

VCS | MAGAZIN


FÜR ZEITGEMÄSSE MOBILITÄT



Dossier Alpen
**Dort leben, wo andere
Ferien machen**

Seite 18


**PROBIERPAKET
SPITZENBIOWEINE**

 Aus Spanien

Valcaliente, Rioja Reserva 2011

Goldmedaille, Millésime Montpellier 2016

CHF 22.50 pro Flasche

 Aus Italien

Torre Raone, Raone Rosso 2011

«Italienische Weinentdeckung des Jahres», NZZ

CHF 18.80 pro Flasche

 Aus Frankreich

Château Mourgues, Costières de Nîmes 2012

«Unser Liebling der Costières», Vinum 2016

CHF 17.80 pro Flasche



6er Probierpaket

Spitzenbioweine

nur **CHF 95.00**

(statt 118.20) inkl. Porto

Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie sparen CHF 23.20 und profitieren von einer portofreien Lieferung.

Bestellmöglichkeiten

Coupon unfrankiert einsenden

Online www.amiata.ch/vcs

Telefon 071 250 10 15

amiata

Langgasse 16, CH-9008 St.Gallen

Tel 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18

info@amiata.ch, www.amiata.ch



Kieselsteine der Rhône im Rebberg von Château Mourgues du Grès, Costières de Nîmes.

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

François Collard vom Château Mourgues du Grès
«Das Wasser von der Rhône, der Wind vom Meer und Mistral vom Norden, das steinige, mineralische Terroir und die Sonne sind die Basis für den Ausdruck unserer Weine.»



Die 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 stehen in direktem Kontakt mit Bauernfamilien und kleinen Verarbeitungsbetrieben. Wir engagieren uns langfristig und investieren vor Ort 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



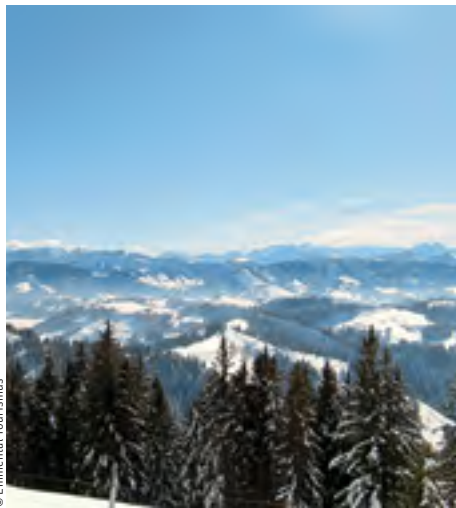
Beachten Sie auch das VCS-Bonus-Angebot auf Seite 29 in diesem Heft!



© Fabian Lütolf

18 Dossier Alpen

Die Alpen prägen die Schweiz und fordern die Politik, wenn es um Verkehrsfragen geht. Wir haben zwei Orte besucht und uns mit einer Expertin unterhalten.



© Emmental Tourismus

32 Reisen

Eine etwas abenteuerliche Wanderung durchs Emmental im Nebel macht bei Schnee und Sonne garantiert richtig Freude.



© zvg

38 Interview

Seit 20 Jahren gibt es in der Schweiz Begegnungszonen. Hans Kaspar Schiesser, einer der Väter, im Gespräch.

Titelbild: Wohin geht es in den Alpen? Kandersteg setzt auf die «Belle Epoque»-Woche, 22.–29. Januar 2017 (© Fabian Lütolf)

Das VCS-Magazin für zeitgemässe Mobilität Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Dominique Eva Rast (dra), Jérôme Faivre (jfa). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Inserate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD Goldach AG. **Papier:** Leipa Ultra Lux Semigloss, Blauer Engel FSC. **Auflage:** 77 900 (deutsch 62 400; französisch 15 500). Die nächste Ausgabe erscheint am 9. März 2017. **Insertionsschluss:** 6. Februar 2017. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

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

AKTUELL

- 4 **Kurz & bündig**
- 8 **NAF greift zu tief in die Bundeskasse**
Der VCS empfiehlt ein Nein
- 9 **Rettet der Onlinehandel das Klima?**
Eine Grafik und ihre Interpretation
- 10 **Massiv dreckiger**
Weitere Details zum Diesel-Gate
- 12 **ÖV-Apps**
Grosse Auswahl, grosser Nutzen?
- 13 **Sichere Autos**
Technische Unterstützung hilft
- 16 **Energiewissen**
Fazit der Energy Challenge 2016

DOSSIER

- 18 **Alpen**
Mobilität in den Bergen

REISEN

- 32 **Reise**
Im Nebel zum Bad
- 34 **Ausflugstipp**
Im Advent nach Olten
- 36 **Ljubljana**
Innenstadt ohne Auto

ANSICHTEN

- 38 **Interview**
20 Jahre Begegnungszonen
- 41 **Pro und Contra**
«Ist der ÖV zu teuer?»
- 49 **Porträt**
Globi erlebt die Energiewende

REGIO

- 41 **Berichte aus den VCS-Regionen**

SERVICE

- 28 **Mitgliederangebote**
- 56 **Wettbewerb**
- 57 **Cartoon**

EDITORIAL

Lichter löschen in den Alpen?

© VCS/François Gribbi



Die erste Lichtsignalanlage im Dorf war für uns Kinder der Hit: In schneereichen Wintern (und deren gab es viele) haben wir uns einen Spass daraus gemacht, am Sonntag gegen Abend immer und immer wieder auf den Knopf zu drücken. Gewonnen hatte, wer es schaffte, dass sich die Autos mindestens bis ins nächste Dorf stauten. Und die Touristen sich vermutlich grün und blau ärgerten... 30 Jahre später ist die Welt im Prättigau eine andere. Saas und auch Küblis sind umfahren. In der Zwischenzeit haben die Gäste andere Destinationen entdeckt. Die «Fremdenzimmer», welche mein Nani vermietet hat, wären heute vielleicht für abenteuerlustige Hipster interessant. Denn wer zahlt sonst heute noch gutes Geld für ein spartanisches Zimmer mit Lavabo, Dusche einen Stock tiefer und einem Klo, das nur via Balkon erreichbar ist?

Den Wandel in den Alpen haben einige Destinationen früh erkannt und klug genutzt, andere träumen noch heute vor sich hin, weinen den guten alten Zeiten nach und verschwinden heimlich, still und leise in der Bedeutungslosigkeit. Übrig bleiben kalte Betten und lange Gesichter. Im Dossier «Alpen» stellen wir Ihnen ab Seite 18 Beispiele vor, sprechen mit einer Expertin und werfen einen kritischen Blick auf die Verlagerungspolitik. Zudem sagen wir Ihnen, wie Sie rasch und bequem an schöne, spannende (Winter-)Sportorte gelangen.

Ich betreue ab dieser Ausgabe das VCS-Magazin und bin gespannt auf Sie, liebe Leserinnen und Leser. Melden Sie sich, wenn Ihnen unser Magazin gefällt, wenn Sie etwas ärgert oder es ein Thema gibt, das Ihnen unter den Nägeln brennt. Ich freue mich auf Sie!

Dominique Eva Rast, Verantwortliche VCS-Magazin

PS: Möchten Sie die Alpen lesend erleben? Emil Zopfi hat mit «Dichter am Berg» ein Buch geschrieben, das auch Bergmuffel begeistert.

© Pro Bahn Schweiz



Vier der zehn Gewinner: Max Stebler, Daniel Eggenberger, Hansruedi Becker, Heinz Kneubühler (v.l.n.r)

«Premio Pro» für Menschlichkeit im ÖV

Die Interessenvertretung «Pro Bahn Schweiz» hat im September zehn Mitarbeitende des öffentlichen Verkehrs ausgezeichnet, die sich sympathisch und unkompliziert für die Reisenden eingesetzt haben. Der «Premio Pro» wurde zum ersten Mal vergeben, die Nominierung für nächstes Jahr läuft bereits.

Infos unter pro-bahn.ch oder pbs-ressort.dienstleistung@pro-bahn.ch

Europameister im Bahnfahren

Durchschnittlich bestieg 2015 jede Schweizerin und jeder Schweizer 59 Mal einen Zug. Häufiger fahren nur Japaner: Sie fuhren im letzten Jahr im Durchschnitt pro Kopf 72 Mal Zug. Das ergab die Auswertung der Jahresstatistik des Internationalen Eisenbahnverbandes durch den Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr LITRA. Ganz an die Weltspitze schafften es die Schweizerinnen und Schweizer auch dieses Jahr bei der Anzahl zurückgelegter Bahnkilometer. Mit 2277 Kilometer pro Kopf fuhren sie weiter Zug als jede andere Nation der Welt.

© SBB



Schweizerinnen und Schweizer fahren häufig und weit Zug.

Olympia 2026: Die Katze im Sack

Das Komitee «Olympiakritisches Graubünden» wehrt sich bei der erneuten Abstimmung am 12. Februar 2017 gegen Olympische Winterspiele im 2026. Seit den Kandidaturen für 2010, 2014 und 2022 warnt das Komitee davor, dass wieder eine Abstimmung durchgeführt wird, bei der die Stimmbevölkerung die Katze im Sack kaufen soll. Der enge Zeitplan lässt nicht zu, die realen Kosten für Infrastrukturen und Sicherheit, die auch vom Internationalen Olympischen Komitee (IOC) akzeptiert werden, auszuweisen.

Wollen Sie das Komitee unterstützen?

www.olympia-nein.ch/go/organisation/Olympia-Nein-Komitee.php



Zufrieden leben ohne Auto: Problemlos möglich, z. B. in Zürich Kalkbreite.

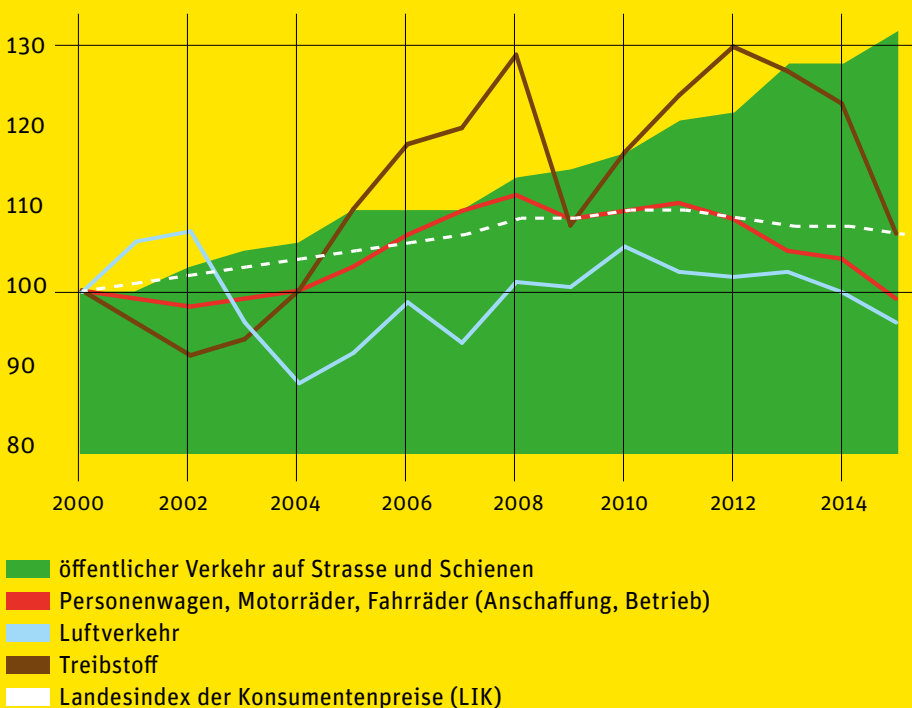
Wechsel im Redaktionsteam

Jérôme Faivre hat sich entschieden, den VCS nach sieben Jahren zu verlassen. In den letzten vier Jahren hat er als Redaktor fürs Magazin gearbeitet. Er war dabei für mindestens eine Ausgabe pro Jahr verantwortlich und hat die französischen Ausgaben mit grosser Sorgfalt betreut. Er übernimmt für eine Institution in der Westschweiz die Verantwortung für Marketing und Kommunikation. Seine Nachfolgerin beim VCS-Magazin heisst Camille Marion.

Autofrei? Jetzt registrieren!

Sind Sie VCS-Mitglied und leben autofrei? Sie können sich registrieren und erhalten dann spezifische «autofrei leben»-Informationen. Dafür stellen wir Ihnen die Auto-Umweltliste des VCS nicht mehr zu. Die Registrierung erfolgt ganz einfach unter www.verkehrsclub.ch/mitgliedervorteile/autofrei-leben.

BAHNFAHREN WIRD TEURER, AUTOFAHREN BILLIGER



DIE GRAFIK AUS DER TASCHENSTATISTIK «MOBILITÄT UND VERKEHR» des Bundesamtes für Verkehr bestätigt, was der VCS Verkehrs-Club der Schweiz seit Jahren sagt: Bahnfahren wird teurer, Autofahren dagegen billiger. Die Preise des öffentlichen Verkehrs sind in den letzten 10 Jahren um 30 Prozent gestiegen. Im gleichen Zeitraum ist der Preis fürs Autofahren günstiger geworden. In diesen Zusammenhang sind auch die Preiserhöhungen per Dezember 2016 zu setzen. So ist es zu begrüssen, dass unter anderem das Halbtax-Abo, Gleis 7 und Fahrten durch den neuen Gotthard-Basistunnel nicht teurer werden. Die Preissteigerung ist nachvollziehbar, weil die Trassenpreise steigen. Aber: Der VCS fordert, dass die Preisspirale ein Ende hat, denn es droht die Rückverlagerung auf die Strasse. Die vom Bundesrat propagierte «Nutzerfinanzierung» hat eine Höhe erreicht, die nicht überschritten werden darf.

Beznau-Burnout verhindern

Von Filippo Rivola

Am 27. November stimmt die Schweizer Bevölkerung über eine einzige Vorlage ab, die Atomausstiegsinitiative. In der Verfassung soll festgeschrieben werden, wann die Schweizer Atomkraftwerke abgeschaltet werden. Der VCS unterstützt die Initiative – hoffentlich mit Ihnen zusammen!

Sie erhalten diese Ausgabe des VCS-Magazins wenige Tage vor der Abstimmung, vermutlich im November-Grau. Ich jedoch schrieb diese Zeilen Ende September und genoss die aussergewöhnlich warmen Tage. Die Sonne strahlte vom blauen Himmel und liess die Solaranlagen massenhaft Strom produzieren. Ich musste nicht hellichtig sein, um voraussagen zu können, dass die Kampagnen für und gegen die Initiative sehr emotional und wild entschlossen geführt wird. Welche neuen Argumente könnte ich

Ihnen da noch nennen, um Sie von einem Ja zu überzeugen?

Die SBB gaben schon vor einer Weile bekannt, dass ihre Züge ohne Atomstrom fahren sollen. Branchenexperten zeigten wiederholt auf, dass Atomstrom keineswegs so billig ist, wie uns vorgegaukelt wird, wenn man die Kosten für den Rückbau einberechnet. In Beznau wurden weitere Risse gefunden. Und wie viele hundert Millionen Franken wurden schon investiert (oder besser gesagt verschwendet), um die Lebensdauer

der Atomkraftwerke um ein paar Jahre zu verlängern?

Und wussten Sie, dass diejenigen, die die Initiative bekämpfen, dieselben sind, die unser Rentenalter erhöhen wollen? Ihre Botschaft ist klar: «Hopp, hopp, arbeiten bis zur Erschöpfung, bis zum Arbeitsunfall und Burnout.» Bedenken sollten sie aber, dass die Folgen irreversibel sind, wenn Beznau ein Burnout erleidet. ■

ANZEIGE

Der Atomausstieg braucht einen Plan

Die Schweiz hat ein Ziel: Sie will ihre Energieversorgung auf 100% erneuerbare Energien umstellen. Doch der Plan dazu fehlt. Es braucht verbindliche Termine für die Abschaltung der alten Atomkraftwerke. So kann ihr Ersatz konkret geplant werden. Das schafft Sicherheit für die Bevölkerung, die Stromwirtschaft sowie die Gemeinden und Kantone.

Der Ausstiegsplan bis 2029



Seit 2015
Beznau I*
abgeschaltet

2017
Beznau II und
Mühleberg
abgeschaltet

2024
Gösgen
abgeschaltet

2029
Leibstadt
abgeschaltet



Atomstrom kontinuierlich durch
erneuerbare Energien ersetzt



*ungeplant vom Netz seit über 19 Monaten



am 27. November zum
geordneten Atomausstieg
bis 2029

geordneter-atomausstieg-ja.ch

Allianz Atomausstieg, Postfach, CH-3001 Bern / Postkonto: 61-010596-9

Kein Freihandel in dieser Form!

Von Filippo Rivola

Der VCS bekämpft seit Monaten zusammen mit einer breiten Koalition die Freihandelsabkommen TTIP und TiSA.

Worum geht es? Die multilateralen Abkommen TTIP und TiSA wollen den Handelsaustausch durch die Abschaffung von Zollrechten, die Harmonisierung von Normen und Regelungen sowie eine Öffnung der öffentlichen Ausschreibungen vereinfachen. TiSA hat insbesondere die Liberalisierung von Dienstleistungen zum Ziel.

Die Abkommen würden zur Privatisierung und Liberalisierung mehrerer Branchen führen, darunter unter Umständen auch wichtige Service-public-Unternehmen. Das würde in erster Linie bedeuten, dass sich Unternehmen dieser Branchen in Richtung Rentabilität restrukturieren müssten, statt einen Service public für alle Einwohner zu

bieten. Der VCS streicht als eines der Hauptprobleme heraus, dass die Abkommen unter strengster Geheimhaltung verhandelt werden. Nicht einmal unsere Parlamentarier erhalten Einsicht in die Dokumente.

Die wenigen Informationen, die durchgesickert sind, wurden hauptsächlich auf Wikileaks veröffentlicht. Ohne weitere Informationen ist es nicht möglich, abzuschätzen, welche Auswirkungen die Abkommen hätten. Dies ist äusserst bedauerlich, besonders weil auch nicht sicher ist, ob die Abkommen dem Referendum unterstehen. Um dieses Recht einzufordern, unterstützte der VCS am 8. Oktober zusammen mit den anderen Mitgliedern der Koalition an einer Demonstration

teil. Die Koalition verlangt, dass die Bevölkerung allenfalls über die Abkommen abstimmen kann.

Wir sind uns bewusst, dass Freihandelsabkommen nicht nur des Teufels sind. Den Handel zu erleichtern, ohne dafür klare und umweltverträgliche Regeln zu schaffen, würde jedoch zu unbegrenztem Warentransport über alle Kontinente führen. Und billige Waren vom anderen Ende der Welt zu konsumieren, das ist sicher nicht nachhaltig. ■

Für mehr Informationen:

www.verkehrsclub.ch/unsere-themen/politik/ttip

ANZEIGE

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

DIE POST 
Gelb bewegt.

NAF greift zu tief in die Bundeskasse

Von Matthias Müller

Am 12. Februar kommt der neue Strassenfonds NAF zur Abstimmung. Der VCS stellt sich klar dagegen.

KOMMENTAR



© ZVG

Evi Allemann,
VCS-Präsidentin

Wie die Milchkuh-Initiative will auch der neue Strassenfonds NAF dem Bundeshaushalt Gelder entziehen. Dieser tiefe Griff in die Bundeskasse ist angesichts des klaren Verdikts über die Milchkuh-Initiative vom 5. Juni nicht zu verantworten. Denn klar ist, dass damit andere, zentrale

Aufgaben des Staates Federn lassen müssten. Der Strassenfonds ist jetzt schon mit dicken Reserven ausgestattet. Kommt der neue Strassenfonds, werden diese Reserven noch üppiger ausfallen – zu Lasten von Bereichen, die für die Menschen in diesem Land wichtig sind. Bereits jetzt sind verschiedene Sparprogramme beschlossen, die dazu führen, dass der Bund die Ausgaben um mehrere hundert Millionen pro Jahr senken muss. Wer darunter leiden wird, ist jetzt schon klar: Es sind jene Staatsaufgaben, die nicht von einem Fonds profitieren. Also jene Bereiche, deren Ausgaben gesetzlich nicht gebunden sind und damit bei Sparübungen stets zuerst zur Kasse gebeten werden. Konkret trifft es den öffentlichen Verkehr in den ländlichen Regionen (Regionalverkehr), die Bildung oder die Entwicklungszusammenarbeit – aber auch die Landwirtschaft und das Militär müssten Federn lassen. Allerdings ist zu befürchten, dass die beiden letzteren Bereiche vom rechtsbürgerlichen Parlament grosszügig ausgeklammert werden. Gestrichen würden die Gelder dort, wo es die Menschen besonders schmerzhaft spüren – beim ÖV und in der Bildung.

Was die Schweiz braucht, sind nicht mehr Strassen, sondern mehr Platz für Velos und Menschen zu Fuss.

Die Kompromisslosigkeit des neuen, rechtsbürgerlichen Parlaments hat sich gerade auch in den Beratungen zum neuen Strassenfonds NAF gezeigt. Der Griff in die Bundeskasse entspricht mit jährlich zusätzlichen 650 Millionen Franken einer halben Milchkuh. Ausserdem lehnt der VCS eine Zweckbindung der überhaupt nicht verursachergerechten Autoimportsteuer und die Erhöhung der Zweckbindung der Mineralölsteuer (60 statt bisher 50 Prozent) ab. Ohnehin braucht es keine Verfassungsänderung, um das legitime Anliegen eines Fonds umzusetzen. Auch die Agglomerationsprogramme könnten bei einem Nein am 12. Februar verlängert werden. Mit den Agglomerationsprogrammen belohnt der Bund raumplanerisch besonders sinnvolle Projekte in kleinen und grossen Städten (mehrheitlich für Tram, Bus und Velo). Insgesamt stünden mit dem NAF pro Jahr rund eine Milliarde Franken zusätzlicher Gelder für die Strasse zur Verfügung. Das schadet der

Schweiz. Deshalb empfiehlt der VCS, den NAF in der Volksabstimmung vom 12. Februar 2017 abzulehnen.

Das Parlament wollte auch die sinnvollen Agglomerationsprogramme beerdigen

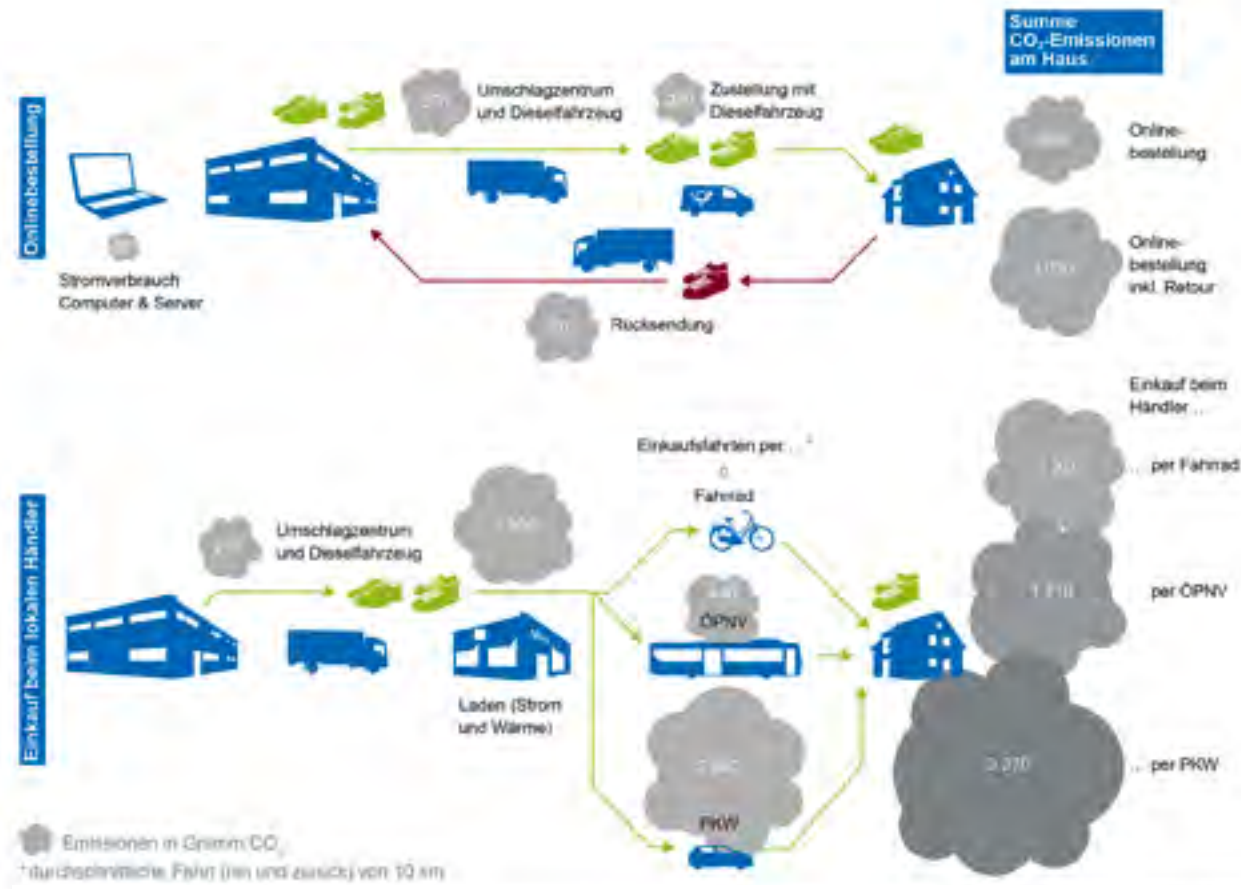
Dank dem Erfolg des VCS in der Milchkuh-Abstimmung ist es im Parlament wenigstens gelungen, die Agglomerationsprogramme in heutiger Form zu retten. Und den Teuerungsausgleich als Möglichkeit in das Gesetz einzubauen. Geblendet von der Milchkuh-Initiative wollte die SVP-FDP-Mehrheit mitten im Milchkuh-Abstimmungskampfes nämlich noch die Metro Lausanne und Teile der Limmattalbahn aus dem Gesetz streichen. Am 12. Februar geht es nicht ums NAF-Gesetz mit seinen Geldern für die Agglomerationsprogramme, sondern um die Verfassungsänderung zu Lasten der Bundeskasse. Ebenfalls nicht Teil der Volksabstimmung vom 12. Februar ist die äusserst bescheidene Benzinsteuerverhöhung von vier Rappen pro Liter. ■



© fotolia/richtig19

Rettet der Onlinehandel das Klima?

Treibhausbilanz eines Schuhkaufs in der Grossstadt im Vergleich



KOMMENTAR



Caroline Beglinger,
Co-Geschäftsleiterin
VCS

Grafiken haben es in sich. Auf einen Blick wird einem die komplizierte Welt erklärt, fast noch effizienter als in einem Tweet mit den berühmten 140 Zeichen. Aber ganz so einfach ist es nicht. Was hier so einleuchtend daherkommt und meldet: «Bestellen und liefern lassen stösst weniger CO₂ aus als selber einkaufen» stimmt nicht immer. Beim Beispiel «Schuhe» kommt das Produkt aus dem Ausland, ungeachtet, ob es übers Internet bestellt und nach Hause geliefert oder im Schuhgeschäft in der Stadt gekauft wird. Energie und CO₂-Ausstoss des Transports bis in die Schweiz sind in beiden Fällen gleich hoch. Einmal beim

Grosshändler eingelagert, stellt sich die Frage der Feinverteilung. Der Zwischenstopp beim Detailhändler treibt den CO₂-Ausstoss in die Höhe. Will die Schweiz – gemäss dem Klimaabkommen von Paris – mithelfen, die Erderwärmung deutlich unter zwei Grad Celsius zu stabilisieren, muss sie ihre Treibhausgasemissionen jährlich um drei bis vier Prozent reduzieren.

Auf der Grafik ist klar erkennbar, dass der Verkaufsladen und das Verkehrsmittel der Kundinnen am stärksten ins Gewicht fallen: Auto statt Bahn oder Velo. Werden die Schuhe bestellt und geliefert, kann der Versandhandel die Lieferkette optimieren. Man stelle sich einen Stern vor dem geistigen Auge vor: Bei der Hauslieferung fährt ein einziges Fahrzeug alle fünf Sternspitzen in einem lockeren Kreis ab. Es muss nur einmal vom und zum Verteilzentrum, anstatt dass alle fünf Kundinnen (denn wir sprechen ja von Schuhen)

von fünf Sternspitzen in die Mitte zum Schuhgeschäft fahren und wieder nach Hause.

Ist demnach Onlinehandel immer besser fürs Klima? Nein: Entscheidend ist der Produktionsort. Wenn das T-Shirt aus Indien kommt, anstatt aus Spanien oder eben aus der Innerschweiz, hat es bereits sehr viel CO₂ ausgestossen, bis es überhaupt bei uns ist. Wer also amerikanische oder chinesische Artikel bestellt, weil sie billiger sind, handelt umweltmässig sehr problematisch. Ideal ist es, Produkte aus der Nachbarschaft zu kaufen: Möbel, Kleider, Werkzeug aus der Schweiz oder der EU, Lebensmittel aus der Region. Wer im Hofladen im eigenen Dorf oder auf dem Samstagmarkt seine Einkäufe saisongerecht tätigt, schützt das Klima. Und mindestens so wichtig: Dinge lange leben lassen, lange brauchen, wieder reparieren und auch mal ausleihen.

Im Alltag massiv dreckiger

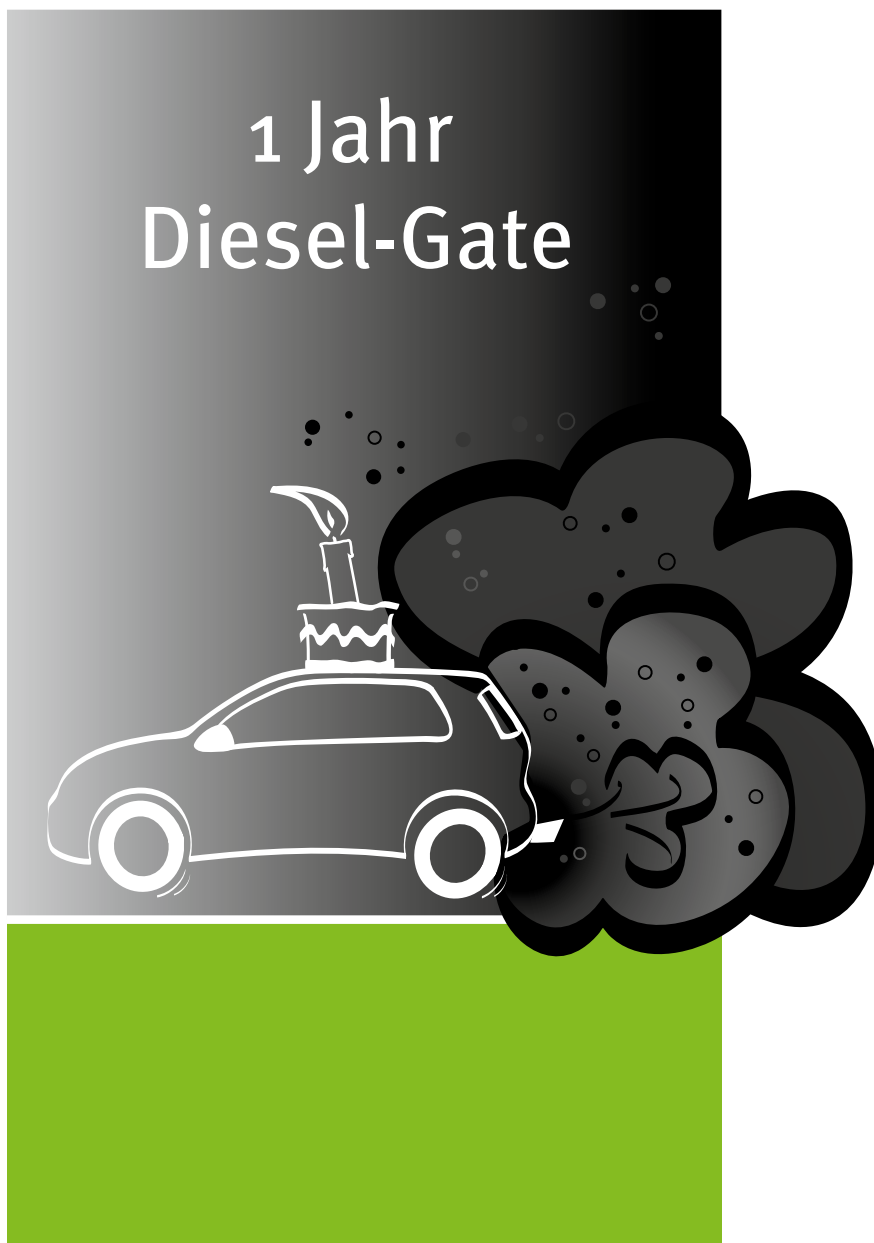
Von Matthias Müller

Auch ein Jahr nach dem Diesel-Gate kommen immer neue, dreckige Details ans Licht.

Fabrikneue Dieselaautos sind in der Realität bis zu 25 Mal dreckiger als in der Prüfstation. Grund dafür ist die Abgasreinigungsanlage, die bei Dieselaautos zwar eingebaut ist – aber nur selten wirklich läuft. Am Journalisten-Roundtable des VCS vom 15. September 2016 hat Christian Bach, Ingenieur bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa, erklärt, wie das funktioniert: Erreicht der Diesler eine Geschwindigkeit über 100 Kilometer pro Stunde, wird die Leistung der Abgasreinigungsanlage reduziert. Dasselbe gilt für Temperaturen unter acht Grad Celsius. Der Bundesgeschäftsführer der Deutschen Umwelthilfe, Jürgen Resch, erklärte am Anlass, dass damit die Abgasreinigungsanlagen in der Schweiz mindestens ein halbes Jahr lang überhaupt nicht arbeiten. Betroffen, so Resch, seien so gut wie alle Dieselfahrzeuge. «Der Abgasbetrug ist gewaltig», so Resch.

Der Autoexperte des VCS, Kurt Egli, führte aus, dass die Autoindustrie mit einfachen Mitteln Verbesserungen herbeiführen könnte – sich aufgrund der zu erwartenden Kosten aber darauf nicht einlassen will. VCS-Präsidentin und Nationalrätin Evi Allemann hat deshalb im Parlament zwei Vorstösse deponiert (siehe Kasten, erste Forderung). Zudem, so Evi Allemann, sei neuen Dieslern die Zulassung zu entziehen, wenn diese bei normalen Bedingungen die Grenzwerte nicht einhalten. ■

Labor und Realität klaffen bei den Dieselaautos stark auseinander.



Das fordert der VCS:

1. Keine Dieselmotoren mehr durch Verwaltungen und bundesnahe Betriebe, bis klar ist, dass die entsprechenden Fahrzeuge die Abgasgrenzwerte im Realbetrieb einhalten.
2. Die Autoimporteure müssen angeben,

welche Dieselmodelle in welchen Bereichen die Abgasreinigung reduzieren oder abschalten.

3. Neuen Dieselmodellen, die unter normalen Betriebsbedingungen die Abgasgrenzwerte nicht einhalten, muss die Zulassung entzogen werden.

4. Die Schweiz intensiviert die Feldüberwachung des Schadstoff-Ausstosses. Dazu gibt es bereits einen Vorstoss von Evi Allemann. Der Bundesrat hat einen Bericht für das erste Halbjahr in Aussicht gestellt, der immer noch ausstehend ist.

EXKLUSIV FÜR AUTOFAHRER: DER ÖKOLOGISCHE REIFENABDRUCK!

SCHNELLER BREMSEN.
LEISER FAHREN.
TREIBSTOFF SPAREN.

WWW.REIFENETIKETTE.CH

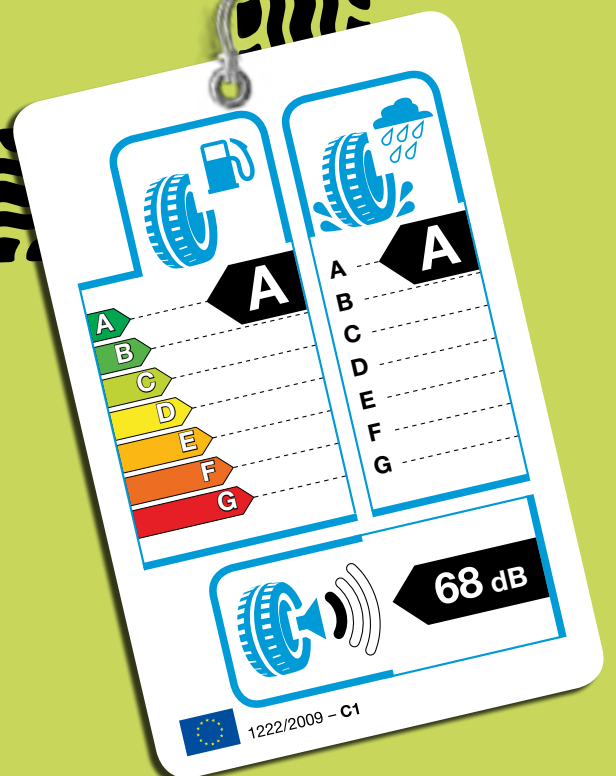


Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Umwelt BAFU



VCS-Pannenhilfe



**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.vcs-versicherung.ch**

Für Mensch
und Umwelt



Technische Unterstützung macht Autos sicherer

Von Dominique Eva Rast

Wer auf den Winter hin ein neues Auto braucht, sollte jetzt abklären, wie fit das Wunschfahrzeug ist. Auf www.sicheresauto.ch ist rasch und einfach ersichtlich, welche technischen Unterstützungen es gibt.

Hilfe beim Einparken oder beim Abstandhalten: Das wird im Winter eher noch wichtiger als im Sommer, wenn die Strassenverhältnisse ungemütlich werden. Deshalb gibt's seit 2010 die Website «Sicheres Auto» des VCS. Im Sommer ist sie aktualisiert worden. In einer Datenbank werden die Systeme beschrieben, und die Ausstattung der meistverkauften Autos kann abgefragt werden. Die Internetseite richtet sich an Interessierte und Autofahrende und hilft bei der Auswahl eines sicheren Autos. Das Projekt wird vom Schweizerischen Fonds für Verkehrssicherheit FVS unterstützt, Partnerin ist die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung.

Systeme können Leben retten

Wer sich also fragt, was es mit einem Abstandsregler auf sich hat, findet Antworten: Sämtliche Unterstützungsmöglichkeiten sind mit Text und kurzen Videos erklärt. Denn diese Fahrerassistenzsysteme sind weit mehr als technische Spielzeuge: Sie können Leben retten. Neben den etablierten Systemen wie ABS und ESC sind neue, ausgefeiltere Systeme auf dem Markt: Notbremsassistenten erkennen drohende Kollisionen, sie können selbständig eine Notbremsung einleiten und Unfälle verhindern. Spurhalteassistenten können ein unbeabsichtigtes Verlassen der Fahrspur verhindern. Der Abstandsregler etwa ist ein mitdenkender Tempomat, der die Geschwindigkeit automatisch dem Verkehrsfluss anpasst. Mit einer Radar- oder Infrarotkamera beobachtet das System den Verkehr auf der eigenen Fahrspur, misst die Geschwindigkeit des voranfahrenden Fahrzeuges, gleicht das eigene Tempo mit jenem des vorderen Fahrzeuges ab und sorgt somit stets für den richtigen Abstand. Gerade auf Autobahnen erhöht der Abstandsregler die Sicherheit markant. Durch den Abstandsensor bemerkt das System vor der steuern-



Fahrerassistenzsysteme können Leben retten.

den Person, wenn das vorausfahrende Fahrzeug abbremst, und bremst das eigene Auto ebenfalls ab, um einen Auffahrunfall zu verhindern. Wenn das Fremdfahrzeug das Tempo wieder erhöht, passt der Abstandsregler die Geschwindigkeit des eigenen Autos erneut an und sorgt für optimalen Abstand. Weil der Abstandsregler mit dem Lenkradsensor kommuniziert, fokussiert das System auch bei mehreren Fahrspuren oder in Kurven auf das richtige Fremdfahrzeug.

Mitdenken nötig

Dennoch, so schlau und ausgefeilt die Systeme auch sind: Sie helfen wenig, wenn der wichtigste Sicherheitsfaktor, der Mensch, zum Unsicherheitsfaktor wird. Weil er zu schnell fährt. Oder weil er den Gurt nicht trägt. Wer fährt, muss weiterhin mitdenken – dass ein System mithilft, entlastet aber spürbar. ■

www.sicheresauto.ch



© iStock/Antonio Gutierrez

ÖV-Apps: Standard gefragt

Von Jérôme Favre

Das Ticketing des öffentlichen Verkehrs der Schweiz basiert darauf, dass ein Billett grundsätzlich für die ganze Reise gilt. Für die zahlreichen ÖV-Apps trifft das noch nicht zu. Ein Test zeigt die Möglichkeiten und Grenzen der Schweizer ÖV-Apps.

Der öffentliche Verkehr der Schweiz zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass ÖV-Tickets fast überall gültig sind. Die Kundinnen und Kunden müssen sich nicht darum kümmern, welches der über 200 Transportunternehmen der Schweiz die Leistung erbringt – oft sind wir uns deshalb gar nicht bewusst, dass wir auf einer Reise mit verschiedenen Anbietern unterwegs sind.

Im digitalen Ticketing ist die ÖV-Welt der Schweiz noch weniger standardisiert als im herkömmlichen Vertrieb, was dazu führt, dass zahlreiche ÖV-Unternehmen ihre eigene App entwickeln und damit kaum über das regionale Einzugsgebiet hinaus Tickets oder Fahrplanabfragen anbieten. Eine Harmoni-

sierung hat bisher noch nicht stattgefunden. Erste Ansätze sind mittlerweile immerhin erkennbar, so wollen BLS, Postauto und SBB künftig bei der Entwicklung ihrer Apps stärker zusammenarbeiten. Allerdings gestaltet sich die Vereinheitlichung schwierig, weil jeder Anbieter grundsätzlich seine eigene, wenn auch regional ausgerichtete App, favorisiert und sich nicht davon verabschieden will.

Jeder für sich

Natürlich gibt es Unternehmen wie Postauto oder SBB, welche die ganze Schweiz abdecken. Andere, wie die BLS, sind immerhin über die Kantons Grenzen hinaus aktiv. Tatsache ist, dass die erste Generation von

Apps auf die Initiative einzelner Transportunternehmen oder regionaler Verbände zurückgeht (Basel, Baselland, Zürich, Freiburg, Lausanne, Luzern). Diese Anwendungen geben dem Nutzer die Möglichkeit, einen Reisesweg zu suchen, den Fahrplan in Echtzeit zu konsultieren und das Billett mit Erfassung des Abfahrts- und Ankunftsorts zu kaufen. Solche Apps sind praktisch, wenn es darum geht, innerhalb eines einzigen Tarifverbundes zu reisen, kommen aber an ihre Grenzen, wenn die Reise weiter gehen soll. Für alle getesteten Systemen gilt die gleiche Feststellung: Es ist nicht möglich, ein Ticket für ein Reiseziel ausserhalb des Einflussbereichs des jeweiligen Unternehmens zu kaufen.

Postauto oder SBB?

Im Gegensatz zu diesen Lösungen bietet die Postauto-App die Möglichkeit, Zug-, Bus- oder Trambillette für die meisten Tarifverbände zu kaufen, wenn auch nicht für alle. Namentlich die Tarifverbände ZVV (Region Zürich) und Unireso (Region Genf) sind nicht integriert. Ein Billett kann auf drei Arten erworben werden: Durch das Anwählen des Abfahrtsortes, wodurch die verschiedenen Ticket-Optionen angezeigt werden (die schnellste Lösung, funktioniert aber nur für lokale Reisen), durch die Wahl einer Reise direkt im Fahrplan oder durch das Duplizieren eines Billetts, das bereits früher einmal gekauft wurde.

Die mit dem Ticketshop der SBB verbundene SBB-Mobile-App bietet heute die grösste Auswahl an Tickets. Sie integriert 20 Tarifverbände und ermöglicht den Kauf von ÖV-Billetten für kurze, mittlere und längere Reisen. Bis vor kurzem waren allerdings nicht weniger als sechs Klicks nötig, um ein elektronisches Billett zu kaufen. Die neue App der SBB, die seit letztem November als Testversion zur Verfügung steht, wurde demgegenüber stark weiterentwickelt. Der Fahrplan funktioniert viel intuitiver, der Ticketkauf ist neu mit zwei Klicks möglich – zumindest für Ticketkäufe bis 40 Franken. Auch der Fahrplan ist neu einfacher zu bedienen, Texteingaben entfallen, neu können Destinationen mit einfachen Wischbewegungen auf dem Display ausgesucht werden. Bereits ab November 2016 wird in den Updates nur noch die neue Version verfügbar sein.

Einfachere Systeme

Vermutlich sind es die in jedem System vorhandenen Lücken, die verschiedene Akteure des öffentlichen Verkehrs bewegen haben, gemeinsam einen Schritt weiter zu gehen und (mit Schweizer Start-ups) Apps zu entwickeln, die man als solche der zweiten Generation bezeichnen kann. Diese neuen, seit Frühling 2016 verfügbaren Apps setzen auf einfache Handhabung mit Geolokalisierung.

FairtiQ, das System, das sich «die einfachste Fahrkarte der Schweiz» nennt, wurde gemeinsam von den Freiburger und den Luzerner Verkehrsbetrieben sowie der Rhätischen Bahn lanciert: Das System erkennt automatisch, wo sich der Reisende aufhält. So können Reisende mit je einem Wischen ein- und auschecken, im Fachjargon nennt sich dieses Prinzip CICO, von «Check-in, Check-out». Der erste «Wisch» auf «Start»

erfolgt, wenn man das Fahrzeug betritt, der zweite auf «Stopp» beim Aussteigen. Die App berechnet auf Basis der jeweiligen Tarifstruktur den günstigsten Preis und belastet diesen direkt dem Konto des Benutzers, je nach gewähltem Zahlungsmittel. Einfacher geht es nicht. Und selbst, wenn der Reisende vergisst, seinen Ausstieg mitzuteilen, schickt ihm die App automatisch eine Mitteilung.

Angesichts einer solchen Revolution kann man sich mit Recht fragen, wieso sich FairtiQ nicht schon längst durchgesetzt und die anderen Lösungen verdrängt hat. Die Antwort: Zum einen wollen die meisten Anbieter an ihrem System festhalten und kein «fremdes» importieren. Zum andern warten zahlreiche Anbieter zunächst die ersten Erfahrungen ab, die mit FairtiQ gesammelt werden. Deshalb ist FairtiQ gegenwärtig erst für fünf Tarifverbände bzw. ÖV-Unternehmen gültig: Frimobil (Region Fribourg), Passepartout (Region Luzern), Libero (Regionen Bern, Biel und Solothurn), STI (Region Thun) und – viel weiter im Osten – Engadin Mobil (Region Oberengadin). Aber es tut sich etwas, die Überzeugungsarbeit in der Praxis zeigt Wirkung: «Weitere Partner werden bald dazustossen», versprechen die Initianten von FairtiQ. Diese Anwendung ist zudem in der Lage, die bestehenden IT-Probleme der alten ÖV-Infrastruktur abzufedern. So ist es heute nur mit grossem Aufwand möglich, nachträglich einzusehen, wer wann von wo bis wo gefahren ist. Auch funktioniert das digitale Entwerthen des E-Tickets durch die Zugbegleiter nur mangelhaft. FairtiQ kann beide Probleme lösen. Diese führen aktuell beispielsweise dazu, dass elektronische Tickets grundsätzlich nicht erstattbar sind und Reisedatum und Personalien exakt stimmen müssen. Grund dafür sind die veralteten PDF-Formate, die den heutigen E-Tickets zugrunde liegen. Diese können sehr einfach dupliziert oder auch verändert werden. Deshalb sind die Nutzungsbedingungen beim SBB-E-Ticket strenger als für herkömmliche Fahrausweise.

Nun gibt es aber bereits weitere Apps in der Testphase, die auf dem gleichen Prinzip CICO beruhen. Das gilt insbesondere für Lezzgo, das eben erwähnte Pilotprojekt von BLS, Postauto und SBB. Lezzgo, das auch für Frimobil, Passepartout und Libero verfügbar ist, will «die technologische Grundlage für einen gemeinsamen ÖV-Standard schaffen».

Das Rennen bleibt offen

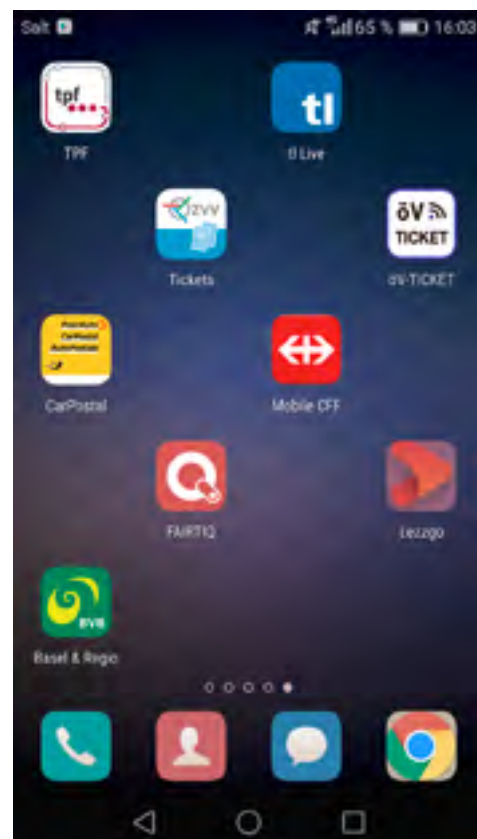
Angesichts dieser Vielfalt an Angeboten haben die Reisenden momentan die Qual der

Wahl. Vorausgesetzt, sie wohnen zwischen Luzern, Bern und Freiburg – Genfer, Glarnerinnen, Neuenburger, Schaffhauserinnen, Tessiner, Jurassierinnen, Appenzeller usw. können vorderhand nicht von diesen Innovationen profitieren.

Der SwissPass als Ausweg aus dem Dickicht?

Der Swisspass hat für den öffentlichen Verkehr einen neuen, einheitlichen Standard geschaffen. Die Hoffnung des ÖV ist es, dass dieser einheitliche Zugang zum ÖV (ID-Nummer) einen Standard schafft, der auch bei den Apps dazu führt, dass der Wildwuchs eingedämmt und die Kundinnen und Kunden von einheitlichen, einfachen Lösungen profitieren.

PS: Die genannten Apps sind gratis in den Onlineangeboten für die Systeme iOS und Android erhältlich. ■



Welche App für welches Billett? Die Vielfalt der ÖV-Apps macht den Nutzerinnen und Nutzern das Leben nicht immer einfacher.

Action, Spass und viel Energiewissen

Von Thorsten Kaletsch

Die Energy Challenge 2016 hielt die Schweiz im letzten Halbjahr auf Trab: Die Aktion von EnergieSchweiz richtete sich mit einer Roadshow und viel prominenter Unterstützung an die Bevölkerung.



© 21g Bundesamt für Energie BFE

Der Abschluss der Energy Challenge fand vor dem Bundeshaus in Bern statt.

Ziel der nationalen Aktion Energy Challenge 2016 war es, der breiten Bevölkerung aufzuzeigen, welches Potenzial in der Ressource Energie steckt und wie dieses aktiver genutzt werden kann. Um eine möglichst breite Wirkung zu erzielen, setzte die Challenge auf Elemente wie eine Roadshow, Wettbewerbe und viel Prominenz: So unterstützten etwa Rapper Stress, Xherdan Shaqiri, Carolina Müller-Möhl, Bertrand Piccard und André Borschberg, Melanie Winiger und viele andere die Aktion aktiv. Initiant des Programms war das 2001 vom Bundesrat gestartete Programm EnergieSchweiz.

Über 65 000 Besucher

Der Kick-off für die Energy Challenge fand am 29. April 2016 im Hauptbahnhof Zürich

statt. Danach tourte die Roadshow durch die acht Energiestädte Locarno, Luzern, Zürich, Aarau, Basel, Neuenburg, Montreux und Sitten, bevor sie am Wochenende vom 1. und 2. Oktober zum Schlussevent auf dem Bundesplatz in Bern Halt machte. Über 65 000 Besucherinnen und Besucher fanden sich in diesen Städten im «Energie Village» ein, schauten den Prominenten bei Wettkämpfen zu, sammelten auf Stromvelos fleissig Strom für das grösste energieneutrale Konzert der Schweiz in Bern und genossen stimmungsvolle Konzerte und DJ-Sets.

Als zentrales Kommunikationselement setzte die Energy Challenge 2016 auf eine App, die gratis auf Smartphones heruntergeladen werden konnte. Sie lieferte alle Infos zu den Events, vermittelte aber auf spielerische

Art auch viel Energiewissen. Das eigene Energieprofil konnte mit den prominenten Botschafterinnen und Botschaftern verglichen werden. Und mit der Umsetzung der zahlreichen Alltagstipps konnten Nutzerinnen und Nutzer Energie «erspielen» und einer der teilnehmenden Städte spenden. Auf diese Weise nahmen sie gleichzeitig am Wettbewerb mit vielen attraktiven Preisen teil.

Den Ton der Zeit getroffen

Bereits an der Lancierung der Energy Challenge 2016 in Bern lobte Bundesrätin Doris Leuthard die Ausrichtung auf die Vermittlung von Energiewissen und Energietipps: «Mit der jungen und frischen Sprache trifft die Energy Challenge 2016 den Ton der Zeit. Sie vermittelt gute und alltagstaugliche Tipps auf moderne Art und Weise.» Tatsächlich erwies sich der Mix von neuen Medien, Events und dem Einsatz von Prominenz als sehr erfolgreich, um die breite Bevölkerung zu erreichen: Über 53 000 Mal wurde die App der Energy Challenge 2016 heruntergeladen. An den Roadshows erstrampelten die Freiwilligen auf den Stromrädern gemeinsam 69 Kilowattstunden und lieferten so den Strom für das Schlusskonzert von Stress und Manillio.

Noch eindrücklicher ist die Gesamtsumme aller Commitments in der App: Sie beträgt 20 Millionen. Kilowattstunden. Die Teilnehmenden setzten hier insgesamt 60 000 Tipps um, auch das ein erstaunlicher Wert. Mit der Berichterstattung in den Medien erreichte die Energy Challenge 2016 5,6 Millionen. Menschen. Kein Wunder also, zieht Projektleiter Raphael Zürcher ein positives Fazit: «Wir haben die gesteckten Ziele allesamt übertraffen. Dafür gebührt allen Teilnehmenden und Partnern Dank. Der grosse Einsatz fürs Thema Energieeffizienz hat sich gelohnt!»

Verreisen Sie!

Jetzt mit 4% Spezialrabatt.



rekarail



Mit der myOne-Kundenkarte bei

MANOR



Angebot gültig vom 1. September bis 31. Dezember 2016.



VCS-Bonus: das Plus für Mitglieder



Bonus: Fr. 60.–

Selphy CP 1200

Mit dem bisher schicksten «Selphy» machen Sie Ihre Schnappschüsse vom Smartphone ganz einfach zu hochwertigen Fotoprints, die ein ganzes Leben lang farbstabil bleiben. Der kompakte, schicke und mobile WLAN-Fotoprinter, den jeder bedienen kann.

Ihr Vorteil

Der «Selphy CP 1200» plus Papier und Tinte für 54 Ausdrücke zum Preis von Fr. 109.– statt Fr. 169.– (Preisliste Canon).

Jetzt bestellen

- Online unter www.vcs-bonus.ch
- Tel. 043 500 35 35 (e-brands GmbH)

Weitere Angebote für Mitglieder
unter www.vcs-bonus.ch
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch
und Umwelt





Braunwald – autofrei, aber

Von Dominique Eva Rast

Unsere Alpen: Im Dossier betrachten wir verschiedene Regionen und machen uns Gedanken, wie Mobilität, Politik und Tourismus zusammenhängen. In Braunwald etwa wohnen 300 Menschen in einem Dorf, das seit über 100 Jahren von Tourismus lebt.

Eigentlich gibt es in Braunwald keine Autos. Mobilität braucht es trotzdem, für die Landwirtschaft und das einheimische Gewerbe. Deshalb tuckern nebst einigen Elektrofahrzeugen auch Dieselgefährte herum, und beim Spazieren lohnt es sich, die Ohren offen zu halten. Auf dem «blauen Dorfrundgang» kreuzt man immer wieder Fahrzeuge – beladen mit Bauschutt oder Holz. Denn gebaut wird, davon zeugen Holzhäuser, die gleichzeitig futuristisch und gemütlich wirken. Aber Diesel ist nicht die Lösung,



Köpfe mitgetüftelt, und es ist wohl Schulers beharrlichem Nachfragen, seinen guten Beziehungen und seiner Finanzspritze zu verdanken, dass sie seit Mitte Oktober tatsächlich durch Braunwald fährt. Geräuschlos verstärkt der Motor, damit die Pferde weniger ziehen müssen. Ein neues Fahrgefühl sei das, sagt Schuler, ziemlich viel Technik habe es in der Kutsche. «Ausruhen können sich meine Pferde aber nicht – anziehen müssen immer noch sie, das ist wie beim E-Bike», erklärt er.

Standseilbahn auf rutschigem Boden

Seit einigen Jahren überlegen die touristischen Leistungsträger gemeinsam mit Gemeinde, Kanton und der Bevölkerung, wie die Zukunft aussehen soll. Die Standseilbahn etwa, der Lebensnerv Braunwalds, hat eine ungewisse Zukunft. Zum einen läuft die Konzession 2027 aus, zum anderen steht sie auf einem Gebiet, das rutscht – Neubauten sind aktuell nicht mehr möglich, das Gebiet wird aber entwässert. Was nun? Die Bahn gehört dem Kanton, überlegt wird, sie zu verlegen und näher an die Sportbahnen zu bauen, aber damit weiter weg vom Dorfzentrum. Ob nach 2027 weiterhin eine Standseilbahn oder eine Gondelbahn nach Braunwald führt, ist offen. Aktuell setzt der Ort auf Elektromobili-

tät: An der Talstation steht das schweizweit grösste Angebot an Parkplätzen mit Ladestationen für Elektroautos, im Dorf haben mehrere Hotels E-Bikes, die auch den Einheimischen zur Verfügung stehen.

Bücher und vielleicht ein Musikhotel

Auf dem Spaziergang wird rasch klar, wieso Braunwald seit 100 Jahren Gäste anzieht. Am Föhntag Mitte September hängen zwar Wolken über den Bergen, lassen aber erahnen, wie weit man eigentlich sehen könnte. Fridolin Hösli hat Familien klar als Zielgruppe angegeben – dazu aber auch alle, die auf der Suche nach Ruhe, Erholung und Kultur sind. Auf dem Spaziergang trifft man auf die offenen Bibliotheken, manche romantisch unter alten Bäumen. Im Dorf lockt das hübsche Literatur- und Kultur-Café «Bsinti». Die Musikwochen ziehen seit 80 Jahren Klassikinteressierte an. Geplant ist ein Musikhotel, die Pläne von Architekt Peter Zumthor existieren. Unsicher ist aber deren Umsetzung – auch da wird sich zeigen, was die Zukunft bringt. ■

Braunwald ist ab Zürich mit der S25 in 1h49 zu erreichen, mit Umsteigen in Linthal-Braunwaldbahn auf die Standseilbahn. www.braunwald.ch

mobil

davon ist Fridolin Hösli, Geschäftsführer der Braunwald-Klausenpass Tourismus AG, überzeugt: «Wenn wir damit werben, autofrei zu sein, müssen uns Reklamationen über Lärm nicht wundern.» Alternativen gibt es. Und weil Braunwald eher klein ist, sitzt innert Minuten Köbi Schuler mit am Tisch: Er führt einen Transportbetrieb, hat vier Pferde und diese ziehen Kutschen. Eine dieser Kutschen tanzt etwas aus der Reihe – ihre Hinterachse ist mit einem Elektromotor verstärkt. An der E-Kutsche haben viele

Wundersame Bergwelt in Braunwald (links) / Mit Strom zieht es sich leichter (unten).

© zVG Braunwald-Klausenpass Tourismus AG





© Hotel Fex

Harte Arbeit ist nötig, damit das Fextal seinen Zauber bewahren kann.

«Wir leben von unserer Weltoffenheit»

Das Fextal lebt von der atemberaubenden Natur, seiner Ruhe und dem bewussten Umgang der Bewohnerinnen und Bewohner mit der Natur. Aber nur, wenn das Tal lebendig bleibt, behält es auch in Zukunft seinen Zauber.

Von Matthias Müller

«Im Grunde gefällt es mir nirgendwo so gut», schwärmte Friedrich Nietzsche einst über das Fextal. Nur hier verflogen die Kopfschmerzen des sensiblen Künstlers, nur hier sah er sich in der Lage, seine komplexen Gedanken zu Ende zu denken und in seinem Werk «Zarathustra» festzuhalten. Viele andere bekannte Dichter wie Hermann Hesse, Max Frisch oder Annemarie Schwarzenbach folgten seinem Beispiel. So entwickelten sich Sils Maria und das Fextal zu einem Ort, an dem sich unberührte Natur mit Kultur und einer gewissen No-blese verbindet.

Wer sich von Sils Maria her kommend für einen Spaziergang ins Fextal entscheidet und den besonders schönen Schluchtweg wählt, gelangt bereits nach 45 Minuten nach Crasta, mit rund 30 Einwohnerinnen und Einwohnern der grösste Ort des Tals. Ein Besuch der kleinen, verträumt wirkenden Kirche ist genauso empfehlenswert wie ein Zwischenhalt auf der Terrasse des Hotels Sonne oder in der Pension Crasta, die den besten Heidelbeeruchen der überhaup vorstellbar ist, anbietet.

Sichtbarer Klimawandel

Um ihr kleines Paradies zu schützen, haben die Fexerinnen und Fexer ebenfalls schon vor Jahrzehnten ein restriktives Baugesetz und ein grundsätzliches Fahrverbot eingeführt. Bewohnerinnen und Bewohner sind davon gänzlich ausgenommen. Ferienhausbesitzer dürfen die kleine Strasse morgens und abends befahren, aber nicht zwischen 10 Uhr und 16 Uhr. Diese Vorsicht hat dazu geführt, dass das Tal heute noch sehr ähnlich aussieht wie auf Fotos vor 100 Jahren. Auffallend ist, dass auf den Fotos von früher deutlich weniger Bäume zu sehen sind als heute. «Das ist der Klimawandel», ist Biobauer Thomas Zellweger überzeugt. Er betreibt seit mehr als 20 Jahren zusammen mit seiner Frau und seiner Familie den Biobauernhof «Crasta Farm». Zellweger erklärt, dass Nachhaltigkeit für das Tal überlebenswichtig ist. Zwar seien die Winter nicht mehr ganz so streng wie vor 20 Jahren, das sei durchaus auch ein Vorteil. Aber die Kehrseite schlägt viel stärker ins Gewicht. Vom einst mächtigen Fexer Gletscher am Ende des Tales ist nur noch ein einziges

Schneefeld übrig. «Dieser Speicher fehlt uns im Sommer.» Zellweger vermutet, dass sich ausserdem der Permafrost verändert hat. Auf der Alp Muott'Ota, deren Spitze von Crasta aus in rund einhalb Stunden erreichbar ist, versiegte das Wasser deshalb vor wenigen Jahren gänzlich. «Wir haben dann eine Pumpe installiert, die unser Vieh seither mit Frischwasser versorgt.»

Den Zauber erhalten

Der Preis für die Nachhaltigkeit ist harte Arbeit. Die Wahrscheinlichkeit, Thomas Zellweger irgendwo im Tal bei der Arbeit anzutreffen, ist gross. «Diesen Preis zahle ich gerne. Dafür kann ich genau das tun, was ich wirklich will.» Dazu gehört auch die Rücksichtnahme auf den Tourismus. So sei es selbstverständlich, dass zwischen 11.30 und 15.30 Uhr in der Nähe von Hotels und Restaurants niemand mit Maschinen mähe. Und so ist es für Zellweger auch normal, im Juli, wenn sich Reste des geschnittenen Grases überall breit machen, keine Laubblätter sondern normale Rechen zu verwenden. «Ich wundere mich dann aber, dass die Arbeiter der Gemeinde trotzdem mit lauten Bläsern arbeiten.» Die Nachhaltigkeit habe aber auch Grenzen, so Zellweger. Natürlich nehme der Verkehr im Tal zu, wenn ein Stall ausgebaut oder ein Haus ins Unterland verkauft wird. «Aber: Wir brauchen ein lebendiges Tal. Damit das Tal seinen Zauber behält, brauchen wir die Weltoffenheit. Diese bringen uns, wie schon zu Zeiten von Nietzsche, die Unterländer. Das ist für uns überlebenswichtig.» ■

Ein Plan für die Zukunft

Von Jean-Louis Emmenegger

Vor einigen Jahren mussten sich die Waadtländer Ferienorte eingestehen, dass sie vor wirtschaftlich unsicheren Zeiten und komplexen Herausforderungen stehen. 2013 präsentierten sie deshalb eine dynamische Entwicklungsstrategie: das Projekt «Alpes vaudoises 2020».

Die Waadtländer Gemeinden und Feriendestinationen machen sich seit mehreren Jahren Sorgen um ihre wirtschaftliche Zukunft. Sie stehen vor zahlreichen Problemen: teilweise veraltete Skianlagen, begrenztes Angebot im Sommer, umständliche Anfahrt zu gewissen Orten usw. Dazu kommt der Schneemangel aufgrund der Klimaerwärmung. Obwohl alle Destinationen mit denselben Herausforderungen konfrontiert waren, suchten sie lange Zeit im Alleingang nach Lösungen.

Umfassende Studie

2006 gründeten sie schliesslich die CITAV (Communauté d'intérêt touristique des Alpes vaudoises), deren Mitglieder die Gemeinden und Ortschaften Villars-Gryon, Bex, Lavey-les-Bains, Les Diablerets, Aigle, Leysin, Col des Mosses, Château-d'Oex und Rougemont sind. Ziel der CITAV ist die Förderung des Tourismus in den Ferienorten der Waadtländer Alpen. Die Gemeindepräsidenten sowie die lokalen und regionalen Tourismusorganisationen führten mit Unterstützung zahlreicher Fachleute eine umfassende, zukunftsgerichtete Studie durch, die die Faktoren wirtschaftliche und soziale Entwicklung (Arbeitsplätze und Bevölkerungszahl), langfristige Klimaerwärmung, nachhaltige Entwicklung, Mobilität (öffentlicher Verkehr) und Naturschutz beleuchtete. Die Arbeit war aufwändig, wurde aber mit grossem Engagement vorangetrieben, weil die Zukunft der betreffenden Gemeinden und Ferienorte davon abhing.

Am 11. Juli 2013 präsentierte die CITAV als verantwortliche Organisation

für die Umsetzung des Projekts «Alpes vaudoises 2020» ihren Schlussbericht. Dieser definiert vier strategische Bereiche: Ganzjahrestourismus, Mobilität, Bergbahnen und Hotellerie. Zudem enthält er einen Investitionsplan über zehn Jahre und klare, bezifferte Ziele. Er wurde dem Waadtländer Staatsrat, der Kantonsregierung, übergeben, damit dieser zur Strategie der CITAV Stellung nehmen und über die Unterstützungsbeiträge für die Region befinden kann.

Der Staatsrat veröffentlichte am 25. März 2015 die Zusammenfassung seiner Sicht zum Projekt der CITAV. In seiner Strategie spricht der Kanton Subventionen in Form von nicht rückzahlbaren Beihilfen in der Höhe von 46 Millionen Franken für die Jahre 2016–2023. Über 20 Projekte aus allen vier Bereichen des Projekts «Alpes vaudoises 2020» profitieren von diesen Geldern. Sie alle haben zum Ziel, den Winter- in einen Ganzjahrestourismus umzubauen.

Olympische Jugendspiele 2020

Jean-Marc Udriot, Gemeindepräsident von Leysin und Präsident der CITAV, äussert sich sehr zufrieden: «Es freut uns sehr, dass wir in dieser Form zusammenarbeiten und eine gemeinsame Strategie präsentieren konnten. Dass der Waadtländer Staatsrat unser Vorgehen konkret mit namhaften Investitionen unterstützt, ist ebenfalls sehr erfreulich. Wir können nun in Absprache mit den kantonalen Diensten weitere Schritte unternehmen. Unser Konzept ist modular aufgebaut, das macht es interessant.»

Entscheidend für den sehr positiven Entscheid des Staatsrats war sicher



Mit «Alpes vaudoises» 2020 geht es voran.

auch, dass Lausanne vom Internationalen Olympischen Komitee den Zuschlag für die Winter Youth Olympic Games (YOG) im Februar 2020 erhalten hatte. Die Waadtländer Alpen werden als Austragungsort mehrerer Disziplinen eine wichtige Rolle spielen. Und die Zeit drängt: In weniger als vier Jahren werden die YOG offiziell eröffnet. ■

Oberste Priorität Mobilität

Die Waadtländer Alpen besser an die SBB-Simplonlinie und den Waadtländer Nahverkehr anbinden: Dies will der Waadtländer Staatsrat, um die Mobilität zwischen den Bergregionen und dem Rest des Kantons zu gewährleisten. Eine bessere Verbindung zwischen Berg- und Eisenbahn soll dank der Verlängerung der Linie Aigle–Leysin bis zur Talstation der Seilbahn La Berneuse entstehen. Dieses Grossprojekt wird auch vom Bund unterstützt. Zudem werden in der ganzen Region Shuttle-Busse eingesetzt, damit Einheimische und Touristen besser vorwärtskommen.

Monika Bandi Tanner, Leiterin der Forschungsstelle Tourismus an der Universität Bern, über Erfolgsrezepte, das Wettrüsten in den Bergen und lohnende Investitionen.

Interview: Dominique Eva Rast

Dr. rer. oec. Monika Bandi Tanner

«Nachhaltiger Tourismus ist eine ans

VCS-Magazin: Sie sind Touristikerin; können Sie in den Ferien überhaupt noch abschalten?

Monika Bandi Tanner: Ja, durchaus. Natürlich habe ich immer beide Brillen an. Spannend ist für mich zum Beispiel immer das Ausprobieren einer neuen touristischen App. Nebst dem Analyseblick lasse ich mich aber auch stets gerne überraschen und genieße gern.

Und wie funktioniert nachhaltiger Tourismus?

Streng betrachtet gibt es den kaum. Gewisse Entwicklungen orientieren sich an der nachhaltigen Entwicklung, aber

«Die Nachhaltigkeits-Charta hängt an der Wand und man ist stolz auf die wachsenden Logiernächte aus dem asiatischen Raum.»

Tourismus setzt immer eine Ortsverschiebung voraus. Nachhaltigkeit beinhaltet eine ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Dimension. Diese sind gerade im Zeitalter wirtschaftlicher Herausforderungen anspruchsvoll zu vereinbaren. Einerseits hängt beim Schweizer Tourismusverband eine unterzeichnete Nachhaltigkeits-Charta an der Wand. Andererseits ist man stolz auf die wachsenden Logiernächte aus dem asiatischen Raum und blendet die hohen dafür benötigten natürlichen Ressourcen aus.

Was braucht es denn?

Die drei Nachhaltigkeitsdimensionen sollten zusammen spielen, wobei mit einer starken ökonomischen Komponente Anreize gesetzt werden können: Es muss sich lohnen, nachhaltig zu arbeiten. Zum Beispiel gibt es den Trend zu häufigeren, aber kürzeren Reisen. Mit geschickten Angeboten wie attraktiven Packages können Anbieter durchaus versuchen, dem entgegenzuwirken und schliesslich von den längeren Aufenthalten der Gäste auch wirtschaftlich zu profitieren.

Was sind Erfolgsrezepte?

Aus meiner Sicht ist ein klares Bekenntnis der Führung zur nachhaltigen Entwicklung unabdingbar. Das kann auf der Ebene der Leistungsträger ein Hoteldirektor sein, der sich stark an der nachhaltigen Entwicklung orientiert und sich dementsprechend bei den Gästen auch so positioniert. Es kann aber auch die Destination und dort der Tourismusdirektor sein. Glaubwürdig macht das seit Jahren Scuol im Engadin, gerade bezogen auf die Mobilität: Den Gästen wird dort beispielsweise kostenlos ÖV über die Landesgrenze angeboten. Zudem gibt es eine Zusammenarbeit mit der Rhätischen Bahn für den Gepäcktransport: Von zu Hause aus können die Gäste Skis und Gepäck aufgeben und im Hotel oder der Ferienwohnung wieder beziehen.

Ist die Schweiz ein guter Ort für Nachhaltigkeit?

Generell bringt die Schweiz gute Voraussetzungen mit. Dies dank hoher Erlebnisdichte auf kleinem Raum und einem ext-

rem guten, durchaus erschwinglichen ÖV. Schaut man aber genau hin, zeigt sich, dass nicht jede Region gleich viel Potenzial für eine Positionierung in diesem Bereich hat. Wenn eine Region wie das Unterengadin auch den Nationalpark beheimatet, ist dies ein grosser Vorteil, den man auch touristisch nutzen kann.

Haben gewisse Destinationen in der Schweiz zu lange geschlafen?

Einige haben die Chance dieser Nische gepackt. Destinationen, die bereits früher unter Druck geraten sind, haben sich auch früher den Entwicklungsfragen gestellt. Im 2016 abgeschlossenen Projekt «Nachhaltige Tourismusangebote» waren Regionen wie Scuol, Arosa oder die Biosphäre Entlebuch mit dabei. Ein schönes betriebliches Beispiel gibt es in der Biosphäre Entlebuch: Im Normalfall sind Moorlandschaften für Bergbahnbetreiber etwas Unliebsames. Sie sind schwierig zu bebauen, und es gibt viele Auflagen. Das Mooraculum Sörenberg hat diesen scheinbar grossen Nachteil in einen Vorteil verwandelt. Da die Zufahrtsstrasse neu gesperrt ist, sind die Gäste angehalten, die Bergbahn zu benutzen – das bringt Frequenzen. Ein Konsumationsgutschein im Angebotspaket spornt die Gäste zudem an, das Restaurant zu besuchen. Ein Erlebnispfad und Moorspielplatz sensibilisieren für das Thema Moorlandschaft und bieten eine zusätzliche Attraktion. Der Mut und die Innovationen der Bergbahnbetreiber wurden mit einem Award ausgezeichnet, welcher Leistungsträger zusätzlich für solche Bestrebungen motivieren soll.

pruchsvolle Zielsetzung»

Wo gibt es Konflikte?

Nehmen wir die Energiewende: Im Löt-schental hat man sich dazu entschieden, auf Wasserkraft zu setzen. Das führt punktuell zu grossen Eingriffen in die Landschaft, wenn jeder der kleinen, wunderbaren Bergbäche mit einem Kleinkraftwerk ausgestattet wird. Da ist die Idee eigentlich gut und sinnvoll, die Umsetzung aber problematisch, da das Landschaftsbild dadurch beeinträchtigt wird. Ganz wird man solche Zielkonflikte nie lösen können. Dazu gehört auch die Beschneigung: Die mag kurzfristig sinnvoll sein, hat aber Auswirkungen auf Flora und Fauna. Und dennoch haben wir einen starken Anstieg der beschneiten Flächen. Damit sind wir beim Klimawandel: Dieser lässt sich nicht wegdiskutieren. Der letzte Winter hat leider den Bergbahnen und Tourismusdes-

«Im Oberengadin wurde dann spontan Eislaufen auf Schwarzeis zur Attraktion.»

tinationen gezeigt, dass der Klimawandel zur Herausforderung wird. An Weihnachten lag nirgends Schnee.

Wie reagiert man darauf?

Vermutlich sollte man den Blick über Ski und Snowboard hinaus öffnen – das hört natürlich kein Bergbahnbetreiber gern. Aber im letzten Winter ging es nicht anders. Im Oberengadin wurde dann spontan Eislaufen auf Schwarzeis zur Attraktion. Pragmatisch und auch etwas

improvisiert reagierte die Destination auf den fehlenden Schnee. Vielerorts werden aber solche Massnahmen noch kaum umgesetzt, obwohl bereits 2007 in einer Klimastudie die schneeunabhängigen Angebote diskutiert wurden.

Wieso ist man so fokussiert auf den Winter?

Skifahren bringt pro Gast viel Wertschöpfung in die Region. Eine Tageskarte kostet zwischen 60 und 80 Franken. Fährt jemand im Sommer zum Wandern auf den Berg, bringt das vielleicht 20 Franken.

Aber Skitourismus ist doch enorm teuer?

Ja, und da geht die Schere auf: Mit dem Klimawandel und der Beschneigung steigen die Erstellungskosten. Gleichzeitig gehen die Erträge zurück, weil nur ein kleiner Teil der Gäste bereit ist, 130 Franken für einen Tag Skifahren zu bezahlen. Die Investitionskosten sind enorm hoch – man spricht von einer Million Franken für die Beschneigung pro Pistenkilometer. Paradoxerweise investieren die Bergbahnbetreiber, obwohl die Eintritte bei Bergbahnen von Jahr zu Jahr sinken. Dazu kommt, dass es mit den günstigen Flügen auch im Winter attraktiv und teilweise günstiger ist, eine Woche irgendwohin zu fliegen, statt Skiferien zu machen.

Gehen also im Schweizer Tourismus die Lichter aus?

Nein, nicht zwingend. Wo das Potenzial hoch ist, gibt es Chancen, nachhaltig zu wirtschaften. Gewisse Destinationen orientieren sich eher am Massengeschäft.

Zwei gute Beispiele

Im Festivalbereich spielt das **Paléo-Festival** in Nyon eine Vorreiterrolle und bearbeitet alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen aktiv. Die Bars sind verpflichtet, Schweizer Weine auszuschenken. Es dürfen keine Flyer und Muster auf dem Gelände verteilt werden, und an einem Informationsstand wird explizit das Thema Nachhaltigkeit angesprochen.

Im Bereich Hotellerie ist das **Biohotel Ucliva in Waltenburg/Vuorz** zu erwähnen. Es setzt insbesondere im Bereich der Umwelt Massnahmen um, wie etwa biologische Produkte, Wärmerückgewinnung, Sonnenkollektoren oder Holzschnitzelheizung. Das Hotel hat sich seit vielen Jahren klar und bewusst positioniert – und dies auch ohne Nachhaltigkeitszertifikat.

Andere suchen ihre Chance in der Nische. Wichtig ist, die Entwicklungsrichtung gemeinsam zu definieren. Dabei kann auch die Qualität eine bedeutende Rolle spielen, um den Gästen einen klaren Mehrwert zu bieten. ■



Dr. rer. oec. Monika Bandi Tanner (1982) leitet seit dem 1. Februar 2012 die Forschungsstelle Tourismus (CRED-T) im Zentrum für Regionalentwicklung an der Universität Bern.

Gebrochene Versprechen

Von Luc Leumann

Die Alpen sind ein Transitbereich mit klaren Vorgaben. Doch nun sollen zusätzliche Lastwagen durch die Schweizer Alpen fahren dürfen. Möglich macht es eine SVP-FDP-Allianz, nur drei Tage nach dem Ja zur zweiten Gotthard-Röhre.

Bei jeder Gelegenheit beteuerten die Befürworter der zweiten Gotthard-Röhre vor der Abstimmung am 28. Februar, dass kein einziger zusätzlicher Lastwagen durch die Alpen fahren werde. Was das Volk einst mit der Alpeninitiative angenommen habe, werde nicht angetastet: Zwei Jahre nach der Eröff-

nung des Gotthard-NEAT-Tunnels dürften pro Jahr maximal 650 000 Lastwagen die Schweizer Alpen durchqueren. So die lastwagenfreundliche Umsetzung der Alpeninitiative, welche das Parlament 2008 beschlossen hat. Gemäss Verfassung sollte der Güterverkehr von Grenze zu Grenze auf der Schiene erfolgen.

Versprechen zum Gotthard ...

An dieser Verlagerungspolitik werde sich nichts ändern, die zweite Röhre habe nichts mit dem Alpenschutz zu tun, und natürlich bleibe für immer und ewig nur je eine Spur pro Richtung offen. So spricht der grösste Tessiner Tunnelbefürworter Filippo Lombardi (CVP) am Abstimmungssonntag in die Kameron des Schweizer Fernsehens: Er mache «jede Wette, dass wir dieses Verlagerungsziel erreichen». Das Zitat ihres Fraktionschefs Lombardi machte in den Tagen danach in der CVP die Runde, die sich grossmehrheitlich für die zweite Gotthard-Röhre stark gemacht hatte.

... sind nichts wert

Bereits am Mittwoch nach dem Abstimmungswochenende steht ein Vorschlag der FDP auf der Traktandenliste des Nationalrats: Die Ziele des Güterverkehrs-Verlagerungsgesetzes sollen ersetzt werden. Womit? Diese heisse Kartoffel gibt die FDP einfach an den Bundesrat weiter, der nun Vorschläge zur Aufweichung der Verlagerungsziele machen muss. Von

den bürgerlichen Röhrenbauern stellen sich nur CVP und BDP dagegen, die Anzahl Lastwagen durch die Alpen zu erhöhen – mit ganz wenigen Ausnahmen: Gerhard Pfister, der damals kurz vor seiner Wahl zum neuen CVP-Präsident stand, glänzte im Nationalrat durch Abwesenheit. Für die Gegner des FDP-Vorschlags ergreift Marina Carobbio (SP/ TI) das Wort. Sie ist die einzige Tessiner Volksvertreterin im Bundeshaus, die gegen die zweite Gotthard-Röhre gekämpft hat. Carobbio gelingt es, mit ihrem italienischen Votum diverse Tessiner Bürgerliche so zu verunsichern, dass diese sich der Stimme enthalten. Denn am vorangehenden Sonntag hat im Südtessin die Mehrheit der Stimmbevölkerung Nein zu einer zweiten Röhre gesagt. Und auch das Tessiner Fernsehen ist im Bundeshaus vor Ort, um in den Nachrichten über diese Lastwagendebatte zu berichten.

Drama und nächste Angriffe

Die Abstimmung im Nationalrat wird zum regelrechten Drama, es wird ganz knapp. Die FDP gewinnt mit 91 zu 90 Stimmen, bei sieben Enthaltungen. So ist das nun, wenn FDP und SVP die umweltpolitischen Errungenschaften angreifen. Zusammen haben SVP und FDP im Nationalrat seit den Wahlen vom Oktober 2015 eine einzige Stimme mehr als alle anderen.

Noch in diesem Jahr beraten Verkehrspolitiker des Nationalrats, wie sie die Güterverlagerung auf die Bahn erreichen wollen. Die Versuchung wird wieder gross sein, die Verlagerungsziele abzuschwächen. ■



© Peter Lauth

Eigentlich gehören die Güter auf die Bahn. Die Realität ist eine andere.

Ride & Glide: Mit dem ÖV in die Berge

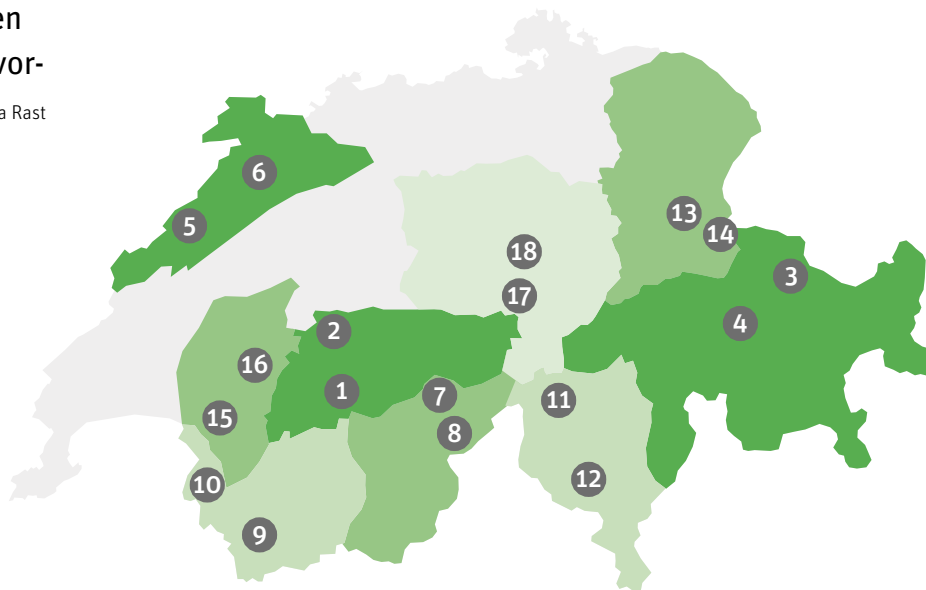
Mit Ski und Gepäck kann es im öffentlichen Verkehr ungemütlich werden. Deshalb bevorzugen viele das eigene Auto. Von Dominique Eva Rast

Drei Tipps

■ **Gepäck aufgeben:** Wer länger als einen Tag in die Berge reist, tut gut daran, Koffer und Skis oder Snowboards aufzugeben. Im Unterengadin kann man sein Gepäck sogar bis ins Hotel oder in die Ferienwohnung transportieren lassen.

■ **Pauschalarrangements nutzen:** In den mehrtägigen Snow'n'Rail-Angeboten ist nicht nur der Gepäcktransport inbegriffen. Wer die Ausrüstung vor Ort mietet, bekommt in ausgewählten Geschäften 15 Prozent Rabatt. Die Angebote gibt's am Bahnschalter und teilweise online.

■ **Mit dem Ortsbus zur Skianlage:** In vielen Skigebieten verkehren kostenlose Busse zwischen Bahnhof und Skianlage. Das Postauto fährt sonst oft bis zur Talstation.



Nötig ist das Auto meistens nicht, es gibt attraktive ÖV-Angebote. Und nach einem langen Tag im Schnee ist die Heimreise im Zug gemütlicher und sicherer als auf der Strasse. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat mit Ride & Glide eine Informationsseite im Internet, die auf dem neusten Stand ist und viele Tipps gibt. www.rideandglide.ch

	Region	Ort/Skigebiet	Anreise ab	Zeit	Umsteigen	Zu Fuss zur Talstation	CO ₂ -Ausstoss in kg	
1.	Berner Oberland	Adelboden, Silleren-Hahnenmoos	Bern	1h16	1×	1 Min.	ÖV: 1,4	PW: 9,3
2.		Gantrisch, Schneeselital	Bern	1h09	1×	5 Min.	ÖV: 1,2	PW: 4,6
3.	Graubünden	Klosters, Parsenn	Zürich	1h49–2h12	1×	3 Min.	ÖV: 1,1	PW: 20,8
4.		Arosa, Lenzerheide, Rothorn	Zürich	1h55–2h22	1–3×	1 Min.	ÖV: 2,2	PW: 21,4
5.	Jura	Buttes, La Robella	Neuenburg	0h42–0h44	0×	3 Min.	ÖV: 0,29	PW: 4,5
6.		Les Prés d'Orvin	Neuenburg	0h49	1×	1 Min.	ÖV: 1,4	PW: 6,8
7.	Oberwallis	Lötschental, Lauchernalp	Bern	1h51–1h56	2–3×	1 Min.	ÖV: 1,3	PW: 32
8.		Rosswald	Bern	1h27–1h39	1×	1 Min.	ÖV: 1,9	PW: 33,6
9.	Unterwallis	Verbier, Le Châble	Lausanne	1h22–1h26	1×	1 Min.	ÖV: 0,59	PW: 14,5
10.		Champéry, Portes du Soleil	Lausanne	1h38–1h42	1×	1 Min.	ÖV: 0,48	PW: 10
11.	Tessin	Airolo, Pesciüm	Luzern	1h33–1h52	0–1×	1 Min.	ÖV: 0,65	PW: 13,6
12.		Locarno, Cardada/Cimetta	Bellinzona	0h59–1h21	2×	5 Min.	ÖV: 0,35	PW: 4,4
13.	Ostschweiz	Flumserberg, Unterterzen-Flumserberg	Zürich	0h58–1h11	0–1×	2 Min.	ÖV: 0,6	PW: 11,6
14.		Pizol, Wangs	Zürich	1h10–1h34	1–2×	2 Min.	ÖV: 1,1	PW: 14,9
15.	Waadt, Freiburg	Leysin	Lausanne	1h01–1h05	1×	5 Min.	ÖV: 0,32	PW: 9,6
16.		Charmey, Charmey-Les Dents	Freiburg	0h50–1h11	0–1×	5 Min.	ÖV: 1,6	PW: 5,9
17.	Zentralschweiz	Engelberg, Titlis	Luzern	0h54	0×	1 Min.	ÖV: 0,2	PW: 5,6
18.		Emmetten, Klewenalp-Stockhütte	Luzern	0h44–0h57	1×	3 Min.	ÖV: 0,2	PW: 5,6

Eine Überraschung, die Freude macht

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





Gratis-Mitgliedschaft verschenken

Ein Jahr lang unbeschwert profitieren

Die beschenkte Person erhält bis Ende 2017 eine Gratis-Mitgliedschaft 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 oder unter 031 328 58 58



© zVg

Adventsmarkt Olten

Anfang Dezember verwandelt sich der Garten des Kapuzinerklosters Olten vier Tage lang in einen Adventsmarkt, der zum Verweilen und zu Begegnungen einlädt (siehe Artikel auf Seite 34).

Lassen Sie sich vom vorweihnächtlichen Olten verzaubern, und entdecken Sie die Sehenswürdigkeiten auf einer Führung. Profitieren Sie dabei vom Advents-Package, das Olten Tourismus in Zusammenarbeit mit den Hotels exklusiv für VCS-Mitglieder anbietet.

Oltner Altstadt – klein aber fein, und zusammen mit der alten Holzbrücke über die Aare ein beliebtes Fotosujet.

Das Plus für VCS-Mitglieder:

Advents-Package buchbar vom 1. bis 4. Dezember 2016 mit einer Übernachtung im Einzel- oder Doppelzimmer ab Fr. 98.–/116.–, verschiedenen Zusatzleistungen des jeweiligen Hotels (z. B. Willkommens-Cüpli an der Hotelbar) und einer Führung «Altstadt im Advent» mit Glühwein-Apéro

(Führung am Samstag, 3. Dezember). Gutschein von Fr. 10.– auf dem Buch «Die Prinzessin, der General und die Sängerin» von Alex Capus, Franz Hohler und Pedro Lenz inkl. signierter Geschichten-CD zum Schweizer Schriftstellerweg. Details: www.vcs-bonus.ch.

Kontaktlinsen zehn Prozent günstiger

Kontaktlinsen sind unsichtbare Sehhilfen, die für praktisch jeden geeignet sind. Dennoch greifen nur rund 25 Prozent der Schweizer zu dieser Lösung. Und dies, obwohl sie viele Vorteile bieten.


Kontaktlinsen sind kleine, auf der Tränenflüssigkeit schwimmende Kunststoffschalen, die eine Fehlsichtigkeit korrigieren.

Fehlsichtigkeiten, die durch Unregelmässigkeiten auf der Hornhaut hervorgerufen werden, lassen sich durch Kontaktlinsen besonders gut korrigieren. Genau wie eine Brille sorgen sie dafür, dass auf der Netzhaut ein scharfes Bild entsteht, wir also klar sehen können. Während Brillen alles entweder stark vergrössern oder aber verkleinern,

zeigt sich dieses Phänomen bei Kontaktlinsen kaum.

Weiterer Vorteil der Kontaktlinsen ist, dass sie das Blickfeld nicht so einengen, wie es durch die Brillenfassung geschieht. Je stärker ein Brillenglas zudem ist, desto unschärfer wird die Abbildung am Rand des Glases. Linsen hingegen sorgen für eine scharfe Rundum-

sicht. Bei starker Kurzsichtigkeit kann man mit Kontaktlinsen besser sehen, weil der Verkleinerungseffekt durch das Brillenglas entfällt. Linsen beschlagen nicht, und sie verstauben auch nicht beim Tragen. Viele schätzen sie vor allem beim Sport, denn ohne Brille ist man weniger verletzungsgefährdet und kann sich freier bewegen.

 **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Lensvision.ch ist ein führender Schweizer Kontaktlinsenspezialist. Exklusiv für VCS-Mitglieder bietet Lensvision zehn Prozent auf jeden Einkauf im Onlineshop. Besuchen Sie www.lensvision.ch und geben Sie bei der Bestellung den Gutschein-Code «VCS» ein. Details: www.vcs-bonus.ch.

Sie haben noch keine Kontaktlinsen? Kontaktieren Sie [Lensvision.ch](http://www.lensvision.ch) für eine kostenlose Erstberatung: Montag bis Freitag, 9 bis 18 Uhr unter 0800 20 20 15.



© zVg

Kontaktlinsen sind schnell eingesetzt und angenehm zu tragen.



Faire Köstlichkeiten schenken

Gebana ist die Pionierin des fairen Handels in der Schweiz. Heute arbeitet das Unternehmen in Burkina Faso, Togo, Benin und Brasilien mit Kleinbauern zusammen und verkauft deren biologisch produzierte Produkte direkt an Konsumentinnen und Konsumenten in der Schweiz.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Die leckeren Relieftafeln mit festlichem Weihnachtsmuster sind aus feinsten Schweizer Schokolade mit Kakao aus Togo gegossen. Ein Set besteht aus je einer Tafel Milch- und Zartbitter-Schokolade à 100 g und kostet für VCS-Mitglieder Fr. 14.50 statt Fr. 18.– (exkl. Porto Fr. 9.–). Details und Bestellung: www.vcs-bonus.ch.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Das Degustationsset in der modernen Weihnachtsverpackung enthält zwölf Köstlichkeiten aus dem Süden à 40 bis 80 g, entweder Nüsse wie Cashewnüsse, Mandeln und Kokosstreifen oder Trockenfrüchte wie getrocknete Mangos, Ananas und Physalis. Die hübsche Box kostet für VCS-Mitglieder Fr. 29.50 statt Fr. 37.– (exkl. Porto Fr. 9.–). Details und Bestellung: www.vcs-bonus.ch.



ANZEIGE



VCS-Bonus: das Plus für Mitglieder

Jetzt profitieren!



Hertz

Sparen Sie bis zu 20% auf Fahrzeugmieten!

Die bekannteste Autovermietung Hertz betreibt ein globales Netzwerk. Dabei ist Hertz an mehr als 10 000 Standorten in über 150 Ländern vertreten. Das bevorstehende 100-jährige Bestehen von Hertz verdeutlicht die internationale Bedeutung des Unternehmens, welches Fahrzeuge mit hohem Qualitätsanspruch vermietet. Mittlerweile betreibt Hertz in der Schweiz ein flächendeckendes Netzwerk.

Günstig und gefällt der Umwelt: Testen Sie jetzt die «Green Collection» von Hertz, zum Beispiel den BMW i3 (siehe Bild)!

VCS-Mitglieder profitieren auf allen Hertz-Personenwagen und -Nutzfahrzeugen schweizweit von 20% Rabatt – sowie bis zu 10% Rabatt in ganz Europa.

Jetzt günstiger mieten: www.hertz.ch/VCS

Weitere Angebote für Mitglieder
unter www.vcs-bonus.ch
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Spitzenweine aus biologischem Anbau



Das Weinhaus Amiata pflegt persönlichen Kontakt zu kleinen bis mittleren Familienbetrieben. Besonders hochwertige und authentische Weine zu vernünftigen Preisen

stehen im Zentrum. Das Schöne dabei: Alle Weine stammen aus biologischem Anbau. Für VCS-Mitglieder wurden drei Weine ausgewählt, die ihr Terroir besonders schön zeigen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 6er-Probierpaket Spitzenbioweine (3x2 Flaschen): Fr. 95.– statt Fr. 118.20 (inkl. Porto). Jetzt bestellen: mit der Karte in der Umschlagklappe vorne, auf www.vcs-bonus.ch oder Tel. 071 250 10 15 (Amiata).



Valcaliente, Rioja Crianza 2011
Goldmedaille, Millésime Montpellier 2016

Torre Raone, Raone Rosso 2011

«Italienische Weinentdeckung des Jahres», NZZ

Château Mourgues, Costières de Nîmes 2012
«Unser Liebling der Costières», Vinum 2016



Kabelloser Fotodruck vom Mobilgerät

Mit dem bisher schicksten «Selphy» verwandeln Sie Ihre Schnappschüsse vom Smartphone ganz einfach in hochwertige Fotoprints, die ein ganzes Leben lang farbstabil bleiben. Der kompakte, schicke und mobile WLAN-Fotoprinter, den jeder bedienen kann.



- Schneller kabelloser Fotodruck von Mobilgeräten mit der Canon PRINT-Inkjet/SELPHY-App, Apple-AirPrint-Unterstützung und WLAN-Taste.
- Thermosublimationsdruck für besonders haltbare Fotoprints in Laborqualität mit brillanten Farben in weniger als einer Minute.

■ Werten Sie Ihre Erinnerungen mit zahlreichen kreativen Möglichkeiten auf, und drucken Sie Passfotos in verschiedenen gängigen Formaten.

- Schick, ultrakompakt und mobil für den Fotodruck unterwegs.
- Die Prints sind vor Spritzern, Schmutz und vor dem Verblässen der Farben geschützt, damit sie im Fotoalbum bis zu 100 Jahre farbstabil bleiben.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten den «Selphy CP 1200» plus Papier und Tinte für 54 Ausdrücke zum Preis von Fr. 109.– statt Fr. 169.– (Preisliste Canon).
Jetzt bestellen: www.partnerstore.ch/vcs oder Tel. 043 500 35 35 (e-brands GmbH).

VCS-BOUTIQUE

Wolle liefert natürliche Wärme

Die wärmeregulierende Eigenschaft von Wolle basiert zum einen darauf, dass die Wollfasern stark gekräuselt sind und in ihren Zwischenräumen viel Platz für Luft bieten. So entsteht eine Isolationsschicht, welche die Körperwärme speichert und Auskühlen verhindert. Zudem kann Wolle bis zu 35 Prozent ihres Eigengewichts an Feuchtigkeit aufnehmen. Dabei bleibt die Faseroberfläche trocken, und die Feuchtigkeit wandert in den Faserkern. So fühlt sich Wolle, im Gegensatz zu Daunen oder synthetischen Fasern, auch in nassem Zustand angenehm und warm an.

Kleidungsstücke aus Wolle können im Sommer wie im Winter getragen werden: Bei warmem Wetter trägt man eine Schicht, wenn es kälter wird, zieht man eine weitere Schicht über. Damit ist man vor Kälte geschützt.

Die VCS-Boutique bietet eine breite Palette an Wollbekleidung der Marken Icebreaker oder Ortovox, von der Basisschicht aus feinsten Merinowolle, die sich direkt auf der Haut trägt, über Pullover und Jacken bis zur Isolationsjacke. Dabei verdienen die Isolationsjacken Piz Bianco und Piz Bernina von Ortovox

besondere Aufmerksamkeit. Sie sind mit fair gehandelter Schweizer Schurwolle gefüttert und vollständig in Europa produziert.

VCS-Mitglieder profitieren vom 14. bis 30. November 2016 von 20 Prozent Rabatt auf das gesamte Icebreaker-Sortiment sowie zehn Prozent auf das übrige Sortiment.

Weitere Angebote finden Sie auf Seite 31. Das gesamte Sortiment gibt es online: www.vcs-boutique.ch. Die Boutique ist per Telefon 0848 612 612 erreichbar.



Vom 14. bis 30. November 2016

20% Rabatt auf das Icebreaker Sortiment*
10% Rabatt auf das übrige Sortiment*

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

W
women



TATONKA
EXPEDITION LIFE

NEW



M
men



Isolationsjacke Tatonka Gesa | 149.-

Leichte, körpernah geschnittene Jacke mit wattiertem Körper sowie Ärmeln und Kapuze in Strickoptik.

WOMEN Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

10526.F4 red brown | **10526.E6** darkest grey

MEN Größen: S • M • L • XL • XXL

10528.E6 darkest grey | **10528.F5** honeyed bronze

W
women



NEVER STOP EXPLORING™

M
men



Isolationsjacke The North Face Thermoball™ | 249.-

Die leichte Jacke mit Thermoball™-Füllung, einer hochfunktionellen synthetischen Alternative zu Daunen.

WOMEN Größen: XS • S • M • L • XL

10096.Z2 kokomo green | **10096.X4** rabitt grey

MEN Größen: S • M • L • XL • XXL

10097.E1 black | **10097.X5** banf blue

NEW

W
women



LOWA
simply more...

Winterschuh LOWA Dalarna Mid | 219.-

Stiefel mit warmem Schaffell-Futter.

WOMEN Größen: 37-42

10594.A8 hellbraun

M
men



LOWA
simply more...

Winterschuh Lowa Sassello GTX | 229.-

Robuster Schuh für guten Grip bei Winter-Wetter.

MEN Größen: 41-47, auch halbe Größen

10047.A6 schwarz/tau



Roeckl Koyo packable | 59.90

Leicht, klein packbar und warm: ein Handschuh für alle Fälle.

Größen: S • M • L • XL

10588.L1 schwarz

NEW



icebreaker
PURE MERINO

M
men



Icebreaker Long Shirt | 95.90

Funktionshirts aus feinstem Merino-Wolle.

WOMEN Größen: XS • S • M • L • XL

6357.N21 alpine | **6357.U5** schwarz

MEN Größen: S • M • L • XL • XXL

6354.Y12 pelorus | **6354.U5** schwarz

W
women

WOMEN

W
women



icebreaker
PURE MERINO

W M
women & men



Icebreaker Long Pants | ab 95.90

Die optimale Basisschicht in der kalten Jahreszeit.

WOMEN Größen: XS • S • M • L • XL

10524.T6 jet hthr black | **119.90**

6356.U5 schwarz | **95.90**

MEN Größen: S • M • L • XL • XXL

6355.U5 schwarz | **95.90**

W M
women & men

STRETCH



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



icebreaker
PURE MERINO

W
women



Icebreaker Lifestyle Socken | 25.90

Luxuriöse Feinstricksocken für ganztägigen Tragekomfort.

WOMEN Größen: one size, ca. 36-41

10539.Y1 monsoon/black/teardrop

10553.Y2 admiral/pelorus/blizzard hthr

MEN Größen: one size, ca. 41-46

10538.S3 jet hthr/snow black | **10538.X9** black/snow/glacier

M
men



W
women



Hausschuh Giesswein Dannheim | 59.-

Weicher Finken aus reiner Wolle. Mit flexibler Latexsohle.

WOMEN Größen: 36-41

8346.T5 jeans/blau

8346.D5 kirsche

W M
women & men



MEN/WOMEN Größen: 36-46

8347.V1 anthrazit

Im Nebel zum Bad

Eine Wanderung von Trub nach Luthern Bad im Kanton Luzern: Die mittelschwere Tour führt durch ruhige Wälder über erstaunlich schroffe Emmentaler Grate und über abenteuerliche Wiesen.

Von Dominique Eva Rast und Urs Geiser

Es ist ein nebelverhangener Tag, den wir uns zum Wandern ausgesucht haben. Das eigentlich liebliche Emmental duckt sich unter den Nebel und man wähnt sich in Schottland. Die Tannen wirken grimmig, selbst die Kühe auf der Weide scheinen leicht zu frösteln. Und die ersten Lebewesen, denen wir begegnen, gucken verdattert: Zwei Katzen stehen auf dem asphaltierten Weg, der von Trub, Fankhaus (Schulhaus), zu einem Biobauernhof führt. Wir folgen den Wegweisern Richtung Hochänzi, bald weg vom Asphalt und nach einem ersten, ruppigen Anstieg, gehen wir auf angenehmen Waldwegen. Diese sind zwar schmal, wären aber auch mit Schneeschuhen gut begehbar. Konzentration ist nötig, denn im Nebel und beim Plaudern übersieht man die Schilder leicht. An einem schönen, klaren Wintertag lenkt

wohl eher die schöne Aussicht ab. Auf der Milpachalp treffen wir Kühe hinter Stacheldraht. Wir folgen dem Waldpfad – teilweise ist dieser nun sehr nahe am Abhang. Stellen wir ihn uns mit Schnee vor, kommen kurz Zweifel auf: Ob die Route wohl nur für erfahrene Tourengängerinnen und Tourengänger geeignet ist? Zwei, drei Stellen wirken rutschig und könnten mit Eis ungemütlich werden.

Interessierte Vierbeiner

Weiter geht's zum Surebode, wir kommen an einem imposanten Stechpalmenbusch vorbei. Auf dem Surebode verlieren wir kurz die Orientierung, die beiden Pferde auf der Weide wirken belustigt. Der Inhalt unserer Rucksäcke interessiert sie – wir möchten lieber wissen, wie wir aus dem Ne-

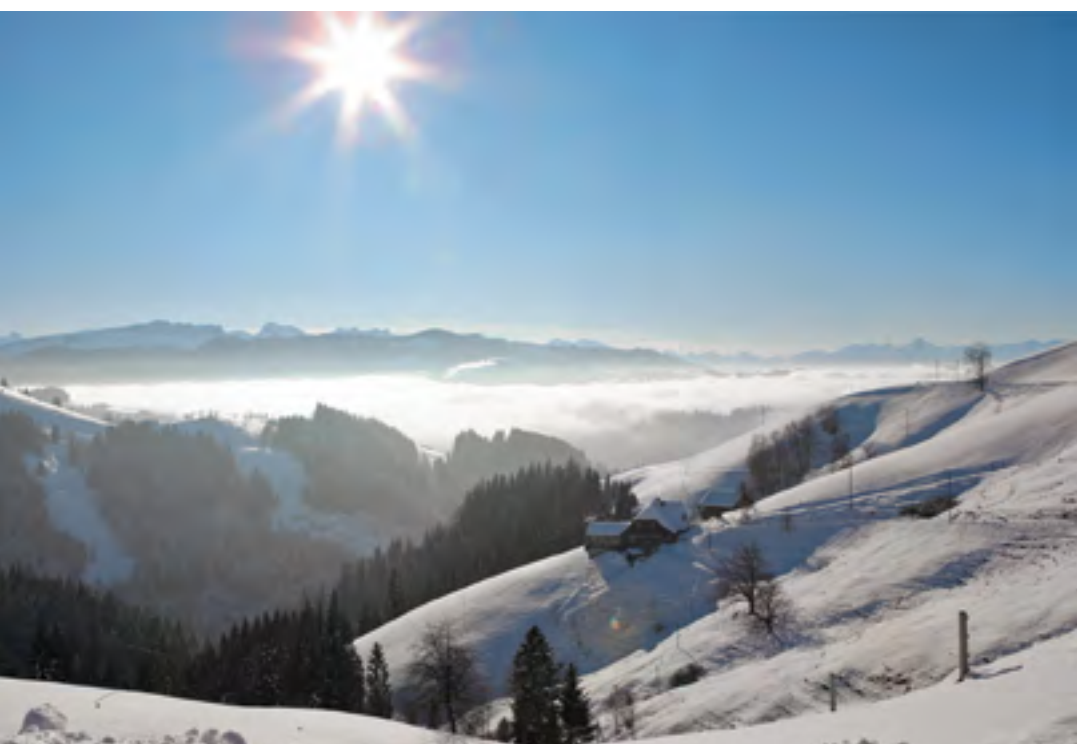
© Emmental Tourismus



bel heraus- und aufs Hochänzi hoch finden. Das Mobiltelefon ist ein schlechter Ratgeber, Googlemaps schwadroniert von mehr als fünf Stunden Wegzeit. Das Gerät landet dort, wo es hingehört: In den Untiefen des Rucksacks. Hilfe bietet die Wanderkarte Emmental (Napf-Entlebuch) im Masstab 1:60 000. Wir merken, dass der Weg tatsächlich etwas abwärts geht und danach nochmals ansteigt. Genauso ist es, erleichtert verlassen wir die Pferdeweide. Das Hochänzi kommt nun in Sichtweite, ein Hirsch im Nebel entpuppt sich als Wegweiser. Wir verschnauften und lesen die Infotafeln über die Menschen, welche das Emmental im 19. Jahrhundert Richtung USA verlassen haben. Erste Schneeflocken tanzen vom Himmel, wir freuen uns auf den Winter.

Thermosflasche nicht vergessen

Es empfiehlt sich, den Rucksack gut zu füllen: Auf dem Hochänzi finden wir zwar eine sympathische Selbstbedienung mit leckerem Gebäck und gutem Käse. Ob aber nach dem Abzug der letzten Rinder der Kühlschrank und der Krug mit heissem Wasser weiterhin gefüllt werden, scheint uns fraglich. Die Pause auf den Holzbänken tut gut, der warme Tee wärmt gut durch. Gestärkt machen



© Emmental Tourismus



Im Winter ist das Emmental traumhaft schön.

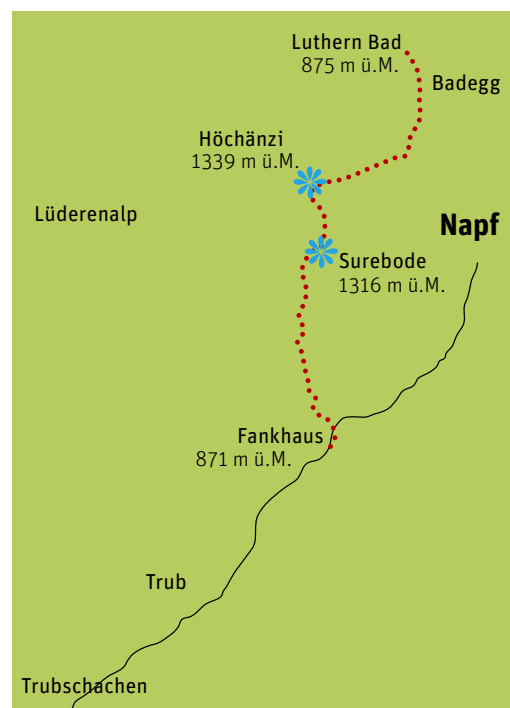
wir uns auf den Weg Richtung Niederänzi. Es geht rabiät runter, mit Schneeschuhen sicher angenehmer als mit Wanderschuhen. Nach gut 20 Minuten erreichen wir das Niederänzi. Dort gibt es eine Alpwirtschaft, offen von Mai bis Oktober. Also weiter nach Luthern Bad – wir freuen uns auf eine warme Suppe. Von den beiden ausgeschilderten Wegen nehmen wir den nach links, weniger steil, aber etwas länger. Wir wandern wieder gemächlich durch den Wald und verzichten auf den Schlenker via Ey. Der Wegweiser warnt vor einem steilen Weg – im Emmental gilt es dieser Warnung Glauben zu schenken.

Wild im Wallfahrtsort

Glaube prägt auch unsern Zielort: Luthern Bad ist seit 430 Jahren ein Wallfahrtsort. In der Nacht vor Pfingsten 1581 erschien dem gichtkranken Jakob Minder die Muttergottes im Traum, gab ihm den Hinweis, hinter dem Haus nach Wasser zu graben und sich darin zu waschen. Minder nahm den Traum ernst und wurde geheilt. Seither zieht das «Badbrünkli» Menschen von nah und fern an. Wir spazieren am Jakob-Minder-Kreuz vorbei, das den Weg zur Kapelle weist, und kommen auf den Dorfplatz. Im Gasthaus Hirschen ist es warm, wir geniessen, was

die örtlichen Jäger erlegt und die Küchenmannschaft köstlich zubereitet hat, nämlich Hirsch- und Gemspfeffer, mit hausgemachten Spätzli. Der Rundgang durch den Ort fällt danach kurz aus: Es gibt pro Tag fünf

Busverbindungen, etwas Planung ist nötig. Das Kultur-Bad im ehemaligen Schulhaus ist bestimmt einen Besuch wert, noch bis 27. November ist eine Fotoausstellung zum Napfbergland zu sehen. ■



Mit Schneeschuhen durch die Napflandschaft

Luthern Bad ist im Winter Ausgangspunkt für zwei gut ausgeschilderte Schneeschuhrouten: Die einfache führt in 1,5 Stunden von Luthern Bad nach Badegg (3,8 Kilometer). Länger und anspruchsvoller ist die Tour von Luthern Bad auf den Napf: Für die 8,8 Kilometer muss man 4 Stunden einberechnen.

Tourenbeschreibung unter www.globaltrail.ch/de/schneeschuhrouten/luzern Die beschriebene Wanderung ist auch mit Schneeschuhen möglich, Schwierigkeitsgrad: mittel.

Ausgangspunkt ist Trub, Bushaltestelle Fankhaus (Schulhaus), Zielort Luthern Bad. Wanderzeit: rund 4 Stunden, rund 13 Kilometer, 500 Meter hoch, 500 Meter runter Information zu Luthern Bad: www.luthern-bad.ch Infos zur Fotoausstellung: www.kultur-bad.ch



Franz Hohler und die Kapuziner

Von Markus Fischer

Was verbindet Franz Hohler und die Kapuzinermonche? Es ist eine Stadt, welche die meisten wohl nur vom Durchfahren, bestenfalls vom Umsteigen kennen: Olten.

Über die «alte Brücke», einer Holzbrücke, die 1295 in Texten erwähnt und mehrmals durch Feuer oder Wasser zerstört wurde, gelange ich vom Bahnhof her kommend an das andere Aareufer. Die Brücke ist quasi das Tor zu den verwinkelten Gassen der Oltenen Altstadt, die eine Menge an historischen Gebäuden zu bieten hat, von denen ich ein paar wenige, die mir auf meinem Rundgang aufgefallen sind, etwas näher vorstellen will.

Da ist gleich kurz nach der Brücke auf der linken Seite der imposante, 42 Meter hohe Stadtturm, der für mich als Auswärtigen im ersten Augenblick wie ein Kirchturm ohne Kirche aussieht. Im Prospekt «Rundgang durch Olten Geschichte» lese ich dann auch, dass der Stadtturm tatsächlich ursprünglich zur Stadtkirche gehörte, die aber bereits 1844 abgerissen wurde, weil sie baufällig war. Den

Turm liess man als Zeit- und Glockenturm stehen und noch heute ertönen die Glocken bei jeder Abdankung, die auf dem nahe gelegenen Friedhof Meisenhard gehalten wird, und er gibt mit der Angelus-Glocke das Zeichen zum Feierabend. Bis vor wenigen Jahren, als das Geläut im Stadtturm auf elektrische Bedienung umgestellt wurde, versah ein «Stadtglöckner» diesen Dienst.

Hält man nach der Holzbrücke rechts, kommt man nach ein paar Schritten zum Klosterplatz. Vor dem Kloster steht ein kleines Gebäude, das für mich wie eine Villa im Kleinformat wirkt, tatsächlich aber ein Toilettenhäuschen ist. Selten kann man sein «Geschäft» in einem so stilvollen Rahmen erledigen. Das 1646 gegründete Kloster steht mitten in der Stadt und ist quasi das «Herz Olten». 15 Kapuzinermonche leben zurzeit

hier, leisten Seelsorge in Olten und Umgebung und sind Heimatbasis für Missionare.

Adventsmarkt im Klostergarten

Immer anfangs Dezember verwandelt sich der Klostergarten vier Tage lang in einen Adventsmarkt, der zum Verweilen und zu Begegnungen einlädt. Die weihnächtlich geschmückten Chalets bieten Ideen für Geschenke, in der Kapuzinerstube, der Kaffeestube, der Raclettestube und beim Grillstand kann man sich verpflegen. Das Rahmenprogramm in der Klosterkirche lädt ein zur Besinnung und zu adventlichen Konzerten. Den Reingewinn des Adventsmarktes geht an armutsbetroffene Menschen im In- und Ausland.

Gegenüber dem Kloster fällt mir ein Haus auf, dessen Fassade ganzflächig mit Fresken



Auf dem Adventsmarkt Geschenke auswählen, im Inneren der Stadt Geschichte erleben: Olten ist einen Ausflug wert.

bemalt ist – es ist das heutige Restaurant Rathskeller. Das Haus wurde erst kurz vor 1900 unter Verwendung alter Bauteile zu einer Wirtschaft umgebaut. Vorher diente es jahrhundertlang als Gaststall des wohl ältesten Oltner Gasthauses, der Herberge «zum Löwen». Die Fresken erhielt das Haus 1906 durch den Luzerner Maler Emil Kniep.

Durch den «Graben», so heisst die Strasse, die mich wieder zurück zur Hauptgasse führt, gelange ich zur Stadtkirche St. Martin. Nebst dem, dass die Kirche eine beeindruckende Grösse hat, ist sie auch aus einem anderen Grund etwas Besonderes: Obschon mit über 40 Prozent die grosse Mehrheit der Oltner römisch-katholischen Glaubens ist (gefolgt von rund 25 Prozent Reformierten), gehört die Kirche der mit 2 Prozent kleinen Minderheit der Christkatholischen Gemeinde. Sie bietet aber auch Raum für ökumenische Gebetsstunden, Anlässe und Begegnungen, Gottesdienste anderer Konfessionen und Konzerte.

Als sich mein Blick auf der Kreuzung Ringstrasse/Frohburgstrasse nach rechts wendet, fällt mir sofort das Haus mit der

runden Fassade auf, das die Bäckerei-Konditorei und das Café Ring beherbergt. Wer ein süsses Mitbringel aus Olten sucht, der wird hier fündig: Die legendären «Oltner Ringli», eine Schokoladen-Spezialität, sind eine Sünde wert.

Stadt der Literaten

Ein paar Schritte weiter bietet sich mir ein Ausblick auf die zweite grosse Kirche, die den Namen eines der bekanntesten Heiligen der katholischen Kirche – St. Martin – trägt. Mit gleich zwei Türmen ist auch sie eine imposante Erscheinung und ein lohnendes Fotomotiv.

Als Fremdkörper inmitten der vielen historischen Gebäude empfinde ich das Oltner Stadthaus, ein Betonhochhaus, in dem sich seit 1965 die Stadtverwaltung befindet. Gemäss Wikipedia ist es ein «Bauzeug der modernen Schweizer Architektur», dessen Baugestalt mit den hohen Betonpfeilern, der Fassadengliederung und der Ausstattung mit Aufbauten auf dem Dachgeschoss von der mächtigen Wohnanlage Unité d’Habitation von Le Corbusier bei Marseille abgeleitet sind.

Am Schluss meines Rundgangs treffe ich mich mit Stefan Ulrich, dem Geschäftsführer von Olten Tourismus, um von ihm noch mehr über Highlights in Olten zu erfahren. Er macht mich besonders auf den «Schweizer Schriftstellerweg» aufmerksam. Unter dem Namen «Olten – LiteraTour Stadt» werden drei grosse Touren angeboten, die den eng mit Olten verbundenen Literaten Franz Hohler, Alex Capus und Pedro Lenz gewidmet sind. An jedem der 33 Standorte der Touren kann man sich mittels einer Audiodatei, die aufs eigene Smartphone geladen werden kann, Texte der drei Dichter anhören. Wer kein Smartphone besitzt, kann sich im Touristcenter einen iPod ausleihen.

Nach dem Gespräch mit Stefan Ulrich mache ich mich über die Bahnhofbrücke auf den Rückweg zum Bahnhof mit der festen Absicht, Anfang Dezember zum Adventsmarkt nochmals einen Ausflug nach Olten zu machen und mich vom vorweihnächtlichen Ambiente, das die ganze Stadt ausstrahlt, in den Bann ziehen zu lassen. Vielleicht begegnen wir uns ja? ■



Autos raus aus der Innenstadt

Von Christian Höller

Ljubljana wurde für das Jahr 2016 von der EU zur European Green Capital erwählt. Damit rücken die Fortschritte der Hauptstadt Sloweniens hin zu einer Umweltstadt in den Fokus.

Im April 1895 wurde Laibach/Ljubljana, das damals zur österreichisch-ungarischen Monarchie gehörte, von einem schweren Erdbeben verwüstet. Der darauf folgende Neubau vieler Häuser im Jugendstil und die qualitätsvollen Bauten und Stadtgestaltung durch den Stadtarchitekten Josef Plečnik prägen heute noch das Stadtbild.

Vision Ljubljana 2025

Was diese architektonischen Besonderheiten der Hauptstadt Sloweniens (rund 290 000 Einwohner) heute in bestes Licht rückt, ist die Verkehrspolitik der letzten zehn Jahre, die der Omnipräsenz der Autos ein Ende setzte. Im Jahr 2006 brachte ein politisches Erdbeben die Liste Zoran Jankovic mit absoluter Mehrheit in die Stadtregierung. Sie hält diese absolute Mehrheit bis heute. Das

Team um den ehemaligen Manager des Handelskonzerns Mercator und neuen Bürgermeister setzte sich mit der «Vision Ljubljana 2025» zum Ziel, Ljubljana zu einer modernen, nachhaltigen Stadt zu machen. Erklärtes Ziel ist es, Ljubljana für die Bevölkerung lebenswerter und durch das moderne, grüne Image auch für Touristen attraktiv zu machen. Die Stadt setzte sich zum Ziel, die Natur- und Biodiversität, die qualitativ hochwertige Trinkwasserversorgung zu sichern, Müllvermeidung und Abwasserentsorgung zu optimieren sowie durch höhere Energieeffizienz und mehr erneuerbare Energie den CO₂-Ausstoss um 20 Prozent zu senken. Und Ziel der Verkehrspolitik ist es seit zehn Jahren, den privaten Autoverkehr einzuschränken. Bis zum Jahr 2020 soll der Modalsplit der Stadt ein Drittel öffentlicher

Verkehr, ein Drittel nicht motorisierte Mobilität und ein Drittel Autoverkehr ausweisen.

Ungewohnt ruhig

Ist es kühl, und sind die Gastgärten leer, ist es ungewöhnlich ruhig in der Altstadt von Ljubljana, und man muss sich erst bewusst machen, was fehlt: der Autolärm. Bereits im Jahr 2007 wurde die Innenstadt von Ljubljana ausserhalb der Ladezeit von sechs bis zehn Uhr für den Autoverkehr gesperrt. Diese Fussgängerzone wurde mittlerweile auf über 100 000 m² ausgeweitet. Die zahlreichen Poller, auf den Strassen versenkbare, sperren die Autoverkehrsflut kompromisslos und wirkungsvoll aus.

Kaum kommt die Sonne durch und wärmt die Stadt, beleben sich die zahlreichen Gastgärten auf der Uferpromenade der



Scheint die Sonne, füllen sich die zahlreichen Gastgärten auf der Uferpromenade der Ljublanica rasch.

Ljublanica und den Plätzen rasch und sorgen mit den Fussgänger und Velofahrer für südländisches Flair. In der Fussgängerzone ist Velofahren erlaubt, soweit keine Fussgänger behindert oder gefährdet werden.

Im Stadtzentrum gibt es etwa 32 Stationen des automatischen Veloverleihsystems «bicike(LJ)». Die Velos wurden binnen vier Jahren bereits mehr als drei Millionen Mal entliehen. Wie alle Citybike-Systeme ist es vor allem als Mobilitätsergänzung für kurze

Wege gedacht. Die erste Stunde ist kostenlos. Um es zu nutzen, muss man sich online per Kreditkarte registrieren. Will jemand länger Velo fahren, können Velos bei der Touristinformation (ca. acht Euro/Tag) gemietet werden – vier gut ausgeschilderte Themenvelowege, etwa entlang der Flüsse oder zu Josef Plečniks Bauwerken, erleichtern das Entdecken der Stadt.

In der Fussgängerzone kreisen seit dem Jahr 2008 kleine grün-weiße Elektrobusse namens «Kavalir», die bis zu fünf Personen Platz bieten. Sie können per Handzeichen angehalten, per Telefon gerufen und kostenlos benutzt werden. Geschaffen primär, um älteren und behinderten Menschen ein müheloses Fortbewegen in der grossen Fussgängerzone zu ermöglichen und die Akzeptanz für die Zone zu erhöhen, werden sie auch von Touristen gerne genutzt. Seit April 2016 verbindet der Elektrozug Urban für fünf Euro die Sehenswürdigkeiten der Stadt und fährt auch zur über der Stadt gelegenen Burg hoch.

Für die öffentlichen Busse in Ljubljana wurde im Jahr 2010 die elektronische Urbana Card eingeführt, auf die ein Euro-Guthaben aufgeladen werden kann. Mit ihr können auch die bicikelj-Velos ausgeliehen, Parkgebühren bezahlt und die Leihbücherei genutzt werden. Sie soll sukzessive auf weitere städtische Services ausgeweitet werden.

Neues zuerst ausprobieren

Das Herzstück der Neugestaltung des öffentlichen Raums ist die im September 2015 vollendete Verwandlung der «Slovenska cesta», einst vielbefahrene Transitstrasse durch das Zentrum mit 20000 Autos pro Tag und Velofahrverbot, in einen autofreien Shared-Space-Bereich, der Bussen, Fussverkehr und Velofahrern vorbehalten ist.

Man ging schrittweise vor. Mit verschiedenen Aktionen – so tanzten seit Jahren Ende Mai alle 6000 Maturanden Ljubljanas auf der Slovenska cesta Quadril – wurde der Status quo der Autostrasse immer wieder unterbrochen. Die geplante Neuregelung wurde zuerst aufgemalt, Blumentöpfe und Bänke aufgestellt, in Vorher-nachher-Fotomontagen Zukunftsvisionen visualisiert. Die Reduktion der Strasse von vier auf zwei Spuren wurde ein halbes Jahr getestet. Es stellte sich kein Verkehrschaos ein. Nach einem Architekturwettbewerb erfolgte dann der endgültige Umbau mit den Stadtbussen auf den beiden Spuren in der Mitte, Bänke und Bäume im anderen Strassenraum.

Die Veränderungen in Ljubljana ernten auch international immer wieder Anerken-

Nützliche Informationen



Anreise per Bahn: Ljubljana ist von Zürich aus per Bahn in knapp zehn Stunden erreichbar – Abfahrt Zürich 8.40 Uhr, Ankunft Ljubljana 18.32 Uhr (Umsteigen in Schwarzach St. Veit/Österreich)

Nachtzug via München in knapp zwölf Stunden: Abfahrt Zürich 18.09 Uhr, Ankunft Ljubljana 5.59 Uhr (Umsteigen in München)

nung. Im Jahr 2012 erhielt Ljubljana den «European Prize for Urban Public Space» für die Sanierung und Belebung der Flussufer und Brücken der Ljublanica. Und für das Jahr 2016 wählte die Europäische Kommission Ljubljana zur European Green Capital, ein Titel der seit 2010 jährlich an eine Stadt vergeben wird, die sich hohen Umweltstandards verschrieben hat und als Vorbild für andere Städte dient. ■

«Alternativen erhöhten die Akzeptanz»

VCS-Magazin: Wie ist die Akzeptanz der Bevölkerung und der Geschäftsleute für die weitgehend autofreie Innenstadt?

Janez Koželj: Nach anfänglicher Kritik wegen dem Verlust der Parkplätze vor dem Haus und der eingeschränkten Lieferzeiten gibt es heute praktisch keine Beschwerden mehr. Bei einer Untersuchung im Jahr 2012 war die Zustimmung mit 71,6 Prozent bei den Geschäftsinhabern und Restaurantbesitzern am höchsten. Die der im Stadtzentrum wohnenden Menschen lag knapp dahinter. Alternativen zur Autonutzung anzubieten, wie der kostenlose Kavalir und das Leihvelosystem, hat sicher sehr geholfen und die Akzeptanz erhöht.

Wie weit ist es bereits gelungen, den angepeilten Änderungen des Modal-Splits zu erreichen?

Erste Messungen zeigen, dass wir den Anteil an Autofahrten bereits erfolgreich gesenkt haben, die Wege zu Fuss und per Velo sind deutlich gestiegen, nur bei der Busnutzung haben wir nur geringe Veränderungen.

Was ist Ihre wichtigste Erkenntnis aus der Neugestaltung des öffentlichen Raums?

Jetzt, da unsere Stadtsanierungsprojekte den Grossteil der Öffentlichkeit von den Vorteilen nachhaltiger Massnahmen überzeugt haben, ist es leichter, gemeinsam mit Interessensvertretern und Bewohnern neue Ideen zu entwickeln. Vor zehn Jahren waren solche Überlegungen nicht möglich, und das war auch der Grund, warum einige nachhaltige Massnahmen anfänglich schlecht aufgenommen wurden.

Janez Koželj, 70, ist Architekturprofessor an der Universität Ljubljana und als Vizebürgermeister verantwortlich für die Stadt- und Verkehrsplanung in der slowenischen Hauptstadt.



Hans Kaspar Schiesser ist einer der Väter der Begegnungszonen: Was vor 20 Jahren als Modell in Burgdorf begonnen hat, gehört heute ganz selbstverständlich zur Schweiz.

Interview: Dominique Eva Rast

Hans Kaspar Schiesser

Vom Desperado-Geist zur Selbstverständlichkeit

VCS-Magazin: Woher kommt die Idee der Begegnungszonen?

Hans Kaspar Schiesser: Am Anfang war «Energie 2000», ein grosses Projekt, das nach Ideen suchte, wie man im Verkehr Energie sparen kann. Ursprünglich wollte man eine Fussgängermodellstadt umsetzen. Die Begegnungszonen waren eins von Dutzenden von Projekten.

Und wer war dabei?

Der VCS spielte eine Schlüsselrolle, dabei waren auch das Bundesamt für Energie, private Büros und Organisationen. Ganz wichtig waren natürlich die Vertreter vor Ort, bei uns das Stadtbauamt Burgdorf.

Wieso ausgerechnet Burgdorf?

Den Ausschlag gab die Haltung des Gewerbes gegenüber unseren Ideen. In Burgdorf war diese wohlwollend neutral, und das war die Ausnahme: In anderen Orten trafen wir teilweise auf offene Feindseligkeit.

Wie sind Sie Widerständen begegnet?

Nun, eigentlich gab es fast nur Widerstand. Wir haben uns zuerst darauf konzentriert, das lokale Gewerbe davon zu überzeugen, dass ihnen Langsamverkehr nützt und nicht

schadet. Dazu haben wir auch zu unkonventionellen Mitteln gegriffen: Wir sind vier Tage mit Vertretern der drei Burgdorfer Gewerbevereine und des Kantons in einem Bus nach Deutschland gefahren und haben uns Orte wie Hennef oder Speyer angeschaut, welche Fussgängerförderungsmassnahmen umgesetzt haben.

Hat das etwas gebracht?

Diese Reise war sogar entscheidend. Wenn man vier Tage zusammen unterwegs ist, merkt der Gewerbler, dass auch der links-grüne Extremist einige gute Witze kennt. Und umgekehrt haben wir die Gewerbler ins Herz geschlossen. Dieses gemeinsame Erlebnis war phänomenal, um Vorurteile abzubauen und sich zusammenzuraufen.

Von der Idee bis zur Realisierung dauerte es mehr als fünf Jahre: Wie haben Sie sich motiviert?

Auch da stand am Anfang ein gemeinsames Erlebnis. Andreas Wirth, der Stadtbaumeister von Burgdorf, hat ein ganztägiges Brainstorming organisiert. Etwas abgelegen sind zwei Dutzend Leute zusammengekommen und haben 194 Ideen entwickelt, was man in dieser Fussgänger-Modellstadt machen könnte. Darunter waren viele Spinnerideen, eine Art rollender Teppich von der Unterstadt in die Oberstadt etwa. Aber ganz wichtig: Wir haben die Ideen ausgewertet, und dann haben sich alle überlegt, wo man über den eigenen Schatten springt.

Wo sind Sie gesprungen?

Ich erinnere mich gut an ein zentrales Gespräch mit Markus Gloor vom Handels- und Industrieverein. Er hat knurrend zugestimmt, dass man den Verkehr im Zentrum beruhigen kann. Und ich habe mich ebenso knurrend überwunden und für die grü-

«Wir haben nach Unterstützung gesucht, die nicht nur aus den eigenen Reihen kam. Damit sind wir auch relativ hohe Risiken eingegangen.»

ne Seite des Projekts zugesichert, dass keine Parkplätze aufgehoben werden.

Damit haben Sie eine heilige Kuh angefasst...

Ja, denn Parkplätze sind ein zentrales Mittel, um den Verkehr zu reduzieren. Es stand und steht für alle VCS-ler im Vordergrund. In Burgdorf haben wir bei diesem Thema eine Art Burgfrieden geschlossen.

Das kam dem Projekt zu Gute.

Ja, denn wir brauchten einen langen Atem. Wir haben mit der Zeit wirklich eine Burgdorfer-Identität gewonnen. Das Stadtbauamt, der VCS sowie Energie 2000 haben die Idee vorangetrieben, und das Gewerbe hat mitgezogen – und mit der Zeit sehr begeistert mitgemacht. Als Widerstand vom Bundesamt für Strassen Astra kam, waren wir plötzlich alle auf der gleichen Seite.

Hand Kaspar Schiesser (68) war bis 2001 während 13 Jahren Leiter Verkehrspolitik beim VCS und danach bis 2013 als Verkehrsexperte für den Verband öffentlicher Verkehr tätig.



Hans Kaspar Schiesser auf der Lueg oberhalb Burgdorf, einem symbolträchtigen Ort für die Begegnungszonen: Dort wurde ein Teil der Einigungssitzungen abgehalten.

Wie hat sich das Astra quergestellt?

Wir hatten es mit der Unterstützung des Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamts des Kantons Bern geschafft, dass wir einen Versuch «Flanierzone» machen durften. Den wollten das Astra und das Bundesamt für Polizeiwesen BAP abrechnen – wir haben aber unverdrossen weitergemacht.

Gab es politische Unterstützung dafür?

Der Befreiungsschlag war, dass der SVP-Nationalrat Hermann Weyeneth ein Postulat eingereicht hat, notabene unterzeichnet von mehr Bürgerlichen als Linken. Und damit konnte dann der zuständige Bundesrat Leuenberger sein Amt dazu bringen, kooperativer zu arbeiten.

Was sehen Sie heute als Erfolgsrezept?

Wir haben nach Unterstützung gesucht, die nicht nur aus den eigenen Reihen kam. Damit sind wir auch relativ hohe Risiken eingegangen und haben zum Beispiel ein Gutachten zu «Gefährlichkeit der Flanierzone» bei einem Büro erstellen lassen, das dem ACS nahe stand. Die Flut von Gutachten, finanzielle Hürden – der Weg zur Begegnungszone war wirklich lange.

Haben Sie nie ans Aufgeben gedacht?

Natürlich, etwa als wir zwei Mal hintereinander vom BAP die Verfügung bekamen, den Versuch abzubrechen, waren alle total deprimiert. Dennoch wussten wir, dass es manchmal nicht reicht, auf einen schnellen Erfolg zu hoffen. In Burgdorf kam eine «Wir gegen den Rest der Welt»-Stimmung auf, wir wollten uns von diesen Kerlen in den Ämtern nicht bodigen lassen – und da haben die Gewerbler intensiv mitgezogen!

Heute sind Begegnungszonen selbstverständlich. Sind Sie stolz darauf?

VCS, Energie 2000 und andere haben damals den Zeitgeist vorweg genommen und Voraussetzungen geschaffen, obwohl wir mit der «Tempo 30»-Initiative kläglich gescheitert sind. Aber was wir damals gefordert haben, wird in zehn Jahren umgesetzt sein.

Und wie sehen Sie die Zukunft der Mobilität?

In den nächsten Jahren werden Autos noch von Menschen gefahren. Tempo-30- und Begegnungszonen werden immer selbstverständlicher. Ich bin überzeugt, dass sich die automatisierten Fahrzeuge durchsetzen. Als

Folge braucht es weniger Fahrzeuge, weil wir uns weg von der «Ich-Gesellschaft» zu einer Gemeinschaft entwickeln, die teilt.

Neuer Strassenausbau ist also sinnlos?

Im Sinne neuer Hochleistungsstrecken absolut. Wir verschwenden Geld, wenn wir jetzt in neue sogenannte Autobahnzubringer investieren. Ausserdem zerstören wir Kulturland und verschandeln die Landschaft, obwohl die Situation schon in 15 Jahren eine deutlich andere sein wird. ■



Ihre eigene Begegnungszone

In Ihrer Strasse spielen Kinder? Aber die Autos fahren zu schnell?

Unter www.begegnungszone.ch finden Sie Infos, wie auch aus Ihrer Strasse eine Begegnungszone wird.

VCS-Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung

Und wie ist Ihre Ski- und Snowboardausrüstung versichert?



Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet **www.vcs-versicherung.ch**

Für Mensch
und Umwelt



EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

«Ist der öffentliche Verkehr zu teuer?»



Stefan Meierhans,
Preisüberwacher

Wenn Sie Bill Gates, Warren Buffett oder helvetisch Daniel Vasella oder Marcel Ospel diese Fragen stellen würden – die Antwort wäre vermutlich Nein. Wie steht es aber für die Normalsterblichen?

Eine Untersuchung von meinem Büro aus dem Jahre 2013 hat gezeigt, dass der öffentliche Verkehr seit 1990 gegenüber dem Privatverkehr in preislicher Hinsicht an Boden verloren hat. Betrachtet man die Situation heute, haben sich die Unterschiede nochmals vergrössert. Der motorisierte Individualverkehr hat seit

2013 von sinkenden Treibstoffpreisen, tieferen Neuwagenpreisen sowie effizienteren Autos mit sinkendem Benzinverbrauch profitiert. Kurzum: Der motorisierte Individualverkehr ist damit sogar im Vergleich zur Teuerung günstiger geworden. Währenddessen steigen die Preise der Bahn auch im Vergleich zur allgemeinen (Null-)Teuerung weiter stetig an – nächstes Jahr im Durchschnitt wieder um drei Prozent. Die neuerliche Preisrunde ist dem Bund geschuldet, der für die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur – der sogenannten Trassen – hundert Millionen Franken mehr von den Eisenbahnen fordert. Immerhin konnten die Preiserhöhungen dank Verhandlungen von mir um 50 Millionen gedämpft werden.

Dennoch – es schleckt keine Geiss weg: Die Fieber-Preis-Kurve des ÖV zeigt seit Jahren nach oben. Diese Entwicklung kontrastiert mit der Preisentwicklung bei eigentlich allen anderen Mobilitätsformen: Seit der Liberalisierung sind die Flugpreise massiv günstiger geworden. Wer den Blick über die Grenze wagt, der sieht, dass beispielsweise aufgrund der Konkurrenz durch günstige Fernbusverbindungen im Ausland die ÖV-Preise ebenfalls günstiger geworden sind. Sogar Fahrräder und Mofas sind in beträchtlichem Masse – wenn es sich um Importzweiräder handelt – dank starkem Franken billiger geworden. Dasselbe kann man wohl sogar von Wanderschuhen sagen – auch wenn ich dies statistisch nicht nachgeprüft habe. Somit ist das Fazit klar: Entgegen allen anderen Mobilitätsformen steigt der Preis des öffentlichen Verkehrs im Jahresrhythmus. Gerade für Familien mit Kindern um die 20, die noch in Ausbildung stehen und sehr oft zu ihrem Lehrbetrieb, zur Gewerbeschule oder zur Uni pendeln müssen, sind diese Mobilitätskosten eine echte Belastung.

Zwei Dinge möchte ich gleich vorweg nehmen: Erstens sind wir nach wie vor unangefochten Europameister im Bahnfahren – bei der zurückgelegten Reisedistanz sind wir sogar Weltmeister vor den Japanern – und zweitens bewegen sich die Schweizer ÖV-Preise gemessen an der Kaufkraft im europäischen Mittelfeld. Sowohl bei vielen Konsumgütern als auch bei den meisten Dienstleistungen ist das Preisniveau in der Schweiz im Vergleich zum EU-Raum teilweise signifikant höher – der Einkaufstourismus im grenznahen Ausland ist eine direkte Folge davon.

Der öffentliche Verkehr hat in unserem Land nicht zuletzt einen so hohen Stellenwert, weil wir eine sehr hohe Angebotsqualität haben und mit unserem System des direkten Verkehrs mit einem Billett mit Zug, Schiff oder Postauto durch das ganze Land reisen können – ein System notabene, um welches uns viele Länder beneiden. Gemäss einer kürzlich publizierten Studie von LITRA bietet die Schweiz im Quervergleich nach wie vor das beste Preis-Leistungs-Verhältnis. Trotzdem müssen wir uns natürlich die Frage stellen, wie wir sicherstellen können, dass dies auch in Zukunft so bleibt. Um langfristig gegenüber den anderen Mobilitätsträgern, hauptsächlich dem motorisierten Individualverkehr, konkurrenzfähig zu bleiben, muss das ÖV-System – und insbesondere die Bahn – kostengünstiger werden.

Der ÖV ist hier gefordert und muss effizienter werden, damit die Kostenschere zwischen der Bahn und dem motorisierten Individualverkehr nicht grösser, sondern kleiner wird. Mit dem Sparprogramm «RailFit20/30» hat die SBB ein ambitioniertes Programm lanciert, mit welchem die Kosten per 2020 um 1,2 Milliarden Franken gesenkt und damit auch die Wettbewerbsfähigkeit verbessert wird. Wir setzen alles daran, dass der ÖV in der Schweiz auch in Zukunft für alle erschwinglich bleibt und dass Preiserhöhungen wenn möglich vermieden werden können. Tragen wir Sorge zum ÖV in der Schweiz – er ist nicht weniger als das Rückgrat der Mobilität unserer Gesellschaft.



Jeannine Pilloud, Leiterin
SBB Personenverkehr und
Präsidentin ch-direct

Nein zum Luxusstrassenbau!

VCS-Sektion Bern

Der Grosse Rat hat den Bau einer Umfahrungsstrasse Aarwangen–Langenthal Nord beschlossen, die riesigen Flurschaden anrichten würde. Die Unterschriftensammlung fürs Referendum gegen diesen planerischen Unsinn ist voll im Gang.



Die Umfahrung quert die Aare auf rund 20 Meter Höhe, auf dem Niveau der höheren Uferbereiche. Zwei V-Stiele verkürzen die Hauptspannweite auf rund 87 Meter.

Der Entscheid des Berner Kantonsparlaments vom 8. September 2016 ist weder aus ökologischer noch aus ökonomischer Sicht akzeptabel. Für eine wirkungsvolle Verkehrssanierung im Oberaargau gibt es weit bessere und billigere Lösungen. So nutzlos die neue Strasse wäre, mit der die Kapazität erhöht werden soll, so gross wäre der Schaden, der damit angerichtet würde: Das geplante Trasse führt quer durch das Smaragdgebiet Oberaargau und ist mit massiven Eingriffen in die Landschaft verbunden. Im Smaragdgebiet leben nicht nur zahlreiche gefährdete

und seltene Tier- und Pflanzenarten, es handelt sich auch um ein wichtiges Naherholungsgebiet für die gesamte Region. Nachhaltig wäre die Umfahrungsstrasse einzig punkto Zerstörung wertvollen Kulturlandes.

Der Kanton widerspricht sich

Gemäss eigener Zielsetzung möchte der Kanton, dass der Verkehr nicht weiter zunimmt und für Mensch und Umwelt so verträglich wie möglich gestaltet wird. Diese Luxusstrasse verursacht hingegen in jedem Fall sowohl in Langenthal als auch in Thunstetten-Bützberg

mehr Verkehr, während in Aarwangen die Verkehrsbelastung kaum spürbar abnimmt. Hinzu kommt, dass die Umfahrung mindestens 100 Millionen Franken mehr kostet als die ebenfalls im letzten Jahr zur Mitwirkung aufgelegte Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aarwangen (Variante «Null+»). Der Kanton, chronisch knapp bei Kasse, rechnet mit grosser finanzieller Unterstützung durch den Bund, die jedoch alles andere als gesichert ist. Und schliesslich ist auch die Sicherheit der Fussgängerinnen und Velofahrer ein zentrales Thema: Mit «Null+» liesse sie sich in viel kürzerer Zeit verbessern, während eine zusätzliche Strasse mögliche neue Unfallschwerpunkte schafft.

Bis am 5. Januar 2017!

Der Grosse Rat hat für eine widersprüchliche, schlechte Variante mit ungewissen Finanzierungsaussichten votiert – und es verpasst, langfristige und nachhaltige Lösungsansätze zur Verbesserung der Verkehrssituation in den Planungsprozess miteinzubeziehen. Mit dem Referendum «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau!» wehrt sich der VCS auch gegen die damit verbunde-

ne, unverantwortliche Belastung der Kantonskasse, unter der viele andere wichtige Projekte zu leiden hätten.

Dieses verkehrs- und umweltpolitisch sehr wichtige Referendum muss zustande kommen! Bis zum 5. Januar 2017 müssen die nötigen 10000 Unterschriften gesammelt sein, damit die Berner Stimmbevölkerung sich dazu äussern kann. Um diesen Kraftakt zu schaffen, ist der VCS auf die Mithilfe seiner Mitglieder angewiesen. Neben dem VCS beteiligen sich WWF, Pro Natura und Pro Velo Kanton Bern, die Grünen und Jungen Grünen Kanton Bern, die GLP Kanton Bern und die SP-Sektionen Herzogenbuchsee, Thunstetten-Bützberg und Stadt Bern sowie die JUSO Oberaargau am Referendum. Die Stiftung Landschaftsschutz (SL) unterstützt das Komitee inhaltlich. ■

Unterschreiben Sie bitte die beiliegende Unterschriftenkarte und senden Sie uns diese umgehend (portofrei) zurück! Unter www.vcs-be.ch sind weitere Unterschriftenbögen und Zusatzinformationen erhältlich. Wer sich engagieren möchte, melde sich bitte unter info@vcs-be.ch oder Tel. 031 318 54 44. Vielen Dank!

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 079 671 08 03

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

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

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

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

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

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

Alle Regio-Seiten des Magazins:
www.verkehrsclub.ch/sektionen

Und wenn Sie vor Reiseantritt plötzlich krank werden?



Dieser Freizeit- und Reiseschutz deckt Ihre Auslagen ein ganzes Jahr: z. B. Annullationskosten einer Reise, Hotelbuchung, eines Tagesausfluges oder Events, Reisezwischenfälle, Gepäckersatz, Rechtsstreit im Ausland und vieles mehr.

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

Für Mensch
und Umwelt



Türen auf fürs Eigenheim: mit unserer günstigen Starthypothek.
Jetzt Offerte anfordern!

So einfach geht's: Berechnen Sie online Ihre Wohnkosten, überzeugen Sie sich vom attraktiven Preis und vereinbaren Sie eine Beratung.

Sichern Sie sich
Zinsen
unter 1%.

zkb.ch/eigenheim

Die nahe Bank



Zürcher
Kantonalbank

 **Hausverein**
SCHWEIZ

Für umweltbewusste
und faire
EigentümerInnen

**Die Alternative
zum Hauseigen-
tümerverband**

**Jetzt
beitreten**

Mitgliedschaft
bis Ende Jahr gratis

www.hausverein.ch
031 311 50 55

**Terre
d'aventure.**



Jedes Kind dieser Welt hat das Recht,
Kind zu sein. Ganz einfach.

 **Terre des hommes**
Kinderhilfe weltweit. tdh.ch

VCS-Magazin 2017

Terminplan für Inserate

Ausgabe	Inseratenschluss	Erscheinungsdatum
1/2017	06.02.2017	09.03.2017
2/2017	27.03.2017	27.04.2017
3/2017	08.05.2017	15.06.2017
4/2017	07.08.2017	07.09.2017
5/2017	09.10.2017	09.11.2017

Auskünfte und Bestellungen:



VCS-Magazin, Markus Fischer
Tel. direkt 031 328 58 38, inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/inserate

Für Klein- bzw. Fließsatzinserate:
www.verkehrsclub.ch/kleininserate

Globi

«Jetzt weiss ich, was Energie ist»

«**M**it Vergnügen stecke ich mir ein Stück Schlorzifladen in den Mund und lade damit meine Batterien mit Energie auf, wie man so schön sagt. Die Toggenburger Spezialität begegnet mir schon zum zweiten Mal – in meinem neuesten Buch «Globi und die Energie» erfahre ich unter anderem in Ebnat-Kappel, was es mit der Energiewende auf sich hat. Im Kochbuch «Globis Schweizer Küche» verrate ich meinen jungen Leserinnen und Lesern, wie sie das süsse Gebäck selber herstellen. 1932 bin ich aus dem Ei geschlüpft – über meine Herkunft gibt es diverse Geschichten. Auf jeden Fall hatte ich meinen ersten grossen Auftritt als Festonkel fürs Warenhaus Globus. Zum Glück hat sich damals der Werbeleiter durchgesetzt und mich Globi getauft – Kimbukku wäre deutlich weniger eingängig gewesen. Und wenn ich mir vorstelle, wie oft ich das am Telefon hätte buchstabieren müssen. Telefone gibt es in diversen meiner Abenteuer. Und deren habe ich viele erlebt! Als junger Rabauke zuerst. Später, immer noch schalkhaft, aber für einen guten Zweck war ich wieder auf Telefone angewiesen: Bei der Rega oder der Feuerwehr etwa. Auch wenn sich in der Zwischenzeit vieles verändert hat – geblieben sind meine stets rot-schwarz karierten Hosen und meine Mütze. Und: Ich bin neugierig, will den Kindern die Welt erklären und sie gleichzeitig erheitern. Meine Abenteuer erlebe ich in Bild und Vers, seit einigen Jahren erkläre ich die Welt auch in Sachbüchern. Da komme ich um die Energiewende nicht herum, denn, wenn ich in einem Park Kinder treffe, deren Insel Kiribati überschwemmt wird, stimmt mich das nachdenklich. Ich will der Sache stets auf den Grund gehen, und bevor ich etwas erzählen kann, forsche ich. Mit allerhand Leuten hab ich mich für mein neuestes Sachbuch getroffen, etwa mit dem Energiebotschafter Bruno Egloff – neben viel Wissen hat er mir auch zum Schlorzifladen verholfen. Nun kenne ich mich aus in der Welt der Stromproduktion, weiss, weshalb man Solarpanels

einmal pro Jahr bei Regenwetter von Staub und Dreck reinigen muss und wie ein Atomkraftwerk funktioniert. Auf einer Fahrt mit dem Elektroauto schnuppere ich an der Mobilität der Zukunft. Meine Reise durch die Welt der Energie endet in Gamplüt. Klingt exotisch, ist im Toggenburg – dort steht ein Gebäude, das pro Jahr so viel Energie produziert, dass es die Bergstation und ein Hotel im Tal damit versorgen kann. Mit meinen kleinen Freunden flitze ich dann per Trottinett zurück ins Tal und hoffentlich einer Zukunft entgegen, die nachhaltig ist. Viel hat sich verändert und wird anders – aber meine blaue Hautfarbe, die bleibt stets bestehen!»

Dominique Eva Rast



Globi und die Energie

Das Sachbuch «Globi und die Energie» ist Anfang September 2016 auf Deutsch im Globi Verlag erschienen. Geeignet für Kinder ab acht Jahren, für Familien und im Unterricht. Möchten Sie eines der Bücher gewinnen? Bitte schicken Sie eine E-Mail mit Name und Adresse an redaktion@verkehrsclub.ch oder eine Postkarte an VCS-Magazin, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern. Unter allen Einsendungen verlosen wir sieben Exemplare.

© zVg

Die unterirdischen Paläste von Kiew

Text und Fotos: Clara Marc

Historische Schätze findet man nicht immer dort, wo man sie erwartet. Manchmal entdeckt man sie auch per Zufall, tief unter der Erde, während man sich in eine Metrostation in Kiew drängt.

Die U-Bahn der ukrainischen Hauptstadt hat etwas, was der öffentliche Verkehr in den meisten Städten nicht bieten kann. Der Zug bringt die Reisenden zwar durchaus an die richtigen Destinationen, er lässt sie jedoch auch eine Zeitreise erleben: zurück in die ehemalige UdSSR. In den Metrostationen sieht man Sichel, Hammer oder Reliefs mit den Bildnissen sowjetischer Führer im Glanz von Marmor, Leuchtern und Mosaiken, die die Wände schmücken. Diese Relikte aus der Vergangenheit mögen im modernen Kiew und neben den schrillen Werbeplakaten seltsam anmuten, sie sind aber faszinierende, einmalige Attraktionen sowie ein grosses kulturelles Erbe.

Zwischen Kunst und Propaganda

In den Ländern der ehemaligen Sowjetunion waren die U-Bahnen nicht nur funktionale Objekte. Selbst wenn sie in einer Zeit rasanter Entwicklungen gebaut wurden und dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entsprachen, dienten sie auch als Instrument, um die Ideologie des sowjetischen Regimes zu verbreiten. Sowohl in technischer Hinsicht als auch architektonisch widerspiegeln sie das Bild, das die Regierung ihren Bürgerinnen und Bürgern und dem Ausland von sich selbst vermitteln wollte. Die üppig ausgestatteten Stationen erhielten auch entsprechende Bezeichnungen. Das gilt bei-

Es geht nicht nur um Propaganda, das Werk hat auch einen hohen künstlerischen Wert.

spielsweise für Metschnikow, Name eines russischen Wissenschaftlers und Biologen, oder auch für den Roten Platz. Sicher, viele Stationen in Kiew wurden nach der Unabhängigkeit der Ukraine 1991 umbenannt. Doch an den Wänden vermitteln die zentralen Themen von damals – Arbeit, Familie, Wissenschaft – und die Porträts der grossen

Figuren des Regimes den Passagieren immer noch die gleichen Botschaften.

Mit ihren Leuchtern, Marmorbögen und reichen Verzierungen sind «Woksalna» (der Name ist vom Kiewer Hauptbahnhof abgeleitet) und «Soloti Worota» (goldenes Tor) sicher zwei der schönsten Stationen der ukrainischen Hauptstadt. Die etwas überladenen Dekorationen, an der Grenze zum Kitsch, sind typisch für die stalinistische Architektur, die den Bauplänen des sowjetischen Regimes bis zum Ende der 1950er Jahre ihren Stempel aufdrückte. Die Marmorbögen sind der Tempelform des alten Kiew nachempfunden. Die Mosaik- und Reliefs wiederum stellen Szenen und Personen der Geschichte dar, so zum Beispiel den «Bauernaufstand», «Für die Macht der Sowjets» oder den «grossen patriotischen Krieg». Doch es geht nicht nur um Propaganda, das Werk hat auch einen hohen künstlerischen Wert: Kein Mosaik wiederholt sich, und wer unter den Bögen von Soloti Worota durchgeht, lernt die Geschichte des alten Kiew über mehrere Jahrhunderte kennen.

Mehr Nüchternheit

Die 1946 in Angriff genommene, 1960 eingeweihte und bis heute immer wieder ausgebaut U-Bahn von Kiew hat verschiedene Epochen durchlaufen, die vor allem von politischen Veränderungen geprägt waren. Die verschiedenen Einflüsse zeigen sich im Bau und in der Architektur der Metro. So galten ab den 1960er Jahren und Stalins Tod die üppigen De-

korationen, wie sie vorher üblich waren, als «architektonische Exzesse», die unter allen Umständen zu vermeiden und durch zweckmässige, funktionale Formen zu ersetzen waren. Dieser Trend zeigt sich in den später gebauten Stationen. Schuljawska – vom Namen der Region hergeleitet und zuerst nach einem gleichnamigen Betrieb «Bolschewis-

tische Fabrik» genannt – mit ihren farbi-

gen Wänden, der rechteckigen Form und der nackten Decke wurde 1963 eröffnet. Der jede Reminiszenz an stalinistische Architektur vermeidende Raum ist ganz dem Lob des sowjetischen Arbeiters gewidmet; auf einer Wand sind, als Referenz an die Zeit, zwei Arbeiter mit einem Atom in der Hand dargestellt. Wer durch den Tunnel geht, kann die Wörter «Friede», «Arbeit», «Glück», «Gleichheit», «Freiheit» und «Kameradschaft» lesen (bis in die 1990er Jahre auch «Kommunismus», ein Begriff, der später entfernt wurde).

Beim Ausbau der U-Bahn bot jede neue Haltestelle Gelegenheit, die Werte des Regimes zu unterstreichen. Für den Bau der Stationen Schuljawska und Polytechnisches Institut wurden zwei Projektwettbewerbe ausgeschrieben: Der erste hatte die Macht der sowjetischen Industrie zum Thema, der zweite die Errungenschaften und die Überlegenheit der russischen Wissenschaft. Trotzdem zeigen einige Stationen auch die Ambitionen ihrer Architekten. Das ist beispielsweise bei Soloti Worota der Fall, die 1989 eingeweiht wurde – eine Zeit, in welcher der funktionale Aspekt überwog. Der Kiewer Stadtarchitekt Nicholas Scharikow entschloss sich nach dem Studium der ursprünglichen Pläne, das Projekt von Grund auf zu überarbeiten: Er engagierte einen neuen Architekten, brachte Künstler und Ingenieure zusammen und erstellte innerhalb von gerade mal zwei Wochen die neuen Pläne. Dank ihm erzählt Soloti Worota heute den Passagieren die Geschichte des alten Kiew.

Schutzraum für alle

In Kiew befindet sich auch die weltweit tiefste U-Bahn-Station, 105 Meter unter der Erde. Nach Arsenalna gelangt man in einem mehr als fünfminütigen Abstieg mit Rolltreppenwechsel – die damalige Technologie liess es noch nicht zu, eine genügend lange Rolltreppe zu bauen. Dieses Eintauchen tief in die Erde ist nicht zufällig. Denn nebst den tech-

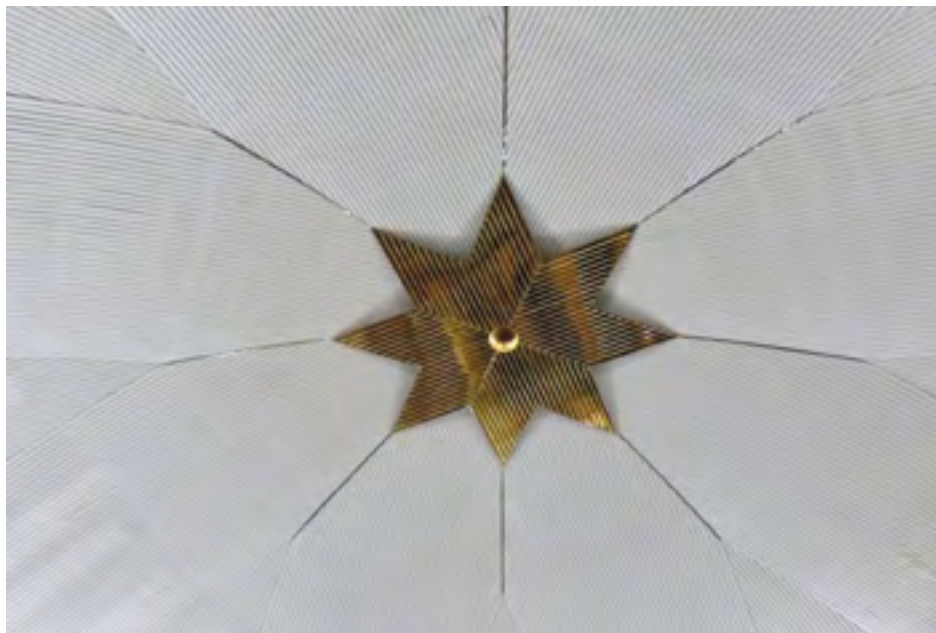
nischen Herausforderungen, die der Fluss Dnepr stellte, mussten die Metrostationen auch als Schutz für die Bevölkerung im Falle eines feindlichen Angriffs dienen. Es erstaunt deshalb nicht, dass weitere Metrostationen in Kiew zwischen 76 und 85 Metern tief unter der Erde liegen.

Heute besteht die Metro in Kiew aus drei Linien und 52 Stationen, und der Ausbau ist nicht abgeschlossen. Wie die übrigen 14 in der Ex-UdSSR gebauten U-Bahnen ist sie stark von der wohl berühmtesten und schönsten in Moskau beeinflusst – einige Stationen dort sind fester Bestandteil touristischer Rundgänge. Die Metro in Kiew mit dem offiziellen Namen «Київський метрополітен» hat aber eine besondere Bedeutung, weil die Stadt von 1934 bis 1991 Hauptstadt der Ukrainischen Sozialistischen Sowjetrepublik war. Obwohl wir in einer ganz anderen Zeit leben und sich die Ideologie geändert hat, gilt die Metro noch immer als Symbol der Hauptstadt von damals. Nach der Unabhängigkeit wurden zahlreiche patriotische Namen angepasst – Lenin wurde zu «Teatralna», Oktober zu «Berestejska» (vom Namen einer weissrussischen Stadt hergeleitet) usw. Doch gewisse Bezeichnungen sind geblieben. Auch wurden einzelne Dekorationen in den Farben des Sowjetregimes entfernt. Das meiste jedoch lebt heute neben den Werbeplakaten und den grossen Passagierströmen weiter. Eine spannende Mischung aus Vergangenheit und Gegenwart, die es zu entdecken und festzuhalten gilt, doch Vorsicht: Im Innern der Stationen ist fotografieren verboten. ■

Die 1960 eingeweihte Station Woksalna war eine der ersten fünf U-Bahn-Stationen.

Perfektion bis ins Detail: eine der Kuppelspitzen.

Die Station Schuljawska, früher «Bolschewistische Fabrik», ist dem bolschewistischen Arbeiter und der Macht der bolschewistischen Industrie gewidmet.



VCS-Magazin 4/16

Wie fahren Touristen günstig Zug?

Wenn unser Sohn und seine Frau von Brasilien in die Schweiz kommen, was im Schnitt alle zwei bis drei Jahre für einen Monat der Fall ist, lösen wir das Transportproblem folgendermassen: Wir besitzen ein GA und holen unsere Gäste in Kloten am Flughafen ab. Dort planen wir ca. eine halbe Stunde Zeit im SBB-Reisebüro ein und lassen für beide einen SwissPass mit Halbtaxabo für ein Jahr machen. Fotos sind kein Problem, denn das bietet die SBB gegen einen vernachlässigbaren Preis vor Ort an. Dazu lösen wir ein einmonatiges GA. Die aktuellen Preise weiss ich nicht, und die SBB propagiert diese Lösung auch nicht. Mit dem provisorischen Ticket fahren wir nach Hause, die beiden erhalten ihren SwissPass mit Halbtaxabo und ein Monats-GA zu uns nach Hause im Laufe der folgenden Woche. So sind wir als Familie mobil und haben einen Monat lang freie Fahrt für alle. Meines Wissens ist das die absolut günstigste Variante für Vielfahrer! Es ist auch entspannend, nie ans Billett denken zu müssen und am Schluss wieder nach Kloten zu kommen für die Heimreise!

M. Meier-Zahner

PS: Natürlich entfällt so der Gratiseintritt in die Museen, aber wir haben gemerkt, dass man dieses Extra gar nicht genügend ausschöpfen kann! Da zahlt man lieber die wenigen Male den Eintritt.

Die Kluge reist im Zuge!



Nina auf der Fahrt von Scuol nach Landquart mit der Rhätischen Bahn.
Leserfoto von Hans Martin Schibli, St. Gallen

ANZEIGE

Nicht vergessen!



**Autobahnvignette
jetzt vorbestellen –**
in Ihrer Poststelle
oder auf postshop.ch

DIE POST 
Gelb bewegt.

* Bei Bestellung bis 30.11.2016. Solange Vorrat.

Hoch gewonnen, knapp verloren

Von Dominique Eva Rast

2016 war ein intensives Jahr für den VCS: Das Volk hat an der Urne über die zweite Gotthard-Röhre und die Milchkuh-Initiative entschieden.

Das Politjahr des VCS begann mit einem harten Dämpfer: Am 28. Februar hat das Volk Ja zu einer zweiten Gotthard-Strassen-Röhre gesagt. Die 43 Prozent Nein-Stimmen sind immerhin ein Achtungserfolg in einem Abstimmungskampf, der mit harten Bandagen und teilweise falschen Fakten geführt wurde. So betonte Caroline Beglinger, Co-Präsidentin der Allianz «Nein zur zweiten Gotthardröhre» nach der Abstimmung, dass der VCS und seine Mitstreiter gegen eine riesige, von der Auto- und Baulobby finanzierte Kampagne antreten mussten. Angstmache und fadenscheinige Sicherheitsversprechen haben den Abstimmungskampf entschieden – aus Sicht des VCS waren das Scheinargumente. «Teuer und unsinnig», so Beglinger.

Räuber schlagen Milchkuh in die Flucht
VCS-Mitglieder, die frühmorgens mit Räubermasken Pendler überraschen, Plakate in der ganzen Schweiz, diverse Zeitungsartikel und Podien sowie ein Minimodell der Schweiz, das mit einem Bulldozer überfahren wird: Die Kampagne gegen die Milchkuh-Initiative war kreativ und vielfältig. Einmal mehr hat sich auch das Engagement der Sektionen bezahlt gemacht: 70,8 Prozent der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger

sowie sämtliche Kantone haben am 5. Juni die Initiative abgelehnt. Selbstverständlich war dieses Resultat nicht, denn noch in der ersten GFS-Trend-Befragung lagen die VCS-Gegner vorne. Dem VCS ist es als Hauptorganisation dieser Gegenkampagne gelungen, zu zeigen, dass diese Initiative Autofahrerinnen und Autofahrer einseitig bevorteilt – auf Kosten des öffentlichen Verkehrs, der Schulen und nicht zuletzt der Entwicklungszusammenarbeit. Es ist ermutigend, zu sehen, dass das Stimmvolk weiter auf Solidarität

Kernanliegen des VCS wie Verkehrssicherheit, Klimawandel, Energiewende und starker ÖV sind aktueller denn je.

setzt – wenn diese denn plausibel erklärt wird. «Das Volk vertraut dem besten Verkehrssystem der Welt. Schiene und Strasse – beides ist wichtig. Die Bevölkerung erwartet, dass diese Verkehrsträger sinnvoll kombiniert werden», so VCS-Präsidentin Evi Allemann nach dem Abstimmungssonntag. Abgewehrt sind die Angriffe auf die Verkehrspolitik aber nicht, weiterhin sind Lö-

sungen gefragt, die Bahn, Bus und Individualverkehr zusammen verknüpfen. Und die dazu beitragen, dass die Mobilität in der Schweiz nachhaltiger wird – ansonsten wird die Schweiz mit Beton überzogen und die Luft verdreht. Dadurch wird die Schweiz zu einem Land, das nicht mehr dieselbe Lebensqualität bietet, wie es heute der Fall ist.

Harter Kampf gegen die Auto-Lobby

Zurücklehnen kann sich beim VCS niemand, denn der Alltag geht weiter: Das Thema «Diesel-Gate» ist noch lange nicht gelöst, Angriffe auf die Verlagerungspolitik (siehe Seite 24) bleiben trotz gegenteiliger Versprechen nicht aus. Kernanliegen des VCS wie Verkehrssicherheit, Klimawandel, Energiewende und starker ÖV sind aktueller denn je. So wehrt sich der VCS zusammen mit Partnern dafür, dass die SBB weiterhin möglichst auf breiter Front bedienten Billettkauf anbietet. Denn der Zugang zur Bahn muss einfach und unkompliziert bleiben, andernfalls wechseln viele Leute auf das Auto. ■

Raubzug auf die Bundeskasse



Milchkuh-Initiative **Nein**

Die Kampagne gegen die Milchkuh-Initiative war erfolgreich.

DIVERSES

www.bergfreunde-ostschweiz.ch
 Plattform für Wandern, Bergtouren, Schneeschuhtouren und anderes. Unkompliziert, für alle offen, nicht kommerziell

!!!Notverkauf!!! Neue Elektroheizungen
 Fehlfarbp. wer will 1 oder mehr? Lieferung CH-weit, Info/Prospekt 044 586 07 00

Verkaufe Solarschiff. L:7,8m, B:3m, GFK Rumpf, Innenausbau Holz mit Küche, Dusche, 4 Betten, führerscheinfrei. Fr. 15000.-. Tel. 091 606 12 73

Zauberhaftes für Märchenfreunde:
 Buch «Baummärchen aus aller Welt» und immerwährender Märchenkalender Info und Shop: www.mutaborverlag.ch

PHOENIXWEG Ausbildung zum NATUR-COACH 2017 im Schwarzwald, D: www.phoenixweg.de

Woolpack, der Schweizer Onlineshop für besonders gute Garne zu besonders guten Preisen. www.woolpack.ch

DIE Spezialisten für Steinplatten-Dächer



Meuli
 Natursteinbedachungen AG
 Föglis 6
 7514 Sils-Maria
 Tel. 081 826 56 75
www.meuli-sils.ch

Über 1'500 Outdoor-Artikel
 rund um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch



KONTAKTE

Ich bin 65 Jahre alt (siehe einiges jünger aus), wohne im Kt. SO, bin 1.70 m gross, schlank, ref. (nicht praktizierend) und NR. Ich komme aus einem sozialen Beruf und möchte etliche Jahre nach meiner Scheidung gerne wieder eine Beziehung eingehen. Natur, ausgehen, E-Bike-Fahrten, evtl. tanzen, gute Gespräche etc. würde ich gerne mit einem lieben Partner mit ähnlichen Eigenschaften, Interessen und ähnlichen Alters geniessen. Zuschriften bitte unter Chiffre 1603, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Ich, w/52, suche 2-3 entspannte **Mitfahrer für einen Hausbooturlaub** in Frankreich oder Schottland. Geplante Reisezeit ist Mai oder Juni 2017. Habe Erfahrung mit Bootsurlaub, bin aber Hausboot-Neuling. Chiffre 1604, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

WOHNEN

Zu vermieten in Thun-Allmendingen
 3½-Zimmer Gartenwohnung in 2-Familien Haus auf Feb. 2017. Eigene Heizung mit Holz und Pellet, Mietzins 1060.- + NK. Nahe ÖV, Schule, Einkaufsmöglichkeit. Email: kilian.schmid@vtxmail.ch

Märstetten TG: Wohnung im Öko-Strohhaus zu vermieten. 3½ Zimmer mit 121m² im 1. OG Balkon, Lehmverputz, bau- und elektrobiologisch gebaut. Infos unter: www.gerbeweg.ch

In Biberstein nahe Aarau in der neu erstellten Genossenschaftsüberbauung für gemeinschaftliches Wohnen mit angrenzenden Pflanzgärten zu vermieten: 5½-Zimmer-Familienwohnung (117 m²) und 3½-Zimmer-Wohnung (110 m²). Die drei Minerogie-P zertifizierten Häuser liegen im Jurapark Aargau direkt an der Aare und sind gut an den ÖV angeschlossen. Infos unter: wogenoaaargau.ch

FERIEN SCHWEIZ

Stilvolle, naturnahe Ferien
Casa Lucciola, Vallemaggia
 2-8 Personen. www.patrickcollaud.ch

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

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

Helles Ferienhaus für 2-6 Personen, schöne Sicht auf den **Lago Maggiore**, ruhig, ÖV. www.bio-nullenergie.com

Tessin, Valcolla, 1½ Zimmer mit Garten, Wiese, Pergola und Feuerstelle. Fass-Sauna mit Dusche draussen. Tel. 076 462 81 86, www.casa-cagiallo.ch

Riva San Vitale/Tessin: FeWo 2 Pers., Terrasse, privater Seezugang, Spazierweg, Velos zur Verfügung, 1 Parkplatz, Wi-Fi. Tel. 079 674 93 67, liliana@geti.ch

Wallis **Val d'Hérens** 2½-Zi-Fwgh. wochenw. zu vermieten. Schöne Aussicht, ruhig. www.vernafal.ch, Tel. 079 230 33 32

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

CARITAS
 Das Richtige tun

ERSTE HILFE BEI SCHULDEN
 Kostenlose Beratungs-Hotline der Caritas



• Seriös
 • Anonym
 • Kostenlos

www.caritas-schuldenberatung.ch

CASA MEROGUSTO
www.meretbissegger.ch



Kulinarische Bio-Genüsse im Tessin ein Fest für alle Sinne
 Tavolata, Kochkurse
 Essbare Wildpflanzen-Kurse
 Schöne Zimmer zum Übernachten.
NEU: Kulinarische Genusswoche: 25. – 31. Dez. 2016

Centovallital Verdasio (Ti) Rustico im Wald, idealer Ort für Naturliebhaber. Jahresmiete/Komfort (erreichbar in ca. 10 Min. Fussmarsch) carmato@bluewin.ch

Bahn-und Schlitteldorf Bergün: Familienfreundliches Ferienhaus. Frei Weihnachten/Neujahr 16/17 etc. www.happyholiday.ch/bm69

Schneeschuhwandern - Alpenquerung auf Säumerpfaden - Wildes Tessin u.a. www.bergwegs.ch Tel. 061 712 19 79

Schwarzenberg (LU): Zu vermieten ganzjährig kleines, feines Häuschen im Grünen. Tel. 079 446 42 20

Skiferien in Grächen VS: 2-6 Personen, ruhig, autofrei, sonnig, 12 Min. ab ÖV. www.chalet-in-alleinlage.com

Schneller ins Tessin:

Durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels sind Sie mit dem Zug bald eine halbe Stunde schneller im Tessin!

Am 11. Dezember ist Fahrplanwechsel

Den neuen Fahrplan können Sie bereits jetzt unter www.sbb.ch abrufen.



Hotel Restaurant Boutique Bauernhof Käserei
 Les Murailles 5
 2037 Montezillon
 032 732 22 11
contact@aubier.ch 

L'AUBIER
www.aubier.ch

Ihre Spende macht Marlènes Leben leichter.



cerebral
 Helfen verbindet 

Schweizerische Stiftung für das cerebrale gelähmte Kind www.cerebral.ch

Spendenkonto: 80-48-4

FERIEN AUSLAND

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

Bretagne: Auf einer kleinen Halbinsel der bretonischen Nordküste vermieten wir unser direkt am Meer liegendes Ferienhaus. Es verfügt über eine grosse Küche, ein Wohnzimmer, 3 Schlafzimmer, ein Fernsehzimmer, ein Büro, ein Badezimmer sowie zwei separate Toiletten und ist umgeben von einem grossen Garten. Kontaktaufnahme über Homepage: www.bretagneferienhaus.info

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 Wasserschlossern. Mit Zug (Anschluss Maccagno) oder Auto, 2 priv. Parkplätze. Unterlagen anfordern: Tel. 061 681 42 38, www.casa-al-lago-maggiore.ch

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

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

Côte d'Azur - La Croix Valmer: 600m v. Meer Haus m. 8 Betten, gr. Garten, m. ÖV dir. erreichbar. kkmarti@bluewin.ch

GR-Peloponnes, Koroni: Gepflegte Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur - wandern, baden, SEIN. Tel. 041 811 51 16 www.koroni.ch

INSEL HVAR, KROATIEN, Haus 2-8 Pers. ruhig, Traumlage, Wandern, Baden. www.plavisan.com, Tel. 061 302 3448

Ferienwohnungen, zu vermieten im **Schwarzwald, Todtmoos,** 100% WIR. www.ferien4u.ch, Tel. 032 331 94 74

Adriaküste, Termoli (I) abseits vom Touristenmainstream, mit ÖV gut erreichbar. Wunderschönes Haus in der Altstadt. www.casatermoli.com

Ein eigenes Ferienhaus im sonnigen Süden! Warum eigentlich nicht? Mehr darüber unter 031 819 20 07 oder www.daschi.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

Hier würde auch Ihr Inserat gesehen! Unter www.verkehrsclub.ch/kleininserate finden Sie alle Informationen und können auch direkt bestellen!

Camargue, direkt am Meer: Le Grau du Roi, herrlich gelegene 4-Zi-Whg. 37m vom Meer! 76 m², gut ausgestattet, 2. Stock, von privat. Ab 150m zu Restaurants/Städtchen, Fischerhafen 300m. 2 Badezimmer, 2 Terrassen. 7 Schlafplätze, alle Zimmer volle Meersicht. Garagenplatz, Lift, schnelles Wifi mit Gratis-Telefonie in Europa. Geeignet für (auch Klein-) Kinder. www.negresco-camargue.ch. Tel. 079 419 93 11, christoph@bluewin.ch

Sardinien. Sta. Maria Navarrese, das malerische Dorf direkt am Meer für unvergessliche Erlebnisferien. In neuem Haus, 300m von Strand und Dorfzentrum, vermieten wir komfortable Wohnungen mit Terrasse und Meersicht. www.vacanzemonteoro.com

Italien rückt näher:

Durch die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels sind Sie mit dem Zug bald eine halbe Stunde schneller in Italien!

Am 11. Dezember ist Fahrplanwechsel

Den neuen Fahrplan können Sie bereits jetzt unter www.sbb.ch abrufen.

KOMMEN SIE ZU ...

Anderswo
EUROPA SACHHALTIG ENTDECKEN

NEU

Urlaubstipps für Individualisten.

Verträglich Reisen ist jetzt Anderswo!

www.wirSindAnderswo.de

*** BIO HOTEL **PANORAMA** RESTAURANT

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

Familie Steiner • Mals • +39 0473 83 11 86
www.biohotel-panorama.it • info@biohotel-panorama.it

BIO-URLAUB IN SÜDTIROL im 1. Bio Hotel Italiens

BIO HOTELS SÜDTIROL

Wander- und Trekkingreisen
Marokko, Kapverden, Montenegro, Azoren, Rumänien, Norwegen

Fantastische Landschaften, kleine Gruppen, grosse Erlebnisse
Zu Fuss durch Gebirge und Täler, durch Wüsten und Schluchten, über Pässe und Ebenen, von Kratern ans Meer.

Rickli Wanderreisen Matthias Rickli, Biologe
Grossartige Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen
Tel. 071 330 03 30 www.ricklireisen.ch

VCS-Magazin 2017

Terminplan für Inserate

Ausgabe	Inseratenschluss	Erscheinungsdatum
1/2017	06.02.2017	09.03.2017
2/2017	27.03.2017	27.04.2017
3/2017	08.05.2017	15.06.2017
4/2017	07.08.2017	07.09.2017
5/2017	09.10.2017	09.11.2017

Auskünfte und Bestellungen:



VCS-Magazin, Markus Fischer
Tel. direkt 031 328 58 38, inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/inserate

Für Klein- bzw. Fliesssatzinserate:
www.verkehrsclub.ch/kleininserate



Unser Held und sein treuer Gefährte haben sogar einen eigenen Zug zu ihren Ehren erhalten.

WETTBEWERB

Der Bahn-Fan und seine Haartolle

Der geniale Zeichner hat mit seinem Stift eine unbesiegbare, unfehlbare Figur geschaffen, einen Helden, dessen Fähigkeiten alle – junge und weniger junge Leserinnen und Leser – zum Staunen bringen. Insbesondere Fahrzeuge aller Art sind kein Hindernis für ihn. Er fährt ebenso gut Auto wie Motorrad, sitzt gern ans Steuer eines Panzers oder eines Flugzeugs, ja selbst vor Raketen macht er nicht halt. Doch bei seinen vielen Reisen in die ganze Welt nimmt er am liebsten den Zug.

Schon auf der ersten Seite des allerersten Abenteuers spielt dieses Verkehrsmittel eine Hauptrolle. Der Schöpfer unseres Helden lässt ihn an Bord eines Zuges der belgischen Eisenbahn nach Berlin und in die UdSSR fahren. Bei der Abfahrt ruft er am Fenster – neben sich den treuen Foxterrier – den Leuten auf dem Perron zu: «Ich schicke euch Postkarten, Wodka und Kaviar!» Und auf der letzten Seite des ersten Albums wird er im Brüsseler Nordbahnhof von einer begeisterten Menschenmenge empfangen.

Auch das zweite Werk beginnt auf einem Bahnsteig. Diesmal darf der kleine Hund sprechen: «Ja, ich hatte genug von meinem eintönigen Leben. Deshalb habe ich beschlossen, auf Löwenjagd zu gehen.» Etwas später in der Geschichte ist der Protagonist in Afrika auf einem Bahngleis blockiert. Die Kollision mit dem heranfahrenden Zug scheint unvermeidlich. Doch das legendäre Glück, das der Abenteurer für sich gepachtet hat, rettet ihm auch diesmal das Leben. Die Lokomotive hingegen übersteht den Zusammenprall nicht. So schleppt halt unser Held den Zugskonvoi gleich selber zum nächsten Bahnhof ab.

In den 24 Alben der Serie ist die Eisenbahn stets ein Thema. Wir können hier nicht auf alle Abenteuer eingehen. Aber natürlich war der Autor vom Reisen fasziniert. Obwohl selber eigentlich eher ein Stubenhocker, dokumentierte er sich umfassend über die Länder und Städte, die sein Held bereiste. Beispielsweise konnte er so in einem seiner Comics, das in Peru spielt, mit Hilfe der Eisenbahn-Enzyklopädie von Hachette die Bahnlinie zwischen Lima und Huancayo realistisch nachbilden.

Jérôme Faivre

ZU GEWINNEN:

Skippass für die ganze Familie in Grächen VS mit zwei Übernachtungen und Skipass im Wert von Fr. 948.–



Geniessen Sie drei Tage im winterlichen Grächen, das auf einem Sonnenplateau auf 1600 Meter liegt. Sie erhalten einen Gutschein für zwei Übernachtungen im ***Superior-Spa-Hotel Hannigalp im Familienzimmer für zwei Erwachsene und zwei Kinder mit Frühstück und einen Familien-Skipass (2 Erwachsene und 2 Kinder) für zwei Tage. Im Hotel ist für die ganze Familie auch der Eintritt zum Hallen- und Sprudelbad inbegriffen. Erwachsene können ergänzend den Wellnessbereich hannigspa.ch benützen.

© zVg

Lösung des letzten Wettbewerbs:

Elon Musk

Gewinnerin des «Kettenlos-Speed-Trekking»-

Velos ist Ursula Bindschädler, Winterthur.

Wettbewerbspreis
offert von



Wie heisst dieser Comic-Held?

Beantworten Sie die Frage bis am

31. Dezember 2016 an

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

■ www.verkehrclub.ch/wettbewerb, oder

■ wettbewerb@verkehrclub.ch.

Nur eine Einsendung pro Person gültig.

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



Viel Nachtarbeit ist nötig, damit wir am Tag sicher unterwegs sind.

NÄCHSTE NUMMER

Woher kommt meine Mobilität?

Für den Weg zur Arbeit sind wir mit dem Velo oder dem Zug unterwegs, den Wocheneinkauf erledigen wir ab und zu mit dem Auto, in die Berge geht es mit dem Postauto und nach Korsika mit der Fähre. Jede Form von Mobilität braucht Energie. Bewusst wird uns das, wenn wir die Fahrleitungen von Trams und Zügen sehen oder an der Tankstelle stehen. Doch es gibt auch die Energie hinter Produkten und Fahrzeugen: Die «graue Energie», welche für Herstellung, Transport, Lagerung und Entsorgung eines Produktes benötigt wird. Wie viel Energie braucht unsere Mobilität? Wir freuen uns über ein neues Velo und schätzen komfortable Züge. Doch woher kommen diese eigentlich? Wir schauen hinter die Kulissen und machen uns auf die Jagd nach der grauen Energie unseres Mobilitäts-Alltags.

Reisen 2017

Beliebte Angebote

Frühzeitig buchen
um Platz zu sichern!

via verde reisen

ein Produkt der Arcatour SA

Der Reisepartner des VCS – Ihr Spezialist für Bahnreisen



Mein Inselhotel

Deutschland/Insel Amrum

Das «Mein Inselhotel» liegt im Norden von Amrum, im Dorfkern von Norddorf. Den Strand erreichen Sie zu Fuss in guten 10 Minuten.

Geniessen Sie Ihre kleine Auszeit von der Rast und Ruhelosigkeit des Alltags. Schon am Morgen beim Sonnenaufgang am Horizont werden Sie ein Stück vom Glück spüren.

Die 15 liebevoll eingerichteten Nichtraucherzimmer vermitteln gelungen das Zusammenspiel von Zeitgeist, Esprit und Gemütlichkeit.

Preis pro Person	ab CHF 930
8 Tage/7 Nächte ab/bis Dagebüll	
Anreise täglich, ganzjährig geöffnet	
Infos: www.via-verde-reisen.ch	



Residenza Mendolita

Italien/Insel Lipari

Die Residenza Mendolita befindet sich im oberen Teil des Städtchens Lipari und ist umgeben von einer wahren Pflanzenpracht. In ca. 10 Min. erreichen Sie zu Fuss das Zentrum. Sie wohnen in einer kleinen Oase und können sich herrlich entspannen. Die aneinander gebauten Appartements sind im typisch liparischen Stil gehalten.

Die Residenza verfügt über 27 Appartements. Zur Residenza gehören eine Bar und ein Frühstücksraum mit Terrasse.

Preis pro Person	ab CHF 655
8 Tage/7 Nächte ab/bis Milazzo	
Anreise täglich*, ganzjährig geöffnet <i>*samstags von April bis September</i>	
Infos: www.via-verde-reisen.ch	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – www.via-verde-reisen.ch/anmeldung

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

Velo & Boot Amsterdam – Brügge

Holland/Belgien

Mit Velo & Boot besuchen Sie einige der schönsten Städte Hollands und Flanderns, wie zum Beispiel Amsterdam, Antwerpen, Gent und Brügge. Nach Abreise aus Amsterdam durchfahren Sie einen wunderschönen Teil der Niederlande und besuchen unter anderem eine Bauernkäserei und die 19 Windmühlen von Kinderdijk. Reiseziel ist die eindruckliche Stadt Brügge mit ihrer malerischen Innenstadt, auch «die Perle Flanderns» genannt.

Preis pro Person	ab CHF 1295
8 Tage/7 Nächte ab Amsterdam bis Brügge (oder umgekehrt)	
Anreise samstags* vom 22.4. bis 21.10.2017 <i>*Anreise Amsterdam: freitags und individuelle Zusatznacht</i>	
Infos: www.via-verde-reisen.ch	



Cevennen

Gruppenreise mit Arcatour

Der zum UNESCO Weltkulturerbe erklärte Cevennen-Nationalpark umfasst das Granitstein-Gebirgsmassiv der Hoch-Cevennen, die Kalkstein-Hochebenen der Causses sowie die engen Cevennen-Täler mit ihrem vom Wasser geformten Schiefergestein. Auf unseren Exkursionen im Steineichenwald treffen wir auf mediterrane Pflanzen und in den trockenen Karst-Hochplateaus auf Trockenrasen mit Orchideen. Die vielgestaltige, naturnahe Landschaft bietet auch vielen gefährdeten Tierarten Lebensraum und ausgerottete Arten wurden hier wieder erfolgreich angesiedelt.

Preis pro Person	ab CHF 2450
8 Tage/7 Nächte ab/bis Schweiz	
Reise vom 29.4. bis 6.5.2017	
Infos: www.arcatour.ch/natur	



WeitWandern

Geführte Wanderungen, Schneeschuh- und Skitouren

Schneeschuhtouren über den Jahreswechsel

- 24.12. – 26.12.16 Weihnachten in Niederrickenbach
- 26.12. – 29.12.16 Altjahreswoche im Obersimmental
- 28.12.16 – 2.1.17 Silvester/Neujahr Savognin – Alp Flix – Septimerpass
- 29.12.16 – 2.1.17 Silvester/Neujahr im Vorderen Prättigau
- 30.12.16 – 1.1.17 Silvester/Neujahr in Wergenstein
- 31.12.16 – 2.1.17 Silvester/Neujahr Melchsee-Frutt – Tannalp
- 3.1. – 6.1.17 Neujahrwoche im Hochtal Avers
- 5.1. – 8.1.17 Schneeschuhtage in Simplon Dorf

Skitouren

- 7./8.1.17 Skitourenkurs 1, Kiental: Lawinenkurs
- 14./15.1.17 Skitourenkurs 2, Elsigenalp: Tiefschneekurs
- 19.2. – 24.2.17 Skitourenwoche am Reschenpass

Wanderungen Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 23.12.16 – 9.1.17 Roter Sand und blaues Gestein im Jebel Zereg
- 10.2. – 27.2.17 Mandelblüten im Jebel Sarhro

Preise online verfügbar

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



Preisangaben (nicht gültig für WeitWandern): Basis Erwachsene Doppelzimmer, inkl. Bahnreise mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei Aktivferien beinhaltet der Preis auch das Mietvelo, Gepäcktransport und Routenbeschreibung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch

Partner



Mitglied



SBB CFF FFS

Bahnreisen. Und mehr.

Erlebnis Belgien mit Bahn, Tram und Kultur

11. - 18. Mai 2017 (8 Tage)

Interessante Museumsbahnen und grossartige Kulturstädte warten auf Sie!

Pauschalpreis CHF 1650.-



Finnland – das Land der tausend Seen

24. Juni - 5. Juli 2017 (12 Tage)

Grosse Rundreise durch die faszinierende

Wald und Seenlandschaft im Süden Finnlands.

Pauschalpreis CHF 3450.-



Tschechien-Slowakei im Extrazug

9. - 16. September 2017 (8 Tage)

Wir fahren im nostalgischen Extrazug

zum Besuch der Hohen Tatra und zurück nach Prag.

Pauschalpreis CHF 2500.-



Olivenernte und Entdeckungen im Cilento

29. Oktober - 7. November 2017 (10 Tage)

Genuss, Erholung und Entdeckungen im Cilento

– ein kleines Paradies im Herzen von Kampanien!

Pauschalpreis CHF 1740.-



Weitere Bahn-Spezialreisen 2017

Winterreise durch Österreich

2. - 9. Februar 2017 (8 Tage)

Kulturstadt Barcelona

9. - 13. März 2017 und 5. - 9. Oktober 2017 (je 5 Tage)

Bahn- und Naturleckerbissen an der Adria

25. März - 8. April 2017 (15 Tage)

Grosse Rundreise durch Spanien und Portugal

20. - 29. April 2017 (10 Tage)

Sardinien mit dem Trenino Verde

11. - 20. Mai 2017 (10 Tage)

Bahn- und Naturparadies Rocky Mountains

20. Mai - 4. Juni 2017 (16 Tage)

Nostalgie im Ruhrgebiet

30. Mai - 5. Juni 2017 (7 Tage)

Traumhaftes Südengland - Cornwall

1. - 9. Juli 2017 (9 Tage)

Skandinavien mit Bahn und Hurtigruten

22. August - 4. September 2017 (14 Tage)

Grosse Irland-Rundreise

25. August - 3. September 2017 (10 Tage)

Maritimes und Bahnostalgie in Hamburg

6. - 13. September 2017 (8 Tage)

Singapur - Java - Bali

29. September - 13. Oktober 2017 (15 Tage)

Eisenbahnabenteuer Rom und Südtalien

21. - 30. Oktober 2017 (10 Tage)

Namibia und Wüstenzug

1. - 17. Dezember 2017 (17 Tage)

Auskunft und

Buchungen:

SERVRAIL

Postfach 335

3027 Bern

Tel. 031 311 89 51

info@servrail.ch

www.servrail.ch

Alle
Reisen unter
www.servrail.ch
auch online
buchbar!