

## Was kommt nach dem Kohleabbau?

Auf dem Weg zur fossilfreien Mobilität.

Seite 22



**PROBIERPAKET  
SPITZENBIOWEINE**

 **Aus Spanien**  
Valcaliente Rioja, Garnacha 2015  
*Einzigartig, fruchtig-harmonisch*  
**CHF 17.50** pro Flasche

 **Aus Italien**  
Gulfi, Nerojbleo Nero d'Avola 2012  
*Top-Cru aus Sizilien, 91+ Parker*  
**CHF 19.80** pro Flasche

 **Aus Frankreich**  
Château Peyrou, Bordeaux 2011  
*Cru aus alten Rebstöcken*  
**CHF 21.00** pro Flasche



**6er Probierpaket  
Spitzenbioweine  
nur CHF 95.00**  
(statt 116.60) inkl. Porto

**Bestellmöglichkeiten**  
Coupon unfrankiert einsenden  
Online [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs)  
Telefon 071 250 10 15

**Das Plus für VCS-Mitglieder:**  
Sie sparen CHF 21.60 und profitieren  
von einer **portofreien Lieferung!**

**amiata**  
Langgasse 16, CH-9008 St. Gallen  
Tel 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18  
[info@amiata.ch](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)

*Matteo Catania, Gulfi, Sizilien*

*«Die Erde ist unser Kapital.  
Deshalb kommt für uns nur  
der biologische Anbau in Frage.  
Jeder unserer Weine zeigt  
sein eigenes Terroir und wird  
entsprechend ausgebaut.»*



Gulfi zählt zu den führenden Winzern für Nero d'Avola.



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



**gebana ist Pionierin des Fairen Handels in der Schweiz. Hervorgegangen ist sie aus der Bewegung der „Bananenfrauen“, die sich seit den 1970er Jahren für bessere Arbeitsbedingungen auf den Bananenplantagen einsetzte. Daher auch der Name: «GERECHTE BANANE».**

Heute sind wir in Afrika, Südamerika und Südeuropa mit Partnerfirmen vor Ort und arbeiten mit Bauernfamilien und kleinen Verarbeitungsbetrieben zusammen. Deren hochwertige Bio-Produkte vertreiben wir direkt an Konsumenten in der Schweiz. Wir engagieren uns langfristig und investieren in Arbeitsplätze und ökologische Nachhaltigkeit.

Die frischen Bio-Produkte der griechischen Kleinbauern senden wir direkt von der Ernte zu Ihnen nach Hause. Die hochwertigen Früchte werden erst geerntet, wenn sie wirklich reif sind und anschliessend direkt an Sie verschickt. Frischer geht's nicht!

- ✓ Beste Qualität
- ✓ Biologisch angebaut
- ✓ Bequeme Heimlieferung
- ✓ Von Kleinbauern produziert
- ✓ Direkte Handelswege
- ✓ Fair gehandelt



**Beachten Sie auch das VCS-Bonus-Angebot auf Seite 32 in diesem Heft!**

## Hilflos trotz Fakten

© VCS/Susanne Troxler



«Klimawandel? Den gibt es. Aber menschengemacht ist er nicht!» Begegnet ist mir diese Aussage, als ich fürs Dossier auf Stimmenfang war. Ich muss den Mann reichlich

dumm angestarrt haben – dabei hatte ich den ipcc-Bericht «Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger» gelesen, mit unseren Experten im Haus diskutiert und mich ins Thema vertieft. Schmelzende Gletscher sind eine Realität, die Diagramme im Bericht eindeutig. Dennoch war mein Gegenüber von seiner Einschätzung überzeugt. Er kenne andere Quellen, die er mir gern zur Verfügung stelle. Ich habe verzichtet, vielleicht etwas feige. Für mich ist klar, dass der Mensch massiv ins System eingreift, der Natur schadet und die Zukunft unserer Kindeskinde gefährdet. Was zwar nicht dazu führt, dass ich mich depressiv auf dem Sofa zusammenrolle. Aber ist mein persönlicher Beitrag gross genug? Müsste ich noch mehr lesen, geschickter argumentieren? Noch bewusster einkaufen, aufs Reisen verzichten?

Man kann auch einen Beruf daraus machen, wie Delphine Cluzel und Olivier Evalet. Das Paar aus Genf hat die Plattform karibou.ch gegründet. Darauf vernetzen sie Verarbeiter, lokale Produzenten und Konsumentinnen miteinander (Seite 55). Vielleicht ist das der Weg: Die Technik der Moderne klug nutzen, um die Welt für die Menschen von morgen zu erhalten.

Und man soll jede Reise bewusst geniessen: Eine Schneeschuhwanderung in Begleitung eines Försters lässt einen staunen. Und im Kleinwalsertal nimmt man Umweltschutz erfreulich ernst.

Wie soll man mit all denen umgehen, die Fakten anders sehen? Wenn Sie eine Antwort haben: Ich freue mich auf Ihre Zuschriften. Und wünsche Ihnen ein ruhiges Jahresende!

Dominique Eva Rast, Redaktionsverantwortliche VCS-Magazin

**Titelbild:** Die Zeche Zollverein ist heute ein lebendiger Kulturort und Ausgangspunkt für schöne Radtouren. (© Anna Schwartz)

## POLITIK

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Digitalisierung auf gutem Weg**  
Die moderne Art von Gebühren für Lastwagen und PW
- 8 **Velo macht glücklich**  
Die besten Ideen, wie Velofahren im Alltag sicherer, bequemer oder spannender wird.
- 16 **Zu Fuss zur Schule**  
Der VCS sorgt dafür, dass Kinder sicher zu Fuss unterwegs sind.

## DOSSIER

- 22 **Was kommt nach der Kohle?**

Will die Schweiz Ziele des Pariser Abkommens erreichen, ist der Ausstieg aus fossiler Energie Pflicht. Wie kann es klappen?

© Fotolia/sergeyalovsin



- 30 **MITGLIEDERANGEBOTE**

- 34 **BERICHTE AUS DEN VCS-REGIONEN**

## REISEN

- 44 **Wenn die Schloten nicht mehr rauchen**  
Eine Entdeckungsreise im Ruhrgebiet
- 48  **Verschneite Gipfel**  
Das Kleinwalsertal zeigt grosses Umweltengagement
- 51 **Auf der Spur von Dachs und Gams**  
Schneeschuhwandern und Spuren lesen
- 52 **Rendez-vous mit dem Samichlaus**  
Drei Tipps für Weihnachtsmärkte

- 56 **DEBATTE**  
**Wettbewerb im Bahnverkehr**  
Was bringt es den Kunden?

- 60 **LESERBRIEFE**

- 64 **WETTBEWERB**

- 65 **BITTE MITDENKEN!**  
Mass halten statt masslos konsumieren

- 66 **CARTOON**

## VCS rettet Drittverkaufsstellen der SBB

**Es ist geschafft! Die Drittverkaufsstellen der SBB leben weiter. Das hat nach dem Nationalrat auch der Ständerat in seiner Herbstsession entschieden.**

Mit dem Entscheid der beiden Räte sollen Beratung und Verkauf von ÖV-Tickets durch private Stationshalter, ausgewählte Avec-Shops, Migrolinos und Poststellen mindestens bis ins Jahr 2020 möglich sein. Der VCS hat sich stark für diese kostengünstige Form des Service public engagiert. Schliesslich ist dem VCS wichtig, dass der Zugang zum öffentlichen Verkehr für alle möglichst einfach funktioniert. Und der VCS war es auch, der das Stationshalter-Modell in Wipkingen vor ziemlich genau 20 Jahren mitbegründete. Damit konnte der Verband dazu beitragen, dass das Quartier wieder stärker belebt, die Verrohung gestoppt und der Service für den öffentlichen Verkehr verbessert werden konnte.

Das Stationshalter-Modell hat sich in der Folge weiter ausgebreitet. Gemeinsam mit den Migrolino-, Avec-Shops und Poststellen machen diese insgesamt 50 Verkaufsstellen rund einen Viertel aller bedienten SBB-Verkaufsstellen aus. Warum also nicht auch in Zukunft neben dem Kaugummi ein Zugticket verkaufen? Dieses simple Argument hat vielen National- und Ständeräten eingeleuchtet. Denn sie wussten: Direkte Kosten für diesen Service haben weder die SBB noch der Steuerzahler. Das Modell läuft privatwirtschaftlich und ist beliebt. Das Parlament wollte diesen Service nicht ohne Not abschaffen. Der Entscheid der SBB, per Ende Jahr den Ver-

kauf von ÖV-Tickets in diesen 50 Verkaufsstellen zu schliessen, hat viele Menschen verärgert und entsprechend mobilisiert. Insgesamt 32 000 haben die Petition des VCS unterschrieben. Sie alle – und auch der VCS – wurden jetzt für ihr Engagement belohnt.

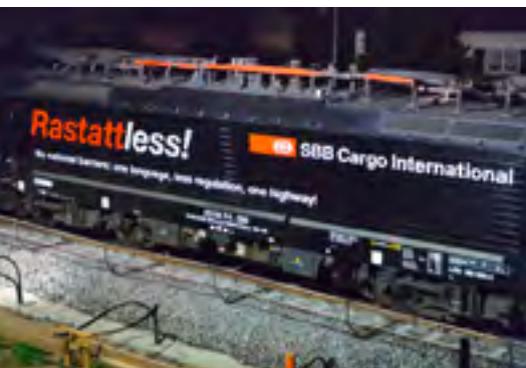


Der Entscheid des Parlaments rettet auch den Bahnhof Kreuzlingen Hafen.

## Nord-Süd-Güterverkehr: Anfällig für Gleisstörungen

Im Rahmen von Bauarbeiten an einem Eisenbahntunnel bei Rastatt (D) sackte das Bahntrasse plötzlich ab und wurde in der Folge für knapp zwei Monate für Züge unpassierbar. Ausweichrouten auf Bahnnebenstrecken sowie über die Rheinschiffahrt hatten nicht genügend Kapazität, um die Nachfrage nach Gütertransporten zu stillen. Viele Gütertransporte wurden in der Folge klimaschädlich über die Strasse abgewickelt.

Das schienenbasierte Cargo-System der Schweiz verbucht gemäss Logistikern Umsatzeinbussen von rund 50 Millionen Franken. Genauso schlimm ist, dass damit die Verlässlichkeit der Bahn aufgrund ihrer offenen kundigen Verletzlichkeit infrage gestellt wird. Damit die Rückverlagerung auf die Schiene funktioniert, müssen Kapazitätsengpässe des Bahnnetzes auf der gesamten Nord-Süd-Güterverkehrsachse beseitigt und die Schiene mit kompensatorischen Massnahmen unterstützt werden. Solche Forderungen



Seit dem 2. Oktober ist die Rheintalstrecke endlich wieder offen.

richten sich vermehrt an die Netzgesellschaft der Deutschen Bahn, beispielsweise in der neuesten Interpellation der SP-Nationalrätin Martina Munz. Auch die Präsidentin des VCS, Evi Allemann, fordert, «dass die Stabilität des Gütertransports auf der Schiene gesichert sein muss. Hier ist die Politik gefordert.»

## FLUX prämiert Bahnhof mit Schmalspurbahn

PostAuto, der VCS und der Verband öffentlicher Verkehr VöV prämiieren jedes Jahr gemeinsam einen Bahnhof, der aus Sicht der Kunden, der Gestaltung und des Betriebs besonders überzeugt. Die Jury des «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» hat dieses Jahr touristische Umsteigeknoten mit «Meterspur» unter die Lupe genommen. Die schmalen Gleise eignen sich besonders für enge Kurven in Berggebieten. Von den 19 begutachteten Umsteigeknoten kommen drei in die engere Auswahl: Der Bahnhof Arosa (GR), Innertkirchen (BE) und Château-d'Oex (VD). Am 30. November gibt die Jury in Bern bekannt, welche Gemeinde den Preis «FLUX – Goldener Verkehrsknoten» und somit 5000 Franken erhält.



Der ÖV-Oscar geht dieses Jahr an einen «Meterspur»-Bahnhof.

## Mit dem Solar-Pass sauber unterwegs

Das Engagement vom VCS und der SBB für erneuerbare Energie geht weiter: Auch in Zukunft können VCS-Mitglieder aktiv einen Beitrag leisten, dass die Bahn nur mit sauberem Strom fährt. Der Solar-Pass garantiert einen fixen Anteil von zehn Prozent Solarstrom im Bahnstrommix für jeweils 5000 Personenkilometer. Diese zehn Prozent Öko-Strom ersetzen die zehn Prozent aus anderen Energiequellen wie zum Beispiel Atomkraft. Die SBB verpflichtet sich, entsprechende «naturemade star»-Solarstrom-Herkunftsnachweise einzukaufen.

Mehr Infos:

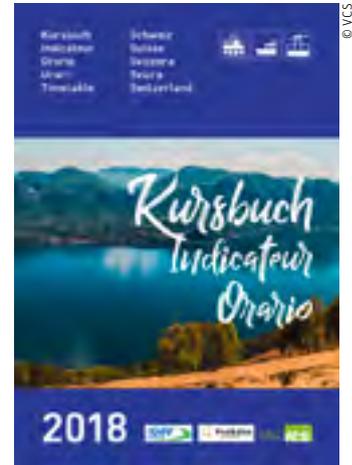
[www.verkehrsclub.ch/solar-pass](http://www.verkehrsclub.ch/solar-pass)



Aktiv für sauberen Strom mit dem Solar-Pass.

## Kursbuch – es lebt weiter

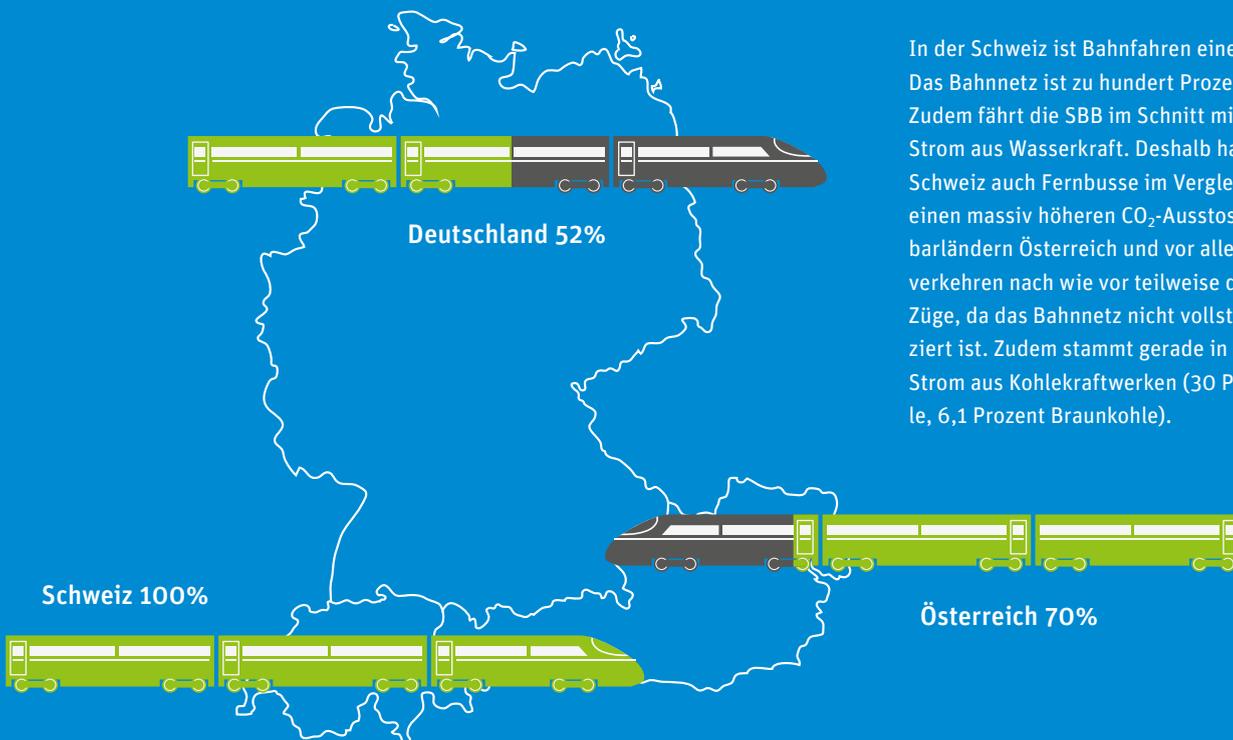
Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VCS, die Anliegen, Bestellungen, Lob und Tadel unserer Mitglieder entgegennehmen, sind im Moment im besten Sinne voll ausgelastet. Denn die Bestellungen für das Kursbuch übertreffen die Erwartungen des VCS bei weitem. Unser Mitglieder-Service kann sich über viele sehr positive Rückmeldungen freuen. Das freut den VCS natürlich sehr. Bereits sind gegen 4000 Bestellungen eingegangen. Der Vorteil für VCS-Mitglieder: Jeder und jede erhält ganz sicher ein Kursbuch. Weil der VCS – gemeinsam mit der IGÖV und Pro Bahn Schweiz – das Kursbuch zum ersten Mal (ohne Postauto-Verbindungen) eigenständig herausgibt, erfolgt die Auflage in limitierter Höhe. Wer sich sein Kursbuch sichern will, bestellt am besten jetzt: Per Telefon unter 031 328 58 58, per Mail an [kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch) oder am einfachsten unter [www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch).



Das Kursbuch eignet sich auch als Weihnachtsgeschenk.

© muellerluetolf.ch, Quelle: VCS/EU Pocketbook Transport 2016

## ELEKTRIFIZIERUNG DES BAHNNETZES: DIE SCHWEIZ AN DER SPITZE



In der Schweiz ist Bahnfahren eine saubere Sache: Das Bahnnetz ist zu hundert Prozent elektrifiziert. Zudem fährt die SBB im Schnitt mit 90 Prozent Strom aus Wasserkraft. Deshalb haben in der Schweiz auch Fernbusse im Vergleich mit der Bahn einen massiv höheren CO<sub>2</sub>-Ausstoss. In den Nachbarländern Österreich und vor allem in Deutschland verkehren nach wie vor teilweise dieselbetriebene Züge, da das Bahnnetz nicht vollständig elektrifiziert ist. Zudem stammt gerade in Deutschland viel Strom aus Kohlekraftwerken (30 Prozent Steinkohle, 6,1 Prozent Braunkohle).

# Digitalisierung auf gutem Weg

Von Filippo Rivola

Sowohl bei Autos als auch bei Lastwagen könnte sich die Gebührenerhebung für die Benutzung des Strassennetzes ändern und physisch verschwinden.



© Fotolia/hyko

Auch auf der Strasse bringt die Digitalisierung den erwünschten Fortschritt.

**M**it einer Vernehmlassung in diesem Herbst hat der Bund seine Pläne für die Einführung einer elektronischen Vignette publik gemacht, welche die Klebeetikette – die bekanntlich im Winter kaum von der Scheibe zu kratzen ist – ersetzen soll. Konkret soll sich der Fahrzeuginhaber über eine Smartphone-App oder auf einer spezifischen Webseite anmelden und so jährlich vierzig Franken bezahlen. Für Personen ohne digitalen Zugang wird es möglich sein, die Abgabe via kantonale Fahrzeugsteuern zu entrichten. Es wird also das Nummernschild registriert und nicht mehr, wie bis anhin, das Fahrzeug. Fixe oder mobile Kontrolleinrichtungen auf dem Autobahnnetz werden überprüfen, ob das Schild im System registriert

ist, und wenn dies nicht der Fall ist, erhält der Inhaber des Nummernschildes eine Bussse. Ein ähnliches System wird bereits heute bei zahlreichen städtischen Road-Pricing-Systemen wie zum Beispiel in London praktiziert. In Zukunft werden neue Technologien selbst diese Kontrollsysteme überflüssig machen, wenn das Fahrzeug den Behörden automatisch seine Position übermittelt. Strenge gesetzliche Vorschriften garantieren den Datenschutz, und es wird aufgrund dieser Daten kein Benutzerprofil erstellt.

## Einheitliches System für die Schwerverkehrsabgaben in Europa

In einer zweiten Vernehmlassung ging es um die Einführung des Europäischen Elek-

tronischen Mautdienstes (EETS) für den Schwerverkehr. In den letzten Jahrzehnten wurden in verschiedenen europäischen Ländern unterschiedliche Schwerverkehrsabgabe-Systeme eingeführt. Um die administrativen Abläufe zu vereinfachen, hat die EU einen Erfassungsapparat vorgeschlagen, der die Daten aller Mautsysteme in Europa registriert. Das Unternehmen, das die Box liefert, erfasst alle Systeme, erhebt den Betrag beim Transporteur und verteilt ihn anschliessend an die Behörden der durchreisten Länder. Die Schweiz als Nichtmitgliedstaat der EU oder des EWR muss den EETS nicht in ihre Schwerverkehrsabgabe integrieren. Sie möchte aber eine Zusammenarbeit. Ein Zwang für die Lastwagen, eine EETS-Box anzuschaffen, ist im Moment in der Schweiz noch nicht vorgesehen, denn das heutige Erfassungssystem ist noch nicht amortisiert und wird bis mindestens 2024 in Betrieb sein.

## Der VCS unterstützt den Fortschritt

Der VCS hat sich positiv zu den Vernehmlassungen geäussert. Die elektronische Vignette optimiert den ganzen Prozess, vermeidet eine Überproduktion der physischen Vignette, vereinfacht die administrative Arbeit und erleichtert das Aufspüren von Betrügern. Ein ausländischer Tourist, der durch die Schweiz fährt, wäre nicht mehr gezwungen, an der Grenze anzuhalten, was wiederum die Grenzwachter entlastet. Und eine Zusammenarbeit beim Schwerverkehrstransit würde die Überprüfung der von ausländischen Lastwagen gefahrenen Kilometer überflüssig machen. Die Höhe der Abgabe bleibt gleich, so dass der Transit durch die Schweiz gegenüber heute nicht attraktiver wird. Die Digitalisierung der Strassenverkehrsabgaben gehört zu den positiven Fortschritten der neuen Technologien, weshalb sie der VCS mit Überzeugung unterstützt. ■

# Ständerat unterstützt Klimaschutz

Von Dominique Eva Rast

Unter dem Deckmantel der Förderung von Elektroautos wäre beinahe ein höherer CO<sub>2</sub>-Ausstoss ermöglicht worden. Die Motion von CVP-Nationalrat Fabio Regazzi gab vor, Autos mit geringerem Ausstoss zu fördern, hätte aber das Gegenteil erreicht.

Im Mai 2017 haben 58 Prozent der Bevölkerung die Energiestrategie 2050 angenommen und damit auch das CO<sub>2</sub>-Neuwagenziel. Dieses sieht vor, dass der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Schweizer Neuwagen ab 2020 noch 95 Gramm CO<sub>2</sub> pro gefahrenen Kilometer betragen darf. Heute sind es 130 Gramm pro Kilometer. Diese Umsetzung funktioniert ohne Verbote von bestimmten Automodellen. Um Anreize zu setzen, sollen Autoimporteure Elektrofahrzeuge und besonders emissionsarme Neuwagen mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoss, der unter 50 Gramm/Kilometer liegt, höher gewichten dürfen als normale Autos. Deshalb plant der Bund genau wie die Europäische Union, dass Elektroautos zeitlich befristet doppelt angerechnet werden dürfen.

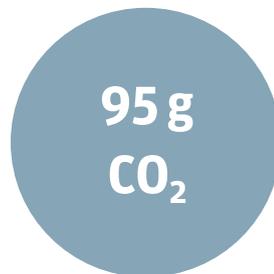
## Unbefristete Sonderregelung

Die Motion Regazzi sah aber vor, dass bei der Berechnung dieses Neuwagenflottenziels (durchschnittlicher CO<sub>2</sub>-Ausstoss) jedes Elektroauto unbefristet wie 3,5 Autos mit einem Null-Gramm-CO<sub>2</sub>-Ausstoss an-

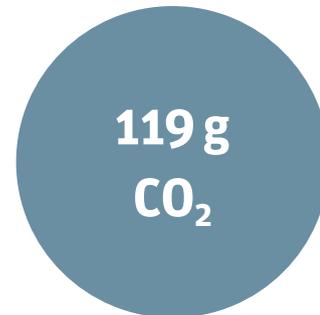


© Adam Di Loreto/Stockphoto

Elektroautos fördern – aber richtig!



Von Parlament und Volk entschiedene durchschnittliche Emissionswerte



Durchschnittliche Emissionswerte Motion Regazzi

gerechnet würde. Was nach Förderung von Elektroautos aussieht, hätte zum Gegenteil geführt. Die Forderung von Regazzi hätte das in der Energiestrategie 2050 beschlossene CO<sub>2</sub>-Ziel von 95 Gramm ad absurdum geführt. Denn: Je höher der Anteil an E-Autos, desto weiter steigt der CO<sub>2</sub>-Mittelwert über das 95-Gramm-Ziel. Die Mehrfachzählung von Elektroautos gemäss der Motion Regazzi hätte dazu geführt, dass ab 2023 faktisch das Ziel wieder bei rund 120 Gramm pro Kilometer gelegen wäre. Ein Plan, der nicht einmal dem grossen Autoimporteurverband eingefallen ist: Der Branchenverband autoschweiz hat in seiner Vernehmlassungsantwort nur gefordert, dass während einer befristeten Zeit Elektroautos doppelt an das Flottenziel angerechnet werden dürfen.

## Im Nationalrat angenommen

Die Worte von Bundesrätin Leuthard, die gegen die Motion war, stiessen im Nationalrat auf wenig Gehör. Die Motion wurde klar angenommen, zum Entsetzen der Verkehrs- und Umweltverbände. «Offenbar war vielen nicht klar, dass mit dieser Motion dem Kli-

maschutz ein Bärendienst erwiesen wird», zeigte sich Evi Allemann, VCS-Präsidentin und SP-Nationalrätin, erstaunt.

## Im Ständerat abgeschmettert

Immerhin: Der Ständerat hat seine staatspolitische Verantwortung wahrgenommen und nicht einfach blindlings eine vermeintliche Elektroförderung beschlossen, die aber dem Klimaschutz massiv schadet. In der vorbereitenden Kommission dann war das Wissen etwas höher – die Motion wurde dem Ständerat zur Ablehnung empfohlen. Und dieser folgte der Empfehlung und lehnte am 13. September die Motion klar ab. Damit ist zumindest eine Massnahme vorhanden, um den CO<sub>2</sub>-Ausstoss des Verkehrs zu reduzieren. Bis ins Jahr 2020 müssen alle Sektoren 10,7 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> sparen. Mit dem Neuwagenziel wird eine Million Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr eingespart. Mit seinem «Nein» zur Motion, und auch zu einem verzögerten sogenannten «Phasing-in» während der Debatte über die Energiestrategie, hat der Ständerat entschieden, dass die Umsetzung analog zur EU erfolgt. «In unseren Bergen sehen wir die Auswirkungen des Klimawandels bereits jetzt deutlich. Wir erreichen die Pariser Klimaziele nur, wenn auch der Autoverkehr den CO<sub>2</sub>-Ausstoss reduziert», hält VCS-Präsidentin Evi Allemann fest. ■

# 200 Jahre: Das feiern wir!

Von Camille Marion

2017 ist ein Jubiläumsjahr für das Velo: Es war der 12. Juni 1817, als Baron Karl Drais die 14,4 Kilometer von Mannheim zum Relaishaus in Schwetzingen auf seiner Laufmaschine zurücklegte. Der weltweite Siegeszug des Zweirads nahm seinen Anfang.

**200** Jahre später hat das Velo nichts von seiner Attraktivität eingebüsst. Das schnelle, praktische und preiswerte Transportmittel schont Gesundheit und Umwelt. Der VCS hat sich stets mit Überzeugung dafür eingesetzt, insbesondere bei den politischen Behörden. Denn längst ist erwiesen, dass es Infrastrukturen braucht, damit das Fahrrad auch wirklich benutzt wird. Dem heute leider allzu verbreiteten «Mehr Strassen, mehr Staus», ein Mantra, das auch der VCS immer wieder bemühen muss, möchten wir deshalb das optimistischere «Mehr Radwege, mehr Radfahrende» entgegensetzen.

Das Velo ist ein Fahrzeug, das Emotionen auslöst. Es wird auf der ganzen Welt

benutzt, kennt keine Grenzen und vereint Liebhaber jeder Herkunft, jeden Alters und jeder sozialen Klasse.

## Gute Ideen waren gesucht

Um das Jubiläum gebührend zu feiern, forderte der VCS die Velofans auf, ihre kreativen Ideen für eine noch perfektere Ausstattung des Zweirads zu teilen. Wie kann das kleine Prunkstück noch cooler werden? Es hat ja schon viel zu bieten: es ist leicht, schnell, billig, umweltfreundlich. Doch der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt, die Tüftler warten immer wieder mit Überraschungen auf. Entsprechend gross war die Teilnahme am Wettbewerb «Velo macht

glücklich». Ein Beweis dafür, dass dieses Transportmittel uns immer noch bewegt.

Mehr Sicherheit, technische Verbesserungen, bessere Sichtbarkeit, Optimierung für den Familieneinsatz oder als Tiertransportmittel, Schutz gegen das unberechenbare Schweizer Wetter: Die Wettbewerbsbeiträge sind äusserst vielfältig und anregend.

Die Jury hat diskutiert und die zehn besten Ideen ausgewählt. Die Erfinderinnen und Erfinder der Projekte werden belohnt und erhalten tolle Preise, offeriert von m-way und Ortlieb, den zwei Partnern des Wettbewerbs. Der VCS bedankt sich herzlich bei allen, die mitgemacht haben. ■

## DAS SIND DIE FÜNF PREISTRÄGER

Tag



Tag



Tag



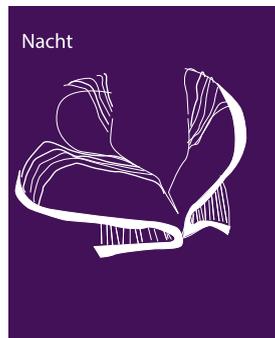
Nacht



Nacht



Nacht



1.

2.

3.



Isabelle Wackernagel, Zürich

**1. Als leichten Schmuck**, der gut wie **Anti-Camouflage** funktioniert. Mit einer schönen zweifarbigen Kombination oder als Kontrast, (reflex)grau-schwarz oder (reflex)grau-violett oder in einer Kombination, die dem (reflex)grau tagsüber eine schöne Harmonie gibt. So wirkt es spielerisch und attraktiv.

**2. Jeansjacke:** Beidseitig tragbar hell und dunkel. Am Tag ist es ein jeansfarbener Stoff mit klassisch einfachem Schnitt mit weichem Griff. Nachts, beim Anleuchten des Stoffes, schimmert der Stoff auf.

**3. Cape-Gilet:** Im Alltag jeansfarbig, möglich in jeansblau – hell, jeans-schwarz – hell, je nach Tragart. Das Aufleuchten des Stoffes ist einfach ein Erhellern, die Einfassung mit Reflex ist stark aufleuchtend.



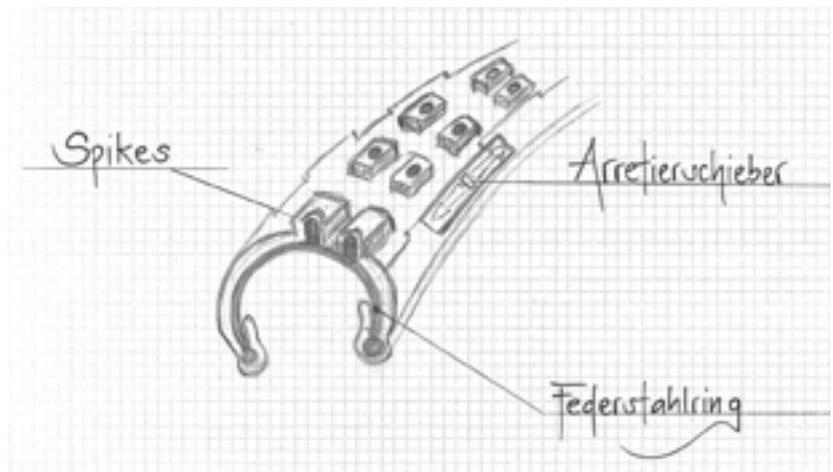
**Beat Locher, Zürich**

Meine alltäglichen Transporte führe ich mit dem Velo mit Anhänger oder mit dem speziellen Gepäckträgeraufsatz durch. Mit diesem kann ich problemlos bis zu 20 Kilogramm transportieren. Häufig bin ich in der Stadt unterwegs und muss mit meinem Veloanhänger sehr aufpassen (Breite). Öfters stehe ich auch hinter einer Autokolonne, da der Platz rechts zu knapp ist. Mit dem Veloträger-Aufsatz kann ich neu fast 95 Prozent meiner Alltagstransporte durchführen. Mit den Spanngurten kann ich eine normale Kiste, aber auch grössere Gegenstände, transportieren. Auch bei 45 km/h fährt das Velo sehr ruhig und sicher, das Velo ist vollgefedert. Dieser praktische Aufsatz kann auf jedem normalen Veloge-päckträger hinten montiert werden.



**Hans Huber, Meiringen**

Schlauchloser, wartungsfreier Ganzjahresreifen mit ausfahrbaren Spikes für das Pendlervelo! Mehr Sicherheit für Pendler und Schüler – auch im Winter! Das Ziel ist, einen Ganzjahresreifen zu erschaffen, der durch seine Stabilität – gegeben durch den Federstahl – schlauchlos auskommt. Ein wartungsfreier, plattenloser Reifen fürs ganze Jahr! Gerade auch im Winter soll man durch die ausfahrbaren Spikes ohne Stürze sicher zur Arbeit, Schule etc. kommen. Das Prinzip: Mit Hilfe eines Federstahlbandes, welches einseitig fix mit dem Reifen verbunden ist, lässt sich mittels Schieber das Band vergrössern oder verkleinern. Das heisst, die Spikes werden je nach Witterung bei Schnee, Eis und Glätte ausgefahren und können mit dem Schieber problemlos und schnell wieder eingefahren werden, falls sie nicht mehr benötigt werden.



**Didier Very, Genève**

Seit Jahren überlege ich mir ein Konzept für ein Velo mit Anhänger und Solarantrieb. Ich habe immer noch weder Zeit noch Geld, um meine Ideen umzusetzen. Vor 25 Jahren, als das so noch kaum existierte, habe ich einen Anhänger für die Ferien konzipiert und umgesetzt. Alles wurde flach in den Kofferraum des Autos verstaut.



**Mechthild Voigt, Bülach**

Bitte Körbe mit Reflektoren! Hier ist mein aufgepepptes Velo mit zerschnittener Sicherheitsweste.



[www.gluecklichvelo.ch](http://www.gluecklichvelo.ch)

# Assistenz ist erwünscht

Von Dominique Eva Rast

Fahrassistenzsysteme sind bei Fahrlehrerinnen und Fahrlehrern, Polizei-behörden und Strassenverkehrsämtern bekannt. Und werden bezüglich Verkehrssicherheit als nützlich eingestuft: Das zeigt eine neue Umfrage.

**N**achtsichtassistent, Müdigkeitswarner, Park-assistent: Der Helfer im modernen Auto gibt es viele. Moderne Fahrassistenzsysteme könnten theoretisch rund 50 Prozent der schweren Unfälle vermeiden. Aber sind sie auch bekannt und akzeptiert? Das wollte der VCS Verkehrs-Club der Schweiz mit einer Umfrage bei Fahrlehrern, Polizei-behörden und Strassenverkehrsämtern herausfinden. Bemerkenswert ist, dass die Befragten den Systemen grundsätzlich einen grossen Nutzen für die Verkehrssicherheit attestieren. Der Wissenstand über die verschiedenen Möglichkeiten ist im Vergleich zu den durchschnittlichen Autofahrerinnen und Autofahrern höher.

## Wenig bekannte Helfer

Eine Mehrheit der befragten Fahrlehrerinnen und Fahrlehrer legt bei der Ausbildung der Schülerinnen und Schüler Wert darauf,

über die verschiedenen Systeme zu informieren. Die Unterstützungsmöglichkeiten sind aber unterschiedlich bekannt: Während der Parkassistent den meisten vertraut ist, ist dies beim Nachtsichtassistenten und dem Müdigkeitswarner deutlich weniger oft der Fall. Gerade der Müdigkeitswarner kann aber für die Verkehrssicherheit eine wichtige Rolle spielen: Das System analysiert ununterbrochen das Lenkverhalten auf Anzeichen nachlassender Konzentration. Je nach System wird die am Steuer sitzende Person (Augen- und Kopfbewegungen) oder ihr Fahrverhalten (Schlangenlinien) beobachtet. Auch Tageszeit, Geschwindigkeit oder Blinkverhalten werden vom System berücksichtigt. Erkennt das System entsprechende Symptome, empfiehlt das System eine Pause und warnt den Fahrzeuginsassen mit einem deutlichen akustischen oder optischen Signal.

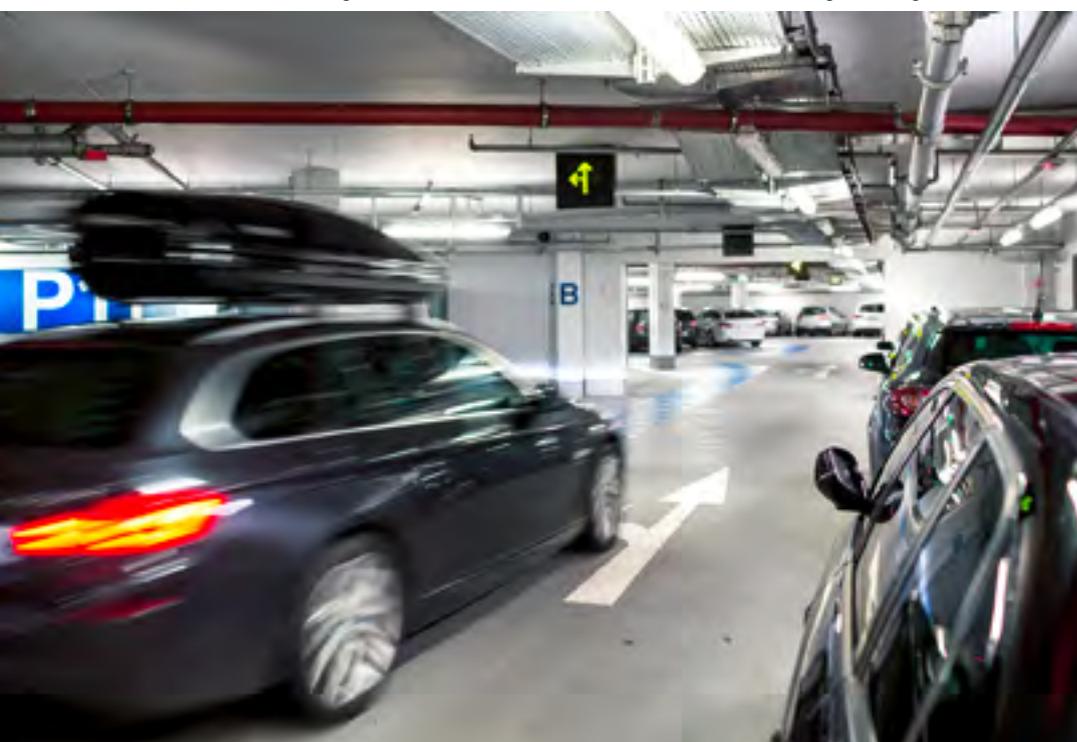
## Mehr Sicherheit

Unumstritten ist, dass der Verkehr dank Assistenzsystemen sicherer und komfortabler wird. Je rund 90 Prozent der drei befragten Gruppen gehen mit dieser Aussage einig. Kritisch angemerkt wurde, dass mit Assistenzsystemen den Lenkerinnen und Lenkern die Verantwortung (zu) stark entzogen wird oder diese abgelenkt werden. Die Signale, Warnungen oder Töne werden teilweise als unangenehm empfunden oder es mangelt schlicht am Vertrauen in die Fahrassistenzsysteme. Uneinig sind sich die Befragten, ob Fahrassistenzsysteme neue Risiken generieren. Die Bedenken sind ähnlich wie bei der Frage zur Sicherheit. Dazu kommt das Risiko, dass die Konzentration nachlässt oder die Fahrer nachlässig werden, weil sie davon ausgehen, dass der Assistent für Sicherheit sorgt.

## Gerne mehr Unterstützung

Die Umfrage zeigt auch, dass die Befragten froh sind, wenn sie unterstützt werden, etwa mit Flyern, Videos und Workshops. Gut 80 Prozent wünschen sich mehr Unterstützung bei der Präventionsarbeit. «Das bestärkt uns in unserer Arbeit», sagt Martin Winder, der beim VCS die Kampagne «Sicheres Auto» leitet. ■

Der Parkassistent sorgt dafür, dass der Puls bei der Einfahrt ins Parkhaus ganz ruhig bleibt.



© shutterstock/lightpoet

## Gemeinsame Kampagne

Die Website [www.sicheresauto.ch](http://www.sicheresauto.ch) informiert über Fahrassistenzsysteme (FAS) und bietet mit einer umfangreichen Datenbank Angaben über die Verfügbarkeit von FAS für die meistverkauften Autos der Schweiz. Mit der Kampagne soll die Verbreitung von FAS gefördert und so die Sicherheit auf Schweizer Strassen für alle Verkehrsteilnehmer erhöht werden. «Sicheres Auto» ist eine Kampagne des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, unterstützt durch den FVS Fonds für Verkehrssicherheit, die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung und den DVR Deutschen Verkehrssicherheitsrat.



## In 15 Minuten mit dem Velo am Arbeitsplatz!

Die VillageOffice Genossenschaft packt das Pendlerproblem an der Wurzel. Wir erstellen ein Netzwerk von gemeinschaftlich genutzten Arbeitsorten in der Nähe des Wohnortes. Damit sparen wir jährlich **4,5 Milliarden Pendelkilometer**.

Der erste Schritt ist gemacht: Coworking-Spaces an **37 Standorten** in der ganzen Schweiz sind Teil unseres Netzwerkes und mehrere Unternehmen nutzen unser Angebot bereits.

Hilfst du mit, die nächsten Schritte zu machen? Mit einer Spende von **100 Franken** wirst du Genosschafter/-in und unterstützt den Aufbau dieses Ökosystems.

[www.villageoffice.ch/mitmachen](http://www.villageoffice.ch/mitmachen)

VillageOffice wird unterstützt durch die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) der Schweizerischen Eidgenossenschaft und durch den Förderfonds Engagement Migros.

# Überblick im Normen-Salat

Von Dominique Eva Rast

Ein neuer Abgastest zeigt, wie viele Schadstoffe Dieselaautos wirklich ausstossen. Geprüft wird seit dem 1. September auch auf der Strasse. Das gilt allerdings nur für neue Modelle.

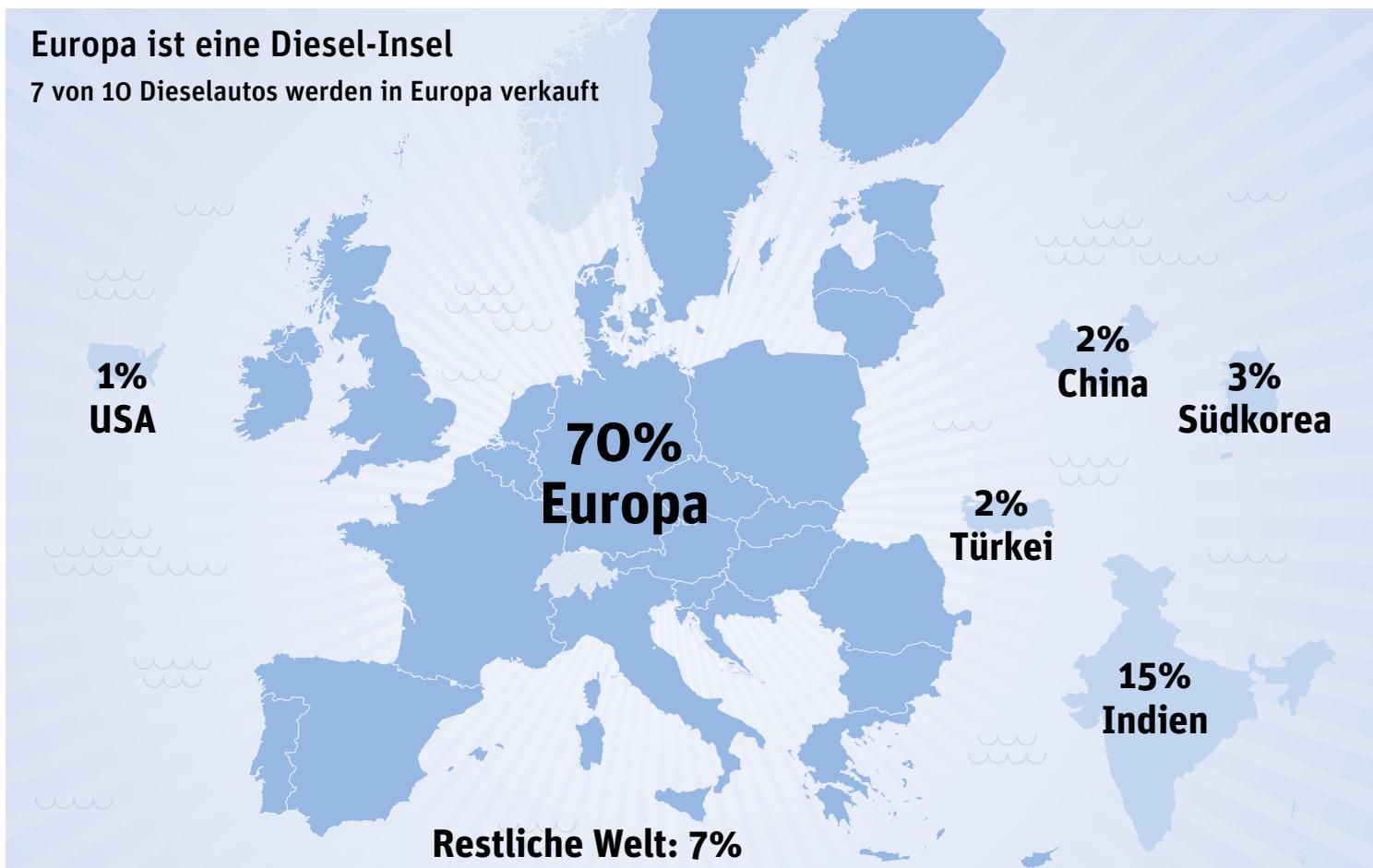
**A**ktuell werden auch in der Schweiz Dieselfahrzeuge verkauft, die ein Vielfaches mehr an Schadstoffen ausstossen, als es das Gesetz erlaubt. Dabei handelt es sich nicht etwa um alte Fahrzeuge. Es geht um fabrikneue Diesler, die auf dem Prüfstand die Normen erfüllen – in der Realität allerdings viel dreckiger unterwegs sind.

Die Gründe sind bekannt: Die Fahrzeuge bestehen die Tests im Labor, weil unter den

optimierten Bedingungen der Katalysator stets sauber arbeitet. Auf der Strasse ist die Realität eine ganz andere. Der Katalysator setzt bei jeder Gelegenheit aus, angeblich um den Motor zu schonen. Diesem Umstand schiebt die neue Abgasnorm «Euro 6d-TEMP» einen Riegel vor. Denn neu wird die Emissionsmessung im Labor mit einem Test auf der Strasse ergänzt. Für eine Genehmigung braucht es dann zum einen den bestanden

WLTP-Test (Worldwide harmonized Light-duty vehicles Test Procedure): Dieser wird weiterhin im Labor, auf dem sogenannten Rollenprüfstand, durchgeführt. Durch mehr Beschleunigungsphasen und Autobahnanteile soll er den realen Kraftstoffverbrauch sowie Schadstoffausstoss jedoch besser abbilden als der bisherige Test. Zusätzlich zu diesem WLTP-Test erfolgt ein realitätsnaher Strassentest (Real Driving Emissions

Eine neue Studie von «Transport & Environment» zeigt, dass der Absatz für Dieselfahrzeuge trotz des Skandals wächst. Hauptgrund ist, dass Diesel in den meisten europäischen Ländern tiefer besteuert wird als Benzin.



Test RDE). Das EU-Parlament beschloss Anfang Februar 2016 die Einführung des RDE-Tests per September 2017 – trotz Gegenwehr der Autobauer, welche die Einführung des schärferen Zulassungstest auf das Jahr 2020 verschieben wollten. Die Schweiz übernimmt diese Anpassung der EU-Abgasgesetzgebung automatisch.

### Übergangsfrist schützt Hersteller

Was klingt, als wäre das Problem nun endlich gelöst, hat einen grossen Haken: Die neue Abgasnorm «Euro 6d-TEMP» muss lediglich von Diesel-Modellen, die eine neue europäische Zulassung anstreben, erfüllt werden: Also nur von Modellen, die neu auf den Markt gebracht werden. Fabrikneue Diesel-Modelle, die bereits vor dem 1. September eine europäische Typengenehmigung hatten, dürfen weiterhin verkauft werden. Erst ab dem 1. September 2019 müssen sämtliche Neuwagen, die in der Schweiz verkauft und immatrikuliert werden, die neue Norm erfüllen. Bis heute ist erst ein Modell erhältlich, das «Euro 6d-TEMP» erfüllt. Dieselmotoren, die bereits auf dem Markt sind, dürfen noch bis im August 2019 verkauft werden. Dies bedeutet: Während weiterer zwei Jahre werden fabrikneue Dieselautos verkauft, die im Durchschnitt fünf Mal mehr Stickoxide ausstossen als erlaubt. Grob geschätzt handelt es sich dabei um 250 000 Dieselautos, die etwa 15 Jahre auf Schweizer Strassen unterwegs sein und die Luftqualität erheblich belasten werden.

### Politik handelt nicht

Das ist natürlich nicht im Sinn des VCS und auch nicht im Sinne des Gesetzgebers. Der VCS forderte deshalb, dass die Schweiz die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte beschleunigt. Eine entsprechende Motion von VCS-Präsidentin Evi Allemann wurde vom Bundesrat zur Ablehnung empfohlen. Wer sich die Anschaffung eines Dieselfahrzeugs überlegt, sollte beim Händler eine schriftliche Bestätigung der Einhaltung der Abgasnorm «Euro 6d-TEMP» verlangen. Grundsätzlich rät der VCS vom Kauf eines Dieselautos aktuell ab oder empfiehlt zumindest, kein Dieselauto anzuschaffen, das nicht der «Euro 6d-TEMP»-Norm entspricht. ■

### Nun neue Technologien fördern

Das ist wohl der erstaunlichste Schluss, zu dem die Studie kommt. Sie zeigt aber auch auf, wieso in Europa der Anteil an Diesel-



Der schwarze Ballon zeigt den realen Schadstoffausstoss, der rote den Grenzwert.

## Die wahre, dreckige Geschichte

«Transport & Environment» zeigt in einer neuen Studie, wie viel Schadstoffe Dieselaautos über den ganzen Lebenszyklus verteilt ausstossen.

Von Dominique Eva Rast

**E**in Argument für Dieselaautos ist stets, dass sie im Grundsatz weniger umweltschädlich sind als Benzinautos. Aktuell sind rund 37 Millionen Dieselfahrzeuge in Europa unterwegs. Transport and Environment, die Dachorganisation von nichtstaatlichen europäischen Organisationen aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich, hat nun den CO<sub>2</sub>-Ausstoss über den ganzen Lebenszyklus hinweg berechnet. Fazit: Bezieht man auch die Produktion der Fahrzeuge sowie die Herstellung der Treibstoffe ein, schneiden Benziner sogar besser ab.

fahrzeugen so hoch ist: Die Kombination von laschen Grenzwert-Tests und tiefer besteuertem Treibstoff führten gemäss T&E dazu, dass über die Hälfte aller Fahrzeuge in Europa mit Diesel betrieben werden. Weltweit gesehen werden 70 Prozent aller Diesler in Europa verkauft. T&E weist darauf hin, dass es nun an der Zeit sei, neue Technologien zu fördern. Dabei streichen sie effiziente Gasautos und moderne Elektroautos hervor. Diesel werde je länger je mehr ein Nischenprodukt und koste Europas Wirtschaft, Energieversorgung, Klima und Umwelt viel zu viel. ■

Die ganze Studie lesen:

[www.transportenvironment.org > publications > diesel](http://www.transportenvironment.org/publications/diesel) (englisch)



Dizolve

## Umweltschonend waschen

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

Dizolve packt ultra-konzentrierte Waschkraft in gerade mal 3 Gramm pro Waschgang.

Das Anschleppen von schweren Waschmittelbehältern und die umständliche Abfallentsorgung entfallen. **Weniger ist mehr** – Ihnen und der Umwelt zuliebe.

Dizolve verzichtet auf Farbstoffe, Bleichmittel und organische Lösungsmittel. Auch parfümfrei (z.B. für Allergiker) erhältlich.

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

### Leserangebot 20% Rabatt\*

**1 Packung à CHF 12.80** statt 16.–  
oder **Gratismuster** anfordern unter:

**www.dizolve.ch**

Bei Ihrer Online-Bestellung eingeben:

**Gutscheincode VCS117**

\* Angebot gültig bis:  
31.12.2017

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

## Tempo weg! Moins vite!

Nationale Tagung Congrès national

Freitag, 1. Dezember 2017  
Bern

Vendredi, 1<sup>er</sup> décembre 2017  
Berne

Mehr Infos: [laermliga.ch](http://laermliga.ch)

Plus d'infos: [laermliga.ch](http://laermliga.ch)

Melden Sie sich bitte  
umgehend an, danke!

Inscrivez-vous au plus vite,  
merci!



Moins  
fort.

Leiser.

unterstützt durch  
BAFU Bundesamt für Umwelt  
CERCLE BRUIT Vereinigung kantonaler  
Lärmschutzfachleute



Lärmliga Schweiz

Ligue Suisse  
contre le bruit

soutenu par  
l'OFEV Office fédéral de l'environnement,  
CERCLE BRUIT Groupement des responsables  
cantonaux de protection contre le bruit

# sodastream®

# -50%

## Mitgliederpreis

## CHF 99.- statt CHF 199.-

### Mit edlen Glaskaraffen



[www.sodastream.ch](http://www.sodastream.ch)



Bestellen unter:  
[shop.sodastream.ch/vcs](http://shop.sodastream.ch/vcs)

# Elektromobilität in Gemeinden

Von Stephan Walter

Eine neue Broschüre von EnergieSchweiz zeigt Gemeinden, wie sie Elektromobilität auf kommunaler Ebene unterstützen können. Die Tipps gehen von der Vorbildfunktion von Gemeinden über Ladeinfrastrukturen bis hin zu Informations- und Beratungsangeboten.

Der Strassenverkehr in der Schweiz ist heute nahezu vollständig von fossilen Energieträgern abhängig und verantwortlich für über einen Viertel des Schweizer Energieverbrauchs. Die «Energiestrategie 2050» der Schweiz hat unter anderem das Ziel, die verfügbare Energie effizienter zu nutzen und den Ausbau von erneuerbaren Energieträgern zu fördern. Die Elektromobilität bietet die Chance, einen Beitrag zur Erreichung dieser Ziele zu leisten, da Elektromotoren im Vergleich zu Verbrennungsmotoren einen weit höheren Wirkungsgrad haben. Die Schweiz verfügt dank ihres Strommixes mit hohen Anteilen erneuerbarer Energieträger zudem über günstige Voraussetzungen, um Elektrofahrzeuge umweltschonend anzutreiben.

## Kommunales Engagement

Für immer mehr Gemeinden und Städte stellt sich die Frage, wie sie den aktuellen und zukünftigen Anforderungen der Elektromobilität gerecht werden und wie sie deren Entwicklung unterstützen und steuern können. Gemeinden und Städte haben dabei zahlreiche Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten. Die Schaffung von Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge am Ausgangs- und Zielort sowie die Realisierung von Veloschnellrouten beeinflusst zum Beispiel die Verkehrsmittelwahl nachhaltig. Bauherren und Grundeigentümer können sensibilisiert oder sogar verpflichtet werden, bei der Planung und Projektierung von Neu- und Umbauten die Elektromobilität (zum Beispiel Verlegung von Leerrohren) zu berücksichtigen. Attraktive und neuartige Sharing-Angebote (zum Beispiel elektrische Lastenvelos) erleichtern den multimodalen Verkehr und reduzieren das Verkehrsaufkommen. Elektromobilität beschränkt sich dabei nicht nur auf elektrisch betriebene Autos. E-Bikes, E-Scooters und E-Kommu-

nalfahrzeuge tragen alle ebenso dazu bei, energieeffiziente Mobilitätsangebote zu schaffen. Für Gemeinden und Städte ist es daher schon heute sinnvoll, sich mit aktuellen und zukünftigen Entwicklungen im Bereich Elektromobilität auseinanderzusetzen und konkrete Massnahmen zu planen und umzusetzen.

## Hilfestellung zur praktischen Umsetzung

Zusammen mit Vertretern des Gemeinde- und Städteverbands, der Kantone, EnergieSchweiz für Gemeinden und der Branchenverbände erarbeitete das Bundesamt für Energie BFE deshalb einen kurzen Leitfaden, um Gemeinden und kleineren Städten aufzuzeigen, was sie im Bereich Elektromobilität tun können. Darin enthalten sind Massnahmenvorschläge und Praxisbeispiele für vorbildliche Umsetzungen von Massnahmen in den folgenden vier Handlungsfeldern: Planung, Vorbildfunktion, Information und Beratung sowie Infrastruktur und Dienstleistungen. Zudem sind zahlreiche Hinweise und Links zu weiterführenden Informationen und wichtigen Kontaktstellen aufgeführt. Der Leitfaden richtet sich in erster Linie an Entscheidungsträger in Gemeinden und Städten sowie an Verkehrsplaner, Architekten und Fachplaner, steht aber selbstverständlich auch anderen interessierten Personen zur Verfügung.



Elektroautos brauchen Strom: Deshalb sind öffentliche Tankstellen nötig.

- Infos  
Broschüre Elektromobilität in Gemeinden – Handlungsleitfaden mit Praxisbeispielen. Download unter: [www.energieschweiz.ch](http://www.energieschweiz.ch) > Mobilität

# Der Pedibus ist auf Kurs

Von Françoise Lanci-Montant

**Wahrscheinlich kennen Sie den Pedibus: So wie die meisten, die bei der ersten Umfrage des Link-Instituts und des VCS zur Kindermobilität und zum Einfluss des Pedibus mitgemacht haben.**

**M**ehr als tausend Eltern wurden 2016 zur Mobilität ihrer Kinder befragt und zu den Gründen, die ihre Entscheide beeinflussen. Themen der Umfrage waren der Pedibus in der Westschweiz, sein Einfluss auf die Kindermobilität und das Verhalten der Eltern sowie der wahrgenommene Nutzen. Der Geograf und Ethnologe Patrick Naef hat die Ergebnisse in einer Studie analysiert, die im September 2017 vom VCS publiziert wurde (verfügbar unter [www.verkehrclub.ch](http://www.verkehrclub.ch)).

## Das «unsichtbare» Kind

Die Studie füllt eine Lücke. Es gibt nur wenige Untersuchungen zur Frage, wie Kinder unterwegs sind und wie ihre Mobilitätsgewohnheiten aussehen. Auch der Pedibus war

bis anhin nie Thema einer Evaluation, obwohl es ihn in der Westschweiz seit 17 Jahren gibt. Für Patrick Naef «bringt die Studie äusserst lehrreiche Erkenntnisse zur Mobilität der Kinder, die während langer Zeit den Status von «Unsichtbaren» hatten». Kinder stellen einen grossen und wachsenden Bevölkerungsanteil dar: 2016 waren 928 268 Schülerinnen und Schüler täglich auf einem Schulweg unterwegs.

## Ritterschlag für den Pedibus

Auf nationaler Ebene ist der Pedibus in den verschiedenen Sprachregionen unterschiedlich bekannt. In der lateinischen Schweiz kennt man die Einrichtung sehr gut (96 Prozent in der Westschweiz und 81 Prozent in

der italienischen Schweiz), in der Deutschschweiz (28 Prozent) deutlich weniger. Rodrigo Luruena, Pedibus-Kampagnenleiter für die Westschweiz und das Tessin, erklärt diesen Unterschied dadurch, dass der Pedibus in der Deutschschweiz erst in jüngerer Zeit eingeführt wurde und hier wesentlich weniger Geld zur Verfügung steht als in der Westschweiz, wo die Kampagne seit 17 Jahren läuft.

Die meisten Westschweizerinnen und Westschweizer, die den Pedibus kennen, sind äusserst zufrieden (96 Prozent) mit dem Angebot. Ein sehr erfreuliches Ergebnis und eine Bestätigung dafür, dass die laufende Kampagne den Bedürfnissen und Erwartungen der betroffenen Eltern entspricht.

## Weniger Kinder gehen zu Fuss zur Schule

In der Schweiz sind es immer noch viele Kinder (75 Prozent), die selbständig zu Fuss zur Schule gehen. Doch auch unser Land entgeht dem in dieser Hinsicht allgemein rückläufigen Trend nicht. Einerseits wegen der zunehmenden Distanzen, andererseits auch wegen eines starken Unsicherheitsgefühls gegenüber dem Strassenverkehr. Laut Bundesamt für Statistik ist die Zahl der 6- bis 9-jährigen Kinder, die selber zur Schule gehen, in den letzten 20 Jahren um 10 Prozent zurückgegangen. Umgekehrt ist der Anteil der mit dem Auto in die Schule gebrachten Kinder von 23 Prozent 1994 auf 27 Prozent im Jahr 2015 angestiegen. Zudem treten in dieser Beziehung deutliche Unterschiede zwischen den Sprachregionen zu Tage: So sind in der Deutschschweiz wesentlich mehr Kinder selber auf dem Schulweg unterwegs als in der Romandie oder der italienischen Schweiz.

## Gegen Unsicherheit, für Selbständigkeit

Die Studie zeigt, dass vor allem die Unsicherheit, die viele Eltern im Zusammenhang mit dem Schulweg haben, sie dazu verleitet, ihre Kinder zu begleiten. In der Westschweiz ist die Sicherheit auch der Hauptgrund für das

In der Schweiz gehen 75 Prozent der Kinder selbständig zu Fuss zur Schule, auch dank dem Pedibus.



© Lund13 / Nicolas Rignett



© Lundi 13 / Nicolas Righetti

Die VCS-Studie zeigt, dass der Pedibus eine sehr grosse und positive Auswirkung auf den Langsamverkehr ganz allgemein hat.

Mitmachen beim Pedibus, während dieser in anderen Ländern wie Frankreich oder den Vereinigten Staaten in erster Linie mit sozialen Beziehungen und der Organisation des Familienlebens in Verbindung gebracht wird.

In diesem Kontext stellt der Pedibus – ein guter Mittelweg zwischen elterlicher Begleitung und selbständiger Mobilität für die jüngsten Schulkinder – eine sinnvolle Lösung im Kampf gegen die rückläufige Selbstständigkeit der Schülerinnen und Schüler auf dem Schulweg dar. Er bietet eine ideale Alternative zur individuellen Begleitung der Kinder und trägt dazu bei, den Verkehr der Elterntaxis und damit die Anzahl Autos rund um die Schulen zu senken. So hilft er mit, den Teufelskreis zu durchbrechen, den das zunehmende Unsicherheitsgefühl der Eltern und der damit einhergehende Mehrverkehr durch Elterntaxis bilden.

### Kampagne wirkt

Die Studie zeigt auch, dass die Pedibus-Kampagne eine sehr grosse und positive Auswirkung auf den Langsamverkehr ganz allgemein hat. Fast die Hälfte der befragten Westschweizer Eltern geben an, ihre Mobilität als Folge der Kampagne nachhaltiger zu gestalten. Unter ihnen sind viele, die heute mehr zu Fuss

und weniger mit dem Auto unterwegs sind als früher. Der Pedibus und die Sensibilisierungskampagnen beschränken sich also nicht auf die Schaffung neuer Linien, sondern führen auch allgemein zu einem anderen Mobilitätsverhalten, das die Wahl der Verkehrsmittel in den Familien beeinflusst.

Die Ergebnisse zeigen, dass der Pedibus optimal funktioniert und seine Ziele in der Westschweiz vollumfänglich erreicht. Die vom VCS bereitgestellte Struktur, die Unterstützung während des ganzen Jahres durch

die kantonalen Koordinationen, die zur Verfügung gestellten Materialien und Instrumente sowie die regelmässig organisierten Feste sind Schlüsselemente dieses Erfolgs. Die Kampagne kann auch als Modell für andere Kantone und Länder dienen und von diesen übernommen werden, um den Kindern mehr Sicherheit zu bieten, wenn sie unterwegs sind, und um den Langsamverkehr zu fördern. ■

[www.schulwege.ch](http://www.schulwege.ch)

### Kurz vorgestellt: Das Bureau Conseil des VCS

Das Bureau Conseil in Genf ist die Westschweizer Antenne des VCS Schweiz. Es führt Werbe- und Sensibilisierungskampagnen rund um den Langsamverkehr durch, insbesondere für Kinder und Senioren, die verletzlichsten Verkehrsteilnehmer. Insgesamt arbeiten zwölf Personen für das Bureau Conseil, sieben in Genf und fünf in den Kantonen Waadt, Freiburg, Wallis und Tessin. Sieben Kampagnen und Projekte betreut das Bureau Conseil für die Westschweiz: Seniorenmobilität, Pedibus, Schulwegpläne, Internationaler Tag zu Fuss zur Schule, Plattform Wohnen mit nachhaltiger Mobilität, «Zwei Schritte zum Tram» und die Kurse «Rundum mobil» für Seniorinnen und Senioren. Pedibus und Schulwegpläne fürs Tessin werden ebenfalls von Genf aus betreut.

Das Bureau Conseil vertritt den VCS an der jährlichen Konferenz Walk 21, in der Vereinigung «Rue de l'Avenir» und im europäischen Netzwerk «Réseau Rues».

# Begehrte autofreie Wohnungen

Von Samuel Bernhard

19 Wohnungen, 30 Mieterinnen und Mieter und gerade mal 1 Parkplatz – und zwar für Gäste, nicht für Bewohner/-innen.



© Tobias Holenweger

Die neueste autofreie Siedlung «Gartenstrasse» in Baden aus der Vogelperspektive.

**A**traktiv präsentiert sich die Siedlung «Gartenstrasse» der Genossenschaft Lägern Wohnen mitten im Zentrum der Stadt Baden. Dafür stehen zahlreiche Velo-Abstellplätze zur Verfügung: 25 gedeckte Plätze im Aussenraum sowie 41 Plätze im Untergeschoss der Siedlung.

Christoph Bernet von Lägern Wohnen erinnert sich: «Wir wollten die bestehende, ins

Alter gekommene Siedlung in der Nähe des Bahnhofs zeitgemäss erneuern. Nachdem die revidierte Bau- und Nutzungsordnung der Stadt Baden im Frühjahr 2015 rechtskräftig und damit das autofreie Wohnen im Zentrum explizit neu zugelassen wurde, legten wir sofort los – und realisierten ein Projekt ohne Parkplätze.» Die ÖV-Erschliessung ist perfekt, in unmittelbarer Nähe befinden

sich Einkaufsgeschäfte, Parkplätze zu bauen ergab keinen Sinn.

Sämtliche Wohnungen sind seit Bezugsbeginn vermietet. Dies zeigt: Autofreies Wohnen ist begehrt – auch in einer Kleinstadt. Das autoreduzierte Planen, Bauen und Wohnen ist definitiv kein ausschliessliches Phänomen der grossen Städte mehr! ■

## Viele neue Projekte auf der Webplattform PAWO

Die Siedlung «Gartenstrasse» in Baden ist eine von vielen neuen Siedlungen auf der «Plattform autofrei/autoarm Wohnen» (PAWO). Diese Plattform – ein Projekt des VCS – wächst rasant: Rund 20 Projekte sind detailliert dokumentiert, rund die Hälfte davon sind bereits bewohnte Siedlungen. Weitere neue Daten gibt es zu den Projekten «Kochermatte» in Aegerten BE, «Wasenstrasse» in Biel, «Soubeyran» in Genf sowie «Kronenwiese» und «Zollhaus» in Zürich. Die neu dokumentierten Projekte bringen einen Zuwachs von rund 300 Wohnungen zum autoreduzierten Wohnungsbestand.

[www.wohnbau-mobilitaet.ch](http://www.wohnbau-mobilitaet.ch)

**Bis Fr. 50.– sparen gegenüber Original-Druckerpatronen + 1 Patrone GRATIS!**

- 100% Qualität, Schweizer Profilabor
- PCtipp Testsieger, Kassensturz Empfehlung
- Lieferung gegen Rechnung

[www.thinkshop.ch/1xGratis](http://www.thinkshop.ch/1xGratis)  
oder Tel.-Bestellung 061 315 10 20

**THINKshop.ch**



CRTechnologies AG  
Parkstr. 6 · 4402 Frenkendorf



## Unser Land für zahlbares Wohnen

Die Terra Schweiz AG will zusammen mit der Habitare Schweiz AG Liegenschaften dauernd der Spekulation entziehen sowie nachhaltig zahlbares Wohnen sichern und fördern.



## Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:

T 052 202 80 80, [info@terra-wohnen.ch](mailto:info@terra-wohnen.ch), [www.terra-wohnen.ch](http://www.terra-wohnen.ch)



© Fotolia/celestestudio



Von Dominique Eva Rast

# Was kostet Mobilität?

Nachhaltige Mobilität fördern, das wollen alle. Idealerweise fördert nicht nur das Gewissen die Nachhaltigkeit, sondern auch der Preis.

Die Studie des Preisüberwachers trägt den etwas sperrigen Titel «Entwicklung der Fahrkosten im Strassen- und Schienenverkehr». Die letzte Ausgabe datiert von 2016. Der Inhalt gefällt aber auch heute niemandem, dem wichtig ist, dass der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Strassenverkehr günstiger ist. Denn über einen längeren Zeitraum betrachtet, steigen die Bahnpreise massiv stärker als die Preise fürs Autofahren. Der Autokilometer ist seit 2013 sogar rund sieben Prozent günstiger geworden. Die Bahnpreise – insbesondere für Reisende mit Einzelbilletten ohne Halbtax – sind da-

gegen gestiegen. Ein Retourbillett 2. Klasse auf der Strecke Bern–Zürich kostete 1990 50 Franken, 2016 war es doppelt so viel. Lohnt es sich also, Auto zu fahren?

## Bahn hat die Nase vorn

Natürlich nicht. Sinnvoll ist nämlich, die gesamten Kosten zu betrachten. Das erklärt die SBB etwa ihren Geschäftskunden. Mit einem Generalabonnement 2. Klasse kostet der Kilometer nur gerade 15,4 Rappen auf einer Basis von 25 000 Kilometer pro Jahr. Wer damit 15 000 Kilometer pro Jahr fährt, zahlt 24 Rappen pro Kilometer, immer noch klar weniger

als mit dem Auto. Denn der Autokilometer kostet nach üblichen Berechnungen 70 Rappen. Ein Generalabonnement 2. Klasse kostet 3860 Franken. Viel Geld – doch ein Auto, mit dem man 15 000 Kilometer pro Jahr fährt, schlägt im Schnitt mit 10 435 Franken zu Buche. Wenn man nun auch noch vergleicht, wie viel CO<sub>2</sub> das jeweilige Fahrzeug pro Kilometer ausstösst, hat die Bahn in der Schweiz ganz klar die Nase vorn. ■

Vergleichsrechner zur Umweltbilanz von Verkehrsmitteln: [www.mobitool.ch](http://www.mobitool.ch)

Ein kleiner Beitrag  
von Ihnen,  
eine grosse  
Wirkung für alle.



«pro clima»-Versand. Klimafreundlich, wann immer Sie wollen.

Mit nur wenigen Rappen Zuschlag können Sie Ihre Pakete oder Güter klimaneutral versenden – ganz einfach als freiwillige Zusatzleistung. Erfahren Sie mehr: [post.ch/klimaneutral](http://post.ch/klimaneutral)

**DIE POST** 

# Eine Überraschung, die Freude macht

Bereiten Sie Ihrem Nachbarn, einer guten Freundin oder Ihren Kindern eine Freude! Verschenken Sie Gratismitgliedschaften des VCS, und erhalten Sie dafür Rail Checks im Wert von 20 Franken.



# Gratismitgliedschaft verschenken

## Ein Jahr lang unbeschwert profitieren

Die beschenkte Person erhält bis Ende 2018 eine Gratismitgliedschaft des VCS und profitiert von den zahlreichen VCS-Dienstleistungen und allen Mitglieder-vorteilen. Danach entscheidet sie selbst, ob sie dabei bleibt. Die beschenkte Person muss über 18 Jahre alt sein und in einem anderen Haushalt wohnen.

## Ihre Belohnung

Für die ersten fünf verschenkten Mitgliedschaften erhalten Sie je einen Rail Check im Wert von 20 Franken, einlösbar an allen Schaltern des öffentlichen Verkehrs. Alle VCS-Mitglieder können Mitgliedschaften verschenken.

## Jetzt kostenlos verschenken!

Unter [www.verkehrsclub.ch/schenken](http://www.verkehrsclub.ch/schenken)  
oder unter 031 328 58 58



Was kommt nach der Kohle?

Ein Vorreiter von Umnutzungen: Seit den frühen 1970er-Jahren wird der ehemaligen Gaskessel in Bern als Jugend- und Kulturzentrum genutzt. Trotz Überbauungsplänen auf dem Gaswerkareal soll der Betrieb des Jugendzentrums gesichert werden.



**B**ergstürze, weil der Permafrost schmilzt, Gletscher in Bewegung, Hurrikans, absplitternde Eisberge: Der Herbst 2017 macht es den Leugnern des Klimawandels schwer. Der Klimawandel ist eine Tatsache und um ihn zu stoppen, müssen wir weg von fossiler Energie. Also weg von Erdöl, Erdgas und Kohle, welche beim Verbrennen CO<sub>2</sub> ausstossen und damit dem Klima schaden. Der Weg muss zu erneuerbarer Energie führen, zu Wasser-, Solar- und Windkraft also. Die Realität sieht aber etwas anders aus: Die Schweizerinnen und Schweizer fahren unverdrossen Auto, stossen CO<sub>2</sub> aus und fliegen je länger, je häufiger. Die Energiewende muss auch eine Verkehrswende sein, es braucht Unterstützung für ÖV, bessere Infrastrukturen für Velofahrer und Fussgängerinnen. Aber Umweltanliegen haben im Parlament einen schweren Stand und finden nur mit viel Überzeugungsarbeit eine Mehrheit. Windkraft stösst – teilweise berechtigt – auf grosse Skepsis, Wasserkraft kämpft mit finanziellen Problemen. Dennoch führt kein Weg an erneuerbarer Energie vorbei, will die Schweiz die Ziele des Pariser Abkommens erreichen. Nötig sind also zum einen Verhaltensänderungen der Einzelnen, aber auch Eingriffe der Politik.

#### Schuldfrage geklärt

Für alle wäre ein Blick in den Bericht des Weltklimarates nötig. «Klimaänderungen 2013/2014, Zusammenfassung für politische Entscheidungsträger» heisst die Broschüre. Eine Pflichtlektüre, nicht nur für alle Politikerinnen und Politiker. Sondern eigentlich für alle. Extrem nüchtern und wissenschaftlich ist schwarz auf weiss nachzulesen, dass die Menschheit am Klimawandel schuld ist. Die Erwärmung des Klimasystems sei eindeutig und viele der beobachteten Veränderungen seien in den Jahrzehnten bis Jahrtausenden davor nicht eingetreten. Jedes der vergangenen drei Jahrzehnte war an der Erdoberfläche sukzessive wärmer als alle vorangehenden seit 1850. Fazit: «Der Bericht verlangt dringende Aufmerksamkeit sowohl von politischen Entscheidungsträgern als auch der breiten Öffentlichkeit.»

Bezugsquelle für den Bericht des Weltklimarates:  
[www.proclim.ch](http://www.proclim.ch)

«Der Klimawandel ist eine Tatsache, diese Aussage stimmt. Die Inhalte des Pariser Abkommens kenne ich jedoch nicht. Ich habe davon gehört und nehme an, dass es darum geht, die CO<sub>2</sub>-Werte zu reduzieren und



Benedikt Bucherer, 28, Online-Redaktor, lebt in Bern

gewisse Richtlinien zu erfüllen. Was man gegen den Klimawandel tun kann? Als Einzelperson lokal und saisonal einkaufen, das finde ich wichtig. In der Schweiz haben wir schon einiges erreicht, finde ich. Auf der politischen Ebene braucht es aber weitere finanzielle Anreize und alles, was Schadstoffe ausstösst, muss teurer werden. Das bedeutet auch, dass man den Benzinpreis erhöhen muss. Generell finde ich, dass Mobilität zu billig ist, auch der öffentliche Verkehr. Von Erdöl als Treibstoff kann die Welt wohl wegkommen, aber für andere Produkte wie Plastik oder Kosmetika nicht.»

Umfrage in Bern und der Westschweiz zu den Fragen: Gibt es den Klimawandel, was braucht es, um ihn aufzuhalten, und was beinhaltet das Pariser Abkommen?

## Der Weg nach Paris

Seit dem 4. November 2016 ist das Pariser Klimaabkommen in Kraft. Die Schweiz ist Teil davon. Was bedeutet das nun konkret? Von Dominique Eva Rast

Politikerinnen und Politiker stehen hinter dem Pariser Abkommen und finden es toll. Bloss muss nun danach gehandelt werden, etwa beim CO<sub>2</sub>-Gesetz. An der UNO-Klimakonferenz im Dezember 2015 wurde das Klimaabkommen ausgehandelt. Es beinhaltet drei Hauptziele:

- Die unterzeichnenden Länder verpflichten sich, den Anstieg der globalen Durchschnittstemperatur auf deutlich unter 2 Grad, besser auf 1,5 Grad Celsius über dem vorindustriellen Niveau zu halten.
- Die Klimaresistenz wird gefördert. Das bedeutet Anpassungsmassnahmen wie etwa höhere Deiche.
- Die Industrieländer stellen zwischen 2020 und 2025 jährlich 100 Milliarden Dollar bereit, um die Energieversorgung umzubauen und Klimaschäden zu lindern.

Damit das Abkommen in Kraft treten konnte, musste es von 55 Staaten, die mindestens 55 Prozent der Emissionen verursachen, ratifiziert werden. Das war am 4. November 2016 der Fall. Per 1. Juni 2017 haben alle Staaten der Erde bis auf Syrien, Nicaragua und die USA das Abkommen anerkannt.

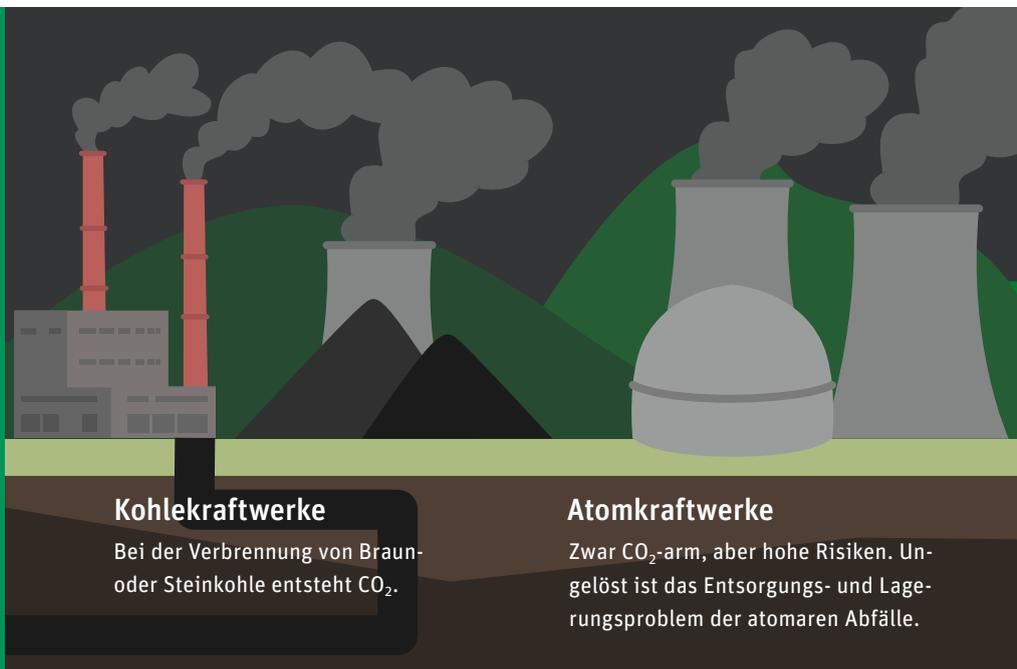
### Ein Masterplan fürs Klima

Konkret muss also das heutige Energiesystem durch ein umweltverträgliches, klimaneutrales System ersetzt werden. So fordert es die Klima-Allianz Schweiz im Klima-Masterplan. Die Klima-Allianz ist ein Zusammenschluss von 66 Nichtregierungsorganisationen. Im Klima-Masterplan sind politische Instrumente aufgelistet. Gemäss dem Masterplan kann die Klimaerwärmung nur mit einem Ende der Emissionen gestoppt werden.

## Energie ist mehr als Strom

Mobilität braucht Energie. Deshalb ist die Energiewende auch eine Verkehrswende. Entscheidend ist, dass diese Energie das Klima nicht belastet. Belastungen entstehen nicht nur beim Verbrauch von Energie, sondern auch bei der Herstellung. In unserer Grafik liegt der Fokus auf dem Ausstoss von Treibhausgasen. Für eine Gesamtsicht ist es nötig, auch andere Faktoren einzubeziehen, also etwa den Landverbrauch und den ethisch-sozialen Aspekt: Wird Soja angebaut und dann zu Bio-Treibstoff verarbeitet, stellt sich die Frage, ob es nicht sinnvoller wäre, auf dieser Fläche Getreide für die lokale Bevölkerung anzubauen.

Der VCS plädiert grundsätzlich für erneuerbare Energie, die mit Rücksicht auf Natur- und Landschaftsschutz produziert wird.



### Kohlekraftwerke

Bei der Verbrennung von Braun- oder Steinkohle entsteht CO<sub>2</sub>.

### Atomkraftwerke

Zwar CO<sub>2</sub>-arm, aber hohe Risiken. Ungelöst ist das Entsorgungs- und Lagerungsproblem der atomaren Abfälle.



© Fotolia/Sergelalvdh/sin

Die Schweiz muss das heutige Energiesystem ersetzen.

Eine gerechte Verteilung der noch möglichen Pro-Kopf-Emissionen würde für die Schweiz bedeuten, bereits 2040 kein CO<sub>2</sub> mehr auszustossen. Das würde bedeuten, dass dann keine fossilen Treibstoffe mehr verbrannt werden dürfen. Was nicht das Ende der klassischen Autos bedeutet, diese müssen aber mit erneuerbaren Treibstoffen, etwa Biodiesel oder erneuerbarem synthetischem Diesel, betrieben werden.

#### Existentiell bedroht

Das erste Ziel – die Reduktion des Temperaturanstiegs – ist für manche Länder existentiell. Denn mit einem Temperaturanstieg geht ein höherer Meeresspiegel einher. Für Bangladesch und viele Inselstaaten geht es ums Überleben. Deshalb ist es dringend nötig, als Ziel 1,5 Grad

Celsius anzustreben und nicht 2 Grad Celsius. Deshalb fordert die Klima-Allianz im Zusammenhang mit dem zweiten Ziel auch, dass sich die Schweiz an Schutzmassnahmen beteiligt und unabhängig von der Entwicklungszusammenarbeit jedes Jahr mindestens eine Milliarde Franken an die internationale Klimafinanzierung beisteuert. Dabei geht es nicht nur um das Abwenden von Katastrophen, sondern auch um die Linderung der Katastrophenfolgen – quasi Schadenersatz der Verursacher an die Geschädigten.

#### «Ich bin überzeugt, dass es den Klimawandel gibt.

Nötig sind verbindliche internationale Abkommen, die auch Sanktionen beinhalten und bei denen es nicht möglich ist, einfach auszusteigen. Ich weiss, dass es



Gabriela Troxler, 26, Redaktorin, lebt in Inwil

das Pariser Abkommen gibt, es ist mir aber nicht klar, wie es sich zum Beispiel vom Kyoto-Protokoll unterscheidet. Ich gehe davon aus, dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss sinken muss. Wie stark, das weiss ich hingegen nicht. Um den Klimawandel aufzuhalten, müssen die Regierungen aller Länder aktiv werden. Es

braucht viel höhere Abgaben auf Flügen und für die Industrie. Und jeder muss bei sich anfangen! Beim Ende von Benzin und Diesel als Treibstoff braucht es wohl staatliche Regulierung – das wird in der Schweiz sicher einen schweren Stand haben.»



© muellerluebf.ch

#### Wasserkraftwerke

Die kinetische Energie des Wassers wird in mechanische Energie bzw. elektrische Energie umgewandelt, mit Turbinen an Fließgewässern oder Staudämmen.

#### Windkraftwerke

Die Energie des Windes wird in elektrische Energie umgewandelt, um sie dann in ein Stromnetz einzuspeisen.

#### Solkraftwerke

Mittels Solarzellen wird ein Teil der Sonnenstrahlung in elektrische Energie umgewandelt.

«Ich bin überzeugt, dass es den Klimawandel gibt.

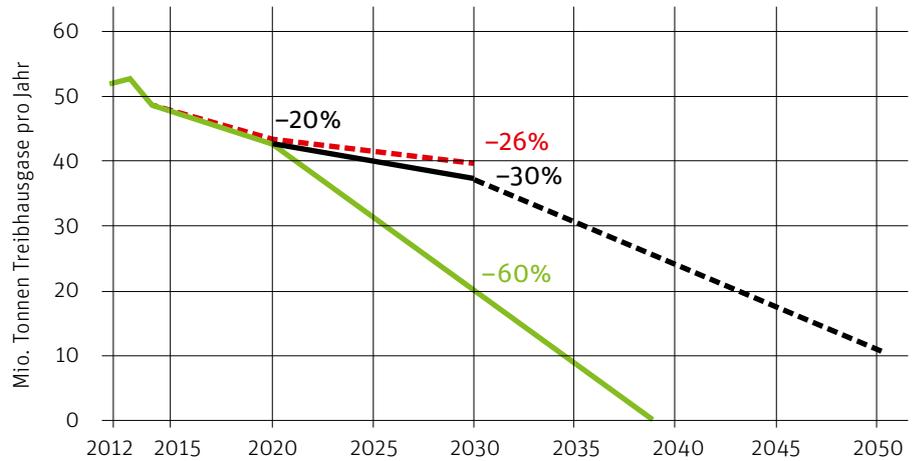
Man kann das nicht leugnen, weil man es jeden Tag sieht, zum Beispiel an den steigenden Temperaturen und den Naturkatastrophen. Was unseren Beitrag dagegen betrifft, da bin ich leider eher pessimistisch. Man hätte schon vor Jahrzehnten reagieren müssen. Aber man kann immer noch versuchen, die Auswirkungen des Klimawandels zu verlangsamen. Zum Beispiel, indem man lokal und saisongerecht einkauft und nicht so weit und weniger häufig reist. Ich denke, dass



Simone Bersier, 48, Lehrerin, lebt in Payerne

Treibstoffe wie Benzin oder Diesel verschwinden werden. Man hat noch Ressourcen, etwa unter dem Meer, und man wird diese ausschöpfen, das ist sicher. Um gegen die Erderwärmung zu kämpfen, müsste die Politik radikale Entscheidungen treffen. Aber ich bin nicht sicher, ob das geschehen wird.»

Will die Schweiz die Klimaziele des Pariser Abkommens erreichen, muss sie ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss um 60 Prozent reduzieren.



- Voraussichtliche Entwicklung ohne zusätzliche Massnahmen nach 2020 (WWB)
- Vom Bund vorgeschlagene Inland-Politik zur Umsetzung des Pariser Abkommens
- Klima-Masterplan: konsequente Umsetzung des Pariser Abkommens (max. Budget ab 2012: 800 Mio. Tonnen)

Prüfen und nachbessern

Bereits vor den Klimaverhandlungen haben die Staaten nationale Klimaaktionspläne eingereicht. Darin sind auch die CO<sub>2</sub>-Reduktionsziele vermerkt. Ob diese Ziele erreicht werden, wird alle fünf Jah-

re kontrolliert. Doch: Die eingereichten Ziele reichen nicht, sie würden zu einer Erwärmung von etwa 2,7 Grad Celsius führen. Entsprechend müssen die Ziele bei den nächsten Verhandlungen angehoben werden.

Mobilität

In jedem Auto steckt ein Motor. Womit dieser angetrieben wird, ist wichtig. Entscheidend ist aber, regelmässig zu hinterfragen, ob es das (eigene) Auto wirklich braucht: Ist zu Fuss gehen, mit dem Velo fahren, der öffentliche Verkehr oder eine Sharing-Form keine Alternative?

Weiterführende Informationen

- Auto-Umweltliste: [www.autoumweltliste.ch](http://www.autoumweltliste.ch)
- Ökostromvignette: [www.oekostromvignette.ch](http://www.oekostromvignette.ch)
- Biogas und Ökostrom: [www.topten.ch](http://www.topten.ch) > Ökoenergie
- Biogas tanken: [www.erdgasfahren.ch](http://www.erdgasfahren.ch) > Tanken > Biogas tanken

**Benzin**

Benzinmotoren brauchen mehr Treibstoff, was den Kohlenstoffdioxid-Ausstoss (CO<sub>2</sub>) erhöht.

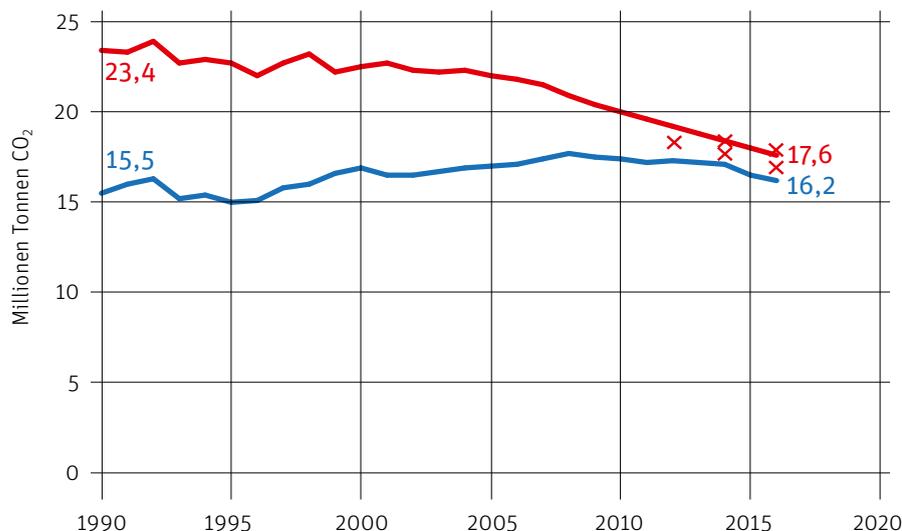
**Diesel**

Dieselmotoren produzieren viel mehr Stickoxide als Benzinmotoren.

**Hybrid**

Ein Hybridauto wird von einem Verbrennungsmotor und einem Elektromotor angetrieben. Bremsst das Fahrzeug, so funktioniert der Elektromotor als Generator und kann einen Teil der Bewegungsenergie zurückgewinnen und in der Batterie zwischenspeichern.

Um die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Brennstoffen zu reduzieren, wird auf den Brennstoffen in der Schweiz gemäss CO<sub>2</sub>-Gesetz eine CO<sub>2</sub>-Abgabe erhoben. Die CO<sub>2</sub>-Statistik dokumentiert die CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Brenn- und Treibstoffen und wird jährlich aktualisiert.



© muellerluetolf.ch, Daten Bundesamt für Umwelt

- Emissionen aus Treibstoffen
- Emissionen aus Brennstoffen (witterungsbereinigt)
- ✕ Schwellenwerte für die Anpassung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Brennstoffe

#### «Der Klimawandel existiert, das ist eine Tatsache.»

Jeder einzelne kann im Kampf dagegen einen Beitrag leisten, indem er weniger konsumiert, vor allem weniger Energie. Man sollte auch den öffentlichen Verkehr



Françoise Conus, 65, pensioniert, lebt in Rossens

nutzen und vor allem für kurze Wege zu Fuss gehen oder mit dem Velo fahren. Das ist absolut machbar. Aber dafür ist es nötig, dass es die richtige Infrastruktur gibt, zum Beispiel Velowege. Es ist auch nötig, dass Flugreisen viel teurer werden: Die Billette sind viel zu billig. Wenn die Preise höher wären, würde das die Anzahl der Passagiere vermindern und das wäre gut für den Planeten Erde. Was die Treibstoffe betrifft: Ich denke, man wird Alternativen finden. Denn die natürlichen Quellen sind irgendwann aufgebraucht.»

Mehr Infos:

[www.verkehrsclub.ch/politik/kampagnen/klima](http://www.verkehrsclub.ch/politik/kampagnen/klima)



#### Plug-in-Hybrid

Bei diesem Fahrzeug werden die Akkus nicht mehr ausschliesslich durch den Verbrennungsmotor, sondern zusätzlich auch am Stromnetz aufgeladen.

#### Gas

Erdgasfahrzeuge verursachen keinen Feinstaub und stossen deutlich weniger Stickoxide aus als Dieselfahrzeuge. Biogas aus der Schweiz ist ein sehr umweltfreundlicher Treibstoff.

#### Elektrofahrzeuge

Sie stossen lokal kein CO<sub>2</sub> aus. Entscheidend ist aber, dass der Strom aus erneuerbarer Quelle stammt.

#### Synthetische Treibstoffe

Sie können aus Strom und Wasser, eventuell sogar CO<sub>2</sub> hergestellt und in Verbrennungsmotoren oder Brennstoffzellen genutzt werden.

# Nur Druck aufs Portemonnaie nützt

Von Dominique Eva Rast

Wirtschaftsprofessor Philippe Thalmann ist überzeugt, dass nur höhere Treibstoffpreise den Schadstoffausstoss sinken lassen.

«**I**nformationskampagnen und Unterricht in der Schule zum Klimawandel? Das bringt wenig bis nichts, höchstens ein gewisses Verständnis für griffige Massnahmen»: Philippe Thalmann nimmt kein Blatt vor den Mund. Seit 1994 ist er Professor für Ökonomie an der EPFL in Lausanne. Mit seinem Team hat er im Auftrag des Bundesamts für Umwelt eine Studie erstellt, um herauszufinden, ob es in der Schweiz möglich ist, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu begrenzen – im Einklang mit der Reduktion, die notwendig ist, damit sich das Weltklima um höchstens 2 Grad Celsius erwärmt. Das ist es durchaus, hat Thalmann herausgefunden. Und zwar, ohne der Wirtschaft zu schaden. Aber es gibt noch zu tun. Der Bereich Mobilität macht in der Schweiz 38 Prozent des CO<sub>2</sub>-Ausstosses aus. 1990 waren es erst 31 Prozent, was zeigt, dass in diesem Bereich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss viel

weniger zurückgegangen ist als in den anderen. Es scheint logisch, dass man dort ansetzen muss. Und es ist enttäuschend, dass sich wenig tut: «Zu viele Massnahmen waren in der Vergangenheit freiwillig», findet Thalmann. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss müsse dringend gesenkt werden.

## Geld klug investieren

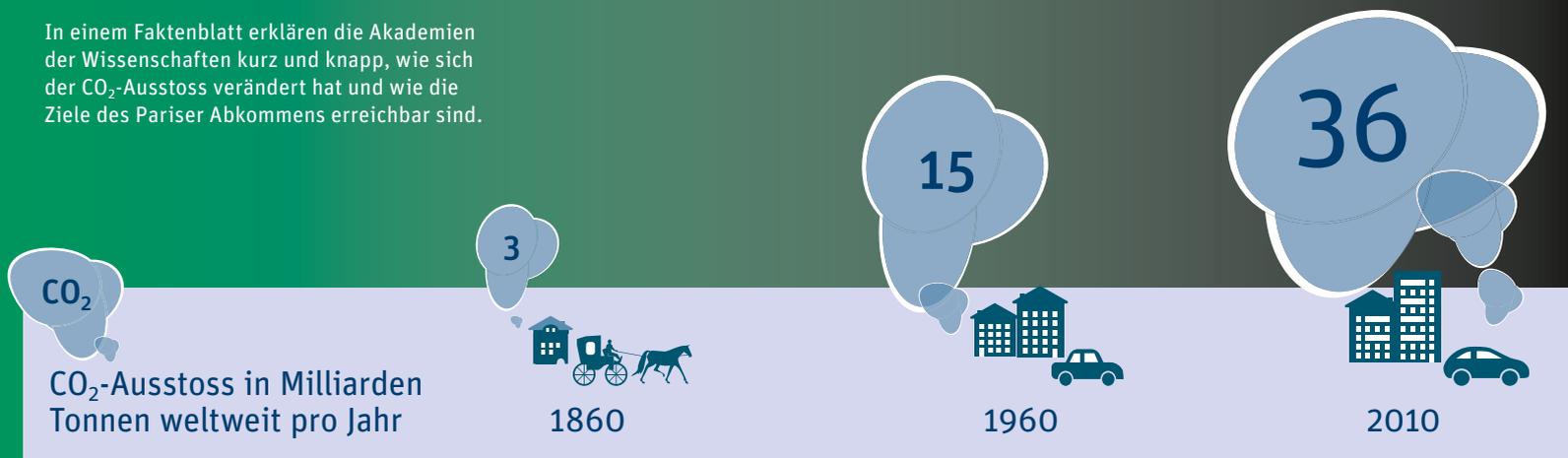
Er sieht klar die Politik in der Pflicht, die CO<sub>2</sub>-Gesetzgebung im Bereich Mobilität zu verschärfen und wirksam umzusetzen. Zuerst wurde bloss eine Stiftung gegründet, die 1.5 Rappen pro Liter Benzin und Diesel erhoben hat und damit günstige Zertifikate im Ausland gekauft hat. Dieser Emissionshandel sei teilweise undurchsichtig gewesen. Seit die Stiftung Klimaschutz und CO<sub>2</sub>-Kompensation «KliK» übernommen habe und nur Projekte im Inland unterstütze, sei es wirksamer: Das Geld aus den 1.5 Rappen,

die pro Liter Treibstoff abgegeben werden, fliesst zum Beispiel in ein Projekt, das Frittieröl aus Restaurants einsammelt und daraus Treibstoff macht. Der Emissionshandel mit dem Ausland sei aber nicht grundsätzlich schlecht: «Dem Klima ist es egal, wo weniger CO<sub>2</sub> ausgestossen wird. Hauptsache, es ist weniger!» Wer das Pariser Abkommen unterzeichnet hat, muss nun aber in erster Linie im eigenen Land sparen. Das unterscheidet das Pariser Abkommen auch von seinem Vorgänger, dem Kyoto-Protokoll. Somit kann es zu Konkurrenz kommen: «Und es wäre fatal, wenn dann die reichen Länder den ärmeren die billigsten Möglichkeiten zur Reduktion wegnehmen würden.» Denn diese müssen auch sparen.

## EU-Druck hilft

Grundsätzlich ist Thalmann optimistisch, dass die Schweiz die Ziele, die sie

In einem Faktenblatt erklären die Akademien der Wissenschaften kurz und knapp, wie sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss verändert hat und wie die Ziele des Pariser Abkommens erreichbar sind.



## «Dem Klima ist es egal, wo weniger CO<sub>2</sub> ausgestossen wird. Hauptsache, es ist weniger!»

im Rahmen des Pariser Abkommens angekündigt hat, auch erreichen wird: Eine Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses um 50 Prozent bis 2030 sei machbar und die Dekarbonisierung bis 2050 ebenfalls. Vor allem, wenn die Reduktion bis 2030 auf 30 Prozent im Inland und 20 Prozent im Ausland aufgeteilt werde. In der Vergangenheit habe sich auch gezeigt, dass der Druck der EU helfe: Viele Fahrzeuge sind nun mit effizienteren Motoren unterwegs, die Normen werden strenger. «Auch wenn die Zulassungsmessungen falsch sind – der Verbrauch und die Schadstoff-Mengen sind niedriger.» Um im Bereich Mobilität ernsthaft voranzukommen, sieht Thalmann zwei Wege. Entweder müssen Autos mit alternativem Antrieb massiv gefördert werden. Unter der Voraussetzung, dass etwa der Strom aus erneuerbarer Quelle kommt. Thalmann kennt kein Pardon: «Elektroautos, die mit Kohlestrom betrieben werden, sind eine Katastrophe.» Und auch in seinem zweiten Lösungsansatz ist er klar: Der Benzinpreis müsse massiv steigen. Nur so würde der Druck, weniger zu verbrauchen, wirklich steigen.

### Preiselastizität ist eine Realität

Naturwissenschaftler sehen sich damit konfrontiert, dass der Klimawandel ge- leugnet wird. Thalmann erlebt etwas,

das für ihn als Ökonom ähnlich unverstän- dlich ist: Die Behauptung, dass es keine Preiselastizität gebe. Gemeint ist die Aussage, dass ein höherer Benzin- preis keinen Einfluss auf den Verbrauch hat. Argumentiert wird mit der Tatsache, dass zwischen den Jahren 1992 und 2000 der Preis um 40 Prozent gestiegen sei, der Verbrauch aber derselbe war. Thal- mann erklärt: «Man muss die zusätz- lichen Einflüsse einrechnen.» So habe zwar der Preis zugenommen, aber auch die Bevölkerung und das Einkommen. Kurzfristig möge es sein, dass eine Preis- erhöhung wenig Einfluss zeige. Aber wenn man wisse, dass der Preis kontinu- ierlich steige, werde man sich beim Kauf eines neuen Autos überlegen, was wirt- schaftlicher sei, und ein effizienteres Mo- dell wählen.

### Ausweichen ermöglichen

Thalmann kann als Ökonom einschät- zen, welche Massnahmen was bringen: Die Förderung des öffentlichen Verkehrs etwa sieht er als ausgereizt an. Diejenige der Elektromobilität wird nur langsam Wirkung entfalten. Sinnvoll hingegen findet er Abgaben, die der Bevölkerung helfen, ebendiese Abgaben zu vermeiden oder sonst in ökologisch sinnvolle Pro- jekte investiert werden. Das System müs- se aber einfach und logisch sein und the-

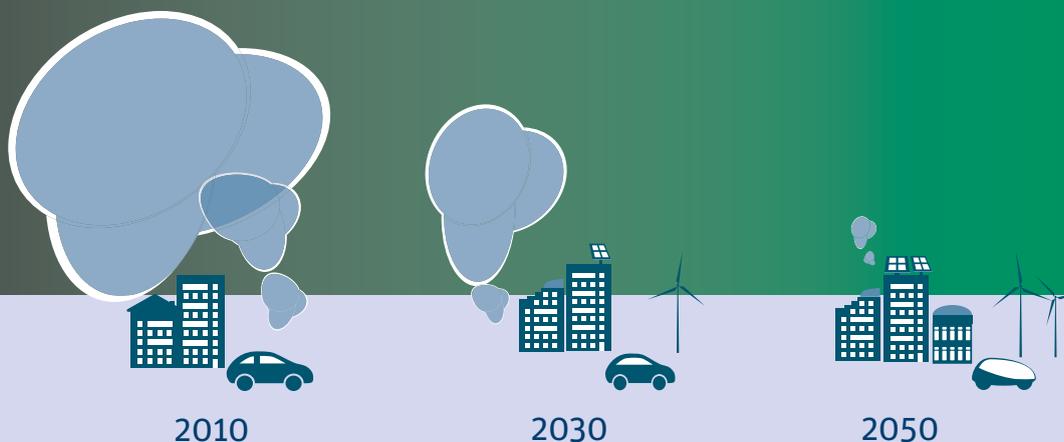
matisch einen klaren Zusammenhang haben: «Dass die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Heiz- öl zum grossen Teil über die Kranken- kassen-Abrechnung an die Bevölkerung zurückfliesst, ist schwer nachvollziehbar. Der Einsatz für die Förderung von Ge- bäudesanierungen viel besser.» Viele Ab- stimmungen, Umfragen und Experimen- te bestätigen: Die Bevölkerung wünscht in der Mehrzahl eine verstärkende Wir- kung des Ertrages von Lenkungsabga- ben. Dies ist oft sogar eine Bedingung, dass sie eine solche Abgabe befürwortet. Positiv sei auch, wenn man durch das ei- gene Verhalten die Höhe der Abgabe be- einflussen könne: Wer weniger Auto fährt und dafür den ÖV nutze, stosse nicht nur weniger CO<sub>2</sub> aus, sondern soll es auch im Portemonnaie merken. ■



Philippe Thalmann (54) lebt in Lausanne. Er lehrt seit 1994 als Wirtschaftsprofessor an der EPFL in Lausanne, nach einem Wirtschaftsstudium in Lausanne und dem Doktorat an der Universität Harvard.

© Akademien der Wissenschaften Schweiz (2017) Brennpunkt Klima Schweiz. Kurz erklärt. Swiss Academies Factsheet 12 (2)

Das 2-Grad-Ziel  
ist machbar



## Mit dem Merrell Jungle Moc ICE+ kann der Winter kommen

Der Jungle Moc von Merrell, der Urvater aller Mocs, steht für hervorragenden Tragekomfort und erfreut sich von Frühling bis Herbst grosser Beliebtheit. Speziell ausgerichtet auf eisige, nasskalte Wetterbedingungen kombiniert Merrell nun beste Outdoor-Technologien mit pflegeleichtem Winterkomfort und präsentiert den neuen winter-tauglichen Jungle Moc ICE+. Er ist mit der neuen Vibram®-Arctic-Grip-Sohle ausgestattet und bietet extremen Halt auf Schnee und Eis. Ausserdem ist die Sohle mit einer

thermochromatischen Noppe ausgerüstet, welche ihre Farbe bei Temperaturen unter null Grad von weiss zu blau verändert und so als Indikator für eisige Verhältnisse dient. Der Jungle Moc ICE+ aus wasserdichtem Wildleder ist mit einem warmen Fleece gefüttert und hält die Füsse bei nasskaltem Wetter warm und trocken. Natürlich ist der Jungle Moc ICE+ mit einem anatomischen EVA-Fussbett ausgestattet, so dass der für Jungle Mocs gewohnte Tragekomfort gewährleistet ist.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Winterschuh Merrell Jungle Moc ICE+ ist mit 15% Rabatt zum Preis von Fr. 126.65 statt Fr. 149.– erhältlich.

**Bestellen:** unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch), Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif). Angebot gültig bis 26.11.2017.

**VCS-Boutique: 15% Rabatt auf dem ganzen Sortiment bis am 26. November 2017!**

## Tropenhaus Frutigen – Das grüne Wunder in den Alpen

Am Fuss der Berner Hochalpen liegt ein tropisches Paradies: das Tropenhaus Frutigen. Es ist ein attraktives Ausflugsziel, das Erholung,

Wissensvermittlung und Genuss auf transparente Art und Weise erlebbar macht. Erneuerbare Energie, Fischzucht, Kaviarproduktion und

ein Tropengarten sind Themen, die in der Erlebniswelt des Tropenhauses vereint sind. Tropische Obstbäume und exotische Blumen ge-

deihen unter idealen Bedingungen im Tropengarten und laden zu einem haptischen und sensorischen Erlebnis ein. In den Becken schwimmen imposante Störche in verschiedenen Grössen sowie Zander und Egli. Das Tropenhaus arbeitet hierfür mit dem warmen Bergwasser aus dem NEAT-Lötschbergtunnel sowie mit Sonnenenergie und Biomasse als Energiequelle. Die schweizweit einzige Ausstellung über Stör- und Fischzucht sowie Kaviarproduktion bietet die Basis der interaktiven Integration der Besucher in Führungen und Rahmenprogramme.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Beim Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises erhalten Sie an der Kasse 20% Rabatt auf dem Eintrittspreis. Das Angebot ist gültig bis Ende 2017.

## SodaStream lässt Schweizer Wasser sprudeln!

Mit einem Sprudler von SodaStream ist die Herstellung von erfrischenden, kohlesäurehaltigen Getränken kinderleicht. Einfach frisches Hahnenwasser in die Flasche füllen, einsetzen und lossprudeln. Das lästige Schleppen von Wasserflaschen ist mit einem SodaStream nicht mehr nötig. Ausserdem spart man sich das Lagern und Entsorgen leerer PET-Flaschen. Besonders stillvoll sprudelt es sich mit der SodaStream Crystal. Das gute Schweizer Hahnenwasser kann direkt in der edlen Glasflasche zubereitet und sogleich serviert werden. Die Glaskaraffe ist äusserst langlebig und für die praktische Reinigung in der Geschirrspülmaschine geeignet.

Eine Schweizer Studie belegt: Wer zu Hause oder am Arbeitsplatz einen Sprudler von SodaStream nutzt, trinkt bis zu drei Gläser mehr pro Tag. Zudem schont das Selbstsprudeln das Portemonnaie und auch die Umwelt. Denn so müssen weniger PET-Flaschen hergestellt, abgefüllt, transportiert und entsorgt werden.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Modell Crystal mit zwei Glaskaraffen und einem Gas-Zylinder zum Spezialpreis von Fr. 99.– inkl. Versand. Angebot gültig bis am 31.12.2017.

**Bestellen:** direkt bei SodaStream unter <https://shop.sodastream.ch/vcs>.



## Schlittel- und Rodelführer Schweiz

**Die schönsten Schlittelbahnen der Schweiz – bekannte und unbekannt. Erfahren Sie viel Wissenswertes über eine Sportart, die von mehr als zwei Millionen Menschen in der Schweiz ausgeübt wird.**



Schlitteln und zunehmend auch Rodeln ist eine Freizeitbeschäftigung, die immer mehr Zuwachs findet. Bewegung in frisch verschneiter Winterlandschaft ist nicht nur gesund, sondern auch sehr gesellig – ein Schlitteltag tut der Seele besonders gut. Wie herrlich ist es doch, nach einem Käsefondue gemeinsam mit dem Schlitten abzufahren, ganz speziell in einer Winternacht bei Vollmond oder auf einer beleuchteten Schlittelbahn! Schlitteln vereint Natur, Ruhe und eine leicht erlernbare sportliche Tätigkeit, die sich für Jung und Alt gleichermaßen eig-

net. Dieser Führer zeigt auf, dass es auch beim Schlitteln und Rodeln Regeln gibt, man sich in dieser Disziplin aus- und weiterbilden kann, das richtige Gerät und die passende Ausrüstung benutzen sollte und vieles mehr.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

25% Rabatt auf diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Werd & Weber Verlag. Keine zusätzlichen Versand- und Portokosten!

**Bestellen:** Unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch) können Sie alle Bücher, auf denen Sie Rabatt erhalten, direkt bestellen.

## Canon-Fotodrucker PIXMA TS8050

Mit der verbesserten Druckkopftechnologie bietet der Canon PIXMA TS8050 eine aussergewöhnliche Druckqualität. Das System aus sechs separaten Tinten – einschliesslich Grau – sorgt für Fotodrucke mit verbesserten Farbabstufungen in dunklen Bildbereichen, weniger Bildkörnigkeit und reichhaltigen Farben sowie für gestochen scharfe Textdokumente. Über die WLAN-Verbindung und die Unterstützung von Android, iOS und Windows 10 Mobile können Sie Fotos und Dokumente teilen. Drucken Sie direkt von einer SD-Speicherkarte oder nutzen Sie die Canon-PRINT-App zum Drucken und Scannen per Mobilgerät.

Die leistungsstarke Drucktechnologie versteckt sich im wunderschönen Gehäuse, das ca. 29 Prozent kompakter als bei Vorgängermodellen ist. Mit ihrer spiegelnden Oberfläche und schlanken, abgerundeten Ecken sehen die PIXMA-TS8050-Modelle genauso gut aus wie die Bilder, die Sie damit drucken.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten den Canon-Fotodrucker PIXMA TS8050 zum Spezialpreis von Fr. 129.– statt Fr. 189.– (Listenpreis Canon).

**Bestellung:** unter [www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus), Rubrik Diverses.



**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

- 1-Jahres-Karte für Fr. 69.– statt Fr. 99.– und 1 Hotelcard zum Weiterschicken
- 2-Jahres-Karte für Fr. 113.– statt Fr. 198.– und 2 Hotelcards zum Weiterschicken
- 3-Jahres-Karte für Fr. 157.– statt Fr. 297.– und 3 Hotelcards zum Weiterschicken

**Bestellen:** direkt unter [www.hotelcard.ch/vcs04](http://www.hotelcard.ch/vcs04),  
[www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus) oder über Tel. 0800 083 083.

## Hotelcard – auch ein ideales Geschenk



Der Besuch eines Weihnachtsmarktes, ein Wellnesswochenende oder ein Wintersportvergnügen in den Bergen – die Hotelcard, das Halbtax für Hotels, eignet sich für alles, auch als Geschenk! In über 700 Top-Hotels in der Schweiz und im angrenzenden Ausland übernachten Sie damit zum halben Preis. Den Kaufpreis der Karte haben Sie bereits nach der ersten Übernachtung amortisiert. Und das Beste: Ihre Partnerin / Ihr Partner kann Sie jederzeit begleiten, denn um ein Doppelzimmer zu buchen, genügt eine einzige Karte.

**Vorteile der Hotelcard**

- 50% Rabatt in über 700 Top-Hotels in der Schweiz und im angrenzenden Ausland.
- Hotels in allen Sternenkategorien und Tourismusdestinationen.
- Amortisiert sich bei der ersten Übernachtung.
- Bestpreisgarantie in sämtlichen Hotels.
- Um ein Doppelzimmer zu buchen, genügt eine Hotelcard.
- Beliebig oft einsetzbar.
- Kein Konsumationszwang.
- Keine Mindestaufenthaltszeit.

## Edle Tropfen in Bioqualität zum Probierpreis

Amiata offeriert Ihnen wieder drei Spitzenbioweine in einem Probierpaket zu einem sehr günstigen Preis. Diesmal sind es kräftige Rotweine aus Spanien, Italien und Frankreich. Sie passen vorzüglich zu einem festlichen Mahl während der kommenden Feiertage oder

sind ein genussvoller Begleiter an einem kalten Winterabend in der warmen Stube.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

6er-Probierpaket mit je 2 Flaschen Spitzenbioweine zum Preis von Fr. 95.– statt Fr. 116.60 inkl. Gratisversand.

**Bestellen:** mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite, unter [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs) oder über Tel. 071 250 10 15.

Angebot gültig bis 31.12.2017.



## Hübsch verpackte Köstlichkeiten



Gebana, die Pionierin des fairen Handels in der Schweiz, bietet Ihnen wiederum ein Degustationsset an, das sich sehr gut auch zum Schenken eignet. Mit der grossen Auswahl an exotischen Nüssen oder Trockenfrüchten findet jeder Beschenkte seinen Liebling. Dank des modern-weihnächtlichen Einbandes der attraktiven Box kann man sogar auf die Geschenkverpackung verzichten. Das Degustationsset enthält zwölf Köstlichkeiten aus dem Süden à 40 bis 80 Gramm und ist in drei Varianten erhältlich.

Wählen Sie entweder Nüsse wie Cashewnüsse, Mandeln und Kokostreifen oder Trockenfrüchte wie getrocknete Mangos, Ananas und Physalis, im gemischten Set finden Sie je sechs Beutel Trockenfrüchte und sechs Beutel Nüsse.



**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

Die hübsche Box kostet für VCS-Mitglieder Fr. 29.50 statt Fr. 37.– (exkl. Porto Fr. 9.–, inkl. MWST).

**Bestellen:** direkt unter [www.gebana.com/shop](http://www.gebana.com/shop).

Bitte geben Sie den Gutscheincode VCSATEDB17W ein und im Bemerkungsfeld Ihre Mitgliedsnummer.

Angebot gültig bis 31.12.2017.

## KED Covis mit Visier – ein top ausgestatteter Allrounder

Mit dem neuen Covis bringt der in Deutschland produzierende Hersteller KED einen weiteren innovativen Velohelm auf den Markt: Ausgestattet mit einem abnehmbaren photochromatischen K-Vision-Visier bietet er 100 Prozent UV-Schutz und ist für Brillenträger ideal. Die Polycarbonat-Scheibe reagiert dynamisch innerhalb von 60 bis 120 Sekunden auf wechselnde Lichtverhältnisse, was Sehkraft, -leistung und Sicherheit verbessert. Die im Nacken tiefgezogene Helmschale sorgt für besseren Schutz am Hinterkopf. 20 Ventilationsöffnungen garantieren genügend Belüftung und angenehmes Helmklima. Das Quick-

safe-Grössenverstellsystem kann mit einer Hand bedient werden, für optimalen Sitz und eine gute Passform des Helms. Die EPS-Innenschale ist bis in die Lüftungsöffnungen hinein maximal von der äusseren Microshell abgedeckt. Die Unterkante ist grossflächig geschützt, was den Helm zusammen mit der mitgelieferten Winteruntermütze perfekt für den ganzjährigen Einsatz macht.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:** Der Velohelm KED Covis ist in den Farben pearl sowie black matt und in den Grössen 52–58 cm sowie 55–61 cm mit 15% Rabatt zum Preis von Fr. 203.15 statt Fr. 239.– erhältlich. **Bestellen:** unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch), Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif). Angebot gültig bis 3.12.2017.



Die Schweiz  
günstiger  
entdecken mit  
**rekarail**



### Profitieren Sie jetzt von 4% Spezialrabatt.

Mit Reka Rail wird ÖV jetzt noch günstiger: Mit der myOne-Kundenkarte erhalten Sie vom 1. September bis 31. Dezember 2017 einen Spezialrabatt von 4% auf Reka Rail. Damit bezahlen Sie Bahnбилlette, Bus-, Postauto-, Bergbahn- und Schifftickets.

MANOR<sup>®</sup>





Solothurn

## Tempo 30 bringt doppelten Gewinn

In der ganzen Schweiz müssen Strassen lärmsaniert werden. Beim Sanierungsprojekt in Büren hat der VCS Solothurn mit seiner Einsprache Recht bekommen: Das Verwaltungsgericht will, dass der Kanton dort die Einführung von Tempo 30 prüft.

**G**rundsätzlich ist alles klar: Der Bund schreibt im Umweltschutzgesetz und der Lärmschutzverordnung vor, dass Kantone und Gemeinden ihre Strassen bis Ende März 2018 bezüglich Lärm sanieren müssen. Dieser muss in erster Linie an der Quelle bekämpft werden, am einfachsten und billigsten mittels tieferer Geschwindigkeiten. Die Reduktion von Tempo 50 auf Tempo 30 halbiert den Lärm ungefähr.

Im Fall des Lärmsanierungsprojekts Büren, das nötig ist, weil der Strassenlärm hier an einigen Orten die Immissionsgrenzwerte überschreitet, hat sich der Kanton Solothurn die Sache aber sehr einfach gemacht: Das zuständige Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons (AVT) prüfte die Situation anhand seiner «Vollzugshilfe», einem Handbuch «zur Beurteilung von Tempo 30 im Rahmen von Lärmsanierungsprojekten». Das AVT kam zum Schluss, der Einbau eines lärm-dämmenden Strassenbelags sei wirksamer als eine Temporeduktion. Da auf der kurvigen Liestaler- und Seewenstrasse im Dorfkern ohnehin nicht mit 50 km/h gefahren werde und der heutige Strassenbelag noch intakt sei, wolle man ihn aber erst etwa 2030 bis 2035 ersetzen. Mit anderen Worten: Wir tun nichts.

**Richterliche Nachhilfeaktion**  
Gegen diesen Beschluss erhob die VCS-Sektion Solothurn im Frühling 2017 Beschwerde beim Verwaltungsgericht. Mit Urteil vom 4. September hiess dieses nun die Beschwerde gut und

wies das Verfahren an die Vorinstanz, also den Regierungsrat, zurück. Dieser «hat verbindlich festzulegen, welche Sanierungsmassnahmen (...) bis zu welchem verbindlichen Zeitpunkt zu treffen sind». Und es brauche ein Gutachten über die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit: «Auf jeden Fall könnte mit Tempo 30 eine wirksame und sicher raschere Lärmreduktion erreicht werden als mit der geplanten Belagssanierung in weiter Ferne.» Zudem könnte diese Massnahme fristgerecht, das heisst bis Ende März 2018, in Kraft gesetzt werden.

### «Einen riesigen Nagel eingeschlagen»

**Peter Ettler ist Präsident der Lärmliga Schweiz. Im letzten September hielt er vor der parlamentarischen Gruppe «Natur und Umwelt» des Solothurner Kantonsrats ein Referat über Lärmsanierungsprojekte. Das VCS-Magazin wollte als Erstes von ihm wissen, was die gerichtliche Verpflichtung, die Einführung von Tempo 30 in Büren zu prüfen, konkret bedeutet.**



Peter Ettler: Das heisst, dass das Amt für Verkehr und Tiefbau AVT nicht einfach gestützt auf die Vollzugshilfe entscheiden darf. Diese ist so abgefasst, dass Tempo 30 auf verkehrsintensiven Strassen praktisch nie umgesetzt wird. Das Verwaltungsgericht sagt: Ihr dürft Lösungen wie Tempo 30 nicht von vornherein abschliessen.



Tempo 30, hier auf der Durchgangsachse von Köniz (BE), funktioniert und macht den Verkehr nicht nur viel sicherer, sondern auch viel leiser.

Das Gericht weist weiter darauf hin, dass in erster Linie die lärmintensiveren Beschleunigungs- und Bremsphasen ins Gewicht fallen. Und solche kämen bei Tempo 50 öfter vor als

bei Tempo 30, sie dauerten zudem länger.

Was Peter Ettler im nachfolgenden Interview so zusammenfasst: «Man hat mit Tempo 30 einen doppelten Gewinn.»

eine Temporeduktion von 50 auf 30 den Lärm halbiert. Temporeduktionen schützen aber nicht bloss vor Belästigung, sie eliminieren krankmachenden Lärm. Dieser ist gemäss neuesten Gesundheitsstudien etwa gleich schädlich wie die Luftverschmutzung.

**Was bedeutet der Entscheid im Fall Büren für künftige Lärmschutzprojekte im Kanton Solothurn?**

Das Gericht hat mit diesem Entscheid zwar einen riesigen Nagel eingeschlagen. Aber die zuständigen Ämter sind renitent. Gut möglich, dass das AVT das nächste Projekt wieder genau gleich auflegt und hofft, dass niemand Einsprache erhebt. Leider wehren sich die Leute selten.

Text und Interview:

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

**Muss man nicht sagen, dass sich der Kanton die Sache zu einfach gemacht hat?**

Ämter wie das AVT schälen nie alle wichtigen Aspekte sorgfältig heraus, die für eine intensive Abwägung nötig wären. Diese Haltung stelle ich bei allen Ämtern fest, die sich mit Strassen befassen, auch beim Bundesamt für Strassen Astra. Es herrscht da die Meinung, die freie Fahrt mit den gesetzlichen Regelgeschwindigkeiten wie «50 innerorts» gehe allen anderen Interessen vor. Übersehen wird, dass

## Cargovelo-Sharing-Projekt in Olten

Bei schönstem Wetter wurde Ende September das Oltner Cargovelo der Bevölkerung vorgestellt. An einem Testfahrdachmittag konnte das Gefährt auf der Kirchgasse ausprobiert werden. Auch Eltern mit ihren Kindern wagten sich auf eine Ausfahrt und staunten über die einfache Handhabung. Ein Testfahrer bewerkstelligte sogleich den ersten Möbeltransport und brachte seinen neuen Schrank vom Brocki problemlos und zügig nach Hause. Auch Stadtprä-

sident Martin Wey liess sich die Gelegenheit zur Probefahrt nicht entgehen.

Die zweijährige Testphase hat damit begonnen. Das Cargovelo eignet sich zum Transport grösserer Einkäufe ebenso wie für einen Ausflug mit Kindern. In der Box ist dafür eine Sitzbank installiert, die Platz für zwei Kinder bietet. Bis 125 Kilo Transportgewicht sind zugelassen; der Elektromotor bietet willkommene Unterstützung.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



### 50-Prozent-Rabatt für VCS-Mitglieder

Das Cargovelo kann im Grünland-Bioladen an der Solothurnerstrasse 15 in Olten reserviert und gemietet werden. Die Mindestmietdauer beträgt einen halben Tag, dies kostet 10 Franken, ein ganzer Tag 18 Franken. VCS-Mitglieder bezahlen die Hälfte. Weitere Infos auf:

[www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch)

## Vorankündigung: MV 2018 am 7. März

Bitte reservieren Sie sich bereits heute das Datum der nächsten Mitgliederversammlung des VCS Solothurn: Wir bieten Ihnen am 7. März 2018 ab 18 Uhr neben dem statutarischen Teil wie üblich auch etwas Unterhal-

tendes, Informatives oder Spannendes.

Das detaillierte Programm entnehmen Sie bitte dem Mitgliederbrief, den wir Ihnen im Februar zuschicken werden.

Der Vorstand

## BAHN-DIREKTVERBINDUNG ZÜRICH–AARAU

### Besser keine Luftschlösser bauen

**So überzeugend sie planerisch auch ist, der VCS Aargau schätzt die Chancen einer unterirdischen Direktverbindung zwischen Altstetten und Rapperswil als sehr klein ein. Es bleibt wohl nur die Suche nach einer kosteneffizienten, rasch realisierbaren Alternative.**

Für die Beseitigung von Schienen-Engpässen wurde mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) eine solide Basis für Ausbauschritte im Fünfjahres-Rhythmus sichergestellt. Ein Engpass besteht auf der wichtigsten Ost-West-Verbindung der Schweiz zwischen Zürich und Aarau, einer der am stärksten belasteten Bahnstret-

cken überhaupt. Seit dem Bau des Heitersbergtunnels nimmt sie neben den Zügen von Zürich nach Olten und Bern auch die schnellsten Verbindungen nach Basel auf.

Eine Direktverbindung von Zürich nach Aarau – ein 30 km langer durchgehender Tunnel von Altstetten nach Rapperswil – wäre eine planerisch elegante Variante, würde sie doch den Bodenverbrauch und die Lärmemissionen minimieren. Der teureren oberirdischen Variante mit Chestenberg- und Hornettunnel wäre sie sicherlich vorzuziehen. Aber: Das Budget bei den FABI-Ausbauschritten beträgt jeweils ca. 6 Milliarden Franken (bzw. 12 Mia., wenn zwei Schritte zusammengelegt werden). Dass in diesem Rahmen eine Direktverbindung Alt-

stetten–Rapperswil realisiert wird, scheint angesichts der absoluten Kosten von 6,1 Milliarden Franken leider sehr unwahrscheinlich – so gut das Kosten-Nutzen-Verhältnis an sich auch sein mag. Im Bundesparlament dürften sich für eine derartige Konzentration der Mittel auf den Ausbau der Aargauer Bahninfrastruktur keine Mehrheiten finden.

#### Lieber den Spatz in der Hand...

Kommt dazu, dass sich die Kantonsregierungen weder in Zürich noch in Solothurn oder Bern für das Projekt einsetzen. Der Aargau steht hier ganz allein da. Bei Engpässen auf dem Schienennetz hat der Fernverkehr sowieso Priorität, es werden die Aargauer Regionalzüge sein, für welche dann

eben allenfalls kein Platz mehr da ist. Und Güterzüge werden, solange kein Ausbau erfolgt, aller Wahrscheinlichkeit nach weite Umwege fahren, um den Engpass nicht zusätzlich zu belasten. Dies ist unökologisch und der Attraktivität des Schienengüterverkehrs auch nicht gerade zuträglich.

Es gilt darum, alternative Lösungen zu finden, die kosteneffizient umsetzbar sind und schnell deutliche Verbesserungen bewirken würden. Der VCS Aargau ist mit einem Experten daran, ebensolche Massnahmen zu suchen, um sie in die laufende Diskussion zu den FABI-Ausbauschritten einspeisen zu können. Ganz nach dem Motto: Lieber den Spatz in der Hand als die Taube auf dem Dach.

Fabio Gassmann, Geschäftsführer



Aargau



Bern

## REGIONALGRUPPE BERN

## «Nur das Tram bietet eine langfristig taugliche Lösung»



© MUELLER/DUE TOLFFCH

Am 26. November stimmt die Stadt Bern über die Umstellung der Buslinie Bern–Ostermundigen auf Trambetrieb ab. 2014 wurde die Vorlage TramRegion-Bern von den Stimmberechtigten der Stadt mit 61 Prozent angenommen, in den Gemeinden Ostermundigen und Köniz jedoch verworfen. Anderthalb Jahre später stimmte Ostermundigen einer Tramlinie erfreulicherweise doch noch zu. Die VCS-Regionalgruppe Bern empfiehlt den städtischen Stimmberechtigten ganz klar ein erneutes Ja zum Tram nach Ostermundigen. Ursula Wyss, Direktorin für Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün der Stadt Bern und ehemaliges Vorstandsmitglied der VCS-Sektion Bern, hat dem VCS-Magazin drei Fragen zum Projekt beantwortet.

**VCS-Magazin: Warum braucht es das Tram Bern–Ostermundigen?**

Ursula Wyss: Aus drei Gründen. Erstens wegen der notwendi-

gen Kapazität. Zweitens weil ein Tram attraktiv ist und die Leute dadurch auf den ÖV umsteigen. Und drittens weil ein Tram der nötigen Entwicklung in der städtischen Agglomeration hilft. Der «10er»-Bus nach Ostermundigen transportiert heute 8,4 Millionen Fahrgäste pro Jahr. Das wird auf dem Netz von BERNMOBIL nur noch vom «9i»-Tram getoppt. Folge davon sind überfüllte Busse und Verspätungen. Für die Zukunft besteht im Korridor Bern–Ostermundigen zudem ein Entwicklungspotenzial mit bis zu 4000 Arbeitsplätzen und Wohnraum für rund 3500 Personen. Dadurch wird eine deutliche Zunahme der Fahrgastzahlen prognostiziert. Aus all diesen Gründen ist klar: Nur das Tram bietet eine langfristig taugliche Lösung mit hohem Komfort für alle Fahrgäste.

**Wie vereinbaren Sie die Velo-Offensive und das neue Tram?**

Die Velo-Offensive und das Tramprojekt ergänzen sich. Wenn wir den weiterhin zunehmenden Verkehr stadtverträglich abwickeln wollen, braucht es beides. Beim ÖV gilt es die Kapazität auszubauen. Beim Veloverkehr hingegen besteht Nachholbedarf, was die Qualität der Infrastruktur betrifft. Heute fahren viele Menschen – gerade Ältere oder Familien – nicht Velo, weil es ihnen nicht sicher genug ist.

**Welche Aufwertungen der Quartiere sind mit dem Tram vorgesehen?**

Tram Bern West zeigt seit 2011,

welch positiven Effekt eine Tramlinie auf die Attraktivität eines Quartiers hat. Seit deren Eröffnung hat der motorisierte Individualverkehr zwischen der Innenstadt und dem Westen Berns abgenommen, der öffentliche Verkehr konnte hingegen um über 20 Prozent zulegen. Der Westen der Stadt hat seither enorm an Attraktivität ge-

wonnen. Bei der Linie nach Ostermundigen wird zum Beispiel konkret bei der Schönburg der Platz mit Baumbepflanzung aufgewertet. Auch der alte Haupteingang des Schosshaldenfriedhofs wird neu gestaltet, die heutigen Parkplätze werden aufgehoben.

Interview: Stéphanie Penher, Geschäftsleiterin VCS Kanton Bern

### Die gute Adresse für Ihr Anliegen

Empfinden Sie in Ihrem Mobilitätsalltag als Velofahrerin, Fussgänger, Auto- oder Rollstuhlfahrerin das eine oder andere als störend? Haben Sie Verbesserungsvorschläge für eine konkrete unbefriedigende Verkehrssituation? Dann behalten Sie dies nicht still für sich, sondern melden uns bitte Ihr Anliegen, schriftlich oder telefonisch. Wir leiten es gerne in geeigneter Form an die zuständigen Stellen weiter. Was Velo-Problemstellen angeht, können Sie die Verantwortlichen mit der App «Velophone» auch direkt darauf aufmerksam machen.

VCS-Sektion Bern, Tel. 031 318 54 44, [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch)

## REGIONALGRUPPE BIEL

## Bunte Grossdemo gegen den Westast

Biel war laut an diesem Samstag im September. Sehr laut. Und die Strassen waren für einmal nicht von Autos, sondern von Demonstrantinnen und Demonstranten verstopft. Über 3000 Menschen

gingen auf die Strasse, um gegen den geplanten Westast der A5-Umfahrung zu protestieren. Es kamen die Alten und die Jungen und ganz Kleine, es kamen gestandene Politikerinnen genau-





Fotos: Stefan Hofmann, Fotostudio

so wie Menschen, die zum ersten Mal überhaupt an einer Demonstration teilnahmen, Menschen aus Biel und aus der Region. Sie alle trillerten, trommelten, schrien Parolen und rasselten am 23. September gegen eine Autobahn mit-

ten durch die Stadt, die 2,2 Milliarden Franken verschlingen soll. Marschierten friedlich durch Biels Strassen und versammelten sich dann auf der Esplanade, um gemeinsam bei Musik, Speis und Trank zu feiern.

Ja, Biel war laut, bunt, fröhlich und in Aufbruchstimmung an diesem Tag. Auch dank Unterstützung des VCS.

Bettina Epper,  
VCS-RG Biel/Seeland/Berner Jura

Nächste für Mitglieder öffentlich zugängliche Vorstandssitzung:  
Mittwoch, 23. November 2017,  
18.00 Uhr, Aarbergstrasse 91  
(Störchuchi) in Biel.

## Der regionale ÖV als Tourismus-Impuls

**An einer Tagung des VCS Wallis und der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete diskutierten Fachleute und Politiker/innen in Brig über das Thema «Der öffentliche Regionalverkehr als Impulsgeber für den Tourismus».**

Wie tourismusrelevant ist der öffentliche Regionalverkehr? Welche Synergien gibt es zwischen ihm und dem Tourismus? Wie funktioniert die Zusammenarbeit, und wo geht die Reise hin? Diesen Fragen gingen Bahnunternehmer, Tourismusfachleute und Politikerinnen in Brig nach.

Sandro Borrelli, Marketingleiter bei der BLS, berichtete über den Erfolg des «Lötschbergers» als Regional- und Tourismusbahn. Seit der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels betreibt die BLS einen RegioExpress über die Bergstrecke, mit Fokus auf dem Tourismus. Erfreulicher Nebeneffekt: Die Strecke bleibt so der einheimischen Bevölkerung auch als wichtige Regionallinie erhalten.

Den Blick über die Landesgrenze hinaus öffnete Joachim Dejacco, der das Konzept der Südtiroler Vinschgaubahn vorstellte. Seit der Wiederinbetriebnahme der Vinschger Bahnlinie zwischen Meran und Mals im Jahr 2005 wird alles unternommen, um den öffentlichen Nahverkehr attraktiv zu gestalten und den Fahrgästen das Umsteigen auf Bus und Bahn zu versüssen. Ein Grossteil der Zug- und auch einige Busbahnhöfe wurden neu konzipiert.

### Gotthard-Bergstrecke, Grimsel-Tunnel und Bus alpin

Dieter Bogner, Projektleiter des Programms San Gottardo 2020, ging in seinem Referat dem Potenzial der Gotthard-Bergstrecke nach. Seit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels stellt sich die Frage, was mit ihr passiert. Ob es gelingt, die geschichtsträchtige Bahnlinie touristisch zu nutzen und damit ihren Betrieb längerfristig zu sichern, ist noch offen.

Gerhard Fischer, Präsident der IG Grimselbahn, schilderte die

Vision, mit einem 22 km langen Tunnel zwischen Meiringen und Oberwald die Lücke im Schmalspurbahn-Netz zwischen dem Berner Oberland und dem Wallis zu schliessen und gleichzeitig die Hochspannungsleitung, die heute den Grimselpass verunziert, in den Tunnel zu verlegen.

«Der Bus alpin fährt da weiter, wo der öffentliche Verkehr normalerweise aufhört»: So umriss schliesslich Samuel Bernhard die Rolle dieses Puzzlesteins bei

der Förderung des sanften Tourismus. Der Bus alpin hilft mit, die Attraktivität der bedienten Regionen zu steigern und die regionale Wertschöpfung zu erhöhen. Als «letzte Meile» im ÖV-Netz trägt er dazu bei, dass mehr und mehr Touristinnen und Touristen das Auto zu Hause lassen.

Brigitte Wolf, Geschäftsleiterin

Wallis





Basel-Stadt/Baselland

ABSTIMMUNG BASELLAND, 26. NOVEMBER 2017

## NEIN zur Stilllegung des Läufeingerli



**Wer die S9 zwischen Sissach und Olten auf den Schienen behalten will, muss am 26. November den 8. Generellen Leistungsauftrag (8. GLA) ablehnen. Denn in diesem Auftrag steckt die Stilllegung des Bahnbetriebs.**

Diesmal muss es gelingen. Die Margarethenstich-Niederlage vom September tut zwar noch immer weh. Aber wir lassen uns beim Einsatz für den öffentlichen Verkehr nicht unterkriegen: Das Läufeingerli geben wir nicht her.

Zur Abstimmung im November braucht es fast eine Gebrauchsanleitung: Wer die S9 retten will, muss Nein sagen zu den «Ziffern 2.7c und d im 8. Generellen Leistungsauftrag im Öffentlichen Verkehr». Diese bestimmen, wie der ÖV während den Jahren 2020–2021 im Baselbiet aussehen soll. Die Ausführungen zu den Jahren 2018/19 lösen keine Kontroversen aus, doch was danach geschehen soll, hat es in sich: Ende 2019, wenn die Konzession – und die Finanzierung – für das Läufeingerli ausläuft, soll der Bahnbetrieb eingestellt werden. Deshalb widersetzt sich der VCS diesen «Ziffern»

und damit dem 8. GLA für die Jahre 2020/21.

### Stehen im verspäteten Bus?

Wir lehnen einen Busersatz für das Läufeingerli ab. Die versprochenen wenigen Zusatzkurse in den Hauptverkehrszeiten sind bloss Lockvögel. Es besteht keine Garantie dafür. Kaum eingeführt, würden sie durch die Bau- und Umweltschutzdirektion am einzigen Kriterium «Kostendeckungsgrad» gemessen und gegebenenfalls gleich wieder geopfert. Vor allem aber setzt der Busbetrieb die Pünktlichkeit des ÖV aufs Spiel. Nebst ohnehin längerer Reisezeit werden die Passagiere zu den Stosszeiten im Stau vor Sissach und Olten stehen und dort womöglich ihre Anschlüsse verpassen.

### Ohne Eile die Zukunft planen

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat beim Bundesamt für Verkehr BAV eine direkte S-Bahn-Verbindung Olten–Läufeingerli–Sissach–Liestal–Basel zur

Prüfung eingereicht. Es wäre ein Schildbürgerstreich, nun parallel dazu die Bahnlinie S9 auf Busbetrieb umzustellen. Das BAV wird kaum Zeit und Energie in die Prüfung eines Projektes stecken, das der betroffene Kanton hintertreibt. Das Baudepartement hat es bisher versäumt, unvoreingenommen alle Zukunftsmöglichkeiten des Läufeingerli auszuloten, und redet zudem eine Zeitnot herbei, die gar nicht besteht.

Bis Ende 2019 fährt das Läufeingerli sowieso. Der Solothurner Kantonsrat berät erst in der Sommersession 2019 über sein zweijähriges ÖV-Programm, das Solothurner Pendant zum vierjährigen Baselbieter GLA, einschliesslich des Angebots für die Linie Olten–Sissach. Wenn Solothurn zwei Jahre für die ÖV-Planung der Jahre 2020/21 genügen, braucht Baselland dafür nicht doppelt so lang. Wir können also die Planung des 8. GLA für die Jahre 2020/21 ruhig an den Absender zurückschicken.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

## Danke für Ihre Gedanken

**Mit ihrer Antwort zu unserer Umfrage über den privaten Auto- besitz haben uns einige Mitglieder auch sehr schöne Gedanken mitgeteilt. Mit Erlaubnis des Autors publizieren wir hier beispielhaft eine der Zuschriften.**

«Grundsätzlich sollten wir ja so wenig wie möglich Auto fahren, das ist ja das Grundprinzip, denn weniger Umweltverschmutzung, weniger Lärm und Verkehr, weniger Unfälle, das ist das Wichtigste. Kürzlich wollten wir ein Mobility-Auto mieten, um ein E-Velo zum Mechaniker zu bringen. Wir haben dann aber doch Bus und Tram benutzt, denn die sind ja schon fahrbereit und ha-

ben erst noch einen wesentlich grösseren «Laderaum». Das Mobility-Auto muss man ja trotzdem zuerst reservieren und abholen. – Das ist keine Kritik an Mobility, seine zahlreichen (...) Standorte sind sehr praktisch und das nächste Auto stand bloss ca. 400 m von unserem Wohnort entfernt. – Bus und Tram haben uns nur CHF 3.10 gekostet, also noch weniger als das Mobili-

ty-Angebot. Für das Auto hätten wir beim Velogeschäft zudem einen Parkplatz suchen und bezahlen müssen.

### «Wenn man die Zeit genau misst, besteht kein Verlust»

Wir leben in einer Zeit der Hektik, alles muss schnell gehen. Mich dünkt, dann kommt in uns sofort der Gedanke auf: Mit dem Auto geht's am schnellsten. Das kommt wohl vor allem daher, dass man am Steuer das Gefühl hat, aktiv zu sein und mit dem schnellen Zerrinnen der Zeit mithalten zu können. Warten, angewiesen sein auf den Fahr-

plan des Trams oder sein als zu zögerlich empfundenen Anfahren wecken in uns das Gefühl, dass wir Zeit verlieren, dass wir einem langsameren Tempo ausgeliefert sind. Wenn man die Zeit aber genau misst, dann besteht kein Verlust, sondern eher ein Gewinn. Aber wir müssen uns einlassen auf eine ruhigere Mobilität, z. B. einen Lesestoff bereithalten, so dass wir die Zeit im Tram nützen und sogar geniessen können. Man muss das wirklich wieder lernen!

Diese Überlegung gilt sicherlich nicht für jede Situation, aber bestimmt für ganz viele, vor al-

lem in der Stadt. Und wenn wir diese Autofahrten ausschalten können, dann ist das ein grosser Gewinn! Auch für unsere Herzkranzgefässe! Ja, das sind ver-

borgene Bonuspunkte, von denen man gar nicht spricht, weil sie nicht messbar sind. Aber das aufmerksame Lesen im Tram, vertieft in ein Buch, das uns

interessiert, auch wenn es nur zwölf Minuten sind, bringt derartige Gewinne.»

Wir danken unserem Mitglied für seine bedenkenswerten

Zeilen. «VCS ist super, machen Sie weiter so!», hiess es da zum Schluss. Solches tut uns in der Umweltseele gut.

Der Vorstand

## SCHÄNZLISANIERUNG IN MUTTENZ

### Projektleitung muss nachbessern

**Die Sanierung des Schänzli-tunnels ist in aller Munde. Die einen regen sich über den Stau auf, den sie mitunter selber verursachen. Wer per S-Bahn oder Velo pendelt, trifft auf überfüllte Züge und miserable Veloumwege.**

Unter dem offiziellen Titel «A2 Erhaltungsprojekt Schänzli» wird der Schänzlitunnel bis Ende 2021 saniert. Das Projekt zerrt an den Nerven: Während der Bauzeit ist das Nadelöhr meistens nur einspurig befahrbar. Heute verkehren werktags fast 70000 Autos durch den Tunnel. Während der kommenden drei- bis vierjährigen Kernbauphase muss mit regelmässigen Verkehrszusammenbrüchen gerechnet werden. Doch das Bundesamt für Strassen ASTRA und der Kanton Baselland bieten nur Alibi-Lösungen. Dabei ertrinken MuttENZ und das Birstal schon heute im Verkehr, weil die Autos die verstopfte Autobahn meiden und die Kantons- und Quartierstrassen überrollen.

#### An fehlendem Geld liegt nicht

Der Bund gibt 20 bis 30 Millionen Franken für Umleitungs-massnahmen aus, die bis jetzt wenig bis gar nicht überzeugen: Die Park+Rail-Anlagen in Zwingen und Aesch erhielten ein paar zusätzliche Parkplätze und haben die Preise gesenkt. Für Auto-Pendler/innen stehen 150 E-Bikes zu vergünstigten Konditionen bereit. Das ist – freundlich ausgedrückt – ein schlechter Witz. Im Landrat war verlangt

worden, dass der Kanton die S3 zwischen Basel und Aesch werktags auf Viertelstundentakt verdichtet. Das hätte einen spürbaren Umsteigeeffekt gebracht. Voraussetzung dafür wäre ein provisorisches Wendegleis in Aesch – das die Autolobby im Landrat versenkte, obwohl es mit dem nächsten Bahnausbau-schritt des Bundes ohnehin realisiert wird.

#### Unbrauchbare Veloumleitung

Den Vogel abgeschossen haben Mitte August nun die Wasserwerke Reinach. Während eines Jahres bauen sie auf der wichtigsten Veloroute entlang der Birs eine neue Transitleitung. Der Veloweg ist derweil gesperrt und die Radelnden werden auf einen gefährlichen Umweg verwiesen. Er führt unter anderem entlang der Eisenbahnlinie und ist viel zu eng (s. Bild). Velo- und Fussverkehr – ausgerechnet jene Mobilitätsformen also, die am wenigsten Platz brauchen – behindern sich gegenseitig.

Eine Absprache zwischen den Wasserwerken, Kanton und Bund hat anscheinend nicht stattgefunden. Oder hat der Kanton trotz E-Bike-Verleih schlichtweg nicht an die Velofahrenden gedacht?

#### Der Kanton hat geschlafen

Weder der Kanton noch der Bund kümmern sich also um Massnahmen, die während der Bauzeit einen – womöglich durchaus nachhaltigen – Umsteigeeffekt auslösen könnten. Weshalb erhöhen sie die ÖV-Kapazitäten nicht? Weshalb sorgt

der Kanton nicht für optimale und vor allem sichere Veloverbindungen? Er hätte – wohlge-merkt mit Bundesgeldern – die Chance gehabt, Infrastrukturprojekte zu finanzieren, welche die Strasse erheblich entlasten. Er hat diese Chance kläglich

vertan und damit grossen Ärger auf allen Seiten verursacht.

Die Projektleitung muss dringend nachbessern. Fünf Jahre Bauzeit sind zu lange für Halb-batzigkeiten.

Jan Kirchmayr, designiertes Vorstandsmitglied, Landrat SP, Aesch



©Jan Kirchmayr

Hier sollen sich Fussgängerinnen und Velofahrer, auch solche mit E-Bikes und Veloanhänger, während Monaten durchwursteln.



Freiburg

## Mobilitäts-Video fürs Greyerzerland

Aus Anlass der Greyerzer Messe 2017 hat die VCS-Sektion Freiburg ein Video veröffentlicht, das die sanfte Mobilität im Greyerzerland propagiert. Dies lag umso mehr auf der Hand, als der städtische öffentliche Verkehr während den zehn Messtagen gratis ist. 2012 und 2013 hatten wir im Rahmen der Freiburger Mo-

bilitätswoche schon mit zwei Videos demonstriert, wie überlegen das wendige, schnelle Velo im städtischen Verkehr ist. Ob jede und jeder im Privatauto sitzt oder sich alle in den Velosattel schwingen beziehungsweise den Bus benutzen, macht einen himmelweiten Unterschied beim Platzbedarf. Eine Aufnahme von der Grand-Rue in Bulle führt dies eindrücklich vor Augen.

### Spektakuläre Luftaufnahmen

Nach der ersten guten Erfahrung mit diesem Informationsmittel griffen wir – mit den heutigen Möglichkeiten, namentlich Luftaufnahmen einer Drohne –



darauf zurück, unter der technischen Leitung von Fabian Jobin, Direktor von Upperview Productions. Unser Zielpublikum war generationenübergreifend, und es gelang auch, Staatsrätin Anne-Claude Demierre für diesen guten Zweck einzuspinnen. Unser

Video zirkuliert in den Sozialen Medien und prangt auf den Internetseiten unserer Partner, darunter das Amt für Strassenverkehr OCN, die Gemeinde Bulle und die TPF.

Isabelle Colliard,  
VCS-Sektion Freiburg



Graubünden

**Was bringt der vom Schweizer Volk 2014 gutgeheissene Bahnausbau Graubünden? Es ist, wie der folgende Überblick zeigt, erfreulich viel.**

Das Bundesparlament hat zusammen mit der FABI-Vorlage (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) den Bahnausbau 2025 verabschiedet, mit Massnahmen im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. Gemeinsam mit Kantonen, Bah-

## Der Kanton tickt im Halbstundentakt

nen und Güterverkehrsbranche erarbeitet das Bundesamt für Verkehr BAV nun den Ausbauschnitt 2035. Bis 2018 wird dazu die Botschaft ans Parlament vorliegen.

Für Graubünden heisst das: Die SBB realisieren bis 2025 einen Kapazitätsausbau Zürich-Chur und St. Gallen-Chur mit Doppelspurabschnitten, was einen ganztägigen Halbstundentakt mit Anschlüssen in Sargans, Landquart und Chur ermöglicht. Das Ziel ist, dass der SBB-Halbstundentakt in Landquart von der RhB übernommen wird

(bis Davos und Scuol). Ab Chur wird die RhB dank einer neuen Brücke über den Hinterrhein bei Reichenau einen Halbstundentakt bis Ilanz anbieten.

Da stündlich zwei RhB-Züge, immer eine halbe Stunde versetzt, ab Landquart durch den Vereinatunnel und ab Chur durch den Albulatunnel nach St. Moritz fahren werden, ergibt sich ein Halbstundentakt vom Unterland ins Oberengadin. Der dazu nötige neue Albulatunnel wird 2020 in Betrieb genommen. Bei der RhB stehen bis 2025 Ausbauten zur Fahrplanstabilität auf der Strecke Landquart-Klosters-Vereina-St. Moritz im Vordergrund.

### Grossprojekt im Prättigau

Der Ausbauschnitt 2035 des strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) umfasst gesamtschweizerisch je nach Variante bis zu zwölf Milliarden Franken. Der Bundesrat hat sich statt der kleineren Ausbauvariante (7 Milliarden bis 2030) für das grosse Paket entschieden: 11,5 Milliarden bis 2035. Darin sind für Graubünden Projekte im Um-

fang von 178 Millionen vorgesehen, das grösste davon im Prättigau: Auf der RhB-Strecke sollen bei Fideris 124 Millionen Franken in einen einspurigen 1,4-Kilometer-Tunnel und eine anschließende Strassenüberführung investiert werden – zwecks höherer Fahrplanstabilität.

In Landquart ist zur Erleichterung des Umsteigens das erste gemeinsame Perron von SBB und RhB inklusive Gleisanlagen für 37 Millionen Franken geplant. Zudem wird auf der Berninalinie zwischen St. Moritz und Tirano eine neue Kreuzungsstelle (Kostenpunkt: 17 Millionen) für mehr Fahrplanstabilität sorgen. Um leistungsfähig zu bleiben, braucht die RhB den Kredit zuhanden der Privatbahnen, der nun für die Vernehmlassung und die erwähnte Botschaft ans Parlament eingeleitet ist.

Stefan Grass





Wie verteilen wir den öffentlichen Raum? Diese Frage stellt sich akut im Umfeld der Sihlpost beim Hauptbahnhof Zürich.

Zürich



## Völlig verquere Prioritäten

Rund 120000 Personen nutzen täglich die neu eröffnete Passage Sihlpost beim Hauptbahnhof. Die meisten davon passieren die Sihlpost auf ihrem Weg zu den Tram- und Bushaltestellen. Die Priorität bei einer Neugestaltung des Umfelds müsste logischerweise beim Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger sowie bei den Velowegen liegen.

Doch was plant der rot-grüne Stadtrat unter freisinniger Führung? Statt das Trottoir vor der Sihlpost zu verbreitern, soll es unverändert schmal bleiben.

Und der Strassenraum wird mit Parkplätzen zugesperrt. Dafür werden die Velowege ersatzlos weggelassen, was wegen der vielen ein- und ausparkenden Autos brandgefährlich ist. Als wäre das noch nicht genug, soll es in der neuen Veloabstellanlage Europa- platz nur noch kostenpflichtige Abstellplätze geben.

Viel zu tun also für den VCS Zürich, damit der öffentliche Raum bedarfsgerecht zugeteilt wird, in erster Linie jenen, die umweltgerecht mobil sind.

Markus Knauss/Gabi Petri

## Fuss- und Veloverkehr: endlich gleichrangig!

Bis jetzt lagen die Prioritäten im Thurgau bei der Förderung des motorisierten Strassenverkehrs und des öffentlichen Verkehrs. Mit dem nun fertig gestellten Langsamverkehrskonzept sollen die Anliegen jener, die sich zu Fuss oder mit dem Velo fortbewegen, gleichwertig Beachtung finden.

Das ist gut für die persönliche Fitness und die Umwelt. Wichtig ist, dass der Kanton die zu schaffende Fachstelle mit dem kommenden Budget personell genügend dotiert. Alle Bau- und Umbauprojekte sollen auf die Bedürfnisse der langsameren Verkehrsteilnehmer/innen hin geprüft und angepasst werden, damit Fehlleistungen wie beim Bau der Kantonsstrasse westlich des Bahnhofs Arbon nicht mehr passieren, wo das Velo einfach vergessen wurde.

Ein anderes negatives Beispiel sind Randsteinabschlüsse bei Abzweigungen von Strassen. Begründet werden sie mit dem Gleichstellungsgesetz, das als

Orientierungshilfe auf Trottoirs für Sehbehinderte 3 cm hohe Randsteinabsätze bei Abzweigungen vorsieht. Im Thurgau werden diese meist 5 bis 7 cm hoch gebaut, da die Strassenplaner/innen nicht vom Velo aus denken. Im Winter setzen die Randsteine Eis an und verursachen Stürze.

Für alle, die auf ungedeckten Velos, im Kindersitz, mit Anhänger oder Lastenvelo unterwegs sind, sind die Randsteine wegen der Schläge unangenehm bis gefährlich und gesundheitsgefährdend, da beim Rechtsabbiegen ausgeschwenkt und abgebremst werden muss, um die Schwelle möglichst rechtwinklig meistern zu können – und dies theoretisch erst noch einhändig, da ja der rechte Arm die Richtung anzuzeigen soll.

Wir haben mit dem kantonalen Tiefbauamt Lösungen diskutiert, wie flachere Randsteinabschlüsse oder Lücken den Fahrkomfort verbessern können.

Peter Wildberger

Thurgau



An dieser Abzweigung wurden schon mehrmals Leute sehr unsanft aus dem Velosattel geworfen, weil die Randsteine vereist waren.

## Vorstandsmitglieder gesucht

Damit wir die vielfältigen Arbeiten im VCS-Vorstand auf mehr Schultern verteilen können, wünschen wir uns zusätzliche Vorstandsmitglieder. Möchten Sie ganz konkret etwas für einen menschen- und umweltgerech-

teren Verkehr tun? Wenn ja, so melden Sie sich doch unverbindlich bei [info@vcs-tg.ch](mailto:info@vcs-tg.ch) oder Telefon 052 740 28 27. Gerne können Sie auch probeweise an einer unserer Vorstandssitzungen teilnehmen.



Luzern

## Warum es den Durchgangsbahnhof braucht



Durchgangsbahnhof Luzern:  
Geplante Linienführung.  
Quelle: <https://durchgangsbahnhof.lu.ch/medien/visualisierungen>,  
Visualisierung: Velvet Creative Office.

**Teuer, aufwändig, schlicht ein Grossprojekt halt: Trotzdem spricht sich der VCS Luzern für den Durchgangsbahnhof aus. Dies aus guten Gründen.**

Zwar hat die Kantonshauptstadt ein modernes Bahnhofsgebäude, doch die Gleisinfrastruktur rund um Luzern stammt aus dem 19. Jahrhundert. Der grösste Teil der Züge wird über zwei Gleise in den Sackbahnhof geführt. Und die Kapazität ist so gut wie ausgeschöpft: Um den geplanten Halbstundentakt nach Bern ein-

führen zu können, muss ein Zug nach Basel weichen. Dass Luzern am Limit ist, wird von allen anerkannt – die Frage ist jedoch, wie die Lösung aussehen soll.

In einem Planungsbericht hat die Luzerner Regierung 2015 alle ins Spiel gebrachten Varianten aufgezeigt. Neben dem Durchgangsbahnhof-Projekt wurde eine Vielzahl von Skizzen und Plänen ausgearbeitet. Grob gesagt, lassen sich diese in zwei Varianten unterteilen: Entweder ein neuer Bahnhof im Norden der Stadt oder ein Ausbau der heu-

tigen Zufahrtslinien. Beide Varianten haben massive Nachteile – ganz abgesehen davon, dass längst nicht klar ist, ob sie weniger kostspielig wären. Ein Bahnhof im Norden läge nicht mehr in der Mitte der Agglomeration und würde für über 100 000 Personen ein zusätzliches Umsteigen oder lange Busfahrten quer durch die Stadt bedeuten. Der Bahnhof gehört ins Zentrum der Stadt, das ist der grosse Vorteil der Bahn.

**Alles andere wäre Flickwerk**  
Und ein Ausbau der bestehenden Linien? Natürlich kann man ein drittes und viertes Gleis in den Bahnhof führen und am Flaschenhals Rotsee eine Doppelspur realisieren. Der Preis ist mit über einer Milliarde Franken aber auch hier hoch. Zwei weitere gewichtige Nachteile: Diese Variante ist nicht «aufwärtskompatibel». Möchte man später doch noch einen Durchgangsbahnhof

bauen, wäre ein Grossteil der Investitionen verloren. Zum anderen bleibt es beim Kopfbahnhof mit all seinen Nachteilen.

Nur der Durchgangsbahnhof schafft den Rahmen, um den öffentlichen Verkehr im Raum Luzern langfristig ausbauen zu können. Auf der Linie nach Zürich und auf diversen S-Bahn-Linien muss der Takt verdichtet werden. Erst so kann mit einer guten Verknüpfung von Bahn und Bus der ÖV-Anteil wesentlich gesteigert werden. Durchmesserlinien erlauben einen Quantensprung bei der S-Bahn, die heute mit Ein- und Ausfahrt und Aufenthalt im Bahnhof viel Zeit verliert. Das gilt auch für den Fernverkehr: Für Baslerinnen und Berner oder Fahrgäste aus der Westschweiz verkürzt sich die Reisezeit ins Tessin um 20 Minuten. Luzern kann so zum vollwertigen Knotenbahnhof werden.

Der VCS Luzern setzt auf dieses Projekt, weil alles andere teures Flickwerk wäre.

Michael Töngi, Präsident

Für Details zum Durchgangsbahnhof:  
<https://durchgangsbahnhof.lu.ch>



Zug

## Zugs theoretische Tempo-30-Zone

**Seit zehn Jahren schiebt die Stadt Zug ein Verkehrsberuhigungsproblem vor sich her. Nun will sie es mit einer Hauruck-Übung aus der Welt schaffen.**

Geht man in Zug die «Graue Gutschrankabfahrt» herunter, kommt man in die Loretostrasse und dann rechts abbiegend in die Alte Baarerstrasse. Auf diesen Strassen besteht seit über zehn Jahren theoretisch eine Tempo-

30-Zone. Theoretisch, weil ihre Einführung immer noch nicht abgeschlossen ist.

Wie das? Wird eine Tempo-30-Zone erstellt, ist sie erst genehmigt, wenn mindestens 85 Prozent der Autos unter 38 km/h fahren: So will es die sogenannte v85-Norm, die eigentlich abgeschafft gehört.

Da beim Loreto aber immer noch zu viele zu schnell fahren, ist die Einführung auch nach über zehn Jahren noch immer nicht abgeschlossen. Seinerzeit verhinderte wohl auch mangelnder po-

litischer Wille ihre Durchsetzung mittels geeigneter Massnahmen.

**Nein zur geplanten Verkürzung**  
Heute möchte die Stadt das Kapitel endlich abschliessen. Doch statt weitere Massnahmen zu prüfen, möchte sie die Zone einfach verkürzen – in der Hoffnung, so die v85-Auflage erfüllen zu können. Erst danach will die Zuger Polizei Kontrollen machen. Auf gewissen Strassenabschnitten, wo Schüler/innen von der Kanti und vom Loreto die Strasse überqueren, wären dann

wieder 50 km/h erlaubt – obwohl die Stadt diesen Abschnitt gerne möglichst autofrei hätte, um das Quartier vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

Der VCS findet, dass die Sicherheit vorgeht. Zwar ist dieser Strassenabschnitt eine Ausfallachse der Stützpunktfeuerwehr, was gewisse bauliche Massnahmen verunmöglicht. Gemäss einer Expertise, die dem VCS-Vorstand vorliegt, gibt es aber diverse zielführende Alternativen dazu.

Stéphanie Vuichard, Geschäftsführerin

## Dem Regierungsprogramm fehlt so einiges

Die Verkehrsmittelwahl für Alltagswege hat wesentlichen Einfluss auf Staus in den Hauptverkehrszeiten, auf schädliche Belastungen von Mensch und Umwelt, auf Fitness und Gesundheit jeder einzelnen Person sowie auf soziale Kontakte und den gesellschaftlichen Zusammenhalt in den Gemeinden. Mehr Menschen ist gleichbedeutend mit mehr zurückgelegten Wegen, aber nicht notwendig mit mehr Autoverkehr. Diese Fakten sind im aktuellen Regierungsprogramm nicht hinreichend berücksichtigt.

Wer und was aber beeinflusst die Verkehrsmittelwahl zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse? Es sind dies weitgehend Land und Gemeinden – indem sie Infrastrukturen bauen. Eine für

den Autoverkehr attraktive Infrastruktur fördert den Einsatz des Autos, eine auf den Fuss- und Radverkehr ausgerichtete fördert den «Aktivverkehr». Linienbusverkehr ist bei konsequenter Bevorzugung attraktiver für die Fahrgäste und kostengünstiger für den Staat.

### Daraus leitet der VCL folgende Forderungen ab:

- Es braucht eine langjährige Kampagne zur Förderung einer bewussten, gesundheitsfördernden Verkehrsmittelwahl. So können die Nachfrage nach Gesundheitsdienstleistungen und mithin die Gesundheitskosten gesenkt werden. Die Lebensqualität steigt.
- Die Mobilität mit allen Verkehrsmitteln (einschliesslich der S-Bahn FL.A.CH) muss sichergestellt wer-

den. Dies verbessert die Erreichbarkeit, weil das Strassennetz von Autoverkehr entlastet wird.

■ Es dürfen keine Infrastrukturen mehr hinzukommen, die zu einer weiteren Attraktivitätssteigerung des Autos als bequemstes Verkehrsmittel im Alltag führen. Stattdessen sind bauliche Massnahmen zugunsten von Fuss- und Fahrradverkehr umzusetzen.

■ Damit mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, braucht es weitere Busspuren mit Lichtsignalanlagen zum Zurückhalten der Autos zu Stosszeiten sowie mehr preiswerte Fahrbahnhaltestellen zur dynamischen Busbevorzugung. Teure Busbuchten sind nur soweit betrieblich nötig am Platz.

■ Die 3V-Kaskade des Agglome-

rationsprogramms Werdenberg-Liechtenstein wird durch Land und Gemeinden umgesetzt, das heisst: Verkehr vermeiden, Autoverkehr auf umweltverträglichere Verkehrsmittel verlagern, verbleibenden Autoverkehr verträglicher gestalten.

■ Es braucht eine langjährige Kampagne für Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Pull- und Push-Massnahmen, d.h. Mobilitätsbeiträgen und Parkplatzbewirtschaftung.

■ In der Klimapolitik werden CO<sub>2</sub>-Reduktionsmassnahmen auch im motorisierten Verkehr als grösster Quelle von Treibhausgasen definiert.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



## Sicher und gekonnt zur Schule rollen

Mit dem Kickboard fahren will gelernt sein. Der VCS Ob- und Nidwalden organisierte deshalb erneut einen Kurs für mehr Sicherheit auf dem Schulweg.

Wie führt man eine korrekte Fuss-Stopp-Bremsung durch? Und wie ist das schon wieder mit der richtigen Position beim Bremsbügelstopp? Viele Kinder aus Buochs und Umgebung wollten es wissen, hatten dabei das eine oder andere Aha-Erlebnis und ganz viel Spass.

Die coolen Flitzer namens Kickboard und Micro-Scooter

erfreuen sich grosser Beliebtheit bei Kindern, auch bei den ganz Kleinen und nicht zuletzt für die Fahrt zur Schule. Der Umgang damit scheint einfach, aber wirklich sicher fährt nur, wer das Fahrzeug richtig kennt, um die Verkehrsregeln weiss und sich im Verkehr korrekt verhält. Schon zum sechsten Mal organisierte deshalb die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden einen entsprechenden Kurs als Beitrag an die Schulwegsicherheit.

Übung macht den Meister: Am Mittwoch, 25. Oktober 2017,

finden sich die Schülerinnen und Schüler aus der Region auf dem Schulhausplatz in Buochs ein. René Lauper, der auch Sportkoordinator beim Bundesamt für Sport BASPO ist, leitete den 90 Minuten dauernden Kurs. Kindgerecht und abwechslungsreich waren die Übungen, gespickt mit der Vermittlung von Tipps und Tricks. Auch etwas Theorie durfte nicht fehlen.

Auch einen willkommenen Nebeneffekt dürfte der Kurs zeitigen: Richtiges Bremsverhalten vermindert den Verschleiss von Schuhsohlen...

Alice Wigger, Geschäftsführerin

Ob-/ Nidwalden



### Die VCS-Sektionen

AG: [www.vcs-ag.ch](http://www.vcs-ag.ch)  
Tel. 062 823 57 52

BE: [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch)  
Tel. 061 311 11 77

FR: [www.vcs-fr.ch](http://www.vcs-fr.ch)  
Tel. 026 422 29 74

GL: [www.vcs-gl.ch](http://www.vcs-gl.ch)  
Tel. 055 640 34 21

GR: [www.vcs-gr.ch](http://www.vcs-gr.ch)  
Tel. 081 250 67 22

LU: [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch)  
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: [www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch)  
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)  
Tel. 071 222 26 32

SH: [www.vcs-sh.ch](http://www.vcs-sh.ch)  
Tel. 052 672 28 19

SO: [www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch)  
Tel. 079 884 62 06

SZ: [www.vcs-sz.ch](http://www.vcs-sz.ch)  
Tel. 041 202 14 04

TG: [www.vcs-tg.ch](http://www.vcs-tg.ch)  
Tel. 052 740 28 27

UR: [www.vcs-ur.ch](http://www.vcs-ur.ch)  
Tel. 041 871 10 16

VS: [www.vcs-vs.ch](http://www.vcs-vs.ch)  
Tel. 027 927 14 33

ZG: [www.vcs-zg.ch](http://www.vcs-zg.ch)  
Tel. 041 780 88 38

ZH: [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)  
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: [www.vcl.li](http://www.vcl.li)  
Tel. 00423 232 54 53

[www.verkehrsclub.ch/sektionen](http://www.verkehrsclub.ch/sektionen)



Die Kokerei auf Zeche Zollverein, verzaubert im Abendrot.

# Wenn die Schloten nicht mehr rauchen

Von Dominique Eva Rast

Die letzte Kohle-Zeche im Ruhrpott schliesst 2018. Die Region um Essen, Dortmund und Oberhausen hat sich verändert: Statt Bergleute tummeln sich nun Touristen auf den Zechen, auf den Bahntrassen der Bergwerke sind Velowege entstanden.

**T**ief durchatmen und etwas warten, bis der Schwindel verflogen ist. Danach ist man nur noch beeindruckt: Das Ruhrgebiet liegt einem zu Füßen, selber steht man auf seinem Dach. Auf dem Gasometer in Oberhausen, 117,5 Meter über dem Boden. Seinen Dienst für die Industrie hat das Bauwerk 1988 quittiert. Bis dann speicherte es zuerst Gichtgas, ein Abfallprodukt der Hochöfen, und später auch Koksgas der Kokerei Oberhausen. Heute beherbergt der Gasometer spektakuläre Ausstellungen. Das blosse Bauwerk fasziniert, im Inneren staunt man über die Höhe, fühlt sich winzig klein. Noch bis Ende November sind die

«Wunder der Natur» zu bestaunen und als Höhepunkt die Erde selbst. Eine 20 Meter grosse Erdkugel schwebt im Gasometer. Bewegte, hoch aufgelöste Satellitenbilder werden detailgenau auf die Erdkugel projiziert. Die Fahrt im gläsernen Panoramaaufzug auf das Dach des Gasometers bietet einen Blick auf unseren Heimatplaneten, wie ihn sonst nur Astronauten erleben. Pressesprecher Thomas Machoczek erzählt, dass er als Kind das Gebiet um den Gasometer als einzigen grossen Abenteuerspielplatz erlebt habe. Heute geht es geordnet zu und her: Ein gut gesicherter Seilpark unterhält die Jugendlichen.

## Selbstgemachte Berge

Der Blick schweift vom Gasometerdach über Hügel, entlang von Kanälen und Flüssen. Ein zweiter Blick tut not und bringt viele Erklärungen. Die Hügel sind selbstgemacht und heissen Halden. Sie zeugen von der Industriekultur, welche die ganze Gegend prägte und noch heute Teil der Kultur ist. Entstanden sind die Halden aus dem Material, das beim Bergbau anfällt: Gestein, teilweise aber auch Schlacke aus Hochöfen. Heute sind die meisten Halden grün, begehbar und oft mit Kunst geschmückt. Denn die Zeit der Zechen ist vorbei, 2018 wird die letzte stillgelegt. Dekarbonisierung live: Eine halbe Million Menschen haben ihre Stelle

verloren, eine ganze Region hat sich umstrukturiert. Was heute lieblich und grün ist, wurde früher «Land der tausend Feuer» genannt, aus den Kaminen quoll dichter Rauch.

### Denkmal statt Kohle

Erkunden lässt sich die Vergangenheit etwa auf dem rund 100 Hektar grossen Gebiet der Zeche Zollverein in Essen. Das Doppelbock-Fördergerüst ist von weit her sichtbar, die Anlagen sind komplett erhalten und konserviert. Wo einst Arbeiter unter Tage malocht haben, beleben heute Kunst und Kultur die Gebäude. Zollverein ist seit 2001 UNESCO-Welterbe und auf dem «Denkmalpfad» erleben wir, wie Kohle abgebaut wurde.

Was harmlos klingt, war laut, dreckig und körperlich unfassbar anstrengend. Ein Modell zeigt auf dem Denkmalpfad, wie das vor sich gegangen ist: Runter in schmalen Schächten, auf den Knien mit dem Presslufthammer Kohle abbauen und in Wagen schaufeln, die oben entladen wurden. Schicht für Schicht wurden so die Kohlevorkommen abgeräumt, waagrecht im Stein verliefen die Stollen, abgestützt mit Holzbohlen. Lebendig wird die Führung nicht nur durch die sehr kompetenten und gleichzeitig unterhaltsamen Ausführungen, sondern auch durch Film- und Tonsequenzen. Die Werkzeuge darf man in die Hand nehmen, die Maschinen anfassen – auch wenn sie heute säuberlich durch Kunst-

harz konserviert sind und nicht mehr unter einer Dreck- und Staubschicht liegen.

### Café in der Kohlenwäsche

Bis 1986 wurden auf der Zeche insgesamt 240 Millionen Tonnen Kohle abgebaut, über und unter Tage waren bis zu 8000 Bergleute rund um die Uhr beschäftigt. Heute zieht das Gelände jährlich rund 1,5 Millionen Touristen an. Wo einst Kohle gewaschen wurde, wird jetzt Kaffee serviert, wo Koks gebacken wurde, hat sich ein charmantes Café eingerichtet. Im Sommer gibt's sogar ein kleines Schwimmbecken, im Winter eine Schlittschuhbahn.

### Unterwegs im Radrevier

Am schönsten und angenehmsten lässt sich das Gebiet auf dem Rad entdecken: Eine Mietstation von «Revierrad» befindet sich auf dem Gelände von Zollverein. Und dann geht es los, fachkundig begleitet von Florian Ikenmeyer. Er stammt aus dem Pott und ist heute für das Marketing des radrevier.ruhr bei Ruhr Tourismus zuständig. Ikenmeyer ist stolz auf das Radwegenetz von über 1200 Kilometern Länge, welches das Ruhrgebiet durchzieht und als Grundgerüst für «radrevier.ruhr» dient. Es rollt sich gemütlich, denn die Radwege sind auf ausgebauten ehemaligen Bahntrassen. Auf der «Route der Industriekultur» lassen sich die Industrie-

denkmäler im Ruhrgebiet mit dem Fahrrad entdecken. Wir fahren einen Nachmittag lang und staunen über die Vielfalt auf der etwa 30 Kilometer langen Tour. Eben noch waren wir in Essen, nun sind wir in Gelsenkirchen – die Städte fließen nahtlos ineinander. Kein Wunder, entstanden sind sie dort, wo sich die Zechen angesiedelt haben. Wer eine Stärkung braucht, findet sie zum Beispiel an der Erzbahnbude, einem der bekanntesten Radler-Treffpunkte. Ikenmeyer erklärt uns die Trinkhallen-Eigenart: Jedes Viertel habe seine «Bude», Treffpunkte, bis spät in die Nacht offen, wo es neben Bier auch die nötigsten Lebensmittel gebe. Leicht bergab geht es, kurz radeln wir der Emscher entlang, die nach und nach aus ihrem Betonkorsett befreit und renaturiert wird. «Ein mageres Flüsschen», denkt man und guckt auf den Rhein-Herne-Kanal mit seinen Schleusen und den Frachtschiffen auf dem Weg ans Meer.

Auch eine Halde erklimmen wir. Zu Fuss, der Weg ist für Schweizer Verhältnisse zwar nicht speziell steil, aber rutschig. Schurenbachhalde nennt sie sich und oben haben wir einen Moment lang das Gefühl, auf dem Mond zu sein. Schwarzer Boden, kein Halm wächst hier. Und in der Mitte ragt seit 1998 die Bramme in die Höhe, eine minimalistische Stahlskulptur des amerikanischen Künstlers Richard Serra. Uns erinnert sie

Der Gasometer in Oberhausen hat ein neues Leben als Ausstellungsort. / Erstaunlich grün, angenehm flach: Das Ruhrgebiet ist ideal für Radtouren.



ein wenig an den Monolithen, der an der Expo.02 den Murtensee geziert hat.

### Alltag im Museum

Zurück auf Zollverein ist ein Besuch im Ruhrmuseum Pflicht: Von der Entstehung der Kohle bis zum Ende der Zechen ist alles dokumentiert. Die Auswirkungen der dreckigen Luft bezeugt nicht nur ein Video aus den 60er-Jahren, sondern auch die eingelegte Lunge eines Bergmanns, der an Silikose gestorben ist. Im Fokus steht der Alltag der Region, den auch eine beinahe unkommentierte Sammlung von Fotos der Siedlungen illustriert. Fussball spielt eine wichtige Rolle, das haben wir auch auf dem «Denkmalpfad» erfahren. Steht man auf dem Dach der ehemaligen Kohlenwäsche, erblickt man bei klarem Wetter die Arena auf Schalke: Wie ein gütiges Auge wacht sie über drei Gotteshäuser, eine reformierte, eine katholische Kirche und eine Moschee. Die Zeiten, in denen die Bergleute nicht nur unter Tag schufteten, sondern am Sonntag auch noch auf dem Rasen kicken, sind längst vorbei. Dennoch – ob jemand Schalke 04, dem BVB oder dem VfL Bochum zujubelt, das ist eine Glaubensfrage und gehört zur Identität des Ruhrgebiets.

Im Ruhrmuseum erlebt man anschaulich, was Bergmannsarbeit bedeutet hat.

### Auge in Auge mit Weltmeistern

So erstaunt es auch nicht, dass das Deutsche Fussballmuseum seinen Sitz in Dortmund hat. Und wer sich auch nur im Ansatz für Fussball interessiert, wird mindestens einen halben Tag lang prächtig unterhalten. Im 3D-Kino plappern plötzlich die Spieler der deutschen Nationalmannschaft miteinander und erinnern sich an ihre grössten Erfolge. Die Bundesliga in all ihren Facetten, aber auch Sonderausstellungen, wie etwa die Bibliothek von Trainerlegende Sepp Herberger, geben kurios spannende Einblicke in die Fussballwelt. An Spieltagen verwandelt sich die Dortmunder Innenstadt in eine einzige gelbschwarze Menschenmasse. Und wie solidarisch Fans sein können, hat sich im Frühling gezeigt, als das Champions-League-Spiel von Dortmund gegen Monaco abgesagt werden musste. Flugs haben BVB-Fans auf Twitter Übernachtungsmöglichkeiten für gestrandete Anhänger des gegnerischen Clubs angeboten.

### Kohle im Mund

Wer nach Museen und Radtouren einfach nur noch ausruhen will, tut dies in Dortmund zum Beispiel in Hövels Hausbrauerei bei Bier und zünftiger Hausmannskost. Hungrig geht keiner vom Tisch und wer sich durch die Karte trinkt, kann sich auf einen prächtigen Kater

gefasst machen: Ans «Affenbier» (Weizenbier mit Bananensaft) haben wir uns nicht gewagt. In Essen, das sich als Ausgangspunkt für eine mehrtägige Entdeckungstour durchs Ruhrgebiet anbietet, haben wir hingegen den «Hobbit» gekostet. Im «Café Nord» wird dieser leuchtend türkisfarbene, äusserst süffige Drink angeboten. Ebenfalls in Essen kann man Kohle essen: Im «Kohle Craft Werk» werden saftige Burger in brandschwarzen Brötchen serviert. Das «Kohle Craft Werk» liegt an der Rütterscheider Strasse, die mit vielen Bäckereien, Restaurants und Bars jedem etwas bietet. Und wer auf der Suche nach noch mehr Kultur ist, wird ebenfalls fündig: nicht nur in sehr sorgfältig sortierten Buchhandlungen, sondern auch im «Museum Folkwang» mit seiner umfassenden Sammlung moderner Kunst. ■



### Infos

#### Anreise:

Mit dem Zug via Basel nach Köln und weiter nach Essen: rund sechs Stunden ab Bern

#### Infos zu Radwegen und Tourenvorschläge:

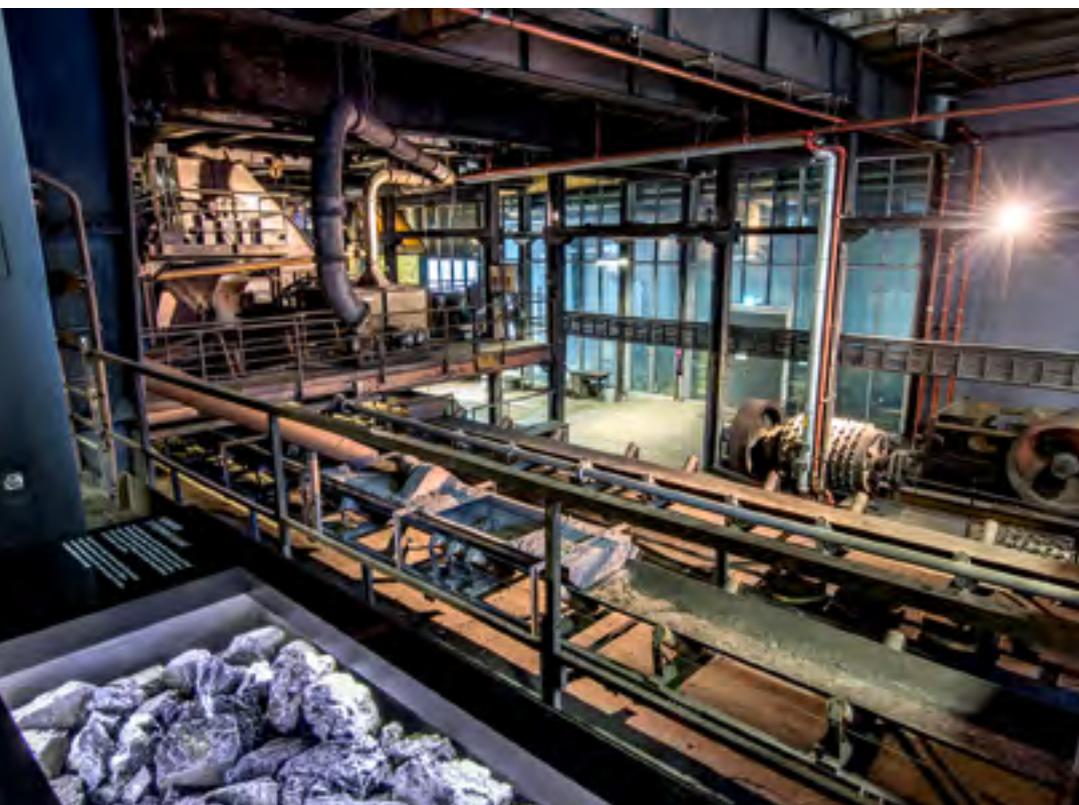
[www.ruhr-tourismus.de/radvierruhr](http://www.ruhr-tourismus.de/radvierruhr)

**Übernachten:** Das «Welcome Hotel» in Essen liegt zentral, [www.welcome-hotels.com](http://www.welcome-hotels.com) > Essen. Der Bahnhof ist mit der U-Bahn oder zu Fuss leicht erreichbar.

**Essen und Trinken:** Genuss im Brauhausstil in Dortmund: Hövels Hausbrauerei, Hoher Wall 5–7, [www.hoevels-hausbrauerei.de](http://www.hoevels-hausbrauerei.de)  
Billard, Musik, grosse Auswahl an Getränken und Speisen: Café Nord, Viehoferplatz 1, Essen, [cafe-nord.com](http://cafe-nord.com)

Hamburger im Kohlebrot und ausgesuchte Biere: Kohle Craft Werk, Rütterscheider Strasse 14, Essen, [www.kohlecraftwerk.de](http://www.kohlecraftwerk.de)

**Kultur und Unterhaltung:** UNESCO-Welterbe Zeche Zollverein, Essen: [www.zollverein.de](http://www.zollverein.de)  
Gasometer Oberhausen, [www.gasometer.de](http://www.gasometer.de)  
Theater, Shows, Komik und Variété GOP-Theater Essen: [www.variete.de/essen](http://www.variete.de/essen)  
Deutsches Fussballmuseum, Platz der Deutschen Einheit, Dortmund: [www.fussballmuseum.de](http://www.fussballmuseum.de)  
Museum Folkwang, Museumsplatz 1, Essen: [www.museum-folkwang.de](http://www.museum-folkwang.de)



© Zollverein/Jochten Tack

Hausrat optimal  
versichert?



## Einbruch – ein ungutes Gefühl!

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

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet [www.verkehrsclub.ch/hausrat](http://www.verkehrsclub.ch/hausrat) und [www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht](http://www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht)

Für Mensch  
und Umwelt





© Kleinwalsertal Tourismus eGen

Auf 1215 Meter liegt das malerische Dorf Mittelberg, Ausgangspunkt für zahlreiche Aktivitäten.

# Die verschneiten Gipfel des Kleinwalsertals

Von Camille Marion

Lässt man in einer klaren Winternacht die Augen über die schneebedeckten Dächer von Oberstdorf schweifen, sieht man in den verschneiten Hängen Lichter funkeln. Sie markieren die Dörfer Mittelberg, Hirschegg und Riezlern.

Von Zürich aus windet sich der Zug durch die flache Landschaft in Richtung Bodensee. Einen Moment folgt er dem blau glitzernen Wasser, bevor er die Grenze ins bereits winterliche Österreich passiert. Weiter geht es ins deutsche Lindau, dort heisst es umsteigen in den Zug, der uns nach Oberstdorf bringt, dem Eingangstor zum Kleinwalsertal.

Speziell am Kleinwalsertal ist seine geografische Lage: Eigentlich gehört es zum österreichischen Bezirk Bregenz, aber es gibt keine direkte Verkehrsverbindung zum übrigen Vorarlberger Land. Stattdessen erreicht man das alpine Tal über die hübsche bayrische Gemeinde Oberstdorf mit nicht ganz 10000 Einwohnern, deren pittoresker



© Camille Marion



© Camille Marion

Die Bergschule bietet einzigartige geführte Schneeschuhwanderungen abseits der Wanderwege an.

Kleinwalsertal: Mehr als 130 km alpine Skipisten lassen die Herzen der Ski-Fans höherschlagen.

Charme durch ihr grosses Umweltengagement zusätzlich erhöht wird: eine grosszügige Fussgängerzone (sie gilt als die grösste weltweit), eingeschränkter Autoverkehr und elektrische Busse in der ganzen Region.

### Auf nach Österreich

Bevor wir die hübsche Kulisse von Oberstdorf hinter uns lassen und in den Bus nach Österreich steigen, atmen wir nochmals tief die erfrischende, saubere Luft ein. Auf seiner Fahrt ins Kleinwalsertal schraubt sich der Bus auf steilen gewundenen Strassen nach oben, während die Winterlandschaft langsam an uns vorbeizieht: hohe schneebedeckte Tannen, ursprüngliche Chalets und schmale, zugeschnittene Wege. Die vielen Weiler im Kleinwalsertal sind problemlos zu erreichen, dafür sorgt das gut ausgebaute Busnetz mit den fünf Walsertal-Linien, die sehr regelmässig fahren. Der Individualverkehr ist dagegen eingeschränkt und Touristen wird empfohlen, die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen.

Die Busfahrt führt uns durch die drei grössten Orte im Kleinwalsertal. Riezler liegt am Taleingang und beherbergt die grosse Bushaltestelle, von der aus alle anderen Dörfer bedient werden. Bekannt ist Riezler für sein Après-Ski: Hübsche Terrassen laden die erschöpften Skifahrer ein, sich unter warmen Decken auszuruhen und eine der leckeren Erfrischungen zu geniessen. Oberhalb von Riezler liegt Hirschegg mit seinen vielen Hotels. Von hier geht es weiter, bis wir auf 1215 Metern unser Ziel erreichen: Mittelberg. Doch es müsste nicht Mittelberg sein – jedes dieser drei Dörfer eignet

sich wunderbar als Ausgangspunkt, um das Kleinwalsertal kennenzulernen.

Besucher fühlen sich nicht nur von der Schönheit und der einzigartigen Kulisse angezogen, sondern auch von den vielen verschiedenen Winteraktivitäten, die das Tal zu bieten hat. Die verschneiten Berggipfel ringsum laden förmlich zu Entdeckungstouren ein, deren Ausgangspunkte bequem mit dem Bus zu erreichen sind – oder zu Fuss, denn die Distanzen sind kurz und die malerische Landschaft lädt zum Spazieren ein. Das Kleinwalsertal schafft es, den Charme der ursprünglichen Chalets, Scheunen und Steinmauern mit den zeitgenössischen Bauten zu verbinden, die die Tourismusentwicklung mit sich gebracht hat.

### Vielfältiges Wintersportvergnügen

Wer es sportlich mag, schnappt sich die Ski-ausrüstung und besteigt den Bus in Richtung Skipisten. Skifahrer werden die grosse Anzahl an abwechslungsreichen Abfahrten schätzen, die von den verschiedenen Skiliftstationen aus zu erreichen sind. Die breiten Pisten eignen sich auch bestens für Kinder und Anfänger. Der Snowpark Crystal Ground in Riezler ist bekannt für seine kreativen Setups und bietet Snowboardern und Freeskiern aussergewöhnliche Erlebnisse, zu denen auch das Flutlichtfahren am Mittwochabend zählt.

Die österreichischen Berge warten aber noch mit anderen Wintersportvergnügen auf, zum Beispiel mit Langlaufen. Von jedem der drei grossen Dörfer startet eine Langlaufloipe, die dazu einlädt, die stille Winterlandschaft zu geniessen. Das gesamte Loipennetz hat eine Länge von über 50 Kilometern.

Auch Schneeschuhwandern gehört zum Angebot. Die Bergschule in Hirschegg bietet für jedes Niveau geführte Gruppenwanderungen an. Die geprüften Guides wissen genau, wo es langgeht, und sorgen für die nötige Sicherheit. Möglich sind auch mehrtägige Wanderungen, die ein unvergessliches Erlebnis darstellen, denn sie führen durch eine wilde, unberührte Natur abseits der Wanderwege.

Das Kleinwalsertal ist eine ideale Reise-destination für alle Winterfreunde und von der Schweiz aus gut mit dem Zug zu erreichen. Die malerische Gegend eignet sich bestens, um in die verschneite österreichische Bergwelt einzutauchen, und hält für alle, die die Schönheit und die Freuden des Winters in den Bergen geniessen wollen, eine breite Palette an Möglichkeiten bereit. ■

### Nützliche Informationen

**Anfahrt:** mit dem Zug ab Bern in ungefähr fünf Stunden via Zürich, Lindau, Immenstadt nach Oberstdorf. Der Bus ins Kleinwalsertal fährt täglich, dreimal pro Stunde, ab Bahnhof Oberstdorf.

**Unterkunft:** Hotel «Alte Krone» in Mittelberg, in der Nähe der Bushaltestelle. Idealer Ausgangspunkt für die verschiedenen Aktivitäten. [www.alte-krone.at](http://www.alte-krone.at)

**Aktivitäten:** Auskunft erteilt das Tourismusbüro, Walsertalstrasse 264 in Hirschegg. [www.kleinwalsertal.com](http://www.kleinwalsertal.com). Für Schneeschuhwanderungen: Bergschule, Walsertalstrasse 262 in Hirschegg [www.bergschule.at](http://www.bergschule.at)

85% Weiterfahrquote  
für Fr. 45.–/Jahr!



## Und wenn die Batterie Ihres Fahrzeugs den Geist aufgibt?

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

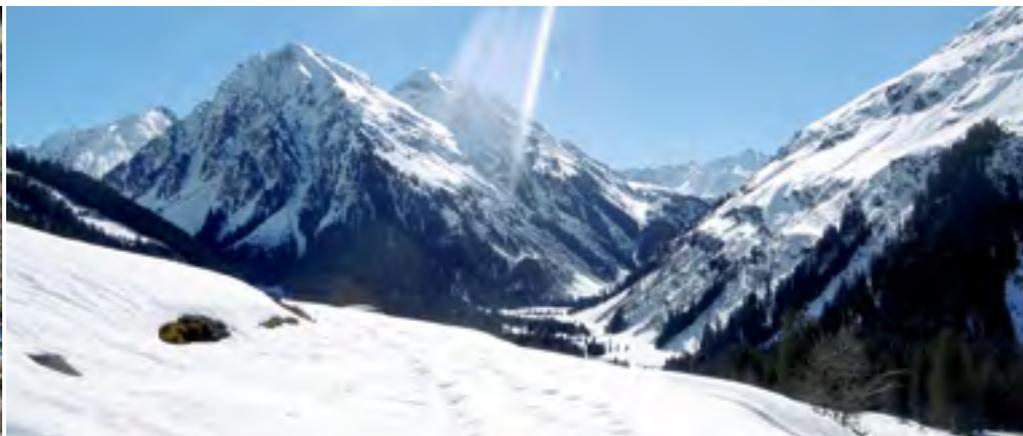
Für Bestellungen und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet [www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe](http://www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe)

Für Mensch  
und Umwelt



Der Dachs ist da, auch wenn wir ihm nicht persönlich begegnet sind./Strahlender Sonnenschein im Monbiel.



© Pro Natura

© Manuel Vögel/Ride&amp;Smile

# Auf der Spur von Dachs und Gams

Von Dominique Eva Rast

Mit den Schneeschuhen von Klosters Monbiel zum Mittagessen auf die Alp Garfiun: eine gemütliche Tour, die mit fachkundiger Begleitung richtig spannend wird.

«Schau, da ist der Dachs durchspaziert», sagt Christian Putzi, zeigt mit dem Ski-stock auf den Boden. Und tatsächlich: Wenn man aufmerksam schaut, sieht man die typischen Krallenabdrücke. Der Dachs habe kurze, stämmige Beine erklärt Putzi. Als Forstwart weiss er, mit wem er es im Wald zu tun hat. Geduldig zeigt er in den Schnee, entdeckt Tiere, wo andere nur Steine sehen. Und der Blick durch sein Fernglas gibt ihm Recht: Hoch oben, wo die Sonne den Schnee fleckenweise weggeschmolzen hat, äsen zwei Gämsen.

## Kopf hoch, geniessen

Neben Putzi strahlt Manuel Vögel mit der Sonne um die Wette: Er führt auf der Schneeschuh-tour, kennt die Berge und alle möglichen Arten, sich im Schnee zu bewegen. Telemark, Skitouren, klassischen Skiunterricht: Vögel kümmert sich um seine Gäste und will, dass sie wiederkommen. Den Begriff Skischule hingegen mag er nicht: «Ich bin nie gern zur Schule gegangen, da hat man mir immer gesagt, was ich machen muss.» Deshalb begleitet er, gibt Tipps und lässt die Kunden dann selber ausprobieren. So auch auf der Tour zur Alp Garfiun: «Den Kopf hoch und geniessen», sagt er am Morgen, als wir die Schneeschuhe anschnallen. Gesagt, getan. Zuerst mit etwas zu grossen Schritten, dann mit kleineren, ruhigen. Tief durchatmen ist ange-

sagt, die Luft ist mild und angenehm. Stetig geht es voran, ohne jede Hast.

## Viel zu entdecken

Vom Bahnhof Klosters Platz fährt man mit dem Bus nach Klosters Monbiel, man kommt auch zu Fuss hin: Dann verlängert sich die Tour um eine gute halbe Stunde. Der Weg führt links dem Hang entlang durch den Wald, breit und gut markiert. Wer mag, kann der Strasse entlang spazieren, mit der Pferdekutsche bis zur Alp Garfiun fahren oder auf den Langlaufskis zum Mittagessen gelangen. Nach gut zwei Stunden erreichen wir diese Alp: Wer sportlich unterwegs ist, hat sicher weniger lang. Wir verweilen immer wieder, hören dem Specht zu, ohne ihn zu sehen, und entdecken eine Fuchsspur, die hinter der eines Dachses herschnürte. Eine gute Portion Jägerlatein gibts auf der Tour gratis dazu, denn Putzi ist jeden Herbst auf der Hochjagd. Und wir lernen, dass der Hirsch nicht immer im Prättigau heimisch war, aber Weissstannenschösslinge über alles liebt. Was dazu führt, dass es kaum mehr welche gibt und die wenigen Schösslinge aufwändig vor den verfressenen Hirschen geschützt werden müssen.

Die Alp Garfiun entpuppt sich als liebevoll eingerichtetes, gepflegtes Restaurant. Manuel Vögel berichtet, dass er auch Nacht-

touren anbietet – ganz bewusst ohne Stirnlampen. «In unserer reizüberfluteten Welt tut es gut, ab und zu der Stille zu lauschen», sagt er. Vögels Nacht-Touren führen dann etwa zum Gasthaus auf der Alp Garfiun zu einem Fondue. Wir geniessen eine Platte mit einheimischem Käse und kosten die Hirschwurst. Legendär lecker sei die Nusstorte, lassen die Begleiter verlauten.

## Im Schatten zurück

Zurück nach Klosters Monbiel gehts auf der anderen Talseite, die etwas schattiger ist. Munter plätschert nun der Bach Landquart, der im Winter meist von einer dicken Schnee- und Eisschicht bedeckt ist. Wer mag, kann bis Klosters Selfranga marschieren, das dauert rund eine Stunde länger. «Und danach bist du dann wirklich müde», schmunzelt Vögel. Er wohl nicht – nach der Tour hackt er daheim zum Ausgleich noch Holz. ■

## Infos

**Anreise:** ab Zürich via Landquart bis Klosters Platz, 1h 56min mit dem Zug

**Tour buchen und Übernachtungstipps:**  
[www.ride-and-smile.ch](http://www.ride-and-smile.ch), <http://holz-putzi.ch/>  
**Restaurant:** Alp Garfiun, [www.alpgarfiun.ch](http://www.alpgarfiun.ch)

Ob es dieses Jahr Schnee hat?  
Es steht in den Sternen.

# Rendezvous mit dem Samichlaus

Lichterketten, der Duft von Glühwein, Samichläuse und Engel in allen Variationen – bald ist wieder die Zeit der Weihnachtsmärkte. Mittlerweile sind es in der Schweiz wohl gegen 200 an der Zahl, grosse und kleine, bekannte und weniger bekannte. Eine gute Übersicht (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) finden Sie unter [www.brunnvalla.ch/weihnachtsmaerkte/schweiz](http://www.brunnvalla.ch/weihnachtsmaerkte/schweiz).

Wir stellen Ihnen drei Orte vor, die wir im vergangenen Jahr besucht haben und die uns besonders gefallen haben. Selbstverständlich sind alle sehr gut mit dem ÖV erreichbar.

Von Markus Fischer



©FOTOGRAFICA HUTTWIL

Der Samichlaus in Huttwil nimmt sich Zeit für seine Gäste.



©VCS/Markus Fischer

HUTTWIL

**DIE BESONDERS STARKE** Verankerung beim lokalen und regionalen Gewerbe zeichnet diesen Markt aus. Vom Bäcker über den Metzger, den Schmied und dem Drechsler bis hin zu den Bankfilialen am Ort beteiligen sich alle am Weihnachtsmarkt.

Auch kulinarisch findet man vieles aus der Region, etwa «Chäsbrägu» (wie Raclette, aber auf Brot serviert), Emmentaler

In Stein am Rhein verzaubert 2017  
«Dornröschen» Gross und Klein.



«Chnebu» (eine Dauerwurst) oder «Ärbsuppe mit Gnagi» (Gelberbsensuppe mit gepökelter und gekochter Schweinshaxe).

Ein Rahmenprogramm bietet für alle etwas: Für Kinder gibt es eine Bastelwerkstatt und einen Spielzeugmarkt, im Tresorraum einer Bank und im Keller eines Modegeschäfts werden Märchen und Geschichten erzählt und einmal täglich hat der Samichlaus Sprechstunde.

Erwachsenen werden Lesungen bei Kerzenlicht und weihnächtlicher Musik und eine Vielzahl von Konzerten geboten. Bei Letzteren ist die Bandbreite sehr gross und reicht von Rock über Volksmusik und Drehorgel bis zu Darbietungen der Heilsarmee und dem alljährlichen Huttwiler Adventssingen.

**Datum:** Mittwoch, 29. November bis Sonntag, 3. Dezember

**Infos:** [www.regio-huttwil.ch](http://www.regio-huttwil.ch)

**Anreise:** Von Luzern/Innerschweiz aus direkt, von allen übrigen Orten Umsteigeverbindungen via Langenthal. Vom Bahnhof bis zum Weihnachtsmarkt sind es nur fünf Minuten Fussweg.

STEIN  
AM RHEIN –  
lässt Kinderherzen  
höherschlagen



## ST-URSANNE – die Perle am Doubs

**SCHON NACH DEM AUSSTEIGEN** aus dem Zug werden Sie feststellen, dass der Ausflug sich gelohnt hat: Vom oben am Berghang gelegenen Bahnhof hat man einen tollen Ausblick auf das Tal mit dem Doubs und dem Städtchen St-Ursanne.

Dieser Blick bleibt Autofahrern verwehrt, die leider auch sehr zahlreich zum Weihnachtsmarkt pilgern und Felder und Strassen am Ortseingang vollparken.

Nach einem kurzen Spaziergang steht man vor dem Stadttor und blickt auf die Massen, die sich durch die Hauptgasse zwängen. Ja, es hat sich offenbar herumgesprochen, dass St-Ursanne einen besonders schönen Weihnachtsmarkt hat.

Auch in St-Ursanne sind es vor allem Gewerbetreibende und Organisationen aus der Region, die Handarbeiten und Kulinarisches anbieten. Bei Letzterem sind vor allem die «Striflates» zu erwähnen, eine nicht ganz kalorienarme, süsse Spezialität aus dem Jura.

Zu trinken gibt es nicht nur Glühwein, sondern, wer sich lieber alkoholfrei aufwärmen will, auch Weihnachtstee oder -kaffee mit den typisch weihnächtlichen Gewürzen. Und am Stand der Brasserie Artisanale de Porrentruy wird Bière chaude – auf gut Deutsch warmes Bier – angeboten. Ob und wie diese Weihnachtsspezialität schmeckt, probieren Sie am besten selbst.

Im Kreuzgang des Klosters, das sich mitten im Städtchen befindet und schon für sich einen Besuch wert ist, hat es eine Ausstellung besonders origineller, in Handarbeit hergestellter Adventskalender.

**Datum:** Wochenende vom 2. und 3. Dezember

**Infos:** [www.juratourisme.ch](http://www.juratourisme.ch)

**Anreise:** gute Zugverbindungen aus allen Regionen der Schweiz via Delémont. Vom Bahnhof bringt Sie ein Gratis-Shuttle-Service mit Kleinbussen hinunter in die Stadt.

Zu Fuss sind es ca. 15 Minuten.

St-Ursanne lockt mit süssen «Striflates» und hübschen Gassen.



**ES IST KEIN EIGENTLICHER** Weihnachtsmarkt in Stein am Rhein, denn die Zahl der Marktstände und Häuschen ist bescheiden. Es ist der «Märliweg» mit den liebevoll dekorierten Schau Fenstern, der im Vordergrund steht, und der Ort präsentiert sich in der Werbung auch als «Märlistadt». Ein Besuch im Städtchen am Rhein in der Vorweihnachtszeit lohnt sich deswegen besonders mit Kindern oder Enkelkindern.

Jedes Jahr steht ein anderes Märchen auf dem Plan, 2017 wird es «Dornröschen» sein. Auf dem Rathausplatz steht das Märlihuus, in welchem die Kinder basteln, singen, Kerzen ziehen und Märchen hören können. Und auch die Liliputbahn nahe der Schifflande und das Rössli spiel bringen Kinderaugen zum Strahlen.

Für die Erwachsenen ist es die wunderschöne, gut erhaltene und herausgeputzte Altstadt, die begeistert. Schon der Blick von der Rheinbrücke, über die man vom nur fünf Minuten entfernten Bahnhof her kommt, lässt den Reiz des Städtchens erahnen.

Am Wochenende vom 15. bis 17. Dezember findet auch wieder der stimmungsvolle Mittelaltermarkt zwischen den alten Mauern der ehemaligen Benediktinerabtei des Klosters St. Georgen statt. Hier erleben Sie, wie die Menschen vor hunderten von Jahren Handel betrieben haben, können den weihnächtlichen Klängen aus Tonflöten lauschen oder zusehen, wie der Schmied das heisse Eisen schmiedet.

**Datum:** Märlistadt 6. bis 31. Dezember,  
Mittelaltermarkt vom 15. bis 17. Dezember.

**Infos:** [www.maerlistadt.ch](http://www.maerlistadt.ch)

**Anreise:** gute Zug- und Busverbindungen via Schaffhausen oder Winterthur-Frauenfeld

Reiseversicherung  
schon abgeschlossen?



## Vor Reiseantritt oder dem Konzert krank geworden? Wie ärgerlich!

Einzelne Versicherungen pro Buchung sind teuer. Viel umfassender und günstiger ist der **VCS-Schutzbrief**. Ein Rundumschutz für Reisen und Freizeit das ganze Jahr lang: z. B. Annullationskosten einer Reise, einer Hotelbuchung, eines Tagesausflugs oder Events, Reisezwischenfälle, Gepäckersatz, Rückführung bei Krankheit oder Unfall, Rechtsstreit im Ausland und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet [www.verkehrsclub.ch/schutzbrief](http://www.verkehrsclub.ch/schutzbrief)

Für Mensch  
und Umwelt



# Delphine Cluzel und Olivier Evalet Für einheimische und faire Ernährung

Delphine Cluzel und Olivier Evalet treibt eine gemeinsame Leidenschaft an: Das Paar aus Genf sucht Wege für eine bessere Ernährung. Zusammen haben sie die Plattform karibou.ch gegründet, die Verarbeiter, lokal Produzierende und Konsumierende miteinander vernetzt.

**S**ie arbeitet im Eventbereich, er ist Informatiker. Auch wenn beide auf ihren Konsum und die Ernährung achten, lehnen sie das Konzept des Supermarkts nicht einfach ab, sie wissen dessen Vorteile zu schätzen. Dennoch stehen ihre Werte für einen anderen Weg. Rückverfolgbarkeit, Transparenz und Fairness: Sie streben ein gerechteres Modell an, das einheimische Produzierende und Verarbeiter unterstützt. Als regelmässige Marktbesucher sehen sie in diesem zwar eine ideale Lösung, die aber in unserer modernen Lebensweise immer schwieriger umzusetzen ist. Das Ritual der Stände mit frischem Gemüse und lokalen Produkten wird zum Luxus. Delphine und Olivier suchten deshalb nach einer Alternative, die den Zugang zu Marktprodukten vereinfacht und den Konsum einheimischer Produkte fördert.

## Internet zur Unterstützung der lokalen Anbieter?

Ihre Idee: ein virtuelles Schaufenster für Verarbeiter aus der Region, von dem auch die Konsumierenden profitieren, die nicht auf den Markt gehen können. So haben sie den Online-Frischmarkt karibou.ch gegründet. Das Wort bedeutet in Swahili «Willkommen» und symbolisiert sehr schön den offenen und sozialen Charakter ihrer Idee.

Eine virtuelle Plattform zur Förderung der einheimischen Ernährung? Die Verbindung von Internet und lokalem Konsum mag paradox erscheinen. Doch für Delphine und Olivier bringt die Informatik Zugänglichkeit und Transparenz: «Die im Supermarkt verkaufte Nahrung hat keine Geschichte, man kennt ihre Herkunft nicht. Ohne Rückverfolgbarkeit weiss man nicht mehr, wer hinter einem Produkt steht. So wird die Ernährung virtuell.»

## Markt mit Heimlieferdienst

Auf karibou.ch bieten Verarbeiter, Produzierende und Detailhändler ihre Produkte zum gleichen Preis wie auf dem realen Markt oder im Laden an. Der Kunde wählt, was ihm gefällt, die Bestellung wird ihm per Velo am nächsten Liefertag (Dienstag oder Freitag) nach Hause gebracht. Heute profitieren bereits mehr als 30 Anbieter von der Öffnung, die karibou.ch bietet. Die Kundschaft ist vielfältig: Paare, Familien, Junge und weniger Junge, alle mit Sinn für ihre Ernährung und das einheimische Gewerbe. Wie auf dem

Markt ist die soziale Beziehung zentral und wertvoll. Hinter jedem Produkt steckt ein Gesicht, eine Geschichte.

Momentan kümmern sich Delphine und Olivier zu zweit um karibou.ch, von der Logistik über einen Teil der Lieferung (wofür sie sich selber abstrampeln) bis zur Kommunikation. Leidenschaft, Überzeugung und Entschlossenheit sind die Zutaten, mit denen sie die zunehmende Industrialisierung unserer Ernährung bekämpfen. Und das mit Erfolg.

Camille Marion



Olivier Evalet und Delphine Cluzel sind die Köpfe hinter karibou.ch.

## EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

## Mehr Wettbewerb im Bahnverkehr?



Philipp Wegelin,  
Verkehrsökonom an der  
Hochschule Luzern

Ob die Passagiere von den Plänen der BLS (und der SOB), künftig ebenfalls Fernverkehrsverbindungen anzubieten, profitieren, ist umstritten. In der Theorie führt Wettbewerb zu tieferen Preisen, einem grösseren Angebot und höherer Qualität. Und tatsächlich, der Blick etwa nach Italien zeigt, dass die Konkurrenz zwischen der staatlichen «Trenitalia» und dem privaten «Italo» schnelle und häufige Verbindungen, attraktive Preise und hohen Reisekomfort mit sich bringt. Dieser Wettbewerb direkt «auf der

Schiene» ist jedoch auf sogenannte «Rennstrecken» mit grossem Passagierpotenzial – z.B. Mailand–Rom – beschränkt, wo sich ein privates Angebot entsprechend finanziell lohnen kann. Das wäre prinzipiell auch in der Schweiz denkbar – man denke etwa an die Strecke Bern–Zürich – doch die hiesige Ausgangslage präsentiert sich deutlich anders: Die Fernverkehrs-

In der Theorie führt Wettbewerb zu tieferen Preisen, einem grösseren Angebot und höherer Qualität.

konzession umfasst im Sinne eines Gesamtpakets auch defizitäre Verbindungen, deren Betrieb durch die Gewinne aus rentablen Strecken querfinanziert wird. Wie sich ein Herausbrechen von Teilen der Fernverkehrs-konzession auf dieses Gleichgewicht und auf die Kosteneffizienz auswirken würde, ist unklar. Da die Bahnen der öffentlichen Hand gehören, tragen letztlich die Steuerzahler entsprechende Risiken. Fakt ist zudem, dass in keiner Weise eine direkte Konkurrenzierung «auf der Schiene» vorgesehen ist. Und schliesslich sind in der Schweiz die Preise über den «Direkten Verkehr» vorgegeben, womit ein essentielles Differenzierungskriterium wegfällt. Die BLS möchte daher mit attraktivem Rollmaterial und neuem On-Board-Service wie WLAN oder Snackverkauf punkten. Auf dieser Ebene eines «Wettbewerbs der Ideen» sind gewisse Vorzüge für die Passagiere durchaus denkbar. Nicht zu unterschätzen ist darüber hinaus eine Art «Droheffekt», der die SBB antreibt, ihr Angebot weiter zu verbessern. Fazit: Für die Passagiere können durchaus positive, wenngleich wohl eher punktuelle Effekte resultieren. Dabei darf nicht vergessen werden, dass dem Fernverkehr in der Schweiz bereits heute ein vergleichsweise gutes Zeugnis ausgestellt werden kann.

Wettbewerb ist an sich eine gute Sache. Ob das im öffentlichen Verkehr auch sinnvoll ist, bezweifle ich. Der ÖV wird von Kunden und Steuerzahlern finanziert und muss deshalb möglichst günstig produziert werden. Doppelspurigkeiten gilt es weitgehend zu vermeiden.

Das Wettrüsten mit den Apps ist ein klassisches Beispiel, wie es nicht sein darf. Jedes Transportunternehmen entwickelt Apps, unterhält und vermarktet sie. Das verursacht hohe Kosten, die sich im Fahrpreis niederschlagen. Dem Kunden wäre mit einem nationalen ÖV-App, das ganz einfach handhabbar ist, viel mehr gedient. Das Schweizer Bahnnetz ist nur deshalb ein Erfolgsmodell, weil es das Gesamtsystem berücksichtigt. Im Gegensatz zum Ausland werden in der Schweiz auch weniger stark frequentierte Strecken im Rahmen des Service public mit guter Einbindung ins Fernverkehrsnetz betrieben. Lässt man im Fernverkehr aber Wettbewerb zu, so werden sich die Bahnen künftig auf «Filletstücke», das heisst gut rentierende Strecken, konzentrieren.

Für den Kunden ist es nicht relevant, welche Bahngesellschaft die Strecken betreibt. Er will zu einer gewissen Zeit von A nach B fahren. Gibt es unterschiedliche Betreiber, so gibt es auch unterschiedliche Angebote beziehungsweise Serviceleistungen. Der Kunde müsste selber aufschlüsseln, mit welchen Leistungen er rechnen kann.

Ein weiteres Problem sehe ich darin, dass der Fernverkehr nicht mehr optimal und kostengünstig produziert werden könnte. Die Flexibilität beim Einsatz des Rollmaterials bei Grossereignissen und Pannen wäre nicht mehr gegeben. Gerade der Fall Rastatt hat gezeigt, dass es möglich sein muss, kurzfristig viel zusätzliches Rollmaterial einzusetzen, um den Betrieb aufrecht zu erhalten.

Ich befürchte bei mehr Wettbewerb im ÖV, dass der Kunde am Schluss die Zeche zahlt, und zwar in jeder Hinsicht.



Karin Blättler,  
Präsidentin Pro Bahn  
Schweiz

Der ÖV wird von Kunden und Steuerzahlern finanziert und muss deshalb möglichst günstig produziert werden.

# vcs boutique

Vom 6. bis 26. November 2017

**15% Rabatt**  
auf das gesamte Sortiment\*

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



## Isolierflasche Hydroflask 21 oz Standard | 39.90

Die farbenfrohen Edelstahl-Flaschen halten Kaltes kalt und Heisses heiss. Inhalt: 621 ml  
10816.A lemon | 10816.D pacific | 10816.E lava  
10816.F graphite | 10816.B raspberry | 10816.C kiwi



## Das vielseitige Accessoire: Merino Wool Buff | 34.90

7517.L5 plum | 7517.Y7 red clay  
7517.AC5 solid black | 7517.AC6 lake blue



## Icebreaker Lifestyle Socken | ab 22.90

Luxuriöse Merino-Feinstricksocken.  
**WOMEN**  
Größen: S (35-37) • M (38-40) • L (41-43) | 27.90  
10540.X6 admiral/pop pink  
**MEN** Grösse: one size 42-47 | 22.90  
11163.BB3 black/twister hthr  
11163.ZZ6 admiral fathom hthr



## Hausschuh Giesswein | ab 59.-

Bequemer Pantoffel aus 100% Schurwolle.  
Dannheim **WOMEN/MEN** Grösse: 36-46 | 59.-  
8347.V1 anthrazit  
**Nieden** **WOMEN** Größen: 36-41 | 89.-  
11345.V4 berry | 11345.V5 taubenblau



## Icebreaker Long Shirt Oasis | 95.90

Die optimale Basisschicht in der kalten Jahreszeit!

**WOMEN** Größen: XS • S • M • L • XL  
6357.P11 largo  
**MEN** Größen: S • M • L • XL • XXL  
6354.P11 largo

**H-S H**



## Winterhose H-S Stretch | 99.-

Hochelastisch, leicht isoliert und warm.

**WOMEN** Größen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46  
7445.G1 schwarz  
**MEN** Größen: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56 • 58  
7434.G1 schwarz



## Nortec Eiskrallen | 79.90

Die robusten Winterkrallen bieten jederzeit sicheren Halt auf Schnee und Eis.  
Größen: (36-38) • (39-41) • (42-44) • (45-46)  
9597 Nortec Eiskrallen



## Winter-Jacke Skogsgö Padded MEN | 439.-

Hüftlänge, gefütterte Outdoor-Jacke mit regulierbarer Kapuze und verlängerter Rückenpartie.  
Material: 65% Polyester, 35% Baumwolle  
Größen: S • M • L • XL • XXL  
10541.K1 black | 10541.R1 red oak



## Winter-Mantel Parka Kiruna Padded WOMEN | 419.-

Der gefütterte, wind- und wasserabweisende Mantel hält warm in der kalten Jahreszeit.  
Material: 65% Polyester, 35% Baumwolle  
Größen: XXS • XS • S • M • L • XL  
10544.D1 dark navy (XXS-XL)  
10544.N1 dark garnet (S-XL)



## Icebreaker Long Pants | ab 85.90

Outdoor-Funktionswäsche aus feinstem Merino-Wolle.

**WOMEN** Größen: XS • S • M • L • XL  
6356.U5 black (Lang) | 95.90  
9121.A1 black (3/4 Länge) | 85.90  
**MEN** Größen: S • M • L • XL • XXL  
6355.U5 black (Lang) | 95.90  
9125.A1 black (3/4 Länge) | 85.90



## Rucksack Fjällräven Re-Kanken | 89.-

Der beliebte Rucksack aus recyceltem Kunststoff ist ein treuer Alltagsbegleiter. Inhalt: 16l.  
11608.005 emerald | 11608.003 UN blue  
11608.004 black



## Winterschuh Lowa Trident GTX | 179.-

Robuster, warmer Schuh guten Grip bei Winter-Wetter.  
**WOMEN** Größen: 37-42, auch halbe Größen  
10596.A2 schwarz  
**MEN** Größen: 41.5-47, auch halbe Größen  
10595.A2 schwarz



## Winterschuh Alba GTX WOMEN | 219.-

Allround-Stiefel mit Gore-Tex®-Membran für winterliche Aktivitäten.  
Größen: 37-42, auch halbe Größen.  
10049.G1 navy | 10049.A7 braun

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

**DIVERSES**

**Kraft schöpfen in den Bergen.**

AuszeitWandern.ch – Mehr als wandern.

**Silvesterchorwoche vom 27.12.17-**

**2.1.18 im Lindenhühl, Trogen** Wir singen Klassik, Pop, Jazz \* mit intensiver Stimmbildung [www.stimmeundchor.de](http://www.stimmeundchor.de), Tel. 052 222 72 63



**ew1plus Vitrine**

**Das Möbel mit Schweizer Bahngeschichte**

Mit Originalscheiben aus den Einheitswagen (EW1) der SBB. Jedes Möbel ist ein handgefertigtes Einzelstück!

**Infos und Bestellungen:** [www.moebelpunktanders.ch](http://www.moebelpunktanders.ch)

**Schreinerei Florian Hunziker, Frauenfeld**

**Nachhaltige(re) Computer?**

Why-Notebooks/PC: Reparierbar, langlebig, Betriebssystem Ubuntu vorinstalliert. Tel. 031 332 52 73. Info und Shop: [www.wuergler-it.ch](http://www.wuergler-it.ch)

Welche Seniorin möchte bei Bedarf **2 Katzen hüten und «Ferien» machen nahe Luzern?** Sehr ruhige Lage, guter ÖV-Anschluss. Tel. 041 370 09 54

**Fahrplanwechsel am 10. Dezember!**

Bestellen Sie jetzt das Kursbuch für die Planung Ihrer Reisen mit Bahn, Schiff und Seilbahn! [www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch) oder [kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch)

**Werks %Rabatte auf NiedrigEnergie**

ElektroRaum und InfraRotHeizungen CH-weit, Preis Katalog 044-5860700

**www.wandernmitandern.ch** Wanderferien in der CH: umweltfreundlich, speziell, kleine Gruppen. Alles, ausser gewöhnlich! [wandernmitandern@bluewin.ch](mailto:wandernmitandern@bluewin.ch)

über 1'500 Outdoor-Artikel rund um die Uhr bestellen: [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)

**VCS boutique**

**KONTAKTE**

**Weil das Leben gemeinsam noch schöner ist;** Frau, 54, sucht aufgeschlossenen, humorvollen und gepflegten Mann (bis ca. 60), für Reisen, Ausflüge und kulturelle/kulinarische Unterfangen. Ich bin unternehmungslustig, gerne am/im Wasser sowie wandernd unterwegs, mag gutes Essen sowie Beschaulichkeit. Chiffre 1710, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

**Frau, Anfang 60, sucht einen ca. gleichaltrigen Partner** für Sportliches, Kulturelles und vieles mehr. Ich bin fit und unternehmungslustig und freue mich auf ein Echo aus dem Raum ZH oder AG. Bitte melde dich unter Tel. 079 525 56 54

**WOHNEN**

**Weesen SG:** 2 Frauen in wunderschönem Anwesen mit grossem Garten direkt am Walensee suchen Mitbewohnerin. Sehr gute ÖV Verbindung Zürich St.Gallen: [haut\\_am\\_see@bluewin.ch](mailto:haut_am_see@bluewin.ch)

**2-Zi-Whg. beim Bahnhof Uerikon ZH** Ruhig, sonnig, See- + Bergsicht. Fr. 1760.– (inkl. NK). [wohnung.uerikon@gmail.com](mailto:wohnung.uerikon@gmail.com)

**HOLZWERKSTATT SCHMÖCKER**  
Küchen • Möbel • Innenausbau

Herbst-Aktion  
**Arvenlüfter**  
Luftbefeuchter mit Arvenduft

**Naturholz fürs besondere Wohnklima**  
Massivholzküchen • aus eigener Produktion

Willkommen in unserer grossen Ausstellung in Rohrbach  
062 965 09 59 • [www.holzwerkstatt-schmocker.ch](http://www.holzwerkstatt-schmocker.ch)

**St.Gallen, Rosenberg,** 10-Zi-Villa mit vielen Nebenräumen, stadtnah aber im Grünen, sucht neue Bewohner. Wohnen –Arbeiten – Sein! Weitere Infos: [www.hoehenweg1.ch](http://www.hoehenweg1.ch)

**Zu verkaufen in Meikirch (Reuelweg): 6.5-Zimmer-Duplexwohnung** Ideal als Familienwohnung oder für home-office. Traumhafte unverbaubare Aussicht auf die Berner Alpen, südliche Ausrichtung. 180m<sup>2</sup>, Estrich, Keller, Bastelraum, grosser Balkon, Erdwärme-Heizung. Postauto-Anschluss nach Bern und Aarberg/Lyss. Kaufpreis: Fr. 690'000.–. Anbieter: Rolf Lehmann, Advokatur & Notariat, Bern, Tel. 031 310 80 60

**4-Zi-EFH zu vermieten in Spreitenbach,** mit Garten, ÖV und Schule in der Nähe/ Miete 2200.–/exl. [christens@flashcable.ch](mailto:christens@flashcable.ch)/ Tel. 056 401 35 57

**Zu vermieten in Rapperswil** 4½-Zi-Wohnung (85 m<sup>2</sup>), 2. Stock in älterem Haus mit 3 renovierten Wohnungen. Grosser Garten zum Mitbenützen/-betreuen. Nähe von Bahnhof und Schule. Ab März 2018, Mietzins Fr. 1300.– inkl. NK. Kontakt: [edwin.fehr@yetnet.ch](mailto:edwin.fehr@yetnet.ch)/062 897 32 44.

**FERIEN SCHWEIZ**

Helles Ferienhaus für 2-6 Personen, schöne Sicht auf den **Lago Maggiore**, ruhig, ÖV. [www.bio-nullenergie.com](http://www.bio-nullenergie.com)

**Kinderparadies im Kinderparadies** für Sommer- und Winterferien, ÖV, autofrei. [www.chalet-in-alleinlage.com](http://www.chalet-in-alleinlage.com)

**Das «etwas andere» Albergo im Herzen des Malcantone!**

Für ein lockeres, zeitloses Sein! [www.casa-santo-stefano.ch](http://www.casa-santo-stefano.ch), 091 609 19 35

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

**Grächen VS,** 2-7 Personen, autofrei, ÖV, sonnig, Aussicht, charmant, grosser, kinderfreundlicher Garten. [www.chalet-in-alleinlage.com](http://www.chalet-in-alleinlage.com)

**Goms (Münster VS)** idyllische Lage 2-Zimmer-Wohnung mit Gartensitzplatz. Nähe Zentrum und LL-Loipe. Tel. 079 384 59 58, [katharina.fehr@bluewin.ch](mailto:katharina.fehr@bluewin.ch)

**LENK:** 5½- und 2½-Zi.-Ferienwohnung (siehe unter [www.chaletambrueggi.ch](http://www.chaletambrueggi.ch)). Wir freuen uns auf Sie! Tel. 031 301 20 40

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

**Ftan, Unterengadin,** gediegene 4½ Zimmer-Wohnung, Balkon mit Sicht auf Tarasp und Bergpanorama. Sehr gute Anbindung an ÖV. Tel 071 944 17 88

Traumferien im **Engadin/Maloja/Isola «Casa Bellavista Isola»**, Erholung pur Infos [www.casabellavista-isola.ch](http://www.casabellavista-isola.ch)

s'paradiesli. in [sigriswil](mailto:sigriswil). **Café Kultur Pension** Blick auf Thunersee und Niesen [www.s-paradiesli.ch](http://www.s-paradiesli.ch) / 033 251 51 55

**Herbst- und Wintertage am Untersee** (Berlingen TG) Warmes Bijou mit Seeblick zum Entspannen, Geniessen und Erholen. [www.glisglis.ch](http://www.glisglis.ch)

**Ferien in Natur pur im Sertig Davos** Privates, familiäres Chalet in wunderschöner Lage zu vermieten. [www.davos-sertig.ch](http://www.davos-sertig.ch)

**Neue Erscheinungsweise 2018:** Das VCS-Magazin erscheint 2018 im ersten Halbjahr zweimal und im zweiten Halbjahr dreimal. Beachten Sie dazu den detaillierten Terminplan unten rechts.

**Zweisimmen,** grosse Ferienwohnung für 3 Generationen oder 2 Familien mit ÖV erreichbar, Abholservice. [www.2simmen.ch](http://www.2simmen.ch)

**Ferienwohnung Oberhofen, Thunersee** 2 Zi, max. 4 Pers., Seeblick, WLAN, ÖV. Tel. 078 882 38 94 oder 031 972 41 70.

**Tessin Val Colla** 1½ Zi mit Garten, Wiese, Pergola und Feuerstelle. Fass-Sauna mit Dusche draussen. Für Familien: zusätzliches Zimmer möglich. 076 462 81 86 [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

**Sagen Sie uns Ihre Meinung.**

Ihr Kontakt für Leserbriefe : [redaktion@verkehrsclub.ch](mailto:redaktion@verkehrsclub.ch)

**Hotelcard – das Halbtax für Hotels**

- 50% Rabatt in hunderten Top-Hotels in der Schweiz und im angrenzenden Ausland.
- Die Hotelcard amortisiert sich bei der ersten oder zweiten Übernachtung.
- Bestpreis-Garantie in sämtlichen Hotels.
- Um ein Doppelzimmer zu buchen, genügt eine Hotelcard.
- Beliebig oft einsetzbar.
- Kein Konsumationszwang im Hotel.

**Hotelcard für 1 Jahr**  
CHF **69.–**  
statt CHF 99.–  
+ 1 Hotelcard zum Weiterschicken

[www.hotelcard.ch/vcsextra](http://www.hotelcard.ch/vcsextra)  
0800 900 900 (Freihebzone ebenfalls möglich)

## FERIEN AUSLAND

**Provence/Côte d'Azur:** Schönes, herrlich gelegenes FH, 078 403 54 16, [www.la-mourre-haus.blogspot.com](http://www.la-mourre-haus.blogspot.com)

**Lago Maggiore, Italien:** Maccagno am Lago Maggiore, Ferienhaus 5 Personen. Sonniger, idyllischer Garten mit direktem Seeanstoss, Gartenterrasse am See, baden, surfen, segeln, wandern, wunderbare Aussicht auf den See mit seinen Wasserschlössern. Mit Zug (Anschluss Maccagno) oder Auto, 2 priv. Parkplätze. Unterlagen anfordern: Tel. 061 681 42 38, [www.casa-al-lago-maggiore.ch](http://www.casa-al-lago-maggiore.ch)

**GR-Peloponnes, Koroni:** Gepflegte Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur - wandern, baden, SEIN. Tel. 041 811 51 16 [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch)

**Côte d'Azur - La Croix Valmer:** 600m v. Meer Haus m. 8 Betten, gr. Garten m. ÖV dir. erreichbar. [kkmarti@bluewin.ch](mailto:kkmarti@bluewin.ch) / Tel. 0041 79 514 69 57

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

Ferienwohnungen, zu vermieten im **Schwarzwald, Todtmoos**, 100% WIR. [www.ferien4u.ch](http://www.ferien4u.ch), Tel. 032 331 94 74

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

**Monterosso al Mare (Cinque Terre):** schönes Terrassenhaus für 4 Personen, Fr. 985.-/Woche: Tel. 061 702 00 89 Email: [ruth.oleary@bluewin.ch](mailto:ruth.oleary@bluewin.ch)

**Sardinien-Gallura:** Gästezimmer in einem Herrenhaus im Dorf Aggius, klassifiziert als «authentisches Städtchen», überragt von rosa Granit Blöcken, 30 Minuten zu von den schönsten Stränden des Mittelmeers. [www.limanni.it](http://www.limanni.it)

**Hier** würden Sie auch für Ihre Ferienwohnung Mieter finden. Infos unter [www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate) oder [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)

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



**Rickli Wanderreisen**

Marokko, Kapverden, Montenegro, Azoren, Norwegen, Rumänien



Grosse Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen  
Tel. 071 330 03 30  
[www.ricklireisen.ch](http://www.ricklireisen.ch)

**INSEL HVAR, KROATIEN,** Haus 2-8 Personen, ruhig, wunderschöne Aussicht. Tel. 061 302 34 48, [www.plavisan.com](http://www.plavisan.com)

Denken Sie daran: Am 10. Dezember ist **Fahrplanwechsel!** Planen Sie Ihren Ausflug oder Ihre Reise mit Bahn, Bus Schiff und Seilbahn mit dem Kursbuch. Informationen dazu finden Sie im Inserat auf dieser Seite oder im Internet unter [www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch).



**Like und folge uns!**  
[www.facebook.com/verkehrsclub.ch](http://www.facebook.com/verkehrsclub.ch)



**Kursbuch 2018**

Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen: sämtliche Zugs-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV in kompakter Form in einem Band. Herausgegeben von IGÖV, VCS und Pro Bahn Schweiz.

**Fr. 19.-** Limitierte Auflage!  
plus Versandkostenanteil Fr. 5.90

**Sichern Sie sich Ihr Exemplar:**  
[www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch)  
[kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch)  
Tel. 031 328 58 58

**KOMMEN SIE ZU ...**



**Anderswo**  
EUROPA SACHLICH GUT ENTDECKEN

NEU

**Urlaubstipps für Individualisten.**

**Verträglich Reisen ist jetzt Anderswo!**  
[www.wirSindAnderswo.de](http://www.wirSindAnderswo.de)



\*\*\* BIO HOTEL  
**PANORAMA**  
RESTAURANT



• VinschgauCard: alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol gratis  
• Eigene Qualitäts-Brennerei  
• Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau

**15 JAHRE BIO HOTEL**  
1. Bio Hotel Italiens

Buchung und Infos Familie Steiner  
Mals im Vinschgau • +39 0473 83 11 86  
[www.biohotel-panorama.it/reise](http://www.biohotel-panorama.it/reise) • [info@biohotel-panorama.it](mailto:info@biohotel-panorama.it)

**BIO HOTELS** **SÜDTIROL**

## Das VCS-Magazin 2018: Neu zwei Ausgaben im ersten und drei im zweiten Halbjahr!

Ausgabe	Erscheinungsdatum	Inseratenschluss
1	08. März 2018	05. Februar 2018
2	17. Mai 2018	16. April 2018
3	30. August 2018	30. Juli 2018
4	25. Oktober 2018	24. September 2018
5	06. Dezember 2018	05. November 2018

### Auskünfte und Bestellung:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Inserate VCS-Magazin, Postfach, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 38, [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch), [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)  
Direkte Adresse für Bestellungen Fließsatz-Kleininserate: [www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate)

In Kopenhagen pendelten 2016 die Hälfte der Menschen mit dem Velo zur Arbeit oder in die Schule.



© Copenhagenize Design Company

VCS-Magazin 3/2017, Ausflugstipp

### Infrastruktur trennen!

Der Titel bringt es auf den Punkt: Die Infrastruktur entscheidet, ob eine Stadt «Velostadt» wird – oder eben nicht. Der Text dagegen kurvt clever um die entscheidende Frage herum: «Besonders eindrücklich sind aber die Gedanken zur Fahrbahn selber», verkündet der Autor. Und bringt dann als Beispiel einen speziell designten Velobelag. Nur: Dieser führt als origineller Gag durch die Ausstellung «Bike/Design/City» in Winterthur – im Verkehrsalltag spielt er jedoch keine Rolle.

So fehlt auch die Antwort zur Frage nach der Infrastruktur. Diese lese ich zwischen den Zeilen. Und aus dem Foto, das die «Velostadt Kopenhagen» zeigt: In durchwegs allen erfolgreichen «Velostädten» besteht die Infrastruktur aus getrennten Spuren für Radfahrer und Fussgänger. Der jüngste Beleg dafür ist das neueste deutsche Städteranking. An der Spitze steht Münster in Westfalen, wo die Trennung konsequent realisiert ist.

Das Gegenbeispiel heisst Zürich, wo immer noch auch an heiklen Stellen die Icons für Fussgänger und Velofahrer übereinander aufgespritzt werden. Im Alltag (zu Fuss wie im Sattel) erlebe ich, dass das idealistische Konzept «Wir nutzen den Verkehrsraum gemeinsam» keine Zukunft hat, und zwar besonders im E-Bike-Boom, der einen Teil des «Langsamverkehrs» immer schneller macht.

Peter Stöckling, Zürich

VCS-Magazin 2/2017, Debatte «Müssen Motorräder lärmern?»

### Fahrspass ja, aber ohne Lärm!



© Fotolia

Vielen Dank für das Aufgreifen des Themas «Lärm von Motorrädern». Immer, wenn wir beim Wandern in den Alpen in die Nähe eines Passes kommen, nerven sie: die lauten Töffs und die sogenannten Sportwagen. Es sind ja meist nur wenige, extrem laute, diese hört man dafür ewig. Wir verstehen nicht, wieso hier offensichtlich alle Augen zugedrückt werden. Die Eisenbahnstrecken verlaufen immer häufiger zwischen Lärmschutzwänden und da, wo es ein Leichtes wäre, den Lärm bei der Quelle abzustellen, da lässt man den Schraubern, Tunern und anderen Krawallbrüdern freie Hand. Wieso dürfen Autos und Motorräder (und Mofas, Roller etc.) überhaupt lauter gebaut werden als technisch nötig? Ziel muss doch die Verringerung der Lärmbelastung durch den Verkehr sein! Sogenannte «Sport-Auspuffe», Lärmklappen und anderes «Klangdesign» gehören sofort verboten.

Fahrspass ja, aber ohne Lärm. Wir fahren ein E-Auto, das ist leise und macht deshalb nicht weniger, sondern mehr Spass! Deshalb fordere ich neben Tempo- auch Lärmkontrollen im Alltag!

Marcus Stoercklé jun., Basel

Martin Frauenfelder, Lengwil

### Gedruckte Ankunfts- und Abfahrtstafeln unbedingt beibehalten!

Vor einigen Monaten ereignete sich in Deutschland ein längerer Totalausfall der internetgestützten elektronischen Anzeigetafeln. Die Reisenden wurden aufgefordert, auf die Lautsprecherdurchsagen zu hören und auf die ausgedruckten gelben Abfahrts- und weissen Ankunftspläne zu achten. Solange die Internet-Technik nicht störungsfrei eingesetzt wird und ein einziger Insider die ganze Software lahmlegen kann, ist es für uns Fahrgäste eine absolute Zumutung, wenn immer mehr auf die – im Unterhalt sehr günstigen – gedruckten Ankunfts- und Abfahrts-Jahrestafeln verzichtet wird.



© SBB/CFF/FFS

Elektronische Anzeigen sind nützlich – aber was, wenn der Strom ausfällt?

## Überforderung

Meine Beobachtung ist, dass viele Verkehrsteilnehmer bereits jetzt schlichtweg überfordert sind im Verkehr. Verständlich, denn die Kombination von Strassenverhältnissen, Verkehrsaufkommen (Auto, Lastwagen, Velofahrer, Fussgänger) und dem Faktor Mensch (Alter, Linksfahrer, Schläfer, Drängler, Abgelenktheit durch Handy/Mitfahrer) ist sehr anspruchsvoll. Das Parlament packt Raser neuerdings weniger fest an, lässt Automaten-Fahrer auf handgeschalteten Fahrzeugen fahren und ältere Menschen länger ohne Abklärung der Tauglichkeit zirkulieren. Und lässt Alkohol ausschenken auf Autobahn-Raststätten. Diese Entscheidungen werden zu noch mehr Überforderung, Stress und Gefahr führen, womit Unfälle mit Toten und Verletzten in Kauf genommen werden.

Daniel Oester, Biberist



Im Verkehr die Übersicht zu behalten ist nicht immer einfach.

VCS-Magazin 4/2017

## Wettbewerb «Fahrtraining»

Wir gratulieren den Gewinnerinnen und Gewinnern. Sie haben ein Fahrtraining beim Driving Center Safenwil oder bei der Antischleuderschule Regensdorf (ASSR) gewonnen:

- Barbara Bühler, Basel
- Daniel Geistlich, Zürich
- Hedy Leuzinger, Münsingen
- Adrian Schär-Sager, Herzogenbuchsee
- Franziska Schärer, Melchnau
- Florian Thöny, Igis



Wer sicher im Verkehr sein will, sollte ab und zu das eigene Fahrverhalten analysieren lassen.

VCS-Magazin 4/2017, Debatte

## Toleranz

Der kontradiktorische Artikel «E-Mountainbike» von Frau Katharina Conradin und Thomas Binggeli hat mich von Seiten von Herrn Binggeli überzeugt; das Wichtigste, das Frau Conradin vergessen hat, ist die Toleranz! Ich fahre mit meinen Bike-Freunden (noch ohne «E») oft auf schmalen Wegen, wo auch Wanderer unterwegs sind, und wir haben fast nie Probleme, weil wir die anderen (Wanderer, Biker oder E-Biker) akzeptieren und tolerieren, und so funktioniert es: Respekt haben für den anderen! Es ist mir auch ein Anliegen, dass die verschiedenen Nutzer der Waldstrassen immer miteinander reden können.

Thomas Schmutz, Anwil



Leserbriefe

## Ihre Meinung interessiert uns

Wir freuen uns über Leserbriefe!

Gerne nehmen wir Ihre Zuschriften per Mail oder per Post entgegen.

Je kürzer und prägnanter Sie uns Ihre Meinung kundtun, desto besser. Bitte haben Sie Verständnis, dass wir nicht jeden Brief abdrucken können und teilweise kürzen müssen. Falls wir Ihre Zuschrift abdrucken, melden wir uns jeweils bei Ihnen.

Bitte schreiben Sie an [redaktion@verkehrsclub.ch](mailto:redaktion@verkehrsclub.ch) oder VCS-Magazin, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern.

Reisen 2018

Eine Auswahl finden Sie im  
neuen Reisekatalog.  
Viele weitere Reisen folgen  
auf unserer  
Internetseite.

# via verde reisen

der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



© Donau Touristik, Marlene Wagenhofer

## Velotour Altmühltal Deutschland

Bis zur Hebung der Alpen durchfloss die Donau den grössten Teil des heutigen Altmühltals. Geblieben ist ein breites, sonniges Durchbruchstal durch die fränkische Alb von seltener Schönheit. Erster Velofernweg Deutschlands; bereits in den 1980er Jahren abseits des Autoverkehrs grosszügig trassiert. Grossteils asphaltiert oder hart gesandet; einheitlich markiert.

**Preis pro Person** ab CHF 1005\*

8 Tage/7 Nächte ab Rothenburg/Tauber bis Regensburg

Anreise täglich vom 21.4. bis 14.10.2018

Infos: [www.via-verde-reisen.ch/velo](http://www.via-verde-reisen.ch/velo)



## Velotour Stralsund – Stettin Deutschland/Polen

Kommen Sie mit auf eine Reise entlang unserer Vorpommerschen Küste von Stralsund nach Stettin. Unterwegs erkunden Sie die Küste vom Strelasund zum Greifswalder Bodden, die Küste der Insel Usedom, einem Teil der Pommerschen Bucht, das riesengroße Gewässer des Stettiner Haffs, zwischen Küste und den Inseln Usedom und Wollin gelegen.

**Preis pro Person** ab CHF 1205\*

8 Tage/7 Nächte ab Stralsund bis Stettin

Anreise sonntags vom 22.4. bis 23.9.2018

Infos: [www.via-verde-reisen.ch/velo](http://www.via-verde-reisen.ch/velo)

**Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – [www.via-verde-reisen.ch/anmeldung](http://www.via-verde-reisen.ch/anmeldung)**

**Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter [www.via-verde-reisen.ch](http://www.via-verde-reisen.ch)**

## Velotour Pisa – Florenz Italien

Die Toskana hat eine der beeindruckendsten Landschaften Europas, dank seiner Hügel mit malerischen Weinbergen, Olivenhängen und Zypressenalleen. Beim Radeln werden Sie vielfältige Ausblicke genießen. Die Toskana ist ausserdem das Land zahlreicher Künstler, wie Leonardo da Vinci oder Giacomo Puccini. Städte wie Pisa oder Florenz brauchen keine weitere Präsentation, aber Sie werden auch schöne Burgen und Dörfer entdecken, in denen Sie die toskanische Küche kosten können.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1280*</b>
8 Tage/7 Nächte ab/bis Pisa	
Anreise samstags vom 7.4. bis 6.10.2018, zusätzlich montags vom 25.6. bis 23.7.2018	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## Etsch-Veloweg Österreich/Italien

Von der herben Schönheit des Alpenhauptkamms gleiten Sie durch Südtirol und das Trentino an den Gardasee und weiter in die Stadt Romeo und Julia's, nach Verona. Entdecken Sie auf dem Weg nach Verona zahlreiche Sehenswürdigkeiten wie Goethe's «Schönster Blick der Alpen», die vielen Burgen und Weingärten Südtirols mit herrlichen Ausblicken und erstrangige Kulturgüter.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 905*</b>
8 Tage/7 Nächte ab Nauders bis Verona	
Anreise täglich vom 26.5. bis 6.10.2018	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## WeitWandern

Geführte Wanderungen, Schneeschuh- und Skitouren

### Schneeschuhtouren

- 23.12.–26.12.17 Weihnachtstage in Bivio
- 29.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr im Obersimmental
- 30.12.17–1.1.18 Silvester/Neujahr in der UNESCO Biosphäre Entlebuch
- 30.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr in Simplon Dorf
- 30.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr im Hochtal Avers
- 30.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr in St. Antonien
- 31.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr im Parc Jura Vaudois
- 02. – 05.01.18 Neujahrswoche: Schneeschuhtage im Rosenlauri
- 04. – 07.01.18 Neujahrswoche: Schneeschuhtage in Wergenstein
- 04. – 09.02.18 Schneeschuhwoche rund um den Turm im Reschensee
- 11. – 16.02.18 Schneeschuhwoche Parco naturale dell'Alpe Devero
- 18. – 23.02.18 Schneeschuhwoche in Simplon Dorf

### Wanderung Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 22.12.17–8.1.18 Dünen und Oasen im Oued Draa
- 09.–26.02.18 Roter Sand und blaues Gestein im Jebel Zereg

### Preise online verfügbar

Infos: [www.via-verde-reisen.ch/weitwandern](http://www.via-verde-reisen.ch/weitwandern)



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

Partner



**ARCATOUR**  
sinnvoll reisen

Mitglied





Mit dieser Lockheed Vega 5b flog unsere Pionierin. Das Flugzeug ist heute im «National Air and Space Museum» in Washington ausgestellt.

## WETTBEWERB

# Ein endloser Flug

Sie war niemals so, wie sich eine Frau in ihrer Zeit zu verhalten hatte: Als Mädchen kletterte sie gern auf Bäume und sammelte Zeitungsberichte über Frauen in Männerberufen. Die Zeit als Krankenschwester in einem Militärspital in Toronto machte sie zur Pazifistin. Denn 1917 pflegte sie Soldaten, die während des Ersten Weltkriegs in Europa verstümmelt worden waren. 1920 durfte sie das erste Mal in einem Flugzeug mitfliegen. Und damit war ihre Leidenschaft geweckt. Acht Jahre später machte sie den Pilotenschein und flog als Passagierin und als erste Frau ohne

Zwischenstopp über den Atlantik. Für die damalige Zeit war dies eine Sensation, sie wurde als Heldin gefeiert und zu einem Idol der jungen Amerikanerinnen. Ihren Ruhm nutzte sie, um vehement für Gleichberechtigung einzutreten. Dabei nahm sie beide Geschlechter in die Pflicht: Männer sollten an Frauen keine anderen Massstäbe anlegen, Frauen aber ihr Geschlecht nicht als Ausflucht benutzen.

### «Königin der Lüfte»

1932 war es so weit: Mit einer roten Lockheed Vega 5b flog sie selbst über den Atlan-

tik und landete in der Nähe von Londonderry (Nordirland). Sie wurde enorm populär, die «United Press» ernannte sie zur «Königin der Lüfte». Sie setzte sich mit anderen Pilotinnen dafür ein, dass Frauen in der Luftfahrt akzeptiert wurden, aber auch für deren Zulassungen an technischen Hochschulen. Zudem unterstützte sie junge Frauen bei der Berufswahl und half ihnen, in technischen Berufen Fuss zu fassen.

### Im Pazifik verschollen

Zu ihrem letzten Flug brach die engagierte Amerikanerin kurz vor ihrem vierzigsten Geburtstag auf. Ihr Ziel war, als erster Mensch die Erde am Äquator zu umrunden. Finanziert wurde der Flug von einer Universität, als «fliegendes Labor». Die ersten Etappen verliefen problemlos. Doch der Zwischenstopp auf einer Insel in Neuguinea fand niemals statt. Vereinbart war, dass die Pilotin und ihr Navigator Funksignale von einem Schiff erhalten sollten. Diese erreichten das Flugzeug nicht. Bis heute sind trotz vieler Versuche weder Flugzeug noch Besatzung gefunden worden. Dominique Eva Rast

### ZU GEWINNEN:

Wellness-Aufenthalt auf dem Stoos im Wert von Fr. 1500.–

Hoch über dem Vierwaldstättersee, auf 1300 m ü. M., befindet sich ein Ort der Ruhe und Entspannung. Herzlich willkommen im 4-Sterne-Wellnesshotel Stoos! Hier finden Ruhesuchende, Geniesser, aber auch



aktive Naturliebhaber ihre persönliche Oase der Erholung. Tauchen Sie ein in Wohlbefinden mit einer einmaligen Aussicht auf die Zentralschweizer Berglandschaft. Der Wettbewerbspreis beinhaltet

- zwei Übernachtungen für zwei Personen in unserer Junior-Suite inklusive reichhaltigem Frühstücksbuffet
- zweimal ein 4-Gang-Abendessen
- freie Benützung des Wellness und Spa
- zweimal Hot-Stone-Massage à 70 min
- eine Flasche Prosecco
- Taxen und Service

### Lösung letzte Ausgabe:

Kaiser Napoleon III.

Gewinner des Pashley Country Living Damenvelos sind Carole und Alain Maeder, Neuchâtel

Wettbewerbspreis  
offertiert von

DIVERSO

### Wie heisst diese Pionierin?

Beantworten Sie die Frage bis am 22. Dezember 2017 und senden Sie Ihre Lösung an

- VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder
- [www.verkehrsclub.ch/wettbewerb](http://www.verkehrsclub.ch/wettbewerb), oder
- [wettbewerb@verkehrsclub.ch](mailto:wettbewerb@verkehrsclub.ch).

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

Wir haben das Glück (und die Last)  
der vielfältigen Optionen.



BITTE MITDENKEN!

# Mass halten statt masslos konsumieren!

Kürzlich bin ich dem Begriff «Enkeltauglichkeit» begegnet – als Synonym zu «Nachhaltigkeit». Auch wenn ich (noch) keine Enkelkinder habe, geht mir diese Bezeichnung nahe. Sie erinnert mich daran, dass unser Lebensstil entscheidend ist für die Zukunft unserer Enkelkinder. Ist unser aktuelles Verhalten tauglich, sodass auch unsere Enkelkinder die Ressourcen vorfinden, die sie dannzumal für ihren Lebensstandard benötigen? Nun, die Antwort kann man heute schon geben: Wenn wir so weitermachen wie heute, lautet sie klar «Nein». Indikatoren für diese pessimistische Einschätzung gibt es zur Genüge. Da ist der ökologische «Fussabdruck», auch das ein sehr anschaulicher Begriff. Ein Fussabdruck zertritt und beansprucht die Natur. Je grösser und tiefer diese Fläche ist, desto bedeutender ist deren Wirkung, und die Natur benötigt mehr Zeit für die Regeneration, wenn das überhaupt noch möglich ist. Oder der «Welt-Erschöpfungstag», ein jährliches Datum (im 2017 der 2. August), das uns aufzeigt, dass der uns zustehende Jahresverbrauch an Ressourcen an diesem Tag bereits ausgeschöpft ist. Dieses Datum rückt immer weiter gegen die Jahresmitte!

Was können wir für unsere Enkelkinder (oder die unserer Nachbarn, Freunde usw.) tun? Oder noch unmittelbarer für unsere Kinder und uns selber? Mass halten statt masslos konsumieren! Tönt wieder mal sehr unattraktiv, ist es aber gar nicht. Denn wir haben das Glück (und die Last) der vielfältigen Optionen. Zu fast jeder Tätigkeit gibt es eine enkeltaugliche Alternative. Gerade im Verkehr: Vehikel ohne fossile Treibstoffe (dazu gehört auch das Zu-Fuss-Gehen und das gute, alte Velo), Ferien und Ausflüge in der Schweiz und Europa, bequem erreichbar per Bahn. Nutzen statt besitzen (z. B. Autos oder Nutzfahrzeuge), teilen statt für sich alleine (Fahrzeuge jeder Art, Sitzplätze im Fahrzeug, Verkehrsflächen) und schliesslich die schonende Fahrweise, wenn man selber fährt (langsam und vorausschauend, damit mehr Sicherheit für alle, weniger Energieverbrauch und weniger Lärm).

Da ist es mit dem Mitdenken leider nicht getan, wenn auch das der erste Schritt ist. Mitmachen bringt erst die Wirkung!

Martin Enz, Geschäftsleiter  
VCS Verkehrs-Club der Schweiz

#### Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 30001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Dominique Eva Rast (dra), Camille Marion (cma), Markus Fischer (mf). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Inserate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Cyclus Print+Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 72113 (deutsch 57 607, französisch 14 506). Die nächste Ausgabe erscheint am 8. März 2018. **Insertionschluss:** 5. Februar 2018 **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

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

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

gedruckt in der  
schweiz

## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### NÄCHSTE NUMMER

#### Zwei Räder für die Zukunft

Im März freut man sich auf die Velosaison, auf die ersten Fahrten ohne Handschuhe und Schal. Wir geben eine Übersicht der verschiedenen Zweiräder: Für wen eignet sich ein E-Bike? Wer bleibt besser beim klassischen, gutmütigen Drahtesel? Zudem liefern wir Tipps, was es beim Kauf zu beachten gilt. Nötig ist in der Schweiz eine Veloinfrastruktur, die diesen Namen verdient. Gute Vorbilder gibt es mittlerweile genügend. Denn gute Infrastruktur schafft auch Sicherheit für Velofahrerinnen und Fussgänger. Dadurch wird es einfacher, die Regeln einzuhalten. Die wichtigsten für ein gutes Miteinander der Verkehrsteilnehmer stellen wir vor. Zudem machen wir uns auf die Suche nach aussergewöhnlichen Fahrzeugen und aussergewöhnlichen Menschen, die gerne damit unterwegs sind.



Im Frühling erwacht die Freude am Velofahren.

## Gute Vorsätze – auch für die Mobilität

Das Jahr neigt sich dem Ende zu. Ein guter Moment, zurückzublicken und sich kurz Gedanken über die eigene Mobilität zu machen. Wir haben uns im VCS umgehört, wer sich fürs neue Jahr was vornimmt.

«Ich finde, wir alle sind viel zu mobil. Ob nun mit dem Auto oder mit der Bahn oder mit dem Flugzeug. Wir belasten die Umwelt und sollten etwas tun, damit die Menschen weniger reisen. Weniger in ferne Länder ziehen ... Etwas können wir dazu beitragen, indem wir uns dafür einsetzen, dass unsere Städte wohnlicher, lebensfreundlicher und damit grüner werden.

Das werde ich weiterhin tun.»

*Rolf Ackermann,  
VCS-Mitglied*

«Es bringt nichts, Vorsätze zu fassen, die von vornherein zum Scheitern verurteilt sind. Ich habe keinen Führerausweis und fliege nicht. Der nächste Schritt wäre also, meine Reisen zu reduzieren, denn ich fahre für mein politisches Engagement mit dem Zug kreuz und quer durch die Schweiz. Oder Ferien nur noch mit dem Velo oder zu Fuss zu machen und auf den Zug zu verzichten. Aber seien wir ehrlich, das würde ich nicht schaffen. Also fasse ich einen Vorsatz nach meinem Geschmack: Ich will mich noch stärker für den VCS einsetzen, im Nationalrat und auf der Strasse. Mindestens fünfmal stehe ich nächstes Jahr an einem Stand!»

*Lisa Mazzone,  
Vize-Präsidentin des VCS*

«Meine Vorsätze für 2018 sind: Vermehrt die Treppe anstelle des Lifts benutzen und weiterhin meine Mobilität mit dem öffentlichen Verkehr abdecken.»

*Martin Enz,  
Geschäftsleiter VCS*

«Als begeisterter Velofahrer und Bergwanderer ist es für mich selbstverständlich, mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein: Erstens komme ich praktisch überall hin, zweitens muss ich nicht immer eine Rundtour machen, sondern kann von einer anderen Haltestelle aus heimreisen, und drittens sind unsere Postautos, Bahnen und Trams ausserordentlich zuverlässig. So brauche ich fürs neue Jahr keine neuen Vorsätze zu fassen, sondern kann einfach so weiterleben wie bisher!»

*Christian Antener,  
VCS-Mitglied*



«Ich habe noch nie Vorsätze fürs neue Jahr gefasst. Das Einzige, was mir einfällt: Ich werde wie schon immer versuchen, das Auto an noch mehr Tagen im Jahr stehen zu lassen. Ich versuche, mich ausschliesslich zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr zu bewegen. Das hilft nicht nur der Umwelt, sondern tut auch meiner Gesundheit gut.»

*Bruno Storni,  
Vize-Präsident des VCS*

«Im Alltag in Bern bin ich in der Regel am bequemsten und schnellsten mit dem Velo unterwegs. Damit möglichst viele von den Vorteilen des Velos im lokalen Stadtverkehr profitieren können, setze ich mich nächstes Jahr mit voller Kraft für die Veloinitiative ein. Denn nur mit einer sicheren, attraktiven Veloinfrastruktur kann sich eine eigentliche Velokultur entwickeln. Damit sich diese auch auf meine Kinder überträgt, nehme ich mir vor, mit ihnen nächstes Jahr das sichere Velofahren zu üben.»

*Evi Allemann,  
Präsidentin des VCS*

Und was nehmen Sie sich vor? Schicken Sie uns Ihre guten Vorsätze per Mail an [redaktion@verkehrsclub.ch](mailto:redaktion@verkehrsclub.ch) oder per Post an VCS-Magazin, «Gute Vorsätze», Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern.

# Bahnreisen. Und mehr.

## Mallorca mit Bahn und Schiff

Mallorca auf die andere Art. Anreise mit Bahn und Schiff und Rundfahrten mit allen Bahnen auf der Insel.

20. - 28. März 2018 (9 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2350.-



## Bahnabenteuer Moldawien - Ukraine

12. - 26. Mai 2018 (15 Tage)

Grosse Rundreise mit Regel- und Extrazügen durch das weitgehend unbekannte Moldawien und den Westen der Ukraine.

Pauschalpreis: CHF 3290.-



## Grosse Norwegen-Rundreise

14. - 28. Juli 2018 (15 Tage)

Wir fahren mit Zug, Fähren und Car durch spektakuläre Landschaften bis zu den Vesterålen und Lofoten.

Pauschalpreis: CHF 3850.-



## Périgord - Dordogne

13. - 20. Oktober 2018 (8 Tage)

Erleben Sie mit uns das Tal der Dordogne, die Weinstadt St-Emilion, die Felsenstadt Rocamadour und Fahrten über interessante Bahnlinien.

Pauschalpreis: CHF 1950.-



## Weitere Bahn-Spezialreisen 2018

### Eismeerfahrt nach Stockholm und Helsinki

27. Januar - 3. Februar 2018 (8 Tage)

### Rundreise durch Spanien und Portugal

5. - 15. April 2018 (11 Tage)

### Korsika Rundreise

28. April - 6. Mai 2018 (9 Tage)

### Ligurische Perlen

7. - 12. Mai 2018 (6 Tage)

### Genussreise Südtirol und Trentino

23. - 30. Mai 2018 (8 Tage)

### Ostfriesland - Inselhüpfen und Museumsbahnen

19. - 25. Juni 2018 (7 Tage)

### Schweden mit der Inlandsbahn

3. - 13. August 2018 (11 Tage)

### Schottland - Äussere Hebriden

25. August - 3. September 2018 (10 Tage)

### Baltische Perlen

23. September - 4. Oktober 2018 (12 Tage)

### Valpolicella für Geniesser

27. - 30. September 2018 (4 Tage)

### Wachau-Express

28. September - 2. Oktober 2018 (5 Tage)

Alle  
Reisen unter  
[www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)  
auch online  
buchbar!

Auskunft und  
Buchungen:

SERVRAIL

Postfach 335

3027 Bern

Tel. 031 311 89 51

[info@servrail.ch](mailto:info@servrail.ch)

[www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)

**SERVRAIL**