,
Sektion Jura



Die Geschäfte der Sektion Zürich werden von der Co-Geschäftsleitung mit Gabi und Markus geführt, die auch seit Jahrzehnten eine gemeinsame Familie haben. Seit 1991 sorgen die beiden mit einem engagierten Vorstand für eine konsequente und bessere Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik im Kanton Zürich. Dieses langjährige Dranbleiben wird belohnt: autofreies Limmatquai, keine Einkaufszentren auf der grünen Wiese, ein massvollerer Flugverkehr, mehr Veloförderung, weniger Strassenlärm dank Tempo 30, kein unsinniger, überdimensionierter Tunnel am Rosengarten, Sicherheit im Dorf und auf dem Schulweg und dank der VCS-Initiative der Durchgangsbahnhof Löwenstrasse. Dies eine kleine Auswahl der vielen VCS-Erfolge – alles im Sinne unserer Mitglieder und zum Wohle aller.



Romain Pilloud,
Sektion Waadt

In meinen sechs Jahren als Vorstandsmitglied des VCS Waadt habe ich gemerkt, dass die Mobilitätsfragen praktisch jeden Aspekt unseres Lebens betreffen: Wenn Mobilität motorisierter Individualverkehr bedeutet, dann verschärft sie soziale Ungleichheiten und Umweltprobleme und macht den Zugang zum Service public komplizierter. Durch meine Anstellung als Geschäftsleiter der Sektion Waadt vor zwei Jahren konnte ich den Willen, die Dinge zu ändern, in konkrete Taten umsetzen. Im Alltag habe ich mit den Sektionsmitgliedern, den Gemeinden, dem Kanton, der Presse und auch mit Planungsbüros zu tun. Ich liebe diese Vielfalt an Kontakten. Meine Arbeit besteht namentlich darin, Einsprachen gegen Projekte zu machen, die keinen Übergang zu einer nachhaltigeren Mobilität ermöglichen: Strassen ohne Velowege, Parkplätze für zu viele Autos oder gefährliche Fussgängerübergänge... Dieser Teil der Arbeit ist klar jener, der am meisten mit dem Alltag zu tun hat. Das ist spannend, denn der VCS opponiert nicht nur, sondern schlägt auch Lösungen vor.



Gabi Petri und Markus Knauss,
Sektion Zürich

«Themen positiv aufnehmen»

Wie wird das Herz angesprochen, wenn Mobilität nur Mittel zum Zweck ist? Das geht, sagt Peter Saxenhofer, ehemaliger VCS-Geschäftsführer, im Interview.

Interview: Nelly Jaggi



Peter Saxenhofer macht das GA mobil – auch wenn für ihn Mobilität meist nur Mittel zum Zweck ist.

Peter, welche Rolle spielt Mobilität in deinem Leben?

Mobilität ist Mittel zum Zweck. Ich bin kein Mensch, der zum Vergnügen im Verkehr unterwegs ist. Mit Ausnahme des Reisens vielleicht, dort ist Mobilität Selbstzweck – das kann auch Wandern sein.

Du warst von 2002 bis 2012 Geschäftsführer des VCS Schweiz. Wie ist es gekommen, dass du dich für eine nachhaltige Verkehrspolitik interessiert und engagiert hast?

Im Verlaufe meines Lebens habe ich gemerkt, dass gewisse Verkehrsträger an ihre Kapazitätsgrenzen kommen – sei das Stau, seien das extrem viele Menschen im Bus. Ich habe angefangen, mich dafür zu interessieren, ob man diese Entwicklung verändern kann, etwa durch Mobility Pricing. Oder ob man nur versuchen kann, diesem zunehmenden Bedarf zu entsprechen. Mitglied geworden bin ich zuvor wohl wegen der Kleeblattinitiative, als man eine Autobahn durchs Simmental bauen wollte. Ich war und bin der Ansicht, man dürfe ein Problem nicht mit einer Kapazitätserweiterung lösen.

Was waren rückblickend die wichtigsten politischen Forderungen, die du selber als Geschäftsführer (mit) geprägt hast?

Die Gotthardsymbolik war wichtig und wurde in dieser Zeit diskutiert. Eine wichtige Geschichte war auch die Temporeduktion im Siedlungsgebiet. Ich genieße es heute natürlich sehr, wenn Städte «Generell 30» beschliessen. Das ist eine der Urforderungen des VCS. Seinerzeit

schlicht nicht salonfähig, ist ein solcher Gedanke heute gesellschaftsfähig. Das zeigt, dass der VCS ein kämpferischer Verband ist, der Themen setzt, die lange Zeit brauchen, bis sie Fuss fassen und in der Gesellschaft Wurzeln schlagen. Aber es braucht einen langen Atem.

Was wünschst du dir heute vom VCS?

Dass er ein bisschen mehr das Herz und weniger den Kopf anspricht. Es gibt Projekte, die Mobilität auslösen, aber potenziell nachhaltige Mobilität. Es braucht Geschichten wie jene der Alpentälerbusse für diejenigen, die Skitouren machen oder wandern. Wahrscheinlich der grösste Teil der Alpinistinnen und Alpinisten ist mit dem Auto unterwegs.

Es gibt den Schneetourenbus, ein Projekt, das vom VCS und vom Schweizer Alpen-Club SAC getragen wird.

Das müsste man lustvoll promoten. Nicht indem man die Klimakeule schwingt, sondern indem man sagt, dass es Optionen eröffnet – hier rauf, dort runter und mit dem Zug nach Hause. Es werden Touren möglich, die man mit dem Auto nicht machen kann. Ich erinnere mich noch an die Lastenvelos: Da hatte der VCS ursprünglich eine sehr kritische Haltung – Sicherheitsbedenken und so weiter. Wenn ich sehe, wie heute Eltern mit drei Kindern vorne im Lastenvelo rumfahren, finde ich das super. Das sind innovative Geschichten, die man positiv aufnehmen und lustvoll verkaufen kann.

Für den Klimastreik gehen viele junge Menschen auf die Strasse –

wie würdest du diesen ein Engagement für den VCS und seine Themen schmackhaft machen?

Ich erlebe in immer mehr Fragen eine Spaltung der Gesellschaft. Die einen wollen nach wie vor ihr PS-starkes Auto. Auf die würde ich nicht fokussieren. Wenn der VCS die Klimajugend mit der Mobilität erreichen will, muss er das mit positiven Botschaften tun und nicht als Erstes die Bekämpfung der PS-starken Autos erwähnen. Sonst ist er gleich von Anfang an in dieser Spaltungsdiskussion drin. Die braucht es schon auch, aber ich würde die Leute auf der Herzseite ansprechen. Als Beispiel: Der VCS setzt sich für Nachtzüge ein, wer nicht Nachtzug fahren will, wird Nachtzüge nicht bekämpfen. Ist er hingegen im ersten Schritt gegen Kurzstreckenflüge, lanciert er einen Kampf. Soll ich jetzt Mitglied werden, weil der VCS Kurzstreckenflüge bekämpft oder weil er sich für Nachtzüge – für meine Lösung! – einsetzt? Die Eindämmung der Kurzstreckenflüge ist schon auch wichtig, aber das erreicht man eher hinter den Kulissen, durch politisches Lobbying.

Das ist kein einfacher Spagat.

Nehmen wir Tempo 30. Man kann sich gegen Tempo 50 einsetzen. Das würde ich nie mehr tun. Wofür will ich mich einsetzen? Für Sicherheit, für Ruhe, für Begegnungszonen. Das ist wahrscheinlich die Kunst: Etwas erreichen, indem man sich dafür einsetzt – nicht gegen Parkplätze, sondern für den Platz in den Städten. Am Ende sind die Parkplätze gleichwohl weg. Aber es steckt eine andere Botschaft dahinter. ■

Auf der Strasse für den VCS

Von Nelly Jaggi

Der VCS setzt sich – auch im Namen seiner Mitglieder – für eine intakte Umwelt ein. Trotzdem denken viele Menschen bei einem Verkehrsclub in erster Linie an die Pannenhilfe. Einer, der täglich Überzeugungsarbeit leistet, ist Ahmed Bahlouli.

Der Pedibus ist in der Romandie weitem bekannt. Viele wissen hingegen nicht, dass hinter diesem beliebten Schulwegprojekt der VCS steht. Einer, der das ändern kann, ist Ahmed Bahlouli. Er ist beim VCS für die Mitgliedergewinnung auf der Strasse verantwortlich.

Der VCS hat diese Art der Kommunikation vor sechs Jahren lanciert – um

neue Mitglieder zu gewinnen, aber auch, um den VCS breiter bekannt zu machen. Hier herrscht Nachholbedarf, das kann Ahmed nur bestätigen. Mit einer Mitgliedschaft brächten viele Leute primär Angebote wie die Pannenhilfe oder den Reiseschutzbrief in Verbindung, verkehrspolitische Kampagnen oder Sensibilisierungsprojekte hingegen nicht, weiss Ahmed – und verweist auf das Beispiel Pedibus.

Der persönliche Kontakt zu potenziellen Mitgliedern auf der Strasse ist sehr wichtig. Er bietet die Möglichkeit, interessierten Menschen eins zu eins zu erklären, wofür der VCS steht. Ahmed kann ihnen die Vielfalt des Verbandes aufzeigen und erläutern, was bei einer Mitgliedschaft ganz konkret geboten wird.

Schöne Begegnungen

80 Prozent der Begegnungen erlebt Ahmed positiv. Er spürt, dass das Thema – gerade auch im Kontext der aktuellen Klimadiskussion – bei den Menschen präsent ist. Er sucht sich die Orte, an denen er und seine Dialoger – meist Studentinnen und Studenten – präsent sind, sehr genau aus: «Ich wähle Orte und Anlässe, an denen ich auf ein Publikum treffe, das Mobilitätsthemen gegenüber empfänglich ist: Wochenmärkte, kulturelle Anlässe oder Sportveranstaltungen, aber auch Anlässe der VCS-Sektionen wie Velobörsen.»

Immer wieder trifft Ahmed bei seiner Arbeit auch auf bestehende VCS-Mitglieder. «Das passiert oft und viele bedanken sich für unsere Arbeit. Das stellt auf», sagt er. Wenn er mit negativen Reaktionen konfrontiert wird, bleibt er gelassen: «Hatte jemand zum Beispiel eine schlechte Nacht und ich bin der Ers-

te, der ihn anspricht, landet der Frust bei mir. Dann höre ich erstmal zu.»

Sorgenbarometer

Dass sich das Blatt auch wenden kann, illustriert er an folgender Begegnung: «Ich sprach eine Frau an. Sie beschimpfte mich wüst und ging weiter. Nach zehn Minuten kam sie zurück und entschuldigte sich. Ihre Tochter engagierte sich für den Pedibus und der VCS würde eine gute Arbeit machen.» Und besagte Frau wurde VCS-Mitglied.

Die Präsenz auf der Strasse hilft auch, die Stimmung zu erfassen. Auf Anklang stossen gemäss Ahmed Themen wie Pedibus, Veloinfrastruktur oder steigende Kosten für den öffentlichen Verkehr, aber auch aktuelle politische Themen. Auch regionale Themen sind relevant. Ahmed erinnert sich an eine Begegnung in Freiburg. Er habe sich mit einer Frau unterhalten, die ihm zu verstehen gab, dass sie den VCS als Autofahrerin nicht brauche. Die Unterhaltung fand in einem Mix aus Deutsch und Französisch statt. Später sei die Frau – sie war im deutschsprachigen Teil des Kantons zu Hause – noch einmal zurückgekommen. Es dauerte eine Weile, bis sie realisierte, dass dank des VCS in ihrem Quartier erfolgreich Mehrverkehr verhindert wurde. Auch sie konnte Ahmed als Mitglied gewinnen. ■

Ahmed unterstützen?

Hast du Lust, Ahmed Bahlouli bei der Mitgliedergewinnung als Dialogerin oder Dialoger zu unterstützen? Dann melde dich unter marketing@verkehrsclub.ch.



Ahmed Bahlouli ist unterwegs mit Block und Stift: Er zeigt den Menschen auf der Strasse die Vielfalt des VCS auf.

© Nelly Jaggi

Eine Kämpferin für ihre Vision

Von Fanny Zürn

Sie stellt gerne raumplanerische Aspekte des Verkehrs zur Diskussion und ist regelmässig mit ihren Kindern auf dem Cargovelo unterwegs: Franziska Grossenbacher, Geografin, Landschaftsschützerin und Mitglied des VCS-Zentralvorstandes.

Franziska Grossenbacher wohnt mit ihrer Familie in einem ruhigen Quartier in Muri bei Bern. Sie ist stolze Besitzerin eines Cargovelos und sagt: «Ich geniesse es, dass ich meine Einkäufe bis vor die Haustür fahren kann. Zudem bietet mir das Cargovelo viel mehr Flexibilität als ein Auto, da ich es überall in der Stadt parkieren kann.»

Seit Franziska mit kleinen Kindern unterwegs ist, empfindet sie den Autoverkehr als Dauerstress – er verlangt ihre ständige Achtsamkeit. Die Geografin stört sich daran, dass viel Raum für Strassen und Parkplätze verschwendet wird und andere Bedürfnisse der Menschen deswegen zu kurz kommen.

Franziska hat daher eine klare Vision: «Der Verkehr der Zukunft ist menschengerecht und siedlungsverträglich.» Damit ihre Vision bald Wirklichkeit wird, engagiert sie sich beim VCS. Franziska war in der Sektion Bern bereits länger aktiv, als sie vor drei Jahren in den Zentralvorstand gewählt wurde.

Mitarbeit im strategischen Organ

Der Zentralvorstand ist mit seinen elf Mitgliedern das strategische Organ des VCS Schweiz und verantwortet die langfristige Ausrichtung des Verkehrsverbandes. So hat der Zentralvorstand in der Strategie 2030 definiert, dass der Pendlerverkehr abnehmen muss, der Infrastrukturausbau in diesem Ausmass nicht weitergehen darf und ein Umstieg auf einen fossilfreien Verkehr nötig ist.

Der kürzlich vom VCS veröffentlichte «Masterplan fossilfreier Verkehr» sei für letzteres Anliegen hilfreich, da er konkrete Lösungen vorschlägt, sagt Franziska. Damit diese Ziele erreicht werden können,

brauche es auf nationaler Ebene eine gute Geschäftsstelle und auch die Lobbyarbeit im Parlament sei wichtig. Nicht minder zentral sei die Arbeit der Sektionen, da vor Ort am effektivsten für bessere Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr gekämpft werden könne. Franziska ist überzeugt: «Ist der Druck von unten gross genug, kann kein Bundesamt Pläne gegen den Willen der Bevölkerung durchsetzen.»

Franziska ist es wichtig, ihren Mitmenschen mit Vorzeigegeschichten die Chancen einer Verkehrswende schmackhaft zu machen. Denn weniger Verkehr bedeutet vor allem einen Gewinn an Lebensqualität – und den Menschen bleibt dank kürzeren Fahrten mehr Zeit, um die schönen Orte in der unmittelbaren Umgebung zu entdecken.

Die Arbeit bedeutet Mitdenken

Franziska sieht ihre Rolle im Zentralvorstand darin, die Sicht der Sektionen zu vertreten und raumplanerische Aspekte des Verkehrs einzubringen. Da sie beruflich bei der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz tätig ist, kann sie auf ein breites Fachwissen zurückgreifen. Für ihr Engagement im Zentralvorstand nimmt sie jährlich an mehreren Sitzungen, der Delegiertenversammlung und den Planungskonferenzen teil. Für Franziska bedeutet das Engagement auch Mitdenken und Sich-verantwortlich-fühlen.

Auf die Frage hin, was für den VCS kennzeichnend sei, meint sie: «Der VCS verfolgt eine gesamtheitliche Strategie und beschränkt sich nicht auf einen einzelnen Verkehrsträger. Nebst den Umweltaspekten spielt zudem die Lebensqualität im Zusammenhang mit

der Mobilität eine wichtige Rolle.» Optimistisch stimmt Franziska die erfolgreiche Velo-Offensive in Bern: Wer weiss, vielleicht können ihre Kinder schon bald selbst mit ihrem Velo auf einer Berner Veloschnellstrasse unterwegs sein. ■

Fanny Zürn ist Praktikantin beim VCS Schweiz. In der kalten Jahreszeit meidet sie das Velo und geht lieber zu Fuss.



Franziska Grossenbacher ist am liebsten per Velo unterwegs, schätzt aber die Gesamtsicht des VCS auf den Verkehr.

Gesichter aus dem VCS Schweiz

© Alle Bilder: VCS



Patrizia Lepore,
Versicherungsberaterin

Was gefällt dir an deiner Arbeit beim VCS?

Die Zusammenarbeit mit meinen Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen und dass ich neue Ideen einbringen kann.

Arbeitskollegen und dass ich neue Ideen einbringen kann.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Es braucht mehr Routen und Wege sowie Fahrkurse für Velofahrerinnen und Velofahrer.

Dein Verkehrsmittel? Mein neues E-Bike!



Simon Hofmann,
Bereichsleiter Marketing und Versicherungen

Was gefällt dir an deiner Arbeit beim VCS?

Mir gefällt, dass der VCS sich nicht nur als her-

kömmlicher Verkehrsclub versteht, sondern sich auch für die Umwelt einsetzt. Entsprechend ist unsere Arbeit hoch sinnstiftend und erfüllend.

Mit welchem Thema bist du gerade beschäftigt?

Ich stelle die verschiedenen nachhaltigen Mobility-Trends zusammen, um daraus neue Produkte und Partnerschaften für die VCS-Mitglieder zu realisieren.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Dass sich das Missverhältnis von urbaner Mobilität und ländlicher Automobilität langsam auflöst und immer mehr Akteure und Akteurinnen sich dieses Dilemmas annehmen und flexible Mobilitätskonzepte in Regionen bie-

ten, die dafür im herkömmlichen Sinne nicht geeignet sind. Der ländliche Raum mobilisiert sich in Zukunft auch nachhaltig, davon bin ich überzeugt.

Dein liebstes Fortbewegungsmittel?

Ich bewege mich gerne mit innovativen und klimafreundlichen Verkehrsmitteln fort: Fahrrad, E-Bike, E-Trottinett oder ÖV.

Dein ultimativer Ausflugstipp?

Rasa im Centovalli: autofrei und nur per Seilbahn erreichbar, intakte Natur mit hoher Biodiversität, entschleunigend und entsprechend erholsam.



Selim Egloff,
Praktikant

Was gefällt dir an deiner Arbeit beim VCS?

Ich schätze die entspannte Atmosphäre in meinem Team. Das erlaubt

einen unkomplizierten und kreativen Austausch, bei dem ich viel lernen kann.

Mit welchem Thema bist du gerade beschäftigt?

Mit der Firmenmobilität, die Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber haben einen grossen Einfluss auf das Pendel- und Geschäftsreiseverhalten ihrer Mitarbeitenden. Diesen Hebel wollen wir nutzen und die Firmen dazu motivieren, ihren Angestellten eine nachhaltige Mobilität zu ermöglichen.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Mobilität soll mehr auf die wahren Bedürfnisse der Menschen und weniger auf die Profitinteressen von Autokonzernen ausgerichtet sein. Das bedeutet für mich, dass wir die neuen Technologien nutzen, um den Bestand an Privatautos auch auf dem Land zu reduzieren und die wirklich effizienten Ver-

kehrsmittel, wie das Velo oder die eigenen Schuhe, für alle sicher zugänglich und attraktiv zu machen.

Dein liebstes Fortbewegungsmittel?

Mein Velo, es braucht wenig Platz, kostet nicht viel und bringt mich zum Hauptbahnhof oder auch mal über einen Alpenpass.



Martin Winder,
Projektleiter
Verkehrspolitik

Was gefällt dir an deiner Arbeit?

Die Klimakrise ist die vielleicht grösste Herausforderung. Es ist

motivierend, dass ich mit meiner Arbeit dazu beitragen kann, diese zu meistern.

Mit welchem Thema bist du gerade beschäftigt?

Bei mir dreht sich alles um die Frage, wie wir den Verbrauch fossiler Treibstoff im Verkehr beenden können. Wir haben dazu im Juni einen «Masterplan fossilfreie Mobilität» publiziert – jetzt geht es darum, wie wir diesen so schnell wie möglich umsetzen können.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Wir brauchen in 20 Jahren eine Mobilität ohne fossile Treibstoffe – sonst wird es keine Zukunft geben. In meiner idealen Verkehrswelt spielt das Velo eine viel grössere Rolle. Das Velo ist eine geniale Technologie, um unsere Muskelkraft sehr effizient zu nutzen, und sollte für möglichst viele Menschen das primäre Fortbewegungsmittel sein.

Deine liebste Form der Fortbewegung?

Es gibt eigentlich kein Verkehrsmittel, mit dem ich wirklich ungerne reise. Allerdings werde ich auf Flugreisen verzichten, solange dies nicht ohne Treibhausgasemissionen möglich ist.



Anders Gautschi,
Geschäftsführer

Was gefällt dir an deiner Arbeit beim VCS? Unsere Themen im Bereich Verkehr und Umwelt sind brennend aktuell:

Klimaschutz, mehr Lebensqualität in den Städten – es herrscht eine grosse Dynamik, auch auf technologischer Ebene. Auf gesellschaftlicher Ebene findet ein Wandel statt, den wir mitgestalten können. Und natürlich gefällt mir die Zusammenarbeit mit so tollen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Ein möglichst rascher Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen, eine schlaue oder smarte Nutzung der Verkehrsträger und ein bewusstes Unterwegssein der Bevölkerung.

Dein liebstes Fortbewegungsmittel?

Im Sommer auf meinem Tommasini-Rennvelo, im Winter gleitend auf der Loipe, am liebsten im Jura.

Dein ultimativer Ausflugstipp?

Die Aare ...



Emilie Roux,
Projektleiterin
Verkehrssicherheit

Was gefällt dir an deiner Arbeit? Ich kann in einem dynamischen Team für eine Sache arbeiten,

hinter der ich stehe. Mir gefallen die Begegnungen mit den Gemeinden und die Möglichkeit, in sehr unterschiedlichen lokalen Kontexten zu arbeiten – in der Stadt, der Agglomeration und in ländlichen Gebieten.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Ich würde mir wünschen, dass mehr Kinder zu Fuss zur Schule gehen – aber auch mit dem Velo, denn das ist ein Verkehrsmittel, welches Kinder ger-

ne öfter nutzen würden. Ich hoffe auch, dass dem Auto in Zukunft in neuen Siedlungen in der Schweiz weniger Platz eingeräumt wird – zugunsten einer besseren Lebensqualität.

Dein liebstes Fortbewegungsmittel?

Das Velo. Es ist zweifellos das effizienteste, angenehmste und entspannendste Fortbewegungsmittel.

Dein ultimativer Ausflugstipp?

2019 bin ich entlang der Route Nr. 9 von Schweiz-Mobil gefahren. Die auch als «Seenroute» bekannte Strecke führt an nicht weniger als zwölf Seen vorbei und lässt sich mit angenehmen Badestopps verbinden. Es ist eine atemberaubende Strecke!



Stéphanie Penher,
Bereichsleiterin
Verkehrspolitik und
Kampagnen

Was gefällt dir an deiner Arbeit? Die vielfältigen Aufgaben und Inhalte, die wir

gemeinsam anpacken: sichere Schulwege, Kurse, die Seniorinnen und Senioren darin unterstützen, mobil zu bleiben, Förderung des Veloverkehrs oder die technische Entwicklung der Fahrzeuge. Alles mit dem Ziel, Menschen von 8 bis 80 eine sichere Mobilität zu ermöglichen und das Klima zu schützen.

Mit welchem Thema bist du gerade beschäftigt?

Ich will die Vorteile aller Verkehrsteilnehmenden bei der Einführung von flächendeckendem Tempo 30 im Siedlungsgebiet aufzeigen. Und ich will alle Formen der klimabelastenden Mobilität – also auch den Flugverkehr – zu Massnahmen verpflichten.

Dein liebstes Fortbewegungsmittel?

Der Nachtzug!

Der ultimative Ausflugstipp?

Mit der S-Bahn und dem Postauto nach Hinterfultigen und dann zu Fuss über Borisried, durch den Schwarzwassergraben bis zur Schwarzwasserbrücke.



Lewhat Zaid,
KV-Lernende

Mit welchem Thema bist du gerade beschäftigt?

Ich arbeite zurzeit in der Versicherungsabteilung Assistance und be-

schäftige mich mit Pannenhilfe, Schutzbrief und Rechtsschutzversicherung.

Dein ultimativer Ausflugstipp?

Ein Interrail-Pass – gültig für 33 Länder in Europa und sehr günstig. Ein ausgesprochen langer Ausflug, ich weiss.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Ich wünsche mir, dass mehr Velowege gebaut werden.



Barbara Rehmann,
Beraterin Mitgliederservice

Was gefällt dir an deiner Arbeit? Der VCS und ich teilen gemeinsame Werte.

Mir gefallen die ab-

wechslungsreiche Arbeit und der Austausch mit Menschen. Zudem profitiere ich vom Engagement und Fachwissen der VCS-Mitarbeitenden.

Dein Wunsch an die Mobilität der Zukunft?

Hätte man mich als Kind eine Strasse zeichnen lassen, hätte ich ein graues Band mit weissen Strichen in der Mitte gemalt. Vielleicht malen die Kinder heute Strassen mit Velostreifen. Ich hoffe, dass das Engagement des VCS in zehn Jahren zu bunteren Bildern führen wird: Strassen mit Regenwasserführung, schattige und begrünte Strassen, langsame Strassen für Schnellverkehr, Schnellstrassen für Veloverkehr, Strassen für Kröten und Wildtiere und Strassen zum Vorwärtshetzen – ein buntes, sinnvoll vernetztes, rücksichtsvolles Miteinander.

Der ultimative Ausflugstipp?

Im Spätherbst empfehle ich Wanderungen an der sonnigen Lötschberg-Südrampe.



Françoise Lanci Montant mit dem Organigramm des «Bureau romand»: Dass wir uns gegenseitig ergänzen, garantiert für den Erfolg der von Genf aus geleiteten Projekte.

«Wir müssen Lösungen anbieten»

Françoise Lanci Montant leitet das «Bureau romand» des VCS in Genf. Als sie diese Funktion 2012 übernahm, bestand das Team aus zwei Mitarbeiterinnen. Heute hat sie die Verantwortung für 14 Mobilitätsfachleute.

Interview: Camille Marion

Françoise, wie muss ich mir deine Arbeit für den VCS vorstellen?

In den neun Jahren beim VCS hat sich meine Funktion stark verändert. Zu Beginn war ich für die Pedibus-Kampagne verantwortlich und leitete die Entwicklung der ersten Mobilitätskonzepte Schule. Wir hatten damit Erfolg, konnten wachsen und mehr Personal einstellen. Heute bin ich stärker mit Leitungs-, Strategie- und Koordinationsaufgaben beschäftigt. Ich kümmere mich darum, dass unser «Bureau romand» rund läuft, aber auch um den roten Faden unserer Aktivitäten und um die Finanzierungen. Als Kadermitglied des VCS Schweiz liegt es auch in meiner Verantwortung, den Kontakt zwischen Genf und dem Zentralsekretariat in Bern zu pflegen; ich bin da gewissermassen die «Stimme der Romandie».

Wie würdest du die Rolle des «Bureau romand» definieren?

Als Ableger des VCS in der welschen Schweiz vermittelt das «Bureau romand» Ideen und eine Mobilitätsvision, wie sie in den französischsprachigen Kantonen zirkulieren. Wir sind ein Team aus Fachleuten aus den Bereichen Geografie, Stadtplanung, Politik, Wirtschaft, Gesundheitswesen und Kommunikation, die ganz nah an den Bedürfnissen der Bevölkerung Kampagnen leiten und Projekte umsetzen – öfters partizipative und manche davon auch im Tessin. Wir setzen unsere Kompetenzen in den Dienst einer unbeschwernten Mobilität und einer inklusiven Gestaltung des

öffentlichen Raums als Quellen von Lebensqualität und Wohlbefinden. Unsere Arbeit ergänzt jene der VCS-Sektionen, die stärker im politischen Bereich tätig sind. Das «Bureau romand» steuert quasi ein neutraleres Know-how bei. Ich habe den Eindruck, unsere Rolle habe sich in den letzten Jahren so entwickelt, wie sich auch die Vorstellungen unserer

«Ich habe den Eindruck, dass wir an der richtigen Stelle sind und in die richtige Richtung gehen.»

Françoise Lanci Montant

Gesellschaft von der Abhängigkeit zwischen Mobilität und Lebensqualität verändert haben. Es geht heute weniger ums Überzeugen als darum, Städte, Gemeinden und Kantone zu begleiten.

Für gewisse VCS-Projekte arbeiten die Teams aus Genf und Bern zusammen. Wie steht es um den Röstigraben?

Manchmal gibt es Schwierigkeiten, weil wir abgesehen von der Sprache in Sachen Mobilität anders ticken und handeln. Die Erfahrungen und die Diskussionen sind jedoch immer bereichernd. Wir machen in der Romandie und im Tessin nicht dasselbe wie in der Deutschschweiz, aber gerade daran zeigt sich, wie wichtig unser Ableger ist. Für den VCS ist das «Bureau romand» eine grosse Bereicherung – es beschäftigt fast einen Viertel der Zentralsekretariatsbelegschaft.

Was gefällt dir an deiner Arbeit am besten?

Die Tatsache, dass unsere Projekte konkrete Auswirkungen haben, aber auch die konstruktive Zusammenarbeit mit Gemeinden, Städten und Kantonen. Unser Erfolg ist an den hunderten Pedibus-Linien abzulesen, die dank dem VCS von Montag bis Freitag unterwegs sind, aber auch an den Seniorinnen und Senioren, die es nach einem der Kurse «mobil sein & bleiben» wagen, den Bus oder den Zug zu nehmen; oder an der

wachsenden Zahl von Gemeinden, die die Schulwege nach unseren Empfehlungen gestalten. Im Arbeitsalltag gefallen mir vor allem die Breite und Dynamik des «Bureau romand»-Teams. Wir haben verschiedene berufliche Hintergründe. Jedes Projekt ist eine Ko-Konstruktion, die aufgrund von unterschiedlichen Erfahrungen und permanentem Dialog im Team entsteht. Ich habe den Eindruck, dass wir an der richtigen Stelle sind und in die richtige Richtung gehen.

Wie verstehst du den VCS-Slogan «Pour une mobilité d'avenir»?

Es geht um eine Mobilität mit möglichst geringer Klimaschädlichkeit und um eine bewusster gewählte «Multimobilität». Und es geht auch um eine lustvolle Mobilität, bei der Freude und Vergnügen mehr zählen als Geschwindigkeit und Distanzen. ■

«Wir sind Multiplikatoren»

In den regionalen Sektionen des VCS sind unzählige Freiwillige mit Herz und Hand bei der Sache, um dessen Werte weiterzutragen. In seiner Heimatstadt Basel ist Florian Mathys seit fast zwanzig Jahren im VCS engagiert und hilft mit, den «Velomärt» zu organisieren.

Von Camille Marion

Was haben Umweltorganisationen, politische Parteien, Sportclubs, Musikgesellschaften oder Dorfvereine gemeinsam? Es ist die geballte Kraft aller Frauen und Männer, die mitmachen, der Mitglieder, die sich leidenschaftlich engagieren und dabei Zeit und Energie für eine Sache einsetzen, die ihnen am Herzen liegt. Fast 100 000 sind es beim VCS schweizweit, von denen sich ein Teil regelmässig in der Öffentlichkeit engagiert, an Standaktionen oder sonst wie an der Front.

Florian Mathys tut dies in der VCS-Sektion beider Basel. Zum Verkehrsclub ist er aufgrund seiner Ausbildung zum Bauingenieur und seiner beruflichen Laufbahn gestossen. Beigetreten ist er nach Abschluss des Studiums. Während über fünfzehn Jahren war er Vorstandsmitglied. Wieso der VCS? «Einfach, weil der Verkehrsclub meiner Lebensweise und meinen Vorstellungen von Mobilität am besten entspricht», gibt Florian zur Antwort.

Politisches Engagement

Für den Stadtbasler und Familienvater sind Politik und Meinungs-austausch ein Lebenselixier. «Überzeugen ist eine anregende Aufgabe», sagt Florian und lacht. Er ist zudem Mitglied der Sozialdemokratischen Partei (SP), wie übrigens auch seine Frau, Co-Präsidentin der SP Basel-Stadt. Sich zu engagieren, ist allerdings keine Familientradition: «Meine Eltern waren nicht politisch

tätig, wir haben auch nicht dieselben Ansichten», führt Florian aus. «Und meine Kinder sind für gewisse Themen sensibilisiert, aber die Diskussionen zu Hause drehen sich selten darum.»

Die Mobilität führt in Basel zu denselben Debatten wie in den meisten anderen Schweizer Städten. Die Basler VCS-Sektion engagiert sich in zahlreichen Kampagnen, insbesondere zur Förderung der umweltfreundlichen Verkehrsmittel. Alltagsradler Florian empfindet die Stadt als velofreundlich, auch wenn das Verbesserungspotenzial hoch bleibt. «Es ist immer dasselbe Problem: Wenn man dem Velo im öffentlichen Raum mehr Platz geben will, entsteht der Eindruck, man nehme ihn anderen Verkehrsmitteln weg.»

Jede und jeder zählt

Während seiner Jahre als Vorstandsmitglied der Basler VCS-Sektion hat sich Florian für viele Kampagnen zugunsten einer nachhaltigeren Mobilität auf nationaler und kantonaler Ebene eingesetzt. Von den verschiedenen Engagements sind ihm die immer wieder interessanten Begegnungen in Erinnerung geblieben, auch ein paar Reibereien, vor allem aber der positive Austausch. Die rot-grüne Strömung der Basler Regierung ist auch in der Öffentlichkeit spürbar.

Und Florian glaubt an den direkten Kontakt: «Mehr noch als von der Präsenz auf der Strasse bin ich vom beträchtlichen Einfluss jedes Einzelnen

auf sein Umfeld überzeugt», erläutert er. «Wer immer Energie und Zeit für seine Überzeugungen einsetzt, berührt die ihm Nahestehenden mit seinem Engagement. Wir sind Multiplikatoren.»

Neue Priorität

Nachdem er unzählige Stunden für den politischen Aktivismus eingesetzt hat, ist Florians aktuelle Priorität die «Velomärt»-Organisation. Das von VCS und Pro Velo durchgeführte Event ist ein Muss für Baslerinnen und Basler auf der Suche nach einem Occasionsvelo. «Ich kannte den «Velomärt», schon bevor ich zum VCS kam», erzählt Florian. «Seit meiner Jugendzeit habe ich meine Velos immer da besorgt.»

Als OK-Mitglied seit fast acht Jahren mag Florian besonders die entspannte Marktatmosphäre. Selbstverständlich waren die letzten Ausgaben von der Pandemie betroffen, aber im vergangenen Juni wurde das Event fast so erfolgreich wie eh und je durchgeführt.

Sein politisches Engagement und seinen Aktivismus stellt Florian in den Dienst einer zukunftsfähigen Mobilität: «Grundsätzlich unterstütze ich ein Modell, das eine lebenswerte Zukunft zum Ziel hat. Es geht nicht darum, gegen die Weiterentwicklung der Mobilität zu kämpfen, bloss darf sie nicht auf Kosten der Umwelt oder der Lebensqualität gehen.» Wer mit Herzblut bei der Sache ist, kann nicht wirklich irren. ■



Florian Mathys ist Mitglied der VCS-Sektion beider Basel und des «Velomärt»-Organisationskomitees. Der 47-Jährige ist Vater dreier Kinder zwischen 7 und 13 Jahren und arbeitet beim Sportamt des Kantons als Leiter Bau und Unterhalt Sportanlagen.

Meindl Rauris GTX – mit Lammfellfutter



Der Rauris GTX von Meindl ist der perfekte Begleiter bei Winterwanderungen. Dieser Schuh sorgt jederzeit für angenehm warme Füße und eignet sich dank des Lammfellfutters für Temperaturen von bis zu -30°C . Das robuste Leder und der hohe Schaft bieten die nötige Stabilität beim Gehen. Die durchgehende Ultra-Grip-Gummisohle ist sehr beweglich und passt sich jeder Situation perfekt an, was selbst bei glattem Untergrund für guten Grip sorgt. Dank der Gore-Tex-Membrane ist der Schuh auch bei Regen und Schnee absolut wasserdicht. Mit seiner hohen Funktionalität ist der Rauris GTX ein wahrer Allrounder für bevorstehende Winter-Abenteuer an kalten Tagen. Der Winter kann kommen! Rüsten Sie sich aus, so dass Sie nie mehr kalte Füße haben müssen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Meindl Rauris GTX ist für Damen in den Grössen 36–43 und Herren in den Grössen 41–47 mit Rabatt-Code «mag1121» zum Preis von Fr. 200.– statt Fr. 249.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 30. November 2021. Solange Vorrat.

Bestellen:

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

Hochwertige Bioweine

Die Qualität der Weine aus biologischem Anbau ist heute höher als je zuvor. Nebst 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 verfügbar sind und von kleineren bis mittelgrossen Familienbetrieben stammen – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 98.– (statt Fr. 125.20) inkl. Versand.

Bestellen:

mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 31. Dezember 2021, solange Vorrat.

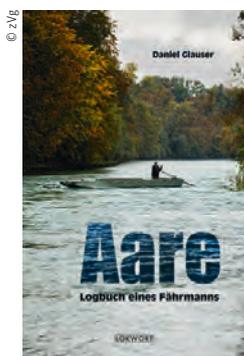
Kursbuch 2022 – jetzt vorbestellen

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

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

Bestellen: Mit Bestellkarte auf der hinteren Umschlagklappe in diesem Magazin, unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch, per Telefon unter 031 328 58 58.



Buch eines Fährmanns

Daniel Gläuser schrieb ein Logbuch, und er schrieb es als Kapitän wie auch als Matrose – denn auf seiner Fähre in Muri (BE) ist er alles in einem. Sein Buch zeigt den Verlauf eines Jahres: Einträge bei Hochwasser, in eisiger Kälte oder unter versöhnlichen Sonnenstrahlen. Gläuser berichtet von Begegnungen mit Schiffspassagieren, zumal auf seiner Fähre oft zum Ausdruck kommt, was die Gesellschaft bewegt. Dazu beobachtet er die Natur sehr genau, den flüchtenden Biber am Ufer oder die stechende Mücke auf seinem Arm – alles erzählt Geschichten. Und immer wieder verlässt der Leser die Fähre, untersucht das eigene Verhältnis zur Welt und taucht ein in das, was für ihn selbst einen Fluss ausmacht.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch «Aare. Logbuch eines Fährmanns» für Fr. 27.– (anstatt Fr. 34.–), zuzüglich Fr. 3.– Versandpauschale. Das Angebot ist gültig bis am 31. Dezember 2021.

Bestellen:

unter verlag@lokword.ch mit dem Vermerk «VCS-Angebot»

Grande Dame zwischen Bergwelt und Tradition

Nur wenige Gehminuten vom Bahnhof Interlaken Ost liegt das eindrucksvolle Lindner Grand Hotel Beau Rivage direkt an der Aare. Umgeben von der imposanten Bergwelt des Berner Oberlandes bringt es seine Gäste immer wieder ins Schwärmen. Exzellenter Service, kulinarische Köstlichkeiten und stilvolle Räumlichkeiten sind perfekt für anspruchsvolle Menschen mit Liebe zur Tradition. Der Wellnessbereich mit Innenschwimmbad, Sauna, Dampfbad und Fitnesscenter ist der ideale Ort, um aktiv zu entspannen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

3-für-2-Angebot: Fr. 500.– für 3 Nächte und 2 Personen im First-Class-Doppelzimmer, inkl. Frühstück und Wellnessnutzung. Gültig ab November 2021 bis 15. April 2022.

Bestellen: Direkt beim Hotel mit dem Vermerk «VCS Mitglieder Aktion» unter Tel. 033 826 70 07 oder reservation.interlaken@lindnerhotels.ch



Geschenkidee: Clean Beauty von ZiZAN!A



Kosmetik aus aufgewerteten Nebenprodukten? Minimal verpackt, ganz ohne Kompromisse bei der Qualität und höchste Freude bei der Benutzung? Das ist die Wette von ZiZAN!A Biobotanica. Das junge Label ist ein Spin-off des auf Saatgut spezialisierten Familienunternehmens Zollinger Bio und hat das Ziel, pflanzliche Nebenprodukte zu wertvoller Naturkosmetik aufzuwerten. Ganz im Sinne des Clean-Beauty-Trends: Moderne und angenehme Texturen, kurze Formeln ohne «Nasties», nachhaltig hergestellt, und das alles ganz ohne Kompromisse bei der Qualität.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf alle Geschenksets. Angebot gültig bis 31. Dezember 2021, solange Vorrat.

Bestellen:

unter www.zizania.bio mit dem Code «VCS21».

Marie Louise Werth – Nadal 2021

Marie Louise Werth und ihre Band sorgen im Dezember 2021 für einen Konzertabend der besonderen Art. An insgesamt sechs Abenden erhalten Besucherinnen und Besucher die Gelegenheit, sich ganz besinnlich auf das grosse Fest einzustimmen. Marie Louise Werth gehört unbestritten zu den begnadetsten Sängerinnen der Nation. Die Vollblutmusikerin und Bündner Lady am Klavier sowie Leadsängerin der Gruppe Fur-baz vermag seit über 30 Jahren mit ihrer Musik und ihrer warmen und unverkennbaren Stimme zu begeistern. Die NADAL-Weihnachtstournee 2021: 10.12.2021 in St. Gallen; 11.12.2021 in Thun; 16.12.2021 in Chur; 17.12.2021 in Baden; 19.12.2021 in Solothurn; 22.12.2021 in Luzern – Infos zu den Shows unter www.starshows.ch/events

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf Ihre Tickets. Alle Kategorien sind Sitzplätze, die Platzzahl ist beschränkt. Preise exkl. Vorverkaufsgebühren.

Bestellen: unter der Tel. 0900 800 800 (Fr. 1.19/Min.) oder unter www.ticketcorner.ch mit dem Promocode «VCS-Nadal».



Kathrein-Schlitten



Der traditionelle Tiroler Familienbetrieb Kathrein Rodel fertigt seit mehr als 130 Jahren Qualitätsrodel und -schlitten für Familien, sportlich ambitionierte Freizeitrodler und Rennsportler. Damit zählt das Unternehmen zu den ältesten Rodel- und Schlittenbauern Österreichs. Seine Schlitten sind sicher, ergonomisch und verfügen über beste Lauf- und Lenkeigenschaften. Die gepolsterten Sitze sorgen für Komfort, egal wie holprig die Abfahrt wird.

Schlitteln gehört in der Schweiz zu den beliebtesten Freizeitaktivitäten in der Winterzeit. Egal, ob es ein gemütlicher Tag mit der ganzen Familie oder eine adrenalingeladene Abfahrt mit Freunden werden soll, mit einem Schlitten von Kathrein ist ein unvergessliches Winterabenteuer garantiert.

Kathrein liegt die Natur am Herzen – deshalb stammen seine Eschenholz-Rodel aus nachhaltiger, österreichischer Forstwirtschaft und werden ausschliesslich mit Lacken auf natürlicher Basis bearbeitet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabattcode «mag1121» profitieren Sie von 15% Rabatt auf alle Schlitten und Rodel von Kathrein. Das Angebot ist gültig bis am 30. November 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

Bestellen:

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

ANZEIGE

Wir machen Klimaschutz

Seit 30 Jahren setzen sich Solarspar-Mitglieder für die Zukunft ein: 100 Solar-Anlagen sparen in der Schweiz jährlich über 2000 Tonnen CO₂ ein. Mit Ihrer Unterstützung bauen wir weiter.

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar

Solarspar T +41 61 205 19 19 www.solarspar.ch

NEWS AUS DER VELOWELT

Verantwortlich für den Inhalt ist Veloplus

Ein Öl für alles

Der Petrus-Schmierstoff von Veloplus schmiert dauerhaft alle beweglichen Teile am Velo: Kette, Wechsel, Federung – im Sommer wie im Winter. Drei Jahre dauerten Entwicklung und Tests auf der Kettenöl-Testmaschine. Das Resultat: Das synthetische Hightech-Öl sorgte für den geringsten Verschleiss an den Komponenten. Denn bei nassen Bedingungen wird das Öl langsamer ausgewaschen und bei trockenen Verhältnissen verlängert es das Schmierintervall. Petrus – in der Schweiz entwickelt und hergestellt – besteht zu über 70 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen, ist biologisch leicht abbaubar und erfüllt die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen des EU-Ecolabels.

Weitere Infos und Bestellung unter www.veloplus.ch



Combo Auto-
und E-Bike
Pannenhilfe



Profitieren Sie jetzt vom Aktionspreis für unsere kombinierten Pannenhilfen!

Schliessen Sie jetzt die Pannenhilfecombo für nur Fr. 60.– statt Fr. 70.– ab. Haben Sie bereits eine der beiden VCS-Pannenhilfen, können Sie die E-Bike-Assistance für Fr. 20.– oder die Auto-Pannenhilfe für Fr. 40.– hinzufügen. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannenhilfen (Schweiz/FL) bis am 31.12.2022.

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



VCS boutique

Vom 5. bis 30. November 2021

15% Rabatt auf das gesamte Sortiment*
Rabattcode: **VCS1121**

* Bereits reduzierte Artikel, Nettoartikel und Geschenkgutscheine sind von der Aktion ausgenommen. Nicht kumulierbar.



Rucksack Osprey Soelden 22 | 155.-

Der technische Skitouren-Rucksack Soelden 22 bietet eine aussergewöhnliche Passform und erstklassige Funktionen in einem strapazierfähigen und leichten Design. Volumen: 22 l
15859 black | **15859** dustmoss green

Speisebehälter Chillys

Food Pot 500ml | 29.-

Die Food Pots von Chillys sorgen für nachhaltigere, kostensparende und schmackhaftere Mahlzeiten für unterwegs. Mit der doppelwandigen Vakuum-Isolation bleiben deine Speisen bis zu 6h warm oder kalt.

15067 monochrome black

15067 pastel green

15067 blush purple

15067 matte blue



Winterhandschuhe

WOWOW Wetland | 69.-

Die atmungsaktiven, wasser- und winddichten Alleskönner haben eine grosse, reflektierende Fläche, damit eine sehr gute Sichtbarkeit bei Tag und Nacht im Strassenverkehr gewährleistet ist. Grössen: S – XXL

16038 yellow refl.



Leuchtweste WOWOW Jacket | ab 19.90

Ob auf dem Fahrrad, Motorrad, E-Bike oder zu Fuss, die luftige Warnweste ist leicht über der normalen Kleidung zu tragen und sorgt für eine erhöhte Sichtbarkeit im Strassenverkehr.

Leuchtweste Roadie | 19.90

Leuchtweste Lucy | 39.-

14079 gelb, Grössen: S – XXL

14080 grau, Grössen: S – XL



Schöffel

icebreaker
Move to natural

W
women

M
men

Schöffel Madrisella Pants | 229.-

Die wind- und wasserabweisende Hose ist sehr komfortabel und garantiert optimale Bewegungsfreiheit. Dieses Schöffel-Produkt ist von Bluesign® zertifiziert.

WOMEN Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

15957 navy blazer

MEN Grössen: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

15961 black



M
men

W
women

Isolations-Jacke Icebreaker Quantum III LS | 205.90

Dank der natürlichen Vorteile von 100% Merinowolle macht der Quantum jede Bewegung deines Körpers mit und sorgt bei bewegungsintensiven Aktivitäten für eine optimale Thermoregulierung.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

MEN Grössen: S • M • L • XL

16094 arctic blue | **16094** sage | **16104** navy | **16104** loden



Gleitschutz Nortec Eiskrallen | ab 65.-

Die leichten und dennoch sehr robusten Eiskrallen bietet exzellente Haftung auf Eis, Schnee und Schlamm. Auf der Schuhoberseite werden die Eisen mit einem tiefemperaturbeständigen Silikonband in Position gehalten.

Grössen: 36 – 38 | 39 – 41 | 42 – 44 | 45 – 46

9597 Nortec Eiskrallen | **89.-**

16073 Nortec Fast Eiskrallen | **75.-**

16074 Nortec Corsica Eiskrallen | **65.-**



Schneeschuh-Kit MSR Evo Snowshoe Kit | 289.-

Auf ins Abenteuer: Praktisches Komplettkit mit besonders rutschsicheren EcoTrail Schneeschuhen, DynaLock-Trekkingstöcken und Rucksacktasche für das Nötigste unterwegs.

13367 Evo Snowshoe Kit

Schöffel



M
men

W
women

Mantel Schöffel 3in1 Moskau & Rotterdam | ab 379.–

Jeden Tag stylish und bequem unterwegs und dabei keine Abstriche in Bezug auf Funktion machen: Die Jacken sind warm gefüttert, schützen vor Wind und Regen und bieten optimale Bewegungsfreiheit.

Mantel 3in1 Moskau | 499.– **Mantel Rotterdam | 379.–**

WOMEN Grössen: 36 – 44

MEN Grössen: 48 – 56

15959 navy blazer

15963 black | **15963** green

ORTOVOX



Isolations-Jacke Ortovox Zinal Jacket | 359.90

Diese Jacke macht selbst tiefste Minusgrade zur Wohlfühltemperatur. Von aussen schützt robustes Pertex® Quantum Material, während innen Swisswool black, die seltene Wolle der schwarzen Schafe aus den Schweizer Alpen, für Wärme sorgt.

WOMEN Grössen: S–XL

MEN Grössen: S–XL

15896 pacific green

15897 petrol blue

15896 dark wine

15897 clay orange

Grüezi bag



Isolations-Jacke

GrüeziBag Faithful DownWool | 299.–

DownWool ist eine natürliche High-End Isolation aus 70% Daune und 30% Wolle. Der Wollanteil nimmt die Feuchtigkeit auf und hält die Daune auf natürliche Weise trocken. Die innovative DownWool Jacke garantiert ein angenehmes Körperklima.

WOMEN Grössen: S–XL

MEN Grössen: S–XL

15948 lime gold | **15948** black

15949 deep blue sky

15948 carmine red

15949 black



W
women



icebreaker
Move to natural



M
men

Icebreaker Oasis Langarm-Shirt Crewe & Leggings | 99.90

Tragekomfort und natürlicher Wärmeausgleich – das Langarm-Shirt und die Leggings aus 100% Merinowolle sind ideal als erste Bekleidungsschicht bei kalten Temperaturen.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

1 Thermo-Shirt Oasis LS Crewe | 99.90

12038 black | **12038** mink

2 Thermohose Oasis Leggings | 99.90

12042 black

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

3 Thermo-Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe | 99.90

12056 black | **12056** loden | **12056** espresso

4 Thermohose Oasis Leggings | 99.90

12058 black

FALKE
ERGONOMIC
SPORT SYSTEM



Skisocken Falke SK2 Wool | 39.90

Mit seinem extra hohen Schurwoll-Anteil ist der SK2 Wool bestens wärmeisoliert. Er sorgt mit seiner mittelstarken Polsterung für hohen Schutz und ausgewogenen Schuhkontakt.

WOMEN Grössen: 37–38 | 39–40 | 41–42

13330 rose | **13330** black-mix

MEN Grössen: 39–41 | 42–43 | 44–45

13329 light grey | **13329** sulfur | **13329** black-mix



W
women

M
men

Winterschuh Scarpa Mojito City mid GTX wool | 219.–

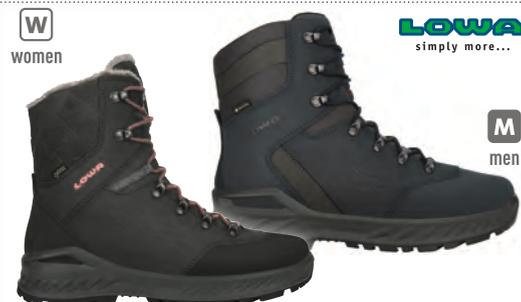
Die warm gefütterten Scarpa Mojito City Mid Wool GTX sind dank Gore-Tex® Technologie dauerhaft wasserdicht und atmungsaktiv und bieten mit ihrem knöchelhohen Schnitt den optimalen Winterschutz.

WOMEN Grössen: 36–42

MEN Grössen: 40–46

11332 ardoise

11333 bluecosmo



W
women

M
men

Winterschuh Lowa Nabucco Evo GTX | 239.90

Der stylische Winterschuh verfügt dank der speziellen Vibram® Arctic Grip Sohle über äusserst guten Grip und einen gelungenen Auftritt im Winterwunderland.

WOMEN Grössen: UK4–UK8

MEN Grössen: UK7.5–UK12

16124 anthrazit

16126 navy



W
women

hanwag

M
men

Winterschuh Hanwag Banks Snow GTX | 319.–

Der robuste Winterschuh von Hanwag hat eine rutschfeste Vibram Endurance Ice-Laufsohle für einen sicheren Tritt. Das wasserdichte und isolierende Gore-Tex Partelana-Futter hält die Füsse auch bei sehr kalten Temperaturen trocken und warm.

WOMEN Grössen: UK4–UK8

MEN Grössen: UK7–UK11.5

15981 asphalt/mint

15983 asphalt/black

Bestellservice: www.vcs-boutique.ch, per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte am Umschlag.



Uri

© Alf Arnold



Velopavillon am Kantonsbahnhof

Da entgegen den ursprünglichen Plänen die Verkaufsstelle der SBB im Güterschuppen verbleiben soll, steht dieser für die Unterbringung von Velos nicht zur Verfügung. Als Ersatz realisiert der Kanton nun auf dem Bahnhofplatz unmittelbar vor dem Güterschuppen einen Velopavillon; in einem verkürzten Verfahren hat das Bundesamt für Verkehr diese Planänderung bewilligt. Der VCS ist mit vielen Details nicht einverstanden, unterstützt aber grundsätzlich diese Lösung und verzichtet daher auf eine Beschwerde. Velos finden so sehr nahe beim Zugang zu den Perrons Unterschlepp. Der VCS wird sich weiterhin für Verbesserungen einsetzen.

Alpenpässe: Tiefere Tempolimiten!

Die vielen Motorradunfälle haben es diesen Sommer erneut vor Augen geführt: Unsere Alpenpässe werden von vielen Motorradfahrern als Rennstrecke missbraucht – nicht selten mit tödlichen Folgen. Die Urner Unfallstatistik zeigt: Es sind im ganzen Kanton inklusive Autobahn fast gleich viele Motorräder in Unfälle verwickelt wie Personenkraftwagen, obwohl ihr Anteil am Motorfahrzeugpark viel kleiner ist.

Der VCS hat darauf reagiert und im Juni über eine Medienmitteilung eine Senkung der

Tempolimiten auf Passstrassen gefordert. Tiefere Geschwindigkeiten harmonisieren das Verkehrsgeschehen und vermindern sowohl die Unfallgefahr als auch den äusserst störenden Töfflärm. Ende August hat die Baudirektion nun erste Schritte in diese Richtung unternommen. Auf der Klausenstrasse wurde beim Hotel Klausenpass und unterhalb von Spiringen Tempo 60 anstelle des bisherigen Tempo 80 signalisiert. Bravo – und bitte weiter so!

Alf Arnold

Herzlich willkommen im Vorstand!

Seit unser langjähriger Mitstreiter Kurt Döbelin viel zu früh verstarb, sind wir im Vorstand des VCS Uri nur noch zu viert: längerfristig zu wenig, um die viele Arbeit zu erledigen. Darum suchen wir dringend Verstärkung. Wenn es dich juckt, weil sich wieder einmal Autos auf dem Trottoir breit machen oder weil im Dorf kein Abstellplatz für Velos mit Anhänger zu finden

kehrsberuhigte Zone fehlt, wenn der Bus irgendwo den Anschluss nicht gewährleistet oder dir der unverändert hohe CO₂-Ausstoss des Strassenverkehrs zu denken gibt: Dann bist du, sind Sie genau richtig bei uns – zum Mitdenken, zum Mithandeln, zum Einstehen für die VCS-Anliegen. Auch wenn es vielleicht nur um administrative Entlastung geht, zum Beispiel durch das Führen unserer Kasse: Wir müssen uns kennen lernen!

Kurznachrichten

Der Zweite-Röhre-Trostpreis. Die zweite Röhre des Gotthardstrassentunnels konnten wir nicht verhindern, das Milliardenprojekt ging in der Volksabstimmung vom Februar 2016 durch. Als kleiner Trost für uns wird nun umgesetzt, was die Urner und Tessiner Umweltorganisationen in einem Brief an die Swissgrid forderten: Die 220-Kilovolt-Hochspannungsleitung über den Gotthardpass wird in einen Werkleitungskanal der neuen Tunnelröhre verlegt. Damit verschwinden 60 Leitungsmasten, die heute die Landschaft zwischen Göschenen und Airolo verschandeln, definitiv. Immerhin...

Halbanschluss Altdorf Süd: wenig Erfolg. Nachdem das UVEK Ende März den Halbanschluss Altdorf Süd der A2 bewilligt hatte, verzichtete der VCS auf einen Weiterzug seiner Einsprache ans Bundesverwaltungsgericht. Die Linienführung des Langsamverkehrswegs soll im Bereich des Kreisels Attinghausen entsprechend unseren Wünschen angepasst werden, alle andern VCS-Begehren hat das UVEK abgelehnt.

Einsprache zurückgezogen. Etwas mehr bewirkte die VCS-Einsprache gegen die Velobrücke, die auf der Südseite an die Reussbrücke Attinghausen angehängt werden soll. Weil dort neu auch die Bushaltestelle Richtung Altdorf platziert werden soll, muss die Fahrbahn des kombinierten Fuss- und Velowegs leicht ansteigen. Statt mit je zwei kurzen, steilen Rampen auf beiden Seiten soll dies nun sanft geschehen – von den Brückenden allmählich aufs Niveau der behindertengerechten Buskante (22 cm hoch).

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SH: www.vcs-sh.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen



© Stephan Rappo



Bern

Am Ende der Menschenkette, oben am Waldrand, käme eines der Tunnelportale der Umfahrung zu stehen.

Menschenkette gegen 200-Millionen-Strasse

Der Protest gegen die geplante Umfahrung Aarwangen wächst weiter: Betroffene, Bauersleute und Umweltorganisationen, die sich zum Verein Natur statt Beton zusammengeschlossen haben, riefen zur Protestkundgebung in Bützberg, und gut 200 Personen kamen.

Das Ziel des Vereins Natur statt Beton ist deckungsgleich mit den langjährigen Bestrebungen des VCS: Die Umfahrungsstrasse Aarwangen soll verhindert, die Suche nach Alternativen gefördert werden. Kurz nach der Gründungsveranstaltung demonstrierte der Verein am 18. September seine breite Abstützung in der Region. Gut 200 Personen formierten sich zu einer Menschenkette, die den Verlauf der Strasse inmitten von Kulturland und einem Naturschutzgebiet sichtbar machte.

Derweil pflanzte der frisch gewählte Vorstand, bestehend aus Landwirten, Anwohnerinnen und Anwohnern aus Aarwangen und Bützberg sowie Vertretern verschiedener Umweltverbände, mitten im geplanten Strassen-

trasse symbolisch eine vier Meter hohe Linde als Zeichen der Hoffnung. Alle Anwesenden erhielten eine getopfte Linde oder Linden-Samen, um den Protest im eigenen Garten oder auf dem Balkon sichtbar machen und so in die ganze Region weitertragen zu können. Bleibt der Baum stehen, weil die ökologische Vernunft obsiegt, werden ein «Smaragdgebiet», in dem international bedrohte Tier- und Pflanzenarten vorkommen, und wertvolle Ackerböden gerettet.

Alternativen gibt's sehr wohl
Mit der Umfahrung will der Kanton Bern die Verkehrsprobleme von Aarwangen mit den Mitteln von vorgestern lösen. Neue Strassen führen erfahrungsgemäss zu Mehrverkehr und verlagern die

Probleme, statt sie dauerhaft zu lösen. Was die Suche nach Alternativen betrifft, stellt der Verein dem bisherigen Variantenstudium des Kantons die Note «ungenügend» aus. Nötig wäre in Aarwangen nun ein neuerlicher Anlauf mit einem Testplanungsverfahren, das sich dank verschiedenen Planungsteams nochmals mit den bestehenden, aber auch mit neuen Varianten auseinandersetzt. Hierbei bietet der Verein Natur statt Beton Hand zur Mitarbeit.

Fredy Lindegger, VCS-RG Oberaargau-Emmental / Kurt Eichenberger, WWF-Geschäftsführer BE, Co-Präsident Verein Natur statt Beton



© Stephan Rappo

Fröhliches Schaufeln des Vereinsvorstands vor erstem Hintergrund: Ob das Symbol der Hoffnung wie gewünscht zu einer stattlichen Linde wird heranwachsen können?

Hilfst du, helfen Sie mit? Infos zum Verein/Kontaktadressen/Mitgliedschaft unter www.naturstattbeton.ch

Für den VCS ist «Westast so nicht!» Geschichte

Anfang Jahr hat das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation (UVEK) das Ausführungsprojekt für die A5-Westumfahrung Biel/Bienne abgeschlossen. Damit wurde auch die Einsprache des VCS obsolet, der bereit gewesen wäre, das Autobahnmonstrum bis vor Bundesgericht zu bekämpfen. Nun aber ist die Ausgangslage eine völlig andere, und der VCS ist aus dem Komitee «Westast so nicht!» ausgetreten.

Dieses war gegründet worden, um das erwähnte Ausführungsprojekt zu verhindern. Dazu gehörte auch, es auf dem Rechtsweg zu bekämpfen.

Da das Komitee nicht über die Einsprache- und Beschwerdelegitimation verfügte, war es für den VCS selbstverständlich, den Rechtsstreit gemeinsam zu führen und zu diesem Zweck dem Komitee beizutreten. Zusammen mit ihm reichten VCS und WWF im Frühjahr 2017 die Einsprache

gegen das Ausführungsprojekt ein. Es folgte die beispiellose Volksbewegung gegen den Westast, die im Dezember 2018 zur Sistierung des Verfahrens und zum Beginn des Dialogprozesses führte, dessen Empfehlungen für eine nachhaltige Mobilität im Gebiet des ehemaligen Westastperimeters es nun umzusetzen gilt.

Der VCS engagiert sich dazu in der neuen, von der Behördendelegation eingesetzten Pro-

jektorganisation «Espace Biel/Bienne.Nidau». Daneben stehen in der Region viele weitere Vorhaben an, die unsern Einsatz verlangen, etwa die Neugestaltung der Nord- und der Südachse oder die lange aufgeschobene Lärmsanierung. Das Komitee «Westast so nicht!» hat im August entschieden, mit einem neuen Vorstand weiterzumachen. Der VCS dankt allen, die sich im Komitee mit Herzblut engagiert haben.

Urs Scheuss, VCS-Regionalgruppe Biel



Solothurn



Anita, Oliver und Benny auf Werbetour an der Oltner Velobörse.

Testfahrten mit dem VCS-Cargovelo

Anlässlich der Oltner Velobörse vom 28. August konnte das E-Cargovelo Probe gefahren werden. Denn das Angebot, dieses praktische und leicht zu fahrende Transportvehikel zu mieten, ist noch zu wenig bekannt. Wer's probierte, war erstaunt über die einfache Handhabung des grossen Velos mit Transportschale. Die Mindest-Mietdauer beträgt einen halben Tag à 10 Franken, ein ganzer Tag kostet 18 Franken. VCS-Mitglieder bezahlen nur die Hälfte. Das VCS-Cargovelo steht bei der Marktecke an der Hauptgasse 4 in Olten und kann vor Ort oder per Telefon 062 508 07 33 reserviert werden.

Sicherer unterwegs auf dem E-Bike

Am 15. September führte die VCS-Sektion Solothurn in Trimbach bei Olten einen ersten E-Bike-Kurs durch. Vier Personen mit ganz unterschiedlichem Erfahrungsstand nutzten diese Gelegenheit.

Das Testangebot, das sich an «Wiederaufsteigerinnen und Neulenker» richtete, sollte aufzeigen, ob ein Bedürfnis nach solchen Fahrkursen besteht und ob damit die Sicherheit – angefangen

beim subjektiven Sicherheitsgefühl – erhöht werden kann. Das VCS-Mitglied Siv Lehmann hat am Pilotversuch teilgenommen – und bejahte dies danach vollumfänglich. Obwohl sie bereits viele Touren mit ihrem E-Bike unternommen hatte und sich in der Gruppe zu den Erfahreneren zählen durfte, fiel ihr Feedback äusserst positiv aus.

Insbesondere die Tipps und die praxisnahen Manövrierübungen mit dem doch schweren Gefährt

Ein langjähriges Trauerspiel geht endlich zu Ende

Im April 2008 wurde in einer Vereinbarung festgelegt, dass die Migros Langendorf sämtliche Kundenparkplätze für Motorfahrzeuge bewirtschaftet. Damit sie es nun definitiv tut, musste der VCS einige Hebel in Bewegung setzen.

Getroffe wurde die Vereinbarung im Rahmen eines grösseren Umbaus der Migros mit der Einwohnergemeinde Langendorf. Die Parkplatzgebühren erhob der Grossverteiler ab 2012 mit Hilfe von Barrieren. Da es vor ihnen regelmässig zu Rückstaus kam, weil viele die Bezahlung des Parktickets vergassen, wurde der Migros bald schon gestattet, die Barrieren offen zu lassen. Fortan bezahlte man in Eigenverantwortung – wobei die Migros hätte kontrollieren müssen.

Die Anfrage eines Mitglieds beim VCS Ende 2017, warum die Bezahlung der Parkgebühr freiwillig sei, bewog uns zu Nachforschungen. Diese ergaben, dass bis anhin weder Kontrollen gemacht noch Bussen ausgestellt wurden. Die Prüfung der Berichte über die Parkierungszahlen ergab klar, dass der VCS als Umweltverband intervenieren und

die Gemeinde an ihre Pflichten erinnern musste. Die zuständige Behörde, die Planungskommission, tat sich schwer; die Verhandlungen mit der Migros waren für die Zuständigen nicht einfach.

Nach weiteren Verzögerungen sah sich der VCS Ende Dezember 2020 genötigt, bei der Gemeinde eine anfechtbare Verfügung anzufordern. Und endlich bewegte sich die Migros Langendorf. Am 10. September titelte die Solothurner Zeitung «Vier von fünf bezahlten nicht». Laut dem Artikel sind die neuen Barrieren seit Anfang September nun im Einsatz. Dass es so lange dauerte, ist für eine Firma, die unter anderem mit dem Slogan «ein M nachhaltiger» geworben hat, kein Ruhmesblatt.

Der Vorstand



Das Prinzip Selbstverantwortung hat hier kläglich versagt...



© Anita Wüthrich

beurteilt Siv Lehmann als sehr hilfreich, zum Beispiel das Anfahren in kleinem Gang und mit hoher Unterstützung, das Schalten am Berg oder die korrekte Vollbremsung. Auch die gemeinsame Fahrt im Verkehr brachte ihr sicherheitsrelevante Erkenntnisse. Das sehr frühe Einspurieren vor einem Kreiseln in die Mitte der Fahrspur, also zwischen die Autos, sei für sie ein Novum gewesen.

«Unbedingt empfehlenswert» Wer E-Bike fährt, ist um einiges schneller unterwegs als mit ei-

nem normalen Velo. Wie Kursleiter Pascal Altermatt von der Bikebuebe GmbH in Trimbach einleuchtend erklärte, ist «der Blick zurück» dementsprechend viel früher angezeigt. Der Übungsleiter verstand es gut, auf die individuellen Bedürfnisse der Teilnehmenden einzugehen, und erntete am Schluss sehr viel Lob. «Unbedingt empfehlenswert», so das einhellige Fazit. Weiteren Kursen in der Velosaison 2022 sollte also nichts im Wege stehen.

Anita Wüthrich,
Geschäftsleiterin



© Karl Scheuber

Ältere Menschen meiden den schönen Wanderweg zur Engelbergeraas, Eltern von Schulkindern stehen Ängste aus: Tempo 80 ist hier schlicht jenseits von gut und böse.

Ob-/Nidwalden



Dampf gemacht für mehr Sicherheit

Dass die Baudirektion Nidwalden die Kantonsstrasse zwischen Ortsausgang Oberdorf (Wil) und Knoten Kreisel Büren sanieren will, ist sehr zu begrüssen. Doch die 1154 Unterschriften für eine entsprechende Petition zeigen: Es braucht mehr, als bisher vorgesehen ist – und schneller.

Im Projektrahmen ist vorgesehen, bei der Querungsstelle Hostettli/Wisstürli eine Mittelinsel zu realisieren. Denn hier wollen viele über die Strasse: auf dem Weg zur Schule, spazierend, pilgernd (Jakobsweg), mit dem Hund oder hoch zu Ross. Sie wurden bislang immer wieder vertröstet. Bis das Sicherheitsdefizit beseitigt ist, sollen allerdings nochmals Jahre ins Land gehen: Die Sanierung der Kantonshauptstrasse soll bis ca. im Frühling 2027 umgesetzt sein.

Jetzt pochen engagierte Betroffene, die diese Querungsstelle regelmässig begehen und befahren, nicht nur darauf, dass der Kanton schneller vorwärts macht. Sie fordern zusätzlich eine Reduktion der signalisier-

ten Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h (oder weniger) auf der ca. 300 Meter langen Strecke von Ausgang Oberdorf bis nach der gefährlichen Querung – die Voraussetzung dafür, dass ein Fussgängerstreifen angebracht werden kann. Ebenfalls verlangt wird eine Beleuchtung.

Beides war da, als die neu gebaute Strasse in den 60er-Jahren in Betrieb ging. Der Streifen wurde ungefähr Ende der 90er-Jahre, die Strassenlampe 2014 entfernt. Unterdessen hat der Verkehr sehr stark zugenommen, laut Kanton auf täglich über 11 200 Fahrzeuge... Jetzt bietet sich die Gelegenheit, die Situation bei dieser im kantonalen Richtplan eingetragenen wichtigen Querung (Na-

tionale Wanderrouten 2 und 4, Wanderweg, Schulweg) zur Zufriedenheit aller zu gestalten.

Gefährlich und lärmig

Seit Jahrzehnten sind auf besagter Strecke Unfälle zu verzeichnen und haarsträubende Situationen zu beobachten; auch die Behörden sprechen von einer kritischen Querungsstelle. Kaum liegt Oberdorf hinter ihnen, beschleunigen viele Auto- und Motorradfahrer in Richtung Dalenwil sehr stark. Auch von dort her sind viele Fahrzeuge sehr schnell unterwegs und bremsen erst kurz vor der Dorfeinfahrt Oberdorf. Die teilweise aggressive Fahrweise verursacht zusätzlichen unnötigen Lärm. Die gefor-

derte Temposenkung verlängert die Fahrzeit aufgrund der kurzen Strecke nur unwesentlich, senkt die Risiken aber sehr merklich. Der Anhalteweg eines mit 80 km/h fahrenden Autos beträgt 56 Meter, bei 60 km/h sind es nur noch 36 Meter. Die Überlebenschance einer angefahrenen Person ist so sehr viel höher.

VCS und Pro Velo haben zusammen mit Anwohnerinnen und Anwohnern eine Interessengemeinschaft gebildet und eine Einwendung zum Projekt gemacht. Zudem landeten die Betroffene mit ihrer Petition an Regierungsrat und Landrat, in der sie griffige Sofortmassnahmen verlangen, einen Grosserfolg. Die bauliche Gestaltung der Querungsstelle soll danach auf der Basis einer neuen, reduzierten Höchstgeschwindigkeit erfolgen.

Daniel Daucourt, Geschäftsleiter

Ecoforum: ein Bündnis für Klimaschutz und Biodiversität

Zahlreiche Freiburger Umweltorganisationen haben sich im «Ecoforum» zusammengetan und dem Kanton ein Manifest mit 13 dringlichen Massnahmen für die nächste Legislaturperiode unterbreitet.

Vom VCS über den WWF und Pro Natura bis zu Pro Freiburg, der Stiftung für Landschaftsschutz, Kultur Natur Deutschfreiburg (KUND) und den Vogelschutzverbänden spannen im Ecoforum alle massgebenden ökologischen Kräfte zusammen. An ihrer Medienkonferenz vom 9. September haben sie aufgezeigt, wo vor allem der Kanton mehr Tatkraft an den Tag legen muss, um die Lebensräume und das Klima zu schützen. Der Forderungs-

katalog des Manifests betrifft den Gewässer-, Biotop- und Moorschutz ebenso wie die Schaffung neuer Ruhezone, den Kampf gegen die Lichtverschmutzung oder die Förderung der Biodiversität im freiburgischen Wald.

Rückendeckung für den VCS

Für ein Moratorium beim Ausbau der Strasseninfrastruktur setzt sich der VCS seit Jahren vehement ein, in der Öffentlichkeit wie auf dem Rechtsweg. Ein sol-

ches verlangt das Ecoforum-Manifest von Regierung und Parlament nun ebenfalls. Der kräftig gewachsene Widerstand gegen den ausufernden Strassenbau kommt aber auch aus der breiten Bevölkerung, von betroffenen Bäuerinnen, Anwohnerinnen und Vereinen wie «Non à la route Marly-Matran» und «Stop contournement». Diese Mobilisierung an der Basis ist für uns sehr ermutigend. Mit vereinten Kräften schaffen wir es, die Mobilität

Freiburg



© Céline Leuba



Von links nach rechts: Jean-Luc Rime (Pro Freiburg), Céline Leuba (Birdlife), Sylvie Genoud Jungo (Pro Freiburg), Franz Sepp (KUND), Nicole Camponovo (WWF), Sarah Delley (Pro Natura) und Prisca Vythelingum.

auf Freiburger Boden zukunftstauglich umzugestalten.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin



Luzern

Umfahrung Beromünster: Wir fordern Alternativen

Die Entlastung des Fläcke Beromünster ist dringend, doch die geplante Umfahrung bringt nur neue Probleme. Es braucht eine Prüfung von schonenderen Entlastungsvarianten.

Für rund 60 Millionen Franken will der Kanton Luzern in Beromünster eine Umfahrungsstrasse bauen, um den historischen Ortskern zu entlasten. Das entsprechende Projekt «Ost- und West-Umfahrung Beromünster» lag im September öffent-

lich auf. Die Dringlichkeit, dieses Verkehrsproblem zu lösen, ist unbestritten, das geplante Projekt aber überdimensioniert. Der VCS Luzern hat deshalb gemeinsam mit Anwohnerinnen und Anwohnern eine Einsprache dagegen eingereicht.

Beromünster übermässig. Sie nimmt zu wenig Rücksicht auf Natur und Siedlungsraum und widerspricht zudem den lärmrechtlichen Anforderungen. Dass der Kanton Luzern noch immer neue Strassen plant, an denen die gesetzlichen Lärmwerte nie und nimmer

eingehalten werden können, ist nicht tolerierbar.

Wir fordern deshalb in erster Linie die Prüfung von siedlungs- und umweltverträglicheren Varianten. Für den Fall, dass der Kanton trotz allem am Projekt festhält, verlangen wir Projektanpassungen zur Einhaltung der Lärmvorschriften, etwa Temporeduktionen oder den Einbau von lärmarmen Strassenbelägen.

Der Vorstand

«Bye Bypass – der Film»

Über 4500 Franken haben wir per Crowdfunding gesammelt, um einen Animationsfilm zum Autobahnprojekt Bypass Luzern zu produzieren. Jetzt ist der Film fertig. Kurz und bündig, anschaulich und mit der nötigen Deutlichkeit zeigt der Zeichentrickfilm, was der Bypass für die Region bedeutet. Unbedingt anschauen auf: www.bypass-nein.ch

Lärmrechtlich unverträglich

Der Fläcke Beromünster könnte alternativ mit einer Anpassung des Temporegimes, einer intelligenten Verkehrsführung und kleineren baulichen Anpassungen rasch und einfach entlastet werden. Die geplante Umfahrung, die den Charakter einer Überlandstrasse mitten durchs Siedlungsgebiet hat, erfüllt zwar ihren Zweck, belastet aber im Gegenzug andere Ortsteile von Be-



Das Projekt: Wie eine Überlandstrasse, die sich ins Siedlungsgebiet verirrt hat ...



Zug

Friedliche Stimmung da, Gehässigkeiten dort

Innert weniger Tage haben in Zug zwei neue verkehrspolitische Bewegungen Fuss gefasst: der ParkingDay und die Velotouren der «Critical Mass», geplant für jeden letzten Freitag im Monat.

Erstmals wurde der alljährlich stattfindende ParkingDay auch in Zug begangen. Der VCS nutzte am 17. September zehn Parkfelder auf dem Bundesplatz und zwölf auf dem Postplatz um, wo von 10 bis 18 Uhr Velos repariert und ausgiehen wurden. Bistrotische und Blumen liessen ein gemütliches Ambiente entstehen. Auf dem Bundesplatz konnte man Pingpong und verschiedene Gesellschaftsspiele spielen, für Erholung und gesellige Runden sorgte eine Festwirtschaft. Viele Kinder verschönerten die Parkplätze mit ihren Kreidebemalungen. Zusätzlich stellten wir hier die Vereine Pro Velo und VCS Zug vor. Den gelungenen Abschluss bildeten der Bühnenauftritt von vier Musikern – eine bunte Truppe aus Afrika, Mittelamerika, Spanien und der Schweiz – und Benjamin Kochs Slam-Poetry-Nummern.



Der VCS-Dialoger Ahmed Bahlouli im Einsatz am ParkingDay in Zug.

Weniger entspannt war die Stimmung an der ersten Zuger «Critical Mass»-Veranstaltung. Um 19 Uhr fuhr der spontan gebildete Velotross vom Postplatz auf der Bahnhofstrasse Richtung Norden. Schon bald wurde klar, dass wir uns mitten auf der aktuellen «Poserstrecke» von Zug befanden. Überall heulten Motoren auf und im Hupkonzert gingen unsere Klingeltöne unter. Immerhin wurden dadurch die Leute noch mehr auf unseren Umzug aufmerksam.

Die weitere Route: Gubelloch, zweimal um den Kreisel und wieder zurück über den Bundesplatz in die Chamerstrasse (da wurden wir unsererseits Opfer des durch die Autos verursachten Verkehrskollapses), weiter zur Nordzufahrt, von dort zur Feldstrasse und dann über die Baarerstrasse zurück zum Postplatz. Unterwegs wurden wir von einem genervten Poser und einem Töfffahrer auf sehr gefährliche Art überholt (links von einer Mittelinsel). Als wir uns auf dem Bundesplatz voneinander verabschiedeten, waren wir um eine interessante, nicht nur angenehme Erfahrung reicher...

Philippe Kissling, Vorstandsmitglied

Philippe Kissling, Vorstandsmitglied



© Richi Faust

St. Gallen/Appenzell



Wird unsere Fotomontage mit dem Tempo-30-Schild in der Langgasse bald schon der Wirklichkeit entsprechen?

Bahn frei für Tempo 30 auf Hauptstrassen

Endlich kann in der Stadt St. Gallen realisiert werden, was Lärmgeplagte, Quartiervereine und der VCS seit langem forderten. Kürzlich informierten Kanton und Stadt über den Stand der Planungsarbeiten zu Tempo 30 auf Hauptstrassen innerorts.

Auf kantonalen Hauptstrassen war es für die St. Galler Behörden bisher tabu. Doch nach dem bahnbrechenden Bundesgerichtsentscheid vom Februar 2016 und den vielen Klagen wegen überschrittener Grenzwerte können sie Tempo 30 nicht länger verweigern, wenn es um die Reduktion des Strassenlärms geht. Der Stadtrat hatte sich bereits in Beantwortung einer Anfrage im Gemeindeparlament positiv zu mehr Tempo-30-Zonen geäussert, die auch Hauptstrassenabschnitte umfassen.

Das Projektteam von Stadt und Kanton berichtete an der Orientierungsveranstaltung aus der Projektwerkstatt: Entlang der Hauptachsen wurden problematische Abschnitte analysiert, die einer Lärmsanierung bedürfen. Es gelte der Grundsatz, dass Lärm in erster Linie an der Quelle zu reduzieren ist. Neben der Lärmproblematik würden für die Gesamtbeurteilung auch weitere Kriterien einbezogen, so die Verkehrssicherheit oder mögliche Behinderungen des öf-

fentlichen Verkehrs. Weitere Varianten wie Tempo 40 oder Geschwindigkeitsbeschränkungen in den Nachtstunden würden in die Evaluation miteinbezogen.

Ein Rezept für Stadt und Land

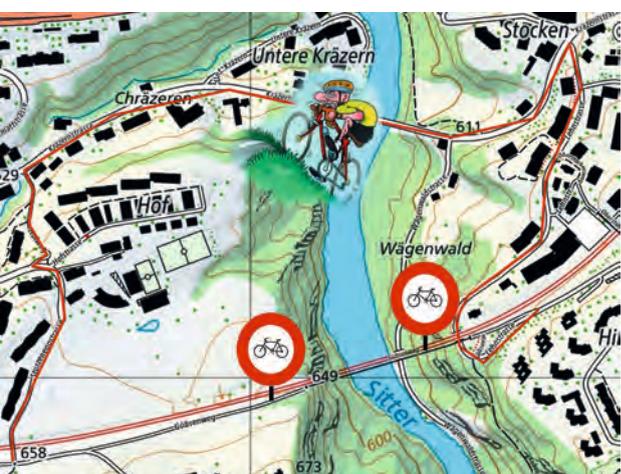
Das Ergebnis ist zurzeit noch offen. Es zeichnet sich jedoch ab, dass zusammenhängende kantonale Strassenabschnitte zusammen mit Quartierstrassen zu Tempo-30-Zonen werden sollen. Voraussichtlich wird zum dann fertig ausgearbeiteten Konzept

im Frühling 2022 eine öffentliche Vernehmlassung durchgeführt. Der VCS wird sich damit befassen und gegebenenfalls mit politischen Vorstössen weitere Verbesserungen fordern.

Die Möglichkeit, Tempo 30 auch auf Hauptstrassen einzuführen, verspricht nicht nur in der Stadt, sondern auch in vielen anderen Gemeinden eine Verbesserung der Lage dank spürbarer Reduktion der Lärmbelastung und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zusammen mit Anwohnerinnen und Anwohnern wird der VCS die Initiative dazu ergreifen, wo dies angezeigt ist.

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Langes Warten auf den neuen Steg



© Richi Faust

Der schweisstreibende, fünf- bis zehnmündige Umweg veranlasste den VCS zur Intervention, die nun schon erste Früchte getragen hat.

Das 100 Meter tiefe Sittertobel trennt die Stadt vom Aussenquartier Winkeln. So reizvoll diese topografische Besonderheit ist, so hinderlich ist sie für die Mobilität, speziell für den Veloverkehr – wäre da nicht die SBB-

Brücke, die mit ihrem Fussgängersteg auch den Velofahrerinnen und -fahrern einen niveaugleichen Übergang erlaubt. Seit langem ist dieser Steg, an einigen Stellen weniger als zwei Meter breit, eine Konfliktzone zwischen

Velo- und Fussverkehr. Nun wird die 220 Meter lange Passerelle erfreulicherweise auf vier Meter verbreitert, was es erlaubt, Fussweg und Fahrbahn zu trennen.

Unverständlich ist die ursprünglich angekündigte lange Bauzeit von zwei Jahren. Einmal mehr zeigt sich, dass der Velo- und Fussverkehr zu wenig ernst genommen wird. Bei Bauprojekten für den motorisierten Verkehr wird alles darangesetzt, die Bauzeit möglichst kurz zu halten – beim Aufsetzen des OLMA-Deckels auf die Stadtautobahn kommt man mit wenigen Nachtsperrungen aus.

Warum kein Gratistransport?

Die Brücke ist nicht nur Basis einer beliebten Freizeitroute, sondern für immer mehr Leute aus St. Gallen, Gossau oder Herisau Teil ihres Arbeitsweges. Für sie

fällt der 1,5 km lange Umweg über Kräzern mit viel Gefälle und Steigung sehr ins Gewicht. Für Fussgängerinnen und Fussgänger rückt das Naherholungsgebiet Gübsensee in weite Ferne und ist nicht mehr über Wanderwege erreichbar.

Der VCS hat darum ange-regt, die Umbauzeit möglichst zu verkürzen und auf der ganzen Kräzernstrasse Tempo 30 einzuführen, da dort ein Velostreifen fehlt. Zudem könnte die Bahn den Velotransport zwischen St. Gallen und Gossau/Herisau und die VBSG die Busfahrt (Linie 1) zwischen Stocken und Winkeln während der Sperrung gratis anbieten.

Die Stadt stellt nun eine um ein halbes Jahr verkürzte Bauzeit in Aussicht, und weitere Erleichterungen werden geprüft. Der VCS dankt den Verantwortlichen. ■



Unsachliche Kritik, sachliche Replik

Im Vorfeld der Abstimmung vom 3. Oktober zum Ausbau des Rheindamms in Vaduz für den Autoverkehr sah sich der VCL sehr fantasievollen Anschuldigungen ausgesetzt. Zeit, die Dinge ins richtige Licht zu rücken.

Zusammen mit anderen hat sich der VCL mit der Nein-Parole zum Rheindamm-Ausbau für den Radverkehr und den Naherholungsraum eingesetzt; leider taten wir es ohne Erfolg. Es ist nun einmal so, dass die vorhandene Infrastruktur weitgehend unsere Verkehrsmittelwahl bestimmt. Um das Umsteigen auf das Fahrrad für Alltagswege und speziell für Arbeitswege zu erleichtern, muss die Infrastruktur von Land/Gemeinden und Arbeitgebern attraktiver werden für Radfahrende – und weniger attraktiv für Autofahrende. Denn die Verhaltensforschung sagt uns: Die erlebte «Verslechterung der gewohnten Wahl» (Auto) bewirkt einen grösseren Umsteigeeffekt als Verbesserungen bei Verkehrsmitteln, die man nicht benutzt.

Dazu ein «unverdächtiges» Zitat: «Die LIHK setzt sich seit Jahren dafür ein, dass der nötige Verkehr fließen kann und gleichzeitig unnötiger Verkehr reduziert wird. Sie nimmt daher

jeweils die Europäische Mobilitätswoche zum Anlass, die Mitarbeitenden (...) zu sensibilisieren und Anstösse zu geben, dass Pendlerinnen und Pendler ihren Arbeitsweg statt alleine mit dem Auto lieber mit Bus oder Bahn, mit dem Fahrrad oder zu Fuss zurücklegen.»

Natürlich brauchen wir einen Verkehrsträger-Mix für unsere Region. Doch eine Person in Bewegung braucht durchschnittlich zehnmal mehr Strassenfläche, wenn sie sich – statt per Rad oder öffentlichen Verkehr – mit dem Auto fortbewegt. So bequem und flexibel dieses ist, es sollte überlegt eingesetzt werden. Und möglichst mehr als eine Person aufs Mal zum Arbeitsplatz bringen.

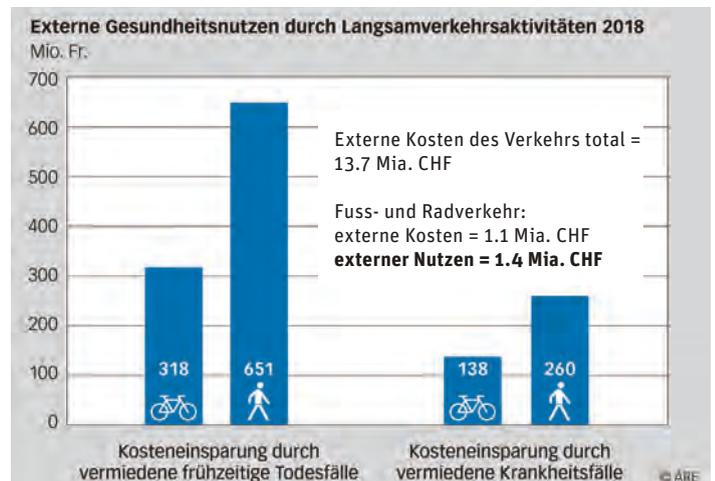
Millionen Franken erspart

Dank dem Einsatz des VCL für umweltschonende, enkeltaugliche Mobilität hat unsere Gesellschaft schon sehr viel Geld gespart. Denn die externen, von der Allgemeinheit getragenen Ver-

kehrskosten für Personenwagen betragen für die Schweiz jährlich 4844 Mio. Franken (Bundesamt für Raumentwicklung). Für Liechtenstein ist also mit Kosten von etwa 25 Millionen pro Jahr zu rechnen. Dagegen steht der Aktivverkehr in der Schweiz mit einem Nutzen von 381 Millionen zu Buche; für uns bedeutet das etwa 2 Millionen Franken Nutzen pro Jahr.

Jedes Umsteigen vom Auto aufs Fahrrad oder die eigenen Füsse ist nicht nur ein Gewinn für die eigene Fitness und Gesundheit, es reduziert auch die Kosten für die Gesellschaft. Zudem verringern sich der Ressourcen- und Energieverbrauch sowie der Ausstoss von Treibhausgasen. Was gut ist fürs Individuum, ist hier gut für uns alle.

Georg Sele



Bundesamt für Raumentwicklung ARE, 2021, Externe Kosten und Nutzen des Verkehrs in der Schweiz – Strasse-, Schienen-, Luft und Schiffsverkehr 2018; Abb. 18



Neue Megaindustriezone Wil West?

Einen Marschhalt und eine substantielle Redimensionierung: Dies legt der VCS dem Kanton im Mitwirkungsverfahren zur Planung Wil West nahe.

Schon lange bestand der Wunsch, im Westen von Wil (SG) einen zusätzlichen Autobahnanschluss an die A1 zu erstellen. Grundsätzlich befürwortet ihn auch der VCS: Platzsparend gebaut auf Höhe der Wiler-Sirnacherstrasse, könnten damit die Zentren von Wil, Sirnach und Münchwilen vom motorisierten Verkehr entlastet werden.

Die 2014 in einer Zeit der Wachstumseuphorie an die Hand

genommene Planung der Kantone St. Gallen und Thurgau sieht jedoch so aus: Um einen neuen Autobahnanschluss in Kreiselform herum soll auf 33 Hektaren Landwirtschaftsland eine neue «Gewerbe-Agglomeration» mit viel Beton und Strassen aus dem Boden gestampft werden. Dabei haben die grösseren Gemeinden der Region alle ihre eigenen

Industrie- und Gewerbebezonen und zum Teil Industriebrachen. Und in Sirnach wird demnächst das Ebnat Center eröffnet mit 21 500 m² Verkaufs- und Dienstleistungsfläche.

Weil das Bevölkerungswachstum vor allem durch Leute im Seniorenalter stattfindet und die Anzahl der in der Region wohnenden Berufstätigen kaum

steigt, müssten die mehr als 2000 geplanten zusätzlichen Arbeitsplätze mit Menschen aus dem Ausland besetzt werden. Wir würden eine ähnliche Entwicklung anstossen, wie sie das Südtessin durchgemacht hat: Im Mendrisiotto und im Luganese wurde um der Profite willen fast alles überbaut, und zehntausende Grenzgängerinnen und

Grenzgänger verstopfen nun täglich die Strassen.

Unakzeptable Verlängerung

In der gegenwärtigen Zeit der Klimaerwärmung mit ihren fatalen Auswirkungen steht das «Konjunkturankurbelungsprogramm» Wil West quer in der Landschaft. Nicht ein Wachstumsschub ist erstrebenswert, sondern innere Verdichtung auch für Industrie und Gewerbe, Wachstumsbeschränkung und «Degrowth» sowie der Schutz des Kulturlandes vor immer mehr Überbauung. Nur so gelingt es, die regionale Nahrungsmittelproduktion zu fördern,

was in Zukunft immer wichtiger sein wird.

Nicht akzeptabel ist der Plan, den Autobahnzubringer bis Bronschhofen zu verlängern. Damit würden Schleusen im Nord-

Süd-Verkehr geöffnet und die Ortsdurchfahrten in Bettwiesen, Tägerschen, Tobel, Affltrangen und Amlikon massiv mehr belastet. Unser Fazit im Mitwirkungsverfahren: Es ist angezeigt

zu überdenken, was für uns Lebensqualität bedeutet und wie dies klimaverträglich umgesetzt werden kann.

Peter Wildberger



Hat die Kartoffel-Erntemaschine hier bald ausgedient? Sollte diese fruchtbare Landwirtschaftsfläche tatsächlich bis auf die Höhe der Brücke (links im Bild) für neue Strassen und Industrieland geopfert werden, dann leider ja.

Chur muss die Klimaerhitzung ernst nehmen

Das vorgelegte Stadtentwicklungskonzept (STEK) von Chur trägt der akuten Klimakrise ungenügend Rechnung. Gefordert ist eine Planung des städtischen Verkehrs in Übereinstimmung mit den Strategien von Bund und Kanton.

Netto null CO₂-Ausstoss bis 2050: An dieser Vorgabe des Paris-Abkommens und des Bundes zur Bewältigung der riesigen Herausforderungen der Klimaerhitzung muss sich auch Chur bei seiner Massnahmenplanung orientieren. Die Mobilitätsangebote zum Beispiel müssen sich stark verändern. Der öffentliche Verkehr (ÖV) und

der Fuss- und Veloverkehr (FVV) sind dezidiert zu fördern, von weiterem Ausbau des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist abzusehen. Es braucht deutlich ehrgeizigere Verlagerungsziele.

Anzustreben ist ein MIV-Anteil von max. 50 Prozent Elektrofahrzeugen, und bis 2030 sollen keine Benzin- und Dieselfahr-

zeuge mehr in der Innenstadt verkehren. Im Churer Gesetz 661 für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr steht seit 1989 im Zweckartikel: «Die Stadt Chur (...) strebt längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs an.» Das muss sich nun in Taten niederschlagen, ganz konkret durch die

- prioritäre Realisierung des neuen RhB-Umsteigebahnhofs in Chur West mit Anschluss in alle Richtungen per Stadtbus und FVV-Verbindungen;
- Umsetzung der Stadtbus-Tangentiellinie von den Spitälern via Rheinquartier nach Chur West ohne weiteren Verzug;
- stufenweise Realisierung eines flächendeckenden Velowegnetzes mit durchgängigen Routen;
- Ergänzung der Fussgängerzone an der Achse Bahnhof-/Poststrasse durch eine attraktive Tempo-30-Flaniermeile der Grabenstrasse und dem Postplatz entlang.

Widersprüche ausmerzen

Auf den Autobahnanschluss Chur Mitte ist in jedem Fall

zu verzichten, denn die Verkehrszunahme namentlich im Rheinquartier läuft allen übergeordneten Klima-Zielsetzungen zuwider. Ein ebenso unnötiges Strassenbauprojekt ist die St. Luzibrücke, würde mit ihr doch nur die Arosabahn konkurrenziert. Positiv wertet der VCS demgegenüber die im STEK vorgesehene Linksabbiegemöglichkeit beim Rosenhügel: Der Verkehr wird so Richtung Stadtzentrum auf die Südumfahrung verlagert, was der Beschleunigung des Busverkehrs dient und die Sicherheit des Fuss- und Veloverkehrs auf der Kasernenstrasse erhöht, weil Autos dann nur noch stadtauswärts durchs Welschdörfli fahren dürfen.

Die Grabenstrasse, heute eine verkehrsorientierte Strasse, kann im Zuge ihrer Sanierung zur Tempo-30-Zone umgestaltet werden. Gleichberechtigung aller im öffentlichen Raum, mehr Aufenthaltsqualität für die Nichtmotorisierten: Darauf muss Chur abzielen.

Stefan Grass



Der Linksabbieger beim Rosenhügel würde den Verkehr durchs Welschdörfli (unser Bild) zugunsten des öffentlichen und des Veloverkehrs entflechten.

Graubünden 



Basel-Stadt/Baselland

Bahn frei auf dem Cityring!

Obwohl auf dem Cityring ganz offiziell eine Veloroute verläuft, ist hier von sicherem und komfortablem Velofahren weit und breit keine Spur. Das muss nun schleunigst ändern.

Wie ernst ist es Basel-Stadt mit der umweltfreundlichen Mobilität? Das wird sich auch am Cityring weisen: vom Bahnhof über die Heuwaage, vorbei am Spalentor, der Universität und dem Kantonsspital, über die Johannerbrücke und weiter die Feldbergstrasse hoch bis zur Messe. Diese breite Strasse wurde für Autos gebaut – nur für Autos. Die Bedürfnisse der Anwohnerinnen, Velofahrer und der zu Spitzenzeiten im 3¼-Minuten-Takt verkehrenden Busse wurden ignoriert. Es ist auch kein Boulevard mit Geschäften, Cafés und Bars. Seit Jahr und Tag ist dort kaum Platz für anderes als rollende, lärmende und stehende Autos. Auch direkt vor dem Spalentor, dem beliebten Postkartenmotiv.

Wer schon einmal mit dem Velo beim Spalentor in Rich-

tung Uni-Bibliothek geradelt ist, weiss: Nach dem Überqueren der Tramschienen wird es eng. Zwar startet man mit ein wenig Vorsprung, aber dann geht es auf die Schönbeinstrasse und schon drängen Autos und Lastwagen an einem vorbei. Der empfohlene Überholabstand wird dabei kaum eingehalten.

Umweltspur für Bus und Velo

Als Eigentümer der Strasse muss Basel-Stadt hier dringend mehr Sicherheit schaffen. Gemäss Teilrichtplan Velo verläuft auf dem Cityring eine Pendleroute, teils auch eine Basisroute. Auch wenn bereits mehrere Vorstösse dazu auf eine Antwort der Regierung warten: Es muss jetzt vorwärts gehen! Der tödliche Unfall vom April 2021 an der Kreuzung Luzernerstrasse/Burgfelderstrasse ist Warnung genug. Der Cityring ist



© Stephan Luethi/Brüderlin

Hier wird es eng: Vor dem berühmten Spalentor dröhnen weiterhin Autos und Lastwagen. Und ab der Schönbeinstrasse gestaltet sich die Lage für Velofahrende definitiv ungemütlich.

auf seiner gesamten Länge drei- oder vierspurig. Gleichzeitig sind die Velostreifen im Steinengraben teilweise kaum breiter als einen Meter. Der VCS beider Basel fordert darum, dass mindestens eine Spur zu einer Umweltspur umgewidmet wird, reserviert für Busse und Velos. Damit alle genügend Platz haben und so sicher wie flüssig vorankommen.

Dies ist rasch umsetzbar, denn es muss nichts umgebaut werden. Die Markierungen und ein paar neue Schilder sind im Handumdrehen angebracht. Mit der neuen Mobilitätsstrategie hat sich das Bau- und Verkehrsdepartement zum Ziel gesetzt, einfache Massnahmen rasch und unkompliziert auszuprobieren. Also los!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Diese Chance muss das Baselbiet nutzen

Nach dem bitteren Rückschlag durchs knappe Nein zum CO₂-Gesetz im Juni kommt auf kantonaler Ebene allmählich Bewegung in die Klimaschutz-Frage. Mit der Klimaschutz-Initiative ist als Nächstes das Baselbiet am Zug.

Der Extrem-Sommer 2021 hat wieder einmal gezeigt, wie sehr die Zeit drängt, wenn wir verhindern wollen, dass die Klimakrise ihre schlimmstmöglichen Formen annimmt. Überraschend hat Anfang September die Glarner Landsgemeinde mehrere Anträge der lokalen Klimastreik-Bewegung angenommen und das kantonale Energiegesetz massiv verschärft. Und am folgenden Abstimmungssonntag schrieb

das Berner Volk mit grossem Mehr den Klimaschutz in seiner Verfassung fest.

Die hiesige Klimaschutz-Initiative, über die voraussichtlich im kommenden Februar abgestimmt wird, will den Klimakompromiss von Paris endlich auch im Kanton Baselland umsetzen: Der Regierungsrat soll in verschiedenen Bereichen kantonale Reduktionspfade beschliessen und diese dem Landrat regelmässig

zur Überprüfung vorlegen müssen. Zeichnet sich in einem Bereich das Verfehlen der Ziele ab, schlägt die Regierung dem Parlament weitere Massnahmen vor.

Bedauerlicherweise scheinen Regierungsrat und Landrat die Zeichen der Zeit noch nicht erkannt zu haben. Sie lehnen nicht nur die Initiative ab, sondern verweigerten sich auch einem Gegenvorschlag. Die Regierung argumentierte, die vorhandenen

Instrumente und Massnahmen seien ausreichend, und in Bereichen wie der Mobilität habe sie nur begrenzten Handlungsspielraum.

Schönfärberisch bis falsch

Wie unzutreffend diese Aussagen sind, zeigt der 2020 von derselben Regierung veröffentlichte Statusbericht Klima: Mit den aktuellen Massnahmen wird der Kanton Baselland nicht einmal die Hälfte seines Reduktionsziels erreichen. Und der VCS hat mit seinem Masterplan für fossilfreien Verkehr aufgezeigt, dass es sehr wohl auch auf kantona-

ler Ebene Handlungsfelder gibt. Zum Beispiel kann der Kanton über seine Infrastruktur Einfluss nehmen, neue direkte Velorouten schaffen, den Ausbau seines Strassennetzes stoppen und den öffentlichen Verkehr elektrifizieren, ausbauen und attraktiver machen. So, wie es die vom VCS beider Basel unterstützte Initiative für eine Kostenübernahme für das U-Abo durch den Kanton fordert.

Zudem legt die geltende Parkplatzerstellungspflicht dem autofreien Wohnen nach wie vor Stei-

ne in den Weg. Und nicht zuletzt hat der Kanton auch als Arbeitgeber, Betreiber einer grossen Fahrzeugflotte sowie über das Beschaffungswesen verschiedene Hebel in der Hand, um eine nachhaltige Verkehrswende anzustossen.

Mehr Mut und mehr Entschlossenheit beim Klimaschutz sind vor allem auch eine grosse Chance, die unseren Kanton voranbringen und unsere Lebensqualität spürbar verbessern kann.

Dominik Beeler,
Co-Präsident VCS beider Basel

Kurznachrichten

Lust auf Tempo 30 auf der Hauptstrasse? Nach mehreren Anträgen von Gemeinden ist es – dank zwei Departementswechsellern – endlich so weit: Der Kanton Baselland ermöglicht Tempo 30 auf Hauptstrassen. Eine gute Nachricht für alle, die in und durch Baselbieter Dorf- und Stadtzentren unterwegs sind. Wir bereiten nun die Grundlagen für lokale Petitionen und Anträge vor, um Interessierte zu unterstützen. Meldet euch direkt bei der Geschäftsstelle des VCS beider Basel!

Basler Leihvelos schon getestet? Die ersten hundert knallroten Velos von Velospot Basel stehen nun an mehreren Dutzend Stationen bereit zur Ausleihe. Bis zum Herbst 2022 wird das Angebot um neue Stationen und auf 2000 Velos erweitert. An Erfahrungsberichten ist der VCS sehr interessiert.

Velomärt Basel: Samstag, 2. April 2022, in der Messe Basel.

Zwei Mal Ja für eine klimabewusste Stadt!

Zürich

Am 28. November stellt Zürich wichtige Weichen für seine künftige Entwicklung. Die Richtpläne Siedlung und Verkehr sind nötige Grundlagen für eine attraktive, velofreundliche, ökologische Stadt. In ihnen steckt sehr vieles von dem, wofür der VCS seit 40 Jahren einsteht.



© Markus Krauss

Mehr Grün: Es entstehen über 130 neue Grün- und Freiflächen für Bäume, Wiesen und Parks in den Quartieren, verteilt über die ganze Stadt. Das ist besonders in den dicht bebauten Stadtquartieren dringend nötig – für die Natur und die Menschen. Mehr Bäume und mehr Grün ganz allgemein sind wichtig, um der zunehmenden Überhitzung und belastenden Tropennächten in der Stadt entgegenzuwirken und für ein besseres Klima zu sorgen – Zürich macht vorwärts.



© Markus Krauss

Mehr Velo: Velofahren ist gesund und klimafreundlich. Damit es auch uneingeschränkt Spass macht, muss das Velowegnetz der Stadt Zürich dringend verbessert werden – für mehr Verkehrssicherheit für alle. Der Richtplan ermöglicht die konkrete Umsetzung der erfolgreichen Velorouten-Initiative vom September 2020: Innert zehn Jahren muss ein attraktives, alltags-taugliches Velowegnetz realisiert sein. Zahlreiche Velorouten, die das ganze Stadtgebiet abdecken, sicher befahrbar für alle von 8 bis 80 Jahren – das bringt Zürich einen grossen Schritt weiter.



© Keystone

Für Zürich: Wer hier lebt, wohnt oder arbeitet, soll sich in Zürich wohl fühlen – von Oerlikon bis Wollishofen, vom See bis nach Altstetten. Die Quartiere werden attraktiver, offener und sicherer – überall da, wo Menschen sich treffen und Erholung suchen, wo eingekauft wird oder Schulen stehen. Quartierzentren, einladende Plätze, Restaurants und Cafés machen die Stadt belebter, schöner und fröhlicher. Urbanes Leben ist beliebt und braucht sowohl Wohnraum als auch Natur und Freiräume – darum Ja zu den Richtplänen Siedlung und Verkehr!

Gabi Petri / Markus Krauss

Infos: www.zürichmachtvorwärts.ch



Farbige Sicht auf die Stadt vom gläsernen Regenbogen aus, der auf dem Kunstmuseum «ARoS» thront.

Jung, gemütlich und kulturell

Text und Bilder: Camille Marion

Ab in den Norden zur Entdeckung der zweitgrössten Stadt Dänemarks. Der Zug führt uns mitten ins Zentrum von Aarhus, Universitätsstadt und Hauptstadt des Lächelns. Die Winterstimmung in ihren Strassen lädt zur «Hygge» ein, dem dänischen Glücksrezept.

Internationale Reisen sind bereits seit einiger Zeit wieder möglich, der Nachtzug ist im Aufwind. Hat es nicht etwas Magisches an sich, sich vom Schaukeln des Zuges in den Schlaf wiegen zu lassen, um danach mehrere Hundert Kilometer von zu Hause weg zu erwachen? Der Nachtzug, der Zürich mit Hamburg verbindet, ist ein hervorragender Ausgangspunkt, um Skandinavien zu entdecken.

Das Leben in Dänemark ist praktisch wieder wie früher. Im September wurde die Maskenpflicht vollständig aufgehoben, die Menschen haben den Herbst mit ihrem befreiten Lächeln begrüsst. Dem berühmten Kopenhagen ziehen wir diesmal die kleine Schwester Aarhus vor. Die dänische Stadt, gemäss «Lonely Planet» 2016 zweitbestes Reiseziel für einen Besuch in Europa und Europäische Kulturhauptstadt 2017, hat einige hübsche Argumente zu bieten. Sie liegt an der Ostküste der Halbinsel Jütland, genau in der Mitte Dänemarks.

Einmal umsteigen in Hamburg am frühen Morgen und schon sind wir in Aarhus. Beim Verlassen des Bahnhofs ist die Luft frisch, aber es herrscht emsiges Treiben. Die Men-

ge flaniert in der Einkaufsstrasse, während hoch oben Menschen auf Leitern erste Weihnachtsbeleuchtungen aufhängen. Am Himmel lachen die Möwen um die Wette. Schon in wenigen Stunden wird es eindunkeln.

Alles zu Fuss

Das Stadtzentrum von Aarhus ist ziemlich klein und fast vollständig Fussgängerzone. Entsprechend leicht lässt es sich zu Fuss besuchen. Doch auch das Velo hat seinen Platz und profitiert von breiten, durchgehenden Velowegen, was den Reisenden aus der Schweiz natürlich gefällt.

Das Quartier Latin, das neuralgische Zentrum von Aarhus, ist eines der ältesten und charmantesten. In seinen hübschen Gassen reihen sich kleine Boutiquen, modische Restaurants, einladende Cafés und Handwerkerateliers aneinander. Danach gelangt man in die Flaniermeile Søndergade, den idealen Ort für alle, die ein paar Einkäufe bei internationalen Marken erledigen wollen. So landen wir auf unserem Spaziergang schliesslich bei der eindrucklichen Kathedrale von Aarhus. Die vor über 800 Jahren erbaute Kirche ist die zweithöchste des Landes.

Ein Besuch von Aarhus wäre nicht vollständig ohne Møllestien, die schönste Strasse der Stadt. Die Anfänge der kleinen Pflasterstrasse gehen auf das Mittelalter zurück, die heutigen Fachwerkhäuser stammen aber eher aus dem 18. und 19. Jahrhundert.

Modernität am Ufer

Dem traditionellen Anblick der Altstadt steht ein modernes und kunstvolles Ambiente gegenüber. Von den Cafés des Stadtzentrums geht es zu Fuss in wenigen Minuten zum Hafen, wo sich die Kanäle mitten durch ein Mosaik makelloser Bauten schlängeln. Hier sind wir im Quartier Aarhus Ø, das gerade richtig boomt.

Am Ufer einer wilden Ostsee sind Kräne und Baumaschinen im Einsatz, um supermoderne Türme mit schlichtem Design zu errichten. Das sind die Gebäude von Isbjerg, einer futuristischen, geometrischen und kühlen Szenerie.

Vor etwas über zehn Jahren hat Aarhus eines der europaweit grössten Entwicklungsprojekte am Meer in Angriff genommen. Der frühere Containerhafen Nordhavn wird zu einem Wohn-, Bildungs-, Handels- und Frei-

zeitgebiet umgestaltet. Nach seiner Fertigstellung soll das Quartier bis zu 12 000 Personen und 10 000 Arbeitsplätze beherbergen.

Kunst auf der Strasse

Aarhus ist eine dynamische Universitätsstadt, was ihr eine besondere Energie verleiht. Beim Spazieren nimmt man sich gerne Zeit, um vor den einzigartigen Street-Art-Werken, die ihre Mauern zieren, zu verweilen.

In Godsbanen kommt man ins Refugium der Künstlerinnen und Künstler. Das ehemalige Industriegebiet umfasst heute Konzert- und Veranstaltungsorte, Handwerkerateliers, Studios und ein Café-Restaurant. Die Kunstschaffenden haben den Aussenraum in Besitz genommen und ihre Häuser in Form von Containern oder Jurten erbaut.

Ein paar Stunden im Museum

Mit seinem gläsernen Regenbogen-Heiligschein auf dem Dach ist «ARoS» das Lieblingssujet aller Postkarten der Stadt. Und das meistbesuchte Kunstmuseum Skandinaviens ist absolut einen Besuch wert. Sei man nun Kunstliebhaber oder nicht, das Gebäude besticht durch seine Architektur; inspiriert von Dantes «Divina Commedia» besteht es aus neun Stockwerken, die die neun Kreise der «Hölle» darstellen. Der Besuch des Museums beginnt in den Sälen im Untergeschoss, bevor man durch verschiedene Räume und Ausstellungen geht, die schliesslich ins «Paradies» führen. Ganz oben wartet ein Rundumpanorama mit Blick auf die ganze Stadt durch den psychedelischen Filter der farbigen Fenster.

Im Freilichtmuseum «Den Gamle By» («Die Alte Stadt») laden echte historische Gebäude – die ins Museumsgelände versetzt oder hier neu aufgebaut wurden – zu einer Aarhuser Geschichtsreise in drei Etappen

Der pittoreske Charme von Møllestien, eine der ältesten Strassen von Aarhus.



Praktische Informationen

Anreise: Mit dem Nachtzug Zürich–Hamburg, anschliessend mit dem Zug Hamburg–Aarhus (direkt oder via Odense).

Gute Adressen:

■ Raadhuus Kafeen: Für ein traditionelles dänisches Essen, nahe beim Kunstmuseum «ARoS».

■ Great Coffee: Für einen Kaffee im industriellen Rahmen einer ehemaligen Schokoladefabrik, im Quartier Latin.

■ Lynfabrikken: Für eine leichte Hipster-Stimmung und eine tolle Aussicht. Auf dem Dach der ehemaligen Textilfabrik trinkt man einen hervorragenden Kaffee und bestaunt die Stadt.

■ Aarhus Streetfood: Für kulinarische Spezialitäten aus aller Welt zu erschwinglichen Preisen, in einem alten Busdepot nicht weit vom Bahnhof.

■ Gastromé: Für Gastronomie von hoher Qualität, mit Guide-Michelin-Stern 2021.

Tipp: Mit der «AarhusCARD» profitieren Sie von Rabatt in zahlreichen Museen sowie Gratisnutzung des öffentlichen Verkehrs.

(1864, 1927 und 1974) ein. In diesem historischen Dekor lassen Schauspielerinnen und Schauspieler die Vergangenheit aufl ben: In einem Bürgerhaus aus dem 19. Jahrhundert schaut eine Frau in zeitgemässen Kleid zum Feuer, während sich ihr Begleiter um die Tiere kümmert; zwei Gärtner giessen die Kräuter bei den Treibhäusern; ein Mann mit Zylinder überquert die Pflastersteine des Dorfplatzes; in der Ford-Garage macht sich ein Mechaniker im Ölgeruch an einem Motor zu schaffen; in einem Schuppen, aus dem ein ABBA-Hit ertönt, repariert der Verkäufer einen echten Radioapparat aus dem letzten Jahrhundert.

Wer sich für politische Themen interessiert, besucht das «Kvindemuseet» – das Museum der Frauen im ehemaligen Rathaus von Aarhus. Es ist der Geschichte der feministischen Kämpfe um Gleichberechtigung in Dänemark gewidmet. Das interaktive, gut erklärte Museum regt zu interessanten Überlegungen an.

Glück auf Dänisch

Man sagt, die Bewohnerinnen und Bewohner von Aarhus seien die glücklichsten Menschen

Die Gebäude von Isbjerg et bilden ein futuristisches Dekor im neuen Quartier Aarhus Ø.



von Dänemark. Vom Herbst an laden die immer kürzer werdenden Tage zur Entschleunigung ein. Man flaniert also gemächlich in den Strassen oder versüsst sich das Leben in einem der zahlreichen Cafés im Stadtzentrum. Ebenso kann man ein paar Stunden im gedämpften Ambiente der «Dokk1» verbringen. Das Gebäude mit Bibliothek, Kulturzentrum und Spielplatz zieht ein vielseitiges Publikum an. Von seinen Glasfenstern aus sieht man auf die Stadt und die Strandpromenade.

Hinter den Mauern der Hauptstadt des Glücks hat sich der «Hygge»-Kult ausgebreitet. Seit einigen Jahren ist das schwer übersetzbare Konzept über Dänemark hinaus bekannt. Es bezeichnet eine angenehme, gemütliche Stimmung, ein bisschen «wie zu Hause». Ein paar Kerzen, eine heisse Schokolade, ein gutes Buch und ein Gespräch mit den Liebsten sind weitere Zutaten zum – fast geheimen – Glücksrezept.

Die Reise wurde unterstützt von Glur Reisen in Basel und der Deutschen Bahn.



Bostg – der Heidelbeerenberg

Text und Fotos: Urs Geiser

Unsere Zufallsbekanntschaft vom Februar 2021 ist keine besonders auffällige Erscheinung, im weiten Umkreis steht Imposanteres. Aber ob im Wintermantel oder im Sommerkleid, der Bostg bietet viel mehr, als wir dachten.

Disentis ist mehr als eine Anreise wert. Vom Mittelland her geht's dem Zürichsee entlang und durch die Kulissen von Walensee und Bündner Herrschaft. Schlicht sensationell dann die Zugfahrt durch die Rheinschlucht zwischen Reichenau und Ilanz: Zumal wenn Schnee- und Eisgebilde die bizarren Felsformationen schmücken, wenn Inseln und Baumstämme im Flussbett dicke Kappen tragen und das Wasser farblich an PR-Fotos aus der Karibik gemahnt. Aber auch wer via Andermatt nach Disentis fährt, kommt mit dem Oberalppass zu einem Bahnerlebnis der Extraklasse.

Wir wollten unsere kleine Flucht aus dem Lockdown in ein Hotelwochenende mit dem Test des Schneetourenbusses verbinden, der die Hochebenen südlich des Lukmaniers erschliesst. Doch es war nichts zu machen. Wie schon seit Tagen blieb die Passstrasse wegen Lawinengefahr geschlossen. Was jetzt? Zu-

erst das, was wir ohnehin vorhatten: auf zur Besichtigung des Klosters Disentis – beeindruckend –, dann zur Suche nach lauschigen Ecken, deren Zahl sich als überschaubar herausstellt. Immerhin hat der Dorfkern mit dem flächig eingeführten Tempo 30 einiges an Lebensqualität zurückgewonnen.

Ein Biancogrät für blutige Anfänger

Und natürlich erkundigten wir uns unterwegs im Tourismusbüro nach Winterwanderwegen und empfehlenswerten Schneeschuhtouren. Obwohl das Angebot reichhaltig ist, fiel unsere Wahl rasch auf den Bostg – das s als «sch» ausgesprochen und das Ende ungefähr wie ein «dsch». Auf diesen rätoromanischen «Forst» blickten wir von unserem Fenster aus, und vor unseren Augen verschluckte er die Abendsonne. Da war doch wohl eine Entschädigung fällig. Um an den Fuss des Piz Plaun Grond,

wie er auch heisst, zu gelangen, nimmt man entweder die Bahn bis Segnas oder Mumpé Tujetsch (und steigt ein paar Meter zum jeweiligen Dorf hoch) oder den Ortsbus bis Acletta. Oder aber man schlägt ab Disentis den aussichtsreichen, bequemen Winterwanderweg ein, der – an allen genannten Orten vorbei – bis Sedrun führt und gleichzeitig ein Planetenweg ist.

Als Ausgangspunkt für den Aufstieg empfehlen wir eher Mumpé Tujetsch; in Segnas, das einen hübschen Dorfkern besitzt, ist die Situation anfänglich etwas verwirrend, weil eine Skipiste im Weg steht – beziehungsweise unser Weg ist, wie wir dann merken. Aber auch hier steigt und kurvt dieser bald einmal sanft durch den winterlich verzauberten Wald hinauf. Bei Run Cunel treffen die beiden Routen aufeinander. Gleich unterhalb liegt verträumt die Alp Prau Sura da, eingebettet in die Bostg-Südflanke, prädestiniert



Nur noch der kurze Gipfelgrat trennt die beiden vom 360-Grad-Panorama des Bostg, der auch dieses Werk der Verhüllungskünstlerin Frau Holle bereithält.

Praktische Informationen

www.disentis-sedrun.ch

www.disentis-sedrun.ch/segnas-bostg-gipfeltour



Also gehen wir denselben Weg retour. Denselben? Die Perspektiven sind ja ganz andere. Zudem kürzen wir bei manch einer der Kehren ab, ziehen unsere Spur mehr oder weniger in der Falllinie in den Schnee, watend, rutschend und in den schönsten Momenten fast schon gleitend. Mit dem Schwebefühl, das sich bei einer Skiabfahrt durch Pulverschnee einstellt, wollen wir's nicht vergleichen. Zu beflügeln vermag es uns dennoch durchaus.

Zwischenverpflegung à discrétion

Ein gutes halbes Jahr später stehen wir schon wieder oben, aufgestiegen von Sedrun her auf ebenso steilem wie schönem Pfad. Der frühe Herbst ist ein guter Moment dafür. Die breiten Flanken des Bergrückens, der sich südlich des Vorderrheins gegen den Piz Pazzola hinaufzieht, sind vor lauter Heidelbeersträuchern errötet. An unserem Weg sind es erst nur einzelne. Doch je lichter der Wald wird, desto häufiger werden unsere Nasch-

und Verschnaufpausen. Zu den Heidelgesellen sich auch noch Preiselbeeren.

Das baumlose «Gipfelplateau» des Bostg ist um einiges gewellter, als wir es vom Februar her in Erinnerung hatten. Was die dicke Schneedecke sonst noch verhüllte, lässt uns unserem Loblied gleich noch eine Strophe hinzufügen. Die üppige, farbenprächtige Vegetation besteht grossteils aus Heidelbeersträuchern, Alpenrosenstauden und Erika, im September in voller zartvioletter Blüte. Wir schauen. Zwei Schwalbenschwänze tanzen um gelb leuchtende Herbstblumen beziehungsweise umeinander herum. Unten am Waldrand sammelt eine Frau – ja was wohl. Das Gebell ihres Hundes ist das Einzige, was die Stille durchbricht. ■

Urs Geiser ist Redaktor der Regionalseiten und mit dem allerletzten Schneetourenbus im April doch noch über den Lukmanier und so zur eigentlich geplanten Reise Geschichte gekommen.

als Rastplatz: Das Medelsermassiv setzt sich hier vorzüglich in Szene.

Abgesehen vom kurzen, etwas ruppigen nächsten Abschnitt kommen wir kaum ausser Atem. Ist es seit dem letzten grösseren Schneefall schon eine Weile her, präsentiert sich der gut ausgeschilderte Weg so gut gepfadete, dass es problemlos auch ohne Schneeschuhe geht. Lawinenschaukel und Verschüttetensuchgerät kann man sowieso getrost zu Hause lassen. Zwar zeichnet sich, als wir schliesslich offenes Gelände erreichen, der letzte Aufschwung gegen den Gipfel zu als wahrer «Biancograt» vor dem tiefblauen Himmel ab. Aber er erweist sich als harmlos: Jene, die für uns vorspurten, haben dies mit Geschick getan, wohl etwa dem Verlauf des Wanderwegs folgend.

Kleiner Gipfel, grandiose Aussicht

Als wir oben anlangen, sind wir hin und weg – und versuchen, die Gründe dafür fotografisch festzuhalten. Der Bostg, lediglich 1995 Meter hoch, ist im Rund des Alpenkranzes um Sedrun und Disentis so ideal positioniert, dass seine Gäste gleich auch noch die gesamte Surselva überblicken. In rund zwei Stunden sind Wandernde oben und finden hier, nicht weit von grossen Skizirkussen entfernt, Ruhe in unverbauter Natur.

So gerne wir nach Sedrun oder über den Südhang des Bostg – in der warmen Jahreszeit ein beliebtes Mountainbike-Terrain – abgestiegen wären: Ersteres wäre wegen des abschüssigen Geländes halbsbrecherisch, während Letzteres nicht in Frage kommt, weil diese Route eine Wald-Wild-Ruhezone durchschneidet, im Wohlklang des Rätoromanisch eine «Zona da ruaus per ual e selvaschina».

Blick vom Forstweg nach Run Cunel auf die Bergwelt zwischen Lukmanier- und Gotthardpass.



Die KPT senkt die Prämien und bietet attraktive Rabatte

Gute Neuigkeiten: KPT-Versicherte bezahlen 2022 in der Grundversicherung durchschnittlich über 3% weniger Prämien als bisher. Das ist möglich, weil die genossenschaftlich organisierte Krankenkasse Reserven einsetzt und Rabatte erhöht.

Doch damit nicht genug: Als Mitglied des VCS profitieren Sie und Ihre Familienangehörigen von weiteren Vorteilen:

Kollektiv-Rabatt: Sie erhalten 10% Rabatt auf den Zusatzversicherungen Krankenpflege und Spital.

Noch mehr sparen: Wenn Sie das Kundenportal KPTnet nutzen, gibt es 5% Online-Rabatt auf Zusatzversicherungen. Zudem gewährt Ihnen die KPT bei einem Abschluss einer Krankenpflege- oder einer Spitalkostenversicherung für drei Jahre einen Treuerabatt von 6,7%.

Bis zu 600 Franken aus ActivePlus: Mit den Zusatzversicherungen Spital und Krankenpflege-Comfort profitieren Sie jährlich von bis zu 600 Franken für gesundes und präventives Verhalten. Die KPT bezahlt Beiträge an Ihr Fitnessabo, Ihre Ernährungsberatung und vieles mehr.



Interessiert? Kontaktieren Sie uns für eine persönliche Beratung (kollektiv@kpt.ch / 058 310 91 11) oder erstellen Sie direkt eine Offerte auf kpt.ch/vcs.

kpt: die krankenkasse mit dem plus

Optimal
versichert?

Einbruch – ein ungutes Gefühl

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

Schnell und einfach zur Offerte:
– per Telefon 031 328 58 21 oder
– via Internet
www.verkehrsclub.ch/hausrat
www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht

Für Mensch
und Umwelt





In der Adventszeit erleuchten 600 Sterne die Stadt St. Gallen.

Wahrzeichen der Stadt: Biberli, ein gefüllter Lebkuchen mit Mandelteig, zum Beispiel aus der Confiserie Roggwiller.



Sternennacht in St. Gallen

Text und Bilder: Camille Marion

Riechen Sie ihn, den Duft nach Zimt, Mandarinen und Tannennadeln? Wir sind in St. Gallen für einen Vorgeschmack auf den weihnächtlichen Zauber. Nicht den Käuflichen, sondern jenen, den man anschaut, bewundert und probiert.

Der Herbst hat den Himmel grau gefärbt, leise fällt der Regen auf den St. Galler Bahnhof. Die Stadt verliert deswegen nichts von ihrem Charme. Das Fussgängerzentrum ist klein, die hübschen Gassen stellen für sich allein eine Attraktion dar. An den Fachwerkhäusern fallen die Erker auf, diese vorstehenden Balkone, die so typisch für die Ostschweiz und gewisse deutsche Städte sind. Als Symbole für Reichtum sind sie geschmückt mit Skulpturen und Malereien, die an ferne Orte erinnern.

Die Stadt wurde im 7. Jahrhundert vom irischen Mönch Gallus gegründet und ihre Geschichte ist eng mit der Religion verknüpft, wie das Klosterquartier zeigt. Hier besucht man vor allem die eindrückliche barocke Kathedrale und die berühmte Stiftsbibliothek.

600 leuchtende Sterne

Wie viele andere Städte organisiert St. Gallen einen schönen Weihnachtsmarkt. Noch ist im Moment unsicher, ob er 2021 stattfinden kann, doch eine andere Tradition bringt die Stadt zum Glänzen und lohnt den Besuch auf jeden Fall: In der Festzeit erleuchten über 600 grosse hängende Sterne die Fassaden und Gassen St. Gallens.

Am ersten Advent treffen sich St. Gallerinnen und St. Galler in der Altstadt mit

einem Glas Glühwein in der Hand zu den Klängen von Weihnachtsliedern. Sobald es dunkel ist, schauen alle gebannt nach oben, wo die Sterne einer nach dem andern zu strahlen beginnen und der Stadt einen ersten Hauch von Weihnachten verleihen.

Hübsche Spitzen

St. Gallen hat sich rund um die Stickerei und Spitzenklöppelei entwickelt, die im Textilmuseum zu entdecken sind. Bereits im Mittelalter wurde in der Bodenseeregion Leinen produziert und – bekannt für seine hervorragende Qualität – in die ganze Welt exportiert. Mit dem Aufkommen der Baumwolle im 18. Jahrhundert musste sich St. Gallen neu erfinden. Die Stadt tat dies, indem sie die Stickereikunst entwickelte, zuerst von Hand, später mit der Maschine.

Noch heute kommt die St. Galler Spitze in der Haute Couture zum Einsatz. Man sah das beispielsweise am Kleid, das Michelle Obama bei der Amtseinführung ihres Mannes 2009 trug, oder bei Amal Clooney an ihrer Hochzeit mit George 2014.

Süss und schaumig

Wenn die Kälte eine kleine Pause erfordert, freut sich der Gaumen. Im Schaufenster der Confiserie Roggwiller laden grosse, minutiös

dekorierte Biberli dazu ein, das kleine Familiengeschäft zu betreten. Man entdeckt dann eine grosse Auswahl dieser gefüllten Lebkuchen mit Mandelteig – ein echtes Wahrzeichen der Stadt –, die man im Tea-Room im Raum nebenan gleich selber probieren kann.

Bier wurde in St. Gallen schon im Mittelalter von den im Kloster lebenden Mönchen gebraut; gemäss dem Originalplan aus dem 9. Jahrhundert hatte das Kloster drei Brauereien. Der 1779 gegründete Schützengarten ist die älteste Bierbrauerei der Schweiz. Ganz in der Nähe des Stadtzentrums kann man deren Getränke degustieren, das (in der Schweiz einzigartige) Bierflaschenmuseum besuchen und die Philosophie des Hauses kennen lernen. Die mit dem Slow-Brewing-Gütesiegel ausgezeichnete Brauerei arbeitet mit lokalen Rohstoffen und wird mit Strom aus Wasserkraft betrieben. ■

St. Gallen an Weihnachten besuchen

Die St. Galler Sterne leuchten vom 25. November bis 6. Januar 2022. Informationen zum Weihnachtsmarkt werden vom Tourismusbüro aufgeschaltet: www.st.gallen-bodensee.ch.



Berge, See oder Schnee!

Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene ab CHF 33 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, WLAN, Gästeküche. Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer Mit Code «VCS21» 33% Rabatt! www.villa.ch

DIVERSES

Singen tut gut! Silvesterchorwoche in Lindenbühl, Trogen, vom 27.12.21 bis 02.01.22. Klassik bis Pop. Lebendiges Einsingen, Winterspaziergänge und Silvesterfest. www.stimmeundchor.de, 052 222 72 63

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Lugano, **wunderschöne Ferien- oder Home Office-Wohnung**. Seesicht, Garten, Dachterrasse. Solarenergie und Sonnenofen. Für 2-4 (6) Personen. Bus und Standseilbahn 50m (25 min ab Bahnhof Lugano). Rabatt für Stammgäste. 079 4695705 (D) 076 3161125 (I) e-mail soledelbre@gmail.com

AUSZEIT-INNEHALTEN-KRAFT TANKEN
In einem schönen alten Appenzeller Haus mitten in der Natur ausserhalb von Rehetobel AR warten 2 gemütliche Zimmer auf Sie. 071 877 30 90 und www.der-ganze-mensch.ch

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

Wir vermieten unser **Eidechsl-Rustico** in Contra (nahe Locarno) mit Blick über den Lago Maggiore an 4 Personen www.alpunt.ch.

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

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

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

Liddes/Wallis 1400 ü.M. Alte, typische, Wohnung, renov., für 4 Pers. Wöchentliche Vermietung. Günstiger Preis. Einfacher Zugang mit öV. Natur, Skifahren, Wandern im Pays de St-Bernard. jmkillisch@gmail.com

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

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

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

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



FERIEN AUSLAND

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

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50m, malerisches 4Zi-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab 1100 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

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

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

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

Zwischen Cèze und Ardèche (Südf.) gr. Familienbauernhaus, renov., 6 Zi./12 Bett. Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Boulespiel, Klavier. Ideal für mehrere Familien: Kontakt unter: <https://mitchoules.fr> oder champclos@netplus.ch

Like und folge uns!
www.facebook.com/verkehrsclub.ch



Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 58 oder www.verkehrsclub.ch/legat



Inseratenschlüsse 2022 für Ihre Kleinanzeigen

- Nr. 1: Montag, 03. Januar
- Nr. 2: Montag, 28. März
- Nr. 3: Montag, 08. August
- Nr. 4: Montag, 10. Oktober

Kontakt:
Edith Weber, Anzeigeleitung
Aarberggasse 61
Postfach, 3001 Bern
031 328 58 58

Inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch

Investieren Sie in Minergie-P Eco und in Wohnformen für alle Generationen
nachhaltig – partizipativ – gemeinnützig

Wir ermöglichen Ihnen, Ihr Geld umweltfreundlich, zukunftssicher und sozial zu investieren. In Bern Holligen entwickeln wir unser zweites autofreies Wohnprojekt mit 46 Wohnungen – nach Minergie-P Eco Standard und mit partizipativen Wohnformen.

Werden Sie AktionärIn der npg AG für nachhaltiges Bauen!

npg, AG für nachhaltiges Bauen, Morgenstrasse 70, Postfach 776, 3018 Bern, Tel. 031 991 22 44, info@npg-ag.ch

Informationen unter www.npg-ag.ch



Der Marienplatz unter einer leichten Schneedecke: ein Besuch der gesuchten Stadt ist auch im Winter attraktiv.



WETTBEWERB

Schneller im Zug von Zürich nach ...

Darauf haben wir uns lange gefreut: Ab dem SBB-Fahrplanwechsel im Dezember gibt es wieder eine tägliche Nachtzugverbindung nach Amsterdam. Doch auch die Reise in eine andere schöne Stadt wird mit dem Fahrplanwechsel attraktiver. Die gesuchte Stadt ist nämlich neu ab Zürich in drei Stunden und 30 Minuten – und damit eine halbe Stunde schneller als bisher – erreichbar.

Ein Besuch lohnt sich allemal – nicht nur für Freundinnen und Freunde des Gersten- safts. Liebhaberinnen und Liebhaber von Geschichte und Architektur kommen auf ihre Kosten, etwa mit Sehenswürdigkeiten wie dem pittoresken Marienplatz oder Schloss Nymphenburg. Regentage lassen sich problemlos in einem der vielen Museen verbringen. So können in den Pinakotheken

Meisterwerke wie das «Selbstbildnis im Pelzrock» von Albrecht Dürer oder Vincent van Goghs «Sonnenblumen» bewundert werden. Bei gutem Wetter locken der Olympiapark oder der Englische Garten – für einen Spaziergang oder natürlich für eine Mass Bier.

Von Velostadt zu Velostadt

Seit 2010 erhebt die gesuchte Stadt unter dem Motto «Radlhauptstadt» den Anspruch, zur Velostadt zu werden. Das «Radl» hat einen überdurchschnittlichen Anteil am Gesamtverkehr, 2019 waren es knapp 20 Prozent. Im selben Jahr hat der Stadtrat Ziele aus einem Bürgerbegehren übernommen und sich damit zu einer weiteren Förderung des Veloverkehrs in der gesuchten Stadt entschieden, namentlich die Verbesserung der Veloinfrastruktur und einen Altstadt-Radlring.

Wer nun doch lieber nach Amsterdam möchte, macht das ganz einfach im direkten Nachtzug aus der gesuchten Stadt. Spätestens in Amsterdam kann man sich von einer vorbildlichen Veloinfrastruktur überzeugen – um danach wiederum gemächlich des Nachts zurück in die Schweiz fahren.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

Vier Übernachtungen in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken

Gewinnen Sie vier Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC inklusive einfaches Frühstück für bis zu sechs Personen – im Wert von Fr. 1180.–. Bringen Sie Oma und Opa mit oder laden Sie Freunde ein, mit Ihnen fünf Tage in Interlaken zu verbringen. Inklusive sind auch der Eintritt ins öffentliche Hallenbad und die Gratisnutzung der Ortsbusse. Selbstverständlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100-Prozent-CO₂-Kompensation durch myclimate.org dabei. Für Schnellentschlossene gibt es bis am 18. April dem «Winterlaken-Hit»: Ab zwei Übernachtungen gibt es die Winterlaken-Card für Fr. 40.– pro Tag (Kinder: Fr. 20.–) inkl. Sportpass Jungfrau Region (Grindelwald–Wengen–Mürren), kostenlose ÖV-Nutzung, 20 Prozent Rabatt auf Skimiete und weitere attraktive Partnerangebote.



Lösung letzte Ausgabe:

Schulweg

Wettbewerbspreis
offert von

Gewonnen haben das Wochenende in der Valposchiavo Barbara und Klaus Zürcher aus Ittigen (BE).



Welche Stadt suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis am 5. Dezember 2021 und senden Sie Ihre Lösung an

■ VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

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



Individuelle Veloreise Rhein-Route

- Von der Quelle bis nach Basel
- Die wilde Rheinschlucht
- Obstgärten und Schlösser am Bodensee

Preis pro Person	ab CHF 1344*
10 Tage / 9 Nächte ab Andermatt/bis Basel	Webcode: 747
Anreise täglich vom 18.06. bis 25.09.22	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Individuelle Veloreise Südtirol

- Wunderschöne Ausblicke auf die Dolomiten
- Beste Küche und kulinarische Verkostungen
- Entspannte Etappen auf verkehrsfreien Velowegen

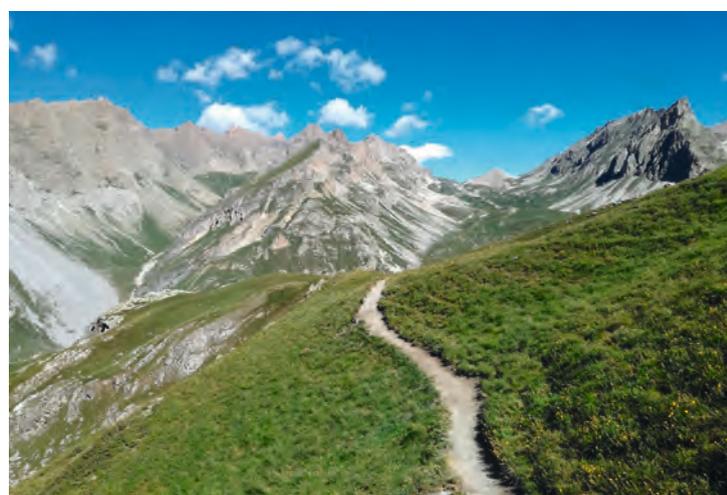
Preis pro Person	ab CHF 1305*
7 Tage / 6 Nächte ab Brixen/bis Meran	Webcode: 777
Anreise sonntags vom 01.05. bis 09.10.22	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Individuelle Wanderreise Korsika

- Unberührte Naturlandschaften
- Felsenformationen und einladende Badebuchten
- Schmackhafte Küche

Preis pro Person	ab CHF 1055*
7 Tage / 6 Nächte ab Ajaccio/bis Piana	Webcode: 516
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.22	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	



Individuelle Wanderreise Valle Maria

- Bergwanderungen in vielfältiger Flora und Fauna
- Atemberaubende Aussichten in wilde Täler
- Köstliche okzitanische und italienische Küche

Preis pro Person	ab CHF 1195*
8 Tage / 7 Nächte ab San Michele/bis Viviere	Webcode: 533
Anreise täglich vom 01.06. bis 05.10.22	
Infos: www.baumeler.ch/via-verde-reisen	

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

«Mobility as a Service hat das Potenzial, unser Mobilitätsverhalten zu verändern, und bietet nahtloses, intermodales Reisen.»



SIMON HOFMANN

«Take, make, waste» hat keine Zukunft!

Bei der ganzen Freude, dass das Thema E-Mobilität nun in grösseren Schritten und mit viel Energie angegangen wird, wird allerdings das grundsätzliche Geschäftsmodell der Automobilindustrie – «take, make, waste» (Ressourcen entnehmen, Autos produzieren und verkaufen, Abfall entsorgen) – beibehalten. Der Verkauf von Verbrennern wird durch den Verkauf von Elektroautos ersetzt. Dabei besteht die Gefahr, dass die Branche und auch die Politik sich der Illusion hingeben, damit die Nachhaltigkeitsherausforderungen umfassend zu lösen. Angesichts bleibender Nachhaltigkeitsprobleme wie Ressourcenprobleme, Platzbedarf, Abfallaufkommen, Klimawirkung usw. dieses etablierten Geschäftsmodells und auch angesichts neuer Nachhaltigkeitsprobleme der E-Mobilität – Stichwort Batterien, Konfliktmaterialien, Elektroschrott usw. – ist jedoch mittelfristig eine viel tiefgreifendere Transformation notwendig: eine echte Verkehrswende, die den Verkauf von Mobilitätsdienstleistungen zum Standard macht! Dabei dürfen Mobilitätsdienstleistungen nicht auf das Auto beschränkt gedacht werden, sondern müssen verschiedene Verkehrsmittel attraktiv zusammenführen.

Eine solche Lösung hat das ETH-Forschungsprojekt und SBB-Start-up «Yumuv» geschaffen. Es handelt sich dabei um eine Art «goldene verkehrsträgerübergreifende Kreditkarten-App» für

Mobilitätsangebote. Mobility as a Service ist die Fachbezeichnung und bietet eine Lösung in einer Welt, in der Menschen Räume spontan und so nachhaltig wie möglich überwinden. Mit der Applikation kann man in Zürich, Bern und Basel spontan Carsharing, ÖV, Ridesharing (E-Bike, Cargobike, E-Trottis) und Co. nutzen. Die Applikation sichert je nach Abonnement eine Bestpreisgarantie oder gar einen festen Preis pro Kilometer und niemand muss sich mehr mit Motorfahrzeugsteuer, Anschaffungspreisen, Reparaturen, Ticketbuchungen, Warten auf verspätete Busse, Kleingeld am Automaten und so weiter herumschlagen. Mobility as a Service hat das Potenzial, unser Mobilitätsverhalten zu verändern, und bietet nahtloses, intermodales Reisen. Es ermöglicht eine Verschiebung weg von der privaten Autonutzung hin zu nachhaltigeren, gemeinsam genutzten Verkehrsmitteln. Zurzeit dauert der Versuch von «Yumuv» noch bis Ende 2021. Ich wünsche den Mobilitäts-Enthusiastinnen und -Enthusiasten, die diese App geschaffen haben, viel Erfolg und eine baldige flächendeckende Einführung!

Simon Hofmann ist Bereichsleiter Marketing und Versicherungen und Mitglied der Geschäftsleitung beim VCS Schweiz.

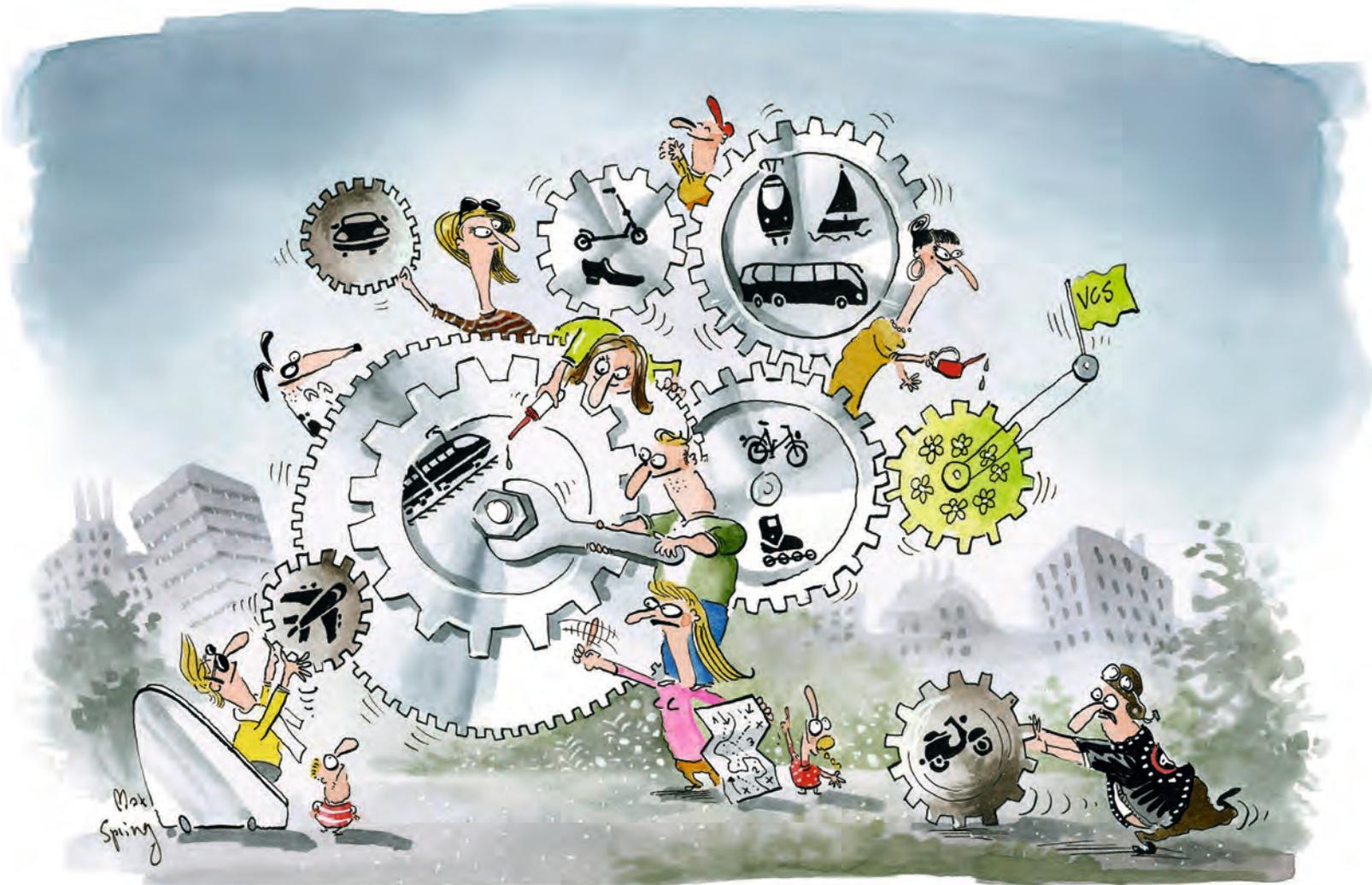
Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

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, Nelia Franchina, Urs Geiser, Simon Hofmann, Luc Leumann, Luca Maillard, Nadja Mühlemann, Marco Müller, Roman Steffen, Fanny Zürrn. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 77 213 (deutsch 56 858, französisch 20 355). Die nächste Ausgabe erscheint am 3. Februar 2022. **Insertionschluss:** 10. Januar 2022. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

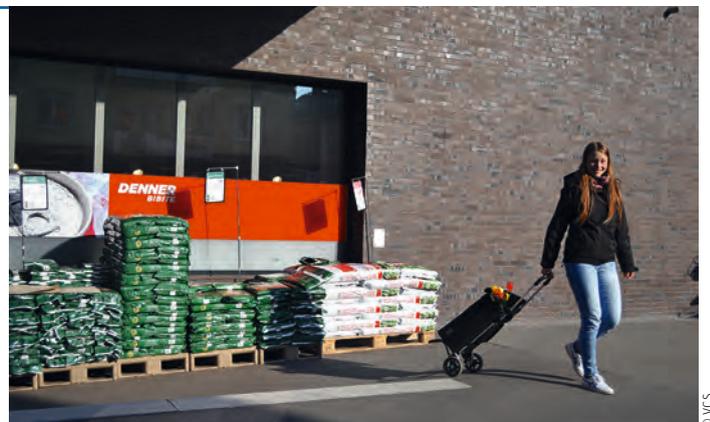
SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Nachhaltig einkaufen gehen

Im Mai 2021 hat der VCS den ersten Carfree Shopping Day durchgeführt und damit die vertiefte Diskussion angeregt. Einkaufen und Verkehr haben vielerorts miteinander zu tun: Das betrifft den privaten Transport von Einkäufen ebenso wie die drastische Zunahme der Lieferwagen wegen boomender Onlinebestellungen. Deshalb widmen wir dem Thema im Magazin 1/2022 das Dossier. Doch vorher wünschen wir allen frohe Festtage und bedanken uns für die Treue und den Einsatz für den VCS.



Der Rundum-
schutz für Ferien
und Freizeit



Ob in der Schweiz oder im Ausland, mit dem VCS-Schutzbrief können Sie Ihre Ferien sorgenfrei planen.

Den **VCS-Schutzbrief** können Sie individuell nach Ihren Bedürfnissen zusammenstellen. Er bietet einen Rundumschutz für sämtliche Reisen, Seminare, Kurse, Ausflüge, Wanderungen, Konzerte und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Rundreise Spanien - Portugal

24. März - 3. April 2022 (11 Tage)

Mit Hochgeschwindigkeit durch Frankreich und Spanien | Originelle historische Trams in Lissabon und Porto | Durch Weinberge entlang dem malerischen Douro

Pauschalpreis CHF 2980.-

Sardinien mit dem Trenino Verde

26. Mai - 6. Juni 2022 (12 Tage)

Rundreise durch die spektakulären Landschaften Sardinien | Kulinarische Genüsse und besondere Hotels | Fahrt mit dem «Trenino Verde» durch die Einsamkeit

Pauschalpreis CHF 3650.-



Infos
und Buchung
www.servrail.ch
oder
031 311 89 51

 REISEGARANTIE



Schweden mit der Inlandsbahn

5. - 15. Juli 2022 (10 Tage)

Stockholm – die Perle am Wasser | Mit der Inlandsbahn durch 1000 Kilometer Einsamkeit | Bahnfahrt von der Schweiz bis nach Nordschweden

Pauschalpreis CHF 3550.-

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2022

17.03. - 26.03.2022 Faszinierendes Andalusien

21.04. - 30.04.2022 Naturparadies Albanien

04.05. - 10.05.2022 Flussfahrt Donau - Main

07.05. - 14.05.2022 Dordogne - Périgord

10.05. - 16.05.2022 Flussfahrt Main - Donau

01.06. - 08.06.2022 Mecklenburgische Seenplatte - Warnemünde

23.06. - 03.07.2022 Schottland - Shetland - Orkney

02.08. - 13.08.2022 Südnorwegen und Telemarkkanal

25.08. - 03.09.2022 Wales und die kleinen Züge

17.09. - 24.09.2022 Die schönsten Bahnstrecken im Zentralmassiv

06.10. - 16.10.2022 Kroatien: Kultur- und Weinreise

06.12. - 11.12.2022 Wintermärchen Harz - mit Dampf und Kultur

++++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: Bahnbillette | Transfers und Carfahrten | Unterkunft in guten Mittelklassehotels | Halbpension und zusätzliche Mahlzeiten (meist inklusive Getränke) | Ausflüge und Besichtigungen | Reisedokumentation | Reiseleitung ab/bis Schweiz | Trinkgelder + + + +