

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



**Für Menschen.
Nicht nur für Autos.**

Der VCS stellt für seine neue
Kampagne Menschen ins Zentrum

Seite 6

**Hochwertige
Biowein-Klassiker
6 x 1 Flasche
nur CHF 98.00***

statt CHF 132.40 (inkl. Porto CHF 9.80)

amiata steht für:

- Hochwertige, authentische Qualität
- 100 % bio oder biodynamisch
- Partnerschaftliche Winzerkontakte
- Faire Preise gegenüber Winzern & Kunden
- Weine von Familienbetrieben

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



Mehr zu den Weinen auf
www.amiata.ch/vcs



*Angebot gültig bis 31.07.2024



**Die VCS-Veloversicherung
Mehr als nur Schutz für
Ihr Velo – zukunftsfähige
Velopolitik inklusive.**

Die richtige Wahl für Ihr geliebtes Velo:
Die VCS-Veloversicherung bietet eine
umfassende Absicherung gegen
Beschädigung, Diebstahl, Akku-Defekt
und vieles mehr – für Ihr Rennvelo,
Mountainbike und E-Bike.



Jetzt Prämie berechnen:
[www.verkehrsclub.ch/
veloversicherung](http://www.verkehrsclub.ch/veloversicherung)

Noch Fragen zum Produkt?
Wir beraten Sie gerne: Tel. 031 328 58 11

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz und bündig**
- 6 **VCS-Kampagne:** Für Menschen. Nicht nur für Autos.
- 8 **Abstimmung:** mit dem Stromgesetz endlich vorwärts machen
- 9 **Stopp Autobahn-Ausbau:** Blick auf die Argumente unserer Gegner
- 10 **Sharing:** neue Mobilitätsformen auf dem Land
- 12 **Veloversicherung:** das passende Angebot für Sie
- 13 **E-Bike-Kurse:** sicher und entspannt ans Ziel
- 15 **Mobilitätskonzepte:** Brislach macht die Schulwege sicherer
- 16 **jungVCS:** und das soll effizient sein?
- 17 **Tempo 30:** Kommentar zur aktuellen Diskussion
- 18 **Eco-auto:** ein starkes politisches Signal
- 19 **VCSkids:** unsere Kinderseite



© Viviane Barthen

42 **Biel:** eine facettenreiche Stadt

- 44 **Bologna:** das Feinschmeckerlabyrinth
- 30 **Mitgliederangebote**
- 32 **Berichte aus den Regionen**
- 47 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte mitdenken! mit Martin Winder**
- 50 **Cartoon**

Titelbild: spinas civil voices / Jason Studerus

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© zVg

Am Donnerstagabend brummt ein Motorenkonzert vor dem Probelokal des Orchesters, in dem ich spiele. Im ländlichen Broyebezirk ist das Auto das bevorzugte Verkehrsmittel,

die Alternativen sind dürftig: Die nächste ÖV-Haltestelle ist zwar nicht weit entfernt, der letzte Bus fährt aber gleich nach den ersten Tönen. Während ich meine Oboe problemlos in einen Rucksack packen kann, verstehe ich, dass die Posaunistin ihr Instrument nur ungern auf dem Gepäckträger ihres Velos transportiert.

In unserem Dossier lesen Sie, wie mobil uns die Freizeit, aber auch die Ferien machen und welche Herausforderungen dies für uns mit sich bringt. Wir konzentrieren uns dabei auf das Positive und erkunden nachhaltige Möglichkeiten, um den Gebrauch des Autos zu reduzieren.

Dies ist auch die Botschaft unserer Bekanntheitskampagne, die das Titelbild dieser Ausgabe ziert und über die wir auf den Seiten 6 und 7 berichten: Der VCS setzt sich dafür ein, dass alle Verkehrsmittel ihren Platz auf der Strasse bekommen. Und vor allem dafür, dass der Mensch immer im Mittelpunkt der Überlegungen steht. Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen.

Camille Marion
Co-Redaktionsleiterin

DOSSIER

Freizeit, die bewegt

Ein paar Stunden am Abend oder einige Wochen im Sommer: Unsere freie Zeit ist gefüllt mit einer Vielzahl von Aktivitäten, oftmals in Form von Ausflügen oder Reisen. Das verursacht Verkehr und hat ökologische und soziale Folgen. In unserem Dossier beleuchten wir die Herausforderungen – und gute Ideen für einen nachhaltigeren Freizeitverkehr.



© muellerluetolf.ch / Samira Oschoung



© Nicolas Righetti

ÖV und ältere Menschen: Seminar in Lausanne

Trotz gesetzlicher Normen und dem Engagement verschiedener Verbände stellt die ÖV-Nutzung für ältere Menschen oft eine Herausforderung dar. Zwar wurden viele Hindernisse in den letzten Jahren dank des Behindertengleichstellungsgesetz beseitigt. Deswegen Umsetzung bleibt aber lückenhaft. So gibt es beispielsweise keine gesetzliche Vorschrift, dass eine Haltestelle mit einer Bank ausgestattet sein muss. Obwohl dies ein grundlegendes Element ist, damit eine körperlich eingeschränkte Person in Ruhe auf den Bus warten kann. Der VCS organisiert ein Seminar, um über Herausforderungen und Lösungen zu sprechen. Wie wird man den (unterschiedlichen) Bedürfnissen älterer Menschen besser gerecht, um ihnen die Nutzung des ÖV zu erleichtern? Und welche Anreize führen dazu, dass Seniorinnen und Senioren auf den ÖV umsteigen? In den Diskussionen werden verschiedene Expertinnen und Experten zu Wort kommen.

Das Seminar findet am 6. Juni 2024 in Lausanne statt (in französischer Sprache) und steht allen Interessierten offen. Eine Anmeldung ist erforderlich unter www.mobiliteseniors.ch



VCS-Webinar mit Léonore Hälg zum Stromgesetz

Am 9. Juni stimmen wir über das Stromgesetz ab (mehr dazu auf Seite 8). Das Gesetz soll den Ausbau der erneuerbaren Stromproduktion beschleunigen. Damit soll die Versorgungssicherheit gestärkt und die Auslandsabhängigkeit der Energieversorgung reduziert werden. Darüber hinaus stellt das Gesetz einen wichtigen Schritt in Richtung CO₂-freie Energieversorgung ohne atomare Risiken dar.

Im VCS-Webinar erklärte Léonore Hälg, Leiterin Fachbereich erneuerbare Energien und Klima bei der Schweizerischen Energie-Stiftung SES, wie das Stromgesetz funktioniert. Das Webinar wurde aufgezeichnet und kann online angeschaut werden.



www.verkehrsclub.ch/webinare



Klimafreundliche Geschäftsreisen: nur drei Schweizer Unternehmen erhalten gute Noten

Im Rahmen des internationalen Firmenrankings «Travel Smart» hat der europäische Verband Transport & Environment (T&E) das Engagement von Grossunternehmen zur Reduktion von Treibhausgas-Emissionen untersucht – mit besonderem Augenmerk auf den Geschäftsflügen. Das Ergebnis der Erhebung 2024 ist bedenklich: Einem Grossteil der Firmen fehlt es an Engagement zum Klimaschutz.

Nur drei Unternehmen mit Schweizer Firmensitz erreichen eine gute Note: Swiss Re, Zurich Versicherungen und Roche. Auf den letzten Plätzen im Ranking finden sich Lonza, Holcim und Glencore. Diese drei Unternehmen haben sich keine Reduktionsziele hinsichtlich Geschäftsreisen und Emissionen gesetzt. Glencore verzichtet ganz auf die Bekanntgabe der Kennzahlen.

www.travelsmartcampaign.org



© zVg

Walk to school: Anmeldungen off n

Die Aktionswochen «walk to school» sind sehr beliebt: Voriges Jahr wurde mit 10 300 Schülerinnen und Schülern aus 540 Klassen eine Rekordteilnahme verzeichnet. Ab sofort können Lehrerinnen und Lehrer ihre Klassen für die Ausgabe 2024 anmelden, die wie immer zwischen den Sommer- und Herbstferien stattfindet. «Walk to school» richtet sich an Kinder ab dem Kindergarten bis zur sechsten Klasse. Die Aktionswochen sensibilisieren Kinder, Eltern und Lehrkräfte für den Schulweg zu Fuss. Im Rahmen von «walk to school» eignen sich die Schulkinder Schritt für Schritt das richtige Verhalten im Strassenverkehr an und lernen, Gefahren richtig einzuschätzen.



www.walktoschool.ch

Informationsveranstaltungen «Mein Nachlass – meine Entscheidung»

Ein Testament erstellen bedeutet, selbst zu entscheiden, was mit dem eigenen Vermögen nach dem Tod geschieht. Ob Sie die eigene Familie berücksichtigen, einen Teil des Geldes spenden möchten oder andere Wünsche haben: Der VCS lädt Sie zu kostenlosen Webinaren zum Thema «Testament erstellen» oder den ebenfalls kostenlosen Informationsveranstaltungen «Vorsorge» herzlich ein.

Webinar mit unserem Partner «DeinAdieu»:

Mittwoch, 29. Mai 2024, 19 bis 20 Uhr

Donnerstag, 19. September 2024, 10 bis 11 Uhr

Montag, 11. November 2024, 13.15 bis 14.15 Uhr

Informationsveranstaltungen mit unserem Partner «Evantis»:

Dienstag, 10. Juni 2024, 14.30 bis 17.30 Uhr, Hotel Odelya, Basel

Dienstag, 10. September, 14.30 bis 17.30 Uhr, Hotel Bern, Bern

Weitere Informationen und Anmeldung unter
031 328 58 90 oder unter www.verkehrsklub.ch/legat



© Fotolia/Daniel Schoenen



© VCS/Emilie Roux

Die PAWO-Website hat ein neues Gesicht

Die Plattform autofrei/autoarm wohnen PAWO ist das Kompetenzzentrum für Bau und Planung von Siedlungen mit einem reduzierten Parkplatzangebot. Auf der Website der PAWO finden sich umfangreiche Informationen zur Parkraumbewirtschaftung von Wohn- und Mischsiedlungen. Sie hat jüngst ein neues Design erhalten und ist intuitiver zu bedienen.

Die Website bietet detaillierte Argumente für die Reduktion der Anzahl Parkplätze und gibt einen Überblick über die gesetzlichen Vorgaben nach Kantonen. Zahlreiche Beispiele von Siedlungen aus der Schweiz und Europa tragen dazu bei, zu überzeugen und zu inspirieren. Das PAWO-Team bietet Fachwissen und Beratung aus einer Hand für alle Interessierten.

www.wohnbau-mobilitaet.ch

HOTELÜBERNACHTUNGEN IN DER SCHWEIZ 2023



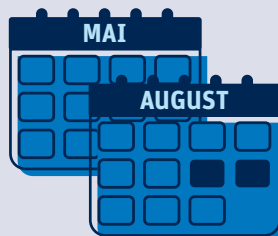
41,8 MILLIONEN Logiernächte sind ein **REKORD**

Mit **20,8** Millionen ging die **NACHFRAGE AUS DEM INLAND** gegenüber 2022 leicht **ZURÜCK**

Die **BELIEBTESTEN REGIONEN** sind **GENÈVE** und **BERN**



39 PROZENT aller Übernachtungen fallen auf **MAI BIS AUGUST**



2 NÄCHTE betrug die **DURCHSCHNITTliche AUFENTHALTSDAUER** im Hotel

Mit 3 Millionen verzeichneten die **GÄSTE AUS DEN USA** ein **PLUS VON 23,7 PROZENT** gegenüber 2019



Am **MEISTEN LOGIERNÄCHTE** gab es in den Gemeinden **ZÜRICH** mit 3,8 Millionen, **GENÈVE** mit 2,3 Millionen und **ZERMATT** mit 1,6 Millionen





Für Menschen. Nicht nur für Autos.

Von Simon Hofmann

Vielleicht ist sie Ihnen schon aufgefallen: die neue Kampagne des VCS. Sie richtet sich an alle Menschen, denen Mobilität ebenso wichtig ist wie ein gesunder Lebensraum für Mensch und Umwelt. Mit anderen Worten: Sie richtet sich auch an VCS-Mitglieder wie Sie.

Mehr Autobahnen, mehr Parkplätze, mehr Strassen... Noch immer wird die Raum- und Verkehrsplanung in der Schweiz zu sehr auf ein Verkehrsmittel ausgerichtet: das Auto. Wo bleibt dabei der Mensch?

Vieles in unserer Welt kann besser, grüner, menschenfreundlicher gestaltet werden – auch die Mobilität. Genau dafür setzt sich der VCS ein: eine Mobilität mit Zukunft. Denn Mobilität darf und muss nicht auf Kosten von Natur und Lebensqualität gehen.

So stellt unsere Kampagne Menschen ins Zentrum, die unterwegs sind. Kleine und grosse, junge und alte, urbane und ländliche – und manchmal auch einen Vierbeiner. Unsere Protagonistinnen und Protagonisten werden

plakativ von einer Grünfläche begleitet, die Schlagzeilen mit unseren Forderungen enthält. Die Form ist verspielt, die Botschaft klar: Öffentlicher Raum soll auch für Mensch und Natur gedacht sein, nicht nur für Autos.

Ziel dabei ist, die Bevölkerung auf die wichtige Arbeit des VCS für eine ökologisch verträgliche Mobilität aufmerksam zu machen. In einer Folgekommunikation werben wir neue Mitglieder an, um noch mehr Kraft für unsere Anliegen zu mobilisieren. Und bestehende Mitglieder werden in ihrem Wirken bestätigt.

Die Tonalität der mehrjährigen Kampagne ist mit Bedacht gewählt. Wichtig war uns, nicht eine «Gegen»-Kampagne, sondern eine

populäre «Für»-Kampagne zu entwickeln. Unser positiver und nach vorne gerichteter Auftritt ist vor allem auf Plakaten und auf Social Media zu sehen. Hier stellen wir Ihnen ein paar Motive vor – und wofür sie stehen:

Für mehr verkehrsberuhigte Wohnquartiere. Die Lebensqualität eines Quartiers lässt sich zum Beispiel daran messen, wie viele Kinder oder auch ältere Personen auf den Strassen zu sehen sind. Je mehr Autos im Quartier und womöglich mit Tempo 50 unterwegs sind, desto unsicherer wird die Strasse für verletzbare Menschen. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass immer mehr verkehrsberuhigte Zonen entstehen. Damit sich Anwohnerinnen und Anwohner wohl fühlen und sich mit Kind und Grosi auf die Strasse trauen.



Auf Plakaten fordern wir zum Beispiel besser vernetzten ÖV (oben) oder sichere Velowege (links).



Auch auf E-Boards sind die Motive zu sehen, hier mit der Forderung nach mehr Verkehrsberuhigung.

Für mehr sichere Velowege.

Im Jahr 2023 wurden 1328 Velo- und E-Bikefahrende im Schweizer Strassenverkehr schwer verletzt, 42 verunglückten tödlich. Im gleichen Jahr trat das vom Volk geforderte Veloweggesetz in Kraft, welches eine gute und sichere Vernetzung von Fahrradwegen anstrebt. Ein schöner Schritt in Richtung zukunftsfähige und umweltschonende Mobilität. Und doch wissen alle Velofahrenden: Es bleibt noch viel zu tun.

Für perfekt vernetzten öffentlichen Verkehr.

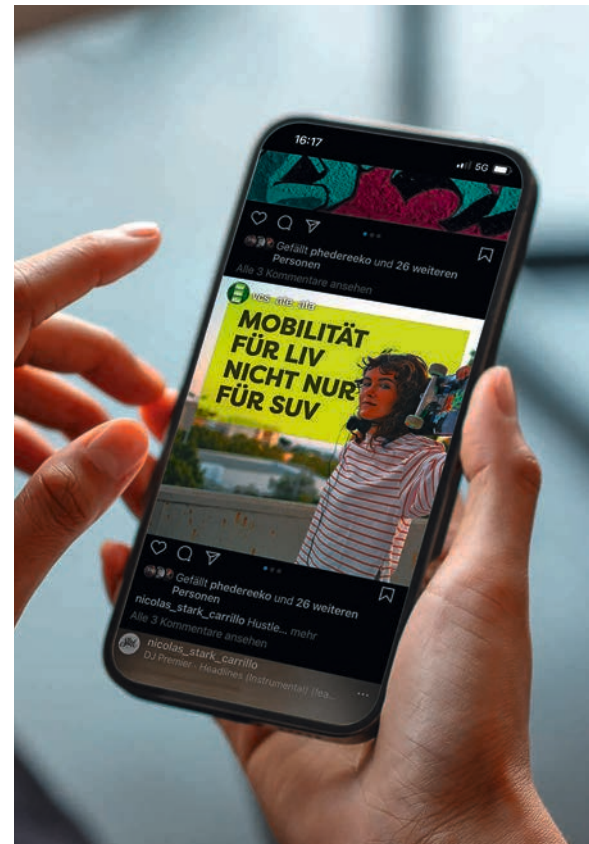
Wie viele Menschen fahren Auto, obwohl sie es eigentlich nicht möchten? Ein immer besser vernetzter öffentlicher Verkehr würde es immer mehr Menschen ermöglichen, umweltschonendere Wege zu wählen, und somit eine Alternative zum Auto anbieten. Übrigens zählen wir hier auch Verlängerungen des klassischen öffentlichen Verkehrs hinzu, wie Leihbikes und Carsharing – so dass die Lücken bis in entlegene Dörfer geschlossen werden können.

So setzt sich der VCS nicht nur in der täglichen Arbeit, sondern auch mit dieser Kampagne für eine Mobilität mit Zukunft ein.

Übrigens: Weil es dabei um die Zukunft echter Menschen geht, sind auf den Plakaten auch echte Personen abgebildet. Und nicht – wie man in der heutigen Zeit immer häufiger hinterfragen muss – von der künstlichen Intelligenz hergestellte Menschen. Wir danken dem engagierten und jungen Fotografen Jason Studerus, der zusammen mit dem gesamten Team die Freude am grünen Unterwegssein ins Bild gesetzt hat.

PS: Wer die Anliegen der Kampagne unterstützen will, kann via Social Media verschiedene Motive und Aktivitäten teilen. Je mehr wir sind, desto mehr wird die Mobilität in Zukunft in Einklang mit der Umwelt stehen. Danke für Ihr Interesse und für Ihre Unterstützung.

Folgen Sie uns hier:



Mit speziell auf Zielgruppen zugeschnittenen Motiven erhalten wir auf Social Media mehr Reichweite.

Endlich vorwärtsmachen

Abstimmung Das neue Stromgesetz setzt sowohl auf den Ausbau der Erneuerbaren als auch auf die Reduktion des Energieverbrauchs. Mit einem Ja ist der Ausstieg aus Öl und Gas keine leere Hülse mehr.

Von Nils Epprecht



© VCS/Sam Buehli

Je weniger Strom verbraucht wird, umso weniger zusätzliche Anlagen müssen für die Stromproduktion gebaut werden: E-Bike-Fahren ist energiesparender als (E-)Autofahren.

Vor bald einem Jahr hat das Schweizer Stimmvolk mit dem Ja zum Klimaschutz-Gesetz den Ausstieg aus den fossilen Energien beschlossen. Und vor bald sieben Jahren mit der Energiestrategie 2050 das Ende der Atomenergie. Ziel: eine saubere Energieversorgung, die Umwelt und Klima so wenig wie möglich belastet. Der Abschied von den schmutzigen Technologien fällt uns leicht. Schwerer tun wir uns mit dem Einsteigen: Der Ausbau der Erneuerbaren und die Reduktion unseres Energiehunger geschieht nur zaghaf. Den grössten Effekt hatte bisher kein Gesetz, sondern ein Krieg an den Toren Europas, der unsere Abhängigkeit von fossilen und nuklearen Energiequellen offe legte. Während neue Solaranlagen und Wärmepumpen in Rekordtempo installiert wurden, kreierte das Parlament Expressgesetzgebungen für einen schnellen Zubau von alpinen Solar- und Windanlagen. Und der Bundesrat liess ein riesiges Not-Gaskraftwerk in Birr (AG) bauen. Im Windschatten davon beschloss das Parlament mit 223 zu 19 Stimmen (Teile der SVP waren dagegen) das umfassende Stromgesetz in einem sogenannten Mantelerlass.

Notwendige Voraussetzungen schaffen

Verschiedene Kräfte mit ausgewiesenen Partikularinteressen – gegen Windenergie oder gegen die Energiewende generell – sammelten in der Folge über 60 000 Unterschriften für ein Referendum. Am 9. Juni stimmen wir deshalb über das Stromgesetz ab. Die Gegnerinnen und Gegner versuchen dem Stromgesetz Umweltfeindlichkeit zu unterstellen. Doch das Gegenteil ist der Fall: Das Stromgesetz liefert endlich genügend sauberen Strom im Einklang mit Klima und Natur. Alle wichtigen grossen und kleinen Umweltorganisationen sagen deshalb Ja.

Mit dem neuen Stromgesetz wird binnen zwölf Jahren genug erneuerbarer Strom produziert, um fossile und nukleare Energie praktisch vollumfänglich zu ersetzen. Damit schaffen wir die notwendigen Voraussetzungen für ein Minus von zwei Dritteln der Schweizer CO₂-Emissionen (exklusive Flugverkehr) und einem Minus von vier nuklearen Altreaktoren. Das ist auch für Natur und Landschaft immens wichtig.

Über 80 Prozent der zusätzlichen Anlagen werden auf Infrastrukturen gebaut. Auf Dächern und Lagerhallen, über Parkplätzen oder entlang von Autobahnen. Neu gilt eine

ationale einheitliche und faire Einspeisevergütung, damit sich Investitionen – etwa in eine eigene Solaranlage – lohnen.

Neu gilt «klüger ist besser»

Bei den übrigen Projekten wird auf ökologisch uninteressante Gebiete fokussiert. Das Stromgesetz klärt, wo Natur- und Landschaftsschutz Vorrang haben und wo erneuerbare Energien. Die wertvollsten Landschaften und Naturschutzgebiete bleiben tabu. Sämtliche Ein- und Mitspracherechte für Verbände, Privatpersonen und Standortgemeinden bleiben erhalten. Zusätzlich sind 16 Wasserkraftprojekte vorgesehen. Zu 15 Projekten haben sich Umweltverbände wie der WWF und Pro Natura an einem runden Tisch mit den Stromversorgern geeinigt, da sie ökologisch und landschaftlich mit geringen Verlusten verbunden sind. Bei zwölf Projekten geht es um Staumauererhöhungen in bereits vorbelasteten Gebieten. Das Gesetz wird dazu führen, dass der Ausbau der Erneuerbaren ausserhalb der Bauzone zielgerichtet vorangeht und die wertvollen Gebiete entlastet werden.

Das Gesetz setzt auch bei der Energieverschwendung an. So sind Energieversorger künftig nicht mehr nur für Energie zuständig, sondern auch fürs Energiesparen. Anstatt «mehr ist besser» gilt neu «klüger ist besser».

Aussteigen ohne Einsteigen führt in die Sackgasse und zurück in die Vergangenheit. Das haben wir gesehen, als in Birr ein dreckiges Gaskraftwerk gebaut wurde. Und solange die Schweiz so zaghaf einsteigt, wittern Atombefürworterinnen und -befürworter Morgenluft. Doch neue Atomkraftwerke sind die Fata Morgana der Energiewende. Selbst wenn die Träumereien einiger weniger dereinst in zwanzig bis dreissig Jahren wahr würden, wird die Erderwärmung 1,5° Celsius längst überschritten haben. Es gibt nur eine Lösung: Endlich vorwärtsmachen. ■

Nils Epprecht ist Geschäftsleiter der Schweizerischen Energie-Stiftung SES.

Ein Blick in die Gedankenwelt zweier Ausbaubefürworter

Autobahn-Bauwahn Das Referendum gegen den Autobahn-Ausbau sorgt regelmässig für Diskussionsstoff. Ein Einblick in die Welt der Argumente zweier Hauptfunktionäre der Ja-Seite.

Von Selim Egloff

Man baue das Autobahnnetz zielgerichtet an strategisch wichtigen Punkten aus: Mit diesem Mantra rechtfertigt das Bundesamt für Strassen (ASTRA) den geplanten Fünf-Milliarden-Autobahn-Ausbau. Derweilen das Bundesamt bereits quer durch die Schweiz die nächsten und übernächsten Ausbauschritte plant.

Staukosten in Milliardenhöhe müssten eingespart werden, argumentiert Peter Grünenfelder, Präsident von «auto schweiz». Kosten fiktiver Natur, denn die Zeit, welche die Leute im Stau verbringen, werden mit einem theoretisch definierten Kostensatz hochgerechnet.

Abfluss ohne Ziel

Doch die empirische Forschung zeigt, dass die Zeit, die zu pendeln jemand täglich bereit ist – das sogenannte Reisezeitbudget –, konstant bleibt. Kommen die Leute schneller voran, nehmen sie weitere Wege in Kauf – und umgekehrt. Das weiss die Verkehrswissenschaft seit Jahren. Beim obersten Autolobbyisten ist diese Erkenntnis offenbar noch nicht angekommen. Während die realen Kosten der Staus demnach also gegen null tendieren, wären die Kosten, die durch die Emissionen der zusätzlich gefahrenen Kilometer entstehen, umso höher zu gewichten.

Emissionen, um die sich auch Röthlisberger und Grünenfelder viele Gedanken machen. Schliesslich werden die zwei Herren nicht müde zu betonen, dass sie den Verkehr möglichst aus den bewohnten Gebieten fernhalten wollen. Gerne beschreibt der

ASTRA-Direktor das Bild der Autobahn als Drainageleitung, die nicht überlaufen dürfe, da sonst die umliegenden Strassen verstopft würden. Eine fragwürdige Analogie, fliesst doch der Verkehr – ganz anders als das Wasser – nicht einfach über die Grenze und von da ins Meer. Vielmehr verlässt er den Strom auf der Autobahn nach kurzer Zeit, um sich wieder durch Dörfer und Quartiere an sein Ziel zu bewegen.



Der Vergleich mit dem Fluss hinkt: Der Verkehr fliesst von der Autobahn nicht ins Meer, sondern zurück in die Dörfer und Quartiere.

Elektroautos und Wunschdenken

Vielleicht ist den Verfechtern der automobilen Lebensweise dies aber auch einfach egal? Denn schliesslich sei der Autoverkehr in 20 bis 30 Jahren, wenn diese Ausbauten in Betrieb gehen, komplett elektrifiziert und damit genauso umweltverträglich wie ein elektrisch betriebenes «Bähnli» (O-Ton Röthlisberger in der «Samstagsrundschau» von Radio SRF).

Allerdings zeigt eine 2023 erschienene Studie des Bundesamts für Umwelt (BAFU), dass die CO₂-Emissionen pro Person im E-Auto rund sieben Mal höher liegen als beim Bahnverkehr. Daher schreibt auch der Bundesrat in der offiziellen Botschaft zum Ausbau, dass der Mehrverkehr zu einer Mehrbelastung des Klimas führen wird.

Fakt ist auch, dass ein Elektroauto ab Tempo 30 ebenso laut ist wie ein Verbrennerauto. Auch die Feinstaubemissionen durch den Reifen- und Bremsabrieb sind gleich hoch. Bedenkt man das stetig steigende Gewicht der Fahrzeuge, wird sich bei diesen physikalischen Parametern in den nächsten Jahrzehnten nichts zum Guten bewegen. Zieht man noch in Betracht, dass sich das Parlament gerade zum wiederholten Male gegen verbindliche Ziele bei der Elektrifizierung des Strassenverkehrs gestellt hat, basiert also auch diese Argumentationskette vor allem auf Wunschdenken.

Tiefer in die Welt der alternativen Fakten bewegt sich Grünenfelder nur noch, wenn er verschwörerisch davor warnt, dass der Staat den Menschen vorschreiben wolle, wie sie sich fortzubewegen haben. Der Ausbau des Nationalstrassennetzes durch eben diesen Staat wird so zu einer Art Freiheitskampf für die automobilen Bürgerinnen und Bürger verklärt. Eine Freiheit, die man dann aber doch nur nutzen kann, wenn weiter wacker in die ausländische Öl- oder Lithiumindustrie investiert wird. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und schwimmt lieber in der Aare als im Verkehr.

Neue Mobilitätsformen auf dem Land

Sharing Im ländlichen Raum setzt sich die Bevölkerung zu oft ins Auto, um zur Arbeit zu pendeln oder um Besorgungen zu machen – auch für kurze Strecken. Im Toggenburg wird nach Lösungen gesucht und alternative Mobilitätsangebote werden getestet.

Von Sabine Camedda

Im Toggenburg warten viele Jugendliche sehnsüchtig auf den Moment, an dem sie die Fahrprüfung machen können. In der Region mit der typischen Streusiedlungsstruktur, wo einzig der Talgrund und grössere Ortschaften mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, bietet ein Auto Unabhängigkeit. Die Folge davon ist, dass viele für den Arbeitsweg und selbst für Besorgungen in der Gemeinde das Auto nutzen. Oftmals sitzt im Fahrzeug gerade einmal eine Person.

Ziel: Mehr Personen im Auto

Die Region Toggenburg hat gemeinsam mit der Gemeinde Nesslau und mit Unterstützung durch EnergieSchweiz sowie weiteren Partnerorganisationen ein Mobilitätsökosystem definiert und aufgebaut. Dieses soll den motorisierten Individualverkehr (MIV) verringern. Gemeinsam mit der Bevölkerung wurde ein Katalog mit verschiedenen Angeboten definiert. Einige von denen wurden detaillierter ausgearbeitet und werden nun als Pilotprojekte getestet.

Seit bald zwei Jahren stehen sogenannte Mitfahrbänkli an mehreren Strassen. Wer

auf einem dieser Bänkli Platz nimmt, signalisiert damit, dass er oder sie mitgenommen werden möchte. In einer Umfrage unter den Nutzerinnen und Nutzern zeigte sich, dass die Wartezeit selten länger als 15 Minuten dauert. Genutzt wird das Mitfahrbänkli vor allem in der Freizeit.

Ergänzend dazu wurde im vergangenen Dezember in den Gemeinden Nesslau und Wildhaus-Alt St. Johann der Pilotbetrieb eines Fahrdienstes auf Verlangen gestartet. Elektrisch betriebene Fahrzeuge befördern die Passagiere abseits der öffentlichen Verkehrsachsen. Sie verkehren ohne einen fixen Fahrplan. Eine Fahrt kann auf einer App gebucht werden, entweder einige Tage im Voraus oder spontan. Abgerechnet wird jede Nutzung des Fahrzeugs.

Nicht alles wird genutzt

Wie gross der Anklang dieses Fahrdienstes auf Verlangen ist, kann noch nicht abgeschätzt werden. Erste Erfahrungen haben gezeigt, dass das Interesse bei der Bevölkerung vorhanden ist. Weil der Pool an Fahrerinnen und Fahrern noch klein ist, kann noch nicht

Kein statisches System

Ein Mobilitätsökosystem beinhaltet diverse Angebote von verschiedenen Diensten. Damit können die vielseitigen Bedürfnisse in einer Region abgedeckt werden. Das System ist nicht statisch, weil sich die Mobilitätsangebote mit der Zeit verändern. Neue Angebote, die neue Bedürfnisse abdecken, werden ins bestehende System integriert, andere Dienste können mit der Zeit in den Hintergrund treten oder ganz verschwinden.

das Maximum an Fahrten angeboten werden. Potenzial für dieses Angebot sehen die Verantwortlichen auch bei den Touristinnen und Touristen und beim Klanghaus in Wildhaus. Für die Erschliessung dieses kulturellen Zentrums wird gänzlich auf ein öffentliches Fahrdienstangebot gesetzt.

Im Rahmen des Mobilitätsökosystems wurde erkannt, dass einige Angebote von der Bevölkerung nicht angenommen werden. Eine Mitfahr-App, die vor allem Pendlerinnen und Pendler anspricht, wird kaum genutzt. Auch haben mehrere Befragungen bei der Bevölkerung gezeigt, dass sie einem Angebot mit E-Scootern oder einer Wechselstation von Akkus für E-Bikes skeptisch gegenüberstehen.

Die Verantwortlichen des Mobilitätsökosystems verfolgen gespannt, wie sich die verschiedenen Pilotbetriebe entwickeln. Sie sind überzeugt, dass sich zusammen mit den bestehenden Carsharing-Angeboten eine gute Mischung von alternativen Mobilitätsformen ergibt. Damit soll es gelingen, dass auf Zweit- und Drittautos verzichtet werden kann und für kurze Distanzen nicht mehr das eigene Auto genutzt wird. Und um den jungen Menschen die gewünschte Flexibilität bieten zu können, sollen sie ein Jahresabo für den Fahrdienst auf Verlangen geschenkt bekommen, sobald sie volljährig sind. ■

Abseits der Hauptverkehrsachsen sind die elektrischen Fahrzeuge des Fahrdienstes auf Verlangen unterwegs, ohne Fahrplan und ohne fixe Haltestellen.



© Adi Lippuner, myboxi Toggenburg

Sabine Camedda ist Leiterin Kommunikation bei Energietal Toggenburg.

Bis **20%**
Rabatt für
VCS-Mitglieder

Fahrzeugwechsel = Versicherungswechsel

Steht bei Ihnen ein Fahrzeugwechsel an?
Dann ist jetzt der richtige Moment, um auch
den Versicherungsanbieter zu wechseln.

Profitieren Sie nebst attraktiven Rabatten
auf Versicherungsprämien auch von inno-
vativen Produkten.

Schnell und einfach zur Offerte.



Telefon 031 328 58 21
eco@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/auto

Wir beraten Sie gerne!

Versicherungsträger: Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Für Mensch
und Umwelt



3.5%* Zins mit einer Investition in die Solarstromproduktion

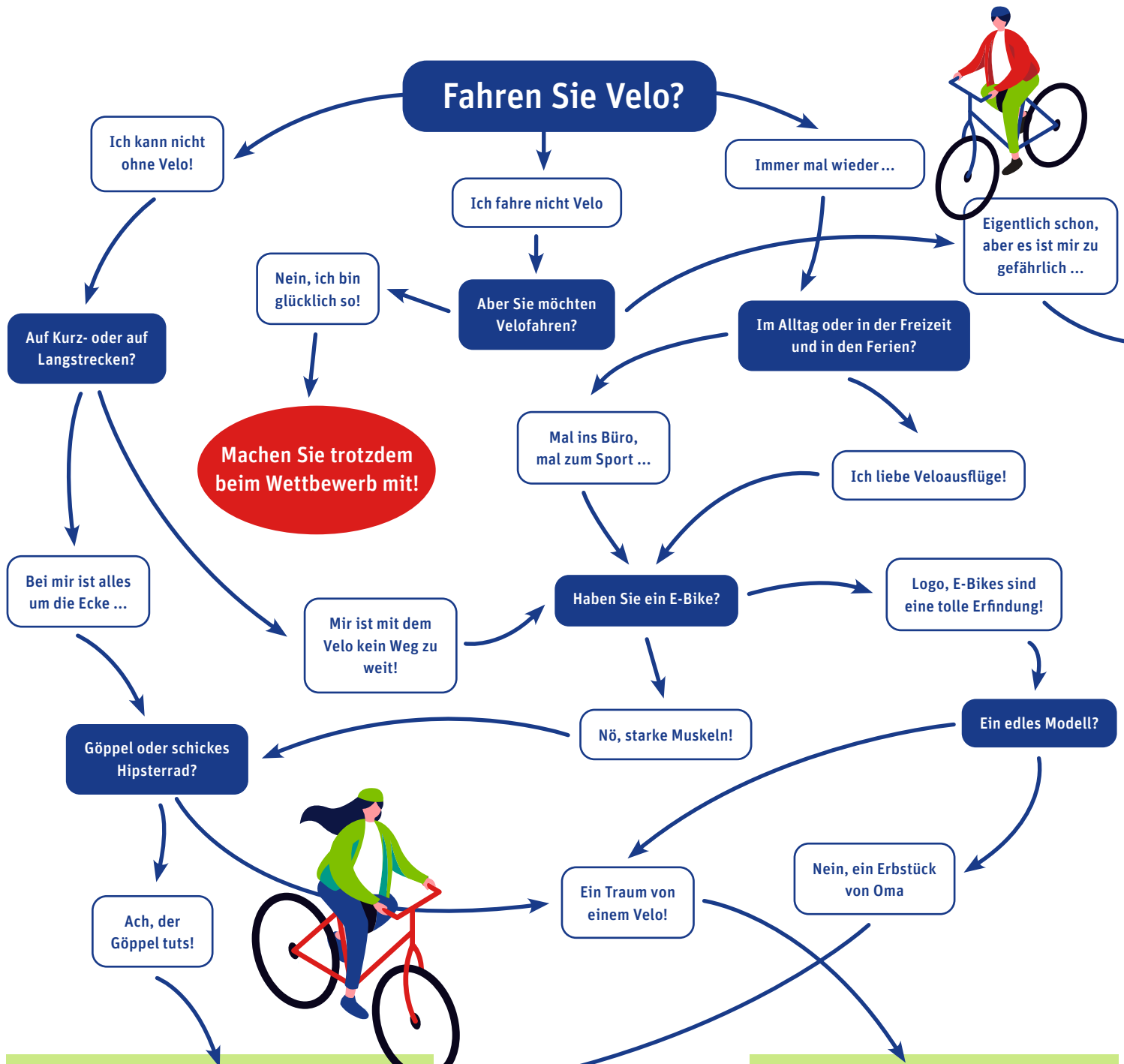
Die neue Obligationenanleihe des börsenkotierten Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit fünfjähriger Laufzeit (01.07.2024 - 30.06.2029) und 3.5% Zins ist eine attraktive und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 30.06.2024 leisten Sie zudem einen wertvollen Beitrag an eine klimaneutrale Energieversorgung.

*Der Zinssatz versteht sich nach Abzug aller relevanten Emissionskosten.
Die Verwaltung der Obligation ist kostenlos und es fallen keine Emissionsgebühren an.

Um weitergehende
Informationen zu
erhalten oder um einen
Zeichnungsschein
herunterzuladen, scannen
Sie diesen QR-Code.



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



Machen Sie trotzdem beim Wettbewerb mit!

Mit der **Veloversicherung «Basic»** sind Sie optimal geschützt bei Unfall und Sturz. Auch bei Kosten im Pannenfall, Personentransport an Wohnort, Überführung ins nächste Spital, Spitalkostenvorschuss im Ausland und Ersatzbike. Ab Fr. 45.-/Jahr

+

Mit dem Zusatzbaustein sind Sie geschützt bei Bedienungs- und Handhabungsfehlern, Schäden am Akku, inkl. Garantieverlängerung um zwei Jahre. Ab Fr. 19.-/Jahr

Mit der **Veloversicherung «Comfort»** sind sämtliche Leistungen aus «Basic» abgedeckt. Plus Diebstahl, Einbruchdiebstahl, Raub und Vandalismus, Mobilitätsschutz. Ab Fr. 87.-/Jahr

Klingt toll, wollen Sie haben?

Weitere Infos und Abschluss unter www.verkehrsclub.ch/veloversicherung

Hat Spass gemacht, brauchen Sie aber nicht?

Dann gewinnen Sie wenigstens ein Paar Socken! Machen Sie mit beim Wettbewerb, siehe Karte im Umschlag!

Sicher und entspannt ans Ziel

E-Bike-Kurse Velos mit Elektromotoren sind beliebter denn je, denn sie kombinieren Fahrspass mit lockerem Fitnessprogramm. Jedoch ereignen sich vermehrt gravierende Unfälle, die vermieden werden könnten. Professionell geleitete Fahrkurse helfen, sichereres Fahren zu trainieren.

Von Christine Steinmann



Gibt Sicherheit: Kurvenfahren im «Schonraum» im Rahmen eines E-Bike-Kurses.

Grundsätzlich ist das Fahren mit einem E-Bike nicht gefährlicher als mit einem konventionellen Velo. Der Umstieg vom Velo auf ein E-Bike ist aufgrund des andersartigen Fahrverhaltens jedoch auch für geübte Velofahrerinnen und -fahrer nicht ohne. Wer von Beginn weg entsprechende Fahrfertigkeiten erlernt und optimiert, wird sich möglicher Sicherheitslücken bewusst. Mit einem halbtägigen VCS-Fahrtraining lässt sich das Risiko, im Strassenverkehr zu verunfallen, deutlich reduzieren.

Wissenswertes für alle

Unter professioneller Leitung lernen die Teilnehmenden ihr E-Bike besser kennen und kontrollieren. Während dreieinhalb Stunden erhalten sie zahlreiche Tipps, die sie dabei unterstützen, sich im Verkehr souverän zu verhalten. Im Fokus steht vorausschauendes und defensives Fahren. Im «Schonraum» werden zuerst das korrekte Anfahren

und Anhalten, die richtige Bremstechnik, das Halten des Gleichgewichts und das Kurvenfahren geübt. Anschliessend trainieren die Absolventinnen und Absolventen das Fahren auf verkehrsreichen Strassen. Neuigkeiten bezüglich gesetzlicher Vorschriften sowie aktuelle Informationen zur Betriebssicherheit des E-Bikes runden den Kursinhalt ab.

Brenzlige Situationen vermeiden

Das Ziel des Kurses ist es, die Selbstsicherheit zu fördern sowie die Fahrfähigkeiten zu perfektionieren. Durch die höheren Geschwindigkeiten können die Folgen eines Unfalls wesentlich gravierender ausfallen. Deshalb ist die richtige Bremstechnik lebenswichtig, denn auch auf nasser Strasse und bei hoher Geschwindigkeit muss man bei den ungewohnt langen Bremswegen rechtzeitig anhalten können. Das grössere Gewicht des E-Bikes erfordert ein sehr stabiles Gleichge-

wicht, um beim Anfahren keine seitlichen Stürze zu riskieren. Auch die Anleitung zum korrekten Kreiselfahren sorgt regelmässig für Aha-Erlebnisse.

Viele E-Bikende sind sich zudem nicht bewusst, dass sie von anderen Verkehrsteilnehmenden übersehen oder zu spät wahrgenommen werden. Auch das Tempo von E-Bikes wird oft unterschätzt. Viele weitere essenzielle Tipps erhalten Teilnehmerinnen und Teilnehmer in den anschaulichen VCS-Trainings. Deshalb: Buchen Sie jetzt einen VCS-Fahrkurs – ein Muss für alle E-Bikerinnen und E-Biker. ■

Christine Steinmann ist Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz und fährt Velo und E-Bike mit grosser Begeisterung.

VCS-Fahrkurse für sicheres E-Bike-Fahren

Kursdaten und -orte

Fr., 31. Mai 2024, 14.30 Uhr, M-Way Bern
Fr., 14. Juni 2024, 14.30 Uhr, M-Way Thun
Fr., 21. Juni 2024, 14.30 Uhr, M-Way Solothurn
Sa., 17. August 2024, 09.30 Uhr, M-Way Bern
Fr., 23. August 2024, 14.30 Uhr, M-Way Thun
Sa., 24. August 2024, 10.30 Uhr, M-Way Solothurn
Sa., 14. Sept. 2024, 10.30 Uhr, M-Way Thun
Fr., 20. Sept. 2024, 14.30 Uhr, M-Way Bern
Sa., 21. Sept. 2024, 10.30 Uhr, M-Way Solothurn

Kosten

Dank der Unterstützung unserer Partner und Sponsoren ist die **Teilnahme kostenlos**.

Leitung

BFU-zertifizierte Instruktorinnen und Instrukturen

Anmeldung und weitere Termine



www.verkehrsclub.ch/e-bike-fahrkurse

10% Rabatt

auf alle Artikel auf dieser Seite*

Rabattcode: VCS0524

nicht kumulierbar mit anderen Rabatten.
Nur solange Vorrat. Gültig bis 15.06.2024

hajk

Outdoor Ausrüstung

www.hajk.ch



- | | | |
|---|---|--------|
| 1 | 20055 Ortovox Fleece Light Jacket | 159.90 |
| 2 | 20054 Ortovox Fleece Light Jacket Lady | 159.90 |
| 3 | 20103 Icebreaker 150 Tech Lite III Van Camp Men | 89.90 |
| 4 | 20117 Icebreaker 150 Tech Lite III Lady | 84.90 |
| 5 | 18886 Merrell Jungle Moc | 109.90 |
| 6 | 18885 Merrell Jungle Moc Lady | 109.90 |

- | | | |
|----|--|--------|
| 7 | 20083 HotSportswear Lazio T-Zip-off Men | 99.90 |
| 8 | 20082 HotSportswear Bavella T-Zip-off Lady | 99.90 |
| 9 | 10342 Uvex Sonnenbrille Sportstyle 802 Vario | 149.00 |
| 10 | 14075 Uvex Velohelm finale visior vario | 299.00 |
| 11 | 17403 Ortlieb Rucksack Vario PS 26l | 259.00 |

Über 15'000 Outdoor-Artikel rund um die Uhr bestellen und klimaneutral geliefert bekommen: www.hajk.ch



Zeigen, wo's lang geht: Markierungen weisen Fussgängerinnen und Fussgängern den Weg.

Brislach macht die Schulwege sicherer

Von Andreas Käsermann

Schulweg Auf den Strassen der Gemeinde Brislach (BL) gab es bislang einige gefährliche Stellen. Um die Schulwege sicherer zu gestalten, hat sich der Gemeinderat an den VCS gewandt. Dank des VCS Mobilitätskonzept Schule sind nun die Optimierungen in Arbeit.

Man kann getrost sagen, dass es beschaulich zu und her geht in Brislach. Die kleine Gemeinde im Laufental – zwischen Zwingen und Breitenbach – liegt just an der Grenze zum Kanton Solothurn. 1750 Menschen leben im Dorf, es gibt drei Beizen und die Lüssel, die, vom Passwang her fliessend, die Gemeinde quert.

Im örtlichen Schulhaus mit Kindergarten sind derzeit rund 140 Kinder eingeschrieben. Deren sicherer Schulweg liegt den Brislacherninnen und Brislachern am Herzen. Darum hat die Gemeindeversammlung beschlossen, man wolle die gefährlichen Ecken im Ort entschärfen. Ein Fall für das Verkehrssicherheitsteam des VCS, welches im Rahmen der VCS Mobilitätskonzepte Schule nach ebendiesen neuralgischen Stellen Ausschau hält, dabei Eltern, Lehrpersonen und Schulkinder einbezieht und hernach Möglichkeiten für Verbesserungen aufzeigt.

Die Einschätzung von aussenstehenden Fachleuten sei äusserst hilfreich, sagt der Brislachener Gemeindeverwalter Samir Stroh: «Es ist als kleinere Agglomerationsgemeinde ohne eigene Verkehrsabteilung nicht immer einfach, herauszufinden, wie es um die Sicherheit der gemeindeeigenen Verkehrsinfrastruktur steht.»

Ortstermin in Brislach

Verkehrssicherheitsfachleute des VCS und der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU haben darum die gängigen Schulwege vor Ort inspiziert. Dabei findet sich fast immer die eine oder andere Gefahrenquelle: eine Hecke, die den Blick auf eine Ausfahrt verdeckt; ungünstig platzierte Fussgängerstreifen, fehlende Markierungen. Ab und an ducken sich die Expertinnen und Experten, um die Welt aus der Augenhöhe der Schulkinder zu sehen. «Wir waren froh, dass wir nach der Sicherheitsuntersuchung das generelle Feedback erhalten haben, so schlecht sehe es in Brislach gar nicht aus», sagt Stroh. Trotzdem gab es etliche Stellen mit Optimierungspotenzial: «Mit einigen aufgezeigten Gefahrenstellen haben wir gerechnet, andere hatten wir jedoch nicht auf dem Radar.»

Mittlerweile hätten die Brislachener Behörden erste Verbesserungen vornehmen lassen, berichtet Stroh: «Es gab einige Verkehrsstellen, welche sich überraschend einfach mit wenigen Markierungen entschärfen liessen.» Gut, findet VCS-Projektleiterin Katja Marthaler. Allerdings räumt sie ein: «Dies ist lediglich ein erster Schritt, weil durch die Markierungen alleine die Verkehrssicherheit nicht erhöht wird. Es braucht weitere Massnahmen, wie etwa Poller, welche die

Fussgängerlängsstreifen von der restlichen Fahrbahn trennen.»

Für Stroh ist dies in erster Linie eine Frage der Zuständigkeiten: «Wir haben zunächst umgesetzt, was in die rechtliche oder finanzielle Kompetenz des Gemeinderates fällt.» Weitere Massnahmen bedürften der Aufnahme ins ordentliche Budget und können erst dann in Angriff genommen werden. Und was halten die Brislacherninnen und Brislachener von den Neuerungen? Gemäss Samir Stroh sehe man die Veränderungen im Dorf grossmehrheitlich positiv.

Es geht weiter

Die Verkehrssicherheit bleibe im Dorf denn auch ein Thema, sagt Stroh: «Wir haben Tempo 30 als Idee angestossen. Derzeit beziehen wir die Bevölkerung in die Diskussion ein und machen eine Umfrage.» Je nach deren Ausgang werde der Gemeinderat mit einem Umsetzungsvorschlag an die Gemeindeversammlung gelangen. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS Schweiz.



Weitere Infos:
mobilitaetskonzept-schule.ch

Und das soll effizient sein?



Was wäre, wenn bei der Energieetikette für Autos auch Velos einbezogen würden? Wir sind überzeugt, dass Effizienz unter einem ganz anderen Licht erscheinen würde.

Von jungVCS

Man muss schon eine besondere Art von Humor besitzen, um in der heutigen Zeit Autos als «energieeffizient» zu verkaufen (vielleicht ist es auch Skrupellosigkeit, Gier, Ignoranz oder sonst etwas in diese Richtung – aber das sind natürlich nur vage Thesen, böse Behauptungen und wilde Spekulationen und damit wollen wir uns heute nicht beschäftigen).

Um einen Menschen zu bewegen, jedes Mal auch knapp zwei Tonnen Material zu bewegen, kann nicht effizient sein. Egal, wie man es dreht und wendet! Klar, dank neuer Antriebe sind wir heute so effizient wie nie, wenn es darum geht, zwei Tonnen Material und (in der Regel einen) Menschen zu bewegen. Die Grundidee bleibt aber schlecht.

Deshalb präsentieren wir Ihnen heute stolz den Beweis, dass Velos x-mal material-effizienter sind als Autos (nicht, dass das irgendwer infrage stellen würde, aber sich das Ganze so vor Augen zu führen, ist trotzdem eindrücklich). Und zwar machen wir das mit dem Verhältnis vom Fahrzeuggewicht zum Gewicht, das bewegt wird.

Die Rechnung geht so:

Gegeben:

Gewicht Velo¹: 20 kg
Gewicht Auto²: 1800 kg
Gewicht Mensch³: 90 kg

Gesucht:

Wie viel kg Mensch wird von 1 kg Velo bewegt? Wie viel kg Mensch wird von 1 kg Auto bewegt?

Annahmen:

1 Mensch pro Velo
1,1 Mensch pro Auto⁴

Das Resultat ist folgendes:

$$\text{Velo: } \frac{90 \text{ kg} \times 1}{20 \text{ kg}} = 4,5 \text{ kg}$$

$$\text{Auto: } \frac{90 \text{ kg} \times 1,1}{1800 \text{ kg}} = 0,055 \text{ kg}$$

Ein Kilogramm Velo bewegt 80-mal mehr Menschenmasse als ein Kilogramm Auto:

$$\frac{4,5 \text{ kg}}{0,055 \text{ kg}} = 81,82$$

Bleibt nur die Frage, welche Energieetikette dafür ausgestellt würde... ■

Weil es gesagt werden muss

Ja, es gibt Menschen, die brauchen ein Auto. Niemand, der aufgrund mangelnder Alternativen Auto fährt, wird dafür kritisiert. Die Kritik ist an den Mangel an Alternativen gerichtet, der politisch verursacht wird, und an die Autoindustrie, die uns für dumm verkaufen will.

Und ja, die Rechnung könnte auch mit der tatsächlichen Energieeffizienz gemacht werden. Sie wäre etwas komplizierter – der Mensch verbraucht Kalorien, das Auto verbraucht Treibstoff – der Strom –, würde aber ebenso aufzeigen, dass Velofahren um ein Vielfaches effizienter ist als Autofahren.

Egal, wie man es dreht und wendet: Das Velo ist effizienter als das Auto – auch was den Platzbedarf angeht.



Quellen:

¹ Gewicht Velo: Ungefähres Gewicht eines Militärvelos

² Gewicht Auto: Durchschnittsgewicht von Neuzulassungen im Kanton Zürich (www.zh.ch/de/mobilitaet/gesamtverkehrsplanung/verkehrsgrundlagen/autoflotte.html)

³ Gewicht Mensch: Waage der Testperson

⁴ 1,1 Person pro Auto: Durchschnittliche Besetzung im Pendelverkehr gemäss Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2021.

Von nichts kommt nichts – auch nicht Tempo 30

KOMMENTAR

Anfang März habe ich mir beim Lesen und Hören der Nachrichten bisweilen verwundert die Augen gerieben. «Parlament könnte Tempo 30 ausbremsen» orakelte Radio SRF. Der Tages-Anzeiger stellt Tempo 30 als «Reizthema» dar und fragte mit Blick nach Zürich: «Muss sich die Stadt Tempo 50 diktieren lassen?» Selbst die NZZ berichtete von einem «Dorf in Aufruhr». Es ging um heruntergerissene, von Kindern gemalte Plakate in der Aargauer Gemeinde Hausen – der Grund für den Vandalenakt war die bevorstehende Abstimmung über die Einführung von Tempo 30 auf Probe. Das Resultat ebendieser war ernüchternd: Neben Hausen stimmten fünf weitere Aargauer Gemeinden gegen die Einführung von Tempo 30.

Kaum waren diese lokalen Abstimmungen durch, war Tempo 30 in Bundesbern Thema: FDP-Nationalrat Peter Schilliger beklagte sich in einer Motion über «Wildwuchs» im Temporegime und wollte, dass der Bund das Heft in die Hand nimmt. Sprich: Die Kantone und Gemeinden sollen in ihrer Entscheidungshoheit hinsichtlich Temporeduktionen zurückgepfiffen werden. Das fand der Bundesrat nicht nötig: Die Kantone würden weise entscheiden. Sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat sahen dies anders und alles Zureden von Verkehrsminister Albert Rösti blieb vergebens. Er meinte gar, die Motion ändere nichts – sie generiere bloss mehr Verwaltungsaufwand. Das Parlament hatte kein Erbarmen.

Der Beschluss hallte in den Medien noch nach, als der Nationalrat schon zum nächsten Schlag ansetzte. Aus Lärmschutzgründen dürften auf Ortsdurchfahrten keine Temporeduktionen mehr verhängt werden. So wollte die grosse Kammer es im Umweltschutzgesetz le-

rats letztens anders. Sie empfiehlt dem Plenum, die Tempo-30-Bremse wieder aus dem Gesetz zu kippen. Ein Lichtblick – ob der Vorentscheid aber die Debatte übersteht, muss sich noch weisen.

Ich hätte erwartet, dass wir einen Schritt weiter wären. Dass die Vorzüge von Tempo 30 unterdessen bekannt und anerkannt sind. So leistet Tempo 30 einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Denn dort, wo die Geschwindigkeit herabgesetzt wird, geht die Zahl der schweren Unfälle um mehr als ein Drittel zurück. Belegt jüngst in Lyon, wo die Zahl der Unfälle seit der Einführung von Tempo 30 vor zwei Jahren um 35 Prozent zurückgegangen ist. Weiter ist Tempo 30 ein wichtiges Instrument für die Reduktion von Strassenlärm. Der macht nämlich krank und hat damit einen Einfluss auf die Volksgesundheit – dies hat das Bundesgericht übrigens ausdrücklich bestätigt. Und letztlich trägt Tempo 30 dazu bei, dass sich nicht bloss Autofahrerinnen und -fahrer sicher und wohl fühlen im Verkehr. Dies gibt eine bessere Durchmischung mit Velofahrerinnen und Fussgängern – die Abkehr von der einseitigen Windschutzscheibenoptik ist ein Plus für die Lebensqualität.



Stéphanie Penher ist Geschäftsführerin des VCS Schweiz und fährt abwechslungsweise mit dem Velo oder im Bus zur Arbeit.

Tempo 30 wird nicht unmöglich. Das gesendete Signal macht es aber schwieriger, auf Ortsdurchfahrten Tempolimits einzuführen.

sen und stimmte einem Antrag aus den Reihen der SVP zu. Ein weiterer herber Rückschlag für Tempo 30. Aber auch Tempo 100 oder 80 auf Autobahnen müssten nach dem Entscheid anders begründet sein als mit dem Schutz vor Lärm.

All dies macht Tempo 30 nicht unmöglich. Das gesendete Signal macht es aber schwieriger, auf Ortsdurchfahrten Tempolimits einzuführen. Immerhin entschied die Umweltkommission des Stände-

Die unselige Debatte führt vor Augen: Tempo 30 ist keine Selbstverständlichkeit und wenn wir ruhen, gehen Errungenschaften – wie es eben Tempo 30 eine ist – wieder verloren. Das bedeutet, dass wir dranbleiben müssen. Auch dafür braucht es einen starken VCS. Denn: Von nichts kommt nichts – auch nicht Tempo 30. ■

Ein starkes politisches Signal



Frankreich bestraft den Kauf von zu umweltschädlichen Verbrennerautos mit einer Steuer von bis zu 60 000 Euro. Gleichzeitig fördert das Land den Umstieg auf Elektroautos mit einer Prämie. Dank dem Druck von Umweltorganisationen ist dieses Anreizsystem strenger geworden.

Von Luca Maillard

In Frankreich riskieren Autofahrende, die ein Benzin- oder Dieselauto auf ihrer Wunschliste haben, dass die Rechnung um einige tausend Euro steigt – bis 60 000 Euro für die Autos mit dem höchsten Verbrauch. Umgekehrt kann die Wahl eines Elektromodells den Preis um 4000 Euro senken, sofern das Objekt der Begierde ein gewisses Limit beim ökologischen Fussabdruck einhält. Ein guter Grund, vor der Bestellung des neuen Fahrzeugs ganz genau hinzuschauen ...

Noch strenger ist noch besser

Gegenwärtig wird der Zuschlag in Frankreich für Verbrenner erhoben, deren CO₂-Emissionen 117 g/km übersteigen. Auf den Verbrauch umgerechnet sind das in etwa fünf Liter Benzin auf 100 Kilometer, was demjenigen eines sparsamen Autos entspricht. Der Zuschlag ist progressiv und bleibt deshalb für einen Kleinwagen mit etwa 100 Euro bescheiden. Für ein Modell der Mittelklasse beläuft er sich auf mehrere tausend Euro, bei einem grossen SUV erreicht er locker 10 000 Euro.

Die Organisation Transport & Environment (T&E) France unterstützt dieses System und hat sich in den letzten Jahren dafür eingesetzt, dass es strenger wird. «Der Malus ist vor allem ein politisches Signal», sagt Marie Chéron, die bei T&E France für Fahrzeugpolitik zuständig ist. Sie führt weiter aus: «Zudem funktioniert er als konkreter Anreiz, da er die umweltschädlichsten Modelle stark belastet.»



© muelleruelolf.ch

In Frankreich wird der Kauf eines Autos mit einem CO₂-Ausstoss von 165 g/km mit 9715 Euro besteuert.

Prämie für «gute» Elektromodelle

Parallel zum CO₂-Zuschlag unterstützt Frankreich seit vielen Jahren den Kauf von Elektroautos finanziell. Seit 2024 beschränkt die französische Regierung die Auszahlung dieser Prämie auf Modelle mit einem geringeren ökologischen Fussabdruck. Für Chéron geht dies in die richtige Richtung: «Elektroautos können bei ihrer Herstellung hohe CO₂-Emissionen verursachen, namentlich wegen der Batterie.» Der neue Öko-Indikator ist jedoch noch verbesserungswürdig: «Ein progressiver Tarif würde es ermöglichen, den effizientesten Fahrzeugen, insbesondere den leichtesten, einen Vorteil zu verschaffen.» Gegenwärtig profitieren auch über zwei Tonnen schwere Autos mit überdimensionierten Batterien vom Bonus, sofern sie in Europa hergestellt werden.

Die Kosten dieser Subventionen belaufen sich für den französischen Finanzhaushalt

auf über eine Milliarde Euro. Da die Preisdifferenz zwischen Verbrennern und Elektroautos kleiner wird und die Kosten für die Nutzung von Elektroautos sinken, ist die Legitimität einer solchen Politik fraglich. Sie birgt das Risiko, dass die motorisierte individuelle Mobilität auf dem heutigen Stand bleibt oder sogar weiter zunimmt. Die Klimaprognosen zeigen, dass es zwar nötig ist, den Wagenpark zu elektrifizieren, dass aber die Klimaschutzziele nur mit einem drastischen Rückgang der Fahrzeuge und der gefahrenen Kilometer eingehalten werden können.

Vor diesem Hintergrund könnte ein Reformvorschlag an Präsident Emmanuel Macron gerichtet werden, der vorsieht, dass Autofahrende auch für Elektroautos einen Zuschlag bezahlen müssen, wenn deren ökologischer Fussabdruck oder das Gewicht zu hoch sind. ■

Luca Maillard ist Experte für die Bewertung von Fahrzeugen auf der Plattform eco-auto.info.

Und in der Schweiz?

Beim Kauf eines Autos in der Schweiz gibt es lediglich eine Information in Form der Energieetikette (Klassen A bis G). Dieses System hat eine sehr geringe Anreizwirkung und berücksichtigt wichtige Umweltparameter wie die Auswirkungen der Batterien nicht. Für einen Vergleich der Autos nach ökologischen Kriterien gibt es ein unverzichtbares Werkzeug: die Plattform eco-auto.info.

VCSkids

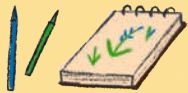
HAST DU GEWUSST?



HEY, DU!

Viele Orte in Europa kann man supergut mit dem Zug erreichen.

DAS PACKE ICH FÜR MEINE ZUGREISE EIN



Etwas zum Zeichnen



Einen Pulli



Genug zu trinken



Ein Spili



Proviant

FINDE DIE SIEBEN UNTERSCHIEDE



... und geht nicht immer schneller!

Fliegen belastet das Klima viel stärker als Zugfahren...

Die Anreise an den Flughafen und der Aufenthalt dort nehmen viel Zeit in Anspruch.

Mit dem Zug erreiche ich in nur sieben Stunden die Stadt Nantes und den Atlantik.

Am liebsten verreise ich mit dem Nachtzug – ein richtiges Abenteuer!



© AdobeStock / luzkovyvaighn.cz

WETTBEWERB: WAS PACKST DU IN DEINEN RUCKSACK EIN?

Schreibe mir via E-Mail, welche drei Gegenstände du für deine Zugreise einpackst!



© Swiss vapeur Parc

Wir verlosen einen Familieneintritt in den «Swiss vapeur»-Park. Schreibe mir deine drei Gegenstände, deinen Namen und deine Adresse per E-Mail: kids@verkehrsclub.ch. Die Eingabefrist ist der 9. Juni 2024.

Marius und Maila haben die Familieneintritte ins Papiliorama gewonnen. Die Lösung des letzten Rätsels: Brücke, Tier, Frosch, Velo, Baum und Luchs

© Konzept und Illustrationen: Viviane Barben

Unsere bewegte freie Zeit

In der Schweiz nutzen wir unsere Freizeit gerne für einen Tapetenwechsel. Ob für sportliche Aktivitäten, kulturelle Veranstaltungen, Verwandtenbesuche oder Ausflüge und Reisen – wir sind oft unterwegs. Auf den folgenden Seiten beschäftigen wir uns mit der Frage, wie wir diesen Freizeitverkehr nachhaltiger gestalten können – in unserer unmittelbaren Umgebung, in den Bergen und über die Landesgrenzen hinaus.





Freie Zeit und kluge Entscheide

Ob kurze Strecken oder grosse Reisen: die Art, wie wir in unserer freien Zeit unterwegs sind, wirkt sich auf die Umwelt aus. Anders als beim Arbeitsweg oder bei sonstigen Verpflichtungen haben wir bei diesem Unterwegssein die Freiheit, klug zu entscheiden. Von Camille Marion

Freizeit ist mehr als eine kurze Auszeit, sie ist wesentlicher Bestandteil eines ausgewogenen Alltags. Die Qualität kultureller, sportlicher oder sozialer Tätigkeiten trägt zum Gleichgewicht zwischen Beruf und Privatleben bei. Die Freizeit gehört zu den vom Bundesamt für Statistik definierten Indikatoren für Lebensqualität. In einer Gesellschaft, die den Einsatz bei der Arbeit hoch bewertet, bietet die Freizeit Körper und Geist die Möglichkeit, sich zu erholen.

Der Begriff Freizeit ist weit gefasst: Er umfasst die Zeit, über die wir – ausserhalb unserer Verpflichtungen wie Arbeit, Ausbildung oder Einkäufe – frei verfügen können. Der Weg zum Tanzkurs jeden Dienstagabend, der Kinoabend am Wochenende oder die für den Sommer geplante Familienreise gehören dazu. Die Freizeit ist einer der wichtigsten Ursachen für Verkehr. Mehr als die Freizeitbeschäftigung an sich macht die Art und Weise, wie wir uns auf dem Weg dorthin

fortbewegen, häufig den grössten Teil des Umwelteinflusses aus – namentlich, weil das Auto im Alltag und das Flugzeug bei Ferienreisen im Vordergrund stehen.

Der Freizeitverkehr unterscheidet sich von den Berufsfahrten durch die Vielfalt. Er ist geprägt von wechselnden Wünschen und Jahreszeiten. Er ist auch flexibler: Während der Standort unseres Arbeitsplatzes unsere Pendelwege bestimmt, lässt uns die Freizeit viel mehr Wahlmöglichkeiten.

Den Rhythmus ändern

Als leere Seite in der Agenda ermöglichen die Ferien eine neue Prioritätensetzung. Wir haben die Freiheit, der Wahl des Verkehrsmittels mehr Bedeutung beizumessen. Rückt diese Wahl in den Vordergrund, wird freie Zeit nicht mehr nur nach dem Ziel, sondern auch nach dem Weg organisiert.

Steigen wir in ein Flugzeug und schalten unser Gehirn mit einem Schlafmittel

oder einem Filmmarathon aus, um acht Stunden später am andern Ende der Welt zu erwachen, bringen wir unseren natürlichen Rhythmus durcheinander. Das zeigt die Wirkung des Jetlags auf den Körper. Entscheiden wir uns für den Zug, den Bus, das Velo oder den Fussmarsch, sind wir nicht nur umweltfreundlicher unterwegs, sondern gönnen uns auch den Luxus einer Entschleunigung.

Der Hektik des Alltags zu entfliehen, lädt zum genaueren Hinsehen ein. Wer regelmässig in die Pedale tritt, weiss: Mit dem Velo unterwegs zu sein heisst, sich der Leistung und der gefahrenen Strecke bewusst zu werden. Aber auch all dessen, was am Strassenrand gedeiht, seien es Blumen oder Abfälle. Dasselbe gilt fürs Wandern: Es ist etwas ganz anderes, den Gipfel zu Fuss zu erreichen, als im Auto oder mit der Seilbahn.

Nachhaltiger Tourismus?

So stark, wie Verkehr das Klima beeinflusst, ist es schwierig, Reisen und Nachhaltigkeit in Einklang zu bringen. «Es gibt keinen nachhaltigen Tourismus», sagte deshalb die Tourismusforscherin Julia Beelitz jüngst gegenüber dem Schweizer Forschungsmagazin «Horizonte». «Jedes Mal, wenn ich mich ins Flugzeug oder ins Auto setze, hat das negative Auswirkungen. Ich muss aber beim Reisen nicht immer ein schlechtes Gewissen haben, sollte aber stets überlegen: Wie viel ist zu viel?»

Reisen ja, aber weniger oft, weniger schnell, besser. In diesem Dossier zeigen wir einige Ideen auf, wie wir den Freizeitverkehr mit innovativen Projekten, bedarfsgerechteren öffentlichen Verkehrsmitteln, einem – auch internationalen – politischen Engagement und neuen Ansätzen überdenken können. ■



Illustrationen: muellerluetolf.ch / Samira Oschburg



Unsere (auto)mobile Freizeit

Spaziergänge in der Natur, Restaurantbesuche oder sonntägliche Familientreffen: Das sind die Freizeitbeschäftigungen der Menschen in der Schweiz, die sie zu 70 Prozent mit dem Auto erreichen. Das zeigen die Zahlen des Bundes. Von Verena Jerg

Die Schweizer Wohnbevölkerung legt pro Tag im Durchschnitt 30 Kilometer zurück, die Unterwegszeit beträgt rund 80 Minuten. Wer davon ausgeht, dass die Leute hauptsächlich aus beruflichen Gründen unterwegs sind, täuscht sich: Die überwiegende Anzahl der Wegstrecken entfällt auf Freizeitaktivitäten. Genauer gesagt sind es 43 Prozent aller zurückgelegten Distanzen, 52 Prozent der gesamten Unterwegszeit und 37 Prozent der Anzahl Wege, meist für sogenannte «nichtsportliche Aussenaktivitäten» wie Spaziergänge oder Restaurantbesuche. Was dabei besonders auffällt: Gut 70 Prozent der Distanzen in der Freizeit werden mit dem Auto zurückgelegt. Oder auf ein konkretes Beispiel bezogen: Wer ein Naherholungsgebiet wie den Pfäffikersee besucht, steigt – trotz guter Anbindungen an den öffentlichen Verkehr – mehrheitlich ins Auto.

Starke Autoabhängigkeit

Auch wenn die negativen Auswirkungen von Autos, wie Luftverschmutzung oder Lärm, gemeinhin bekannt sind, wird das Auto weiterhin aufgrund seiner Funktionalität, Autonomie oder des Status wegen geschätzt. 2021 zeigte eine Studie des

Magazins «Nature» auf, dass die effektiv anfallenden Kosten für das Auto oft unterschätzt werden und der effektive Nutzen höher gewichtet wird. Th. mas Marty vom Bundesamt für Energie (BFE) erklärte im VCS-Magazin 3/2023: «Fährt jemand weniger als 10 000 Kilometer pro Jahr, ist es günstiger, das Auto stundenweise zu mieten, als es zu besitzen. Diese Rechnung machen aber die wenigsten: Die Verhaltensökonomie hat gezeigt, dass wir uns oft von Emotionen und Gewohnheiten leiten lassen.»

Im Durchschnitt wird ein Auto in der Schweiz 13 000 Kilometer pro Jahr gefahren – daraus lässt sich schliessen, dass

Die überwiegende Anzahl der Wegstrecken entfällt auf Freizeitaktivitäten.

so manches Auto wesentlich weniger als 10 000 Kilometer pro Jahr gefahren wird. Auch werden die anfallenden Kosten beim eigenen Auto gerne unterschätzt. Im Gegenzug tappen Autobesitzerinnen und -besitzer in die Falle der Gesamtkostenüberlegung: Das Auto ist gekauft, das Geld ist weg, nun muss es möglichst oft gefahren werden. Wer also ein Auto

für den Arbeitsweg gekauft hat, nutzt es dann gerne auch für den Einkauf oder für den Besuch bei den Grosseltern. Und steht es dann gleich auf dem Parkplatz neben dem Haus, sinkt die Hemmschwelle zusätzlich. Dies führt zu einer starken Autoabhängigkeit, die Gewohnheiten lassen sich nur schwer ändern. Gerade im Freizeitbereich wären die Alternativen oft orhanden.

Mit dem Zug in den Europa-Park

Es besteht Handlungsbedarf: Um die Nutzung von ÖV und Velo attraktiver zu machen, sind verschiedene Ansätze gefragt. Es werden Mobilitätskonzepte benötigt, die spezifisch auf die Freizeit ausgerichtet sind und auch Zielgruppen wie Junge oder Familien erreichen. Lösungen gibt es bereits: In verschiedenen Bergregionen werden Alpentaxis angeboten und ab Mai 2024 verbindet der «RailCoaster» Basel mit dem Europa-Park in Rust. Nicht zuletzt ist eine rasche

Umsetzung des Veloweggesetzes wünschenswert. Ein besser ausgebautes Velowegnetz würde die Attraktivität und die Sicherheit des Velos gerade für kurze Strecken steigern. ■

Verena Jerg ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie legt pro Woche 150 Kilometer mit dem Zug, mindestens 60 Kilometer mit dem Velo und 10 Kilometer mit dem Auto zurück.



Mit Glück unterwegs

Lauterbrunnen und Iseltwald werden überrannt. Viele reisen an für ein einziges Foto. Mit der richtigen Formel lässt sich der Besuch (beliebter) Ferien- und Ausflugsziele nachhaltiger gestalten.

Von Nelly Jaggi

Beginnen wir mit zwei Beispielen: Eine Bernerin fährt mit dem Zug nach Lauterbrunnen (BE) und besucht zu Fuss die Trümmelbachfälle. Ein New Yorker fliegt nach Zürich, fährt per Miet-SUV nach Lauterbrunnen und wandert ebenfalls zu den Trümmelbachfällen. Die Bernerin fährt am Abend wieder nach Hause, der New Yorker bleibt eine Woche in Lauterbrunnen und unternimmt

weitere Wanderungen. Beide hinterlassen Spuren; schliesslich verursacht auch der Ausflug der Bernerin Emissionen und Verkehr. Beide tragen zur Überlastung des kleinen Ortes bei.

Lauterbrunnen leidet zunehmend unter den Menschenmassen, deren Ziel die fotogenen Trümmelbachfälle sind – und mit ihren Bildern noch mehr Menschenmassen anziehen. «Es bringt Menschen,

es bringt Verkehr, es schränkt die Lebensqualität ein», sagte der Gemeindepräsident von Lauterbrunnen im September 2023 gegenüber Radio SRF in der Sendung «News Plus».

Doch, aber ...

Also lieber gar nicht hingehen? Doch, aber ... Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig. In der Schweiz arbeiten 4,2 Prozent der Erwerbstätigen (Stand 2017) in einem tourismusbezogenen Bereich. Die Plattform fairunterwegs.org, die vom gleichnamigen Verein betrieben wird, setzt bei Reisen und Ausflügen auf die G.L.Ü.C.K.-Formel. Gemächlich unterwegs sein, Lokales bevorzugen, Überraschungen zulassen, CO₂-Ausstoss senken und einen korrekten Preis bezahlen.

Gemächlich unterwegs sein gilt bei der Anreise. Es steht ausser Frage, dass punkto Emissionen die An- und Abreise der mit Abstand wichtigste Faktor ist. Warum also nicht einmal auf einer Velotour den Weg zum Ziel machen? Oder das letzte Stück wandern? Gemächlich unterwegs sein bezieht sich aber auch auf den Aufenthalt: länger bleiben und länger geniessen. Davon profitiert auch die lokale Bevölkerung. Isst der New Yorker in der Dorfbeiz, schläft im Hotel vor Ort

VCS-Projekte für die umweltfreundliche Anreise

Wandern ist die beliebteste Sportart in der Schweiz. Nur wer wandert in die Berge? Allzu oft geschieht die Anreise mit dem Auto – für einen Tag. Leidtragende sind die Menschen, die in den Ausgangsdörfern leben. Der VCS unterstützt gezielt Projekte, um die Anreise in die Berge nachhaltiger zu gestalten.

Der Bus alpin unterhält zusammen mit regionalen Trägern in 19 Bergregionen schweizweit Buslinien zu sehenswerten Ausflugszielen. Wird eine Ortschaft nämlich von weniger als 100 Personen bewohnt, finanziert der Bund die Erschliessung nicht. Mit dem Projekt «Fahrtziel Natur» fördert der VCS gemeinsam mit dem Netzwerk Schweizer Pärke und Postauto die ÖV-Anreise in die Naturpärke der Schweiz. Seit einigen Jahren gibt es jeweils im Sommer oder im Herbst eine Aktion, bei welcher ab zwei Übernachtungen die Anreise per ÖV kostenlos ist.

Im Winter bringt der Schneetourenbus Skitourengehänger oder Schneeschuhläuferinnen an beliebte Startpunkte. Er erschliesst die Ausgangspunkte beliebter Touren ab der letzten ÖV-Haltestelle.

Weitere Infos:

www.schneetourenbus.ch

www.busalpin.ch

www.fahrtziel-natur.ch

und unternimmt weitere Ausflüge zu Fuss an weniger populäre Ziele, trägt auch er, abgesehen vom hohen CO₂-Ausstoss bei der Anreise, versteht sich, zum Glück bei. Würde es ihm die Bernerin gleichtun und als Reisezeitpunkt die Nebensaison wählen, könnte ihr Aufenthalt in Lauterbrunnen das Prädikat nachhaltig verdienen.

Nicht unbedingt

Oder lieber doch anderswo hingehen? Nicht unbedingt. Denn was, wenn noch weniger bekannten Destinationen am Ende dasselbe widerfährt wie Lauterbrunnen? Wie schnell das gehen kann, hat das Beispiel von Iseltwald (BE) ge-

Die G.L.Ü.C.K.-Formel: gemächlich unterwegs sein, Lokales bevorzugen, Überraschungen zulassen, CO₂-Ausstoss senken und einen korrekten Preis bezahlen.

zeigt. Eine Szene in einer koreanischen Netflixserie hat einen Bootssteg dermassen berühmt gemacht, dass die Menschen in Scharen für ein Foto anreisen. Die Ortschaft hat inzwischen Massnahmen ergriffen, um die Herausforderungen in den Griff zu bekommen. Neu muss fünf Franken Gebühr bezahlen, wer den Steg betreten will. Um den Ver-

kehr in den Griff zu bekommen, gibt es Parkplätze für Reisebusse nur gegen Gebühr und Reservation. Postauto hat die Kapazitäten erhöht und setzt neuerdings Doppelstock-Busse ein. ■

Weitere Infos:

www.fairunterwegs.org

Nachtbusse mit Mehrwert

In der Wintersaison 2023/2024 hat Lenzerheide (GR) in einem Pilotprojekt den 24-Stunden-ÖV getestet. Rund um die Gemeinden Lenzerheide und Tiefencastel konnten an jedem Wochentag Nachtbusse genutzt werden. Bestellt wurde dieser auf Anfrage, mit einer App oder einem Anruf. Das Angebot ist auf guten Anklang in der Tourismusregion Lenzerheide gestossen. Das macht stolz: «Das Angebot wurde rege genutzt und es gab viele positive Rückmeldungen von Einheimischen und Gästen», sagt Philip Vassalli von Lenzerheide Tourismus.

Für den Tourismus bringe dies einen grossen Mehrwert. So könnten zum Beispiel Gäste länger ausgehen und Mitarbeitende statt mit dem Auto mit dem ÖV nach der letzten Schicht nach Hause pendeln. Auch in anderen Teilen bringt das Pilotprojekt einen Mehrwert: Lärmemissionen und CO₂-Ausstoss sinken dank der Verschiebung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr. Diese Entwicklung sei zentral, so Vassalli. Denn: «Viele Gäste kommen ja wegen der wunderschönen Natur zu uns.»

Pilotprojekt mit Erfolg

Die Idee, einen 24-Stunden-ÖV einzuführen, folgte auf einen von der Gemein-

de unterstützten Taxidienst, der sich als beschränkt effizient und wenig nachhaltig erwiesen hatte. «Die Passagiere wurden oft einzeln vom Start- zum Zielort gefahren», so Vassalli. Es brauchte eine neue Lösung, wurde gemeinsam mit den Gemeindevertreterinnen, Postauto und verschiedenen Leistungsträgern entschieden.

Das Angebot wurde von verschiedensten Gruppen genutzt – grösstenteils waren es Feriengäste und Einheimische. Auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Hotels und Restaurants, welche oft bis nach Mitternacht arbeiten, nutzten das Angebot.

Aus dem Projekt ergaben sich verschiedene Herausforderungen. Die Rekrutierung des Fahrpersonals war beispielsweise schwierig. Aber auch das Programmieren der App war technisch herausfordernd. Laut Vassalli hatten sich die Nutzerinnen und Nutzer schnell an die App gewöhnt – im Tourismusbüro werden auch Schulungen für deren Nutzung angeboten.

Die Bilanz des getesteten 24-Stunden-ÖVs ist positiv, eine Weiterführung ist geplant: «In der Sommersaison 2024 wird es das Angebot Freitag- und Samstagnacht geben, in der Wintersaison 2024/2025 wieder täglich.» ■

Céline Meisel ist Praktikantin im Team Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.



Neue Rollenbilder

Hektik und Reisen im Privatjet: der Alltag von Film-, Musik-, Mode- oder Social-Media-Stars zeigt eine neue Normalität, die nicht mit der Klimakrise vereinbar ist. Von Camille Marion

Im vergangenen Februar verkündete die japanische Botschaft auf ihrem offiziellen X-Kanal: «Wenn Taylor Swift Tokio am Abend nach ihrem Konzert verlässt, müsste sie vor Beginn des Super Bowl in Las Vegas eintreffen.» Die Meldung sollte ihre Fans beruhigen: Die Sängerin würde sicherlich am Finale der American-Football-Meisterschaft anwesend sein, an dem ihr Freund und Football-Profi Travis Kelce teilnahm. Das Privatleben des Superstars wird ebenso intensiv verfolgt wie ihre Musikkarriere. Doch inmitten der weltweiten Begeisterung für die Sängerin gibt es auch kritische Stimmen.

Während das «Time Magazine» Taylor Swift zur Person des Jahres 2023 ernannte, verlieh ihr die britische Zeitung «Daily Mail» zum zweiten Jahr in Folge den weniger glanzvollen Titel des Stars mit dem grössten CO₂-Fussabdruck. Als Besitzerin zweier Privatjets verursacht

die Sängerin 1185-mal mehr CO₂ als ein durchschnittlicher Mensch.

Die Rolle von Promis

Die Stiftung myclimate hat den «Carbon Tracker» (www.carbontracker.myclimate.org) lanciert. Damit lassen sich Flugreisen von einflussreichen Persönlichkeiten nachverfolgen. Der «Carbon Tracker» basiert auf öffentlich zugänglichen Daten von Flug-Trackern, Konzert- oder Spielplänen sowie Social-Media-Beiträgen. Er hinterfragt Reisegewohnheiten kritisch und fordert die Promis als Kompensation zu einer Spende für Klimaschutzprojekte auf.

Im Ranking erscheinen Models, Künstlerinnen und Künstler der Musikindustrie, Filmstars, Athletinnen und Athleten sowie Influencerinnen und Influencer – viele Berufe, die häufiges Reisen erfordern. Warum also einen Lebensstil anprangern, der ganz offen sicht-

lich vom Durchschnitt abweicht? Der Einfluss von Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens hat sich in den letzten Jahren verändert. Social Media gibt ihnen eine Plattform. Stars mit Millionen von Followerinnen und Followern auf Instagram oder TikTok schaffen so eine neue Vorstellung von Normalität.

Ihr übermässiger Konsum und ihre Hypermobilität wirken sich auf die Reisegewohnheiten der Allgemeinheit aus: Lange und häufige Reisen mit dem Flugzeug sind nicht mehr aussergewöhnlich und Instagram-Destinationen ertrinken unter einer Flut von Gästen (siehe Seite 24).

Ermutigende Beispiele

Der Unterhaltungssektor kann aber auch zu Lösungen beitragen. Es gibt immer mehr Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und Organisationen, die grosse Anstrengungen unternehmen und ihr (beruflich bedingtes) Reiseverhalten überdenken.

So hat die britische Band Coldplay beschlossen, den CO₂-Ausstoss im Vergleich zur letzten Tournee um 50 Prozent zu senken. Für ihre Tournee im Jahr 2023 hat die französische Sängerin Pomme eine Carpooling-Plattform geschaffen, um die Anzahl Autos zu begrenzen, die zu ihren Konzerten fahren.

Im Sportbereich verzichten Athletinnen und Athleten auf Kosten ihrer Karriere darauf, mit dem Flugzeug an Wettkämpfe zu reisen. So der schwedische Biathlet Björn Ferry, der seit 2015 nicht mehr mit dem Flugzeug reist, oder die britische Läuferin Innes Fitzgerald, die nicht für die Weltmeisterschaften in Australien selektioniert werden wollte und nur mit Zug oder Bus reist. Im vergangenen Herbst hat die Rugby-Weltmeisterschaft in Frankreich gezeigt, dass auch Sportanlässe nachhaltiger durchgeführt werden können: Fast 80 Prozent der Reisen der Teams erfolgten mit dem Zug.

Mit diesen Initiativen übernehmen Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens und Eventveranstalter Verantwortung und sensibilisieren die Öffentlichkeit auf den ökologischen Notstand, ohne auf Unterhaltung zu verzichten – ein angemessenes Gleichgewicht, damit Sport und Kultur uns auch in Zukunft begeistern. ■



«Technisch ist es möglich – politisch ist es schwierig»

Jon Worth bezeichnet sich als Eisenbahn-Kommentator. Er reist häufig und gerne im Zug. Seine Beobachtungen, Einschätzungen und Analysen werden im eigenen und viel beachteten Blog verarbeitet. Das VCS-Magazin hat mit ihm über die Probleme und die Zukunft des Zugfahrens über Ländergrenzen gesprochen. Von Camille Marion und Nelly Jaggi



© Alle Fotos: zVg, Jon Worth

Oft und gerne im Zug unterwegs: der Blogger und Aktivist Jon Worth.

Jon Worth, seit über zehn Jahren machen Sie all Ihre (Geschäfts-)Reisen in Europa mit dem Zug. Ihr Spezialgebiet ist der grenzüberschreitende Bahnverkehr. Was hat Ihr Interesse daran geweckt?

Ich komme nicht aus der Eisenbahnbranche, habe aber jahrelang versucht, all meine Reisen mit dem Zug zu machen. Oft blieb ich stundenlang stecken. Ich stellte mir die Frage, wer auf europäischer Ebene etwas unternimmt, um all diese Probleme zu beheben. Die Antwort war: niemand so wirklich. NGOs und Kampagnenorganisationen kümmern sich um die alltägliche Politik. Aber wie ist es aus Sicht der internationalen Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer? Was sind deren Probleme und wie könnte man sie beheben?

Was war Ihr einprägsamstes Erlebnis auf Ihren grenzüberschreitenden Zugreisen?

Auf den 25 Kilometern zwischen der zweitgrössten Stadt Lettlands Daugav-

pils und dem litauischen Dorf Turmantas mit 280 Einwohnern gibt es lediglich eine Schotterstrasse, daneben führen Bahngleise entlang, die aber nicht benutzt werden. Ich war mit meinem Fahrrad auf dieser Strasse unterwegs, als mich ein Bus überholte. Im letzten Dorf auf der lettischen Seite stiegen die Passagiere aus und überquerten die Grenze zu Fuss. Dass diese Menschen einen Bus nehmen und die Grenze zu Fuss überqueren müssen, ist ein politisches Versagen. Es gibt die Züge, es gibt das Personal. Aber es gibt einen Streit über die Subventionen für den Diesel, weil die Strecke nicht elektrifiziert ist. Die Strecke ist wichtig für die Menschen, aber die politischen Instanzen auf beiden Seiten der Grenze finden keine Lösung.

Es gibt sicherlich auch positive Beispiele?

Die Öresundbrücke zwischen Kopenhagen und Malmö: die Leute in dieser Region haben die Zugverbindung in ihren Alltag integriert. Es ist völlig normal, auf der einen Seite der Brücke zu wohnen und auf der anderen Seite zu arbeiten, zu studieren oder auch nur ein Restaurant zu besuchen. Die Züge fahren rund um die Uhr. Die Brücke mit dem Auto zu überqueren, ist sehr teuer. Für Alltagsfahrten nimmt man lieber den Zug.

Im Frühling war in den Medien von einer direkten Zugverbindung zwischen Basel und London die Rede. In Ihrem Blog schreiben Sie, das sei unmöglich, warum?

Das Problem ist die politische Situation; diese britische Angst vor Einwanderung und dass Grossbritannien nicht mehr Teil der EU ist. Bei einer Reise nach Grossbritannien sind Sicherheits-, Gepäck- und Passkontrollen vor der Einreise erforderlich. Gepäckkontrollen würde man halbwegs hinkriegen, indem man ein Gleis sperrt. Die Grenzkontrollen müssen vor der Einreise in den Tunnel geschehen, denn die britischen Grenzbeamten schaffen es nicht, dies in einem rollenden Zug zu machen. Wo also tut man das und kann man das finanziell stemmen? Soll der Zug unterwegs in Frankreich weitere Leute zusteigen lassen? Da müsste man dann ebenfalls Grenzkontrollen machen. Oder fährt man ohne Zwischenhaltstellen quer durch Frankreich und ist eine solche Verbindung dann wirtschaftlich? Technisch ist es möglich – politisch ist es schwierig. Mein Fokus für Verbindungen von oder nach der Schweiz wäre ein anderer: etwa Hochgeschwindigkeitszüge nach Barcelona oder bessere Verbindungen nach Rom.

Was braucht es denn, damit eine internationale Verbindung gut funktioniert? Müssen sich die Regionen zusammenschliessen oder braucht es eine europäische Strategie?

Gibt es eine politische Unterstützung beidseits der Grenze, kommt es europaweit voran. Es gibt das Beispiel einer Verbindung zwischen Antwerpen und Eindhoven: Es gibt eine Strecke, aber auf sieben Kilometern fehlt die Elektrifizie-

Die Belgier haben ein Interesse, die Niederländer hingegen nicht. Die EU könnte die Entscheidungsträger auf beiden Seiten der Grenzen zusammenbringen und eine gemeinsame Lösung finden. Aber bisher hat die EU aus meiner Sicht wenig Interesse an einer solchen Vorgehensweise. Ich erwarte mehr Druck, zurzeit muss alles von unten kommen.

Von und nach der Schweiz gibt es ähnliche Probleme zwischen Belfort und Delémont: Die Schweiz hat ein starkes Interesse an der Verbesserung der Strecke, die französische Seite hingegen nicht. Solche Situationen gibt es an ziemlich vielen Grenzen.

Laut Umfragen wären viele Leute bereit, mit dem Zug statt mit dem Flugzeug zu reisen. Doch das ist bisweilen eine Herausforderung. Besonders hinsichtlich Ticketkauf gibt es Handlungsbedarf.

Wir brauchen auf europäischer Ebene einen neuen Gesetzesrahmen, um dieses Problem zu lösen. Sonst kommen wir nicht voran. Es geht um Datenaustausch. Sind die Bahnen bereit, Daten mit anderen auszutauschen? Ziemlich grundsätzlich nicht. Alle Bahngesellschaften in allen EU-Ländern haben Angst vor irgendjemandem: Die DB will nicht, dass Flixtrain ihre Ticketingdaten erhält. Die ÖBB wollen nicht, dass die Westbahn diese Informationen bekommt. Aber damit ich Tickets für Deutschland und

Portugal mit der gleichen App kaufen kann, braucht es diesen Datenaustausch.

Einige Leute in Brüssel sagen, es brauche eine einheitliche Ticketing-Plattform. Ich hingegen will eine Verpflichtung für die Weitergabe von Daten. Es ist mir egal, ob ich ein Ticket für Portugal bei der SBB, den portugiesischen Staatsbahnen oder auf einer privaten

eine Sitzplatzreservierung in französischen TGV-Zügen muss man über einen Drittanbieter buchen. Die Firma hinter Interrail gehört den staatlichen Eisenbahnfirmen. Das funktioniert in der Schweiz gut: Man kann einfach in den nächsten Zug einsteigen, es gibt keine Reservierungspflicht und praktisch keine Zuschläge. Im Gegensatz dazu ist In-



Polen hat die Strecke elektrifiziert, Deutschland bisher nicht. Und so enden die Strommasten mitten auf der Brücke über den Grenzfluss zwischen Görlitz (DE) und Zgorzelec (PL).

Plattform kaufen kann. Ich bin für Konkurrenz und Wahlfreiheit.

Mit Trainline oder mit Interrail haben wir Produkte, die eine Lösung anbieten ...

Ich mag Interrail total. Aber Interrail scheitert genau an diesen Problemen. Für

terrail in Frankreich oder Spanien sehr kompliziert – auf manchen Strecken gibt es nur sehr wenige Züge, und alle sind reservierungspflichtig. Plattformen wie Trainline, Rail Europe und Omio versuchen, die Buchung von normalen Fahrkarten zu ermöglichen, aber keines dieser Tools funktioniert bisher gut genug.

Liegt es auch am Preis, dass viele Leute nicht öfters mit dem Zug reisen?

Es ist sowohl der Preis als auch das Zugangebot. Für viele internationale Strecken sind die Fahrpläne schlecht. Nehmen wir Frankfurt–Paris und Frankfurt–Berlin: Beides dauert knapp vier Stunden. Von Frankfurt nach Berlin fahren rund um die Uhr Züge. Von Frankfurt nach Paris gibt es nur fünf Abfahrten am Tag. Die erste ist zu spät, die letzte ist zu früh. Das bedeutet, dass es schwieriger ist, einen Tagesausflug oder einen Businessstrip nach Paris zu machen, als innerhalb eines Landes.

Auf vielen internationalen Strecken ist die Kapazität zu gering. Deshalb ist





das Angebot entweder sehr teuer oder es ist nicht nützlich. Paris–Barcelona ist für Touristen sehr wichtig, aber es verkehren nur zwei Züge pro Tag. Auf einer solchen Verbindung liegt deutlich mehr drin. Und was tun dann die Bahngesellschaften? Die DB führte im Sommer die Reservierungspflicht auf allen internationalen Linien ein. Sie hat Angst vor zu



Die Gleise gibt es, das Personal gibt es, aber wegen eines Streits um Subventionen fährt kein Zug auf der Strecke zwischen Daugavpils in Lettland und dem litauischen Dorf Turmantas.

vielen Passagieren. Doch statt mehr oder längere Züge anzubieten, führen sie eine Reservierungspflicht ein, um die Kapazität zu begrenzen. Internationales Reisen ist für die Bahngesellschaften ein Nice-to-have, kein Must-have.

Wie unterscheiden sich die Interessen zwischen Freizeitverkehr und Geschäftsverkehr? Braucht es für ersteren vor allem Nachtzugverbindungen, für letzteren eher schnelle Verbindungen am Tag?

Die Verbindungen tagsüber sind einfacher zu lösen, weil in der Regel nur zwei Länder betroffen sind. Die Situation mit den Nachtzügen ist komplizierter. Ausser den ÖBB und zum Teil Trenitalia hat niemand wirklich eine Lösung. Wer hat sonst Interesse an diesem Geschäft? Das sind eher kleine Bahnfirmen, entweder private wie European Sleeper oder die kleinen staatlichen. Die Grossen, die das stemmen könnten, wollen nicht. Und

die Kleinen, die das wollen, schaffen es nicht. Sie haben weder die Züge noch ausreichend finanzielle Mittel, um in dieses Geschäft einzusteigen. Die Züge von European Sleeper, die von Brüssel über Amsterdam nach Berlin fahren, haben Schlafwagen aus den 50er-Jahren! Das Limit für Nachtzüge ist erreicht, niemand hat passende Wagen. Deshalb bin ich skeptisch, was das Potenzial neuer Nachtzuglinien europaweit angeht. Ohne die Beschaffung einer neuen Flotte wird dieser Markt nicht vorankommen. Obwohl es einen Bedarf gibt. Es gibt eine sehr interessante Firma mit Sitz in Basel, Ace4Rail, eine Leasingfirma für international einsetzbare Züge für den Personenverkehr tagsüber. Das wäre ein möglicher Weg, dieses Problem zu lösen.

Wie ist mit dem grenzüberschreitenden Pendlerverkehr?

Es muss einfach sein, grenzüberschreitende Abonnements zu kaufen. Und ein dichter Fahrplan ist sehr wichtig. Wenn ich zur Arbeit fahre und meine Kinder auf der anderen Seite der Grenze krank werden, warte ich in der Regel nicht mehr als eine Stunde auf den nächsten Zug. Drei oder vier Züge am Tag reichen vielleicht für Freizeitfahrten, aber nicht für Grenzpendelnde. Beim Léman-Express rund um Genf sieht man, wie es funktionieren kann.

In der EU fehlt ein gesetzlicher Rahmen dafür. Es ist machbar, aber es gibt noch viel zu tun.

Fehlt generell der politische Wille?

In der Schweiz ist Verkehrspolitik ein zentrales Thema. In Deutschland, wo ich lebe, und auf Brüsseler Ebene, wo ich arbeite, werden Verkehrsthemen in der Politik nicht als so wichtig angesehen. Im

Herbst dieses Jahres wird es eine neue Europäische Kommission geben. Dann kommt hoffentlich jemand als Verkehrskommissar oder -kommissarin, der oder die mehr Druck macht. So könnte sich viel ändern.

Sie leben in Berlin, es gab verschiedene Initiativen, zum Beispiel das 9-Euro-Ticket, und jetzt gibt es das Deutschlandticket, was bringt das?

Wir haben erste Untersuchungen zum Deutschlandticket, es gibt ein Plus von etwa 16 Prozent auf die Anzahl der Personenkilometer mit dem kompletten ÖPNV. Ich bin ein Fan des Deutschlandtickets, aber es bringt auch Probleme mit sich. Es ist für Familien oder Menschen mit Fahrrädern oder Hunden schwierig zu verwenden, weil es schwer kombinierbar ist.

Für mich ist auch interessant, zu sehen, wie das Ticket zustande kam: Die liberale FDP forderte wegen erhöhter Ölpreise einen Tankrabatt, um die Autofahrenden zu entlasten. Die Grünen wollten daraufhin mit dem Neun-Euro-Ticket die Leute entlasten, die den ÖPNV nutzen. Das hat gut funktioniert, aber niemand ändert seine Entscheidungen für ein Verkehrsmittel nur für drei Monate. Als permanentes Ergebnis ist das Deutschlandticket entstanden. Normalerweise würde man die Zielgruppe definieren, den Verkehr entsprechend planen und danach ein Ticket entwickeln. Deutschland hat es komplett anders gemacht. Was sagen nun die Bahn- und Busunternehmen zu all diesen zusätzlichen Passagieren? Man hat oft den Eindruck, sie wollten das gar nicht. Aber als Passagier finde ich das klasse. Es macht den ÖPNV super-einfach, das ist der grösste Vorteil. ■



© SBB CFF FS

Schnupper-Halbtax für zwei Monate

Fahren Sie zwei Monate lang mit dem Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.– (Erwachsene) und Fr. 19.– (Jugendliche ab dem 16. bis vor dem 25. Geburtstag) durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres Halbtax-Abonnement werden Ihnen die Fr. 33.– respektive Fr. 19.– angerechnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist vom 17. Mai bis am 12. Juli 2024 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des Öffentlichen Verkehrs.

Bestellen: Artikelnummer: 58272; Order-Code: VCS24. Weitere Bedingungen unter: www.verkehrsclub.ch/halbtax

Escape Light Jacket von Vaude – lässt Sie nie im Regen stehen

Sie suchen eine verlässliche Jacke für jedes Wetter? Die Escape Light Jacket von Vaude lässt Sie nicht im Regen stehen. Diese moderne Allroundjacke, erhältlich für Damen und Herren, ist mit ihren wasserdichten, atmungsaktiven Materialien (2-lagig) und frischen, zeitgemässen Farben die perfekte Lösung für unbeständige Wetterlagen. Die Jacke ist dank Weitenregulierungen am Saum und an den Ärmelbündchen mit Klettverschluss perfekt anpassbar. Auch die Kapuze kann im Kragen bequem verstaut werden. Der Front-Reissverschluss mit doppelter Flap sorgt für zusätzliche Wärme und Schutz gegen Regen und Wind. Damit eignet sie sich bestens für die nächste Wanderung oder die bevorstehende Velotour. Die beiden Modelle der Escape Light Jacket erhalten von hajk das ANT-Siegel. Dieses steht für besonders nachhaltig produzierte Produkte. Im Zentrum stehen dabei faire Arbeitsbedingungen für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (A), eine möglichst natur- und ressourcenschonende Produktion (N) und der rücksichtsvolle Umgang mit tierischen Rohstoffen (T).



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

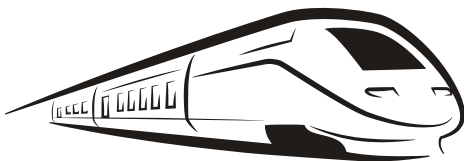
VCS-Mitglieder profitieren bis am 16. Juni 2024 von 20 % Rabatt auf die Escape Light Jacket von Vaude. Die Regenjacke Escape Light von Vaude ist für Damen (Artikel-Nr.: 18866) in den Grössen 36–46 und für Herren (Artikel-Nr.: 18867) in den Grössen S–3XL mit dem Rabatt-Code VCS0524 zum Preis von Fr. 95.90 statt Fr. 119.90 erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar mit anderen Rabatten und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen: unter www.hajk.ch. Bei weiteren Fragen: Tel. 031 838 38 38 (hajk, Normal-Tarif).

Europa mit dem Zug entdecken: Reiseinspirationen für VCS-Mitglieder!

Seit letztem Herbst arbeiten wir mit railtour zusammen. Gemeinsam setzen wir uns für nachhaltiges Reisen ein und bieten VCS-Mitgliedern die Möglichkeit, alles über eine Plattform zu buchen – von der Zugverbindung übers Hotel bis hin zu Aktivitäten vor Ort. Wie wäre es einmal mit Bremen, Lyon oder Annecy statt Paris oder London? Auf unserem Instagram-Account «Europa mit dem Zug» zeigen wir weniger bekannte Reiseziele, die leicht mit dem Zug zu erreichen sind.

Zudem teilen wir Geheimtipps wie Restaurants, Cafés und Museen. Wenn Sie also Lust auf einen Kaffee auf der Terrasse, eine Radtour am See mit Blick auf die Berge oder ein leckeres Croissant haben, dann ist Annecy das Reiseziel für den Frühling, das Sie besuchen sollten!



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Inspirieren Sie sich auf unserem Instagram-Kanal @europamitdemzug und buchen Sie Ihre nächste Zugreise über unsere Plattform «Europa mit dem Zug».

Bestellen: Unter www.europamitdemzug.ch/reise-buchen

Passion für hochwertige Bioweine

In der Selektion von Amiata finden Sie Wein-Raritäten, die nur in kleinen Mengen verfügbar sind. Sie stammen von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben und alle sind biologisch zertifiziert. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auf eine möglichst hohe Biodiversität, faire Preise und gute Partnerschaften – eine perfekte Verbindung von hoher Qualität und Respekt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Probierpaket mit 6 hochwertigen Bio-Rotweinen aus den besten Weinregionen und Rebsorten zum Preis von nur Fr. 98.– (statt Fr. 132.40; inkl. Porto Fr. 9.80)

Bestellen: mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 31. Juli 2024, solange Vorrat.



Sichern Sie sich 20% auf umweltfreundliche Bettwaren!

Erleben Sie mit Zizz traumhaften Schlafkomfort dank unserer exklusiven Bettwaren aus nachhaltigen, lokalen Rohstoffen. Wir von Zizz verpflichten uns zur Qualität und Umweltfreundlichkeit: Unsere Duvets, Kissen, Bettwäsche und Baby-Schlafsäcke fertigen wir in der EU und der Schweiz aus natürlichen, luftdurchlässigen Stoffen wie Swisswool, europäischer Daune und zertifizierter Bio-Baumwolle. Profitieren Sie von kostenfreiem Versand, 30 Tagen Probeschlafen und unserem Engagement für die Natur – für jedes verkaufte Produkt pflanzen wir einen Baum. Überzeugen Sie sich selbst und geniessen Sie erholsame Nächte.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf das gesamte Sortiment bis zum 31. Oktober 2024 – nicht kombinierbar mit anderen Aktionen. Besuchen Sie zizz.ch/de, wählen Sie Ihre Lieblingsprodukte, legen Sie sie in den Warenkorb und fahren Sie zur Kasse fort. Lösen Sie den Rabattcode «oekoschlaf» unter «Gutscheincode anwenden» ein, um 20% auf Ihre Bestellung zu sparen.

Tages-Rucksack Exped Cloudburst 15 hajk – Allrounder für alle Lebenslagen

Der Cloudburst 15 hajk von Exped ist ein federleichter Rucksack mit Rollverschluss, der geschickt zwischen wasserdichtem Packsack sowie Leicht-Rucksack balanciert und eine unübertroffene Vielseitigkeit bietet. Er eignet sich für den Tag am Strand, die Radtour oder auch für den Kleineinkauf zu Hause. Mit einem Volumen von 15 Litern bietet der Cloudburst genug Platz für Ihre Utensilien und ist perfekt bei wechselnden Wetterbedingungen. Der Rolltop-Verschluss schützt nicht nur vor Feuchtigkeit, sondern ermöglicht auch einen schnellen Zugriff ins Hauptfach. Die effiziente Front-Gummizughalterung sorgt für ein kompaktes Packmass und bietet Tragmöglichkeiten für Kleidungsstücke oder auch den Helm beim Klettern. Dank einer Wassersäule von 7000 mm ist der Exped Cloudburst 15 auch praktisch beim Schwimmen im Fluss, einem Bootsausflug oder einem verregneten Open-Air-Konzert. Als zusätzliches Highlight ist das hajk-Logo retroreflektierend und sorgt dafür, dass Sie auch in der Stadt gut sichtbar unterwegs sind.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder profitieren bis am 16. Juni 2024 von 20% Rabatt auf den Tages-Rucksack Exped Cloudburst 15 hajk. Der Tages-Rucksack Exped Cloudburst 15 hajk (Artikel-Nr.: 11815) mit einem Volumen von 15 Litern ist mit dem Rabatt-Code VCS0524 zum Preis von Fr. 39.20 statt Fr. 49.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar mit anderen Rabatten und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen: unter www.hajk.ch. Bei weiteren Fragen: Tel. 031 838 38 38 (hajk, Normal-Tarif).





Uri

Wo keine Bahn und kein Bus mehr fährt, bilden neue Mobilitätsangebote eine Alternative zum Privatauto. Möglich machen dies die drei Systemanbieter, die Yves Althaus in seinem Vortrag an der Mitgliederversammlung (MV) des VCS Uri vom 12. März vorstellte. Der Altdorfer ist Geschäftsführer des Vereins Alpine Mobility und Leiter Technik & IT der mybuxi AG.

Nichts zu sagen zum Veloweg?

Kürzlich noch hatte das Urner Obergericht der Beschwerde des VCS gegen den Langsam-



Einige alte Obstbäume sollen dem Projekt zum Opfer fallen.

MV im Zeichen von mybuxi und Cie.

Der nationale Verein Bus alpin, zu dessen Trägern der VCS Schweiz gehört, erschliesst in rund 20 Schweizer Bergregionen Ausflugsziele ohne öffentlichen Verkehr. In Uri können Wanderlustige auf das von Mountain Wilderness ins Leben gerufene Alpentaxi zurückgreifen, und im Winter fährt zudem der Schneetourenbus auf der Strecke Andermatt–Meiental. Der Verein alpine-mobility.ch entwickelt

nachhaltige Mobilitätsangebote für Einheimische, Beschäftigte und Gäste mit Fokus auf die Gotthard-Region. Getragen wird er von Andermatt Swiss Alps, der Südostbahn und der Matterhorn-Gotthard-Bahn sowie mybuxi.

«Über eine App oder telefonisch kann man mybuxi-Fahrten im ganzen Urner Oberland zwischen Gurtellen und Realp buchen, und das täglich von 6 Uhr am Morgen bis nachts um 1 Uhr», führte Yves Althaus aus. Mit «Sponti-Car» werde eine Auto- und E-Bike-Vermietung hinzukommen, und künftig sollen alle diese Angebote wie auch der ÖV über eine einzige App abrufbar sein, so Althaus. Aktuell

laufen auch Gespräche über eine Ausdehnung auf das Unterland, wo insbesondere Gurtellen Dorf und Bauen sowie abends auch Bristen keinen ÖV haben.

Stark gewachsener Vorstand

Die MV konnte gleich drei neue Vorstandsmitglieder wählen: Thomas Arnold und Daniel Arnold, beide aus Bürglen, sowie Peter Maibach, Altdorf. Die Bisherigen – Harriet Kluge, Johanna Schuler, Peter Enderli und Alf Arnold – wurden im Amt bestätigt. Als Revisoren fungieren weiterhin Toni Moser und Beat Arnold.



Referent Yves Althaus

verkehrsweg Altdorf–Seedorf die aufschiebende Wirkung zuerkannt. Nun aber hat es alle Anträge zur Verbesserung des Projekts abgelehnt und dem VCS sogar die Beschwerdelegitimation abgesprochen. Im neuen Veloweggesetz gibt es kein Verbandsbeschwerderecht. Unsere Sektion argumentierte deshalb mit dem Verbandsbeschwerderecht gemäss dem Fuss- und Wanderweggesetz (FWG), werden doch im umstrittenen Projekt Trottoir und Veloweg zu einem kombinierten Fuss- und Radweg zusammengelegt. Zudem ist ein Wanderweg betroffen. Dem Gericht genügt das jedoch nicht: Mit Berufung auf das FWG könnten nur Fussverkehrsangelegenheiten im engeren Sinne vorgebracht werden. Den möglichen Weiterzug ans Bundesgericht hat der VCS geprüft und verworfen.

Text und Bilder: Alf Arnold

PV-Anlage: eigentlich obligatorisch

In seiner Einsprache zum Kantonsbahnhof, der nun schon über zwei Jahre in Betrieb ist, verlangte der VCS die Nutzung verschiedener Dächer für die Stromerzeugung. In der Plan genehmigung wurde der Forderung teilweise entsprochen. Nun handelt die SBB endlich dementsprechend:



Auf dem Dach über dem Treppenaufgang West und dem benachbarten Betriebsgebäude werden PV-Anlagen montiert. Noch kein Musikgehör hatte der Kanton, der für den Velopavillon und das Dach des Busterminals zuständig ist. Pikanterweise fordert die kürzlich vom Landrat beschlossene Energieverordnung PV-Anlagen für alle neuen Gebäude ab einer Grundfläche von 100 Quadratmetern...

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
Tel. 081 250 67 22

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

ÖV-Förderung jetzt!

Der VCS Luzern fordert mit einer Petition die unverzügliche Umsetzung längst geplanter Massnahmen für den öffentlichen Verkehr (ÖV) in der Stadt und Agglomeration Luzern. Tragen Sie das Anliegen mit Ihrer Unterschrift mit!

Es geht um mehr Busspuren, Dosierungsanlagen, Durchmesserlinien. Zudem sollen das kantonale Budget für den ÖV von jährlich 40 auf 50 Mio. Franken aufgestockt und die Ticketpreise für fünf Jahre eingefroren werden. Seit Jahren verhindert politischer Unwille seitens des Kantons eine wirkungsvolle

Förderpolitik – entgegen dem proklamierten Ziel, den Modalsplit zu Gunsten des ÖV zu verbessern. Dabei ist klar: Die Verkehrs- und Klimaprobleme lassen sich im urbanen Raum nur mit einer Verkehrswende lösen, weg vom Auto, hin zum Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr. So steht es auch in al-

Bypass: Beschwerde ans Bundesverwaltungsgericht

Im Februar erteilte der Bund die Plangenehmigung für das 1,8-Milliarden-Projekt Bypass Luzern. Durch die Stadt soll eine zusätzliche Autobahn gebaut werden. Der VCS Luzern hat im April dagegen Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht. Wir fordern eine Aktualisierung der Verkehrsprognosen und der Kosten-Nutzen-Analyse. Die neuesten Erkenntnisse zeigen, dass der Nutzen des Bypass verkehrsmässig wie finanziell massiv überschätzt, die Auswirkungen auf die Umwelt hingegen unterschätzt werden. Das Verfahren kostet nicht nur Zeit und Energie, sondern auch Geld. Möchten Sie uns finanziell unterstützen? Danke schon im Voraus! Infos finden Sie hier:

www.vcs-lu.ch/politik/jetzt-spenden

Begräbnisfeier für zwei Tunnelprojekte

Am 3. März 2024 sorgte das Zuger Volk für eine happige Überraschung. Es lehnte den Tunnel in Unterägeri mit 53 und das Projekt in Zug gar mit 57 Prozent Nein ab. Der zunächst aussichtslos scheinende Kampf von VCS und Co. hat sich gelohnt.

Der Kantonsrat hatte sich im Oktober 2023 mit grossem Mehr für beide Tunnelbauten ausgesprochen. Alle bürgerlichen Parteien von SVP bis GLP standen geschlossen hinter dem Ansinnen. Was konnte

da in unserem durch und durch bürgerlichen Kanton also schon schiefgehen? Ausserdem war die Zeit, um Opposition aufzubauen, äusserst knapp.

Unverdrossen gründeten die linken Parteien, die VCS-Sektion Zug und ein paar besorgte Bürgerinnen und Bürger Ende November zwei Nein-Komitees. Angesichts des Zeitdrucks sprach der VCS sofort einen Beitrag von 5000 und eine Defizitgarantie von 20000 Franken. Dank einer grosszügigen Spenderin und den Parteien flossen weitere 20000 Franken in die Abstimmungskasse.

len relevanten kantonalen Planungsgrundlagen.

Mit ihrem massiven Nein zur Antistau-Initiative und dem Gegenvorschlag im November 2023 haben die Stimmenden in Stadt und Agglomeration einer Verkehrspolitik, die das Auto bevorzugt, eine klare Absage erteilt. Doch statt schneller unterwegs zu sein, bleibt der ÖV immer häufiger stecken. Reisezeiten werden länger, die Zuverlässigkeit nimmt ab.

Mit der Petition «Taten statt Berichte: öV-Förderung jetzt!» fordert der VCS Luzern darum den Regierungsrat zum Handeln auf. Die vom Verkehrsverbund aufgezeigten Massnahmen zur Busbeschleunigung sollen unverzüglich umgesetzt und die Ausbauschritte der Studie «Bus 2040» ab sofort angegangen werden. Unterschreiben auch Sie unsere Petition, um dem Klimaschutz im Bereich Mobilität endlich das erforderliche Gewicht zu verleihen.

Dominik Hertach

Weitere Infos und Link zur Online-Petition: www.vcs-lu.ch

Luzern



© VCS Luzern



Der ÖV braucht in der Stadt und Agglomeration Luzern endlich mehr Platz.

Zug

Anfang Januar machten wir einen Versand an alle Haushaltungen des Kantons, gefolgt von Strassen- und Steckaktionen. In diversen Podiumsgesprächen traten wir gegen den Kanton, die Stadt Zug und die Gemeinde Unterägeri sowie das Pro-Komitee an. Die Behörden redeten jeweils eine Stunde lang die Tunnel schön, die Pro-Seite erhielt 10 und die beiden Kontra-Komitees 20 Minuten Zeit; dann Diskussion und Fragerunde.

Ein wahrer Propagandafeldzug Als Mitte Januar die Behörden von Unterägeri und Zug ein Pro-

pagandablatt im ganzen Kanton verteilen liessen, wehrte sich der Schreibende mit einer Stimmrechtsbeschwerde. Leider reichte es vor der Abstimmung nur für die Beurteilung durch den Regierungsrat. Dieser stellte sich wenig überraschend vor seine Verbündeten und wies die Beschwerde ab.

Dann kam der 3.3.24, und Adrian Risi, Leiter des Pro-Komitees, räumte ein: «Ich hätte nie gedacht, dass wir diese Abstimmung verlieren könnten!»

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied



Zürich

Winterthur: Velogerechten Umbau erkämpft.

Entlang der Schlosshofstrasse, einer vielbefahrenen Veloroute von Töss Richtung Stadtzentrum, besteht laut offizieller Analyse eine Schwachstelle für den Fussverkehr. Abhilfe schaffen soll der Bau eines zwei Meter breiten Trottoirs. Bei der nur sieben Meter breiten Strasse handelt es sich um eine im Richtplan eingetragene Velohaupttroute von regionaler Bedeutung. Trotzdem wollten die Winterthurer Behörden die bestehenden Parkfelder belassen, womit sich Velos und Autos auf gerade mal drei Meter Fahrbahnbreite hätten kreuzen müssen.

Kurznachrichten

Zusammen mit Pro Velo hat der VCS das Projekt bekämpft und nun vom Zürcher Baukursgericht Recht bekommen. Gemäss dem von der Stadt akzeptierten Urteil waren die Anforderungen an eine Velohauptverbindung nicht erfüllt und die Nachteile für die Verkehrssicherheit «erheblich». Der VCS ist gespannt auf die fällige Neuplanung ohne Parkplätze.

Riedikon: Lärmschutz-Petition eingereicht.

Rund 700 Menschen leben in Riedikon, einem am Greifensee gelegenen Ortsteil von Uster. Die Durchgangsstrasse mit rund 20000 Autos täglich ist für sie eine starke Belastung. 2019 la-



Auf lärmarme Beläge wird Riedikon noch Jahre warten müssen. Mit Tempo 30 soll der Kanton deshalb umso zügiger vorwärtskommen.

gen erste Pläne zur Sanierung der Ortsdurchfahrt auf. Einen besseren Lärmschutz sahen sie nicht vor. Eine Einsprache des VCS Zürich, aktiv unterstützt vom Ortsverein Riedikon, mit der Forderung nach paralleler Lärmsanierung wurde deshalb von 140 direkt betroffene Personen mitgetragen.

Beim Kanton setzte sich darauf die Erkenntnis durch, dass es hier ohne lärmarme Beläge und Tempo 30 nicht geht. Inzwischen

musste das Projekt aber angepasst werden, was weitere jahrelange Verzögerungen zur Folge hat. Erneut hat der Ortsverein darum mit dem VCS zusammengefasst und Regierungspräsident Mario Fehr aufgefordert, die Signalisation von Tempo 30 rasch vorzunehmen, ohne das Strassenprojekt abzuwarten. Die entsprechende Petition haben 250 Personen unterschrieben.

Markus Krauss

Mehr Velo – mehr Bäume – für Winterthur

Die am 9. Juni 2024 zur Abstimmung kommenden Gegenvorschläge zu den Stadtklima-Initiativen verdienen Zustimmung.

2021 wurden in Winterthur die «Gute-Luft-Initiative» und die «Zukunfts-Initiative» eingereicht. Sie verlangen, dass innert zehn Jahren je fünf Prozent der befestigten Strassenfläche in Flächen für Bäume und Grünflächen

(Gute-Luft-Initiative) und für den Fuss-, den Velo- und den öffentlichen Verkehr (Zukunfts-Initiative) umzuwandeln seien – entsprechend den aktuellen Trends in der Stadtplanung. Der Stadtrat wie auch das Stadtparlament

erarbeiteten Gegenvorschläge mit dem Ziel, anhand konkreter Beispiele die umzuwandelnden Flächen präziser zu fassen.

Wichtig ist, was real geschieht

Das Resultat lässt sich sehen: Bis 2040 zusätzliche 80000 m² Grünflächen sowie 170000 m² für Fuss- und Veloverkehr sowie

ÖV, so lauten die vom Stadtparlament formulierten Vorgaben. Der Vorstand des VCS Zürich empfiehlt deshalb, die beiden Gegenvorschläge zu unterstützen – auch bei der Stichfrage. Denn entscheidend ist nicht, was in allgemeiner Form in einer Gemeindeverfassung steht, sondern was real geschieht. ■

Mitgliederversammlung des VCS Zürich

Dienstag, 4. Juni 2024, im Volkshaus Zürich, Gelber Saal

18.15 Uhr: «Mit dem Masterplan HB/Central die Zürcher Innenstadt neu denken» – Referat von Rupert Wimmer, Leiter Verkehr und Stadtraum des Tiefbauamtes der Stadt Zürich



Den Raum rund um den Hauptbahnhof Zürich und das Central nutzen heute Tag für Tag mehrere hunderttausend Personen: als Bahnpassagierin, als Kunde der umliegenden sowie der im ShopVille ansässigen Geschäfte,

Dienstleistungsbetriebe, Restaurants und Institutionen, zum Umsteigen im städtischen ÖV, als Verbindungsweg oder Aufenthaltsort. Für diesen Raum und Verkehrsknotenpunkt erarbeitet die Stadt Zürich ein Zukunftsbild, das als Grundlage für die verkehrliche und stadträumliche Weiterentwicklung und die weiteren Planungen dienen soll.

Ca. 19.15 Uhr MV mit folgenden Traktanden:

1. Begrüssung; Wahl der Stimmzähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste;
2. Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung vom 13. Juni 2023;
3. Jahresbericht 2023;
4. Jahresrechnung 2023, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes;
5. Budget 2024;
6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren;
7. Verschiedenes

Ca. ab 20 Uhr Apéro

Um eine Anmeldung wird gebeten, per Mail an vcszh@swissonline.ch oder Telefon 044 291 33 00.

Der Vorstand

Kommunikationsoffensive der VCS-Sektion

Seit Beginn dieses Jahres unterstützt Moritz Bütler den VCS Aargau im Rahmen eines Praktikums im Kommunikationsbereich. Hier sein Bericht über das bisher Geleistete.



Moritz Bütler

Als erste Aufgabe durfte ich mir die Website vorknöpfen. Inzwischen ist sie themenmässig aufgefrischt. Nebst aktuellen Beiträgen wird unser Kernthema Schulwegsicherheit prominent dargestellt. Auch offline fokussieren wir uns stark darauf und organisieren mehrere Anlässe, um Massnahmen zur Gewährleistung der Schulwegsicherheit

bekannter zu machen. Anfang Mai führten wir eine Exkursion zum einzigen Pedibus-Betrieb im Kanton Aargau durch (Impressionen dazu auf unserer Website), und am 18. Juni werden wir den Lotsendienst in Erlinsbach besuchen. Wir hoffen, dass sich in weiteren Gemeinden Lotsendienst oder Pedibuslinien etablieren werden. Ausserdem führen wir am 2. November unsere nächste Schulwegtagung durch.

Auch sonst läuft kommunikationstechnisch so einiges bei uns. Neben einem regelmässig bespielten Instagram-Account versuchen wir uns am Format Podcast. Auf unseren Kommunikationskanälen möchten wir pionierhaften Mobilitätsprojekten Beachtung verschaffen. Zwar

wird der Aargau als der «Autokanton» bezeichnet, doch auch bei uns sind grossartige Projekte in Planung, die neue Mobilitätsformen weiterbringen werden. Neugierig darauf? Sie finden uns auf Instagram unter @vcs_ag!



Der Pedibus Herznach «on the road» und eine Impression von der Schulwegtagung 2023.

Moritz Bütler, Praktikant

Exkursion zum Lotsendienst Erlinsbach am 18. Juni 2024 um 19 Uhr
Mehr Infos auf www.vcs-ag.ch

Ihre Meinung ist gefragt

Der Planungsprozess «Gesamtverkehrskonzept Raum Baden» ist in eine wichtige Phase eingetreten. Jetzt werden die Weichen dafür gestellt, wie der Verkehr in der Region künftig aussehen soll. Erneut steht ein Umfahrungstunnel im Zentrum, der Platz für

mehr Fuss- und Veloverkehr und einen zuverlässigeren ÖV bringen soll. Nur: Vor den Portalen des Tunnels wird sich die Situation nicht verbessern, im Gegenteil.

Unter vcs-ag.ch/oase informieren wir über den Prozess und legen den Finger auf kriti-

sche Punkte. Vom 24. Juni bis 14. Juli findet die vierte Runde der e-Partizipation statt, in der sich die Bevölkerung zu den Vorschlägen äussern kann. Melden auch Sie sich zu Wort, um eine zukunfts fähige Lösung einzufordern, die Mehrverkehr ausschliesst. Wir werden unsere Mitglieder zu gegebener Zeit per Newsletter informieren.

Neue Aarebrücke: zu wenig velotauglich

Im Weiteren hat die VCS-Sektion Aargau gegen den Ersatzneubau der Aarebrücke zwischen Wildeggen und Auenstein Einwendung erhoben, weil das Projekt den Bedürfnissen des Veloverkehrs nicht genügt – Erläuterungen dazu auf unserer Website. ■

Was bringt uns Cargo sous terrain?

An der Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn im Haus Flörli in Olten blickten am 26. März knapp 30 Personen auf Erreichtes zurück – und auf Kommendes voraus.

Umfahrungsstrasse Klus: mittels Bundesgerichtsbeschwerde gestoppt. Erfolgreiche Einsprache beim Lärmschutzprojekt Dulliken. Ortsplanungsrevision Oberbuchseiten: Richtplaneintrag für Umfahrungsstrasse verhindert.

Im Jahresbericht von Präsident Christof Schauwecker mangelte es nicht an Erfolgsmeldungen. Claudia Stephani wurde einstimmig als neues Vorstandsmitglied gewählt, der bisherige Vorstand per Akklamation bestätigt. Nach

der Erledigung der unstrittigen statutarischen Geschäfte konnte pünktlich zum Hauptthema des Abends übergeleitet werden, dem futuristischen Projekt «Cargo sous terrain» (CST). Drei Beteiligte legten dar, wie der auf-

grund des Onlinehandels stark wachsende Güterverkehr im Schweizer Mittelland in den Untergrund verlagert werden soll. Das vom Bundesamt für Raumplanung ARE prognostizierte Wachstum von 31 Prozent bis 2050 wäre selbst mit einem massiven Ausbau der Strassen- und



© Anita Wüthrich

CST sorgte für viel Diskussionsstoff – und wird dies weiterhin tun.

Bahninfrastruktur nicht zu bewältigen.

So funktioniert das Ganze

Das digital gesteuerte System beinhaltet dreispurige Tunnels, die das Schienen- und Strassenetz sowie Flughäfen mit stadtnahen Logistikhubs verbinden. Elektrisch betriebene Ladekapseln verkehren vollautomatisch zwischen den Hubs. Ab dort ist für die Feinverteilung ein Citylogistik-System angedacht, ge-

stützt auf mit erneuerbarer Energie angetriebene Fahrzeuge. So sollen jährlich bis zu 1,21 Millionen Lastwagen-Kilometer eingespart werden.

Geplant ist als erster Schritt (voraussichtlich bis 2031) eine rund 70 km lange Pilotstrecke von Härkingen nach Zürich mit elf Hubs. Kostenpunkt: rund 3,6 Mia. Franken. Bis 2045 soll ein 500 km langes Netz von Genf bis St.Gallen mit Abzweigungen nach Thun, Luzern und Basel

entstehen. Für die nötigen rund 30 Mia. Franken sollen grossteils Privatunternehmen aufkommen.

Momentan können die Kantone und Gemeinden im Sachplanverfahren Inputs zu Streckenführung und Standorten eingeben. Da eine Baubewilligung nur kantonsübergreifend umsetzbar ist, wurde 2021 das Bundesgesetz über den unterirdischen Güterverkehr beschlossen. Bedingung darin ist, dass die Aktienmehrheit der CST schweizerisch bleiben muss.

Viele Fragen stehen im Raum

Gemischte Gefühle: So lässt sich die Stimmung im Publikum nach der Präsentation wohl zusammen-

menfassen. Vermag CST zu halten, was es punkto Verkehrsverlagerung verspricht? Wie viel graue Energie wird in diesem gigantischen Tunnelbau stecken? Fragen gestellt oder Bedenken geäussert wurden auch zur Koordination der Verkehrsträger (Konkurrenz zum neuen Logistikzentrum der SBB in Neuendorf?), zum Grundwasser, zur tatsächlichen Verkehrsreduktion (Prognose CST: 3 Prozent), zur Sicherheit oder zum Reifenabrieb der Ladekapseln. Der VCS wird das Projekt konstruktiv-kritisch weiterverfolgen.

Daniel Oester, Vorstandsmitglied

Weitere Informationen: cst.ch

Die neue Kraft im Vorstand



© VCS Solothurn

Claudia Stephani ist Ersatzgemeinderätin in Zuchwil, sitzt in der Umweltschutzkommission und besuchte unsere Vorstandssitzungen seit letztem

Juni. Sie freut sich, «an spannenden Projekten und Aktionen mitzuwirken», sagt sie, gerade auch im Bereich Verkehrssicherheit.

«Es ist mir ein Anliegen, dass der Strassenraum für den sogenannten Langsamverkehr attraktiver wird. Auch Dekarbonisierung und Begrünung von öffentlichen Plätzen sind Herzensanliegen von mir. Darum finde ich die Hinweise des VCS auf Verbesserungspotenzial bei Bauprojekten wichtig. Das konstruktive Mitdenken, um effizientere und klimagerechtere Lösungen zu finden, überzeugt mich.»

Die «15-Minuten-Gemeinde»

Gemeinden, in denen vom sozialen Treffpunkt über Einkaufs- und Sportmöglichkeiten bis zu kulturellen Angeboten alles Wichtige für Jung und Alt innerhalb von 15 Minuten zu Fuss

erreichbar ist, gelten als attraktiv. Die Gemeindetagung 2024 des VCS Solothurn bietet Ihnen, ob Behördenmitglied oder Privatperson, Ideen und Anregungen für die Schaffung von Begegnungsorten, für erste Schritte zur Belebung des Zentrums sowie Informationen zu gesetzlichen Rahmenbedingungen und politischen Prozessen:

Montag, 16. September, 14.30 – 18.15 Uhr im Landhaus in Solothurn

Sie profitieren vom Wissen von Fachpersonen aus der Raumplanung und Erfahrungsberichten. Moderation: Anita Panzer. Anmeldung und weitere Infos: info@vcs-so.ch



Bern

Grosserfolg für VCS und Mitstreiter

27 Ja zu 10 Nein bei 3 Enthaltungen: So wichtig hat der Thuner Stadtrat am 21. März nach angeregter Diskussion für die Thuner Velo-Initiative und damit für den Ausbau des lokalen Velonetzes votiert, dies entgegen der Haltung des Gemeinderats!



© Suzanne Albrecht

Mit der Annahme der Initiative ist die Stadt Thun dazu verpflichtet, innerhalb von zehn Jahren ein Velowegnetz von mindestens 25 km Länge zu realisieren, wobei der Veloverkehr möglichst vom Fuss- und Auto-

verkehr getrennt geführt werden soll. Dank mehr Sicherheit auf attraktiven Radwegen kann der Veloanteil am Gesamtverkehr erhöht werden, was auch für das Erreichen der Klimaziele von zentraler Bedeutung ist. Und eine gute Veloinfrastruktur gehört für das Initiativkomitee von Grünen, SP, EVP, GLP, VCS und Pro Velo ganz einfach zu ei-

ner lebenswerten Stadt, in der sich alle – gerade auch jüngere und ältere Menschen – selbstständig fortbewegen können. Offensichtlich hat der Stadtrat die Zeichen der Zeit erkannt und sieht dies auch so.

Dem Thuner Velowegnetz steht ein kräftiger zehnjähriger Wachstumsschub bevor.

Suzanne Albrecht, VCS-Geschäftsleiterin
Region Thun-Oberland

Masslose Autobahnplanung rund um Bern

Die Unterschriften fürs Referendum gegen den Autobahn-Bauwahn und für die Stadtberner Initiative gegen das Verkehrsmonster im Wankdorf waren in Rekordzeit beisammen – ein deutlicher Fingerzeig. Wo bleibt das Umdenken in den Amtsstuben?

Die masslose Autobahnplanung rund um Bern geht ungebremst weiter. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland RKBM hat über den Winter umfangreiche Dokumente zur Mitwirkung aufgelegt. Unter dem harmlos klingenden Titel «Aktualisierung des regionalen Basisstrassennetzes MIV» verbergen sich einige unverdauliche Brocken. So will die RKBM den Autobahn-Halbanschluss Grauholz zwischen Ittigen und Zollikofen aus der Mottenkiste holen. Zudem strebt sie Kapazitätsausbauten zwischen den Anschlüssen Weyermannshaus und Wankdorf an.

Die Idee, mittels eines Halbanschlusses südlich der Raststätte Grauholz den Verkehr von Zollikofen, Münchenbuchsee und Ittigen her Richtung Bern auf die Autobahn zu schleusen, ist nicht neu. Der absehbare Nutzen ist indes so klein, dass das Bundesamt für Strassen ASTRA 2021 seine Planungsarbeiten

dazu eingestellt hat. Trotzdem ist die RKBM nun bereit, wertvolles Kulturland dafür zu opfern – in eklatantem Widerspruch zur eigenen Mobilitätsstrategie und zum Schutzauftrag, den sich die Region mit dem «Grünen Band» rund um Bern selbst gegeben hat.

Ein wahres Gruselkabinett

Gemäss der seinerzeitigen Machbarkeitsstudie des ASTRA würde der Halbanschluss unter anderem voraussetzen, dass die A1 zwischen Bern und Schönbühl

auf acht Spuren ausgebaut wird – was die Stadt Bern und die betroffene Gemeinden (namentlich Zollikofen und Bolligen) mittels Einsprachen grundsätzlich bekämpfen. Der VCS Bern erwartet, dass das nutzlose Projekt sofort wieder aus den Planungen verschwindet.

Dies ist aber noch nicht alles. Im Dokument «Übergeordnete Massnahmen Bund» des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts findet sich ein ganzes Gruselkabinett von

Wertvolles Kulturland vernichten für ein sinnloses Projekt – das kann nicht sein.

Autobahnplänen rund um Bern: Vom 8-Spur-Ausbau Wankdorf-Schönbühl über den 6-Spur-Ausbau Schönbühl-Kirchberg bis zum Verkehrsmonster Wankdorf und der Erweiterung auf 8 Spuren des Abschnitts Wankdorf-Weyermannshaus ist da alles versammelt, was vom VCS Bern strikt abgelehnt wird. Umso wichtiger ist es, mit dem Referendum gegen den Autobahn-Bauwahn ein klares Signal zu setzen: Genug ist genug!

Der Vorstand



Visualisierung: Verein Spurwechsel

Im PROGR



Einladung zur MV der VCS-Sektion Bern

Dienstag, 21. Mai 2024 im Hauptsitz, Erdgeschoss West im Progr, Bern

19 Uhr: öffentlicher Teil mit einem Input von Martin Winder, VCS Schweiz, zu STEP-Referendum, 6-Spur-Ausbau sowie regionalen Autobahnprojekten (Grauholz, Felsenauviadukt).

20 Uhr: ordentliche Mitgliederversammlung.

Die Unterlagen sind auf unserer Website www.vcs-be.ch einsehbar.

Flanieren statt gratis parkieren

Im Juni kommt eine Volksinitiative zur Abstimmung, mit der die bürgerlichen Parteien und Gewerbeverbände die Attraktivität der Stadt Freiburg erhöhen wollen. Mittel zum Zweck: die erste Stunde gratis parkieren.

Der VCS und seine Verbündeten lehnen dieses Ansinnen resolut ab. Für uns heisst Standortförderung: Fussgängerzonen zum Flanieren, Terrassen zum Zusammensitzen, Bäume und Brunnen, die Schatten und Erfrischung spenden. Das ist das Ambiente, in dem die Leute gerne verweilen, konsumieren, einkaufen. Und damit eine grosse Chance für Gewerbetreibende in

Stadtzentren, die unter den gewandelten Konsum- und Einkaufsgewohnheiten, namentlich dem Onlinehandel, leiden.

In jüngster Zeit hat Freiburg grosse Anstrengungen unternommen, um mittels Förderung der sanften Mobilität an Lebensqualität zuzulegen. Gratisparkplätze sind Anreize zur Auto-nutzung und passen auch zu den kantonalen Mobilitätsplanungen wie die Faust aufs Auge. Die «autogerechte» Stadt: Das war einmal und darf nie wieder sein.

Mehr Autoverkehr macht Städte ganz gewiss nicht attraktiver.

(red)

Freiburg



Basel-Stadt/Baselland



Der VCS beider Basel lädt ein

■ **VCS-Sommerapéro:** Dienstag, 6. August, 18 Uhr, Remise Gellertgut, Basel

■ **Veranstaltung zu Begegnungszonen in BS:** Mittwoch, 21. August, 18 Uhr, GGG Stadtbibliothek Bläsi, Bläsiweg 85

■ **Mobilitätswoche (mit Velokino):** 12.–14. September, Barfüsserplatz

Details dazu, Berichte und Aktualitäten auf www.vcs-blbs.ch



© VCS Freiburg/Präca Vyhrlingum



Wallis

Grundsätzlich sind sie positiv zu werten: Die Treibhausgasemissionen beim Betrieb sind gering, Tal-, Mittel- und Bergstationen liegen meist im Dorfkern, und auch punkto Lärm schneiden Seilbahnen vergleichsweise gut ab. Dazu kommen die Möglichkeit, erneuerbare Energie auf den verbauten Flächen zu produzieren, sowie flexible und ausbaufähige Fahrpläne. Und sie dienen der Alltagsmo-

Positionspapier zu Seilbahnprojekten

Aufgrund der vielen hängigen Seilbahnprojekte im Kanton hat der VCS Wallis ein Positionspapier verfasst, das als Richtschnur für die Beurteilung im Einzelfall dient.

bilität genauso wie einem naturnahen Tourismus. Dennoch sollten Seilbahnprojekte über die gesetzlichen Bestimmungen hinaus bestimmte Kriterien erfüllen:

- Hauptzweck sollen Verbesserungen im Alltagsverkehr und die Funktion als ÖV-Verbindung zu Tourismusorten sein. Neuen

Seilbahnen zu rein touristischen Zwecken (Skigebietserweiterungen etc.) steht der VCS kritisch gegenüber.

- Ist ein Seilbahnbau wirklich sinnvoll, wo es eine Buslinie gibt, die mehrere Haltestellen bedienen kann? Generell: Ein Projekt darf keine qualitative Einbusse beim Service public zur Folge haben.

- Seilbahnstationen gehören ins Ortsinnere bzw. an verkehrsstrategische Standorte. In unerschlossenen Gebieten haben sie nichts zu suchen (z. B. Gondelbahn Sion-Piste de l'Ours).

- Besonderes Augenmerk soll der Möglichkeit von führerlosen Seilbahnen gelten (Fahrplan-Ausbaupotenzial vor allem in Randzeiten!).

- Insbesondere bei den Stationen für den Ein- und Ausstieg sind Photovoltaik-Module an Fassaden und auf dem Dach anzustreben. Zu prüfen ist auch, wie weit Solarthermie den Warmwasserverbrauch decken könnte. ■

Podiumsdiskussion zu den E-Trottinets

«Elektrische Trottinets, eine gewinnbringende Sache?» – dieser Frage geht der VCS Wallis an seiner GV am 28. Mai nach.

Am 2.4.2023 in Paris per Volksabstimmung abgelehnt, am 1.7.2023 in Sitten als Walliser Premiere eingeführt: An den elektrischen Trottinets in Selbstbedienung scheiden sich die Geister. Die einen assoziieren damit Rücksichtslosigkeit, die andere sanfte Mobilität und legitimen Spass. In Sitten stehen der Allgemeinheit 50 E-Scooter an 15 Stationen – hauptsächlich im Stadtzentrum – zur Verfügung. Reservierung und Nutzung erfolgen über eine App und ein Abonnement.

Wie sehen die ersten Erfahrungen aus? Ersetzen E-Trottinets, als sinnvolle Ergänzung zu Velos, tatsächlich Autofahrten? Wie steht's konkret um die Sicherheit, die Koexistenz zwischen Trottinett- und Fussverkehr? An der Podiumsdiskussion im Rahmen unserer Generalversammlung bieten wir die Gelegenheit, sich eine eigene Meinung zu bilden.

28. Mai 2024, 18.30 Uhr in Sitten, Eintritt frei. Weitere Infos: info@vcs-vs.ch



© Evelyne Bezat Grillet



Graubünden

«Schreibe für die Natur»

Der VCS Graubünden veranstaltet im Rahmen des Festivals der Natur vom 22. – 26. Mai 2024 einen Schreibwettbewerb im Zeichen von «Nature Writing» (mehr zu diesem literarischen Konzept auf unserer Website). Die maximal zwei A4-Seiten langen Texte sind bis am 10. Juni 2024 an

info@vcs-gr.ch einzureichen; zu gewinnen gibt es Tageskarten fürs ganze Bahnnetz. Die Wettbewerbsbeiträge werden in einem Heft gebündelt, das wir unter die Leute bringen wollen. Wir freuen uns auf euer Interesse und eure Texte.

Yvonne Michel Conrad

www.vcs-gr.ch

Gute Noten für die Strategie 2040

Der VCS Wallis begrüsst die auf Fussgänger- und Velofreundlichkeit fokussierende kantonale Strategie Langsamverkehr 2040. Im Wallis werden heute nur 5,4 Prozent der Distanzen zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Das grösste Manko besteht beim Alltagsveloverkehr. Ziel ist es nun, den Anteil des Langsamverkehrs an den zurückgelegten Distanzen auf 15 Prozent zu erhöhen, was einer Steigerung der mittleren Distanz von 2 auf 6 Kilometer pro Person und Tag entspricht.

Ganz im Sinne des VCS soll ein qualitativ hochwertiges, flächendeckendes Netz für den All-

tagsverkehr von Velofahrerinnen und Fussgängern definiert, realisiert und unterhalten werden. In den nächsten 20 Jahren will der Kanton dafür 10 bis 12 Mio. Franken pro Jahr bereitstellen. Voraussetzung für den Erfolg ist neben den nötigen finanziellen und personellen Ressourcen, dass die betroffenen Institutionen und Interessengruppen frühzeitig eingebunden werden. Der Zeitplan ist sportlich: Laut dem Bundesgesetz über Velowege muss die Velonetzplanung für den Alltags- und Freizeitverkehr bis Ende 2027 erfolgen und bis Ende 2042 realisiert sein.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin

Viel Publikum und rege Diskussion

An der Generalversammlung des VCL vom 21. März 2024 wurde der Vorstand mit Rudolf Jenne, Herbert Lageder, Susanne Nigsch (Kassierin), Georg Sele (Präsident) und John Stoll bestätigt. Als Revisorin amtiert neu Cora Antonia Hilty.

An die statutarischen Geschäfte schloss ein öffentlicher

Vortrag von Michael Rytz, Fachleitung Verkehrssicherheit des VCS, an zum Thema «Sichere Querungen für FussgeherInnen – was braucht es?». Der Experte aus Bern stellte zunächst den Sicherheitscheck vor, mit dem sich feststellen lässt, ob ein Fussgängerstreifen – in der Bevölkerung mit hohen Erwartungen

verknüpft – wirklich als sicher gelten kann. Weitere wichtige Punkte waren die Frage der Recht- und Zweckmässigkeit (z. B. in Tempo-30-Zonen) sowie die – noch weniger bekannten, aber oft vorteilhaften – alternativen Querungshilfen. Mit rund 50 Personen war der Vortrag, der lebhafteste Diskussionen auch beim

anschliessenden Stehapéro auslöste, gut besucht.

Schnuppern im Vorstand ist jederzeit möglich – einfach ein E-Mail an: info@vcl.li

www.vcl.li > Aktuelles

Fürstentum Liechtenstein



Fahrradkurse «Sicher im Sattel»

In diesen Kursen lernen Schulkinder ab vollendetem 6. Lebensjahr sicher Rad fahren, während ihre Eltern sich darin üben, auch im Strassenverkehr gute Vorbilder zu sein. Finanziell unterstützt von der Kommission für Unfallverhütung KFU, werden die Kurse vom VCL in Zusammenarbeit mit den Elternvereinigungen/-räten der Gemeindeschulen organisiert (Rosaria Michaela Ackermann, sis@vcl.li). Gemeindepolizei und Verkehrsinstrukto- ren der Landespolizei arbeiten aktiv mit.

Schon stattgefunden hat der Kurs in Mauren-Schaanwald, es folgen die Kurse am **8. Juni** in Ruggell mit Gamprin und Schellenberg, am **15. Juni** in Eschen-Nendeln und am **22. Juni** in Vaduz. Einladungen mit Details auf: www.vcl.li > Kurse/Events

Georg Sele



© VCL

Höchst informative Jahresversammlung

Der öffentliche Teil der JV der VCS-Sektion Thurgau am 20. März im Trösch Kreuzlingen war dem Thema «Stand Umsetzung des Veloweggesetzes» gewidmet. Die Anwesenden bekamen Erfreuliches zu hören.

In ihren Referaten berichteten Regierungsrat Dominik Diezi als Vorsteher des Departements für Bau und Umwelt, Stadtrat Ernst Zülle, Departement Bau Stadt Kreuzlingen, und Stadtrat Boris Binzegger, Ressort Bau und Mobilität der Stadt Bischofszell, über ihr jeweiliges Vorgehen. Wichtige Vorarbeit hatte der Kanton schon früh mit dem international stark frequentierten Bodenseeradweg und 2017 mit dem Langsamverkehrskonzept geleistet. Teile dieses Konzepts haben offenbar auch andere Kantone und den Bund inspiriert.

Das Alltagsroutennetz für Schul- und Arbeitswege umfasst

423 km und führt oft entlang der Hauptverkehrsstrassen, weil dies die direktesten Wege sind. Beim Freizeitrouthenetz (549 km) steht das Landschaftserlebnis möglichst abseits von Verkehrslärm im Vordergrund. Einschliesslich der ergänzenden 382 km Velowanderrouthen sind im Ganzen 1355 km Radrouthen vorgesehen, und mit dem Veloweggesetz sind nun die Anstrengungen intensiviert worden: Das Tiefbauamt wurde personell aufgestockt und arbeitet daran, möglichst viele Schwachstellen zu verbessern, die Bundesstandards umzusetzen und die Routen möglichst gut zu beschildern. Auch ein Mountainbikekonzept wird aus-

gearbeitet. 2024 sind sechs neue Radwege (total 8,4 km) im Bau. Die längsten sind Schlatt-Neuparadies und Itaslen-Dussnang. Zusätzlich werden bei vier Strassensanierungen Radstreifen verbreitert.

Auch in Kreuzlingen und Bischofszell sind im letzten Jahrzehnt fortschrittliche Langsamverkehrskonzepte entstanden. Bauliche Massnahmen werden teils mit Bussgeldern und Parkgebühren mitfinanziert. Tempo-30-Strecken erhöhen die Sicherheit markant. In Kreuzlingen ist eine Ost-West-Radverbindung im Raum Bernrain entlang der beiden Eisenbahnbrücken vorgesehen.

Verstärkung im Vorstand

Im statutarischen Teil der Versammlung standen die Vorstandswahlen im Vordergrund. Marc Killoh, Kreuzlingen, trat wegen seines Studiums in Zürich zurück. Sein Einsatz während fünf Jahren wurde herzlich verdankt. Neu gewählt sind Marie Schneider, Eddie Kessler und Max Schneider. Dank dieser Verstärkung mit jungen Kräften kann der Vorstand den anstehenden Aufgaben, insbesondere der Abstimmungskampagne über den Autobahnausbau und der Korridorstudie über die neue Nationalstrasse N 23 Grüneck-Arbon, zuversichtlich entgegenblicken.

Peter Wildberger

Thurgau



© CDS-Ingenieure



Die Natur leidet mit – unnötig stark!

Die Folgen des geplanten Autobahnausbaus mit dritter Röhre, Anschluss Güterbahnhof und Tunnel Liebegg reichen weit über die Stadt St. Gallen hinaus. Dies zeigt sich an der nun veröffentlichten Planung der Deponie Wisental in Mörschwil, wo das Ausbruchmaterial auf bisher unversehrten Naturflächen abgelagert werden soll. Der VCS hat sich in der Vernehmlassung klar ablehnend dazu geäußert.

Mit einem Nein des Schweizer Volks zur Finanzierung des Autobahnausbaus wäre auch die Deponie Wisental vom Tisch. Sollte diese aber dereinst gebaut werden, müssten die Kritikpunkte des VCS unbedingt Beachtung finden:

- Es ist kein Recycling des Ausbruchmaterials geplant. Vergleichbare Projekte zeigen, dass sich das Deponievolumen damit um bis zu 50 Prozent verringern lässt.



St. Gallen/Appenzell

- Die Lärm- und Schadstoffemissionen sind stark reduzierbar, wenn für den Materialtransport Bahn und Förderbänder eingesetzt werden oder LKW und Baumaschinen mit Strom- oder Wasserstoffantrieb.

- Zwingend ist eine Koordination mit der benachbarten Deponie Riederer, die demnächst eröffnet werden soll, und es braucht dringend wirksame Kompensationsmassnahmen zugunsten von Wildtieren, Fledermäusen und Bienen: Dem Projekt fallen alle Hochstamm-bäume im Gebiet zum Opfer!

- Da die Zufahrt zur Deponie einen attraktiven Velo- und Wanderweg kreuzt, muss sichergestellt sein, dass die LKW-Fahrten getrennt verlaufen und eine gesicherte Kreuzung erstellt wird.

Es braucht für gewisse Bauvorhaben – naturverträgliche! – Deponien, aber wir müssen alles daran setzen, möglichst viel Material in einen Werkstoffkreislauf zu bringen. Die Natur braucht viel Zeit, um die geschlagenen Wunden wieder zu heilen.

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Spürbare Verbesserungen am Velowegnetz

Wer regelmässig durch die Stadt St. Gallen radelt, wird bemerkt haben, dass dank der Veloiniative ein anderer Wind weht: Mit den nötigen Sanierungen geht es viel schneller vorwärts. Mit Roman Meier ist neu auch ein zusätzlicher Projektleiter für Fuss-

und Veloverkehr im Tiefbauamt tätig. An der notorisch gefährlichen Kreuzung Ahornstrasse/Oberstrasse ist mit der neuen Signalisation und Strassengeometrie das Nebeneinander von Bushaltestelle, Velos und Autos besser geregelt. Im Frühling



Ein Meilenstein: der neue Anschluss Splügenweg.

Nachruf auf Bernd Strasser



Am 29. Februar 2024 ist Bernd Strasser, Mitgründer und langjähriger Präsident der VCS-Regionalgruppe See-Gaster, im 86. Lebensjahr gestorben. Nur ein paar Monate nach der Gründung der Sektion St. Gallen-Appenzell 1980 fasste der VCS dank ihm auch im Linthgebiet Fuss. Am Anfang stand das erste kantonale Strassenbaureferendum gegen die geplante T8/A8 (heute A 53).

Über 30 Jahre lenkte er die Geschicke der RG massgeblich mit: voll engagiert, freundschaftlich verbunden, wenn auch teilweise mit etwas eigenwillig starker Hand. Unvergesslich sein Einsatz an über 30 Velobörsen in Rapperswil-Jona, wo er jeweils den Vignettenverkauf und die Festwirtschaft organisierte. Legendär die von ihm organisierten VCS-WWF-Bälle, an denen sich jeweils alle Aktiven aus der Region trafen, um bei Speis und Trank und Lottomatch aufs vergangene Jahr zurückzuschauen. Dank Bernd war die RG für viele fast eine Art Grossfamilie. Wir werden ihn in dankbarer Erinnerung behalten!

Urs und Andreas Bernhardsgrütter, VCS-RG Linthgebiet

wird noch der dortige Radstreifen rot eingefärbt, und mit der Begrünung wird es vollends eine «gfreute» Sache für alle.

Seit Mitte März ist zudem ein weiteres Schlüsselprojekt auf der Velovorzugsroute zwischen Zentrum/Altstadt, Museumsquartier und Heiligkreuz bzw. Wittenbach-Arbon in Betrieb: der verbreiterte und verlegte Splügenweg südlich der neuen Ol-

mahalle 1. Wer von Heiligkreuz her kommt, spart damit Höhenmeter. Das teils gefährliche Nebeneinander von Messeaufbau, Fuss- und Veloverkehr ist mit der neuen Wegführung beseitigt. Einziger Schönheitsfehler: das fehlende schattenspendende Grün an dieser sonnenexponierten Lage.

Doris Königer, Ortsgruppe Stadt St. Gallen

Ernstes Thema, witzige Aktion

Stellen Sie sich vor, ein Autofahrer könnte wegen einer Flagge, «die einer Signaltafel ähnelt», sein Tempo drosseln. Das wäre – wie unser Kurzzapport einer humorvollen, medienwirksamen Aktion in vier Akten zeigt – ja wirklich brandgefährlich!

Tag 1: Eine bürgerliche Kantonsrätin reicht im Rahmen des St. Galler Wahlkampfs eine Interpellation ein. In ihrem Vorstoss fordert sie Tempo 40 und mehr Verkehrssicherheit bei der Grynau in Uznach. Die Grynau ist eine sehr beliebte Badestelle bei der Linthbrücke und Ausgangspunkt für Spaziergänge, Rollerbladetouren etc. Auf der St. Galler Seite der Linth ist Tempo 60 signalisiert, auf Schwyzer Seite Tempo 40.

Tag 2: VCS-Schweiz-Präsident Ruedi Blumer nimmt den Ball auf, bewirkt mit seiner Kritik eine Schlagzeile in der Regionalzeitung und kann auf einer ganzen Seite aufzeigen, wie wichtig Tempo 30 ist und warum Tempo 40 nur ein schlechter Kompromiss wäre. Die Redaktion unterfüttert das Ganze aufwändig mit Grafiken.

Tag 3: Wir schmücken die Gefahrenstelle mit einigen Tempo-30-Flaggen in Herzform und pu-

blizieren eine Medienmitteilung («Tempo 30 zum Verlieben»).

Tag 4: Headline – «Polizei hat kein Herz für Tempo-30-Fahnen» –, Titelbild. Die Zeitung vermeldet, der Verkehrstechnische Dienst der Kapo SG habe die Entfernung der Fahnen angeordnet: Diese ähnelten zu sehr Signaltafeln und hätten das Potenzial, Fahrzeuglenkende zu irritieren. Gleichzeitig erscheint eine Grafik zum Sterberisiko bei Unfällen in Abhängigkeit vom Tempo.

Entsprechend reumütig räumen wir noch gleichentags die Flaggen ab und geben im Interview zu Protokoll: «Wir hätten nicht gedacht, dass Tempo-30-Flaggen gefährlicher sind als Tempo 60.»

Fazit: Wer sich keine teuren Inserate leisten kann, muss dies wettzumachen versuchen – mit Spontaneität, Kreativität, Engagement, am besten kombiniert mit Sinn für Humor.

Ivo Kuster, Vorstandsmitglied



Das Banner des Anstosses bei der Grynau.

© Ivo Kuster

ANZEIGE



Brauchen
Sie Hilfe?

VCS-Pannenhilfe! Ihr verlässlicher Schutz für unterwegs

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

Schnell und einfach zur Offerte.



Telefon 031 328 58 11
assistance@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/
pannenhilfe

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt



© Adobe Stock – mpixfoto



© Tourismus Biel Seeland/Stefan Weber

Eine facettenreiche Stadt in der Sommerhitze

Biel gilt als offen, multikulturell und kreativ. Auf unserem Rundgang erfahren wir mehr über die Vergangenheit der Industriestadt und bewundern das breite Kulturangebot.

Von Viviane Barben

Ich bestaune die Gemälde an der Wand. Draussen brennt die Sommersonne, hier drinnen ist es kühl. Selten sass ich in einem so prächtigen Wartsaal wie demjenigen des Bahnhofs in Biel. Ich sitze auf einer hölzernen Bank und betrachte die Wände, die der Bieler Maler Philippe Robert vor hundert Jahren bemalt hat. Zu sehen sind tanzende, mit Blumen geschmückte Personen in hellen Gewändern. Hier treffe ich meine Begleitung und wir ziehen los, um die Stadt zu erkunden.

Die Stimmung auf dem Bahnhofplatz ist lebhaft. Biel ist die grösste zweisprachige Stadt der Schweiz – Französisch und Deutsch sind als gleichberechtigte Amtssprachen anerkannt. Strassen und Plätze sind bilingual angeschrieben.

Roter Klinker im Bahnhofsquartier

Die Bahnhofstrasse führt uns zu einem grossen Kreisel, hier stehen sich das Volkshaus und das Art Déco Hotel Elite gegenüber. Die beiden Gebäude entstanden beinahe zeitgleich, als durch die Verschiebung des Bahnhofs 1923 Raum für ein modernes Quartier frei wurde. Das Volkshaus, eingekleidet in rotem Backstein, ragt als gewerkschaftliches Monument in die Höhe. Das luxuriöse Art Déco Hotel Elite ist ein Wahrzeichen des Bürgertums. Die damalige Stadtregierung war mehrheitlich sozialdemokratisch. Sie beteiligte sich an beiden Bauvorhaben, um böses Blut zu verhindern. Biel war und ist eine Industrie- und Arbeiterstadt. Man erinnere sich an «Das Rote Biel»: In der Zwischenkriegszeit

setzte sich die Stadtregierung für die Bedürfnisse der Arbeiterklasse ein, die nach dem ersten Weltkrieg in prekären Umständen lebte.

Neben den beiden dominanten Gebäuden fällt uns ein pilzförmiges Häuschen ins Auge. Früher war es ein Tramhaus. Biel hatte bis 1948 eine Strassenbahn, heute fährt ein Bus. Auch das Fahrrad ist ein beliebtes Verkehrsmittel und zu Fuss kommt man hier ausgezeichnet von A nach B. Die Tramhäuschen sind aber nach wie vor in der ganzen Stadt zu entdecken und dienen als beliebte Treffpunkte.

Der kreative Bieler Geist

Wir folgen der Bahnhofstrasse, überqueren den Schüsskanal und gelangen in die Altstadt mit ihren zahlreichen Boutiquen, Cafés und



Am General-Guisan-Platz stehen sich das Art Déco Hotel Elite und das Volkshaus gegenüber. Links zu sehen ist ein altes Tramhäuschen.

Ateliers. In einem Schaufenster entdecken wir helle, handgefertigte Keramikschalen, verziert mit schnörkeligen blauen Blumen. Nicht weit davon fallen uns buntbemalte Holzskulpturen auf, die in einem plätschernden Brunnen stehen. Man bemerkt es rasch, in Biel leben und arbeiten viele Kunstschaffende.

Besonders heiter ist die Stimmung in der Bieler Altstadt am «First Friday»: An jedem

ersten Freitag des Monats findet in den Boutiquen und Läden ein Abendverkauf statt. Theater, Galerien, Restaurants, Bars und Klubs unterhalten Passantinnen und Passanten bis spät. Konzerte und Spezialprogramme sorgen für eine lebendige Atmosphäre.

Unweit der Altstadt besuchen wir das Terrain Gurzelen. Als wir das ehemalige Fussballstadion betreten, hören wir eine Band, die einen alternativen Indie-Song probt. Auf der Rasenfläche spielen zwei junge Männer trotz sengender Hitze Frisbee. Seit das Stadion im Jahr 2017 durch die Tissot Arena ersetzt wurde, bietet es im Rahmen einer Zwischennutzung Raum für kreative Projekte aller Art.

Uhren, Dürrenmatt und das Rebenmeer

Wir setzen unseren Weg fort bis zum Park Schüssinsel. Nicht umsonst gilt der Park als beliebtes Naherholungsgebiet. Die Menschen sonnen sich zufrieden, ein kleiner Kiosk versorgt sie mit kalten Getränken. Ein Fahrradweg teilt die Rasenfläche, würde man ihm folgen, gelangte man bis Luzern.

Nicht zu übersehen neben der grossen Rasenfläche steht das Swatch-Gebäude – ein langes, wurmförmiges Konstrukt ohne Kanten. Biel ist seit dem 19. Jahrhundert bekannt für seine Uhrenindustrie. Die Arbeitskräfte der Uhrenbranche brachten das Französisch aus dem Jura nach Biel, ihnen ist die Zweisprachigkeit der Stadt zu verdanken.

Dem Schüsskanal entlang spazieren wir bis zum Hafen und schauen hinaus aufs Wasser. Um den See ragen steile, mit Reben bewachsene Hügel in die Höhe. Von hier aus erreicht man mit dem Schiff malerische Dörfchen, die den See säumen. In Ligerz

hatte der berühmte Schweizer Schriftsteller Friedrich Dürrenmatt von 1948 an vier Jahre lang mit seiner Familie gelebt. Das Dorf ist ausserdem bekannt für seine spätgotische Kirche, sie ist ein beliebter Heiratsort und ein bekanntes Postkartenmotiv.

Ein warmer Sommerabend

In der Innenstadt lassen wir unseren Tag in Biel ausklingen. Wir setzen uns an ein einladendes Tischchen am Brunnenplatz, Buchenspenden uns Schatten. Es ist Samstagabend und angenehm warm, die Leute sind entspannt. Wir essen würzige, knallgrüne Oliven und trinken einen kühlen Weisswein. Die Trauben, aus denen der Wein gewonnen wurde, wuchsen hier am Bielersee, das Weinhaus Schott verarbeitete sie in Twann weiter. Wir sind uns einig, als wir diesen warmen Sommerabend geniessen: Biel ist eine abwechslungsreiche Stadt voller Kreativität – mit einer spannenden industriellen Vorgeschichte und einer vielfältigen Kultur. ■

Viviane Barben arbeitet beim VCS Schweiz im Team Kommunikation. In Biel schätzt sie die vielen Ateliers und Cafés.

Ausserdem

Das Ecluse ist ein Zero-Waste-Restaurant unweit des Bahnhofs Biel.

In Ligerz empfiehlt sich das Restaurant Caveau.

Der Berner Jura ist nicht weit. In Bellelay steht ein imposantes Kloster, das Maison de la Tête de Moine – von hier kommt der berühmte Tête-de-Moine-Käse – und die Auberger de l'Ours mit einem guten Restaurant.

Wunderschön ist die riesige Kastanie in der Obergasse. Hier befinden sich auch der Engelsbrunnen und das berühmte Literaturcafé.

Durch den Schüssinselpark führt eine beliebte Fahrradstrecke. Links zu sehen ist das Swatch-Gebäude.



Feinschmeckerlabyrinth Bologna

Die Hauptstadt der Emilia-Romagna hat so viele Spitznamen wie Gesichter. Von der Schweiz aus genügen wenige Zugstunden, um sie zu erreichen und sich in ihre Magie und das Dolcevitaa zu stürzen.

Text und Bilder: Camille Marion

Eingebettet in die sanften Ausläufer des Apennins liegt Bologna in der Mitte zwischen der in Dunst gehüllten Poesie Venedigs und der bis ins Mittelalter zurückreichenden Geschäftigkeit von Florenz. Im Frühlingslicht erwachen die Farben der Stadt, die Strassencafés beleben sich, die Marktstände brechen fast unter dem Gewicht der Frischprodukte und auch das kulturelle Leben regt sich wieder. Der ideale Zeitpunkt also, um diese Stadt mit ihren drei Gesichtern zu erkunden: Bologna, die Rote, mit ihrem historischen Gebäudebestand und ihrer herzlichen *Ambiance*. Bologna, die Studentenstadt, mit einer der ältesten Universitäten der Welt. Bologna, die Hauptstadt der italienischen Gourmets, wo jedes Essen ein Festmahl ist.

Bologna «la rossa»

Die imposante Via Indipendenza bildet das Rückgrat vom Bahnhof bis ins Zentrum der Stadt. Unter hohen Arkaden mit vielen Geschäften hindurch erreicht man die Piazza Maggiore, den Mittelpunkt Bolognas. Vom Neptunbrunnen aus hat man die Gebäude im Blick, die den Platz umranden. Den Beinamen «la rossa» trägt die Stadt, weil viele der Gebäude aus Backsteinen in allerlei Rotönen gebaut sind.

Die Basilika San Petronio beherrscht mit ihrer etwas speziellen Fassade den Hauptplatz. Als im 14. Jahrhundert mit dem Bau begonnen wurde, sollte sie zum grössten Kirchenbau ihrer Zeit werden, grösser noch als der Petersdom in Rom. Die Arbeiten gingen jedoch stockend voran und erzählen von

der wechselhaften Geschichte der Stadt. So blieb etwa die Fassade unvollendet und nur ein Teil davon ist mit Marmor verkleidet. Im Palazzo del Podestà gleich gegenüber verbirgt sich ein kleines Geheimnis: Dank einer akustischen Besonderheit kann man sich vom Zentrum aus auch mit leiser Stimme mit jemandem verständigen, der in einer der vier Ecken steht, die das Gewölbe tragen.

An der Ecke der Piazza Maggiore schmückt ein Glockenturm den Palazzo d'Accursio, in dem sich das Rathaus, aber auch eine Kapelle und die städtische Kunstsammlung befinden. Vom Turm aus hat man einen wunderschönen Blick auf die Stadt. Im Mittelalter gab es mehr als hundert dieser von adeligen Familien errichteten Türme, die der Verteidigung dienten, aber auch vom

Wenn Sie auf den Glockenturm steigen, haben Sie einen Blick auf den Palazzo dei Banchi, den Asinelli-Turm und die Kuppel der Wallfahrtskirche Santa Maria della Vita.





Die Arkaden von Bologna, die auch die Piazza Santo Stefano einrahmen, gehören zum UNESCO-Weltkulturerbe.

Reichtum der Erbauer künden sollten. Viele dieser Familientürme sind verschwunden, die zwei bekanntesten sind jedoch nur einen Steinwurf entfernt: Die Torre della Garisenda mit ihrer so unverwechselbaren Neigung, dass sie in Dantes «Göttliche Komödie» einging, sowie die schwindelerregend hohe Torre degli Asinelli.

Bologna «la dotta»

Das Gegenstück zur Vertikalen der Bologneser Türme bilden über vierzig Kilometer Arkaden in allen Rottönen. Der berühmteste Laubengang Bolognas ist auch der längste der Welt. Er führt vier Kilometer und 664 Bogen weit vom Stadtzentrum zum Heiligtum der Madonna di San Luca. Die Geschichte der Arkaden ist eng mit jener der Bologneser Universität verbunden. Sie wurde 1088 gegründet, gilt als die älteste Universität der westlichen Welt und dehnte sich im Mittelalter stark aus, was zu einer grossen Nachfrage nach Wohnraum für die Studenten führte. Weil von Gesetzes wegen die Gebäude weder aufgestockt noch vergrössert werden durften, behalf man sich mit einem Trick: Man baute bloss ab dem ersten Stock weiter gegen die Strasse hinaus und stützte diesen auf Pfeilern ab. Der Stadtregierung passte die geniale Idee so gut, dass sie bei jedem Neubau das Anlegen von Arkaden verlangte.

Die Fakultäten der Uni Bologna sind über die ganze Stadt verstreut. Ihren Sitz hatten sie ursprünglich unweit der Piazza Maggiore im Palazzo dell'Archiginnasio. Anfang des 19. Jahrhunderts liess Napoleon den Hauptsitz der Universität in den altherwürdigen Palazzo Poggi an der Via Zamboni verlegen. In diesem Quartier mit seinen Bars und Cafés sind viele Studentinnen und Studenten unterwegs.

Wer es gerne ruhig mag, geht weiter bis zum etwas ausserhalb des Zentrums gelege-

nen Cimitero Monumentale della Certosa. Der Friedhof ist mit seinen Monumenten, Statuen und spitz zugeschnittenen, runden Büschen eine Art Freilichtmuseum.

Bologna «la grassa»

Essen ist in Bologna eine ernste Angelegenheit und geteilte Freude in einem. In den engen Gassen des Zentrums bieten traditionsreiche Geschäfte ihre leckere Ware feil, eine wahre Explosion von Farben und Gerüchen. Wer hier «spaghetti alla bolognese» sucht, liegt allerdings falsch: Das typische und authentische Gericht nennt sich «tagliatelle al ragù» und besteht aus frischen Eiernudeln (nicht den klassischen Trockenteigwaren) mit einer schmackhaften Sauce aus langsam geschmortem Hackfleisch. Crescentine, Gramigna alla Salsiccia, Lasagne verdi, Tortellini in Brodo – die Kunst der frisch zubereiteten Teigwaren wird in Bologna hochgehalten.

Für Leute mit dicht gedrängtem Programm bieten Stände allerlei «fast food» im besten Sinne an, etwa «piadina», das für die Emilia-Romagna charakteristische, nach Wunsch gefüllte Fladenbrot. Eine «gelateria artigianale» im Stadtzentrum bildet den krönenden Abschluss unserer Schlemmerei und zugleich unseres Aufenthalts in Bologna. Mit einer Glace in der Hand treten wir aus den Arkaden hinaus auf den Boulevard. Am Wochenende sind die auf die Piazza Maggiore führenden Hauptadern verkehrsfrei, sicher und frei von Abgasen. Die Kaffees stellen Tische und Stühle auf ihren von der Sonne gewärmten Vorplatz und laden zu einem Glas Pignoletto oder einer kühlen Limonade. ■

Einige Empfehlungen

- Den Sonnenuntergang über Bologna von der Aussichtsterrasse der Kirche San Michele in Bosco aus bewundern, die eine halbe Stunde zu Fuss von der Piazza Maggiore entfernt liegt.
- Einen Spaziergang über den Friedhof von Certosa machen, der zu den ältesten in Europa gehört. Dieses wahre Freilichtmuseum beherbergt bemerkenswerte Denkmäler, Statuen und aussergewöhnliche Kunstwerke.
- Auf dem Mercato delle Erbe, einer hübschen Markthalle mit frischen Produkten aus der Region, einkaufen.
- Sich von den reichen Sammlungen des Museo Poggi überraschen lassen. Anatomie, Botanik, Zoologie, aber auch Marine- und Militärkunst – dieses Universitätsmuseum ist spannend.
- In La Sorbetteria Castiglione ein köstliches hausgemachtes Eis geniessen.

Das einladende und lebhaftes Viertel «Quadrilatero» ist voller guter Adressen, an denen man frische Produkte und Spezialitäten aus der Region kaufen kann.





FAHR mit dem STROM

**Elektroautobatterien sind heute
über 90% recycelbar.**



Hier geht's zu aktuellen
Fakten und Ausblicken

Die gesuchte Vorrichtung ist Teil des Recyclingmaterials, welches das Zürcher Unternehmen Freitag für die Herstellung seiner Taschen verwendet.



© Unsplash / Carl Tronders

WETTBEWERB

Unser Sicherheitsgarant

Die gesuchte Vorrichtung trägt zu einer wesentlichen Verbesserung der Strassenverkehrssicherheit bei. Sie ist unabdingbar und wird heute von den meisten Menschen akzeptiert. Ihr Ursprung geht auf das 19. Jahrhundert zurück. Die Geschichte ihrer Erfindung und Popularisierung zeigt, wie sich die Innovation und das Bewusstsein für Sicherheitsfragen entwickelt haben.

Ursprünglich für die Luftfahrt entwickelt, wurde sie vom britischen Pionier George Cayley erfunden, der daraus einen Entwurf für sein Segelflugzeug machte. Um das

20. Jahrhundert korrelierte die Entwicklung dieses Mechanismus dann stärker mit dem Aufschwung der Autorennen, vor allem in Frankreich.

Ab den 1960er-Jahren erreicht die Entwicklung des Mechanismus wieder einen gewissen Bekanntheitsgrad und wurde für eine breitere Masse zugänglich. Der Schwede Nils Bohlin – Patentinhaber der Erfindung, wie man sie heute kennt – gewährte 1959 die Verbreitung der Rechte an Unternehmen, damit diese ebenfalls von der technischen Erfindung profitieren konnten. Eine für alle

sinnvolle Entscheidung: Gemäss Studien konnten die Schäden bei Verkehrsunfällen seit dem Einsatz der Vorrichtung stark verringert werden. Die WHO bestätigt, dass das Todesfallrisiko bedeutend reduziert werden konnte.

Die Vorrichtung ist von Land zu Land anders und wurde von einem Zweipunkt- in ein Dreipunktsystem angepasst. In der Schweiz wurde sie 1976 gesetzlich verpflichtend, bevor sie zwei Jahre später nach einem Rechtsstreit vom Bundesgericht wieder aufgehoben wurde. Bei der Abstimmung im Jahr 1980, die ihre obligatorische Verwendung bestätigen sollte, tat sich ein Röstigraben auf: Die Kantone in der Westschweiz und im Tessin widersetzten sich grösstenteils einer Implementierung, die Kantone in der Deutschschweiz sprachen sich dafür aus. Ein Ja mit 51,6 Prozent aller Stimmen gab die Bestätigung. In den letzten zehn Jahren hat die Vorrichtung schätzungsweise 770 Todesfälle auf den Schweizer Strassen verhindert. ■

Camille Aymon ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

ZU GEWINNEN:

Genusstage am Thunersee im Wert von Fr. 1000.–.

Verbringen Sie eine wohlverdiente Pause mit Langzeitwirkung im eleganten 4-Sterne-Superior-Hotel Eden in Spiez. Geniessen Sie ein grandioses Panorama auf den Thunersee und die Berner Alpen, entspannen Sie im 650 m² grossen Eden Spa und finden Sie kulinarische Köstlichkeiten im Restaurant Belle Epoque.



Ein Aufenthalt zum Auftanken und glücklich sein!

Der Wettbewerbspreis beinhaltet:

- 2 Übernachtungen für 2 Personen im Komfort-Doppelzimmer mit Buchtblick inklusive Frühstück
- Willkommensdrink und Kuchenauswahl am Nachmittag
- 4-Gang-Verwöhnmenu an jedem Abend
- Freie Benützung des 650 m² Eden Spa

Lösung letzte Ausgabe:

Meile

Wettbewerbspreis
offertiert von

Gewonnen hat die Übernachtung im Hotel Maximilian's in Augsburg Jean-Claude Linder aus St-Imier (JU).



Um welche Erfindung handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 9. Juni 2024. 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.

FERIEN INLAND

Ferien oder kreative Auszeit im schönen Prättigau/GR (1 – 2 Personen). www.ferienwohnung-vela.ch mit Keramik-/Malatelier

CHARMING & COSY CHALET, Finhaut VS-Süd, Garten und Terrasse, 2 Schlafzimmer. Tel. 079 741 05 86/079 225 95 01

Gruyère: B&B in Bauernhaus an wunderschöner und ruhiger Lage. Töpferatelier und Velos inkl.! www.bnb-gruyere.ch

Grächen VS: Chalet, gut eingerichtet, autofrei, grosser Garten, kinderfreundlich. chalet-in-alleinlage.com

Grosses Chalet, Schwimmbad, Chasseral. Sonnige und ruhige Lage. Energiewende vollzogen. 7 Zimmer, 8 Personen, Swimmingpool (24°). Miete Fr. 1 210.–/Woche, Tel. 079 329 22 79

Ruhe und Erholung im Berg- und Wanderparadies Adelboden
Grosszügige 4-Zimmer-Wohnung mit 7 Betten im Ortsteil Gilbach. Grosse Terrassen, offene Küche, Badezimmer und separates WC, 2. Stock.
Infos: Tel. 061 322 30 40

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

ORT DER KRÄUTER

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



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



Weitwandern
www.weitwandern.ch
3700 Spiez 033 654 18 42

Locarno-Minusio Eco-Häuser, Pool, wunderschöne Seesicht, ruhig, Garten. Tel. 091 743 16 10 / www.paganetti.ch

Grosse Fensterflächen, tolle Seesicht, Hotpot, sehr ruhig: Ferienhaus in **Brissago**. bio-nullenergie.com

Entspannung und Genuss im «etwas anderen» Albergo im Südtessin. Mit Yoga, Massagen, Bio-Frühstück, Sonne und Wandern in wildromantischer Natur! casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

Sicht auf Wetterhorn & Eiger gesucht?
Nachhaltige Ferien oberhalb Grindelwald, gut mit öV erreichbar, ideal zum Wandern. Ab 100 Fr./Nacht, bis 4 Personen. Kontakt: dorengaden@gmx.ch

www.engadin-auszeit.ch
Auszeiten und Seminare im schönen Engadin

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

Zu vermieten in **Mosogno** zwei Häuser mit Garten. ÖV vor dem Haus. www.mosogno-geiger.ch, 079 509 43 55

FERIEN AUSLAND

Ferienhaus in der Toscana
Schmuckes Kleinod inmitten des Olivenhains in wild-romantischer Natur, für 1–5 Gäste, mit Fernblick zum Meer. www.usignolo.eu

Toscana – Sonne und Meer!
Wandern oder Radfahren? Köstliche Halbpension auf Bio-Weingut, Massa Mma, www.riparbella.com

Spanien, Costa Blanca: Haus mit Pool an einzigartiger Lage direkt am Meer, 4 Schlafzimmer, 3 Bäder, bis 6 Personen. daphne.suter@gmx.ch, 079 209 52 22

GR-Peloponnes, **Koroni:** Ferienhaus direkt am Meer. Natur geniessen. www.koroni.ch / Tel. 041 811 51 16.

Auch 2024 keine Mietpreiserhöhung!
Dalmatien, Insel Brač, Milna: 4-P.-App. in renoviertem Steinhaus, 24m2 Pergola-Terrasse, alles vorhanden, eigener Waldweg zum Meer/2 Min., Südküste, auch per öV erreichbar. Mailprospekt mit vielen Fotos: sl.an@gmx.ch

Ardèche/Cèze: Freistehendes Haus oder Gästezimmer an paradiesischer Lage: «Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse.» (aus Gästebuch) Abgelegenes Bauernhaus, Ruhe, Natur pur, Aussicht, Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr
+33 4 66 82 61 49 / +33 6 11 95 31 33

Südburgund, in der Moulin de Merzé, auf dem Land zwischen Cluny und Taizé, 300m von der Voie Verte entfernt, 3 geräumige, komfortable und sehr gut ausgestattete Apartments. Komplette Beschreibung: www.moulindemerzé.fr. Tel. 0033 673 18 34 31

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

Zwischen Cèze und Ardèche (Südfrankreich) grosses, renoviertes Familienhaus mit 6 Schlafzimmern / 12 Betten. Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Petanque, Klavier. Ideal für mehrere Familien. Kontakt: www.mitouchoules.ch
champclos@netplus.ch

2 traumhafte Rustico, Meersicht, **Val Prino, Imperia Ligurien**, idyllischer Weiler, wandern, baden, mit ÖV erreichbar, je 2 Schlafzimmer, plus Studio, Ideal für 2-5 Personen. www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82 info@ferien-canu.ch

Porlezza IT, 2-Zi.-Haus mit gr. Wohnküche, 5 Min. zum See. satiren.ch/casa.html

Ortasee/Italien: Geniessen, wandern, dolce vita ... Private Ferienwohnung für 2–6 P., 480 €/Woche, NR, Hunde willkommen. Tel. 079 208 9 802, www.ortasee.info

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

Val Vigezzo/IT **sonniges Ferienhaus** für 2–4 Pers., verkehrsfrei, öV Centovalli, Pergola, Laden und Beiz im Dorf. Aussicht geniessen, wandern, baden, schlemmen ... mehr erfahren auf: www.vigna.ch

WOHNEN

Zu verkaufen: **Elsässer Bauernhaus** mit Obstgarten im Sundgau, FR. info@clic.li

Güldener Herbst im Tessin
Brissago TI, günstiges Bauland unverbaut, unverbaubar, sehr ruhig. Wir wünschen uns feine Nachbarn. Mehr Infos: bio-nullenergie.com

Tiny House / Ich suche Land oder Projekt (Kauf/Pacht) Region Olten-Liestal / tornavento@hotmail.com

DIVERSES

Buch **«wir gemeinsam»**
Ein Buch FÜR unsere Erde. www.karinstiefel.ch



EDEN HOTEL
RAUM ZUM SEIN
SPIEZ



Information & Reservation
eden-spiez.ch | 033 655 99 00



HOTEL POST BIVIO

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela.

Sommer-/Herbstangebot: 4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer CHF 525.–. Einzelzimmerzuschlag: CHF 25.– bis 50.– pro Nacht. (Exkl. Taxen).

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

«Was passiert mit den Krankenkassenprämien, wenn wir unseren Pommes-frites-Konsum unserem Flugverhalten anpassen?»



MARTIN WINDER

Ein Tropfen Frittieröl auf den heissen Stein

Neulich, während der Frühlingsession des eidgenössischen Parlaments, erreichte mich unerwartet der Anruf eines Journalisten. Er konfrontierte mich damit, dass die jüngste Revision des CO₂-Gesetzes ausschliesslich den Verkehrssektor betrifft. Im ersten Moment irritierte mich diese Aussage. Unsere Kritik war doch stets laut und klar: Im Bereich Verkehr wird zu zaghaft agiert, die Emissionen sinken viel zu langsam. Doch nach einem Moment der Reflexion musste ich erkennen: Der Journalist traf damit den Nagel auf den Kopf. Es ist allerdings nicht so, dass nun im Verkehrssektor endlich konsequent gehandelt wird – vielmehr wird in den anderen Bereichen einfach gar nichts mehr gemacht.

Weniger als ein Jahr nachdem die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger das Klimaschutz-Gesetz mit 59,1 Prozent Ja-Stimmen angenommen haben, beschliesst das Parlament ein mutloses CO₂-Gesetz, das kaum Fortschritte beinhaltet. Was im Verkehr an zusätzlichen Massnahmen und Verbesserungen beschlossen wurde, ist nicht mehr als die minimale Übernahme von EU-Beschlüssen. Die Mehrheit im Parlament war nicht bereit, dringend nötige Verbesserungen vorzunehmen. Dies, obwohl auch die Eidgenössische Finanzkontrolle vor einigen Monaten in einem Bericht gravierende Mängel in der Ausgestaltung der CO₂-Vorschriften für Personenwagen feststellte. Somit ist wohl zu erwarten, dass in der Schweiz auch in Zukunft deutlich CO₂-intensivere Fahrzeuge als in der EU verkauft werden.

Flugzeuge sollen ab 2030 mit zwei Prozent «Sustainable Air Fuels» fliegen. Nachhaltige Flugtreibstoffe also. Gemeint sind damit in erster Linie Biotreibstoffe, die im besten Fall aus Abfallstoffen hergestellt werden. Doch gibt es überhaupt genügend altes Frittieröl, um derart viele Flugzeuge klimaneutral zu betreiben? Was passiert mit den Krankenkassenprämien, wenn wir unseren Pommes-frites-Konsum unserem Flugverhalten anpassen? Oder kommen die Treibstoffe vielleicht doch von woanders her? In der EU wird bereits 80 Prozent des zu Treibstoffen verarbeiteten Altöls importiert. Es besteht der Verdacht, dass es sich oft um falsch deklariertes Palmöl handelt. Besser wären da synthetische Treibstoffe, die auf technischem Weg mit erneuerbarer Energie direkt aus CO₂ und Wasser hergestellt werden können. Tatsächlich wurde dafür ebenfalls eine Beimischpflicht beschlossen. Sagenhafte sieben Promille davon müssen dem Flugtreibstoff ab dem Jahr 2030 beigemischt werden ... Dringend nötige Massnahmen zur Reduktion der Flugnachfrage fehlen im Gesetz ganz.

Das Parlament ist offenbar nicht bereit für echten Klimaschutz. Weder im Verkehr noch in den anderen Sektoren. Es zeigen sich nun die Folgen der Wahlen vom letzten Herbst. ■

Martin Winder ist Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen und Mitglied der Geschäftsleitung. Er wird im kommenden Sommer in der Badi konsequent Pommes frites essen.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

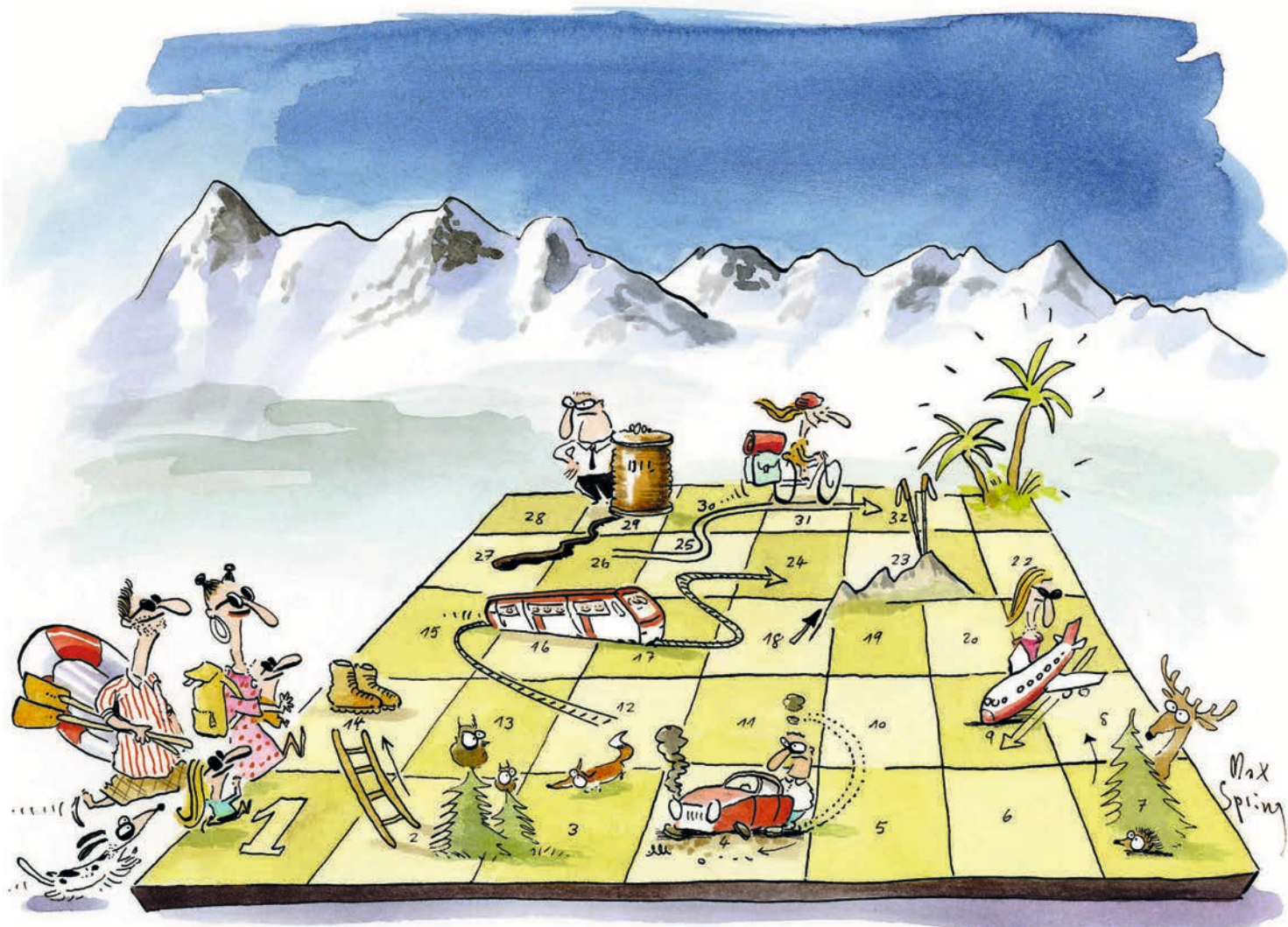
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Camille Aymon, Viviane Barben, Sabine Camedda, Nils Epprecht, Simon Hofmann, Verena Jerg, Andreas Käsermann, Luca Maillard, Céline Meisel, Stéphanie Penher, Christine Steinmann, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.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:** 63380 (deutsch 49845, französisch 13535). Die nächste Ausgabe erscheint am 29. August 2024. **Insertionschluss:** 29. Juli 2024. **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.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz verwendet Personendaten im Rahmen des Schweizerischen Datenschutzgesetzes. Mehr Informationen unter www.verkehrsclub.ch/datenschutz

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



ALS VCS-MITGLIED PRÄGEN SIE DIE LEBENSÄUME DER ZUKUNFT.

Zukunftsfähige und ökologische Mobilität für eine lebenswerte Schweiz, dafür macht sich der VCS gemeinsam mit Ihnen stark – nicht irgendwann, sondern hier und jetzt. Idee um Idee, Vorstoss um Vorstoss gehen wir gemeinsam voran.



Ihre Spende wirkt!

Jeder Spendenfranken fliesst direkt in unsere Projekte: www.verkehrsclub.ch/spenden

Sie sind noch nicht Mitglied?

Mit 85 Franken pro Jahr sind Sie dabei und erhalten vier Mal im Jahr unser Magazin.

www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität!

MIT DEM ZUG

direkt ans Meer

Mit dem TGV Lyria
direkt ab Lausanne
ans Mittelmeer

Jetzt buchen auf
[verkehrsclub.ch](https://www.verkehrsclub.ch)

Marseille, die Küstenperle Südfrankreichs, erwartet Sie mit ihren malerischen Buchten und unverkennbarem mediterranem Flair. Mit dem TGV reisen Sie ab Lausanne gemütlich per Direktverbindung ans Mittelmeer. Geniessen Sie eine Nacht im Hotel Carré Vieux Port, direkt beim alten Hafen, dem Herzstück der Stadt.

Bahn + 2 Nächte ab

CHF **333.-**

Preisbeispiel pro Person beinhaltet: Bahnfahrt im TGV ab / bis Bern in 2. Klasse (Basis Halbtax) und 2 Nächte im Doppelzimmer inkl. Frühstück im Carré Vieux Port*** in Marseille. So gefunden am 27.3.2024 für Abreise am 2.7.2024.

MOBILITÄT FÜR RENÉ NICHT NUR FÜR RENAULT



Perfekt vernetzter öffentlicher Verkehr.
Für dich und für die Umwelt.
Werde Mitglied: verkehrsclub.ch

Mobilität
mit Zukunft

