




Platz nehmen


Der Platz ist knapp,
wie nutzen wir ihn?


Seite 20

Passion für hochwertige Bioweine

Spitzenbioweine 6er-Probierpaket

 **Valcaliente, Rioja Reserva 2014**
Grosse Rioja-Reserva, Wein des Jahres 2020
CHF 24.00 pro Flasche

 **Château Peyrou, Bordeaux 2015**
Vollmundig, samtiger Bordeaux aus
einem Spitzenjahr! LOB 93+/100
CHF 25.00 pro Flasche

 **Plantamura, Primitivo Contrada 2018**
Wunderbare Frucht und Eleganz kombiniert
mit Kraft. Slow Wine: «Grande Vino»
CHF 17.80 pro Flasche



6er-Probierpaket nur CHF 98.00
(statt 133.60) inkl. Porto

Das Plus für VCS-Mitglieder:
Sie sparen CHF 35.60 und profitieren von einer portofreien Lieferung.

Bestellmöglichkeiten

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

amiata

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



Ob im Rioja, in Bordeaux oder Apulien - unsere Winzer verbindet der Respekt vor einer gesunden Natur.

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

Sichern Sie sich jetzt das neue Kursbuch!

Fahrplanwechsel am 13.12.2020

Wieder im
handlichen
A5-Format!

Fr. 19.80
plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90



Bequeme Heimlieferung vor dem Fahrplanwechsel

So bestellen Sie das Kursbuch:

- im Webshop: www.verkehrsclub.ch/kursbuch
- per Telefon: 031 328 58 58
- per E-Mail: kursbuch@verkehrsclub.ch

Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen mit Zug, Schiff oder Seilbahn. **Jetzt wieder im beliebten A5-Format.**

Ein Projekt von



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Europa mit dem Zug:** Bitte noch mehr davon
- 7 **Der «goldene Verkehrsknoten»:** Fiesch gewinnt den Flux 2020
- 8 **Mobilität im Alter:** Attraktiver öffentlicher Raum kommt allen zugute
- 9 **Konzernverantwortungsinitiative:**
Das hat sie mit Verkehr zu tun
- 11 **Helmtragen auf dem E-Bike:** Empfehlung ja, Pflicht nein
- 12 **«Kindern eine Stimme geben»:** Patrick Naef zum Mobilitätskonzept Schule
- 15 **Fussverkehr:** Verbesserungspotenzial in den Städten
- 16 **Synhelion:** Porträt einer innovativen Firma
- 17 **JungVCS:** frisches Engagement für die Verkehrspolitik



© Ruedi Eichenberger

46 **Zugreisen:** eine Fahrt entlang dem Hochrhein

- 49 **Schneetourenbus:** praktisch und umweltfreundlich auf die Skitour
- 50 **Velofahren:** Marokko im Rausch der Sinne
- 55 **Schneeschuhlaufen:** Toggenburg entdecken

- 30 **Mitgliederangebote**
- 33 **Berichte aus den Regionen**
- 56 **Wettbewerb**
- 57 **Bitte mitdenken! mit Anders Gautschi**
- 58 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© Camille Marion

Schliessen Sie die Augen und stellen Sie sich den Vierwaldstättersee vor. Und nun stellen Sie sich vor, da wäre statt Wasser Asphalt: Zehn Millionen

Parkplätze nehmen in der Schweiz ebendiese Fläche in Anspruch. Platz, der anders genutzt werden kann – für Velofahrerinnen oder Fussgänger, für Strassenkaffees oder Blumenbeete. Mehr dazu lesen Sie in unserem Dossier ab Seite 20.

Am 25. September hat das Parlament das neue CO₂-Gesetz deutlich angenommen. Es bildet eine gute Ausgangslage für eine effektivere Klimapolitik, gerade beim Verkehr schliesst es grosse Lücken und beinhaltet wichtige Massnahmen. Es geht um alles oder nichts – ein Nein würde die Schweizer Klimapolitik um Jahre zurückwerfen. Deshalb werden wir vom VCS uns mit aller Kraft für ein Ja einsetzen. Mehr dazu lesen Sie auf den Seiten 5 und 57.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Nelly Jaggi
Leiterin Redaktion

P.S.: Wir haben Ihnen in der letzten Ausgabe ein Dossier zum Thema Klima und Verkehr versprochen. Das holen wir 2021 nach, versprochen.



© VCS Freiburg

DOSSIER

Platz nehmen

Ein Auto steht 23 Stunden am Tag. Dieser Platz kann sinnvoller genutzt werden – ein Dossier mit Vergleichen und Vorschlägen.



© Gletscher-Initiative

Gletscher-Initiative: ein ungenügender Gegenvorschlag

Im September hat sich der Bundesrat für einen direkten Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative ausgesprochen. Obwohl dieser das Anliegen der Initiative – eine Reduktion der Treibhausgasemissionen auf netto null bis 2050 – aufnimmt, halten ihn die Initiantinnen und Initianten für ungenügend und unverantwortlich angesichts der Dringlichkeit der Klimakrise.

Das Initiativkomitee hat in einer Antwort an den Bundesrat seine Forderungen unterstrichen. Es widersetzt sich einer Reduktion der fossilen Brenn- und Treibstoffe ab 2050 nur «so weit als möglich» und unterstreicht erneut das Bedürfnis nach einem totalen Verbot fossiler Brenn- und Treibstoffe ab 2050. In zweiter Linie fordern die Initiantinnen und Initianten ein klares Gesetz, um Ausnahmen und Unklarheiten bei den Einschränkungen zu vermeiden. Und schliesslich verlangt das Komitee, dass auch die Verantwortung der Schweiz im internationalen Verhältnis in der Verfassung festgeschrieben und nicht gestrichen wird, wie das der Gegenvorschlag vorsieht.

Unterschreiben Sie die Stellungnahme der Gletscher-Initiative:
www.antworte-dem-bundesrat.ch

VCS-Velotagung 2021

SAVE
THE
DATE

Die Schweiz soll ein Veloparadies werden. Das neue Veloweggesetz bringt uns einen grossen Schritt vorwärts. Im Entwurf, der im Frühling 2020 in die Vernehmlassung ging, sind viele Forderungen des VCS berücksichtigt worden. Aber nicht alle. Deshalb setzt sich der VCS weiterhin für seine Forderungen ein und nimmt das Velo auch 2021 auf die Liste der thematischen Schwerpunkte.

Das Datum dazu zum Vormerken:
 Am 31. August 2021 findet die VCS-Velotagung statt.

Einen klimaschonenden Lieferwagen auswählen

Die Ausgabe 2021 der Lieferwagen-Umweltliste ist erschienen. Sie bietet eine detaillierte Auswertung des Umwelteinflusses von über 400 Modellen – darunter 19 Elektro-Lieferwagen und drei Hybride – sowie spannende Artikel zu aktuellen Themen. Die Lieferwagen-Umweltliste 2021 erscheint zum letzten Mal in gedruckter Form. Die Rangliste und die Artikel werden in Zukunft online zugänglich sein, eine neue Version der Plattform ist ab Herbst 2021 verfügbar.



Weitere Infos:
www.autoumweltliste.ch/de.html



© Hemis/Alamy Stock Photo

Batterien: VCS, «Brot für alle» und «Fastenopfer» fordern mehr Transparenz

Die Elektromobilität ist seit einigen Jahren konstant auf dem Vormarsch und zeichnet sich immer mehr als eine der Alternativen zum Einsatz von brennstoffbetriebenen Autos ab. Sie soll dazu beitragen, eine Reduktion der Emissionen bei Neuwagen zu erreichen. Doch die Herstellung der Batterien birgt auch Herausforderungen. Der VCS und die beiden Hilfsorganisationen «Brot für alle» und «Fastenopfer» publizieren eine Studie, die zum ersten Mal überprüft, wie die wichtigsten Batterieproduzenten mit Umwelt- und Menschenrechtsfragen umgehen. Die Probleme betreffen vor allem die Transparenz der Versorgungsketten, den Rohstoffabbau und die Wiederverwertung der Batterien. In der Atacamawüste in Chile beispielsweise gefährdet die Gewinnung von Lithium das empfindliche Ökosystem und die Lebensgrundlage lokaler Gemeinschaften (im Bild).



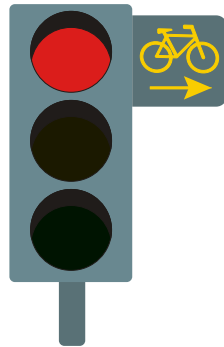
Weitere Infos: www.verkehrsclub.ch/batterie

Verkehr: einige Neuerungen

Am 1. Januar 2021 treten nach der Verabschiedung der revidierten Verkehrsregeln- und Signalisationsverordnungen durch den Bundesrat neue Verkehrsregeln in Kraft. Zu den Neuerungen gehört die Erlaubnis für Velofahrende, bei Rotlichtern nach rechts abzubiegen (vgl. Illustration). Kinder unter zwölf Jahren dürfen auf dem Trottoir fahren, wenn kein Radweg oder Radstreifen vorhanden ist. Für Automobilistinnen und Automobilisten wird es obligatorisch, auf der Autobahn bei Staus Rettungsgassen zu bilden. Und in Sachen Elektrofahrzeuge: Mit dem neuen Symbol «Ladestation» können Abstellflächen beschildert werden, die in diesem Sinne ausgerüstet sind. Die neuen Regeln vereinfachen den Strassenverkehr und verbessern teilweise dessen Sicherheit.



Weitere Infos:
www.verkehrsclub.ch/verkehrsregeln



CO₂-Gesetz: der Beitrag des Verkehrs

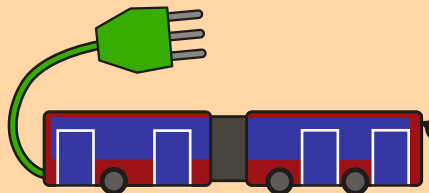
Das CO₂-Gesetz schliesst Lücken beim Verkehr und nimmt dank des festgelegten Inlandziels das Verursacherprinzip ernst. Es setzt Anreize, klimafreundlicher zu entscheiden, gewährleistet den sozialen Ausgleich und bringt uns einen Schritt weiter in Richtung Ausstieg aus den fossilen Energieträgern. Zwar haben Bundesrat und Parlament das CO₂-Gesetz deutlich angenommen, weil aber inzwischen verschiedene Organisationen Unterschriften für ein Referendum sammeln, kommt es nächstes Jahr vors Volk.

Das CO₂-Gesetz schliesst Lücken beim Verkehr und nimmt dank des festgelegten Inlandziels das Verursacherprinzip ernst.

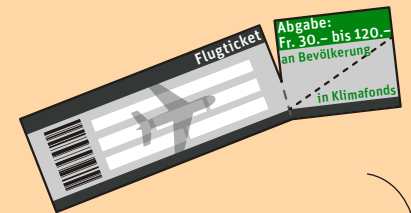
Wichtigste Klimaschutzmassnahme im Verkehr: **verschärfte Neuwagenziele** – für Pkws, Liefer- und Lastwagen



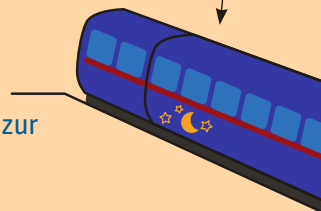
Bessere Rahmenbedingung für die **Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs**



Längst fällige Massnahme: **Flugticketabgabe**



Geld aus dem Klimafonds zur **Förderung der Nachtzüge**



Attraktive Reiseplanung im praktischen Format



Der vergangene Sommer hat einmal mehr gezeigt, welch atemberaubend schöne Ausflugsziele die Schweiz zu bieten hat. Das Kursbuch ist ideal, um Reisen in der Schweiz zu planen: Kein anderes Medium erlaubt eine derart flexible und individuelle Reiseplanung wie der gedruckte Fahrplan. Ganz abgesehen davon, dass es einfach doppelt Spass macht, schöne Reiserouten mit dem Kursbuch herauszusuchen.

Seit 2018 ist der Druck des Kursbuchs nur dank der Initiative von VCS, IGöV und Pro Bahn möglich. Die nötigen Fahrplandaten stellen die SBB zur Verfügung. Darauf ist die Trägerschaft angewiesen, ebenso wie auf treue Kundinnen und Kunden. Letzteren allein ist es zu verdanken, dass das Kursbuch weiterhin in Papierform erscheinen kann. Letztes Jahr haben die SBB die Fahrplanfelder neu gestaltet. Deshalb musste das Kursbuch 2020 im A4-Format gedruckt werden, was viele Kundinnen und Kunden als unhandlich empfanden. Umso erfreulicher ist, dass das Kursbuch 2021 wieder im beliebten Format A5 erscheinen wird – praktisch und logisch unterteilt in zwei Bände: Band 1 West, Band 2 Ost – mit einer verbesserten Gestaltung der Fahrplanfelder.

Bestellen: Per E-Mail (kursbuch@verkehrsclub.ch) oder mit der Karte im Umschlag dieses Magazins – für VCS-Mitglieder zum unveränderten Preis von Fr. 19.80.



Bitte noch mehr davon

Europa mit dem Zug Damit die Verschiebung des Modalsplits vom Flugzeug auf den Zug funktioniert, braucht es einen modernen europäischen Bahnverkehr: mehr Nachtzüge, einfache Buchungsprozesse und bessere Kundenfreundlichkeit, mehr Unterstützung für die Bahn und keine Privilegien für den Flugverkehr.

Von Laura Schmid



© VCS

frontiert, oft ist der Gang an den Schalter nötig. Im Bahnverkehr muss möglich sein, was im Flugverkehr Standard ist: Mit wenigen Klicks Zugverbindungen durch ganz Europa finden, buchen – und mit einem einzigen (E-)Ticket reisen.

Die entsprechende Petition «1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa» des VCS haben rund 6400 Personen unterschrieben. Sie verlangen, dass sich der Bundesrat gegenüber der EU dafür einsetzt, dass die Verkaufssysteme der verschiedenen Bahngesellschaften in Europa möglichst rasch harmonisiert werden.

... und weitere Forderungen

Schluss mit den Privilegien für den Flugverkehr! Trotz zentraler Lage in Europa werden 81 Prozent aller Reisen aus der Schweiz mit dem Flugzeug unternommen – was knapp 20 Prozent des hier verursachten Klimaeffekts ausmacht. Die Billigfliegerei ist nur möglich wegen Subventionen und Steuererleichterungen für den Flugverkehr.

Die Bahn muss kundenfreundlicher werden. Es braucht Dienstleistungen wie einen internationalen Gepäcktransport oder die Garantie auf Weiterreise im nächsten Zug, falls der Anschluss verpasst wird. Die Bahn muss schleunigst kreativ werden, um auch international einen guten Service anzubieten.

Die Bahn braucht mehr Unterstützung. Wenn die Schweiz ihre Klimaziele erreichen will, muss sie dazu beitragen, dass im internationalen Verkehr vom Flugzeug auf den Zug verlagert wird. Dafür müssen auch Bahnangebote ermöglicht werden, die heute nicht vollständig kostendeckend sind. ■

«1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa»: Anfang September hat der VCS seine Petition bei der Bundeskanzlei eingereicht.

Anfang September wurde der Ceneri-Basistunnel offiziell eröffnet. Mit dem Fahrplanwechsel vom 13. Dezember halbieren sich die Fahrzeiten zwischen den drei Städten Lugano, Locarno und Bellinzona. Davon profitieren nebst dem regionalen Personenverkehr auch der Güterverkehr und der internationale Personenverkehr. Doch damit gerade Letzterer wirklich vorankommt, braucht es rasch mehr Engagement und dringende Verbesserungen.

Gute Nachrichten gab es in Bezug auf die Nachtzüge – ebenfalls Bestandteil des VCS-Forderungskatalogs. Am 15. September gaben die SBB bekannt, dass sie per Fahrplan-

wechsel 2021 in Zusammenarbeit mit den ÖBB den Nachtzug nach Amsterdam wieder ins Programm aufnehmen. Geplant sind zudem durch eine Veränderung der Linienführung eine Verbindung nach Dresden und Leipzig sowie neue Verbindungen nach Rom und Barcelona. Alle diese Städte liegen in Nachtzugdistanz und eine VCS-Studie zeigt, dass sie einem Bedürfnis entsprechen: Zwei Drittel der Bevölkerung möchten gerne mehr mit dem Nachtzug reisen.

Bessere Buchungsprozesse ...

Wer heute mit der Bahn durch Europa reist, ist mit komplexen Buchungsabläufen kon-

Laura Schmid ist ÖV-Spezialistin beim VCS Schweiz und träumt davon, ebenso einfach ein Zugticket nach Palermo zu kaufen wie nach Brig.

Der beste Regionalverkehrsknoten

Öffentlicher Verkehr Fiesch gewinnt den Flux 2020. Der neue Bahnhof hat die Jury überzeugt und wird mit dem «goldenen Verkehrsknoten» ausgezeichnet. Damit hat sich die Walliser Gemeinde gegen Châtel-St-Denis und Gland durchgesetzt.

Von Mauro Schmid

Der Flux-Preis zeichnet jährlich eine Schweizer Gemeinde für die besonders gelungene Gestaltung eines Verkehrsknotens aus. Der mit 5000 Franken dotierte Preis wird seit 2007 vom VCS zusammen mit Postauto und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) verliehen. Dabei wird jedes

Jahr ein anderer Schwerpunkt gesetzt. 2020 lag er auf neuen S-Bahn- und Regional-Verkehrsknoten. Die Bahnhöfe wurden nach Kriterien wie Umsteigequalität, Barrierefreiheit, Kundeninformation und Gesamtkonzept bewertet. Nominiert waren Fiesch, Châtel-St-Denis und Gland. Die Preisverlei-

hung findet am 11. März 2021 im Rahmen einer VöV-Tagung statt. ■

Weitere Infos: flux.swiss

Mauro Schmid ist Praktikant beim VCS Schweiz und steigt am liebsten im Bahnhof Bern um.

Fiesch: der Gewinner

Für den 2019 eröffneten

Verkehrsknotenpunkt Fiesch wurde der Bahnhof rund 400 Meter nach Norden verschoben. Nebst dem Bahnhof mit halbstündlichen Verbindungen nach Brig vereint der neue Standort auch die Postautohaltestelle und eine neue Gondelbahn auf die Fiescheralp.

«Der neue Verkehrsknoten ist klar und übersichtlich strukturiert und verbindet die verschiedenen Verkehrsträger in optimaler Weise», sagt Anders Gautschi, Jurymitglied und Geschäftsführer des VCS Schweiz. Zudem sind im Bahnhof ein Café und ein Sportgeschäft untergebracht. Auch das äussere Erscheinungsbild des Gebäudes aus Holz und Beton hat die Jury überzeugt, da es sich gut in das Dorf einfügt.



Châtel-St-Denis: der Auffällige

Mit dem Neubau

des Bahnhofs von Châtel-St-Denis 2019 an einem neuen Standort war es möglich, dass die Züge nicht mehr in einem Kopfbahnhof wenden müssen. Deshalb konnten halbstündliche Verbindungen nach Bulle und Palézieux realisiert werden. Die Züge halten auf einem Viadukt und darunter befinden sich die Haltekannten für Busse und eine Zu- und Durchfahrtsachse für Velofahrerinnen und Fussgänger. Alleinstellungsmerkmal des Bahnhofs ist die kantige Architektur der Perrondächer.

Gland: der Belebte

Die Neugestaltung des Bahnhofs von Gland hat seine Bedeutung als Verkehrsknotenpunkt gestärkt: Nebst neu halbstündlichen Verbindungen nach Genf und Lausanne ist auch die Erreichbarkeit mit Bus, Velo und Auto gewährleistet. Mit der Schaffung einer grosszügigen Unterführung für Fuss- und Veloverkehr ist der Bahnhof zu einer Verbindung zwischen dem Norden und dem Süden der Ortschaft geworden. Und dank Sitzgelegenheiten aus Holz und dem beliebten

Wochenmarkt ist der Bahnhofplatz ein lebendiger Treffpunkt.



Alle Fotos : Philippe Gasser, Citec Ingénieurs-Conseils

Ein Angebot für mehr Sicherheit

Mobilität im Alter Ist der öffentliche Raum für ältere Menschen geeignet, dann profitieren alle davon. Mit diesem Hintergrund entwickelt der VCS für Gemeinden Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren.

Von Camille Marion



© Lurdi 13/Nicolas Righetti

Der öffentliche Raum soll attraktiv sein und allen Menschen Platz bieten – auch älteren Personen.

Überfüllte Trottoirs, zu hohe Absätze, Ampeln, die zu schnell von Grün auf Rot wechseln, fehlende Sitzgelegenheiten oder Toiletten, gefährliche Kreuzungen, keine Überführungen für Fussgängerinnen und Fussgänger ... Neben altersbedingten Gesundheitsproblemen haben Seniorinnen und Senioren auch mit einem ungeeigneten öffentlichen Raum zu kämpfen.

wird bis 2045 ein Viertel aller Bewohnerinnen und Bewohner der Schweiz mindestens 65-jährig sein. Ihr Platz im öffentlichen Raum muss überdacht werden.

Herausforderung für Gemeinden

Für Nagel Petrucci «muss der Impuls von den Gemeinden kommen»: Sie müssen gewährleisten, dass ihre Strassen und Infra-

«Wenn es für ältere Personen zu kompliziert wird, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein, dann verzichten sie nach und nach darauf. So verlieren sie ihre Selbständigkeit.»

Paola Nagel Petrucci

«Wenn es für ältere Personen zu kompliziert wird, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein, dann verzichten sie nach und nach darauf. So verlieren sie ihre Selbständigkeit», sagt Paola Nagel Petrucci, Projektbeauftragte für Seniorenfragen im Genfer Bureau romand des VCS. Seniorinnen und Senioren sind die am stärksten wachsende Altersklasse; Schätzungen zufolge

strukturen die Bedürfnisse aller Personen abdecken, auch die der verletzlichsten Nutzerinnen und Nutzer. Dank seines Fachwissens und seiner Erfahrung unterstützt der VCS die Gemeinden dabei mit dem Erstellen von massgeschneiderten Mobilitätskonzepten.

Diese Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren realisiert der VCS nach

dem gleichen Modell wie die Mobilitätskonzepte Schule. Eine Besonderheit davon ist der partizipative Ansatz: Die Mobilitätskonzepte werden in enger Zusammenarbeit mit älteren Menschen und lokalen Vereinigungen erarbeitet.

Konkrete Lösungen

Bereits vor über 20 Jahren erstellte der VCS Analysen zur Mobilität im Alter, um die Hindernisse aufzuzeigen, mit denen diese Bevölkerungsgruppe zu kämpfen hat. Das aktuelle Angebot geht noch weiter: Die Analysen – erstellt aufgrund von Besuchen vor Ort und Informationen der Seniorinnen und Senioren zu ihren Gewohnheiten, Empfindungen und Bedürfnissen – werden mit konkreten Empfehlungen ergänzt, um die festgestellten Probleme zu bekämpfen.

Die Gemeinden, die das Angebot nutzen, verfügen damit über eine Reihe verschiedener Handlungsmöglichkeiten, um Einrichtungs-, Signalisations- oder Begleitmassnahmen umzusetzen. Ziel ist eine qualitative Verbesserung des öffentlichen Raums. Das betrifft sowohl die Sicherheit als auch den Komfort der Infrastrukturen. Davon profitieren letztlich alle.

Langfristige Arbeit

Gefördert wird auch die wichtige Sensibilisierungsarbeit – vor allem bei älteren Personen, aber nicht nur. «Wir bieten Kurse an, um die Seniorinnen und Senioren in der Benutzung des öffentlichen Verkehrs zu begleiten, dazu passende Dokumentationen sowie generationsübergreifende Aktivitäten», sagt Nagel Petrucci.

Die Mobilitätskonzepte sollen ein langfristiges Ziel erreichen: eine Mobilität für ältere Menschen, die zu ihrer Gesundheit, sozialen Integration und Lebensqualität beiträgt. ■



Weitere Infos (auf Französisch) unter www.mobilitesenior.ch

Verkehr und Konzernverantwortung?

Konzernverantwortungsinitiative Rohöl, Kobalt und Kautschuk: Wer genau hinschaut, findet zahlreiche Zusammenhänge zwischen den Forderungen der Konzerninitiative und dem Verkehr. Am 29. November kommt die Initiative vors Volk.

Text und Bild: Anita Weber

Kinderarbeit, Luft- und Trinkwasserverschmutzung oder Vergiftung der Böden: Verstossen Konzerne mit Sitz in der Schweiz im Ausland gegen Menschenrechte, sollen sie dafür geradestehen. Das verlangt die Konzernverantwortungsinitiative. Weil die Justiz in den betroffenen Ländern oftmals schwach und häufig auch bestechlich ist, sollen Geschädigte vor einem Schweizer Gericht auf Schadenersatz klagen können.

Das hat mehr mit dem Verkehr zu tun, als man im ersten Moment denkt. Bei genauem Hinsehen wird deutlich, dass der Handelsnation Schweiz auch im Zusammenhang mit dem Verkehr weltweit eine Schlüsselrolle zukommt.

Das Rohöl und die Umwelt

Benzin und Diesel sind nicht nur massive Treiber des Klimawandels, sondern häufig schon für Umweltschäden verantwortlich, bevor sie überhaupt in die Tanks der Autos gelangen. Einigen sitzt der Schrecken über die Explosion der Ölbohrplattform «Deepwater Horizon» vor zehn Jahren noch in den Knochen. Die darauffolgende Ölpest im Golf von Mexiko war die bisher schwerste Umweltkatastrophe dieser Art.

In vorliegenden Fall wurden sowohl das Mineralölunternehmen BP als auch der Plattformbetreiber Transocean, ein Grosskonzern mit Hauptsitz in der Schweiz, aufgrund schwerer Versäumnisse in den USA zur Rechenschaft gezogen. Hätte sich die Katastrophe aber nicht vor der Küste Nordamerikas, sondern beispielsweise im Indischen Ozean zugetragen, ist es sehr gut möglich, dass es zu keiner Schadenersatzzahlung gekommen wäre.

Die Batterie und die Menschenrechte

Einen kritischen Blick braucht es auch auf die Elektromobilität. So sehr diese zum Klimaschutz beitragen kann, so hat sie doch auch eine Schattenseite: Für die Herstellung der Batterien werden Rohstoffe wie Lithium, Kobalt oder Nickel in grossen Mengen be-



Ergänzen die zahlreichen Flaggen an Balkonen und Fenstern: Velodreiecke.

nötigt. Beim Abbau sind Menschenrechtsverletzungen und gravierende Umweltschäden an der Tagesordnung – das hat auch eine kürzlich veröffentlichte Studie des VCS und der Entwicklungsorganisationen «Brot für alle» und «Fastenopfer» gezeigt (siehe auch Seite 4).

Die Verstösse reichen vom Einsatz von Kinderarbeit und hochgefährlichen Arbeitsbedingungen über Umsiedlungen oder gar Vertreibungen bis hin zu Wasserverschmutzungen oder grossflächiger Zerstörung landwirtschaftlicher Anbauflächen. Schweizer Grosskonzerne wie Glencore oder Trafigura spielen beim Abbau und Handel von Batterierohstoffen eine zentrale Rolle.

Und natürlich der Kautschuk

Ohne Kautschuk für die Reifen kommen Auto, Bus oder Velo nicht aus. Die Umweltbelastung ist in den Anbauländern allerdings enorm, denn der Monokulturanbau geht fast immer mit grossflächiger Waldrodung und Pestizidbelastung einher (lesen Sie dazu den

Beitrag im VCS-Magazin 1/2020 auf Seite 6). Auch hier sind Schweizer Firmen an Anbau und Handel beteiligt.

All diese Beispiele zeigen: Während korrupte Eliten vom Rohstoffabbau profitieren und Grosskonzerne wie Glencore Jahr für Jahr Milliarden Gewinne verzeichnen, zahlen die lokale Bevölkerung und die Natur den wahren Preis für die Rohstoffe, die unabhängig sind für unsere Mobilität.

Es gibt aber auch eine gute Nachricht: Als weltweit bedeutendster Handelsplatz für Rohstoffe kann die Schweiz viel bewirken! Für den VCS ist klar, dass Mobilität nicht nur klimafreundlich, sondern auch sozial- und umweltverträglich sein muss. Deshalb braucht es am 29. November ein Ja zur Konzernverantwortungsinitiative. ■

Anita Weber ist Projektleiterin Marketing beim VCS Schweiz und engagiert sich freiwillig für die Konzernverantwortungsinitiative.

Verfügbarkeit
von
Ladestationen
in Echtzeit.



WWW.ICH-TANKE-STROM.CH



Velohelm: Empfehlung ja, Pflicht nein

Velofahren Der Bundesrat fordert eine Helmpflicht für Fahrerinnen und Fahrer langsamer E-Bikes. Ob das den gewünschten Nutzen bringt oder der Entwicklung hin zur vermehrten Verwendung des (E-)Drahtesels das Genick bricht, wird kontrovers diskutiert – eine Auslegeordnung.

Von Nelly Jaggi



Licht, helle Kleidung, klares Handzeichen und ein Helm: Vier Faktoren, die dazu beitragen, dass der E-Bike-Fahrer sicherer unterwegs ist.

Wer ein schnelles E-Bike fährt, muss einen Helm tragen. Nun fordert der Bundesrat auch für die Fahrerinnen und Fahrer von langsamen E-Bikes eine Helmtragepflicht. Er schreibt dazu in einer Medienmitteilung, dass er dadurch schwere E-Bike-Unfälle reduzieren will. Diese Absicht ist lobenswert.

Trotzdem gibt die reine Betrachtung der Unfallzahlen in diesem Zusammenhang ein falsches Bild: Zwar haben Unfälle zugenommen, allerdings sind parallel dazu die E-Bike-Verkäufe und damit die gefahrenen Kilometer in die Höhe geschneit.

Egal, ob sich ein Verkehrsverband für oder gegen eine Helmpflicht ausspricht, es regt sich Widerstand: Der einen ist es eine zu grosse Einschränkung in die persönliche Freiheit, der andere versteht nicht, weshalb dieser mutmassliche Sicherheitsgewinn nicht lückenlos unterstützt wird. Ausser Frage steht, dass Velounfälle bestmöglich verhindert werden müssen.

Primärer statt sekundärer Schutz

Dafür braucht es aber in erster Linie primäre Massnahmen gegen die Ursachen: tiefere Tempolimiten, konsequente Kontrollen der

Einhaltung der Verkehrsregeln und Verbesserung der Infrastruktur für Velofahrende sowie Prävention. Das Tragen eines Helmes ist eine sekundäre Massnahme und kann Unfälle nicht verhindern. Eine Helmpflicht greift demnach das Problem nicht an der Wurzel und verschiebt zudem die Verantwortung einseitig auf die schwächeren Verkehrsteilnehmenden.

Das Tragen eines passenden und richtig eingestellten Helms kann Kopfverletzungen reduzieren. Deshalb ist es immer sinnvoll und empfohlen, einen Helm zu tragen. 2019 trugen gemäss Zahlen der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU 65 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer von langsamen E-Bikes einen Helm. Es gibt aber auch Gründe, die Menschen davon abhalten, einen Helm zu tragen. Wer beispielsweise das Velo abstellt, muss den Helm entweder mittragen oder am Velo befestigen. Wer sich für Letzteres entscheidet, riskiert, nach einem Regenguss einen durchnässten Helm anzuziehen.

Keine Verantwortung abschieben

Eine Umfrage der Klimaschutzorganisation «myclimate» zeigt auf, dass E-Bike-Fahrten zur Hälfte Fahrten mit dem Auto und zu

einem Drittel Fahrten mit dem öffentlichen Verkehr ersetzen. Hält die Helmpflicht Menschen vom Velofahren ab, ist das in mehrfacher Hinsicht nicht zielführend. Wer E-Bike fährt, profitiert von einem positiven Nutzen auf die eigene Gesundheit. Autos stellen eine höhere Gefahr für andere Verkehrsteilnehmende dar als E-Bikes – ein Umstieg vom E-Bike aufs Auto ist demnach kontraproduktiv. Velofahrende sind sicherer unterwegs, je höher die Velodichte ist. Und nicht zuletzt wären beliebte Veloverleihsysteme für langsame E-Bikes durch eine Helmpflicht direkt gefährdet.

Heikel ist in Zusammenhang mit einer Helmpflicht auch die Versicherungsfrage. Schwere E-Bike-Unfälle sind in 40 Prozent der Fälle die Folge von Kollisionen mit anderen Verkehrsteilnehmern, die wiederum in 58 Prozent der Fälle auf das alleinige Fehlverhalten Autofahrender zurückzuführen sind. Was nun, wenn eine verunfallte Person trotz Pflicht keinen Helm getragen hat – vielleicht weil dieser am Vortag gestohlen wurde? Es darf nicht sein, dass Verunfallte Versicherungskürzungen wegen Nichttragen eines Helms riskieren oder Versicherungen gar Regress auf das Unfallopfer nehmen. Die Verantwortung muss bei der Verursacherin oder beim Verursacher des Unfalls bleiben.

Aus all diesen Gründen propagiert der VCS das freiwillige Helmtragen und setzt sich vehement für primäre Massnahmen ein. ■

VCS-Redaktorin Nelly Jaggi trägt beim Velofahren immer einen Helm und hat diesen Text in enger Zusammenarbeit mit den Veloexpertinnen und Veloexperten des VCS geschrieben.

Darum geht es

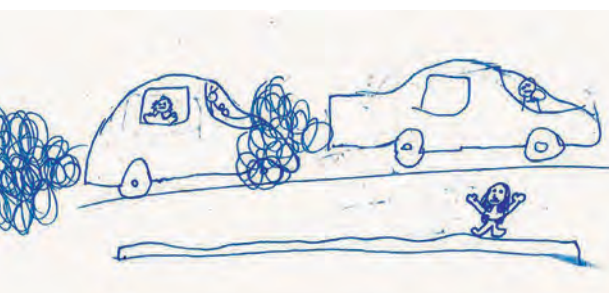
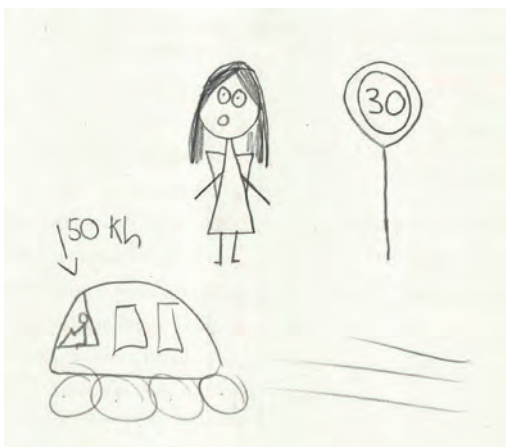
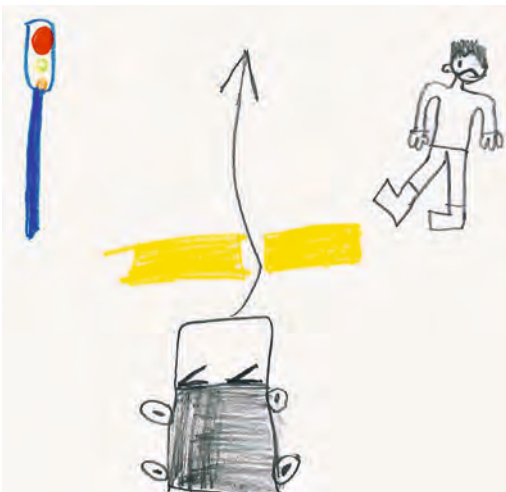
Der Bundesrat hat ein Revisionspaket in die Vernehmlassung gegeben, in dem er unter anderem eine Helmpflicht für alle E-Bike-Fahrenden fordert. Die Frist läuft bis am 12. Dezember.

«Den Kindern eine Stimme geben»

Interview: Brendan Drezen
Bilder: zVg

Schulweg Auf der Grundlage von Kinderzeichnungen hat der VCS diesen Herbst den Blick der Kinder auf ihren Schulweg untersuchen lassen. Patrick Naef, beteiligter Forscher und wissenschaftlicher Mitarbeiter der Universität Genf, im Gespräch.

DAS GEFÄLLT NICHT



Patrick Naef, Sie haben für den VCS bereits an einer Studie über den Pedibus mitgewirkt. Was ist bei der neuen Untersuchung anders?

Dank der Zusammenarbeit mit dem VCS lässt sich ein Bogen zwischen der Praxis, den Verbänden und der Forschung schlagen. Die Studie basiert auf vorhandenem Material. Interessant daran ist, dass die Wissenschaft die Gelegenheit wahrnimmt, ihren «Elfenbeinturm» zu verlassen. Die Arbeit des VCS erlaubt es, Feldforschung zu betreiben und eine reichhaltige Datengrundlage zu erheben. Im Vergleich zur Pedibusstudie konzentriert sich die aktuelle Arbeit stärker auf den Austausch zwischen Forschung und Praxis.

Können Sie uns die Studie kurz vorstellen?

Unsere Studie zielt ganz einfach darauf ab, den Kindern eine Stimme zu geben. Oft werden Kinder indirekt angesprochen. Ihren Standpunkt zu erfassen, ist immer heikel, vor allem aus ethischen Gründen, weil sie den Status «verletzlicher Subjekte» haben. In dieser Studie drücken sich die Kinder in Zeichnungen aus, was einen direkteren Zugang ermöglicht. Die Forscherinnen und Forscher unterschiedlicher Fachrichtungen haben diese Zeichnungen interpretiert; dies mündete in eine umfassende Analyse.

Was interessiert Sie als Forscher daran?

Über die Mobilität der Kinder als Thema hinaus interessiert mich hier die Gelegenheit, aus der akademischen Welt auszubrechen und Handlungsforschung zu betreiben, wie sich das nennt. Die Zusammenarbeit mit dem VCS ermöglicht mir eine Arbeit vor Ort mit einem zeitnahen Horizont. Bei dieser Dynamik erhält man Resultate innert weniger Monate, während sich «klassische» Forschung über Jahre hinziehen kann. Der Ansatz ist anders, und man muss sich daran anpassen. Als Forscher schätze ich, dass sich die beiden Arten, Forschung zu betreiben, ergänzen.

Und auf persönlicher Ebene? Sie sind eben erst Vater geworden ...

Ziel dieser Forschung ist es, rasch und konkret handeln zu können. Die Studie wird direkt an Entscheidungsträgerinnen und -träger kommuniziert, die auf ihrer Grundlage bauliche Entwicklungen oder Verhaltensweisen in relativ kurzer Frist beeinflussen können. Die Pandemiesituation hat gezeigt, dass sich ganz kurzfristig Lösungen finden und umsetzen lassen. Diese Studie kommt deshalb genau im richtigen Moment. Was meine Tochter, aber auch andere Kinder angeht, ist es ermutigend, zu wissen, dass unsere Erkenntnisse einen Einfluss auf die Umgebung haben können, in der sie sich in ein paar Jahren bewegen werden.

Der VCS interessiert sich generell, aber gerade im Zusammenhang mit dieser Studie für den öffentlichen Raum aus Kindersicht. Liegt das gegenwärtig im Trend?

Es war alles andere als einfach, Forscherinnen und Forscher zu finden, die auf diesen Bereich spezialisiert sind. Ich habe den Eindruck, dass es bis jetzt nur wenige Arbeiten zu diesem Thema gibt. Die vorliegende Studie ist insofern innovativ, als dass sie sich auf die Sicht der Kinder konzentriert. Sie fragt sie direkt nach ihrer Meinung, statt stellvertretend für sie zu sagen, was gut für sie sei. Dieser Ansatz dürfte noch einige Entdeckungen zutage fördern.

Die Ergebnisse beruhen auf Kinderzeichnungen. Ist das eine übliche Vorgehensweise?

Die Verwertung von Bildern ist in den Sozialwissenschaften gang und gäbe, besonders in der Anthropologie und in der Bildwissenschaft. Es geht darum, Bilder – Werbung, Illustrationen, Pressebilder, Zeichnungen – als Diskurse aufzufassen. Diese Methodik wurde im Lauf mehrerer Jahrzehnte entwickelt und eignet sich gerade für eine Studie über



Patrick Naef ist Anthropologe und Geograf und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter an der Uni Genf.

Haben alle Forscherinnen und Forscher dieselben Schlüsse gezogen?

Studienbereiche, Methoden und der Blick auf den Forschungsgegenstand unterscheiden sich – die Empfehlungen hingegen stimmen überein.

Welche Schlussfolgerung ziehen Sie daraus?

Als zentral herausgestellt hat sich, dass der Schulweg als Erfahrung an sich zu betrachten ist, nicht bloss als Mittel zum Zweck, um von A nach B zu gelangen. Entscheidend aus der Perspektive aller Spezialisten ist es deshalb, diesen Weg so erfahrungsreich wie möglich zu gestalten.

An der Zusammenarbeit mit dem VCS interessiert mich besonders, dass unser Engagement so rasch wie möglich Früchte trägt. Zu wissen, dass sich unsere Ergebnisse von Politikerinnen und Politikern für konkrete Projekte unmittelbar verwerten lassen, ist sehr motivierend.

Brendan Drezen ist Projektmitarbeiter im Bureau romand des VCS Schweiz.

DAS GEFÄLLT



Unterwegssein mit Freunden, Natur, Autos, Umweltverschmutzung, Gefahren: Im Rahmen der Mobilitätskonzepte Schule des VCS zeichnen die Kinder, was ihnen an ihrem Schulweg gefällt und was nicht.

Kinder. Ergänzt mit individuellen Gesprächen ergäbe sich ein repräsentativeres Resultat, aber dafür bräuchten wir mehr Zeit.

Die Forscherinnen und Forscher, die die Zeichnungen analysiert haben, kommen aus verschiedenen Fachgebieten. Wie gestaltete sich die Zusammenarbeit?

Für diese Studie haben wir uns stärker auf ein Thema, die Mobilität der Kinder, als auf den wissenschaftlichen Ansatz einer bestimmten Disziplin konzentriert. Die Thematik ist überaus breit gefasst und eignet sich deshalb für eine interdisziplinäre Studie. Der Austausch zwischen den Fachleuten und dem VCS hat die Zusammenarbeit interessant gemacht.

Zur Studie

Die Perspektive der Kinder wird von der Politik und von Zuständigen für die Raumentwicklung noch wenig beachtet. Als hauptsächliche Nutzerinnen und Nutzer des Schulwegs sind die Kinder aber Experten dafür. Der VCS erstellt seit fast zehn Jahren Mobilitätskonzepte für Schulen: ein partizipativer Ansatz, bei dem Kinder, Eltern und Lehrpersonen zu ihrer Wahrnehmung des Schulwegs, seiner Stärken und Gefahren befragt werden, um konkrete, massgeschneiderte Lösungen vorzuschlagen. In diesem Rahmen wird die Perspektive der Kinder anhand ihrer Zeichnungen ermittelt.

Der VCS hat in diesen Jahren eine breit gefächerte Sammlung von Aussagen in Form von Zeichnungen zusammengetragen. Darauf basiert die vorliegende Studie. Die Zeichnungen wurden Fachleuten unterschiedlicher Forschungsrichtungen (Geografie, Geschichte, Raumentwicklung, Psychologie, Recht und Ingenieurwesen) vorgelegt, die daraus die Mobilität der Kinder analysieren konnten.

Entscheidungswerkzeuge

Grundsätzlich soll es die Umgebung, insbesondere der Schulweg, den Kindern erlauben, sich sicher zu bewegen und sich nach und nach die Strassenverkehrsregeln anzueignen. Es ist deshalb wesentlich, den Schulweg als einen wertvollen (Zeit-)Raum zwischen Elternhaus und Schule zu verstehen, in dem die Kinder Gelegenheit haben, ihre Umwelt zu erkunden. Ist der Schulweg für die Kinder und aufgrund ihrer Bedürfnisse gestaltet, wird er zu einem ergänzenden Lernraum, der ihre Entwicklung fördert. Die Schlussfolgerungen und Empfehlungen der Studie sind konkrete Arbeitsinstrumente für Fachleute und Behörden.



Weitere Infos zu den Mobilitätskonzepten Schule: mobilitaetskonzept-schule.ch

Wir machen Klimaschutz

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert schaffen Solarspar-Mitglieder Fakten: Über 90 PV-Anlagen sparen in der Schweiz gegen 2000 Tonnen CO₂ ein. Mit Ihrer Unterstützung bauen wir weiter.

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar 

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



Unser Land für zahlbares Wohnen

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

Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

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



IHRE VELOSPENDE BEWEGT MENSCHEN

Alle Sammelstellen: velafrica.ch

velafrica

Mobilität mit Perspektiven



Geschenk an die nächste Generation

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

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61, 3001 Bern

Für weiterführende Informationen:

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

Für Mensch und Umwelt



Verbesserungspotenzial vorhanden

Fussverkehr Im Rahmen des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde erstmals die Fussgängerfreundlichkeit von 16 Schweizer Städten untersucht. Die Bewertung in drei Teilprojekten zeigt die unterschiedlichen Qualitäten und die Defizite im Fussverkehr deutlich.

Von Veronika Killer

«Förderung des Fussverkehrs» – diese Zielformulierung liest man mittlerweile öfter in Strategiepapieren und Konzepten auf den verschiedenen Planungsebenen. Wer aber in den Städten und Dörfern zu Fuss unterwegs ist, spürt noch wenig davon, dass solche Ziele auch umgesetzt werden. Trottoirs sind mit Werbetafeln, Anlieferfahrzeugen oder parkierten Velos und Trottinetten verstellt. Aufenthaltsflächen und Sitzmöglichkeiten sind oft Mangelware. Trottoirs werden häufig als Mischverkehrsflächen zweckentfremdet, die sich der Fussverkehr mit dem zunehmend schneller werdenden Veloverkehr teilen muss. All dies bietet wenig Anreiz zum Zufussgehen in unseren Städten.

Im Gegensatz zu anderen Verkehrsmitteln gab es zum Fussverkehr bisher keine Umfragen oder Erhebungen, mit denen sich die Qualität der Fussverkehrsinfrastruktur bewerten liesse. Hier setzt der Städtevergleich Fussverkehr an: Das Projekt «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» hat die Fussgängersituation der Städte Aarau, Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Chur, Genf, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuenburg, St. Gallen, Winterthur, Zug und Zürich detailliert untersucht.

Städtevergleich Fussverkehr:

Projektträger von «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» waren umverkehrR, Fussverkehr Schweiz und die Hochschule Rapperswil. Das Projekt wurde finanziell von Energie Schweiz (KOMO), der Stiftung Corymbo, der Loterie Romande, vom Lotteriefonds Kanton Bern und vom Kanton Tessin sowie von den 16 beteiligten Städten unterstützt.

Weitere Informationen:

www.umverkehr.ch/fussverkehr

Konkrete Handlungsempfehlungen

Die Fussgängerfreundlichkeit wurde in drei Teilprojekten erhoben. Damit werden verschiedene Blickwinkel beleuchtet. Der Fussverkehrstest als erster Teil fokussiert auf die Infrastruktur, die für den Fussverkehr bereitgestellt wird. Dabei handelt es sich um eine Qualitätsbewertung vor Ort mit festgelegten Kriterien. Das zweite Paket im Städtevergleich umfasst unter dem Titel «Planungspraxis» eine Auswertung darüber, wie in der jeweiligen Stadtverwaltung und in der Stadtpolitik mit dem Thema Fussverkehr umgegangen wird. Im dritten Projektteil wird in Form einer Onlineumfrage die Zufriedenheit der Bevölkerung im Bereich Fussverkehr erhoben.

Diese drei Teile zusammen ermöglichen Aussagen zur allgemeinen Qualität des Fussverkehrs. Über das Gesamtergebnis des «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» gesehen, wurden im Durchschnitt erst 61 Prozent der Qualitätsanforderungen erfüllt oder, umgekehrt formuliert, rund 40 Prozent eben nicht. Das heisst, alle Städte sind gefordert, ihre Fussverkehrssituation noch zu verbessern. Der Städtevergleich mit dem Ranking spornt die Städte zudem an, Massnahmen umzusetzen: mehr Platz für den Fussverkehr, mehr Fussgänger- und Begegnungszonen, kürzere Wartezeiten an den Ampeln, getrennte Infrastrukturen für den Fuss- und den Veloverkehr und besser dotierte Fussverkehr-Fachstellen. Diese Handlungsempfehlungen gelten für alle teilnehmenden Städte.

Fünf «Goldene Schuhbürsten»

Fünf Städte erhalten je eine «Goldene Schuhbürste»: Aarau schneidet bei der Bewertung der Infrastruktur am besten ab, Chur bei der Zufriedenheit der Bevölkerung und Basel bei der Planungspraxis. Neuenburg ist die fussgängerfreundlichste Stadt in der Romandie und Bellinzona erreicht im Quervergleich der Tessiner Städte die höchste Punktzahl.



Autos, Motorräder, Velos, Tische, Stühle, Werbetafeln, ...: für Fussgängerinnen und Fussgänger lauter Hindernisse.

Insgesamt erreicht Basel mit 68 Prozent aller erfüllten Anforderungen den höchsten Wert aller untersuchten Städte und zeichnet sich insbesondere durch die Kommunikation und Beobachtung des Fussverkehrs aus. Die «Goldene Schuhbürste» symbolisiert, dass die Stadt zwar gut abgeschnitten hat, aber weiter an der Fussgängerfreundlichkeit polieren muss, um zu brillieren. ■

Veronika Killer ist Projektleiterin Fussverkehr bei umverkehrR und oft zu Fuss in der Stadt Zürich unterwegs.

Treibstoff der Zukunft?

Flugverkehr Für den Flugverkehr ist der Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen schwierig. Es gibt jedoch einen vielversprechenden Ansatz: synthetische Treibstoffe, wie sie die Schweizer Firma Synhelion herstellt.

Von Camille Lepetit



Der Prototyp auf einem Dach der ETH Zürich.

Die Flugbranche, heute bereits für 20 Prozent der Klimafolgen in der Schweiz verantwortlich, könnte in wenigen Jahren zur Hauptverursacherin der Klimaerwärmung werden. Sie wird kurz- und mittelfristig nicht ohne fossile Treibstoffe auskommen. Technologien, die gegenwärtig entwickelt werden, lassen jedoch auf eine bessere oder gar neutrale CO₂-Bilanz hoffen.

Synhelion ist ein Spin-off der ETH Zürich. Das Team hat ein komplexes Verfahren entwickelt, um einen Treibstoff auf der Basis von CO₂ und Wasser, das mittels Sonnenenergie in Gas umgewandelt wird, herzustellen. Dieses «Syngas» mit neutraler CO₂-Bilanz wird anschliessend verflüssigt.

Die wichtigsten Vorteile dieser Technologie im Vergleich zu anderen Alternativen, die zurzeit entwickelt werden, sind die Effizienz und das Potenzial: «Unsere Technologie könnte skaliert werden, um theoretisch den

gesamten Weltbedarf an Kerosin zu decken», sagt Philipp Good, bei Synhelion zuständig für Forschung und Entwicklung.

Ein solcher Treibstoff ist vor allem dort interessant, wo die Elektrifizierung eines Fahrzeugs schwierig ist. «Die Luftfahrtindustrie ist die wichtigste Verbraucherin unserer solaren Brennstoffe, denn deren Energiedichte ist sehr hoch», sagt Good. Doch auch die Schifffahrtsbranche könnte davon profitieren, ebenso wie schwere Lastwagen.

Alternative für die Luftfahrt

Um die Auswirkungen des Luftverkehrs auf die Umwelt deutlich zu reduzieren, stehen zwei Optionen offen: Das Reisevolumen verkleinern oder die Emissionen mit neuen Technologien senken. «Wir sind nicht in der Lage – und es ist auch nicht unsere Aufgabe –, das Reiseverhalten der Leute zu beeinflussen», erläutert Synhelion-Geschäftsführer

er Gianluca Ambrosetti. «Hingegen können wir versuchen, ein Werkzeug zu liefern, um den Luftverkehr nachhaltiger zu machen.»

In einer ersten Phase will Synhelion an der Anreicherung von Erdgas mit Solarenergie arbeiten, dem zu diesem Zweck CO₂ aus der Atmosphäre zugefügt wird. Damit kann das Unternehmen ziemlich rasch Gewinne erzielen, um dann in einer zweiten Phase einen CO₂-neutralen Treibstoff zu produzieren. «Wir planen bis 2024 eine erste grosse Fabrik mit einer Kapazität von ungefähr 5000 Tonnen Treibstoff pro Jahr», sagt Ambrosetti. «Bis 2030 streben wir eine Million Tonnen pro Jahr an, die Hälfte dessen, was die Schweizer Luftfahrt gegenwärtig benötigt.»

Wegen der Sonnenlichtbedingungen und des benötigten Platzes kann der Treibstoff nicht in der Schweiz produziert werden – es bräuchte ungefähr 50000 km², um die aktuelle weltweite Luftfahrt zu versorgen. Potenzial für erste Fabriken sieht Synhelion in Süditalien oder Südspanien.

Notwendige Investitionen

Bis dahin ist der Weg allerdings noch lang: Im Moment muss die neue Technologie zuerst einmal die nötige Reife erreichen und die Produktionskosten müssen sinken, danach braucht es Bewilligungen für die riesigen Investitionen. Doch Ambrosetti ist zuversichtlich: «Es sind mehrere Jahre nötig, um eine echte Wirkung zu erzielen, aber es ist möglich und finanziell machbar; wir können einen Preis erreichen, den die Leute zu zahlen bereit sind. Wir bieten schliesslich eine Lösung an, die eine sinnvollere Nutzung der Energie anstrebt, eine nachhaltigere Art, die Ressourcen zu nutzen, über die wir verfügen.»

Camille Lepetit ist ehemaliger Praktikant beim VCS Schweiz.

Verkehrswende, jetzt!

Engagement Um auch jüngere Menschen für die Verkehrspolitik und eine nachhaltige Mobilität zu begeistern, gründet der VCS den JungVCS. Mitgründerin Jelena Filipovic über ihre Beweggründe, sich für eine visionäre Verkehrspolitik einzusetzen.

Von Jelena Filipovic

Den grössten Teil meiner Kindheit und Studienzeit habe ich in den Städten Basel, Zürich und Bern verbracht. An Autos habe ich selten einen Gedanken verloren, ich war ja mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) und dem Velo gut vernetzt. Ein Auto war und ist für mich eher ein Statussymbol als ein Fortbewegungsmittel – wieso sonst kommen wir in der Schweiz auf 0,5 Autos pro Einwohnerin und Einwohner, inklusive Oma und Enkel! Dennoch bin ich mir bewusst, dass ich aus einer privilegierten Perspektive spreche: Ein gut ausgebautes ÖV-Netz nutzen zu können, ist ein Luxus, über den in der Schweiz bei Weitem nicht alle verfügen.

Verkehrspolitik ist kein Begriff, der auf Enthusiasmus stösst. Auch meine Begeisterung hielt sich in Grenzen, bevor ich vor einem guten Jahr ein Praktikum beim VCS gemacht habe. Im gleichen Zeitraum habe ich mich auch der Klimastreikbewegung angeschlossen und musste feststellen, dass das Thema innerhalb dieser Bewegung kaum Platz findet.

Dabei liegt es auf der Hand, dass es eine Verkehrswende braucht: Ohne den Verkehrssektor, den grössten Klimasünder der Schweiz, zu revolutionieren, werden wir die geforderten netto null Treibhausgas-Emissionen bis 2030 nie erreichen.

Es braucht einen Systemwandel

Ja, auch im Verkehrssektor braucht es einen Systemwandel! Es reicht nicht, sich auf klimafreundliche Technologien zu verlassen. Eine Revolutionierung des Verkehrssystems bedarf einer öffentlichen Debatte über eine nachhaltige Mobilität. Das bedeutet auch, dass wir uns als Gesellschaft und als Bewegung komplexe Fragen stellen müssen: Wie viel Mobilität benötigen wir überhaupt und wie sollte diese Mobilität aussehen?

Weniger kreativ, dafür heute bereits umgesetzt, sind zahlreiche Sharing-Angebote, die eine effizientere Nutzung der Fahrzeuge sicherstellen – ein Auto steht im Privatgebrauch während 95 Prozent der Zeit herum!



Jelena Filipovic ist Gründungsmitglied des JungVCS und fordert eine Verkehrspolitik mit verbindlichen Klimazielen.

Weshalb also etwas besitzen, das ich ebenso gut bei Bedarf nutzen und mit anderen teilen kann?

Feministische Perspektive

Selbstverständlich hört das Problem nicht beim (motorisierten) Individualverkehr auf. Auch beim ÖV gibt es Verbesserungspotenzial. Die Frage ist weder, ob es ein besser ausgebautes Netz ausserhalb der Städte braucht noch ob es sich alle leisten können sollten – darauf lautet die Antwort ja! Es geht auch darum, wie es weiter ausgebaut wird und wem es zugute kommt.

Werden vor allem klassische Pendlerinnen und Pendler angesprochen? Oder wird eine feministische Perspektive eingenommen, die auch Teile der Bevölkerung inkludiert, deren Fokus nicht auf schnellen Verbindungen zwischen Grossstädten liegt: Menschen, die Care-Arbeit leisten, Kinder von A nach B transportieren oder als Schichtarbeiterinnen und Schichtarbeiter tätig sind. Aus diesem Grund braucht es kreative Köpfe mit Visionen einer inklusiven

und nachhaltigen Mobilität – damit wir auch einen Wandel innerhalb der Verkehrspolitik schaffen.

Jelena Filipovic war Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie ist Teil der Klimastreikbewegung und hat Passagen des Textes während der Besetzung auf dem Bundesplatz geschrieben.

VCS
aktiv!

Mach mit!

Der VCS sucht junge Köpfe, die sich den kritischen Fragen stellen und kreative Lösungen ausarbeiten. Aus diesem Grund haben engagierte junge Menschen den JungVCS gegründet. Hast du Lust, mitzumachen? Dann melde dich bei Anina Schweighauser:
anina.schweighauser@verkehrsclub.ch

Klimaschutz

Die Familienbäckerei Schüpbach in Rapperswil BE steht seit 130 Jahren für Tradition. Dort werden die edlen Pralinen von Hand mit erneuerbarer Energie hergestellt. Die Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit der Kakaoproduktion wird durch faire Preise und langjährige Abnahmeverträge mit den Produzenten sichergestellt.

zum Verschenken

Verschenken Sie mit der
VCS-Mitgliedschaft ein Stück
Klimaschutz – wir legen die Pralinen dazu!



Das Geschenkpaket enthält:

- VCS-Mitgliedschaft bis Ende 2021 im Wert von Fr. 85.–
- Handgeschöpfte Pralinen aus nachhaltiger Produktion (24 Stück, 270g)
- Festliche, personalisierte Geschenkkarte

Der VCS setzt sich seit 40 Jahren für eine ökologische Mobilität ein.

VCS-Mitglieder unterstützen unser Engagement für Umwelt und Klima und profitieren zudem von zahlreichen Mitgliedervorteilen.

Ganz nach unserem Motto:
Für Mensch und Umwelt.

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

Für Mensch
und Umwelt



Wie nutzen wir den Platz?



Platz ist knapp und begehrt – gerade im städtischen Raum. Zu fragen, wem dieser Platz gehört, liegt auf der Hand. Ist der Platz gerecht verteilt? Braucht es wirklich zu jeder Wohnung einen Parkplatz? Und wie viel Platz braucht ein Velo? Der VCS Schweiz und seine Sektionen setzen sich dafür ein, dass der Platz (wieder) den Menschen und nicht den Autos gehört.



Umverteilung nützt dem Klima

Von Stéphanie Penher

Velofahren und Zufussgehen ist platzsparend und umweltfreundlich: Gerade in Städten muss der Fokus in Zukunft vermehrt auf diesen Fortbewegungsformen liegen. Das nützt auch dem Klima.

Fortbewegung braucht Platz. Spitzenreiter punkto Platzbedarf ist pro transportierter Person das Auto. Platzsparender – und umweltfreundlicher – sind der Fuss- und der Veloverkehr, Fortbewegungsformen, denen auch angesichts der drohenden Klimakatastrophe zentrale Rollen zukommen. Die beengten Verhältnisse in den Städten und das wachsende Bewusstsein, dass der Verkehr ökologischer werden muss, führen mancherorts zu einer erfreulichen Umnutzung des Strassenraums. Das inzwischen schweizweite Bekenntnis zum flächen- und energieeffizienten Stadtverkehr wird aber nicht so rasch umgesetzt, wie es zum Aufhalten der Klimaerhitzung nötig wäre.

Der Fuss- und der Veloverkehr tragen aber auch zu einer Aufwertung des öffentlichen Raums, zu mehr Lebensqualität und zu einer guten Gesundheit bei. Aufgrund des Wachstums, das insbesondere in und um Städte prognostiziert wird, nimmt die Bedeutung dieser

Mobilitätsformen zusammen mit jener des öffentlichen Verkehrs (ÖV) weiter zu.

Gute Ideen, harzige Umsetzung

In Städten und Agglomerationen ist die Hitzebelastung besonders gross, denn die vielen versiegelten Flächen absorbieren die Sonnenstrahlung und heizen die Umgebung auf. Eine Umnutzung des Platzes darf also keinesfalls wertvolle Grünflächen gefährden, sondern muss auf Kosten des platzintensiven Autoverkehrs passieren.

Leider erschweren die schweizerische Kompromisskultur und die nationale Gesetzgebung eine neue Prioritätensetzung zugunsten der platzsparenden Fortbewegungsmöglichkeiten. Innovative Ideen in den Städten, die mittels Pilotprojekten ausgetestet werden, scheitern an den hohen Hürden der nationalen Gesetzgebung oder brauchen – wie das Beispiel des Rechtsabiegens bei Rot für Velofahrende zeigt – gute sechs Jahre für die offizielle Zulassung.

Apropos Velo: Gelb aufgemalte Linien schützen die Velofahrerinnen und Velofahrer nicht und enden oft dort, wo die Platzverhältnisse knapp sind und es gefährlich wird. Auch deshalb muss die Aufwertung der Veloinfrastruktur mehrheitlich auf Kosten von Parkplätzen und Fahrspuren geschehen.

Prioritäten neu setzen

Um die Umsetzung voranzutreiben, muss der Veloverkehr bei der Planung gleich viel Gewicht erhalten wie der ÖV und der Fussverkehr oder – auf gewissen Strecken – sogar die höchste Priorität geniessen. Je lieber die Menschen auf diesen Strecken unterwegs sind, desto besser. In Deutschland beispielsweise ist das Nebeneinanderfahren auf Velostrassen erlaubt.

Hohe Aufmerksamkeit braucht auch die Aufenthaltsqualität auf gewissen Fussverbindungen: Manche Wege dienen nicht der Fortbewegung, sondern laden zum Verweilen oder zur Begegnung ein. Velofahren und Zufussgehen müssen so attraktiv sein, dass Klimaschutz und Lebensqualität Hand in Hand gehen. ■

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen und fährt in ihren Träumen bereits über die Berner Velobrücke.

2003 sagte das Zürcher Stimmvolk Ja zur Umgestaltung des Münsterhofs. Seit 2016 ist der

Münsterhof komplett autofrei – und inzwischen auch begrünt.



© Tiefbauamt Stadt Zürich/Hannes Metz

Platz für Menschen statt für Autos

Von Mauro Schmid

Gerade in Städten ist der Strassenraum knapp und Parkplätze besetzen einen wesentlichen Teil davon. Drei Beispiele dafür, wie sich VCS-Sektionen schweizweit dafür einsetzen, dass Parkplätze anderen Nutzungen weichen.



Velostreifen statt Parkplätze: Boulevard de Pérolles in Freiburg.

Freiburg: Velostreifen markieren

Die VCS-Sektion Freiburg befürchtete, dass viele Pendlerinnen und Pendler nach dem Lockdown aufs Auto zurückgreifen könnten. Deshalb verfasste sie, zusammen mit einer breiten politischen Allianz, einen offenen Brief an die Stadt Freiburg, der forderte, dass die Stadt dem Fuss- und dem Veloverkehr raschmöglichst mehr Platz einräumen soll.

Mit Erfolg: Die Stadt Freiburg entschied, auf dem Boulevard de Pérolles einen zeitlich befristeten Velostreifen einzurichten. Auf einer Länge von einem Kilometer wurden auf der Hauptverkehrsachse 62 Parkplätze aufgehoben und in einen Velostreifen ummarkiert. Leider war diese Massnahme bis Ende August befristet und wurde bereits wie-

der rückgängig gemacht. Jetzt muss erstens die Stadt Freiburg mit gutem Beispiel vorangehen und den Velostreifen definitiv wieder einführen. Und zweitens braucht es mehr solche Massnahmen, auch in anderen Städten.

Genf: Parkplätze aufheben

Am 27. September nahm die Genfer Stimmbewölkerung ein Gesetz an, das die Aufhebung von Parkplätzen im öffentlichen Raum vereinfacht. Die VCS-Sektion Genf hatte sich stark für die Annahme eingesetzt. Zwar müssen, wie bisher, aufgehobene Parkplätze kompensiert werden. Doch erstens wurde die Aufhebung vereinfacht. Und zweitens können vermehrt wenig benutzte Parkplätze in bereits existierenden Parkhäusern

an die Kompensation angerechnet werden. Damit kann die Politik lebendige Strassen schaffen, die nicht mehr von parkierten Autos besetzt werden.

Basel: Räume für alle erhalten

Im Kanton Basel-Stadt kamen im Februar zwei rückständige Auto-Initiativen zur Abstimmung. Eine davon verlangte, dass so viele Parkplätze erstellt werden müssen, wie nachgefragt werden. Zudem hätten aufgehobene Parkplätze in der nahen Umgebung kompensiert werden müssen. Um alle diese Parkplätze zu bauen, wäre es nötig gewesen, Trottoirs, Velowege und Plätze aufzuheben. Das weckt Erinnerungen an die autogerechte Stadt des vergangenen Jahrhunderts, als städtische Plätze mit Autos vollgestellt waren. Diese Plätze sind heute zu beliebten Aufenthaltsorten geworden.

Unter anderem dank des tüchtigen Einsatzes der VCS-Sektion Basel im Abstimmungskampf wurde die Initiative deutlich abgelehnt. ■

Mauro Schmid ist Praktikant für Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

Platz – wofür auch noch?

Ein Auto steht im Durchschnitt 23 Stunden pro Tag – auf zwölf Quadratmetern Platz. Wofür man diesen Platz sonst nutzen könnte, zeigt seit 2005 der Park(ing) Day, an dem sich regelmässig verschiedene VCS-Sektionen beteiligen. Immer am dritten Freitag im September schenken Menschen auf Parkplätzen Kaffee aus, bauen Spielplätze, organisieren Marktstände oder bauen gar Häuser.

Schön auch ein Projekt unseres Schwesterclubs: Mit «12qmKultur» organisiert der Verkehrsclub Deutschland regelmässig kulturelle Anlässe – auf Parkplätzen.

«Die Gesetzgebung in Basel-Land ist nicht zeitgemäss»

Interview: Nelly Jaggi

Die PAWO gehört zu den Erfolgsprojekten des VCS. Ein Gespräch mit dem Leiter Samuel Bernhard über den Erfolg autofreier Siedlungen, notwendige Standortvoraussetzungen und einen Kanton, der sich querstellt.

Samuel Bernhard, lassen Sie uns zuerst in die Vergangenheit blicken. Wann gab es in der Schweiz die ersten Parkplatzreglemente?

Das weiss ich nicht genau. Erste Reglemente, welche eine Parkplatzerstellungspflicht enthalten, dürften in den 60er- und 70er-Jahren entstanden sein. Heute gibt es immer noch gültige Regelungen aus den 80er-Jahren. Hintergrund für die Einführung einer Parkplatzerstellungspflicht war das Parkplatzproblem: Nach dem zweiten Weltkrieg war mit den vielen, vielen Autos eine richtige Welle losgetreten worden. Diese Autos musste man irgendwo abstellen. Daraufhin wurden überall in der Schweiz, mit Ausnahme des Kantons Basel-Stadt, Reglemente geschaffen, in denen eine Mindestanzahl Parkplätze vorgeschrieben war.

Später kam es zu einem Umdenken und Forderungen nach autofreien Siedlungen wurden laut. Als Folge davon hat der VCS die PAWO aufgebaut, die Plattform autofrei/ autoarm Wohnen.

Die Anfänge dieser Bewegung würde ich auf die 90er-Jahre zurückdatieren. Verschiedene Kreise haben sich mit unterschiedlichen Ansätzen beschäftigt. Ich habe 2008 mit einer Arbeitsgruppe angefangen. Wir haben Seminare in sehr kleinem Rahmen organisiert und uns überlegt, wie autofreies Wohnen in der Schweiz gefördert werden könnte. Daraus ist schliesslich PAWO entstanden, um die verschiedenen Akteure und Engagements zu bündeln und gemeinsam vorwärtszukommen. 2014 haben wir Bundesunterstützung für den Aufbau einer Website bekommen. Gleichzeitig haben wir begonnen, die eher handgestrickten Erfahrungsaustauschtreffen zu richtigen Fachseminaren zu machen.

Wen unterstützt die PAWO?

Wenn Bauherren und Investoren auto-reduziert bauen wollen, helfen wir ihnen, zu entscheiden, wo und wie sie das machen müssen. Wir zeigen ihnen auf, was die Erfolgsfaktoren sind, und geben ihnen juristische Grundlagen, aber auch Zahlen und Fakten zum Thema. Und wir unterstützen sie seit Neustem auch mit Beratung und Mobilitätskonzepten beim Baugesuch.

Auch Städte und Gemeinden können unsere Beratungsdienstleistungen in Anspruch nehmen. Wir bekommen beispielsweise Anfragen von Bauverwaltungen, die ein Areal in eine bestimmte Richtung entwickeln wollen.

Die erste autofreie Siedlung in der Schweiz ist seit 2011 in Betrieb,

die Siedlung Burgunder im Berner Stadtteil Bümpliz. Warum dauerte das so lange – auch im Vergleich zum Ausland?

Andere Länder haben einen Top-down-Ansatz verfolgt: Stadtregierungen wollten einen derartigen Leuchtturm, Vauban in Freiburg im Breisgau (DE) ist ein Beispiel dafür. In der Schweiz war es immer umgekehrt. Man muss mit Anregungen von unten kommen. Darum hat es so lange gedauert. Wenn ich allerdings an die Geschichte des Berner Viererfeldes denke, muss man sich eher fragen, warum es so lange gescheitert ist. (Anm. d. Red.: 2004 scheiterte ein – teilweise autofreies – Überbauungsvorhaben an der Urne, 2016 sprach sich das Stimmvolk schliesslich für eine Überbauung aus.)

Haben Sie eine Erklärung dafür?

Zum einen gab es nicht dieselben rechtlichen Regelungen, die es heute gibt. Zum anderen wollte man es schlicht nicht und hat dafür wirklich alle Hebel in Gang gesetzt. Die ersten Siedlungen waren Pioniere und mussten sich ihre Regelungen mit den Behörden erstreiten. Mittlerweile ist das Feld geerntet.

Sie haben ganz am Anfang gesagt, Basel-Stadt sei der einzige Kanton, der nie eine Parkplatzerstellungspflicht kannte. Wie sieht es heute aus?

Mittlerweile ist Basel nicht mehr der einzige Kanton. Bern hat klare Regelungen. In Zürich war die Stadt der Vorreiter und



PAWO-Leiter Samuel Bernhard: «Ein Standort muss längerfristig funktionieren.»



© Hübler & Associés



SEIT 2015 gehört die Place publique des Anciens-Fossés in La Tour-de-Peilz den Menschen. Wo vorher Autos dominierten, laden heute Bänke zum Verweilen und ein Wasserspiel zum Herumtollen ein.

der Kanton musste nachziehen, de facto ist es jetzt im Kanton Zürich fast flächendeckend möglich. Wir sprechen inzwischen bei der PAWO nicht mehr von Orten, an denen autofreie Siedlungen nicht möglich sind, sondern von Bauherren, die das nicht wollen – obwohl es aus rechtlicher Sicht kein Problem wäre.

Gibt es noch Kantone, die sich querstellen?

Ja, beispielsweise Basel-Land ist mit seiner Regelung anachronistisch und steht heute quer in der Landschaft.

Welche Vorgaben gelten dort?

Wer im Kanton Basel-Stadt eine Wohnsiedlung baut, muss null Parkplätze erstellen. Wer über die Grenze geht – an vielen Orten merkt man den Übergang gar nicht –, muss 1,3 Parkplätze pro Wohnung erstellen: 1 für die Bewohner, 0,3 für Besucher. Das ist massiv und das betrifft auch ganz konkret einzelne Projekte, die über die Kantons Grenzen gebaut werden.

Wie viele autofreie Siedlungen gibt es inzwischen in der Schweiz?

Mit PAWO behandeln wir neu gebaute Siedlungen. Best-Practice-Beispiele auf unserer Website gibt es jetzt 21, insgesamt sind es vielleicht 40 bis 50 Siedlungen. Gleichzeitig gibt es Hunderte

von Siedlungen im Bestand, die vor der Zeit der Parkplatzreglemente autofrei gebaut wurden und immer noch autofrei existieren.

Lassen sich regional Unterschiede feststellen – zwischen der Deutschschweiz und der Romandie, aber auch zum Tessin?

So wie die Deutschschweiz Rückstand hatte aufs Ausland, hatte die Romandie Rückstand auf die Deutschschweiz. Dieser Unterschied verwischt langsam: beim Anteil autofreier Haushalte und beim Anteil autofreier Siedlungen. Das Tessin ist ein Spezialfall, «la macchina» ist dort nach wie vor eine Göttin und es könnte noch dauern, bis es überhaupt nur erste Projekte gibt.

Auch im städtischen Raum?

Ich stehe regelmässig mit Lugano, Chiasso oder Mendrisio in Kontakt. Erste Anzeichen für Änderungen gibt es auch hier, aber Spruchreif ist noch nichts zu vermelden.

Die PAWO unterscheidet zwischen autofrei und autoarm?

Als autofrei bezeichnen wir Siedlungen mit bis zu 0,2 Parkplätzen pro Wohnung. Autoarm gilt für Siedlungen mit 0,21 bis 0,5 Parkplätzen pro Wohnung. Das ist eine willkürliche Festlegung. Inzwi-

schen denken wir darüber nach, wie wir die Kriterien verfeinern und überarbeiten können. Im grossstädtischen Raum bei 0,5 Parkplätzen von Best Practice zu sprechen, ist völlig absurd, wenn über die Hälfte der Haushalte in den grossen Städten der Deutschschweiz gar kein Auto hat. Auf der anderen Seite muss man klar sehen: 0,5 Parkplätze an Orten mit schlechter ÖV-Erschliessung und geringer Versorgung mit Geschäften ist je nachdem grossartig.

Was braucht es denn, damit ein Leben ohne eigenes Auto überhaupt realistisch ist?

Es reicht nicht, die ÖV-Güteklasse eines Standortes zu bestimmen. Es braucht Profis, die einen Standort beurteilen. Es spielt eine Rolle, wo die Geschäfte sind, wie das kulturelle Angebot ist, wo es welche Typen von Schulen gibt und wie die Verkehrserschliessung mit Fuss- und Velowegen aussieht. Erst dann lässt sich beurteilen, mit wie vielen Parkplätzen es funktionieren kann. Sehr wichtig ist auch, das Zielpublikum im Auge zu haben: Stehen Familien im Fokus, wie gross ist der Anteil an Stockwerkeigentum, ... solche Fragen sind matchentscheidend.

In der letzten Ausgabe des VCS-Magazins haben wir im Dossier über

© Adobe Stock – bil_7



BASEL MÜNSTERPLATZ



© Staatsarchiv Basel-Stadt, BSL 1013 113521 (Foto Hans Bertoni)

DIE GESCHICHTE des Basler Münsterplatzes reicht weit zurück. Einst bildete er einen zentralen Bestandteil des mittelalterlichen Lebens in Basel. Nach Jahrzehnten als «schönster Parkplatz Europas», ist er seit 2007 (wieder) ganz autofrei.

eine geplante autofreie Siedlung im Dorf Almens im Bündnerland berichtet. Wie kann ein solches Projekt erfolgreich sein?

Geht jemand ganz offensichtlich das Marktpotenzial in diesem Raum an und hat eine realistische Zielgruppendefinition im Kopf, dann funktioniert es.

Heisst das, es funktioniert besser, wenn die Anregung aus der Bevölkerung kommt?

In einer ersten Phase sicher, so lässt sich die Pioniermietergeneration formieren. Zum Teil sind diese Leute auch an der Projektumsetzung beteiligt und dadurch sehr engagiert. Ändern sich aber deren Lebensumstände, sieht es je nachdem anders aus. Ein Standort muss längerfristig funktionieren können.

Das ist in einer Stadt vermutlich einfacher als in Almens ...

Ja, das sehe ich auch so. Auf der anderen Seite ist es in Almens aus Platzgründen einfacher, flexible Parkplatzlösungen zu planen.

Bergen autofreie Siedlungen in Städten nicht auch das Risiko, dass die Bewohnerinnen und Bewohner ihre Autos in der blauen Zone abstellen?

Diese einzelnen Fälle gibt es. Meist realisieren diese Leute aber früher oder später, dass das Konzept für sie nicht

stimmt, und ziehen weg. In ganz seltenen Fällen wird es juristisch relevant.

Man kann aber niemandem verbieten, ein Auto zu haben, richtig?

Das wissen wir schlicht noch nicht. Momentan gibt es keine Kläger. Es gibt Juristen, die sagen, das sei kein Problem: Wenn man Haustiere verbieten könnte, liessen sich auch Autos verbieten. Und es gibt Juristen, die sagen, das sei eine Einschränkung der persönlichen Freiheit. Ich empfehle allen eine Formulierung, die juristisch nicht anfechtbar ist.

Was heisst das konkret?

Bei der Siedlung Sihlbogen habe ich unterschrieben, dass ich keinen Parkplatzbedarf habe und im Umkreis von 300 Metern zur Siedlung kein Auto abstellen werde.

Und wenn Sie einen VW-Bus vor dem Haus Ihrer Eltern auf dem Land abstellen?

Das ist mehr ein moralisches Problem.

Gibt es eigentlich auch Parkplatz-erstellungspflichten für Velos?

Ja, das ist mittlerweile auch festgeschrieben. In der Regel wird aber eher zu wenig gemacht. Die Faustregel «Ein Abstellplatz pro Zimmer» gilt längst nicht immer. ■

Das neue PAWO-Beratungsangebot

Das Beratungsangebot «Mobilitätskonzept autoarm» richtet sich an Investoren, Planungsbüros, städtische Immobilienbewirtschafterinnen und Wohnbaugenossenschaften. Ein Konzept umfasst eine Standort- und Zielgruppenanalyse, eine realistische Dimensionierung der Parkierung, die Formulierung von Mobilitätsalternativen ohne eigenes Auto sowie die rechtliche Absicherung gegenüber der Mieterschaft wie gegenüber der Baubewilligungsbehörde. Ergänzend können Kundinnen und Kunden auch vertieft zu Themen wie Veloabstellanlagen, Sharingangeboten und Mobilitätsinformation beraten werden.

Fachseminare 2020

Im November finden die beiden Fachseminare der PAWO statt. Das Seminar der Romandie widmet sich in Form eines Webinars Beispielen aus dem Ausland. Das Seminar der Deutschschweiz findet unter dem Titel «Autofrei wohnen in der Stadt und Agglomeration Luzern» statt. Fürs Magazin haben wir auf der gegenüberliegenden Seite drei Beispiele für autoreduziertes Wohnen, die an den beiden Fachseminaren vorgestellt werden, herausgepickt.

Zahlreiche Informationen zum autoreduzierten Planen, Bauen und Wohnen sowie neues Beratungsangebot unter www.wohnbau-mobilitaet.ch

Mehr Platz für anderes

Von Emilie Roux und Nelly Jaggi

Zwölf Quadratmeter und 30 000 Franken: Wohnsiedlungen, die auf (unnötige) Parkplätze verzichten, gewinnen Platz und sparen Geld – drei Beispiele aus drei Ländern.

Teiggi in Kriens: Begleitung durch Mobilitätsgruppe



Wo früher Teigwaren produziert wurden, wohnen heute rund 200 Menschen: Das Wohnwerk Teiggi in Kriens (LU) setzt mit seinen 87 Wohnungen und 24 Ateliers in zwei umgebauten und drei neu gebauten Gebäuden auf eine generationenübergreifende Durchmischung. Bevorzugt werden Mieterinnen und Mieter ohne Parkplatzbedarf – der Mietvertrag enthält einen Autoverzichtsbonus. Und wer einen Parkplatz in Anspruch nimmt, zahlt dafür einen kostendeckenden Mietzins.

Auf dem Areal stehen 30 Bewohnerparkplätze und zehn Besucherparkplätze zur Verfügung. Ein Carsharing-Angebot innerhalb des Areals gibt es nicht, in unmittelbarer Umgebung stehen allerdings drei Autos zur Verfügung. Platz genug gibt es hingegen für Velos: insgesamt 210 Abstellplätze, dazu Steckdosen für E-Bikes. Auch Cargovelos und Anhänger lassen sich problemlos abstellen. Die Siedlung Teiggi setzt zudem eine Mobilitätsgruppe ein, die das bestehende Konzept betreut und laufend verbessert.

Stellwerk 60 in Köln: Teilen statt Besitzen

Stellwerk 60, das erste autofreie Quartier in Köln, liegt ungefähr 2,5 Kilometer nördlich des Stadtzentrums. 400 Wohnungen wurden auf diesem ehemaligen Eisenbahngelände erbaut.

Das Projekt funktioniert rund um das Motto «Teilen statt Besitzen» und fördert die Ausleihe zahlreicher Güter unter den Bewohnerinnen und Bewohnern. Man kann zum Beispiel Veloanhänger, Tandems oder Pumpen ausleihen, aber auch Festbänke oder Kinderspielzeug.

Am Rand des Quartiers gibt es verschiedene Möglichkeiten, ein Fahrzeug im Carsharing zu benutzen. Die Quartierbewohnerinnen und -bewohner, die in ihrem Mietvertrag auf den Besitz eines Autos verzichten, profitieren dabei von Rabatten. Das breite Angebot an Alternativen macht das autofreie Leben nicht nur problemlos möglich, sondern auch sehr angenehm.



Cykelhuset Ohboy in Malmö: Begleitung durch Mobilitätsgruppe

Das Cykelhuset ist das erste Gebäude in Schweden, das vollständig darauf ausgerichtet ist, dass die Bewohnenden ohne Auto leben. Das schwedische Gesetz sieht normalerweise Parkplätze für jeden Neubau vor. Die Stadt Malmö hat sich jedoch bereit erklärt, von dieser Regel abzuweichen, wenn das Projekt so konzipiert wird, dass man leicht auf das eigene Auto verzichten kann. Entsprechend wurde das Gebäude rund um die Velonutzung erbaut.

Der Platz, der mit den eingesparten Autoparkplätzen gewonnen wurde, ist in Veloabstellräumen investiert worden.



Es wurden Stellplätze für Zweiräder eingerichtet, die auch Cargovelos genügend Platz bieten. Die Lifte sind mit breiteren Türen und Öffnungen auf beiden Seiten versehen, so dass man das Velo auch in die eigene Wohnung mitnehmen kann. Ebenso wurden zu diesem Zweck die Eingangstüren der Wohnungen und die Balkone verbreitert.

Um die Lieferung von Sperrgut ohne motorisiertes Privatfahrzeug zu erleichtern, wurden spezielle und unterschiedlich grosse Briefkästen installiert. Ein Hotel im Erdgeschoss des Gebäudes ermöglicht zudem auch Touristinnen und Touristen, an diesem Wohnkonzept teilzuhaben, wird doch jedes Zimmer mit einem faltvelo vermietet.



LAUSANNE, RUE DE BOURG



DIE RUE DE BOURG in Lausanne ist seit 1962 eine Fussgängerzone. Die Haupteinkaufsstrasse gehörte zu den ersten autofreien Strassen der Stadt.

Ein Velo braucht (ein wenig) Platz

Von Nelly Jaggi

Wer mit dem Velo unterwegs ist, freut sich über einen geeigneten Abstellplatz für sein Fahrzeug, am liebsten sicher und vor Wind und Wetter geschützt. Verbesserungspotenzial ist auch im privaten Bereich auszumachen.

Der öffentliche Raum ist gerade in Städten und insbesondere rund um die Bahnhöfe knapp. Wie bei den Autos gibt es auch bei den Velos Forderungen nach unterirdischen Parkplätzen, damit der oberirdische Raum aufgewertet wird. An den Bahnhöfen der grössten Schweizer Städte spriessen die Velostationen förmlich aus dem Boden. «Hier hat sich die Situation in den letzten Jahren stark verbessert», bestätigt Laura Schmid,

Es gibt auch bei den Velos Forderungen nach unterirdischen Parkplätzen.

Projektleiterin beim VCS Schweiz. «Es gibt zudem spannende Versuche mit neuen Systemen, die das Abstellen von Velos noch effizienter und sicherer machen.»

Trotzdem lohnt sich ein Blick über den Tellerrand. Der Bahnhof Utrecht (NL) verfügt über eine Velostation mit 12 500 Plätzen – die grösste der Welt. Pro 100 Fahrgäste stehen 10,5 Veloabstellplätze zur Verfügung. Zum Vergleich: Beim Bahnhof Zürich sind es 0,8 Abstellplätze pro 100 Fahrgäste, in Bern zurzeit 1,7 und in Basel 2,8 – Groningen (NL) verfügt über sage und schreibe 50 Veloabstellplätze pro 100 Fahrgäste.

Ein Platz pro Zimmer

Während in Städten und rund um Bahnhöfe fieberhaft nach Lösungen gesucht wird, besteht im privaten Bereich grosser Nachholbedarf. So steht das Rennvelo oft im Wohnzimmer und das Mountainbike hat seinen festen Platz im abschliessbaren Keller. Für das Alltagsvelo ist weder

das eine noch das andere eine Lösung und so trotz es Tag und Nacht im Freien der Witterung, oft eingeklemmt zwischen seinesgleichen.

Werden Häuser neu gebaut, besteht eine Erstellungspflicht für Veloabstellplätze. In Zürich etwa mindestens ein Veloabstellplatz pro 40 m² Geschossfläche. Pflicht zur Nachrüstung besteht allerdings keine. Als Faustregel gilt ein Veloabstellplatz pro Zimmer.

Erforderlich sind Veloabstellplätze aber auch an zahlreichen anderen Orten: bei Restaurants und Geschäften, bei Schulen, Spitälern und Firmen, bei wichtigen Bus- oder Tramhaltestellen sowie bei Hallenbädern oder Museen. So platzsparend das Velo ist, (ein wenig) Platz braucht es eben doch. ■

Wem wie viel Platz?

Auf jeder Spur befinden sich 50 Menschen – im Auto, im Bus, auf dem Velo und zu Fuss – und allen steht gleich viel Platz zur Verfügung. Gedränge herrscht auf der Spur der Autos und ein Vorwärtskommen ist fast unmöglich. Viel Platz für wenig Menschen: Im Durchschnitt sitzen 1,4 Personen in einem Auto, im Pendelverkehr sind es

gar nur 1,1 Personen! Auf den Spuren der Velofahrerinnen und der Fussgänger gibt es genügend Platz. Es geht flüssig voran und die nötige Distanz lässt sich problemlos wahren. Platzsparend unterwegs ist auch, wer den öffentlichen Verkehr nutzt.



Bahnreiseführer Schweiz

Mit Bahn, Bus und Schiff entdecken Sie die Schweiz umweltfreundlich, entspannt und intensiv. Ein Schlüssel dazu ist der «Bahnreiseführer Schweiz» von Ruedi Eichenberger, dem auch die Tour auf den Seiten 46 und 47 dieses Hefts entnommen ist. 30 fixfertige Vorschläge für kurze und längere Rundreisen in allen Landesteilen und im grenznahen Ausland machen das Planen einfach. Sie wecken Lust auf Zwischenhalte, Abstecher sowie ergänzende kürzere Wanderungen und Velotouren. Exkurse zur Verkehrs- und Technikgeschichte zeigen auch, was die Schweiz zum Bahnland schlechthin macht und wie sie dazu geworden ist. Übersichtskarten und viele praktische Tipps machen das Buch auf 390 Seiten zum zuverlässigen Reisebegleiter.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 20 % Rabatt auf den Ladenpreis von Fr. 48.–. Sie erhalten den Bahnreiseführer Schweiz für Fr. 39.– (zuzüglich Fr. 5.– Versandpauschale, ab zwei Exemplaren ohne Versandkosten) per Post direkt vom AS Verlag Zürich/ Ziegelbrücke per Post mit Rechnung.
Bestellen: www.bahnreisefuehrer.ch mit Code «VCS_2020», gültig bis Ende November 2020.

Mehr Ökostrom dank Solar-Pass



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie wählen zwischen 5000 (für Fr. 20.–), 10000 (für Fr. 40.–) oder 15000 Bahnkilometern pro Jahr (für Fr. 60.–). Der Solar-Pass ist ein Jahr gültig.

Bestellen: www.verkehrsclub.ch/angebote

Mit 90 Prozent Wasserkraft im Bahnstrommix sind die SBB eine der umweltfreundlichsten Bahnen der Welt. 90 Prozent sind aber noch nicht 100 Prozent! Der VCS setzt sich mit den SBB dafür ein, die Nachhaltigkeit noch weiter zu steigern. Der Solar-Pass erlaubt es VCS-Mitgliedern, nur noch mit sauberer Energie Bahn zu fahren. Er garantiert einen fixen Anteil von 10 Prozent Solarstrom im Bahnstrommix. Diese 10 Prozent Ökostrom ersetzen die 10 Prozent Strom aus anderen Energiequellen wie zum Beispiel Atomkraft. Die SBB verpflichtet sich, entsprechende «naturemade-star-Solarstrom-Herkunftsnachweise» einzukaufen und bestätigen dem VCS den Einkauf.

Klimaschutz mit Klean Kanteen

Am Anfang, 2004, wurden die Edelstahlflaschen von Klean Kanteen mit Liebe gebaut – der Liebe zum Abenteuer, zur Bewahrung wilder Orte und als Absage an Einwegplastik. Heute, 2020, hat sich Klean Kanteen der unabhängigen Non-Profit-Organisation «Climate Neutral» angeschlossen, um ein führendes Unternehmen bei der Reduktion von CO₂ zu werden, und ist zu 100 Prozent klimaneutral zertifiziert.

Mit der TKWide bringt Klean Kanteen eine qualitativ hochstehende und nachhaltige Isolierflasche aus Edelstahl auf den Markt. Zudem ist die Flasche mit dem auslaufsicheren Café-Cap-Deckel ausgestattet. Für einen schnellen Trinkgenuss unterwegs wird die Trinköffnung durch einfaches Drehen schnell geöffnet oder geschlossen. Die Flasche mit einem Volumen von 592 ml hält Getränke dank der Climate-Lock™-Vakuuminisierung stundenlang heiss oder kalt, im Sommer und im Winter.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Bis am 29. November 2020 gibt es in der VCS-Boutique 15 % Rabatt auf das gesamte Sortiment. Im Rahmen dieser Aktion ist die Isolierflasche Klean Kanteen TKWide in den abgebildeten Farben zum Preis von Fr. 46.70 statt Fr. 54.90 erhältlich, solange Vorrat.

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





Nachhaltig geniessen in Interlaken

Geniessen Sie erholsame Tage in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken. Das Angebot versteht sich inklusive einfachen Frühstücks, Nutzung der Selbstkocherküche, kostenlosen Wifis, Parkplatz, Eintritt ins öffentliche Hallenbad und Gratis-Nutzung der Ortsbusse. Selbstverständlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100 % CO₂-Kompensation durch myclimate.org dabei. Die «Backpackers Villa Sonnenhof»

verfügt zudem über eine Solaranlage und eine E-Tankstelle. Zusätzlich profitieren Sie vom Winterlaken-Hit: ab zwei Übernachtungen gibt es die Winterlaken Card für Fr. 35.– pro Tag (Kinder: Fr. 20.–) inkl. IceMagic, Schneesport in der Jungfrau-Region (Grindelwald-Wengen-Mürren), 20 % Rabatt auf Ski Rental und weitere Partnerangebote.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

33 % Rabatt auf sämtliche Übernachtungen, zum Beispiel zwei Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC für Fr. 215.– statt Fr. 322.– (Preise nach Saison). Angebot gültig bis 30.4.2021. Vom 19.12.2020 bis am 27.2.2021 zusätzlich pro Person einen Gratisentritt zu IceMagic.

Bestellen:

unter www.villa.ch mit Rabatt-Code «vcswinter20».

Light & Motion – für viel Licht am Velo

Seit über 20 Jahren stellt Light & Motion in Kalifornien qualitativ hochwertige Lichtlösungen für Fahrräder her. Dabei hat sich Light & Motion nicht nur helles Licht, sondern «perfektes Licht» zum Ziel gesetzt. Das Velolichtset Urban 500 & Vya TL besteht mit sehr hellen 500 Lumen Lichtstärke des Frontscheinwerfers Urban 500, der auch dunkle Strassen mit einem breiten Lichtkegel gut auszuleuchten vermag. Der 122 Gramm leichte Scheinwerfer kann dank Gummizug an Lenker oder Helm befestigt und zum Aufladen des Akkus auch einfach wieder entfernt werden. Das ultrakompakte und helle Rücklicht Vya TL beginnt automatisch zu leuchten, sobald die Lampe in der Halterung angebracht ist und das Fahrrad bewegt wird. Zudem brennt sie bei Stillstand 30 Sekunden weiter. Ist der Akku leer kann die Vya TL via USB-Stecker wieder aufgeladen werden.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Velolichtset Light & Motion Urban 500 & Vya TL ist mit Rabatt-Code mag0520 zum Preis von Fr. 89.90 statt Fr. 109.90 erhältlich. Aktion gültig bis 29. November 2020.

Bestellen:

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



«Benzin aus Luft: Eine Reise in die Klimazukunft»

Die Klimastreiks haben geschafft, was kein politisches Gipfeltreffen erreicht hat: Die Klimakrise ist in den Köpfen der Menschen angekommen. Tatsächlich gibt es unzählige Wege, um nachhaltig, sozial und intelligent in die Zukunft zu schreiten. Wissenschaftlerinnen, Unternehmer und Aktivistinnen auf der ganzen Welt haben gute Ideen entwickelt. Das Buch «Benzin aus Luft: Eine Reise in die Klimazukunft» von Christoph Keller führt uns dahin, wo diese Zukunft bereits heute sichtbar wird. Eine Reise an Orte, wo aus Luft Treibstoff gemacht wird, zu grünen Dächern über der Grossstadt, zu Dörfern, die ihre Energie mehr als nur decken. Ein Besuch auch bei Menschen, die sich einer anderen Denkweise verschrieben haben – dem Denken in Kreisläufen, in komplexen, aber auch nachhaltigen Systemen. Dazu liefert es grundsätzliche Überlegungen zur Frage, wie wir in eine bessere, unverbrannte Zukunft gehen können. Morgen schon, wenn wir nur wollen!



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch «Benzin aus Luft» zu einem Spezialpreis von Fr. 17.– statt Fr. 22.– inkl. Porto.

Bestellen:

www.verkehrclub.ch/bonus

Kursbuch 2021 – jetzt vorbestellen

Nach dem grossen Erfolg der Neuauflagen der letzten Jahre wird auch das Kursbuch 2021 von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, die sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abbilden, lassen sich Reisen besonders praktisch planen. Das Kursbuch 2021 erscheint wieder im beliebten A5-Format.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 19.80 plus Versandkostenanteil Fr. 6.90.

Bestellen:

unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch, per Telefon unter 031 328 58 58 oder mit der Bestellkarte im Umschlag.



CERA-Bienenwachstuch «Für die Meere von morgen»



CERA, das Bienenwachstuch des Berner Labels Loggia16, ist die wiederverwendbare, in Bern hergestellte und nachhaltige Alternative, um Alu- oder Plastikfolie im Haushalt zu ersetzen. Röhrl, Plastiktüten, Einwegverpackungen – die Meere ertrinken regelrecht im Müll. Im Rahmen eines Zeichnungswettbewerbs «Zeichne für den Schutz der Meere» will Loggia16 sensibilisieren und den Verbrauch von Einwegverpackungen im Alltag reduzieren. Kinder von sieben bis zwölf Jahren aus der ganzen Schweiz zeichnen ihre Sicht der Meeresbewohner. Daraus entstand die wunderbare Unterwasserwelt des neuen Bienenwachstuch-Sets «Für die Meere von morgen». Pro verkauftes Set geht eine Spende von Fr. 1.– direkt an OceanCare.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das CERA-Bienenwachstuch-Set «Für die Meere von morgen» (1x 20x20 cm/1x 27x27 cm/1x 32x32 cm) ist mit Rabatt-Code mag0520 zum Preis von Fr. 23.80 statt Fr. 28.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 29. November 2020.

Bestellen:

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

ANZEIGE



FAIR

Der Podcast rund um nachhaltige Themen

Hier geht es darum, wie du den Planeten jeden Tag etwas besser machen kannst. Jeden Monat stellen wir dir ein spannendes Projekt oder eine besondere Person vor.

Jetzt abonnieren: de.oikocredit.ch/podcast






Genossenschaftlich
Pionier seit 1975
59 000 AnlegerInnen weltweit


in Menschen investieren

www.oikocredit.ch
044 240 00 62

Zwei schöne Erfolge – und noch viel Arbeit

Zürich

Zur Freude des VCS haben die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger von Stadt und Kanton Zürich beim Urnengang vom 27. September ein weiteres Mal verkehrspolitische Weitsicht bewiesen.

In Verkehrsfragen scheint sich nun auch auf kantonaler Ebene mehr und mehr eine ökologisch denkende Mehrheit zu etablieren. Nachdem die Stimmberechtigten schon dem verkehrspolitisch verheerenden Rosengartentunnel eine Abfuhr erteilt hatten, rich-

teten sie nun auch die Strassenfinanzierung neu aus. Für kommunale Strassen, die bis anhin fast ausschliesslich aus allgemeinen Steuermitteln finanziert wurden, gibt es in Zukunft – verursachergerecht – substanzielle Beiträge vom Kanton, die dieser

dem Topf der Strassenverkehrsabgaben entnimmt. Von den 500 Mio. Franken, welche die Gemeinden jährlich für Planung, Bau und Unterhalt ihrer Strassen ausgeben, werden ihnen nun 90 Millionen zurückerstattet.

Die Stadt Zürich sagte erwartungsgemäss Ja zur Verfassungsänderung, die ein durchgehendes und sicheres Netz von 50 km Velorouten innerhalb von zehn Jahren fordert. Überraschend war höchstens, dass die verstärkte Veloförderung fast überall derart klar obsiegte. Trotz Nein-Parolen von FDP und SVP stimmten sogar die bürgerlichen Hochburgen, die Stadtkreise 7 und 8, fast mit einer Zweidrittelmehrheit zu. In den Stadtkreisen 4 und 5 brachte es die Vorlage auf 84, gesamtstädtisch auf rund 70 Prozent Ja. Ganz offensichtlich orten breiteste Bevölkerungskreise bei den Velorouten dringenden Handlungsbedarf.

Fehlplanung an der Gutstrasse

Wie weit der Weg zu einer Velostadt Zürich, aber auch zu wirksamem Lärmschutz für alle, immer noch ist, zeigen die vor rund einem Monat publizierten Pläne für die Umgestaltung der stark lärmbelasteten Gutstrasse. Diese liegt in Wiedikon mitten in einem dicht bebauten Wohnquartier. Viele Ersatzneubauten für Familien sind schon realisiert



Fotos: Markus Krauss

Viele neue Wohngebäude, auch für Familien: Der Gutstrasse darf die wichtigste Lärmschutz- und Sicherheitsmassnahme, Tempo 30, nicht vorenthalten werden.

worden, weitere werden folgen. Dementsprechend führen auch viele Schulwege über die Strasse.

Angesichts der gravierenden Lärmbelastung der dort lebenden rund 800 Anwohnerinnen und Anwohner gehört die Gutstrasse in die Kategorie der Strassen mit dem dringendsten Handlungsbedarf. Trotzdem will die Stadt auf die wirksamste, kosteneffizienteste und am einfachsten realisierbare Massnahme, auf Tempo 30, verzichten. Begründet wird dies vor allem damit, dass noch kein stadtweites Konzept vorliege, wo überall Tempo 30 signalisiert werden soll. Mit einer gemeinsamen Einsprache geben 64 Direktbetroffene und der VCS Zürich der Stadt nun die Chance, das Gutstrasse-Projekt gemäss den heutigen Anforderungen nochmals zu überdenken.

Gabi Petri/Markus Krauss



Mit der Velorouten-Initiative vor Augen planen!

Auf der Gutstrasse verläuft auch eine Hauptroute des Masterplans Velo. Zusammen mit der Veloroute auf der Bertastrasse und deren Fortsetzung – mit einer neuen Brücke über das breite Gleisfeld vom PJZ bis in den Kreis 5 – ist die Gutstrasse Teil der wohl wichtigsten Tangentialverbindung im Westen der Stadt Zürich. So wird es in Zukunft möglich sein, direkt aus dem Stadtkreis 9 durch die Stadtkreise 3, 4 und 5 bis über die Limmat zu gelangen. Vor dem Hintergrund der Velorouten-Initiative ist es deshalb unerklärlich, warum mit diesem Projekt nicht gleichzeitig die hier klaffende Routennetz-Lücke geschlossen wird: Wer auf dem Velo von der Gutstrasse in die Bertastrasse gelangen will, muss gemäss offizieller Planung ungeschützt vier Spuren – drei MIV-Spuren, eine Busspur – überqueren oder aber absteigen und über zwei oder drei Zebrastreifen gehen.

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

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

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

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

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

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

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

www.verkehrclub.ch/sektionen



Graubünden

Richtplan: Klare Prioritäten im Bereich Verkehr

Der VCS Graubünden hat im Rahmen der öffentlichen Anhörung zum neu verfassten Kapitel Verkehr im kantonalen Richtplan eine Stellungnahme verfasst.



Vom Oberengadin aus bedient die RhB über den Berninapass das Puschlav. Hier und kantonsweit, vorab in urbanen und suburbanen Räumen, kann und muss der Anteil des ÖV am Gesamtverkehr wachsen.

Mit der Bundesgesetzgebung und den eigenen Leitlinien hat der Kanton Graubünden klare Vorgaben, was die Behandlung der einzelnen Verkehrsmittel

und deren Infrastrukturen anbelangt. Die festgelegte Priorisierung von Zielen ist aus Sicht des VCS unbedingt einzuhalten: Der Fokus liegt auf dem Erhalt

und der effizienten Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sowie auf Lenkungsmaßnahmen zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Fuss- und Veloverkehrs. Das Bundesgesetz sagt klipp und klar, dass diese zu fördern und Infrastrukturausbauten für den motorisierten Individualverkehr auf ein Minimum zu reduzieren sind, aus finanziellen wie aus ökologischen Gründen. Jede neue Ortsumfahrung verursacht Mehrverkehr.

Wichtige Weichen sind gestellt

Das zentrale Anliegen des Bundes muss nach Meinung des VCS im kantonalen Richtplan als 1. Priorität aufgenommen werden: Erhöhung des Anteils von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr am gesamten Verkehrsaufkommen, insbesondere in urbanen und suburbanen Räumen. Wich-

tige Weichen dafür sind bereits gestellt:

- Massgebend für den weiteren Ausbau des ÖV in Graubünden sind die STEP-Ausbauschritte 2025 und 2035 des Bundes, das Konzept «Retica 30+» von Kanton und RhB sowie die Gesamtperspektive Ostschweiz der SBB.

- Für den Velo-Alltagsverkehr ist ein attraktives, zusammenhängendes, durchgängiges und sicheres Netz mit direkten Zugängen zu den regionalen Zentren von grosser Bedeutung. Umfang und Gestalt dieses Netzes sind im kantonalen Sachplan Velo definiert. Der Kanton muss die Gemeinden in ihren Bemühungen um das übergeordnete Velowegnetz unterstützen, und die Veloparkierung muss immer in die Planung miteinbezogen werden.

Stefan Grass



Fürstentum Liechtenstein

Guter Rat ist nicht teuer, aber es braucht Mut

Das Stimmvolk hat den Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs und damit eine leistungsstarke S-Bahn leider klar abgelehnt.

Die S-Bahn mit 30-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten war das Herzstück im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein. Als Folge des Neins gibt es keine 4. Generation des Programms. Somit sind die Optimierungen der kritischen Rheinbrücken und Autobahnanschlüsse sowie weitere Radbrücken in weite Ferne gerückt. Wie weiter also im «Autoland Liechtenstein»?

Das Naheliegendste ist: Wer nachhaltiger leben will, ändert sein Verhalten und die Verkehrsmittelwahl, legt mehr Wege zu Fuss, per Fahrrad, in Fahrge-

meinschaften oder mit dem Bus zurück. Karin Frick meint dazu im «Vaterland» vom 18.9.2020: «Der Mensch ändert sich tendenziell nur sehr ungern. Vereinfacht gesagt, sind wir dazu bereit, wenn wir einen Gewinn für uns sehen oder wenn es einen Leidensdruck zu lindern gilt.» Den Leidensdruck werden zunehmende Autostaus auslösen. Und ohne Busspuren mit Lichtsignalanlagen oder Fahrbahnhaltstellen in allen staugefährdeten Bereichen wird der Bus für Arbeitswege noch langsamer, unzuverlässiger, unattraktiver werden, als er heute schon ist.

Ermutigende Äusserungen

Ein persönlicher Gewinn ergibt sich durch Betriebliches Mobilitätsmanagement fortschrittlicher Arbeitgeber. Wer einen Parkplatz braucht, bezahlt – je nach Arbeitsweg – zwischen 500 und 1200 Franken pro Jahr. Wer den Arbeitsweg nicht allein per Auto zurücklegt und keinen Parkplatz beansprucht, erhält einen jährlichen Mobilitätsbeitrag etwa in der Höhe der Parkgebühr. Natürlich muss der Arbeitgeber für jene, die mit Muskelkraft zur Arbeit kommen, die nötigen Infrastrukturen bereitstellen. Doch auch Land und Ge-

meinden müssen – durch Ausbau der Infrastruktur und Tempo 30 auf möglichst allen Quartierstrassen – erholsame und gesunde Arbeitswege schaffen und andere Alltagswege zu Fuss und per Fahrrad attraktiver machen.

Die Antwort der Regierung an den Landtag zum Postulat betreffend Betriebliches Mobilitätsmanagement für Unternehmen ab 50 Angestellten hat die damit verbundene wesentliche Entlastung der Strassen aufgezeigt. Positiv dazu geäußert hat sich im Juni-Landtag zum Beispiel die Abgeordnete Gunilla Marxer-Kranz. Jetzt braucht es nur noch mehr politischen Mut!

Georg Sele

www.vcl.li > Mobilitätsmanagement

Wahlerfolge in St. Gallen, neuer Bahnhof in Herisau

St. Gallen/Appenzell



Parallel zu den fünf nationalen Abstimmungen fanden am 27. September im Kanton St. Gallen die Gemeindewahlen statt – mit aus VCS-Sicht sehr erfreulichen Ergebnissen.

© Didi Weidmann / Wikipedia



In der Stadt St. Gallen schaffte unsere engagierte, velobegeisterte Geschäftsleiterin Cristina Bitschnau-Kappeler auf der SP-Liste gleich auf Anhieb den Sprung ins Stadtparlament. Sehr gut wiedergewählt wurden unsere langjährige Co-Präsidentin Doris Königer sowie unser Vorstandsmitglied Eva Crottogini. Somit werden sich ab Januar 2021 gleich drei VCS-Frauen im Stadtparlament für eine klimafreundliche Verkehrspoli-

Von Erfolg gekrönte pfiffige Wahlwerbung in Gossau.

tik einsetzen. Peter Jans, vormals Geschäftsleiter unserer Sektion und Mitglied des VCS-Zentralvorstandes, wurde mit dem besten Ergebnis in seinem Stadtratsamt bestätigt. Als Vorsteher der Technischen Betriebe ist er auch zuständig für die Verkehrsbetriebe VBSG, die einen bedeutenden Beitrag zur umweltverträglichen Mobilität leisten.

In Gossau schaffte es Cristina Bitschnaus Bürokollegin Lea Moser, die als Multimediaproduzentin für pfiffige Wahlwerbung sorgte, auf den ersten Ersatzplatz. Ebendort erreichte Florian Kobler das beste Ergebnis auf der SP-Liste und in Wil Guido Wick das zweitbeste auf der Liste Grüne/

Pro Wil. Somit hatte in sechs von sieben Fällen die Wahlempfehlung des VCS durchschlagenden Erfolg – ganz herzliche Gratulation den Gewählten. Leider nicht gereicht hat es Vorstandsmitglied Richi Faust (Grüne) zum Einzug in den Gemeinderat Mörschwil.

Abgerundet wurde das Ganze durch einen lokalen Abstimmungserfolg: Herisau bekommt für 41 Millionen Franken eine grosszügige, einladende Bahnhofanlage. Engagiert für dieses Generationenprojekt hat sich auch die neu gegründete VCS-Ortsgruppe Herisau unter der Leitung unseres Vorstandsmitglieds Jean-Pierre Barbey.

Ruedi Blumer, Co-Präsident

Dritter Autobahnanschluss Rorschach: Wie weiter?

Im November 2019 stimmten die Gemeinden Rorschach und Goldach dem Bau des umstrittenen Autobahnprojekts leider zu. Coronabedingt traf sich der Verein «Kein 3. Autobahnanschluss» erst kürzlich wieder.

Man habe eine fantastische Kampagne geführt, Dutzende Mitglieder hätten sich bis zum Äussersten engagiert, sagten Felix Gemperle und Lukas Reichle in ihrem Rückblick. Insgesamt konnten über 50 000 Franken für den Abstimmungskampf aufgewendet werden. Doch auch die besten Argumente vermochten leider keine Mehrheit davon zu überzeugen, dass solche Verkehrskonzepte aus dem letzten Jahrhundert untauglich sind.

Wie aber geht es nun mit der Verkehrsplanung in den Gemeinden am See konkret weiter? Sicher wird die Detailplanung des Anschlusswerks und der Anpassungsmassnahmen weiter kritisch zu begleiten sein. Die Detailpläne werden allerdings

erst in einigen Jahren vorliegen. Ähnlich die Lage bei weiteren Anliegen: Die Unterführung Bäumlistorkel ist in weite Ferne gerückt. Die Komplettierung der SBB-Doppelspur wird sich noch über Jahre hinziehen. Aktueller sind der Veloweg Rorschach-Goldach und die Weiterführung nach St. Gallen sowie die Sanierung der Hauptstrassen in Goldach und Rorschach.

Wie weiter also mit dem Verein, dessen Zweck – oder zumindest dessen Name – obsolet ist? Ein Teilnehmer brachte ein Zusammenspannen mit dem VCS ins Spiel, der sich ebenfalls stark gegen den Autobahnanschluss engagiert hatte. Schliesslich wurde in einer Konsultativabstimmung mit grosser Mehr-



Die Fotomontage zeigt, wie massiv die Eingriffe ins Ortsbild von Goldach und Rorschach sind, wenn der neue Anschluss den Mehrverkehr ins Zentrum schleust.

heit beschlossen, die Bildung einer VCS-Regionalgruppe «Rorschach, Gemeinden am See» weiterzuverfolgen unter der Voraussetzung, dass die Mitglieder vor oder an der nächsten Hauptversammlung über die Zielsetzungen des VCS informiert werden. Der Vorstand wird dies zusammen mit dem VCS-Präsidenten

Ruedi Blumer besprechen und für die nächste HV eine entsprechende Beschlussfassung vorbereiten. Ich bin optimistisch, dass einige Vereinsmitglieder dem VCS beitreten werden, um sich so weiterhin wirkungsvoll für umweltfreundliche Verkehrslösungen einsetzen zu können.

Richi Faust, Vorstandsmitglied



Ob-/Nidwalden

Für mehr Lebensqualität in Stans

Der VCS bewertet die Reaktion der Stanser Gemeindebehörden auf seine im Juni eingereichte Petition als Erfolg – und pocht auf flankierende Massnahmen für das Umfahrungsstrassenprojekt.

Den Verkehr koordiniert analysieren, planen und verträglich gestalten: So lautet die Hauptforderung der im März lancierten Petition, die trotz den misslichen Covid19-Bedingungen 122 Unterschriften auf sich vereinigte. Denn Stans leidet unter dem motorisierten Verkehr und den vielen Staus. Insbesondere im Dorfkern drängen sich Ge-

genmassnahmen auf. «Die formulierten Forderungen wurden als sachlich und zeitgemäss beurteilt», heisst es nun in der offiziellen Antwort, in der auf die kommende Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts verwiesen wird. «Dementsprechend ist der Gemeinderat gewillt, bei künftigen Planungen die Anliegen der Petition gebührend

zu berücksichtigen.» Wir freuen uns dementsprechend auf weniger Durchgangsverkehr und mehr Platz für die Fussgängerinnen und Velofahrer.

Absolut klar ist für den VCS: Eine Stans West-Umfahrungsstrasse gibt es nicht ohne Variantenstudie, vor allem aber nur mit umfassenden flankierenden Massnahmen. Diese müssen zwingend



zeitgleich im Dorf – und insbesondere im historischen Kern – umgesetzt werden. Sonst verfehlt jede Umfahrung das Ziel, den Durchgangsverkehr zu reduzieren.

Daniel Daucourt



Kurzinformationen

Nidwaldner ÖV-Strategie 2021–2024.

Der VCS Ob- und Nidwalden hat im Rahmen der Ende August eröffneten Vernehmlassung Stellung zur Strategie genommen. Wir fordern eine Erweiterung des S44-Angebots, sobald das dafür nötige Rollmaterial da ist, diverse Busangebot-Verbesserungen am Abend und in der Nacht und die umgehende Prüfung des Einsatzes von Gelenkbussen auf der Seelinie. Und: Die Haltestelle Bitzi – Voraussetzung für eine bessere Erschliessung des Kantonsspitals wie auch des Einkaufszentrums Länderpark – müsste erneut in den Richtplan aufgenommen werden.

Planungskredit für Radweg genehmigt.

Im Juni hatte die Baudirektion klargemacht, dass ein Radweg Wil-Kreisel Büren mit Grünstreifen die sicherste und zugleich attraktivste und kostengünstigste Lösung darstellt. Am 23. September erteilte der Landrat der Regierung nun den Auftrag, ein generelles Projekt auszuarbeiten (58 zu 0 Stimmen) und dafür im Budget 2021 100 000 Franken einzustellen (2 Gegenstimmen). Diese Ergänzung der Veloinfrastruktur im Engelbergertal ist hoch erfreulich.

Rufe nach Verkehrsberuhigung in Sarnen.

«War es früher die Melchaa, die das Dorf und seine Bewohner bedrohte, ist es heute der Verkehr», dieses pointierte Fazit zog der Autor Eugen Imhof aus den Diskussionen anlässlich einer Buchvernissage am 25. September in Sarnen. Auch andere Stimmen beklagten, der Dorfkern sei lärmig und wenig lebenswert. Der VCS meint: Verkehrsberuhigung und Neugestaltung der Sarner Dorfdurchfahrt müssten zuständigensorts zur Chefsache erklärt werden. Niemand wird den heutigen Zustand vermissen.

Titlis: Ausbauprojekt optimieren

Die Bergbahnen Titlis AG planen einen grossen Umbau der Bergstation, einschliesslich zweiter Seilbahn-Linie vom Stand auf den Klein-Titlis sowie einer Umnutzung des Richtstrahlturns. Pro Natura, WWF und VCS haben Einsprache gegen dieses überdimensionierte Ausbauprojekt «Titlis 3020» eingereicht. Sie sind nicht grundsätzlich dagegen, sehen aber grosses Optimierungspotenzial.

Die Umwelt- und Verkehrsverbände stellen ungenügende Abklärungen und unzulängliche ökologische Kompensationen fest und wünschen eine bessere Abstimmung zwischen den einzelnen Verfahren. Auch stehen ungelöste Verkehrsfragen im Raum. Kurz, es geht um einen Ausbau, bei dem die Umwelt weniger Schaden nimmt. Zurzeit laufen Verhandlungen mit den Bergbahnen.

Der Fahrplan 2021 bringt wesentliche Verbesserungen

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wird von Montag bis Freitag neu stündlich ein direkter Bus von Stans via Ennetmoos nach Sarnen verkehren, zu den Hauptverkehrszeiten sogar halbstündlich. Dadurch entsteht eine echte Alternative zur Umsteige Verbindung mit der Bahn via Hergiswil. Die Busse haben neu in Stans Anschlüsse an die schnellen Interregio-Züge nach Luzern, wo wiederum gute Anschlüsse an die Fernverkehrszüge bestehen. Und in Kerns kann

nun stündlich auf die Linie von/nach der Stöckalp umgestiegen werden, womit diese touristische Region von Nidwalden her besser erschlossen ist.

An den Wochenenden bleiben die Fahrpläne auf der Linie Stans-Sarnen wie bisher; ein optimiertes Busangebot ist für den Fahrplanwechsel 2021 geplant. Leider sind einige Buslinien in Sarnen untereinander nicht optimal abgestimmt, sodass die Anschlüsse zum Teil nicht funktionieren. Ausserdem existieren

da und dort immer noch Taktlücken, und Kerns ist abends nach wie vor nur mit einem Bus im Stundentakt erschlossen. Ob-

walden hat noch grosses Verbesserungspotenzial im öffentlichen Verkehr.

Kurt Lischer, Vorstandsmitglied

Parkraumkonzept Baar: komplizierter als gedacht

Zug



Velo-Verkehrssicherheitskampagne

Tag für Tag ist zu beobachten, wie Velofahrende in brenzlige Situationen geraten. Der VCS Ob- und Nidwalden hat deshalb im Frühling 2020 eine Inseratekampagne lanciert, um für zwei zentrale Themen zu sensibilisieren. Erstens: ausreichend Abstand einerseits zum Fahrbahnrand und andererseits zwischen überholendem Fahrzeug und Velos! Zweitens: korrektes Verhalten im Kreisell! Das Verkehrssicherheitszentrum (Fahrzeugkontrolle) beider Kantone hat die Inserate beim Versand von Rechnungen beigelegt.

So weit, so klar: Die Gemeinde Baar braucht ein Konzept für das Parkplatz-Management. Es gibt 34 öffentliche Parkplatzzanlagen mit ungefähr 1200 Abstellplätzen und 20 verschiedene Systeme für deren Bewirtschaftung. Das Thema steht schon seit längerer Zeit auf der Pendenzenliste des Gemeinderats.

Das neueste Kapitel der Geschichte lässt sich so zusammenfassen: Der neue Gemeinderat Zari Dzaferi, der seine Kolleginnen und Kollegen hinter sich weiss, packt die Sache an und etabliert eine Zusammenarbeit zwischen der katholischen Kirchgemeinde, dem Gewerbeverein, der Verkehrs- und Tiefbaukommission und dem Verkehrsingenieurbüro Teamverkehr. Das Resultat ist ein Konzept, das vier Zonen vorsieht. In der Kurzzeit-Zone im Zentrum von Baar gilt eine maximale Aufenthaltsdauer von 30 Minuten, in der Kernzone sind 2 Stunden und in der Aussenzone 6 Stunden erlaubt, während in der Freizeitzone

24 Stunden lang parkiert werden darf.

Doppelt so teuer? Skandal!

Die Zonen unterscheiden sich im Preis nach den ersten 30 Minuten. In der Kernzone steigt dann der Preis auf einen Franken pro halbe Stunde. Dort wäre das Parkieren damit doppelt so teuer wie bis anhin. Als das bekannt wird, sieht die lokale SVP rot. Es folgen diverse politische und mediale Angriffe sowie eine «Gebühren-Moratorium»-Motion. Es gibt aber auch unterstützende Stimmen wie jene unseres Vorstandsmitglieds Ivo Egger, der sich in einem Zeitungsartikel sehr positiv zum Vorgehen der Gemeinde äussert.

Die im Juli gestartete Vernehmlassung, die der Gemeinderat übrigens aus freien Stücken durchführte, endete am 30. September, zum Redaktionsschluss dieses Magazins. Auf die Ergebnisse und die Diskussionen darüber kann man gespannt sein.

Goran Vojnovic, Geschäftsführer

«Querspange»: Überarbeitung bitter nötig

Mit einer neuen Strasse soll am nördlichen Dorfrand von Netstal die Kantonsstrasse mit der Molliserstrasse verbunden werden. Gleich an zwei Stellen tangiert dieses Vorhaben den Langsamverkehr: Im Grosszaun würde der kantonale Veloweg unterbrochen, im Kleinzaun die SchweizMobil-Route. Obwohl das neue Strassenstück, die «Querspange», in erster Linie für den Schwerverkehr konzipiert ist, soll die SchweizMobil-Route zwischen Kleinzaun und Grosszaun darüber verlaufen. Und obschon die Prognosen von täglich rund 6000 Fahrzeugen ausgehen, sind

für die beiden Kreuzungspunkte – von minimalistischen Inselstrukturen abgesehen – keinerlei Querungshilfen vorgesehen.

Die Einsprache weist den Weg

Der VCS Glarus ist der Ansicht, dass das vorliegende Projekt nicht nur Grundregeln der Verkehrsplanung missachtet, sondern auch den politischen und gesetzlichen Vorgaben widerspricht. Eine bessere Lösung ist unabdingbar. In seiner Einsprache fordert er deshalb eine Überarbeitung, bei der folgende Verbesserungsmöglichkeiten im Zentrum stehen sollen:

- Beim Kreuzungspunkt Grosszaun wird die kantonale Veloroute in eine Unterführung verlegt.
- Zwischen dem Grosszaun und dem Kleinzaun wird eine separate Velo- und Fusswegverbindung geschaffen.

VCS-Sektion Glarus

Heile Velowelt beim Grosszaun in Netstal – noch. Die geplante neue Strasse käme dem Langsamverkehr arg in die Quere.

Glarus



© sasli.suhramaniam/glarner.nachrichten



Uri

Axenstrasse-Ausbau: Das Angebot steht

Teilerfolg vor Gericht, Stillstand an der Verhandlungsfrent: Der Streit um den Ausbau der Axenstrasse zieht sich in die Länge.

Der Beschwerde der Umweltorganisationen gegen den Ausbau solle die aufschiebende Wirkung entzogen werden, verlangten die Kantone Schwyz und Uri. Nun hat das Bundesverwaltungsgericht (BVG) einen ersten Zwischenentscheid gefällt: Die Bauarbeiten an der Galerie Gumpisch und für zwei Ersatzbiotope in Ingenbohl dürfen demnach schon vor Abschluss des Gerichtsverfahrens beginnen. Abgelehnt hat das BVG jedoch den vorzeitigen Baubeginn am Sisikonertunnel. Die Umweltorganisationen hatten bereits vor Jahresfrist signa-

liert, dass sie eine vorgezogene Realisierung der Galerie Gumpisch akzeptieren, sofern daraus kein Präjudiz für die neuen Tunnel entsteht, und den Bau der Ersatzbiotope begrüssen, solange die bestehenden Biotope nicht angetastet werden.

Keinen Fortschritt gibt es bis heute an der Verhandlungsfrent. Die Kantone haben sich zwar auf ein Vorgespräch eingelassen, aber noch nicht entschieden, ob sie auf das Verhandlungsangebot von VCS, Alpen-Initiative und Ärztinnen und Ärzte für den Umweltschutz eintreten wollen.

Unterdessen hat der VCS Uri beim Bundesamt für Strassen (ASTRA) eine Petition eingereicht, in der Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde Sisikon auf der Axenstrasse durch das Dorf Tempo 30 fordern – jetzt und nicht erst nach Realisierung der Tunnelumfahrung. Das ASTRA hat bislang nur den Eingang der Petition bestätigt.

Der Vorstand



Trotz dem BVG-Entscheid werden am Gumpisch vorläufig keine Baumaschinen auffahren. Geologische und bautechnische Abklärungen müssen erst noch zeigen, ob die geplante Galerie genügend schützt.

Erfreuliches Ja für mehr Velowege

Mit satten 69 Prozent Ja haben die Urnerinnen und Urner am 27. September dem Kredit für die Realisierung eines ersten Teils des Radwegkonzepts zugestimmt. Der VCS wird nun darauf achten, dass bei der Umsetzung optimale Lösungen entstehen: Es

braucht auch sichere Innerortsrouten und ausreichende Veloabstellanlagen. Letzteren war auch die von der Arbeitsgruppe Velo organisierte, gut besuchte zweite Urner Velokonferenz gewidmet, die am 15. September in Schattendorf stattfand. ■

PARK(ing) Day in Altdorf



Auch dieses Jahr hat sich der VCS Uri am PARK(ing) Day beteiligt und einen Tag lang drei Parkfelder auf dem Altdorfer Oberlehn umgenutzt.

«Zusammen Leben Altdorf»: Wer macht mit?

Der VCS Uri hat 2019 im Zusammenhang mit dem Kantonsbahnhof ein Ideenpapier für eine positive Entwicklung der Altdorfer Bahnhofstrasse verfasst. Nun soll, zusammen mit den andern Umweltorganisationen, der Dorfkern noch umfassender analysiert werden. Das Ziel: aus einer ökologischen Optik – unter Einschluss der Pflanzen- und Tierwelt – neue Ideen für ein besseres Zusammenleben unterschiedlichster Menschen zu kreieren. Sie sollen wenn möglich mit Fotos, Plänen, Fotomontagen etc. dargestellt werden. Auch auf den ersten Blick eher utopische Ideen sollen Platz haben.

Die öffentliche Diskussion und jene in den politischen Gremien soll, über die Sorge um

den Einkaufsort Altdorf hinaus, eine Horizonterweiterung erfahren und das Zusammenleben in umfassendem Sinn in den Blick nehmen. Umwelt/Biodiversität/Siedlungsökologie; Wirtschaft/Einkauf; Vergnügen/Pärke/Kultur/Schulen; Architektur/Wohnen; Verkehr/Energie/Strom/Wasser/Abfall: Diese und andere Aspekte können in das Papier einfließen, das danach den zuständigen Stellen und der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll. In der Hoffnung, dass die eine oder andere Idee Wirklichkeit wird.

Wer hat Lust, mitzumachen? Weitere Informationen und Anmeldung bei: VCS Uri, Alf Arnold, 079 711 57 13, alf.arnold@bluwien.ch

Agenda

- **Mitgliederversammlung:** Wird wegen Corona verschoben
- **Sonntag, 29. November: Vereinsausflug.** Spaziergang vom Ruogig auf die Eggberge (2 h Marschzeit), Picknick unterwegs. Treffpunkt Ruogig-Talstation Brügg/Bürglen, 10.45 Uhr. Alle Mitglieder und ihre Familien sind herzlich eingeladen. Anmeldung an: vcs-uri@gmx.ch
Auskunft über die Durchführung: siehe Website
www.vcs-ur.ch/aktuell/agenda/

Zweimal Ja am 29. November zum Kulturlandschutz!

Luzern

Ein menschen- und umweltgerechter Verkehr schont auch die natürlichen Ressourcen: Der VCS Luzern unterstützt deshalb die beiden kantonalen Volksinitiativen zum Schutz der Luzerner Kulturlandschaft, die am kommenden 29. November vors Volk kommen.

Der Klimawandel und die damit drohende Wasserknappheit in Trockenperioden sowie der dramatische Rückgang der Biodiversität gebieten, dass wir mit dem Boden, einer unserer wertvollsten Ressourcen, sorgsam umgehen. Die noch unbebauten grünen Flächen stehen enorm unter Druck und schwinden in rasantem Tempo. Oft steckt dabei der nach wie vor ungebremsste Ausbau der Strasseninfrastruktur

dahinter. Einmal versiegelt und verbaut, verliert der Boden seinen Nutzen für die lokale Lebensmittelproduktion, für uns Menschen und die Tier- und Pflanzenwelt – und dies meist ein für alle Mal.

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz verlangt von den Kantonen zwar, dass sie haushälterisch mit dem Boden umgehen und die Zersiedelung stoppen. Doch der Kanton Luzern handelt



Blick auf Dagmersellen: Wer die Zersiedelung stoppen will, muss die richtige Verkehrspolitik betreiben – und das noch vorhandene Kulturland schützen.

Jetzt kostenlos eine VCS-Mitgliedschaft verschenken

Ob bei der Veloschnellstrasse Freigleis, bei Tempo 30 in Ortszentren, bei der Verbesserung von Busverbindungen – immer wieder ist der VCS Luzern die treibende Kraft. Seit je setzen wir uns ein für eine nachhaltige, klima- und menschenfreundliche Mobilität. Das können wir nur dank Ihnen: Herzlichen Dank, dass Sie uns als VCS-Mitglied unterstützen!

Die Herausforderungen wachsen mit der Klimaerhitzung massiv. Helfen Sie uns deshalb dabei, neue Mitglieder zu gewinnen, damit wir die gemeinsamen verkehrs- und umweltpolitischen Anliegen mit noch mehr Kraft vertreten können. Beglücken Sie einen Freund, eine Bekannte oder Ihre Nachbarn mit einer Gratis-Mitgliedschaft beim VCS, die weder Schenkende noch Beschenkte etwas kostet. Wir bedanken uns bei Ihnen dafür mit einem RailCheck im Wert von 20 Franken. Mit diesem Link können Sie die Gratis-VCS-Mitgliedschaft, gültig bis Ende 2021, verschenken: www.verkehrsclub.ch/schenken

hier viel zu zögerlich. Mit seinen zwei Volksbegehren will das parteiübergreifende und von allen Umweltverbänden unterstützte Initiativkomitee deshalb das noch vorhandene Kulturland auf Verfassungs- und Gesetzesstufe schützen. Der von Regierung und Kantonsrat ausgearbeitete Gegenvorschlag vermag weitere Verluste nicht zu stoppen: Zweck-

entfremdung und Überbauung von Kulturland, insbesondere von Fruchtfolgeflächen, bleiben damit weiterhin möglich. Der VCS Luzern empfiehlt deshalb ein doppeltes Ja zu den Initiativen «Luzerner Kulturlandschaft».

Der Vorstand

Für mehr Informationen:
www.kulturland-luzern.ch

REGIONALGRUPPE BIEL

Auto- zu Veloparkplätzen umwandeln

Im September behandelte das Bieler Stadtparlament eine Interpellation, die Auskunft über scheinbar trockene Zahlen verlangte. Der Erkenntnisgewinn aus den Antworten ist beträchtlich – und ein Vorstoss, der die Konsequenzen daraus ziehen will, bereits unterwegs.

Wie haben sich in den letzten Jahren die Einnahmen aus den Parkgebühren entwickelt, wie viele Parkplätze wurden in den neuen zentralen Parkings erstellt, und wie viele Oberflächenparkplätze wurden im Gegenzug aufgehoben? So interessant wie die auf-

geworfenen Fragen sind auch die Antworten der Stadtregierung. Erstens sind die Einnahmen aus den Parkplatzgebühren seit 2011, als diese letztmals erhöht wurden, praktisch gleich geblieben: Anstieg von anfangs 4,2 auf 4,4 Mio. Franken im Jahr 2017, 2019 wie-

der auf dem Ausgangsniveau. Die Nachfrage ist also konstant.

Zweitens: Während in den Parkings 989 neue Parkplätze (PP) erstellt wurden, nahm die Zahl der Oberflächenparkplätze um 798 ab – macht unter dem Strich 191 zusätzliche PP. Dabei

sieht doch das Parkierungsreglement eine ausgeglichene Bilanz vor. Damit ist die hartnäckige Behauptung, es gebe immer weniger PP in der Stadt, widerlegt. Vielmehr wuchs das Angebot, obwohl die Nachfrage gleich geblieben ist. Anders gesagt: Es hat zu viele Parkplätze. Das zeigt sich an den immer noch kaum je ausgelasteten Parkings. Gleichzeitig sind immer noch zahlrei-

Bern



che Strassenränder mit Autos voll gestellt.

Kein rot-grüner Absender

Ohne Probleme könnten also fast 200 Oberflächenparkplätze einer anderen Nutzung zugeführt werden. Eine Idee ist, daraus Abstellplätze für Velos mit Anhänger oder Cargovelos zu schaffen und so einen Beitrag zur Verkehrs-

entlastung und zur Attraktivierung der Innenstadt zu leisten. Denn immer mehr Menschen kaufen mit dem Velo in der Stadt ein. Für jene, die auf ein Auto nicht verzichten können, bleiben immer noch genug Abstellplätze.

Pikanterweise wurde die Interpellation von einem Ratsmitglied der FDP eingereicht, das auch leitendes Mitglied des TCS

ist. Der Interpellant verzichtete in seinem Votum auf eine Interpretation und Kommentierung der Resultate, weshalb der Schreibende dies in der Debatte nachgeholt und einen Vorstoss zur Umnutzung von Oberflächenparkplätzen angekündigt hat. Affaire à suivre...

Urs Scheuss,
Vorstandsmitglied RG Biel

Die Vorstandssitzungen finden im Moment per Zoom statt, die nächste am Donnerstag, 3. Dezember, 18 Uhr. Interessierte Mitglieder sind gebeten, sich vorgängig an nobs.mario@sunrise.ch zu wenden, damit sie eingeladen werden können.

REGIONALGRUPPE BERN

In vielen Punkten einig

«Verkehrsberuhigung – Fluch oder Segen für das lokale Gewerbe?» Unter diesem Titel lud die VCS-Regionalgruppe Bern im September zu einem öffentlichen Diskussionsabend ein.

Als Referenten geladen waren Dipl.-Ing. Dr. Andreas Dillinger von der Wirtschaftskammer Wien (wegen Covid-19 per Zoom zugeschaltet) und Nils Braun, Partner am Institut für Wirtschaftsstudien Basel. Was Dillinger am Beispiel der ver-

kehrsberuhigten Zonen an der Rotenturmstrasse und der Mariahilfer Strasse in Wien aufzeigte, bestätigt auch eine Studie des Basler Instituts: Dem lokalen Gewerbe bieten sich dadurch Chancen, allerdings sind die positiven wirtschaftlichen Effekte

stark branchenabhängig. Fussgängerzonen wirken sich auf den Detailhandel, das Gastgewerbe sowie die Finanz- und Versicherungsdienstleistungen klar positiv aus, auf Industrie und produzierendes Gewerbe jedoch negativ. Ähnliche, wenn auch weniger ausgeprägte Aussagen lassen sich auch zu Begegnungs- und Tempo-30-Zonen machen.

In der anschliessenden Podiumsdiskussion waren sich Vertreter*innen von Gewerbe-

verbänden und des VCS in vielen Punkten einig: Verkehrsberuhigte Zonen in den Innenstädten erhöhen die Lebensqualität und wirken sich positiv auf das Einkaufserlebnis aus. Mit einer geschickten Stadtplanung kann und muss erreicht werden, dass das produzierende Gewerbe nicht aus der Stadt verdrängt wird. Und dem Gewerbeverkehr gebührt in den Städten Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. ■

Wie Thun die Stadtlogistik anpackt



Roman Bloch vom Büro rundum mobil Thun stellte an der Mitgliederversammlung der VCS Bern den Hausliefer- und Recyclingdienst Collectors vor, der im Umwelt- wie im Sozialbereich Vorbildliches leistet.

15. September, unüblich spät für eine Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Bern... Nun, auch im Covid19-Jahr 2020 kam eine Schar Unentwegter zusammen. Begrüsst wurden sie im Velschensaal des Hotels Rathaus in Thun durch die Gemeinderätin und ehemalige Geschäftsführerin der VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland, Andrea de Meuron. Im statutarischen Teil lagen keine umstrittenen Traktanden vor; der bisherige Vorstand mit dem Präsidenten Jan Remund wurde einstimmig bestätigt.

Im Anschluss daran waren zwei Präsentationen zum Thema Citylogistik in Thun geplant. Jene von Michael Gassner, Projektleiter Energie, Mobilität und Umwelt bei der Stadt Thun, fiel leider aus. Roman Bloch vom Büro rundum mobil Thun stellte den Hausliefer- und Recyclingdienst Collectors vor. Dessen Ursprung

geht auf 2002 zurück, als in Thun ein Hauslieferdienst unter dem Namen «Kürier» gegründet wurde. Mässig erfolgreich, wurde er 2017 vom Verein «forthuna» übernommen. Seine Ziele – umweltverträgliche Mobilitätsdienstleistungen für die Region im Rahmen eines sinnvollen Beschäftigungsprogramms – erreicht dieser durch Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Arbeiterhilfswerk Bern.

Zum Hauslieferdienst kam der Recycling-Abholdienst hinzu. Im Jahresabo werden recycelbare Abfälle in eigens dafür geschaffenen Taschen abgeholt und entsorgt. Weitere Angebote sind angedacht, von Lieferdiensten bis zur Citylogistik, dem Waren- und Gütertransport in der Innenstadt.

Christoph Waber,
Geschäftsleiter RG OaEm

www.collectors-thun.ch

Unsere neuen Vorstandsmitglieder

An der nachgeholten Mitgliederversammlung 2020 vom 15. September sind drei engagierte Nachwuchskräfte neu in den Vorstand gewählt worden. Wir haben sie gebeten, sich kurz selber vorzustellen. Zurückgetreten ist Meret Rehmann, die nun in Zürich lebt und arbeitet und ihr Engagement für umwelt- und menschenfreundliche Mobilität dort fortsetzt. Herzlichen Dank für alles, liebe Meret!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Hannes Hui

«Umdenken für eine umweltfreundliche Mobilität! Junge Menschen bestreiten die Schule, demonstrieren für eine lebenswerte Zukunft. Wir brauchen eine nachhaltige Klimapolitik, die unseren Planeten für künftige Generationen erhält.

Wenn wir als Region Basel unseren Teil dazu leisten möchten, benötigen wir gerade im Verkehrsbereich ein totales Umdenken. Nicht zuletzt mehr Platz für Grünflächen, bessere und breitere Velospuren sowie Trottoirs. Um diese Themen voranzutreiben, engagiere ich, 19 Jahre alt, mich politisch.»



Simone Meier

«Ich bin liebend gerne mit dem Velo unterwegs, meinem täglichen Transportmittel, meinem treuen Weggefährten in den Ferien – die Natur beobachtend, Wind, Sonne und Regen spürend, mit Leichtigkeit rhythmisch rollend.

Als Lehrerin sehe ich immer wieder, wie wichtig es ist, dass sich Kinder und Jugendliche im Verkehr sicher bewegen können. Dazu brauchen wir unter anderem angenehm begehbare und befahrbare Velo- und

Fusswege. Zu einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Klimapolitik gehört aber auch ein attraktives ÖV-Angebot.»

Zoë Roth

«Die Klimakrise drängt und der Verkehr ist für rund 40 Prozent des Schweizer Klimaeffekts verantwortlich. Hier müssen wir ansetzen. Die Region Basel mit viel Autoverkehr und einem Flughafen, der nur Kurzstreckenflüge anbietet, hat noch viel Potenzial, klimafreundlicher zu werden.

Ich engagiere mich in der Greenpeace-Regionalgruppe, bin sehr aktiv in der Klimagerechtigkeits-Bewegung, studiere Medizin, wohne in Allschwil – und freue mich, nun auch im VCS mitzuarbeiten und mich für klimagerechte Mobilität einzusetzen.»



Basel-Stadt/Baselland

Die OASE hat mehr und mehr Gegenwind

Der heftige Widerstand gegen das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (OASE) im Raum Baden zeigt Wirkung. Was aber heisst das für den Raum Brugg?



Aargau



Heute noch ein Versuchsfeld zur Förderung der Biodiversität am Rande des Auenschutzgebiets, droht dem Naherholungsgebiet im Bruggen Schachen die Verwüstung durch einen Autobahnzubringer. Reisanbau im Aufeld bei Brugg/Lauffohr.

Der Kanton Aargau plant den grossen Wurf, um Baden und Brugg zu entlasten und das Untere Aaretal und das Zurzibiet besser an die Autobahn anzubinden (siehe Ausgabe 4/19). Im Raum Baden, insbesondere aus dem Siggenthal, bläst den milliarden-schweren OASE-Plänen jedoch ein so eisiger Wind entgegen, dass der Regierungsrat den Badener Ast vorerst auf dem Status Zwischenergebnis belassen hat. Im Richtplan festsetzen lässt er nur die Massnahmen im Raum Brugg, wo sich bisher kaum Widerstand manifestierte.

Dort hat dieses Vorgehen Alarm ausgelöst. Was, wenn am Ende nur die Umfahrung Brugg realisiert wird, fragt sich bang

die Opposition in Brugg und Windisch, die sich in der «IG Kein Schwerverkehrskorridor durch unsere Region» sammelt. Denn die geplante Zentrumsentlastung mit Unterquerung des Aareraums hat grosses Potenzial zur Generierung von Mehrverkehr: Die Fahrt vom Grenzübergang Koblenz auf die A1 würde massiv beschleunigt.

Hintergrund des Ganzen: Ende September haben der Kanton Aargau und das Bundesland Baden-Württemberg einen «Letter of Intent» für eine «Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen entlang des Hochrheins» unterzeichnet. Im Fokus dieser Absichtserklärung stehen zwei neue Brücken

über den Rhein, die vornehmlich den grenzüberschreitenden Schwerverkehr erleichtern sollen und das Zeug haben, das Verkehrswachstum generell massiv anzuheizen. Die eine käme bei Sisseln zu stehen, wo der grösste industrielle Entwicklungsschwerpunkt des Aargaus liegt, und eine bei Koblenz, knapp 20 Kilometer nördlich von Brugg. Der Grenzübergang Waldshut-Koblenz ist die viertwichtigste Schweizer Zollstelle für den Schwerverkehr und die einzige ohne direkten Autobahnanschluss.

Modellrechnung ohne Brücke

Obwohl ein zweiter Brückenschlag zwischen Waldshut und Koblenz – von Baden-Württem-

berg mit Nachdruck gewünscht – seit langem ein Thema ist, hat der Kanton Aargau die Auswirkungen auf den Schwerverkehr ausdrücklich aus dem OASE-Konzept ausgeklammert. In die Modellrechnungen bezieht er sie gar nicht erst ein. Auch das sorgt in Brugg und Windisch, vor deren Toren gebaut werden soll, für Unmut: Dass der Kanton diese langfristige Perspektive bewusst ausblendet, um dem Widerstand gegen den künftigen Autobahnzubringer nicht noch mehr Nahrung zu bieten.

Auf ihrer Webseite (www.oa-sar.ch) fordert die IG unter dem Motto «OASE – aber richtig!» einen Marschhalt; der Brugger OASE-Ast soll auf keinen Fall losgelöst vom Badener Teil im

Wird in Rheinfelden das Recht geritzt?

Auch in Rheinfelden geht es aktuell um eine Grenze – die der Legalität. In den 1990er-Jahren hat der VCS für die Verbindungsspanne zwischen der A3 und der deutschen A98 flankierende Massnahmen erkämpft. Im Vordergrund stand dabei immer, dass dieses kurze Teilstück nur als regionale Verbindung und keinesfalls zur Entlastung des Zolls in Basel dienen dürfe. Auf entsprechende Signalisierung sei zu verzichten. Seit wenigen Wochen werden nun auf der deutschen Bundesautobahn A5 vor Basel digitale Fahrzeitanzeigen eingesetzt, die genau dieses Ziel unterlaufen: Sie leiten den Verkehr auf die Rheinfelder Brücke. Laut dem Bundesamt für Strassen ASTRA handelt es sich um eine temporäre Verkehrsinformation während der Sanierung der Basler Osttangente. Die Sektion Aargau bleibt wachsam und behält sich rechtliche Schritte vor.

Richtplan festgesetzt werden. Stattdessen müsse der Kanton das Konzept siedlungs- und umweltverträglich optimieren. Für ihre Kampagne bleibt der IG

nicht mehr viel Zeit, denn schon Anfang 2021 soll der Grosse Rat den OASE-Ast Brugg in den Richtplan aufnehmen.

Christian Keller, Geschäftsleiter



Solothurn

Weissenstein: Parkieren soll etwas kosten

Dazu verpflichtet wäre sie bereits seit 2014. Auf Geheiss des Kantons wird die Bürgergemeinde Solothurn, Besitzerin des verbliebenen gebührenfreien Autoparkplatzes auf dem Weissenstein, nun endlich handeln müssen.



Hier, am Anfang der Strasse zum hinteren Weissenstein, wird demnächst endlich eine Parkuhr stehen.

© Rolf Bruckert

Es steht im Nutzungsplan Weissenstein aus dem Jahr 2010: Das Parkieren soll nur gegen eine Gebühr möglich sein, um «Anreize zur Benützung der Seilbahn und des öffentlichen Verkehrs» zu schaffen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Seilbahn 2014 ist dieses Regime in Kraft getreten. Doch auf dem oberen der beiden Parkplätze können Motorfahrzeuge nach wie vor gratis abgestellt werden – bisher offenbar mit Billigung des Kantons. Zum Missfallen der Besitzerin ist

er nun von diesem Laisser-faire abgerückt. Die Bürgergemeinde hätte «eigentlich keinen Vorteil, wenn die Parkplätze gebührenpflichtig werden», erklärte ihr Präsident Sergio Winiger in der Solothurner Zeitung. Er verwies auf Erstellungskosten von 25 000 Franken sowie zusätzliche laufende Kosten für die Bewirtschaftung.

Es ginge auch günstiger

Unser Tipp: eine Nachfrage bei der Thurgauer Gemeinde Horn,

die letztes Jahr moderne, mit Solarstrom betriebene Parkuhren aufgestellt hat. Weil diese ohne Stromanschluss auskommen, sind sie in der Anschaffung billiger als konventionelle. Auch der Aufwand für die Bewirtschaftung ist gering. Der VCS erwartet jedenfalls, dass die Polizei die Gebührenpflicht durchsetzt und das Wildparkieren – insbesondere im Bereich der Passhöhe und des Nesselbodens – unterbindet.

Der Vorstand

Einstimmig für Grenchen eingestanden

Diesen Sommer bekamen die Grenchnerinnen und Grenchner hautnah zu spüren, was es heisst, vom Intercitynetz abgehängt zu sein: Wegen Bauarbeiten an der Bahnanlage zwischen Grenchen und Solothurn musste auf Ersatzangebote zurückgegriffen

und für überregionale Verbindungen stets in Solothurn oder Biel umgestiegen werden.

Der Solothurner Kantonsrat hat sich in seiner September-Session einstimmig hinter die Forderung nach einem Intercity-Halbstudentakt in Grenchen

Süd gestellt und damit dem Regierungsrat volle Rückendeckung für dessen Engagement in dieser wichtigen Angelegenheit gegeben. Als zweitgrösste Stadt des Kantons und sehr bedeutender Arbeitsort ist Grenchen auf eine verlässliche und attraktive ÖV-Anbindung

angewiesen. Davon profitiert letztlich nicht nur die Uhrenstadt, sondern die ganze Region bis in den Kanton Bern hinein. Und die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn jede solche Chance wahrgenommen wird.

Christof Schauwecker, Vorstand a.i.

Diese wunderschöne Landschaft in der Klus soll erhalten bleiben.



Unzeitgemässer und schädlicher Luxus

Mit 3:2 Stimmen hat der Regierungsrat die Botschaft zur Umfahrung Klus zuhanden des Kantonsrats verabschiedet. Das Unverständnis darüber ist gross.

Mit ihrem Entscheid ignoriert die Regierung den Widerstand aus Teilen der Thaler Bevölkerung sowie der Umweltverbände. Sie verkennt, dass das Projekt den Lastwagentransit noch attraktiver macht, einen massiven Eingriff in den Siedlungs- und Landschaftsraum darstellt und den Naturpark Thal in seinen Grundfesten gefährdet. Die Arbeitswelt, die Pendlerzeiten, die Mobilität überhaupt werden sich stark wandeln, und in Zeiten von Wirtschafts- und Klimakrise ist ein solcher Luxus erst recht der falsche Weg. «Die Corona-Pandemie hat viele Unternehmen und Privatpersonen in

eine prekäre Lage gebracht. Es braucht jetzt dringend wirksame Investitionen in Wirtschaft, Bildung, Gesundheit und Klimaschutz» sagt Fabian Müller, Präsident des VCS Solothurn. Er bezeichnet es als Affront, wenn die Solothurner Regierung vor diesem Hintergrund beschliesst, bis zu 81 Millionen Franken in Beton zu verlocken.

Ein juristischer Teilerfolg

Bei den Einsprachen zur geplanten Umfahrung Klus hat der VCS einen Teilerfolg errungen: Das Solothurner Verwaltungsgericht hat verfügt, dass zur Beurteilung der Rechtmässigkeit des

Projekts zwingend ein Gutachten der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege (EDK) eingeholt werden muss. Erfreulicherweise soll für die Erstellung dieses Gutachtens auch die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission hinzugezogen werden.

«Wir sind sehr zufrieden, dass das Verwaltungsgericht unsere Bedenken betreffend Ortsbild- und Landschaftsschutz in der Klus teilt», kommentiert Fabian Müller. Das Luxusprojekt würde ein Wohnquartier zerschneiden und neu mit Lärm und Abgasen belasten. Zudem müssten für die rund 1000 Meter Umfahrung erhaltenswerte Wohnhäuser abgerissen und Wald gerodet werden.

Anita Wüthrich,
Geschäftsleiterin

Im Hintergrund das Viadukt, welches die Klus zerschneidet. Vorne, vom Tunnel her, die neue Strasse, die ein weiteres Balsthaler Quartier mit Lärm und Abgasen belastet.

Unterstützung für Referendum und Abstimmungskampagne gesucht!

Voraussichtlich Mitte Dezember beginnt wohl die Unterschriftensammlung für das Referendum gegen die Umfahrung Klus. Hierzu und für die anschliessende Abstimmungskampagne benötigen wir viele Helferinnen und Helfer. Wer uns dabei unterstützen kann, melde sich bitte bei Anita Wüthrich, info@vcs-so.ch oder 079 884 62 06. Merci!

Matran: Bedenkliche Ausbaupläne, befremdliches Vorgehen

Freiburg



Der VCS Freiburg legt beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde gegen den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran ein und lanciert gemeinsam mit seinen Verbündeten eine Petition.

Die Ausbaupläne des Bundesamts für Strassen (ASTRA) für den A12-Anschluss Matran umfassen unter anderem eine neue Auffahrt Richtung Freiburg und die Erweiterung der Brücke von drei auf sechs Spuren. Kostenpunkt: 44 Millionen Franken. Den Bedarfsnachweis für eine solche Aufblähung der Infrastruktur bleibt das ASTRA schuldig. Die vorhandenen Mobilitätsstudien wurden bei der Projektaufgabe beiseite gelassen, was unsere Mitwirkungs- und Einspracherechte schmälert und einem Akt der Zensur nahekommmt.

Keine Spur von einer Koordination mit der Planung des motorisierten Individualverkehrs

in der Agglomeration und den Bemühungen, diesen dank Verkehrsverlagerung einzudämmen: Auch den Anforderungen der Luftreinhalteverordnung (LRV) widerspricht das Projekt. Der Bau einer neuen Strasse (Marly-Matran) und einer neuen Auffahrt kann schwerlich als Begleitmassnahme im Sinne der LRV betrachtet werden. Das ASTRA hat es verpasst zu prüfen, ob Alternativen wie eine Geschwindigkeitssenkung, Verkehrslenkung oder Infrastrukturmassnahmen für den öffentlichen oder den Veloverkehr nicht ebenso die Staus vermindern und die Sicherheit erhöhen könnten – bei sehr viel besserer Umweltbilanz.

Parallel zum rechtlichen Weg wollen wir zeigen, dass die Bevölkerung Strassenausbauten in der Agglomeration ablehnt, die ebenso kostspielig wie unnützlich oder gar schädlich sind. Bitte un-

terzeichnen Sie die Petition auf www.vcs-fr.ch und bitten Sie auch Nachbarinnen, Freunde und Bekannte um ihre Unterschrift.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin

Neu am Ruder: Paul Coudret

An der Mitgliederversammlung vom 12. September 2020 ist Paul Coudret zum Präsidenten der VCS-Sektion Freiburg gewählt worden. Coudrets Vorgänger Savio Michellod war nach seiner Wahl in den Grossen Rat zurückgetreten. Der 66-jährige neue Steuermann des VCS Freiburg war vor seiner Pensionierung Wirtschaftsjournalist und in beratender Funktion für die Kantonbank und die Freiburger Handels- und Industriekammer tätig. In enger Zusammenarbeit mit Geschäftsleitung und Vorstand will Paul Coudret den eingeschlagenen Kurs halten.



© ATE Freiburg

vcs boutique

Vom 2. bis 29. November 2020

15% Rabatt auf das gesamte Sortiment*

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



Klean Kanteen TKCanister | ab 49.90

Heisses, Kaltes oder etwas zum Naschen. Im TKCanister findet alles seinen Platz. Der elegante Edelstahlbehälter ist praktisch im Gebrauch, isoliert und auslaufsicher.

14290 473 ml | 49.90

14290 946 ml | 59.90



300

LUMEN

Solarlampe Luci Base Light | 69.90

Die lichtstarke Luci Base Light lässt sich einfach mit Solarenergie oder an der USB-Buchse aufladen. Oder die Lampe dient als Reserve-Akku für unterwegs. Energiereserve: 4000 mAh.

13820 Luci Base Light



TATONKA
EXPEDITION LIFE

W
women

M
men

W M
women & men

SoftShell-Hose Tatonka Bowles RECCO | 165.-

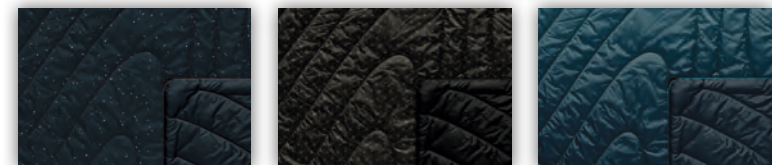
Die wind- und wasserabweisende Hose ist dank der elastischen Faser sehr komfortabel und garantiert optimale Bewegungsfreiheit.

WOMEN Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44
13251 black

MEN Grössen: 48 • 50 • 52 • 54 • 56
14608 black



Rumpl



Decke Rumpl Original Puffy Blanket | ab 119.-

Die leichte Rumpl Original Puffy Blanket hält dank der synthetischen Hohlfaser herrlich warm. Zudem ist die Deckenhülle wasserabweisend und besteht aus recyceltem Kunststoff. Grösse: 132 x 190 cm

13322 falliage | 13322 camp speckle | 139.-

13322 black & gold | 13322 ocean fade | 119.-



ORTOVOX

Merino-Fleece Ortovox Space Dyed Jacket | 209.-

Weiche Merinowolle auf der Innenseite und Polyester aussen machen diese Jacke besonders robust. Zudem sorgt das elastische Material für viel Bewegungsfreiheit.

WOMEN Grössen: S • M • L • XL

MEN Grössen: S • M • L • XL

13243 hot coral blend | 13243 dark navy blend

13244 dark navy blend | 13244 dark navy blend (new)



Schneeschuh-Kit MSR Evo Snowshoe Kit | 289.-

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

13367 Evo Snowshoe Kit



Nortec Eiskralle | 79.90

Die nur 92,5 g leichte und sehr robuste Eiskralle bietet exzellente Haftung auf Eis und Schnee.

Grössen: 36 • 38 • 39 • 41 • 42 • 44 • 45 • 46

9597 Nortec Eiskralle



W
women

W M
unisex

Hausschuh Giesswein Dannheim | 59.-

Bequemer und weicher Finken aus reiner Schurwolle. Mit flexibler Latexsohle.

WOMEN Grössen: 36-41

8346 nachtblau | 8346 veilchen

WOMEN/MEN Grössen: 36-46

8347 anthrazit

GIESSWEIN
VISION WALK

Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter vcs-boutique.ch



W
women



M
men



M
men



W
women



Jacke & Mantel Schöffel Rotterdam & Boston | ab 249.–

Jeden Tag stylish und bequem unterwegs und dabei keine Abstriche in Bezug auf Funktion machen: Die Jacken sind warm gefüttert, schützen vor Wind und Regen und sind PFC-frei ausgerüstet.

WOMEN Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

MEN Grössen: 48 • 50 • 52 • 54 • 56

Mantel Rotterdam | 379.–

14887 moonlit ocean | 14887 mallard green | 14887 golden oak

Isolations-Jacke Boston | 249.–

14883 scarab | 14883 biking red



Mantel Boston | 249.–

14884 moonlit ocean | 14884 mallard green

Winter-Jacke

Tatanka Stir Hooded Coat & Parka | ab 329.–

Die Winterjacken sind mit der nachhaltigen Wollwattierung lavalan® gefüttert. Diese besteht aus europäischer Schurwolle und Polylactid. Durch die intelligente Materialkombination ist die Wattierung pflegeleicht, ausserdem schadstofffrei, recycelfähig und biologisch abbaubar.

MEN | 329.–

Grössen: S • M • L • XL • 2XL

14604 dark black/grey blue

WOMEN | 349.–

Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

14606 dark black | 14606 grey blue



icebreaker
Move to natural



W
women



W
women

W M
unisex

Icebreaker Oasis Langarm-Shirt Crewe & Leggings | 99.90

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

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

1 Thermo-Shirt Oasis LS Crewe | 99.90

12038 black | 12038 curry | 12038 hydro

2 Thermohose Oasis Leggings | 99.90

12042 black

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

3 Thermo-Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe | 99.90

12056 black | 12056 redwood | 12056 nightfall

4 Thermohose Oasis Leggings | 99.90

12058 black

Icebreaker

Shearer Crew Sweater | 179.90

Ob im Büro, auf Reisen oder zu Hause zum Relaxen: Der Strick-Pullover aus 100% Merinowolle ist ein echter Hingucker!

Grössen: XS • S • M • L • XL

13178 steel hthr | 13178 merlot hthr/pinot hthr |

13178 peat hthr

Leicht-Socken Icebreaker Lifestyle Fine Gauge | 22.90

Hochwertige und ultraleichte Socken, die eine optimale Kombination aus Atmungsaktivität, Stretch und Strapazierfähigkeit bieten.

WOMEN Grösse: S/M (36–42)

14897 thunder/midnight navy

MEN/WOMEN Grösse: L/XL (42.5–49)

14898 blizzard hthr | 14898 cabernet



W
women



M
men



W
women



M
men

Winterschuh Hanwag Saisa Mid & Anvik GTX | ab 249.90

Die sportlichen, halbhohen Stiefel mit innovativem Eco-Shell-Material oder GoreTex Membran und Michelin Sohle sorgen für einen sicheren Tritt im Herbst und Winter.

WOMEN | 249.90

Grössen: UK4 (37) – UK8 (42)

14362 mocca/mocca

MEN | 299.90

Grössen: UK7.5 (41.5) – UK11.5 (46.5)

14363 light brown/asphalt

Winterschuh Meindl Serfaus Identity | 319.–

Dieser Schuh überzeugt mit seiner schönen, zeitlosen Optik aus einer Kombination von feinstem Anilinleder und Filz – die Gummiprofil-Lite-Grip-Sohle gibt sicheren Halt im Alltag.

WOMEN

Grössen: UK4 (37) – UK8 (42)

14330 dunkelbraun

MEN

Grössen: UK7 (41) – UK11 (46)

14331 dunkelbraun



Doppeltes Städtchen – Blick von Laufenburg (D) auf Laufenburg (CH).

Zollfreie Aussichten

Von Ruedi Eichenberger

Schweiz oder Deutschland? Am Hochrhein zwischen Basel und Schaffhausen bleibt dies zuweilen unklar. Gewiss aber ist: Die Fahrt hin mit der Schweizer SBB und zurück mit der Deutschen Bahn hält Überraschendes bereit.

Flüsse trennen und verbinden. Dies macht einen Teil ihres Reizes aus. Für den Hochrhein zwischen Basel und Schaffhausen mit allerlei munteren Kleinstädten am Weg gilt dies im besonderen Mass. Auf dem Wasserweg ist die durchgehende Fahrt unmöglich. Wie schön, dass an beiden Ufern eine Bahn fährt. Seit 1994 allerdings mit einer Lücke: Zwischen Laufenburg und Koblenz gibt es nur noch Güterverkehr, für wenige Kilometer muss auf das Postauto ausgewichen werden.

Von Fischen und Schiffen leben

Trotz dieser kleinen Erschwernis lohnt sich die Zwei-Länder-Fahrt. Zunächst führt sie vom Bahnhof Basel SBB mit der S-Bahn über Rheinfelden nach Laufenburg. Das doppelte Kleinstädtchen Laufenburg auf schweizerischer und deutscher Seite ruft nach einem Zwischenhalt. Dies nicht allein, weil es zugleich pittoresk und lebendig ist. Es steht auch musterhaft für die Verkehrsgeschichte.

Bis die Bahn kam und später ein Kraftwerk, lebte Laufenburg vom Fluss. Und das zweifach, nämlich vom Wasserweg und vom Fischfang. Unterhalb der Rheinbrücke

stoppten Stromschnellen die Transporte auf dem Fluss. Sie gaben dem Städtchen auch den Namen: «Lauffen» sind Schnellen. Die Laufenburger Flösser lenkten die Schiffe an Seilen über dieses Hindernis, die Ladung umging die Gefahrenstelle auf dem Landweg. Mit dem Kraftwerkbau wurden die Felsriegel weggesprengt, keine Lachse sprangen mehr über Flussschnellen.

Grenzen, wo seid ihr geblieben?

Von Laufenburg nach Döttingen im Aaretal ist in ein gelbes Postauto umzusteigen. Ab Koblenz an der Aaremündung geht es erst einmal hübsch dem Rhein entlang weiter, mit Blick über den Fluss zu den südlichsten Ausläufern des Schwarzwalds. Nach dem Landstättchen Zweidlen aber spielt die Geografie verrückt: Plötzlich hält sich die Landesgrenze nicht mehr an den Rhein; die beeindruckende, 440 Meter lange Eglisauer Rheinbrücke führt von der Schweiz in die Schweiz. Auf einer Strassenbrücke sähe man aus dem Auto nur die Leitplanke, hier blickt man tief zum Fluss hinunter. Sein Ende findet der Höhenflug prosaisch bei einer Kläranlage.

Dass der Zug danach sieben Kilometer über deutsches Gebiet rollt, fällt kaum jemandem auf. Am wenigsten den beiden Jungmanagern im Abteil nebenan. Sie debattieren, wie sie ein Projekt «staffen» und einen Businessplan «challengen» wollen. Aber einmal blicken die beiden im Karrierezug dennoch hoch, nämlich in Neuhausen: «Wow!», rufen sie, denn rechts von ihnen baut sich der Rheinflall auf. Seine Gischt glitzert in der Sonne. Doch lange wirken kann der Anblick nicht – gleich hat der Zug Schaffhausen erreicht. Wo wiederum beide Ufer zur Schweiz gehören.

Die Perspektive wechseln

Schaffhausen ist die Hauptstadt des gleichnamigen nördlichsten Kantons, der als Zipfel nach Deutschland ragt. Sein Stadtbild ist für mich eines der schönsten aller Mittelstädte der Schweiz. Gleich Laufenburg verdankt Schaffhausen seine Blüte einem Hindernis der Schifffahrt. Der Rheinflall, heute eine touristische Grossattraktion, war eine absolute Barriere für den Warentransport. Selbst an Seilen hätte ihn kein Schiff überwinden können.



Historisch nächtigen im Messehaus zur Waag in Zurzach (oben), von Koblenz nach Waldshut – die älteste Eisenbahnbrücke über den Rhein nach Deutschland (oben rechts) und Basels majestätischer Badischer Bahnhof, ein Stück Deutschland in der Schweiz (rechts).

Anders als Laufenburg konnte Schaffhausen mithilfe der Wasserkraft schon früh eine namhafte Industrie aufbauen. Auch von der Eisenbahn profitierte es stärker. Der Bahnhof Schaffhausen hat internationalen Status. Hier kreuzt sich die Nord-Süd-Achse Zürich–Stuttgart mit den Strecken West-Ost auf beiden Seiten des Rheins und des Bodensees.

Einer der Schienenäste trägt uns zurück nach Basel – nun ganz ohne Umsteigen. Der deutsche Zug durchfährt den schaffhausischen Klettgau mit seinen Weinbergen, bevor er bei Waldshut wieder den Rhein erreicht. Dort ermöglicht er einen totalen Perspektivwechsel. Vom deutschen Ufer aus wirken die Schweizer Kleinstädte nochmals schöner. In Badisch Laufenburg oder Badisch Rheinfeldern kann man aussteigen und in wenigen Fussminuten das Schweizer Pendant erreichen.

Bald ist wieder die trinationale Basler Agglomeration erreicht. Endpunkt ist Basels Badischer Bahnhof, ein architektonisch hochkarätiges Stück Deutschland auf Schweizer Boden. Auf ihm flatterte einst eine Hakenkreuzfahne. Zum Glück nur kurzzeitig. Heute können wir den Tag hier froh ausklingen lassen – Restaurant und Bar unter dem Bahnhofsdach sind ein guter Ort dafür. ■

Der Journalist und Autor Ruedi Eichenberger ist leidenschaftlich gerne mit Bahn und Velo unterwegs. In ausführlicherer Fassung findet sich diese Tour in seinem soeben erschienenen Buch «Bahnreiseführer Schweiz» (siehe Mitgliederangebot auf Seite 30).

Infos zur Bahnreise

Dauer: 4 ½ Stunden (reine Fahrzeit).

Umsteigen: 4x (Laufenburg, Döttingen, Eglisau oder Bülach, Schaffhausen).

Billet: Für die deutsche Strecke nach Basel am DB-Automaten in Schaffhausen ein günstiges Baden-Württemberg-Ticket lösen.

Sehenswert: Munot und Museum Allerheiligen in Schaffhausen, Rheinfall in Neuhausen, Stadtkerne Waldshut (D) und Rheinfeldern (CH).

Wandern: auf Römerspuren von der Aare zum Rhein – ab Döttingen durch Rebberge hinauf zum Zurzacherberg und hinunter zum Thermalbade- und alten Messeort Zurzach (5 km, 177 m \uparrow , 165 m \downarrow).

Velo fahren: Rundtour ab Schaffhausen (Rent-a-Bike-Vermietstation am Bahnhof) über Schloss Laufen, die frühere Benediktinerabtei Rheinau in einer doppelten Flussschlaufe und den Rheinfall (23 km, 315m \uparrow und \downarrow).

Essen: Kammgarn in Schaffhausen (industriell, leicht alternativ), Les Gareçons im Badischen Bahnhof Basel (kreativ, aber nicht übersteuert).

Weitere Tipps und Routendownload: www.bahnreisefuehrer.ch/zollfreie-aussichten



VCS-E-Bike
Pannenhilfe im
Combo



Profitieren Sie jetzt vom Aktionspreis für unsere kombinierten Pannenhilfen!

Schliessen Sie jetzt die Pannenhilfecombo für nur Fr. 60.– statt Fr. 70.– ab. Haben Sie bereits eine der beiden VCS-Pannenhilfen, können Sie die E-Bike-Assistance für Fr. 20.– oder die Auto-Pannenhilfe für Fr. 40.– hinzufügen. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannenhilfen (Schweiz/FL) bis am 31.12.2021.

Für Bestellungen und Informationen:

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



Machen Sie mit bei unserem Online-Quiz und gewinnen Sie mit etwas Glück eine von fünf Pannenhilfecombos im Wert von Fr. 70.–
<https://combo-quiz.verkehrsclub.ch>

Für Mensch
und Umwelt



Ein Wintergipfel zum Geniessen

Von Heidi Meier

Der Schneetourenbus startet Ende Dezember in zahlreichen Regionen in die dritte Saison. Eine Tour mit Startort Lukmanier auf den Pizzo dell'Uomo verspricht einen abwechslungsreichen Aufstieg, ein 360-Grad-Panorama und verschiedene Abfahrtsmöglichkeiten.

Beim Start auf dem Lukmanierpass bläst ein heftiger Wind – wie fast immer an diesem Ort. Doch sobald wir etwas Höhe gewinnen und den breiten Aufstiegsrücken erreichen, wird es besser. Nach wenigen Kehren liegt uns der meist zugefrorene Stausee Sontga Maria bereits zu Füssen, die Sicht reicht sogar bis zum Tödi, dem höchsten Gipfel der Glarner Alpen.

Wir sind in einer mehrsprachigen Ecke und nicht allein unterwegs. Mal grüssen wir mit «Grüezi», mit «Bien di» oder mit «Buongiorno». Ab Mitte Februar kann es aber auch sein, dass wir balzende Birkhühner antreffen, dann verhalten wir uns besser möglichst leise und unauffällig. Auf der Höhe der Costa del Scai sehen wir unser Ziel, den Wintergipfel des Pizzo dell'Uomo.

Der Gipfelhang beeindruckt und sieht aus der Ferne steiler aus, als er ist. Meistens hat zwar schon jemand vorgespurt, aber vor dem Aufschwung montieren wir für die letzten vier Kehren trotzdem die Harscheisen, sicher ist sicher! Wer mit Schneeschuhen un-



© Heidi Meier/Sedrun Disentis Tourismus

Der Aufstieg zum Pizzo dell'Uomo bietet einen grossartigen Blick auf die schneebedeckten Berge.

terwegs ist, muss eine passende Spur abseits der Skispur finden.

Gipfelerlebnis

Oben angekommen, nehmen wir uns Zeit, das Panorama zu studieren, welches von Süd nach West von der Alpe Casaccia und dem Rheinwaldhorn bis zur Val Piora und dem Ritom-Stausee reicht. Im Norden locken der Piz Rondadura und der Piz Gannaretsch für weitere genussvolle Touren und über der Aufstiegsspur überblicken wir den Stausee mit der Val Medel und den Glarner Grenzbergen. Gerne würden wir in einem Gipfelbuch unsere Eindrücke und Namen niederschreiben, doch dieses fehlt leider.

Für die Abfahrt haben wir verschiedene Optionen. Ist die Lawinensituation kritisch, ist es ratsam, entlang der Aufstiegsspur zu Tal zu schwingen. Wer mit Schneeschuhen unterwegs ist, wählt ebenfalls diese Variante. Sind die Verhältnisse sicher, sind die südöstlichen Hänge zur Alpe di Croce ein Genuss. Im Frühling, wenn die Sonne den Schnee

schon sehr früh weich werden lässt, findet man über Ovi dell'Uomo noch herrlichen Firn bis in die Val Termine. ■

Heidi Meier ist Gästebaterin bei Sedrun Disentis Tourismus und im Winter regelmässig mit den Tourenski unterwegs.



Im kommenden Winter ist der Schneetourenbus erstmals auch in der Romandie unterwegs: mit zwei Angeboten im Val-de-Travers. Die Informationen werden im Internet laufend aktualisiert.

Der Schneetourenbus

Der Schneetourenbus richtet sich an Skitourenfahrerinnen und Schneeschuhläufer. Das Angebot wurde im Winter 2018/2019 als dreijähriger Pilotbetrieb lanciert. Es ergänzt und erweitert das bestehende ÖV-Angebot und ermöglicht Tourengängerinnen und Tourengängern die umweltschonende Anreise in attraktive Berggebiete. Gefahren wird nur bei genügender Nachfrage – je mehr Reservationen, desto wahrscheinlicher findet die Fahrt statt –, guter Schneelage und Wetterprognose. Projektträger sind VCS, SAC, Postauto und mountain wilderness.

Betriebszeiten, Fahrpläne und Reservationen unter www.schneetourenbus.ch



Im Rausch der Sinne

Text und Bilder: Walter Aeschimann

Wer Marokkos Nordküste zwischen Mittelmeer und Rif bereist, sollte offen für die Menschen, die Natur und die wechselvolle Geschichte sein. Aber auch sensibel für die kulturellen und sozialen Unterschiede. Und keine Berührungängste vor Polizeikontrollen haben.

Fast unbeteiligt sitzt sie an der Wand. Wie zum Relief erstarrt, wie eine Granit-skulptur. Nur wenn die Reisebusse an der Ecke Avenue Hassan II/Zerktouni halten, streckt sie ihre dünne Hand nach vorn. Die Frau trägt einen grossen, aus Palmenblättern geflechteten Hut. Ihr Kleid muss eine schöne, farbige Djellaba gewesen sein. Nun ist der bodenlange Kapuzenmantel ein staubiger,

zerschlissener Überwurf. Für etliche Touristen ist die Frau das erste Fotosujet des Tages.

Ich sitze vor der betörend schönen Medina (Altstadt) von Chefchaouen und beobachte diese Szenen. Chaouen, wie die Bewohner sagen, zählt 45000 Menschen und liegt im wild zerklüfteten Rifgebirge im Norden von Marokko. Als Gründungsjahr gilt 1471. Erst wohnten hier indigene Berber, später kamen

Muslime und Juden aus Andalusien. Bis weit ins 19. Jahrhundert galt die Stadt als heilig und verboten. Wenn ein Fremder sie betrat, wurde er mit dem Tod bedroht. In den 1960er-Jahren wagten sich erste Hippies her. Sie suchten wahres Leben und fanden Drogen, mit denen sie den Tag verträumten. Es folgten Rucksackreisende, ehe die globale Tourismusindustrie den Ort für sich einforderte.



gen, dünnen Holm und einen kleinen Pfeifenkopf aus Ton. Ein sinnlich-süßer Dunst hüllt uns ein. «Rauchst du auch? Ich habe guten Kif.» «Nein! Aber wir können gerne über die Cannabisproduktion sprechen.» «Für 50 fahre ich dich zu einem Haschischbauern», sagt Mohammed. Das Angebot steht in keinem Reiseführer.

In diese dunkle Ecke verirren sich kaum Touristen. Eine Häuserzeile weiter verändert sich die Szenerie. Reisende aus aller Welt wälzen sich durch die Gassen, die überfüllt mit bunten und erregend duftenden Angeboten sind. Sie fotografieren jeden Winkel und alle Menschen, treten auch ungefragt in private Hauseingänge. Von Overtourism zu sprechen, ist hier nicht falsch, aber unvollständig. Während westliche Destinationen, die über zu viele Touristen klagen, meist hochentwickelte, stabile Regionen sind, scheint hier alles viel prekärer und sozial fragil. Mehrere Welten verlaufen parallel.

Wechselvolle Geschichte

Vor zehn Tagen bin ich aufgebrochen, um der Nordküste von Marokko entlang zu radeln. Als ich in Melilla, der spanischen Enklave, die Grenze nach Marokko passierte, betrat ich eine andere Welt. Lebendig, chaotisch, aber auch beklemmend. Ein massiver Zaun trennt Europa von Migranten aus Subsahara-Afrika. Er ist zum traurigen Symbol für Europas Abschottungspolitik geworden. An dieser Grenze verrichten Frauen für

«poco dinero» eine harte Arbeit. Sie buckeln täglich dutzende, bis 50 Kilogramm schwere Ballen mit Billigware über die Grenze. «No fotos», sagen sie zu mir.

Die Strasse führt wellenartig dem Meer entlang. Oft zweigt sie ins Landesinnere ab, um sich kurvenreich bis auf 700 Meter hinaufzuwinden. Das öffnet Blicke in grandios zerklüftete Berglandschaften, tiefe Schluchten, Steineichenwälder, verbrannte Erde, verlassene Steinhäuser, steil abfallende Felsküsten und aufs endlos weite Meer. Von El Jebha, dem freundlichen Fischerdorf, wollte ich mich kaum mehr trennen. In der Altstadt von Tétouan war die Performance des Teppichhändlers derart elegant, dass ich ohne Not sein teures Duftöl kaufte.

Das Rifgebirge, das fast 350 Kilometer parallel zur Küste des Mittelmeers verläuft, war stets präsent. Auch die wechselvolle Geschichte der Bewohner. 1920 rebellierten berberische Rifkabylen gegen die koloniale Macht aus Spanien. Im Jahr darauf erklärten sie euphorisch die autonome Rif-Republik. Die Spanier rächten sich teuflisch. Sie versprühten Senfgas aus der Luft, einen zerstörerischen Kampfstoff aus den Chemielabors. Als Marokko 1956 unabhängig wurde, nahmen die arabischen Eliten den indigenen Völkern ganze Ländereien weg – sowie die Unabhängigkeit.

Abendblick auf die Stadt Chefchaouen (links), der radelnde Autor unterwegs in Richtung Al Hoceïma.

Faszinierend und schwierig zugleich

Von ferne sieht die Medina aus, als klebe sie am mächtigen Felsen oberhalb. Ein kräftiges Blau hüllt jede Nische ein. Es soll den bösen Blick abhalten und die Menschen vor Unheil schützen. Findige Touristiker haben die intensive Farbe und wundersam arabische Konfession zum flüchtigen Klischee verdichtet: «Die blaue Perle von Marokko». Chefchaouen vereint nun vieles, was Reisen in andere Kulturen faszinierend und zugleich schwierig macht: die märchenhaft fremde Welt, die reizvolle Architektur, die grandiose Natur, aber auch den sozialen Kontrast zwischen Besuchern und Bevölkerung.

Die schmalen Altstadtgassen verlaufen rätselhaft und derart raffiniert, dass mich eine der Passagen ins Abseits lockt. Sie endet vor einer marineblauen Tür. Dort sitzt ein dünner Mann und sagt: «Hallo! Ich heiße Mohammed.» Er stopft gemächlich seine Sebsi. Die traditionelle Pfeife hat einen lan-





Unklare
Schuldfrage?

Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

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

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Die Moschee Jamaa Bouzzafer in Chefchaouen (oben links), ein Fischer und sein Sohn flicken Netze im Hafen von El Jebha (oben rechts) und die karge Landschaft zwischen Melilla und Tetouan (rechts).



Eine riesige Hanfplantage

Viele Menschen wanderten in die Städte oder nach Westeuropa ab. Die Region zählt heute zu den ärmsten in Marokko. Das anarchische Gedankengut und die Sehnsucht nach unbedingter Freiheit überdauerten. In Al Hoceïma, 130 Kilometer westlich von Melilla, gab es 2011 und 2016 gewaltsame Erhebungen gegen die Willkür der königlichen Polizei. Seither wird der Ort bewacht. Uniformierte Burschen kontrollieren mich schon 50 Kilometer ausserhalb. Am Stadtrand steht die Polizei mit Kampfgeräten. Auf der Strasse liegen Nagelsperren.

In der Medina von Chaouen hat Mohammed die Pfeife leer geraucht. Er stopft sie wieder mit Haschisch voll. Wir sprechen über die Cannabisproduktion. «Das Rifgebirge ist eine riesige Hanfplantage. Die grösste für den Europamarkt», sagt er. «Den fetten Gewinn streichen andere ein. Und die Regierung verdient sicher mit. Aber für viele Bauern ist der Anbau von Cannabis die einzige Chance, um zu überleben.» Die Produktion wäre illegal. Bei einem 15-Milliarden-Markt schaut das Königreich nicht genau hin. Die Gendarmerie royale kontrolliert manchmal, um den Bauern Schmiergelder abzuspressen.

Mohammed wiederholt sein Angebot: «Wir können den Haschisch-Bauern sofort besuchen.» Bevor ich ins Auto steige, will ich ihm 50 Dirham zahlen, rund 5 Schweizer Franken. Er schaut mich verwundert an. «Ich meinte natürlich 50 Euro!» Beim Feilschen um den Preis ist auch nicht klar, ob ich dem Bauern nochmals 50 Euro zahlen müsste. Die Ausfahrt scheidert. Ich schlendere in die neue Stadt und trinke im Café al-

Zahra einen Minztee, mit frischen Kräutern und reichlich Zucker aufgebührt. Die einheimischen Männer schauen Fussball am TV-Apparat. Die Frau mit dem grossen Hut kauert noch immer an der Wand. Sie löffelt eine Bohnensuppe. Die Reisebusse sind abgefahren. Ich zahle und wünsche «bonne nuit». Der Kellner ruft lachend auf Arabisch: «Shukran lak wadaeaan.» «Danke und auf Wiedersehen.» ■

Walter Aeschmann lebt und arbeitet als freier Historiker und Publizist in Zürich und bereist auf dem Velo die Welt.

Auf dem Landweg von Zürich nach Marokko und zurück

Hinfahrt

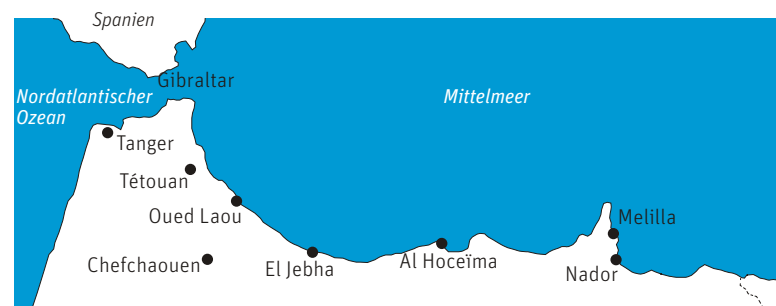
Zug: Zürich HB–Genf. Fahrrad: Genf–Nîmes. Zug: Nîmes–Málaga (Madrid umsteigen). Fähre: Málaga–Melilla (Enklave Spaniens).

Rückfahrt

Fähre: Tanger–Tarifa (Andalusien). Fahrrad: Tarifa–Córdoba. Zug: Córdoba–Figueres (Barcelona umsteigen). Fahrrad: Figueres–Perpignan. Zug: Perpignan–Zürich HB (Avignon und Genf umsteigen).

Unterwegs

Die ganze Reise dauerte fünf Wochen. Die Hin- und Rückreise je zwei Tage. Die Stationen in Marokko: Melilla, Nador, Al Hoceïma, El Jebha, Oued Laou, Tétouan, Chefchaouen, Tanger. An diesen Orten gibt es Unterkünfte. Dazwischen ist die Region touristisch kaum erschlossen.



WOHNEN

Für Naturliebhaber EFH im Solothurner Wasseramt mittel fristig zu verkaufen. Naturgarten, Holzbackofen, Bastelraum, Wintergarten, Geräteschuppen und vieles mehr. Ideal für Familie mit Kindern. Grundstückgrösse 730 m/2 Wohnfläche 124 m/2. Sehr gute Erschliessung mit öV. Nähe Schule 076 761 10 61

Zu vermieten **flippige 5-Zimmer-Altbaubehausung** mit grossem lauschigem Gemeinschaftsgarten in Buttisholz. Fr. 1'650.- inkl. startrek@sunrise.ch

Como komfortable, heimelige Zwei-Zimmerwohnung, 45 m2, zu verkaufen. € 98'000, gute Lage T 079 7187225

KONTAKTE

Irgendwo spürst du sie in dir, diese **Sehnsucht nach Nähe**, Resonanz und Gemeinsamkeit: Du Mann, bist ca. zwischen 65 und 75, aber jung im Herzen, offen, begeisterungsfähig, zuverlässig und empathisch. Frau im selben Alter, beweglich, mal ernsthaft, aber auch leicht, spontan und spielerisch, möchte Vieles mit dir teilen. Offerten an VCS, Chiffre Nr. 2007, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Trage Bergschuhe / elegante Schuhe liebe Seewasser / Teewasser. Bin 67J. **suche flotten Partner** (NR) für gem. Lebensgestaltung weiteres ausführlich per e-mail: e.bisig1953@gmail.com

FERIEN SCHWEIZ

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

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

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

Olivone/Bleniot ab 2 Wochen-Jahre Ferienhaus, ruhige Lage, Aussicht! Preis Belegung/Zeitdauer, günstig. efschaffner@bluewin.ch. 079 382 16 79

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

Ruhe und Erholung im Tessin: 1½ Z. Wohnung in Capriasca, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fassauna. Für Familien zus. Zimmer möglich. 076 4628186 www.casa-cagiiallo.ch

Kleines, **stilvolles Chalet in Amden** über dem Nebel mit Fern- und Weit-sicht. www.ulula.li

Sympathisches, renoviertes, ruhiges Chalet, Belvédère im **Eringertal**. Dent-Blanche in der Ferne. Ideal für Familien, Miete/Woche, 4/6 Pers. www.lesrenards.ch

Davos-Dorf, 4.5-Zi-FeWo ideal gelegen familien- und bikerfreundlich hspaulik@bluewin.ch, 079 701 37 26

2,5- und 5,5- Zimmerwohnung das Feriendorf Lenk im Simmental bietet neben den landschaftlichen Höhepunkten das ganz Jahr vielseitige Angebote für Sport und Kultur. www.chalet-am-brueggli.ch

Das «etwas andere» Albergo im Herzen des Malcantone! Wir haben Winterpause bis am 6. März 2021! Für Anfrage & Buchungen sind wir jedoch stets erreichbar. Ein **herzliches Dankeschön** an alle unsere Gäste, Interessenten und KursleiterInnen! Wir wünschen euch einen schönen bunten Herbst & Winter. Angeli & Christian Wehrli, **B&B und Seminarhaus** 091 609 19 35 www.casa-santo-stefano.ch

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

3-Seen-Ferien-Land: (VD/NE/FR/BE) Salavaux/Murtensee: Chalet an Broye neu umgebaut/renov., bis 4 Pers., kleines Bijou, mit Speicher-Cheminée-Ofen-Kontakt: cubus.marin@bluewin.ch

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

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

Sedrun: Ferien im **denkmalgeschützten Bauernhaus**. Frisch renoviert. 6 Pers. Nähe Badensee, kinderfreundliche Umgebung. www.giassa10.ch

FERIEN AUSLAND

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

Rustico im Val Prino mit Meersicht Canneto, 18020 Prelà, Ligurien, 2 Schlafzim., sep. Studio, Ideal für Familien, 3-5 Pers. www.ferien-canu.ch, info@ferien-canu.ch. T 079 698 23 82

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

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

BURGUND Haus 18. Jh, 2,5 Z-Whg, schön eingerichtet, zentralgeheizt, hell, Hof, Garten, Ruhe, Natur Kultur, Velos, Wandern, Wein 0041-765896043/0033-385911872 www.maisonrose.ch

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

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

Insel Hvar, Kroatien, abseits Massentourismus, Haus 2-8 Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht. www.plavisan.com

Sicherheit beginnt beim Kauf



Der VCS hat eine Broschüre zum Thema E-Bike-Kauf erarbeitet. Darin finden sich wertvolle Empfehlungen rund um den Kauf eines E-Bikes sowie nützliche Tipps und Tricks rund ums E-Bike-Fahren.

Die Broschüre kann ab sofort beim VCS bestellt werden unter 031 328 58 58 oder www.verkehrsclub.ch/e-bike

Sicherheit beginnt beim Kauf
Ein E-Bike-Leitfaden

VCS
Für Mensch und Umwelt

Erscheinungsdaten VCS-Magazin 2021

Ausgabe	Insertionsschluss	Erscheinen
1/2021	25. Januar	25. Februar
2/2021	08. März	09. April
3/2021	26. April	28. Mai
4/2021	09. August	09. September
5/2021	11. Oktober	11. November

Kontakt
VCS-Magazin/Inserate
Aarberggasse 61 – Postfach – 3001 Bern
T 031 328 58 38 – Email inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/Inserate



© Toggenburg Tourismus

Trapperidyll statt Pistenrummel

Von Peter Hummel

Das Toggenburg gilt als grösstes Schneeschuh-Revier der Deutschschweiz. Wir zeigen, wie man das Land der sieben Berge auf leisen Sohlen am besten erkundet, und verraten einige besonders lohnende Ziele.

In den Nuller-Jahren wollte der damalige Leiter von Toggenburg Tourismus (TT), Patrick Hartmann, seine neu übernommene Destination mit einem nachhaltigen Wurf neu positionieren: Zwischen Neckertal und Churfürsten initiierte er ein Netz von 13 un- und sechs markierten Schneeschuh-routen mit einer Länge von 132 Kilometern. Die markierten Pfade sind mit Tafeln der Organisation Global Trail ausgeschildert (nach dem bewährten Drei-Farben-System der Skipisten), die unmarkierten sind mit Skitourenrouten zu vergleichen, die mit Karte oder GPS-Gerät zu begehen sind.

Das Routennetz besteht mehr oder weniger unverändert; es zeichnet sich durch eine gute Verteilung in der ganzen Region aus, vom städtischen Naherholungsgebiet rund um Degersheim bis zur Tourismusstation Wildhaus. Besonders verdienstvoll ist, dass im mittleren und unteren Tal auch Gegenden berücksichtigt werden, die sich keine grossen Scheiben am Wintertourismuskuchen abschneiden können, beispielsweise das einstige «Weltcupdorf» Ebnat-Kappel, wo der Aufstieg zum Tanzboden lockt. Weitere Rosinen sind hier die Route rund um das nordisch anmutende Gebiet Salomonstempel oder die Rundtour um den Aussichtspunkt Chrüzegg an der Grenze zum Kanton Zürich.

Keine Karte für alle

Die Routen weisen verschiedene Schwierigkeitsgrade auf: Während die meisten als leicht klassiert sind, gibt es auch einige mittlere und gar zwei schwere Touren (Gulmen, Selun), die mit zehn bis 15 Kilometer Länge eine ordentliche Kondition erfordern. Wer es lieber auf die «leichte Tour» haben will, findet ab Wildhaus-Oberdorf mit der Route um die Schwendiseen

und um den Ölberg zwei Optionen, die mehrheitlich auf gewalzten Wanderwegen verlaufen, was für erfahrene Schneeschuhläuferinnen und -läufer freilich nicht sehr attraktiv ist.

So vielfältig das Trail-Angebot, so schade ist, dass es kartographisch nicht einheitlich dargestellt wird: Wer auf der Homepage von TT Schneeschuhlaufen/Routen wählt, wird auf die eingebettete deutsche Plattform von Outdooractive geleitet; da finden sich nicht weniger als 37 Routen, teils eben auch von andern Anbietern als TT alimentiert. Wer hingegen die Panoramakarte «Schnee erleben» von TT konsultiert, hat dort nur eine Auswahl von 17 Touren.

Und wer die Karte Schneeschuhlaufen bei Schweizmobil anklickt, weil dort das weitaus genaueste Kartenbild geboten wird, stellt konsterniert fest, dass dort gar nur sieben Trails abgebildet sind – aber mehrheitlich nicht die gleichen wie auf den andern Karten, und drei vermeintlich gleiche mit anderem Streckenverlauf ... Zu guter Letzt gibt es noch die Snowtrailmaps: Lange vor den Schweizmobil-Routen kreierte, ist dieses landesweite Kartenwerk für versierte Schneeschuhgängerinnen und -gänger eh die erste Wahl, weil es die weitaus grösste Trail-Auswahl bietet, und erst noch auf dem Kartenbild von Swisstopo beruht.

Weitere Informationen:

Panoramakarte «Schnee erleben im Toggenburg»: gratis erhältlich in lokalen Tourismusbüros, Hotels und Sportgeschäften oder online unter www.toggenburg.org
www.snowtrailmap.ch (Blatt 6, Toggenburg)

Ein aktuelles Alternativangebot

Der Initiant dieses buchstäblich weitläufigen Schneeschuhnetzes hat zwar das Tal längst verlassen. Christian Gressbach, der jetzige Chef von TT, bekräftigt aber den wichtigen Stellenwert im Winterangebot. Aufgrund der zunehmenden Scharen Wandernder in diesem Sommer erwartet er denn auch fürs Schneeschuhwandern eine erhöhte Nachfrage.

Unausgesprochen ist das grosse Trailnetz auch ein aktuelles Alternativangebot fürs Toggenburg: Weil sich die beiden Bergbahnen in Alt St. Johann und Wildhaus nicht mehr für ein gemeinsames Abonnement zusammenraufen konnten, muss nämlich mit einem Rückgang an Skifahrerinnen und Skifahrern gerechnet werden. ■

Peter Hummel ist freier Journalist und im Winter gerne mit Schneeschuhen unterwegs.





Uralte Steinmauern gliedern die Terrassen der Kulturlandschaft, die wir suchen.

WETTBEWERB

Weitläufige Terrassen

Die Landschaft, die wir suchen, erstreckt sich auf über 800 Hektaren. Sie wurde vor langer Zeit in harter Arbeit geschaffen, schon unter den Römern, vor allem aber dank dem unermüdlichen Einsatz von Zisterziensermönchen im 12. Jahrhundert. Sie rodeten das Gelände, bauten Stützmauern und legten zur landwirtschaftlichen Nutzung Terrassen an.

ZU GEWINNEN:

Zwei Übernachtungen im Lindner Grand Hotel in Interlaken im Wert von Fr. 1400.–

Das Lindner Grand Hotel Beau Rivage in Interlaken bringt seine Gäste immer wieder ins Schwärmen. Der wunderschöne Hotelpark oder eine der beiden Aussenterrassen laden zum Verweilen ein. Exzellenter Service,

kulinarische Highlights und stilvolle Räumlichkeiten sind perfekt für anspruchsvolle Menschen mit Liebe zur Tradition. Unterschiedlichste Angebote in unserem Beautycenter erfüllen höchste Ansprüche für eine genüssliche Entspannung.

Der Wettbewerbspreis beinhaltet neben zwei Übernachtungen für zwei Personen im First-Class-Doppelzimmer, Frühstück und Nutzung des Wellnessbereichs mit Fitness, Pool, Sauna und Dampfbad und ein Drei-Gang-Abendessen pro Person exklusive Getränke.

© zvg



Der Blick aus dem Zug ...

Wer mit dem Zug aus der Deutschschweiz her kommend durch den Tunnel in Richtung Lausanne fährt, wird an dessen Ende vom Anblick der gesuchten Landschaft überwältigt. Erkunden lässt sie sich auf zahlreichen Wanderwegen. Hinweistafeln bringen den Besucherinnen und Besuchern die Geschichte der Landschaft und ihrer typischen

Dörfer näher. Und wer den Blick hebt, genießt einen unvergleichlichen Weitblick auf den grössten See Westeuropas und auf die Alpen – ein überaus attraktives Postkartenmotiv.

... auf ein Weltkulturerbe

Die Schönheit dieser Kulturlandschaft hat auch die UNESCO überzeugt, die sie am 27. September 2007 in ihre Liste des Weltkulturerbes aufgenommen hat. Die Region und mit ihr die ganze Schweiz sind mit gutem Grund stolz darauf.

Am Ende eines langen Streifzugs zu Fuss oder mit dem Velo durch diese einzigartige Landschaft können Sie erst noch Spitzenweine aus der fast ausschliesslich in dieser Region gekelterten Traubensorte degustieren – selbstverständlich mit Mass. Schöner kann ein Tag nicht enden!

Daniela Ruchti Sanchez ist Praktikantin beim VCS Schweiz und freut sich, schon bald wieder durch die gesuchte Landschaft zu streifen, die sie so sehr mag.

Um welche Kulturlandschaft handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis am 29. November 2020 und senden Sie Ihre Lösung an

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

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb, oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

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

Lösung letzte Ausgabe:

Witenwasserenstock

Gewonnen hat die Auszeit mit der Familie auf dem Briener Rothorn Aline Chapuis aus Neuenburg.

Wettbewerbspreis offeriert von



Es ist erstmals gelungen, dass im CO₂-Gesetz alle Formen der klimabelastenden Mobilität – also auch der Flugverkehr – zu zusätzlichen Massnahmen verpflichtet werden.



ANDERS GAUTSCHI

Keine Zeit für Spiele mit dem Feuer

Nach drei Jahren hat sich das Parlament am 25. September endlich auf eine Version eines neuen CO₂-Gesetzes geeinigt. Das Gesetz geht weiter als die Vorlage des Bundesrats und ist ein gutes Beispiel, wie in der Schweiz der Gesetzgebungsprozess funktioniert. Nach langem Ringen liegt ein Ergebnis vor, das nicht perfekt, aber dafür mehrheitsfähig ist.

Das Resultat kann sich aus klimapolitischer Sicht durchaus sehen lassen: Beim Neuwagenziel – der wichtigsten Klimaschutz-Massnahme im Verkehr – soll der durchschnittliche CO₂-Ausstoss neuer Autos bis 2030 im Vergleich zu 2019 halbiert werden. Es ist erstmals gelungen, dass im CO₂-Gesetz alle Formen der klimabelastenden Mobilität – also auch der Flugverkehr – zu zusätzlichen Massnahmen verpflichtet werden. Die Flugticketabgabe war schon längst fällig. Zudem gibt es bessere Rahmenbedingungen, um Dieselbusse durch Elektrobusse zu ersetzen. Auch die Nachtzug-Finanzierung von maximal 30 Millionen Franken pro Jahr ist ein wichtiger Fortschritt.

Aber es ist klar: Dieses Gesetz alleine genügt nicht, um die Klimaziele zu erreichen. Dazu braucht es weitere Massnahmen, gerade im Verkehr. Zuerst muss aber die Bevölkerung überzeugt werden, diesen nächsten, wichtigen Schritt zu machen. Das ist absolut entscheidend, sonst sind wir wieder zurück auf Feld eins und es wird noch länger dauern, bis weitere Massnahmen zur CO₂-Reduktion ergriffen werden. Angesichts des dringenden

Handlungsbedarfs ist das schlicht nicht zu verantworten. Deshalb ist es umso wichtiger, dass nun alle, die sich zu mehr Klimaschutz bekennen, am gleichen Strick ziehen: Parteien, Verbände, Unternehmen und auch die Zivilgesellschaft.

Nun hat die Erdöl-Lobby, unterstützt von der SVP, das Referendum gegen das CO₂-Gesetz ergriffen. Das ist legitim und es ist angesichts der Bedeutung der Vorlage durchaus zu begrüssen, dass sich das Volk dazu äussern kann. Verheerend ist es hingegen, wenn ein wesentlicher Teil der Klimastreikbewegung sich diesen anschliesst und sich aus Ungeduld gegen das Gesetz engagiert. Es wird dann noch schwieriger, der Bevölkerung das ohnehin schon komplexe CO₂-Gesetz zu erklären und sie von dessen Notwendigkeit zu überzeugen.

Und bei allem Verständnis für die Ungeduld: Wieso nicht die Forderungen für strengere Klimamassnahmen bündeln und mit dem Instrumentenkasten der schweizerischen Demokratie ans Werk gehen, beispielsweise mit der Lancierung einer Initiative? Das dauert zwar, dafür würde mit einer raschen Umsetzung des CO₂-Gesetzes wichtige Zeit gewonnen. Denn für ein Spiel mit dem Feuer bleibt eigentlich keine Zeit mehr.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des VCS Schweiz und wünscht sich maximalen Support für das vorliegende CO₂-Gesetz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Walter Aeschmann, Brendan Drezen, Ruedi Eichenberger, Jelena Filipovic, Anders Gautschi, Peter Hummel, Veronika Killer, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Emilie Roux, Daniela Ruchti Sanchez, Laura Schmid, Mauro Schmid, Anita Weber. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 69 554 (deutsch 55 175, französisch 14 379). Die nächste Ausgabe erscheint am 25. Februar 2021. **Insertionschluss:** 25. Januar 2021. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



ADVENT, ADVENT!

Eine Reise durch die Schweiz

Im Advent nehmen wir Sie mit auf eine Reise durch die Schweiz. Mit unserem Adventskalender bringen wir Sie jeden Tag an einen neuen Ort, den Sie bequem mit dem öffentlichen Verkehr erreichen können – Fahrplan und tolle Preise inklusive natürlich. Den Adventskalender finden Sie auf unserer Website unter www.verkehrsclub.ch/adventskalender – oder folgen Sie uns auf Facebook unter www.facebook.com/verkehrsclub.ch. Wir freuen uns auf Sie!

Das nächste VCS-Magazin liegt am 25. Februar 2021 in Ihren Briefkasten. Bis dahin wünschen wir Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.



Der Rundumschutz für Ferien und Freizeit



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

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

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



Rundreise Spanien-Portugal

8. – 18. April 2021 (11 Tage)

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

Pauschalpreis CHF 2980.–



Sardinien mit dem Trenino Verde

27. Mai - 5. Juni 2021 (10 Tage)

Sardinien – ein spektakuläres Naturparadies | Kulinarische Genüsse und besondere Hotels | Fahrt mit dem Trenino Verde durch die Einsamkeit

Pauschalpreis CHF 2790.–



Alle Reisen unter www.servrail.ch online buchbar!



Nord-Ostsee-Kanal und Sylt

16. – 21. September 2021 (6 Tage)

Nordische Naturschönheiten pur in Schleswig-Holstein | Dampfschiffahrt durch den Nord-Ostsee-Kanal mit Schlemmereien | Ausflug durch das nordfriesische Wattenmeer nach Sylt

Pauschalpreis CHF 1690.–

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2021:

11.03. - 20.03.2021	Andalusien Rundreise
13.04. - 27.04.2021	Bahnabenteuer Griechenland - Bulgarien
15.04. - 25.04.2021	Kroatien: Kultur- und Weinreise
13.05. - 19.05.2021	Flussfahrt Donau - Main
19.05. - 25.05.2021	Flussfahrt Main - Donau
25.05. - 02.06.2021	Mecklenburgische Seenplatte - Warnemünde
29.05. - 12.06.2021	Ostsee Inselhüpfen
13.06. - 24.06.2021	Schottland - Shetland - Orkney
03.08. - 14.08.2021	Südnorwegen und Telemarkkanal
14.08. - 20.08.2021	Perlen des Böhmerwaldes

20.08. - 30.08.2021	Ostalpen mit der Bahn
26.08. - 04.09.2021	Wunderschöne Kanalinseln - Jersey - Guernsey
18.09. - 25.09.2021	Zug um Zug durch die Pyrenäen
28.09. - 04.10.2021	Flussfahrt Donau-Main
14.10. - 18.10.2021	Bahnspezialitäten Südtirol, Trentino und Lago d'Iseo

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