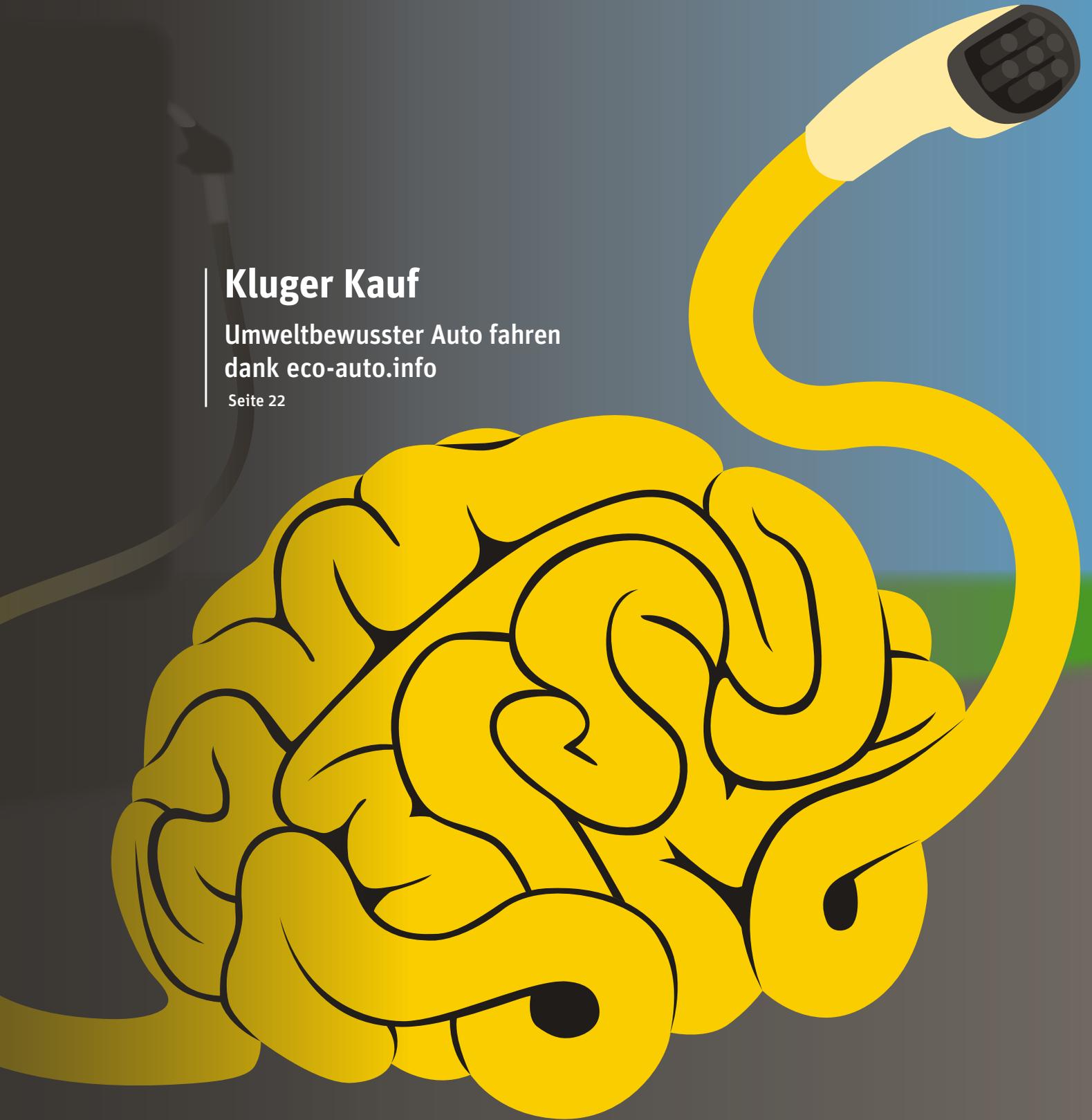


Kluger Kauf

Umweltbewusster Auto fahren
dank eco-auto.info

Seite 22



Spitzenbioweine 6er-Probiertpaket nur CHF 98.00 (statt 131.00) inkl. Porto

> **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Sie sparen CHF 33.00 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



Valcaliente, Reserva Rioja 2016

Rioja-Reserva aus einem Spitzenjahr / **CHF 24.00** pro Fl.

Château Manissy, Lirac rouge 2019

Südfranzose aus biodynamischem Anbau / **CHF 19.50** pro Fl.

Bonfanti, Valpolicella Superiore 2018

Gold WineHunter 2020, 93 Pts. Luca Maroni / **CHF 22.00** pro Fl.

Bestellmöglichkeiten: Online www.amiata.ch/vcs

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



Francisco Ruiz Jimenez vom Weingut Valcaliente hat seine Reben kürzlich auf bio-dynamischen Anbau umgestellt.

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

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



3% Zins mit einer Investition in die nachhaltige, lokale Solarstromproduktion

Unterstützen Sie die nachhaltige Energieproduktion, indem Sie die Obligationenanleihe der Younergy Solar AG zeichnen.

Die Anleihe über CHF 5 Mio. mit einem Zins von 3% und fünfjähriger Laufzeit (01.08.2022 bis 31.07.2027) kann bis zum 25.07.2022 gezeichnet werden.

Younergy Solar AG wurde 2015 in Lausanne gegründet und konzentriert sich auf die Planung, den Bau und die Finanzierung von Photovoltaik-Anlagen. Younergy hat in der Schweiz, Spanien und Portugal seither über 1500 Systeme mit einer Gesamtleistung von mehr als 16 MW gebaut. Davon sind rund die Hälfte durch Younergy finanziert worden.



Wollen Sie mit einer Investition in erneuerbare Energie mithelfen, die Energieproduktion nachhaltig zu machen und dabei noch von einem attraktiven Zins von 3% profitieren?

Weitere Informationen erhalten Sie unter:

Younergy Solar AG

www.younergy.ch/bond
Tel: 0800 800 850 (gratis)
Email: bond@younergy.ch

- 4 **Kurz & bündig**
- 7 **Firmenmobilität:**
der grosse Hebel der Unternehmen
- 8 **Schulweg:** das Konzept der «Schulstrassen»
- 9 **«walk to school»:** erfolgreiche Globi-Zeichenstunde in Mollis
- 10 **Veloinfrastruktur:** so nutzt bikeable.ch
die Schwarmintelligenz
- 12 **Lärm:** das Interview mit Lärmexperte Martin Röösl
- 15 **E-Bike-Sicherheit:** pedalen und geniessen mit «amusebike»
- 16 **Klimaschutz:** der VCS bekennt Farbe für zwei
wichtige Anliegen
- 17 **JungVCS:** gegen Scheinlösungen von gestern
- 18 **Mobilitätsverhalten:** das Interview mit Benedikt Weibel
- 12 **«Butterfly Wave 2022»:** Details und Teilnahmemöglichkeiten



© Urs Geiser

52 **Wandern:**
Unterwegs mit Bertolt Brecht in
der Combe du Pilouvi

- 56 **Wandern:** Abkühlung in der Jaunbachschlucht
- 58 **Europa mit dem Zug:** ein Hoch auf Ecotrip Challenge
und Interrail
- 62 **Morges:** Tulpen und Genuss am Genfersee
- 34 **Mitgliederangebote**
- 40 **Berichte aus den Regionen**
- 63 **Wettbewerb**
- 65 **Bitte mitdenken! mit Stéphanie Penher**
- 66 **Cartoon**

Titelbild: © muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

DOSSIER

Der Ratgeber für den klugen Autokauf

Die Plattform eco-auto.info, einst unter dem Namen
Auto-Umweltliste bekannt, ist online. Wir widmen
dem VCS-Erfolgsprodukt ein Dossier.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© zlg

Der Krieg in der Ukraine hat die Aktualität der letzten Wochen geprägt und den Alltag auf der ganzen Welt beeinträchtigt. Für viele

von uns war die Preiserhöhung beim Benzin der Anlass, unsere Mobilitätsformen zu überdenken und manchmal auch das Auto in der Garage zu lassen. Doch nicht alle können sich den Verzicht auf ein Privatauto leisten. Aus diesem Grund unterstützt der VCS die Autofahrenden seit bald 40 Jahren bei ihrem Kauf mit der Publikation einer Rangliste der Fahrzeuge nach Umweltkriterien. Seit diesem Jahr ersetzt die neue Plattform eco-auto.info die gedruckte Auto-Umweltliste. Die Website wird laufend aktualisiert und hilft Ihnen, die für Ihre Bedürfnisse beste Wahl zu treffen. Entdecken Sie mehr dazu im Dossier ab Seite 22.

Das Auto beansprucht noch immer den grössten Teil des öffentlichen Raums, wie Sie auf Seite 5 lesen können, doch der VCS strebt ein besseres Zusammenspiel mit dem Fuss- und Veloverkehr an. Dazu braucht es unter anderem bessere Veloinfrastrukturen (siehe Seite 16) und massgeschneiderte Lösungen in der Nähe von Schulen (siehe Seite 8).

Camille Marion
Co-Leiterin Redaktion

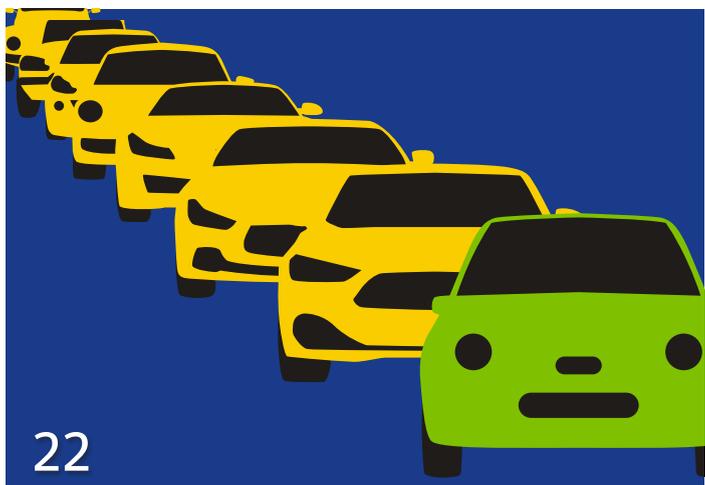


Illustration: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung



© Martin Bichsel

Eine Reise im Namen der Klimakrise

Martin Bichsel und Florian Wüstholtz sind begeisterte Fahrradfahrer mit einem starken Bewusstsein für Klimaprobleme. Der Fotograf und der Journalist wollen auf ihren Sätteln quer durch Osteuropa fahren. Aus der Reise wird ein Buch hervorgehen, das auf verschiedene Herausforderungen des Klimawandels aufmerksam macht. Der direkte Austausch mit den Menschen vor Ort spielt dabei eine wichtige Rolle. Viele Leute sind bereits jetzt von den Folgen der Klimakrise betroffen. Ihnen wollen sie ein Sprachrohr geben. Im Januar starteten Bichsel und Wüstholtz, die Route sollte von Bern nach Ulaanbaatar führen. Wegen des Krieges in der Ukraine mussten die beiden das Projekt umgestalten. Wie es weiterging, erfahren Sie in der nächsten Ausgabe des VCS-Magazins.

Weitere Infos unter www.gruenespur.ch

Mit der Rikscha auf Entdeckungstour

Der gemeinnützige Verein «Radeln ohne Alter» ermöglicht es Seniorinnen und Senioren, zügig unterwegs zu sein – und das trotz hohem Alter. Das Konzept ist simpel und bereitet Freude: Pilotinnen oder Piloten nehmen Bewohnende von Alters-, Pflege- und Behindertenheimen in der Rikscha mit auf abenteuerliche Rundfahrten. So haben ältere Menschen weiterhin die Gelegenheit, ihre Umgebung in vollen Zügen zu geniessen. Zudem wird der Austausch zwischen verschiedenen Generationen gefördert. Ihren Ursprung hat die Bewegung in Dänemark, schweizweit radeln die Rikschas seit 2016 durch Dorfstrassen und über Feldwege. Das Pendant zu «Radeln ohne Alter» in der Westschweiz nennt sich «Mobilité Senior».

Weitere Infos unter www.radelnohnealter.ch



© Astrid Hulmann



© VCS

In direktem Austausch

54 137 Menschen haben die Petition «Gegen die Reservationspflicht – für ein offenes System Bahn und Velo» unterschrieben. Im September 2021 wurde sie vom Verkehrsclub und 13 weiteren Organisationen bei den SBB und der Bundeskanzlei eingereicht. Der Veloselbstverlad mit dem Zug soll einfacher und die Reservationspflicht abgeschafft werden. Die Petition zeigt erste Wirkung: Die SBB reagierten mit 400 zusätzlichen Veloplätzen. Die Reservationspflicht gilt aber weiterhin. Die Fahrradmitnahme in Intercity-Zügen muss von Freitag bis Sonntag – online oder via Schalter – angekündigt werden. Der VCS bleibt in direktem Austausch mit den SBB, um die Anliegen weiter zu diskutieren und Lösungen zu erarbeiten.



© VCS

Autoverzicht beim Einkaufen

Am 26. September 2022 ist es wieder so weit: Wir feiern den «Car-free Shopping Day». Der Einkaufsverkehr belegt den dritten Platz der Verkehrsverursacher – nach dem Arbeits- und Freizeitverkehr. Deshalb möchten wir an diesem besonderen Tag auf Alternativen zum Einkauf mit dem Auto aufmerksam machen. Ob zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV: Ein Umdenken kann Lärm und CO₂-Emissionen reduzieren.



Weitere Infos unter www.vcs-carfree.ch

Mehr Sicherheit und Lebensqualität

Das Bundesamt für Strassen ASTRA bemüht sich, die Einführung von Tempo-30-Zonen zu vereinfachen. Bislang war die Temporeduktion nur durch ein aufwändiges Gutachten möglich. Auf dieses soll bei siedlungsorientierten Strassen nun verzichtet werden können, um den Prozess zu beschleunigen. Der VCS begrüsst den Vorschlag, sieht aber noch Anpassungsbedarf: Die vereinfachte Anwendung von Tempo 30 sollte auch auf verkehrsorientierten Strassen grossflächig erlaubt sein. Sicherheit und Lebensqualität werden so erhöht.

Umsetzungsanpassungen fordert der VCS auch bezüglich des Vorschlags für besondere Strassensignale bei Carpooling. Unter Carpooling versteht man Mitfahrgemeinschaften; Autos werden so optimal ausgelastet. Im VCS ist man sich einig: Carpooling soll als Voraussetzung gelten, um auf dafür zugelassenen Pannestreifen fahren zu dürfen. Die Mitbenutzung der Busfahrbahn lehnt der Verkehrsclub aber ab. So wird Mehrverkehr generiert, der ÖV ausgebremst und die Attraktivität und Sicherheit für den Veloverkehr verringert.



© Ricochet46 Fotolia

Mehr Platz für den Fuss- und Veloverkehr

Im Dezember letzten Jahres räumte der Bundesrat in einem Bericht ein, dass die Stadtzentren unter einer starken Verkehrsüberlastung leiden und dass dieser begrenzte Raum in Zukunft mehr für den Fuss- und den Veloverkehr reserviert werden sollte. Das Auto nimmt derzeit den meisten Platz in der Stadt ein, insbesondere durch das Parkieren. Eine bessere Verteilung erhöht die Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs, die Sicherheit und das Wohlbefinden der Menschen und die Qualität des öffentlichen Raums.

in Bewegung

In Ruhe 103,5 m²h

In Bewegung 39 m²h



in Ruhe

1 m²h



3,1 m²h



3,6 m²h



In Ruhe 12 m²h

In Bewegung 11,6 m²h



In der Stadt genutzte Fläche pro Person und pro Tag (m² x Stunde) nach Verkehrsmittel. Die Berechnung basiert auf der durchschnittlichen Fahrgeschwindigkeit von Autos in der Stadt (25 km/h), von Bussen/Tram (20 km/h), Velo (15 km/h) und Fussgängerinnen und Fussgängern (5 km/h). Berechnungsgrundlagen: 1,56 Insassen pro Auto, Auslastung Bus/Tram von 40 Prozent, tägliche Fahrtzeit von einer Stunde. Velos und Autos benötigen öffentliche Parkplätze während 10 Stunden pro Tag.

© VCS/Jolanda Messerli

Nachhaltig unterwegs mit Fahrtziel Natur

Ein Ausflug in die Natur bringt viel Entspannung mit sich. Stau, Autolärm und überfüllte Parkplätze weniger. Der VCS setzt sich deshalb durch die Kooperation Fahrtziel Natur für einen sanften Tourismus und eine nachhaltige Mobilität ein. Naturpärke in Graubünden, Bern und Schaffhausen können durch attraktive Angebote bequem mit dem ÖV erreicht und bereist werden. Mit einem «Einfach für Retour»-Billett beispielsweise muss lediglich die Hinfahrt bezahlt werden. Das Angebot ist auch am Folgetag gültig, einer Übernachtung steht also nichts im Wege.

Alle Angebote unter www.fahrtziel-natur.ch



© Peer Fuglistaller

Mehr Junglenkende zu Corona-Zeiten

Laut dem Bundesamt für Strassen ASTRA stieg die Zahl der Neulenkenden im Jahr 2021 um 26 Prozent an. Hauptgrund dafür sei, dass Lernfahrten nun schon ab 17 Jahren möglich sind. Der VCS vermutet aber noch eine andere Ursache: Aufgrund der Pandemie fühlen sich viele Leute im Auto sicherer. Bleibt zu hoffen, dass auch das Fahrrad vermehrt als Alternative in Betracht gezogen wird.

«Wenn wir die Mobilität verändern und gestalten wollen, müssen wir sehr viel breiter und umfassender auf die Welt gucken. Das fängt bei den Räumen an. Nicht nur weil ich Geograf bin, sondern weil dort auch Mobilität stattfindet.»

Stefan Carsten, Stadtgeograf und Experte für Mobilität der Zukunft, im Webinar vom 23. Februar 2022 zum Thema «Neue Räume, neue Mobilität».



Webinar verpasst? Anmelden für die nächsten Webinare? www.verkehrsclub.ch/webinare



Illustration: muellerluetolf.ch / Samira Oschouning

Weichen stellen für den Ausstieg

Die Folgen der Klimaerhitzung sind auf der ganzen Welt spürbar. In der Schweiz geht ein Drittel des CO₂-Ausstosses auf das Konto des Strassenverkehrs und liegt immer noch auf dem gleichen Niveau wie 1990. Doch statt griffige Massnahmen zu beschliessen, hat sich nach dem knappen Nein zum CO₂-Gesetz erneut eine Politik des Zuwartens etabliert. Das Schweizer Klimaziel rückt damit in immer weitere Ferne.

Und die Klimakrise ist nicht die einzige Katastrophe, welche durch unseren zügellosen Verbrauch von fossilen Energien befeuert wird. Der Krieg in der Ukraine hat uns allen schmerzlich vor Augen geführt, welche zerstörerischen Auswirkungen unsere Abhängigkeit von Öl und Gas zur Folge hat. Für den VCS ist darum klar: Der Verkehr in der Schweiz muss fossilfrei werden – schnellstmöglich!

Wie dies zu bewerkstelligen ist, hat der VCS im «Masterplan fossilfreier Verkehr» dargelegt. Das Ziel: Spätestens bis 2040 muss unsere Mobilität fossilfrei sein. Was wiederum bedeutet, dass die entsprechenden technischen und politischen Massnahmen bis 2026 aufgegleist sein müssen.

2022, 2023, 2024, 2025, 2026 – jedes dieser fünf Jahre ist entscheidend dafür, dass wir den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern schaffen. Deshalb sucht der VCS Projekt-Patinnen und -Paten für den «Masterplan fossilfreier Verkehr». Wir sind auf Ihre Hilfe angewiesen, um den Plan in die Tat umzusetzen. Die Zeit drängt!



Weitere Infos finden Sie unter www.fossil-frei.ch

Der grosse Hebel der Unternehmen

Firmenmobilität Der VCS hat den Einfluss von Unternehmen auf das Mobilitätsverhalten ihrer Angestellten untersucht. Die Haupteckdaten: Die Anstrengungen zu mehr umweltverträglicher Mobilität tragen Früchte – jedoch gibt es noch Potenzial.

Von Andreas Käsermann

Was tun Unternehmen, um das Mobilitätsverhalten ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Richtung Nachhaltigkeit zu steuern? Der VCS wollte es wissen und hat zum zweiten Mal nach 2021 eine Umfrage bei Schweizer Unternehmen gemacht. 30 Firmen verschiedenster Grösse aus allen Landesregionen haben sich beteiligt. Von reinen Dienstleistungsbetrieben bis hin zu Bau- und Industrieunternehmen waren alle Branchen vertreten, insgesamt beschäftigten sie über 75 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Die hohe Beteiligung und die Resultate zeigen deutlich, dass der Klimaschutz bei vielen Unternehmen einen wachsenden Stellenwert einnimmt. Die Umfrage beleuchtete die drei Teilbereiche Pendeln, Fahrzeugflotte und Geschäftsreisen. Wie der verantwortliche VCS-Projektmitarbeiter Selim Egloff sagt, schneiden die befragten Unternehmen im Rating allgemein recht gut ab: «Dies ist ein Hinweis, dass das Thema ökologische Mobilität in vielen Unternehmen präsent ist und sie deshalb schon zahlreiche Massnahmen ergriffen haben.»

Pendeln, Fahrzeugflotte und ...

SBB, Swisscom und SwissRe, die drei grössten Unternehmen, die an der Umfrage teilgenommen haben, erreichten allesamt eine gute Bewertung. Im Bereich der Pendlermobilität glänzt insbesondere SwissRe mit ihren Anstrengungen, CO₂-Emissionen zu vermindern. So gibt es für Mitarbeitende, die zu Fuss oder per Fahrrad zur Arbeit kommen, finanzielle Zuschüsse sowie eine Reparaturmöglichkeit für Velos. Homeoffice wird von allen befragten Unternehmen unterstützt, soweit dies im Rahmen der Tätigkeit möglich ist.

Auch beim Betrieb der eigenen Fahrzeugflotte zeigen sich die Unternehmen engagiert. So verpflichten sich Swisscom und SBB, ihre Flotten aus rund 500 Personen- und Lieferwagen bis 2030 respektive 2040 auf klimaschonende Antriebe umzustellen. Auch in anderen

Unternehmen werden ähnliche Ziele verfolgt – die Obwaldner Kantonalbank gibt gar an, ihre Firmenwagen bereits seit letztem Jahr komplett elektrisch zu betreiben.

Beim Ersatz der Nutzfahrzeuge besteht derweil noch Nachholbedarf: So bleiben die meisten Unternehmen bei einer Zielsetzung für eine emissionsfreie Nutzfahrzeugflotte noch sehr vage. Cargovelo oder E-Rikschas etwa werden als ergänzende Alternativen noch kaum in Betracht gezogen.

... Geschäftsreisen

Die Auswertung zeigt weiter, dass bei Geschäftsreisen vermehrt Wert auf die Reduktion von Treibhausgasemissionen gelegt wird. Der Grossteil der Firmen bevorzugt den Zug gegenüber dem Auto oder dem Flugzeug. Förderlich ist dabei der hohe Ausbaustandard des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz. Es ist zu vermuten, dass ein flächendeckender Effort zu Gunsten der Veloinfrastruktur einen ähnlich positiven Effekt haben würde.

Dennoch greifen die Massnahmen nur langsam: Beispielsweise beträgt der Anteil von Autopendlerinnen und Autopendlern bei SwissRe recht hohe 46 Prozent, die SBB melden rund 950 Flugreisen pro Jahr. Gerade beim Auto hätte das Engagement eines Unternehmens einen grossen Hebel. «Studien zeigen, dass Arbeitgeber einen grossen Einfluss auf die Mobilität ihrer Mitarbeitenden haben können. So ist beispielsweise der Arbeitsweg einer der häufigsten Gründe, warum sich Menschen ein Auto kaufen. «Wer ein Auto besitzt, braucht dieses danach aber auch in der Freizeit», sagt Selim Egloff. Setzt ein Unternehmen also Anreize, mit dem öffentlichen Verkehr oder Velo zur Arbeit zu kommen, hat dies auch einen Einfluss auf den Freizeitverkehr. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Das nächste Firmenranking erscheint 2023 – interessierte Firmen können sich bei Selim Egloff melden: campaigning@verkehrsclub.ch

Rangliste der teilnehmenden Unternehmen ab 200 Mitarbeitenden – Ergebnisse auf einer Skala von 1 (ungenügend) bis 6 (sehr gut)



Swiss Re (5,2)



SBB (5,1)



Swisscom AG (5,1)



Manor (4,1)



Obwaldner Kantonalbank (4,0)



Rhätische Bahn (4,0)



MS Direct AG (3,1)



Banque Cantonale du Valais (2,7)



Skan AG (1,9)

Illustration: muellet@etf.ch / Samira Oschoung

Autofreie Schulstrassen

Schulweg Und wenn man im entscheidenden Moment die Strassen rund um die Schulhäuser sperren würde, um die Sicherheit der Kinder zu gewährleisten? Schulstrassen nennt sich das Prinzip, das sich seit ein paar Jahren quer durch Europa verbreitet – und seit Kurzem auch in der Schweiz.

Von Camille Marion



© VCS / Camille Marion

In der Nähe der Schule Vignettaz lässt sich die Strasse dank eines versenkbaren Pollers für den Autoverkehr sperren.

«**M**athys kann nicht zu Fuss zur Schule, es hat zu viel Verkehr. Deshalb bringen wir ihn mit dem Auto.» Dieser Text steht auf einer unlängst auf unserer Facebook-Seite publizierten Illustration. Vor dem Familienwagen verabschiedet sich ein Kind von seinen Eltern, alle drei blicken ängstlich drein. Das Bild veranschaulicht die Ängste der Eltern vor dem Schulweg ihrer Kinder, vor allem aber auch den Teufelskreis der Mobilität: Verkehr zieht noch mehr Verkehr nach sich.

Die Mobilitätskonzepte des VCS zielen auf eine Trendumkehr ab. Mobilitäts-

spezialistinnen und -spezialisten evaluieren die von den Kindern, den Eltern und den Lehrkräften wahrgenommenen Gefahren und schlagen ein Paket von massgeschneiderten Lösungen vor. Oft wird empfohlen, den Verkehr rund um die Schulhäuser einzuschränken. Das führt dazu, dass die Kinder gerne zu Fuss gehen, und die Eltern sind beruhigt.

Verkehrspause

Änderungen im Verkehrsregime – Einbahnverkehr, Geschwindigkeitsbeschränkung, Fahrverbot für Autos – setzen in der Stadt oft einen langwierigen Prozess voraus. Gelegentlich helfen auch kreative Lösungen wie das Konzept sogenannter Schulstrassen weiter. Damit lassen sich Strecken in der Nähe von Schulhäusern temporär sperren. Die zeitweise autofreien Strassenstücke werden sicherer, vor allem aber angenehmer für Menschen, die zu Fuss unterwegs sind.

Das vor einem Jahrzehnt in Brüssel entstandene Konzept der Schulstrassen hat sich quer durch Europa verbreitet, unlängst auch in der Schweiz. 2017 hat die Freiburger Schuldirektion das «Bureau romand» des VCS mit der Ausarbeitung eines Mobilitätskonzepts für die Schule Vignettaz beauftragt. Zu den darin empfohlenen Massnahmen gehört auch die Einrichtung einer Schulstrasse.

Letzten Sommer wurde denn auch ein versenkbarer Poller eingebaut, um die Strasse temporär für den Autoverkehr zu sperren. Dazu kommt: «Wir haben die Sperrzeiten absichtlich grosszügig ausgelegt, damit die Sperrung auf dieser Achse auch den Pendlerverkehr reduziert», erläutert Julien Thirion, Projektleiter im Verkehrsamt der Stadt Freiburg. Die betroffene Strasse ist an Werktagen von 6.30 bis 8.30 Uhr, von 11.30 bis 14 Uhr und von 15.30 bis 19 Uhr gesperrt.

Drei Fliegen auf einen Streich

Die positiven Auswirkungen waren vor allem für die Quartierbevölkerung sofort spürbar. «Die Sperre zu den Hauptverkehrszeiten führt indirekt zu einer Reduktion des Durchgangsverkehrs, bekämpft das Eltern-taxi-Phänomen und senkt den Lärmpegel», führt Thirion aus.

Zustande kam diese Anpassung dank der Zusammenarbeit der Schuldirektion, des Verkehrsamts der Stadt Freiburg und des VCS. Im Rahmen eines partizipativen Ansatzes wurde auch die Bevölkerung einbezogen. Dabei zeigte sich, dass das Vorgehen auf breite Zustimmung stiess.

Die Bilanz ist ein paar Monate nach dem Einbau des Pollers positiv und die Sicherheit rund um die Schule Vignettaz hat sich erhöht – auch dank zusätzlichen Vorkehrungen, etwa dem Aufheben von Parkplätzen. Wie oft hat auch hier eine Kombination verschiedener Massnahmen zu einem optimalen Resultat geführt. ■

Für einen sichereren Schulweg

Der VCS setzt sich für mehr Sicherheit auf dem Schulweg ein. Weitere Informationen zu



Mobilitätskonzepten finden Sie unter mobilitaetskonzept-schule.ch.

«Globi findet ein Handy»

Schulweg Mütze, Schnabel, karierte Hose: Die Kinderbuchfigur Globi ist weitbekannt. Die Schulwegkampagne «walk to school» verlor zum 10-Jahr-Jubiläum 2021 eine Zeichenstunde mit einem Illustrator. Selbst der VCS-Präsident wollte sich diese nicht entgehen lassen.

Text und Bilder: Nadja Mühlemann

Globi-Bücher, -Zeichnungen und -Tonbandkassetten liegen auf den Pulten der Schülerinnen und Schüler der 6. Klasse aus Mollis (GL). Die Klasse freut sich auf das Nachmittagsprogramm an diesem Montag: eine Globi-Zeichenstunde! Eine Schülerin zeigt leicht verlegen auf eine mitgebrachte Globi-Zeichnung: «Die habe ich in der 2. Klasse gemacht!» Auf einem anderen Tisch liegen Kassetten und eine Ausgabe des Buches «Globi im Zirkus» aus dem Jahr 1941. «Ich hätte eigentlich viele Globi-Bücher zu Hause, meine Eltern wollten aber nicht, dass ich alle mitnehme», sagt der junge Besitzer stolz.

Grund für die zahlreichen Globi-Mitbringsel ist der Besuch von Samuel Glättli. Die Schulklasse hat im Rahmen der 10-Jahre-Jubiläumsausgabe der Aktionswochen «walk to school» eine Zeichenstunde mit dem Globi-Illustrator gewonnen. Glättli zeigt den Schülerinnen und Schülern zuerst, wie die Figur Globi Schritt für Schritt gezeichnet wird. Konzentriert folgen sie den Instruktionen und schmunzeln über ihre Ergebnisse. «Oh nein, jetzt haben die Beine keinen Platz mehr auf dem Blatt!», ärgert sich ein Schüler, holt sich ein weiteres Blatt Papier und zeichnet die Beine einfach darauf weiter.

Aus dem Kopf aufs Papier

Doch was wäre Globi ohne Geschichte? Darum erarbeitet die Klasse in einem zweiten Schritt gemeinsam mit Glättli eine Geschichte mit Globi in der Hauptrolle. Der Illustrator möchte von den Schülerinnen und Schülern wissen, wie die Geschichte beginnen soll. «Globi findet ein Handy!», tönt es aus den Reihen. «Gut, und was macht er damit?», fragt Glättli zurück. Sogleich prasseln Vorschläge auf ihn ein: «Er bringt es zum Fundbüro.» «Er fragt die Leute auf der Strasse, was er damit anstellen soll.» «Er geht zur Polizei!» Der Illustrator bringt die zahl-

reichen Wünsche unter einen Hut und lässt Globi schliesslich das Handy ins Fundbüro bringen, wo er von einem Polizisten erwartet wird. Zwei Stunden später sind die Bildkacheln gefüllt und es ist eine tolle Geschichte entstanden.

Während die angehenden Globi-Zeichnerinnen und -Zeichner im Anschluss ihre Werke verfeinern, signiert Samuel Glättli die zahlreichen Globi-Mitbringsel. Während ein Schüler sein Globi-Buch für das Autogramm (übrigens ein Globi) hinlegt, meint er: «Danke, dass Sie sich heute für uns Zeit genommen haben.» Auch VCS-Präsident Ruedi Blumer liess sich die Malstunde nicht entgehen: «Die Aktionswochen «walk to school» sind einerseits ein soziales Erlebnis, andererseits auch eine wichtige Chance zum Erlernen von Verkehrskompetenzen und klimafreundlichem

Verhalten. Besonders freut mich, dass eine junge Lehrerin aus dem gleichen Schulhaus in Mollis (GL), in dem ich einst unterrichtete, mit ihrer Klasse die Globi-Malstunde gewonnen hat. Die Schülerinnen und Schüler haben mit viel Begeisterung, Konzentration und Talent gezeichnet.» ■

Nadja Mühlemann ist Projektmitarbeiterin beim VCS Schweiz. Sie durfte bei der Zeichenstunde dabei sein, hat aber darauf verzichtet, ihren Beitrag gleich selber zu illustrieren.



Autogrammstunde, eigene Zeichenübungen und ein gemeinsames Storyboard: Die Schülerinnen und Schüler aus Mollis werden sich noch lange an den Tag mit Globi-Zeichner Samuel Glättli erinnern.

Aktionswochen 2022

Melden Sie Ihre Schulklasse jetzt für die Aktionswochen «walk to school» 2022 an: www.walktoschool.ch





1	16611	Morten M's Bike Jacket	199.00	19	9853	Back-Roller Plus QL2.1	198.00
2	16610	Kjell W's Hooded Coat	219.00	11	15439	Schöffel Moldavia Pants	99.00
3	15382	uvex quatro cc	179.00	12	15873	Vaude Luminum Jacket II	179.00
4	15379	uvex i-vo cc MIPS	139.00	13	17680	Bike & Walk GTX (Boa)	249.90
5	15763	Giro Caden	119.00	14	17679	Bike & Walk Lady GTX (Boa)	249.90
6	13929	Mitro UE-1	179.00	15	14291	Klean Kanteen Food Box	49.90
7	16602	Bike Shirt Montalcino	99.00	16	13888	Pack-Taschen für Back-Roller	59.00
8	16604	Bike Shirt Montalcino Lady	99.00	17	17405	Saddle-Bag Two HV	109.00
9	16601	Bike Shorts Danube	109.00	18	17403	Rucksack Vario PS	229.00
				20	15871	Vaude Luminum Jacket II Lady	179.00
				21	15874	Vaude Luminum Pants II	139.00
				22	15872	Vaude Luminum Pants II Lady	139.00
				23	13589	Luminum Bike Gaiter	39.90



Schwarm für bessere Infrastruktur

Velofahren Das Velo erfreut sich wieder steigender Beliebtheit. Die Verkehrsplanung des letzten Jahrhunderts macht die Fortbewegung auf zwei Rädern allerdings oft unnötig kompliziert oder gar gefährlich. Bikeable.ch bietet einen niederschweligen Zugang, um auf Schwachstellen hinzuweisen.

Von Selim Egloff

Nachdem der Strassenraum seit den 50er-Jahren in den Städten einseitig zugunsten des Autoverkehrs umgestaltet wurde, steigt seit einigen Jahren vielerorts der Anteil des Veloverkehrs wieder an. Trotzdem ist die bestehende Infrastruktur, aber auch die Planung, noch sehr autozentriert.

Ein häufiger Kommentar unter Velofahrern – auch zu teilweise neuen Strassen – lautet: «Wer das geplant hat, fährt selbst sicher nie Velo!» Es sind oft kleine Ärgernisse: unebene Übergänge, fehlende Warteräume oder ungenügende Signalisierungen, die eine Velofahrt unnötig verkomplizieren. Schlimmstenfalls führt dies dazu, dass das Velo sogar zu Hause bleibt.

Eine reiche Sammlung

Der VCS arbeitet daher seit diesem Jahr mit dem Internetportal bikeable.ch zusammen. Die Plattform sammelt gelungene und miss-

Die Plattform sammelt gelungene und missratene Velokonzepte in der ganzen Schweiz.

ratene Velokonzepte in der ganzen Schweiz. «Ziel ist es, Lob und Tadel für die Veloinfrastruktur einfach und schnell mit anderen zu teilen», sagt Gründer Hannes Heller. Die sogenannten Spots können in der kostenlosen App oder per Browser mit einem Foto und einer kurzen Beschreibung erfasst wer-



Eine gute Veloinfrastruktur braucht mehrere zusammenspielende Akteure. Bikeable.ch vernetzt die Velofahrer mit den Behörden, den NGOs wie dem VCS und den Verantwortlichen für die Planung der Infrastrukturen.

den und sind danach auf einer virtuellen Karte ersichtlich. So ist auf bikeable.ch seit der Gründung 2017 eine reiche Sammlung von Positiv- und Negativbeispielen entstanden.

Planende direkt ansprechen

Neben dem Sammeln von Beispielen ermöglicht bikeable.ch aber auch einen direkten Austausch zwischen den verantwortlichen Behörden und den Velofahrerinnen und Velofahrern. Für Diane Tiedemann vom Amt für Städtebau der Lausanner Vorortsgemeinde Ecublens ist denn auch der direkte Zugang zu den Meinungen der Velofahrerinnen der Hauptnutzen von bikeable.ch. Ecublens, die Standortgemeinde der ETH und Universität Lausanne, arbeitet seit letztem Jahr mit bikeable.ch zusammen. Bereits konnten einige Anpassungen an Markierungen oder zu eng angeordneten Schranken vorgenommen werden.

Auch Kathrin Hager vom Tiefbauamt der Stadt Zürich schätzt den direkten Austausch mit der bikeable-Community. Denn auch wenn viele Problemstellen den Verantwortlichen der Stadt bereits bekannt seien, bietet die Plattform die Möglichkeit, Anliegen zu bündeln und einen Überblick über die Schwachstellen zu bekommen. «Wir haben viele gute Hinweise erhalten und diese auch schon umgesetzt. Das geht von neuen Veloparkplätzen über fehlende Markierungen bis hin zur Prüfung neuer Signalisationen. Auch den Anstoss aus der Community, einen neuen Prozess zur Schneeräumung zu entwickeln, haben wir aufgenommen und weiterentwickelt», sagt Hager. ■

Selim Egloff ist Projektmitarbeiter beim VCS Schweiz. Oft auf dem Velo unterwegs, wundert auch er sich häufig über den Fokus der Verkehrsplanenden.

Machen Sie mit!

Werden Sie Teil der bikeable-Community! Erstellen Sie Ihr persönliches Profil auf www.bikeable.ch oder laden Sie die App runter und helfen Sie mit, die Veloinfrastruktur in Ihrer Region zu verbessern.



«Das Ohr schläft nie»

Lärm Martin Rööslı ist Professor für Umweltepidemiologie am Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut und Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung. Im Interview spricht er über die besondere Rolle der Morgenstunden und die Dringlichkeit, die Lärmgrenzwerte anzupassen.

Interview: Yves Chatton

Martin Rööslı, was gilt als Lärm?

Lärm ist definiert als unerwünschtes Geräusch. Das beinhaltet immer eine Wertung: Der Autoposer, der das Gaspedal durchdrückt, empfindet das Geräusch als Sound. Fahre ich daneben auf dem Velo, empfinde ich es als Lärm.

Wie entscheidend ist die Lautstärke?

Der Pegel spielt eine grosse Rolle. Aber auch andere Faktoren stören: Hat man den Lärm selber unter Kontrolle? Kommt er unerwartet? Letzteres könnte erklären, warum Fluglärm bei gleichem Pegel als viel störender empfunden wird als Bahn- oder Strassenlärm. Eine Hypothese in Bezug auf den Flug-

lärmschwelle gibt. Das Risiko steigt über den ganzen Bereich mit zunehmendem Lärm kontinuierlich an. Jede Lärmreduktion, auch unterhalb vom Grenzwert, ist also ein Vorteil für die Gesundheit.

Von welchen gesundheitlichen Folgen sprechen wir?

Am besten untersucht sind Auswirkungen auf das Herz-Kreislauf-System, weiter gibt es zunehmend Hinweise auf Diabetes und Übergewicht. Das klingt im ersten Moment vielleicht überraschend. Aber Lärm ist ein Stressfaktor: Bei einer Stressreaktion steigen Puls und Blutzucker an, um Energie zum Fliehen oder Kämpfen freizusetzen. Sind

dem Effekt vom eher gleichmässigen Strassenlärm?

Das würde man erwarten. In unseren Studien haben wir das aber nicht konsistent gesehen. Für Herz-Kreislauf-Erkrankungen sind die Zusammenhänge mit Strassenlärm am stärksten und mit Fluglärm interessanterweise am geringsten. Also genau umgekehrt zur Lärmbelästigung. Ein möglicher Grund ist, dass die Effekte aufgrund einer gewissen Nachtflugsperrung in der Schweiz geringer sind. Auf Diabetes und Lebensqualität hat Fluglärm hingegen eher stärkere Einflüsse als Strassenlärm. Da spielt vielleicht der Lärm am Tag eine wichtigere Rolle. Was wir ebenfalls gesehen haben: Bei Lärmspitzen können akut Todesfälle auftreten. Wer sich sehr ärgert, kann einen Herzinfarkt erleiden. Fluglärm kann einen ähnlichen Effekt haben.

Kommen wir nochmal zurück zu den Grenzwerten. Wie werden sie berechnet?

Die jetzigen Grenzwerte in der Schweiz stammen aus den 80er-Jahren. Es wurde betrachtet, ab welchem Pegel sich ein substanzialer Anteil der Leute belästigt fühlt. Gesundheitsstudien gab es damals praktisch keine. Die Weltgesundheitsorganisation WHO hat vor vier Jahren die gesundheitlichen Wirkungen systematisch erhoben: Sie hat festgelegt, wie viel Risiko für verschiedene Gesundheitseffekte akzeptabel ist. Zum Beispiel darf das Risiko für eine Herzerkrankung durch Lärm um nicht mehr als fünf Prozent ansteigen. Das ergibt beim Strassenlärm einen gewichteten Durchschnittspegel über 24 Stunden von 53 Dezibel, was tagsüber einem Wert von 51 Dezibel und nachts 45 Dezibel entspricht. Beim Fluglärm liegt der WHO-Richtwert aufgrund der grossen Störwirkung etwas tiefer – 40 Dezibel in der Nacht und 43 Dezibel am Tag.

«Der Autoposer, der das Gaspedal durchdrückt, empfindet das Geräusch als Sound. Fahre ich daneben auf dem Velo, empfinde ich es als Lärm.»

lärm ist zudem, dass Lärm als bedrohlicher wahrgenommen wird, wenn er von oben kommt. Und Lärm ist störender, je mehr so genannte Informationen er enthält: Stimmen, bei denen man Wörter heraushören kann, stören tendenziell mehr, als Geräusche, die als Rauschen wahrgenommen werden.

Laut Bundesamt für Umwelt sind in der Schweiz 1,1 Millionen Menschen tagsüber und 1 Million nachts schädlichem oder lästigem Strassenlärm ausgesetzt. Welche Kriterien gelten, damit Lärm als schädlich oder lästig gilt?

Diese Zahlen beziehen sich auf den Immissionsgrenzwert: Die Betroffenen sind Werten ausgesetzt, die diesen Grenzwert überschreiten. Aber recht viele Leute fühlen sich unterhalb der Grenzwerte belästigt und auch gesundheitliche Auswirkungen treten unterhalb der Grenzwerte auf. Neue Studien zeigen, dass es für die Gesundheit keine unter-

diese Werte dauerhaft erhöht, kann das langfristig Diabetes verursachen. Chronischer Lärm beeinflusst zudem die Lebensqualität und kann zu Depressionen führen. Die subjektive Lärmbelästigung und die Gesundheit sind übrigens unabhängig voneinander.

Lärm macht also auch krank, wenn man ihn nicht als störend empfindet?

Viele denken, man könne sich an Lärm gewöhnen. Das stimmt nur teilweise. Schläft man an einem ungewohnten Ort, wacht man oft wegen unbekanntem Geräuschen auf. Das ist gut, es könnte etwas passiert sein. Ist man länger dort, wacht man nicht mehr auf. Doch die Gewöhnung ist nur scheinbar: Würde man die Hirnwellen oder den Puls messen, hätte sich nichts verändert, denn das Ohr schläft nie.

Unterscheidet sich der Effekt von Fluglärm mit den Lärmspitzen gegenüber

Welchen Unterschied macht der Ort der Lärmbelastung aus?

Wir kennen in der Schweiz vier Empfindlichkeitszonen: Die Zone 1 ist sehr lärmempfindlich und gilt als Erholungszone. Die meisten Orte liegen in den Zonen 2 und 3, wobei Zone 2 reine Wohnzone und Zone 3 eine gemischte Zone ist. Zone 4 ist Industriegebiet. Der Strassenlärmgrenzwert in Zone 3 beträgt 65 dB am Tag und 55 dB in der Nacht. In Zone 2 sind die Grenzwerte je 5 Dezibel tiefer, aber immer noch deutlich höher als von der WHO vorgeschlagen.

Sie sind Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Lärmbekämpfung. Das Fachgremium hat im Dezember 2021 in einem Bericht empfohlen, die Lärmgrenzwerte für Strassen-, Eisenbahn- und Fluglärm in der Schweiz zu verschärfen. Konkret geht es nur um wenige Dezibel, warum macht das einen Unterschied?

Das klingt nach wenig, aber drei Dezibel entsprechen physikalisch einer Halbierung des Verkehrs. Und man darf nicht vergessen: Wird es nah an der Strasse um drei Dezibel leiser, wird es auch weiter weg um drei Dezibel leiser. Dasselbe gilt für den Flugverkehr: Fliegen nur noch halb so viele Flugzeuge oder fliegen sie doppelt so weit entfernt, nimmt der Lärm ebenfalls um drei Dezibel ab.

Für den Flugverkehr schlagen Sie gar sechs Dezibel Lärminderung vor, das bedeutet also noch einmal eine Halbierung?

Ja, oder leisere Flugzeuge. Neu ist weiter, dass der Grenzwert am Morgen während einer zusätzlichen Stunde eingehalten werden muss. Wacht eine Person mitten in der Nacht wegen eines Ereignisses auf, ist sie in der Regel so müde, dass sie gleich wieder einschläft. Erwacht jemand am Morgen, schläft er schlechter wieder ein, weil der Schlafdruck nicht mehr so gross ist. Darum sind die Morgenstunden besonders kritisch.

Als dritte Stossrichtung empfiehlt der Bericht, dass keine Unterschiede mehr zwischen den Grenzwerten für Wohngebiete und gemischten Wohn- und Gewerbezone gemacht werden sollen.

Das ist eine Frage der Fairness: Wir sind der Meinung, dass alle Wohngebiete denselben Schutz verdienen.

Welche weiteren wichtigen Empfehlungen macht der Bericht?

Bisher besagten die Richtlinien, der Lärm müsse in der Mitte des offenen Fensters gemessen werden. So gab es natürlich Schlaumeier, die auf Fenster verzichtet haben, um keinen Grenzwert einhalten zu müssen. Neu muss der Grenzwert an der Stelle eines Gebäudes eingehalten werden, wo es den meisten Lärm gibt.

Die Empfehlungen der Kommission sind an den Bundesrat gerichtet. Wie sollte er Ihrer Meinung nach darauf reagieren?

Es ist wichtig, dass der Bundesrat dieses heisse Eisen anfasst. In einem Bereich, in dem sich so viel verändert hat, ist es normal, nach 30 oder 40 Jahren über die Bücher zu gehen.

Wo sehen Sie die grössten Herausforderungen bei der Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen?

Es braucht eine gute Lösung, damit die Bevölkerung langfristig vor Lärm geschützt wird, ohne dass absurde Einzelfälle entstehen. Letztlich ist es wichtig, an der Quelle anzusetzen: Mit leichteren Autos und leiseren Pneus könnte man viel erreichen. Die Technik ist vorhanden, aber es gibt zu wenig Anreize. In Städten und Dörfern sind Temporeduktionen ein effektives Mittel. Mit die-



Lärmexperte Martin Rössli – privat gerne geräuscharm per Velo unterwegs.

Es wurde bereits viel unternommen – das Anpassen der Bremsen bei Güterzügen hatte einen grossen Effekt. Grundsätzlich ist

«Letztlich ist es wichtig, an der Quelle anzusetzen: Mit leichteren Autos und leiseren Pneus könnte man viel erreichen. Die Technik ist vorhanden, aber es gibt zu wenig Anreize.»

sen drei Massnahmen lässt sich der Strassenlärm um zehn Dezibel reduzieren. Das ist deutlich mehr als die geforderte Verschärfung der Grenzwerte.

Welche konkreten Massnahmen könnten für den Flugverkehr ergriffen werden?

Dort ist es – auch aus anderen Gründen – in erster Linie einmal wichtig, dass der Flugverkehr reduziert wird. Und wenn geflogen wird, dann mit vollen Flugzeugen. Technisch gibt es Grenzen: Die Flugzeuge sind bereits viel leiser geworden.

Und was kann gegen lästigen Schienenlärm getan werden?

das Potenzial an der Quelle weniger gross. Weil das Gleis ein separater Korridor ist, den man nicht kreuzt, ist die Installation von Lärmschutzwänden weniger problematisch. Bei Strassen hingegen sind sie nur als letztes Mittel in Betracht zu ziehen, weil sie den Raum unattraktiv machen. Den grössten Spielraum für Massnahmen an der Quelle gibt es also beim Strassenlärm, der ja wirklich das Nummer-1-Problem ist. ■

Yves Chatton ist Projektleiter beim VCS Schweiz und Geschäftsführer der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit KLUG.

Webinar mit Martin Rössli

Am 27. April, dem Tag gegen Lärm, findet das VCS-Webinar mit Martin Rössli statt.



Kostenlos anmelden oder nachschauen:
www.verkehrsclub.ch/webinare

Schon ab
Fr. **110.–**
im Jahr*



Zürich Veloversicherung

Ihr Bike ist Ihnen lieb und teuer – egal ob klassisches Fahrrad, E-Bike, Rennvelo, Mountainbike, Cityvelo oder Tourenbike. Mit der Zürich Veloversicherung ist es All Risk versichert und so optimal geschützt – bei Diebstahl, Beschädigung und Zerstörung.

- Gegen Diebstahl, Beschädigung und Zerstörung versichert: der beste Schutz für Ihr Velo oder E-Bike (All-Risk).
- Weltweit versichert – unbesorgt auch im Ausland auf Fahrradtouren gehen.
- Entschädigung von bis zu 100% des aktuellen Neupreises im Totalschadenfall.
- Übernahme der Reparaturkosten bei Beschädigung.
- Optional abschliessbar: 24h Pannenhilfe vor Ort durch einen Pannenhelfer in ganz Europa.
- Schon ab Fr. 110.– im Jahr * (für Fahrrad mit Neupreis von Fr. 1 000.–)

Schnell und einfach zur Offerte:

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

*Beispiel: Fahrrad mit Neupreis von Fr. 5 000.–; Prämie ab Fr. 155.–

Versicherungsträger : Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Für Mensch
und Umwelt



Sicher pedalen und geniessen

Velofahren Der E-Bike-Fahrkursleiter Jürg Wittwer hat mit «amusebike» ein neues Kursprogramm entwickelt, das auch vom VCS unterstützt wird. Er verrät, was ihn motiviert.

Von Christine Steinmann



Bestandteile der «amusebike»-Kurse: Infos zum Fahrgerät und spielerische Technikübungen für mehr Fahrsicherheit.

Jürg Wittwer ist täglich mit dem Fahrrad unterwegs. Wenn immer möglich, wählt er nicht den direktesten Weg, sondern denjenigen mit dem schönsten Blick – auf die Berge oder auf den Thunersee.

Dieses Credo hat er auf das Konzept der Kurse von «amusebike» umgemünzt. Die E-Bike-Kurse richten sich an Jung und Alt, kombinieren Aussicht, Geselligkeit und Bewegung an der frischen Luft mit Fahrsicherheit und Auffrischung der Verkehrsregeln. Durch praktische Übungen lernen die Teilnehmenden das E-Bike besser kennen und üben, sich im Verkehr optimal zu verhalten.

Gut sichtbar auch am Tag

Schon heute gilt die Pflicht, dass an E-Bikes ein Licht fest angebracht sein muss. Ab dem 1. April 2022 müssen Elektrovelo-Fahrende auch tagsüber mindestens das Vorderlicht einschalten. Bereits Anstecklichter gelten als «fest angebracht». Das neue Gesetz gilt auf allen öffentlichen Verkehrsflächen.

Auch wichtig zu wissen: Schnelle E-Bikes dürfen ab dem 1. April 2024 nur noch mit einem Geschwindigkeitsmesser unterwegs sein. Bis am 1. April 2027 müssen alle Elektrofahrräder, die bereits in Gebrauch sind, mit einem Tacho nachgerüstet werden.

«Das Wichtigste ist das Beherrschen des E-Bikes, denn drei Viertel aller Unfälle sind Selbstunfälle», erklärt Wittwer.

Aha-Erlebnisse

Basierend auf seinen Erfahrungen als Kursleiter ist es Wittwer ein besonderes Anliegen, nicht nur theoretisches Wissen zu vermitteln. Vielmehr geht es ihm darum, den Teilnehmerinnen und Teilnehmern praxisnah zu zeigen, welche Manöver besonderer Aufmerksamkeit bedürfen. Insbesondere Neueinsteigende oder E-Bikende mit wenig Routine sind sich nicht bewusst, wie wichtig es beispielsweise ist, vorausschauend und bremsbereit zu fahren und abzuschätzen, wie andere Verkehrsteilnehmende reagieren könnten. Auch das sichere Überfahren von Tramschienen oder einer Trottoirkante muss geübt sein. Oft brauche es als Kursleiter viel Einfühlungsvermögen sowie pädagogisches und methodisches Geschick.

«Eine Vollbremsung oder das Befahren eines Kreisels ist für viele eine Herausforderung», erzählt Wittwer. Schon seit einigen Jahren wird empfohlen, dass Velo- und E-Bike-Fahrende in Kreiseln in der Mitte der Fahrbahn fahren, sofern sie nicht die erste Ausfahrt benutzen. «Dieses Gebot kennen längst nicht alle. Selbst erfahrene E-Bike-Fahrende haben hier öfter ein Aha-Erlebnis», meint Wittwer. Ganz aktuell ist die Neue-

rung Tagfahrlicht, die Anfang April in Kraft getreten ist (siehe Kasten).

Positive Rückmeldungen

«Ich bin schon eine Saison lang ein E-Bike gefahren, habe aber nie einen Kurs gemacht. Ich bin sehr überrascht, was ich alles gelernt habe, und würde es weiterempfehlen. Es hat Spass gemacht und ich fühle mich danach im Verkehr sicherer», sagte ein Teilnehmer nach einem Kurs zu Wittwer. Solche positiven Rückmeldungen und die persönlichen Geschichten der Teilnehmerinnen und Teilnehmer motivieren ihn stets von Neuem, Kurse zu leiten.

Christine Steinmann ist Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Als erfahrene Velofahrerin und E-Bike-Neuling kennt sie die Thematik aus eigener Erfahrung.

Die nächsten Termine:

6. Mai 2022 in Muri bei Bern; 11. Mai 2022 in St. Gallen; 13. Mai 2022 in Winterthur (ZH); 19. Mai 2022 in Rorschach (SG); 20. Mai 2022 in Baden (AG); 21. Mai 2022 in Schlieren (ZH) – die Teilnahme ist kostenlos, anmelden unter www.amusebike.ch



Mehr zum Thema E-Bike:
www.verkehrclub.ch/e-bike



Der Nationalrat hat sich gegen die **Gletscher-Initiative** ausgesprochen – die Enttäuschung ist gross. Die Initiative legt den Grundstein, um das Netto-Null-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Die Schweiz muss bis 2050 aus fossilen Energien aussteigen: Nur so können die Folgeschäden des Klimawandels minimiert werden. Wir fordern nun die Ausarbeitung eines genügenden indirekten Gegenvorschlags.

Text und Bilder: Viviane Barben

Tatkräftig unterwegs

Klimaschutz Anlässlich der Frühlingsession der Eidgenössischen Räte gab sich der VCS auf der Strasse zu erkennen: Am 2. März setzte er vor dem Bundeshaus ein Zeichen für die Gletscher-Initiative. Am 18. März erfreute er sich der bei einer Velo-Rundfahrt um den Bundesplatz über die Verabschiedung des Veloweggesetzes.



Auf diesen Moment haben wir lange gewartet: Das **Bundesgesetz Velo** wird endlich umgesetzt. 2018 war es mit überwältigendem Mehr von Volk und Ständen angenommen worden. Seinen Ursprung hatte das Gesetz in einer vom VCS mitlancierten Initiative. Sichere und gut erschlossene Velowege müssen nun innerhalb von fünf Jahren geplant und während weiterer 15 Jahre realisiert werden.



Viviane Barben ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie interessiert sich für Klimafragen. Beim VCS engagiert sie sich, um aktiv eine nachhaltige Zukunft mitzugestalten.

ANZEIGE



Grandhotel Giessbach
BRIENZ



www.giessbach.ch
 +41 33 952 25 25
grandhotel@giessbach.ch



Ein Autobahnausbau ist nicht die richtige Lösung für das Verkehrsproblem.



© Adobe Stock/Yu Lan

Scheinlösungen von gestern schaffen Probleme für morgen

jungVCS Dieses Jahrzehnt entscheidet sich, ob wir den Klimawandel bremsen können. In der Schweiz will der Bundesrat derweilen fünf Nationalstrassen weiter ausbauen. Dabei sollten wir genau das Gegenteil tun.

Von Lea Schmutz

Der Weltklimarat IPCC (Intergovernmental Panel on Climate Change) kommt in seinem neuesten Bericht zum Schluss, dass unser Handeln in diesem Jahrzehnt über das Ausmass bestimmt, in dem die Klimaerwärmung mittel- und langfristig voranschreiten wird. Geschieht jetzt kein deutlicher Wandel und wird das 1,5-Grad-Ziel verfehlt, richten wir irreparablen Schaden an, mit dessen Folgen die künftigen Generationen leben müssen.

Vier Milliarden für Autobahnausbau
Dieser Dringlichkeit zum Trotz schlägt der Bundesrat vor, fünf Nationalstrassen-Pro-

Wir werden von der Klimakrise stärker betroffen sein als die Generationen vor uns.

jekte in den «Ausbauschnitt 2023» aufzunehmen. Damit diese Projekte realisiert werden können, beantragt er beim Parlament einen Verpflichtungskredit von rund vier Milliarden. Die vorgeschlagenen Projekte sind in vier Jahren baufähig, sollen also Ende der 2020er-Jahre realisiert werden.

Das Bundesamt für Strassen ASTRA begründet die Ausbauprojekte damit, dass sich der Verkehr auf diesen Abschnitten mit gezielten Kapazitätserweiterungen weniger stauen soll. Ausserdem, so das ASTRA, solle mit dem Ausbau verhindert werden, dass Autos bei Stau auf Kantons- und Gemeindestrassen ausweichen und durch Quartiere fahren.

Widerspruch zu dem Klimazielen
Angebracht wäre vielmehr ein Rückbau der Strassen für den Autoverkehr – schliesslich müssen zur Erreichung der Klima- und Umweltziele die Emissionen des Verkehrs drastisch reduziert werden. Auf die Elektrifizierung der Fahrzeuge und technischen Fortschritt zu setzen und gleichzeitig die Kapazitäten fürs Auto zu erhöhen, ist nicht zielführend. Mit diesem Ausbau fördern wir das Verkehrsmittel, das in der Schweiz am meisten zur Klimaerwärmung beiträgt.

Mehr Kapazitäten entlasten vielleicht kurzfristig die Strassen, mittel- bis langfristig wird dadurch aber Mehrverkehr gene-

riert. Denn ein besseres Angebot an schnellen Verbindungen führt zu einer erhöhten Nachfrage. Doch um die Klimaerwärmung zu bremsen, brauchen wir nicht mehr, sondern weniger Verkehr – und zwar so schnell wie möglich.

Wir Jungen tragen Konsequenzen
Die Konsequenzen der heutigen Entscheidungen, die leider zu oft im Geiste des letzten Jahrtausends gefällt werden, tragen letztlich wir jungen Menschen. Wir werden von der Klimakrise stärker betroffen sein als die Generationen vor uns.

Der JungVCS fordert deshalb, dass nicht neue Strassen gebaut, sondern bestehende Strassen rückgebaut werden. Der Fokus der Verkehrsplanung soll auf den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Velo- und dem Fussverkehr liegen. Die vier Milliarden Franken können so zukunftsgerichtet und nachhaltig eingesetzt werden. ■

Lea Schmutz studiert Klimawissenschaften und engagiert sich beim JungVCS.



Mitmachen? Weitere Infos?
www.jung-vcs.ch



Beim Blick aus dem Büro hat Benedikt Weibel stets auch die Autobahn und deren Auslastung im Auge.

«Das Velo ist in städtischen Verhältnissen oft die beste Wahl»

Verkehrswende «Wir sollten bewusste Entscheide treffen und dabei den ökologischen Fussabdruck berücksichtigen», sagt Benedikt Weibel. Was dabei hilft und warum klassische Nachtzüge ein Unsinn sind, erklärt der ehemalige SBB-Generaldirektor und Autor des Buches «Wir Mobilitätsmenschen» im Interview.

Interview: Nelly Jaggi

Benedikt Weibel, ich bin für dieses Interview mit dem Velo von Bern zu Ihnen in den Vorort Gümligen gefahren. Wie beurteilen Sie meine Verkehrsmittelwahl?

Es ist die beste – und auch die schnellste.

Welche Alternativen zum Velo hätte ich gehabt?

Die Tramstation liegt direkt neben dem Haus. Das ist eine Frage, die ich mir dauernd stelle: Kürzlich habe ich auf Google Maps die Varianten für den Weg zur Klinik Sonnenhof geprüft. Mit dem öffentlichen Verkehr dauert es eine halbe Stunde, für die Reise mit dem Auto waren 13 Minuten angegeben, wobei ich da noch parkieren

muss. Zu Fuss dauert es ebenfalls dreissig Minuten und mit dem Velo nur zehn Minuten. Das Velo ist in städtischen Verhältnissen oft die beste Wahl – auch weil man die Wege mit der Zeit kennt.

Im Grunde wäre es einfach, das richtige Verkehrsmittel zu wählen: Es soll effizient und umweltschonend sein, beides kann gemessen werden.

Noch besser als Velofahren ist das Zu-Fuss-Gehen, es ist am flächeneffizientesten. Ich nehme mir schon seit langem vor, jeden Tag 10000 Schritte zu gehen, das sind sechs bis sieben Kilometer. Es gehört zum Wichtigsten, die Entscheidung für die Verschiebung wieder aus dem Unterbewusstsein hervorzu-

holen. Erschreckend ist ja, dass 50 Prozent der Autofahrten kürzer als zehn Kilometer sind. Es gäbe nichts, um schneller eine CO₂-Reduktion zu erzielen, als einen wesentlichen Teil dieser Fahrten auf den Fuss- und den Veloverkehr zu verlagern.

Das Auto ist mehr als nur Mittel, um von A nach B zu kommen. Es ist jederzeit verfügbar, erschwinglich, warm und bequem... Wer darauf verzichtet, muss schon sehr altruistisch sein.

Ich sage nicht, man muss auf das Auto verzichten. Ich sage, man muss das Verkehrsmittel wählen, das sinnvoll ist. Wir sollten bewusste Entscheide treffen und dabei den ökologischen Fussabdruck berücksichtigen,

um aus der gedankenlosen Bequemlichkeit herauszukommen.

Es ist auch eine Platzfrage. Gerade in Städten müssen wir die Verteilung des Platzes dringend überdenken.

Klar, in den Städten fokussiert sich die verkehrspolitische Entwicklung. Die Städte haben in ihrer Geschichte verschiedene Entwicklungen erlebt. Zur ersten grossen Transformation kam es mit der Eisenbahn. Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die auto-gerechte Stadt zum Modell, allerdings gab es noch eine zweite Entwicklung: die Funktions-trennung mit Zonen für Arbeit, Wohnen, Ge-werbe und Industrie. Neuerdings ist von der Stadt der kurzen Wege die Rede. Damit kann man den Pendlerverkehr stark reduzieren.

Es ist ein Faktum, dass der verfügbare Verkehrsraum in den urbanen Gebieten beschränkt ist. Die Verkehrsmittel müssen gemäss ihren Stärken eingesetzt werden. In den engen städtischen Verhältnissen ist ein zwei Tonnen schweres Auto, das einen Menschen transportiert, ineffizient. Auch beim Parkieren braucht es viel Raum. Die Verkehrsflächen in der Stadt sind primär für den öffentlichen Nahverkehr, fürs Velo und für die Fussgänger zu nutzen.

Bei der Autofrage tut sich ganz offen-sichtlich ein Stadt-Land-Graben auf, Benedikt Loderer spricht von der «Benzinschweiz». Haben die Menschen auf dem Land tatsächlich keine andere Wahl, als aufs Auto zu setzen?

Warum entwickelt sich die «Benzinschweiz»? Weil dort das Bauland günstig ist. Die Leute kaufen Land und bauen ein Haus, sie haben ein Auto. Später haben sie zwei Autos und wenn die Kinder irgendwann zur Schule müssen, verlangt man die öffentlichen Ver-kehrsmittel.

In den schwächer besiedelten Räumen ist das Auto unverzichtbar. Ich bin aber der Meinung, dass es auch dort einen öffentli-chen Verkehr als Grundversorgung braucht, auch wenn er die Gesellschaft Geld kostet. Bezogen auf die gesamten Kosten des öf-fentlichen Verkehrs fällt das nicht stark ins Gewicht.

Kommen wir noch einmal auf die per Auto zurückgelegten Distanzen zurück. Auch auf dem Land sind viele Wege kurz...

Absolut richtig, ich habe kürzlich in der «NZZ» gelesen, dass es in Städten im Durch-schnitt alle 660 Meter eine Arztpraxis gibt. Auf dem Land steigt die Distanz auf 2,6 Kilo-

meter. Also benötige man ein Auto. Das ist die absolute Gedankenlosigkeit. Gehe ich diese 2,6 Kilometer hin und zurück, ma-che ich noch nicht einmal 10000 Schritte. Es wäre das Vordringlichste, alle diese kurzen Fahrten – die finden im städtischen und im ländlichen Gebiet genauso statt – durch einen Fussmarsch oder das Velo zu ersetzen. Seit es E-Bikes gibt, ist der Radius grösser und die Topografie keine Ausrede mehr.

Aber wie schaffen wir es, die Menschen davon zu überzeugen?

Die 10000-Schritte-Regel gehört für mich zum Besten. Es ist medizinisch erwiesen, dass sie der Gesundheit viel bringt, und sie ist simpel. Wenn man die Regel konsequent umsetzt, kann man sogar Krankenkassen-

«Es wäre das Vordringlichste, alle diese kurzen Fahrten durch einen Fussmarsch oder das Velo zu ersetzen.»

prämiem sparen. Mit einfachen kommuni-kativen Mitteln liesse sich viel erreichen und es hätte einen immensen Effekt. Über kurz oder lang müssen wir die Strassenfinanzierung, die über fossile Treibstoffe läuft, neu organisieren. Weil sich die Autos zu fahrenden Computern entwickeln, hätten wir techni-sch die Möglichkeit, Kurzfahrten mit hö-heren Abgaben zu belasten.

Es ist bekannt, dass Menschen ein Auto für einen bestimmten Zweck kaufen, es dann aber aus Bequemlichkeit für viele andere Zwecke ebenfalls nutzen.

Das ist so, man muss sie aus dieser Bequem-lichkeit herausholen. Da ist der Gesund-heitsaspekt wahrscheinlich der grösste Treiber. Nie nachlassende Bewegung ist in unserer sehr stark alternden Gesellschaft elementar.

Welche Rolle kommt der Eisenbahn im Verkehr der Zukunft zu?

Die Eisenbahn ist das Verkehrsmittel zwi-schen den Zentren und im Agglomerations-gürtel. Der Zug hat dort enorme Vorteile. Kaum jemand nimmt zwischen den Zentren von Bern und Zürich das Auto. Ich möchte daran erinnern, was vor Corona Thema war: die überfüllten Züge. Wir haben ein hervor-ragendes System, aber wir müssen die Spit-zen brechen.

Wie hoch ist die Auslastung der Autobahn an einem Donnerstagnachmittag? Höchstens 30 Prozent. Bloss am Morgen stockt der Ver-kehr während vielleicht 2 ½ Stunden – dann dauert es einfach ein bisschen länger. Das ist

aber kein Argument, eine Autobahn auszu-bauen. Ich plädiere dafür, sämtliche Ausbau-vorhaben für Strasse und Schiene grundsätz-liche zu hinterfragen.

Blicken wir noch auf längere Reise-strecken: Was braucht es, damit sich die Bahn als Verkehrsmittel gegenüber dem Flugzeug durchsetzen kann?

Untersuchungen in Zürich haben ergeben, dass etwas weniger als ein Drittel der Ver-kehrsbeziehungen regional, knapp zwei Drittel national und nur zwei Prozent grenz-überschreitend sind. Das ist ein Problem. Bei zwei Städten mit je einer Million Einwoh-ner und einer Distanz von 200 Kilometern lohnt sich der Hochgeschwindigkeitsver-kehr. Liegt eine Grenze dazwischen, lohnt er

sich nicht. Jede Bahnverbindung unter fünf Stunden ist einer Flugverbindung überle-gen. Kommt dazu: Eine Reise von Bern im ICE nach Frankfurt ist ausserordentlich an-geheim. Ich nehme auch ab und zu den Ta-geszug nach Wien.

Vom Konzept der Nachtzüge sind Sie bekanntermassen wenig begeistert.

Die klassischen Nachtzüge haben sich über-lebt. Sie transportieren zu wenige Menschen und stehen den ganzen Tag über auf dem Ab-stellgleis. Das hat mir in der Bahncommunity viele böse Kommentare eingetragen. Ich habe mich gefreut, als mich ein deutsches Unter-nehmen für Rollmaterial kontaktiert hat: Sie beteiligen sich an einer Ausschreibung des österreichischen Verkehrsministeriums für einen Nachtzug, der mehr Menschen trans-portiert und auch tagsüber genutzt werden kann. Einzelabteile mit Dusche und WC sind aus ökologischer Sicht fragwürdig. Ich rate, das Geld für die Subventionen lieber in Sensi-bilisierungskampagnen zu stecken, beispiels-weise um Kurzfahrten im Auto verhindern. ■

Bonusangebot und Webinar

VCS-Mitglieder können Benedikt Weibels neues Buch «Wir Mobilitätsmenschen» zum Vorzugspreis bestellen, mehr auf Seite 35. Weibel war zu

Gast im Rahmen der Webinar-Reihe, wer das Webinar verpasst hat, kann es kostenlos nachschauen unter www.verkehrsclub.ch/webinare



Unter Strom durch die Schweiz

Teilnehmen an der «Butterfly Wave 2022»

Die «Butterfly Wave 2022» begleitet den «Solar Butterfly», der auf der Suche nach Klimalösungen ist. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer erhalten einmalige Einblicke in Unternehmen und lernen interessante Menschen kennen: Unternehmerinnen, Pioniere, Politikerinnen und andere E-Mobil-Enthusiasten.

Teilnehmen können Besitzerinnen und Besitzer von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Wer kein eigenes Fahrzeug besitzt, kann trotzdem mitkommen:

- Mit einem Fahrzeug, das vom VCS exklusiv für Mitglieder zur Verfügung gestellt wird (Achtung: die Anzahl ist beschränkt, bei der Anmeldung unter Mitteilungen angeben «VCS-Mitglied, wünscht Gratis-Fahrzeug»).
- Mit einem gemieteten Fahrzeug – wir helfen gerne weiter, Interessierte melden sich unter www.wavetrophy.com mit der Mitteilung, dass sie ein E-Auto mieten möchten.
- Als Beifahrerin oder als Beifahrer – Interessierte melden sich via www.wavetrophy.com

Die minimale Teilnahmedauer ist vier Tage (drei Nächte). Bei der Anmeldung können Sie angeben, wann Sie mitfahren möchten. In der Teilnahmegebühr inbegriffen sind Unterkunft, Mahlzeiten und alle Führungen.

Weitere Details und Anmeldung unter www.wavetrophy.com



Der «Solar Butterfly» startet seine Weltreise am 23. Mai in Genf.

Teilnehmen an der «Butterfly-E-Bike-Tour»

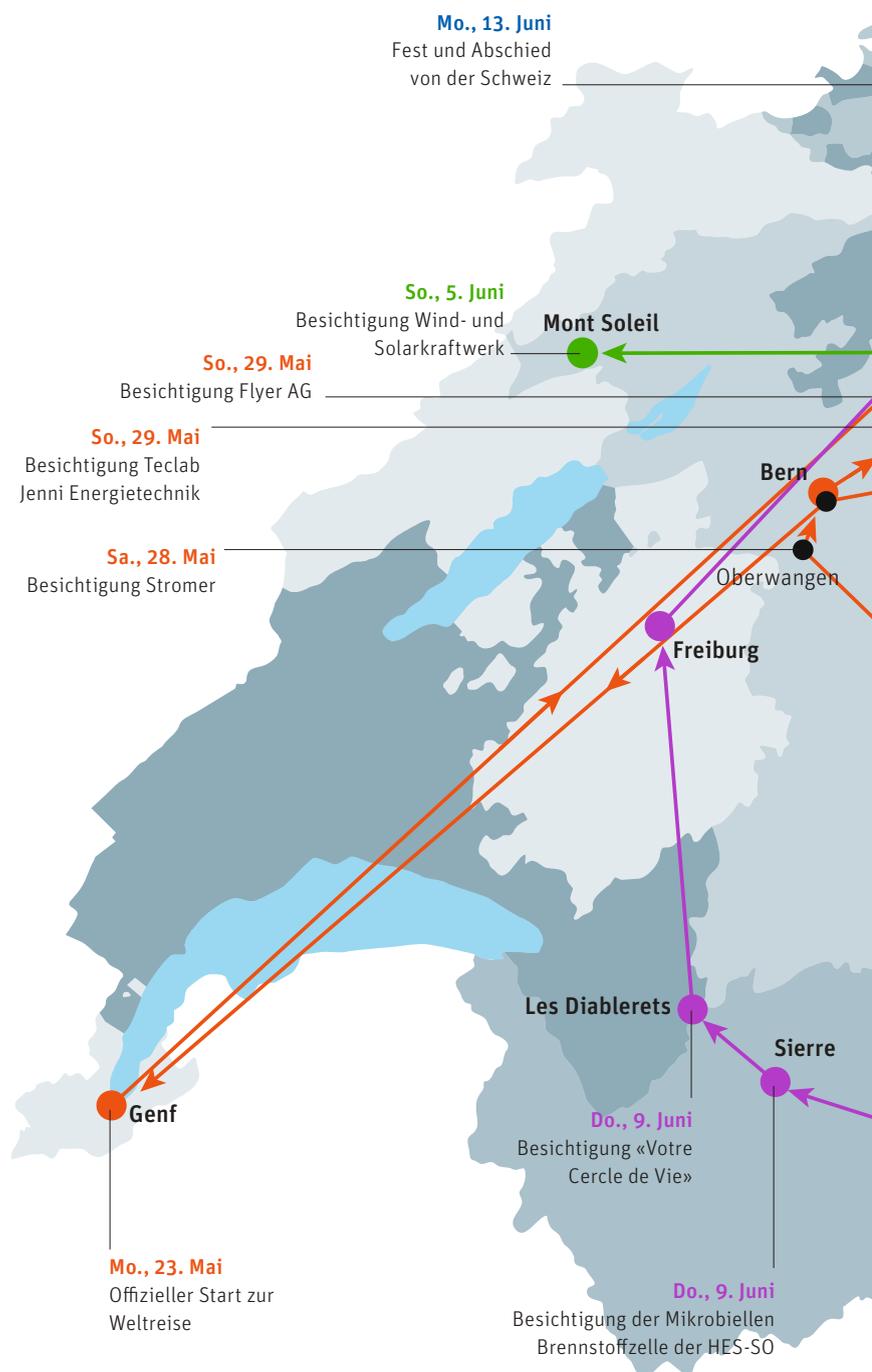
Vom 26. bis am 29. Mai findet die «Butterfly-E-Bike-Tour» statt. Die Tour führt zu den drei grössten E-Bike-Herstellern der Schweiz. VCS-Mitglieder haben die Möglichkeit, auch nur an einem der vier Tage mitzufahren. Für den Tagespass stehen keine E-Bikes zur Verfügung (im Tagespass nicht inbegriffen sind die Mahlzeiten).

Alle Infos unter www.wavetrophy.com/e-bike-tour-2022

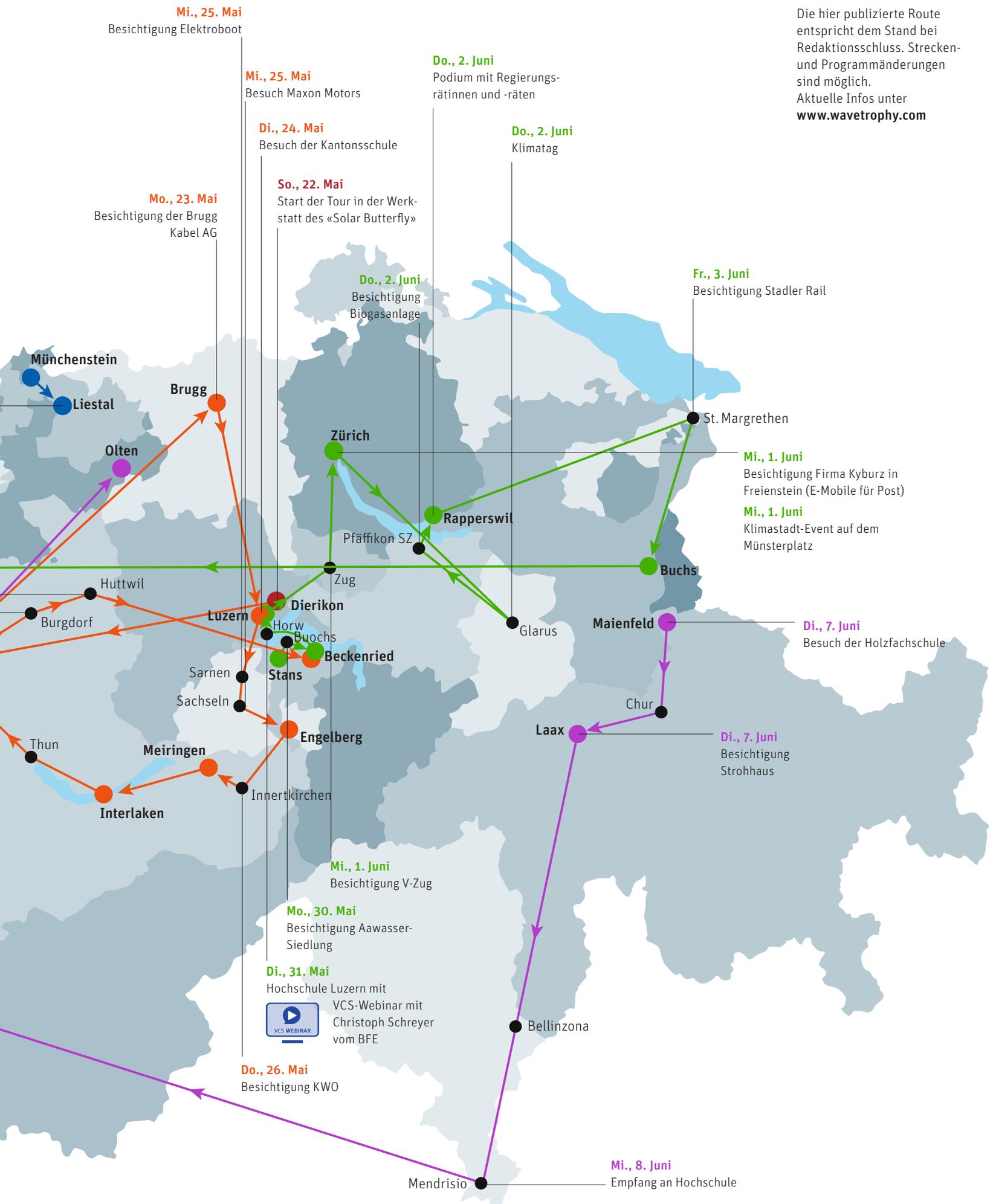
Anmelden:

Bis am 10. Mai 2022 per E-Mail an sidonia.gartelmann@solar-butterfly.org mit folgenden Angaben: Name aller Teilnehmenden, ob Sie ein E-Bike benötigen, gewünschte Unterkunfts-kategorie, VCS-Mitgliedernummer.

Elektromobilität Am 23. Mai startet die «Butterfly Wave 2022» in Genf. Sie begleitet den «Solar Butterfly», das «Tiny House» auf Rädern von Solarpionier Louis Palmer, durch die ganze Schweiz. Am Auffahrtswochenende findet zusätzlich eine E-Bike-Tour statt.



Die hier publizierte Route entspricht dem Stand bei Redaktionsschluss. Strecken- und Programmänderungen sind möglich. Aktuelle Infos unter www.wavetrophy.com



Aus der

Seit den 80er-Jahren veröffentlicht der VCS die Umweltbewertung von Autos, später auch von Lieferwagen. Die gedruckten Umweltlisten werden nun durch die Plattform eco-auto.info ersetzt. Im Dossier lesen Sie mehr zur Erfolgsgeschichte dieses Ratgebers für den klugen Fahrzeugkauf. Ausserdem erfahren Sie, warum die automobiler Zukunft elektrisch ist, wann es sich lohnt, ein eigenes Auto zu kaufen, und was es mit den grimmigen «Gesichtern» heutiger Autos auf sich hat.

1990

Die Richtung zeichnet sich ab: Autos

werden zwar sicherer, aber auch grösser und schwerer.



1965

Der VW-Käfer von damals: Platz für

vier Menschen, ein freundliches «Gesicht» und fertig.

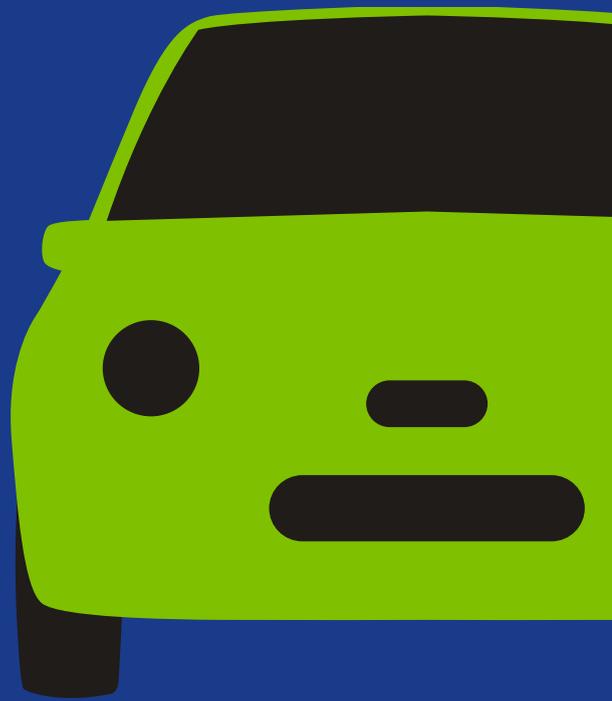


Auto-Umweltliste wird eco-auto.info

2020

Gross, aggressiver,
am grimmigsten:

Der anhaltende SUV-Trend muss dringend gebremst und das Auto der Zukunft wieder kleiner und leichter werden.



Der VCS setzt sich dafür ein, dass Verkehr nicht nur vermieden und verlagert, sondern auch verbessert wird – unter anderem mit der Plattform eco-auto.info.

38 und digitalisiert

Eco-auto.info ersetzt die Auto-Umweltliste. Das Angebot trägt dazu bei, dass bessere Fahrzeuge gekauft werden. Denn Autos und Lieferwagen wird es auch in Zukunft brauchen – und die Unterschiede zwischen den Modellen sind enorm.

Von Anette Michel



te sich, die Abgas- und Lärmwerte der zugelassenen Automodelle zu veröffentlichen. Erst hoher politischer Druck ermöglichte schliesslich die Veröffentlichung dieser Daten.

Dies war die Geburtsstunde der Auto-Umweltliste des VCS: Sie machte diese Informationen der Öffentlichkeit zugänglich. Anfänglich nur die Lärmwerte, ab 1981 auch die Abgas- und Treibstoffverbrauchswerte. Ab 1984 erschien die Auto-Umweltliste jährlich als eigenständiges Heft und bewertete alle neuen Automodelle hinsichtlich ihrer Umweltschädlichkeit. Später kam mit der Lieferwagen-Umweltliste eine zweite Publikation dazu.

Die Basis für die Bewertung der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor sind heute noch der Treibstoffverbrauch, die Lärm- sowie die Schadstoffemissionen. Aus Umweltsicht die bessere Wahl sind heute Elektroautos (mehr dazu auf den Seiten 26 und 27). Neben dem Energieverbrauch und dem Lärm fliessen bei den Elektromodellen die Umweltschäden durch die Batterieherstellung in die Bewertung ein. Basis für die Bewertung aller Modelle sind die offiziellen Zulassungsdaten des Bundesamtes für Strassen ASTRA.

Neuer Name, neues Kleid

Dank der Partnerschaften mit EnergieSchweiz und Topten konnte das Angebot der Auto-Umweltliste nun modernisiert werden: Die neue Website eco-auto.info ersetzt sowohl die alte Website als auch die gedruckten Publikationen. Neue Modelle und Informationen werden laufend ergänzt, und statt Papier gibt es einen Newsletter, was einem oft geäusserten Wunsch entspricht. Eco-auto.info bietet weiterhin als einziges Angebot eine Bewer-

Was der VCS heute auf eco-auto.info publiziert, galt in den 70er-Jahren als Geheimsache: Der Bund sträub-

tung aller wichtigsten Umweltaspekte der Autos auf Modell-ebene. Die Energieetikette etwa betrachtet nur den Energieverbrauch. Auch zeigt nur eco-auto.info die grossen Unterschiede zwischen den verschiedenen Elektromodellen auf. Für Nutzfahrzeuge ist eco-auto.info gar die einzige Informationsquelle – mit Ausnahme der Minibusse gibt es für sie keine Energieetikette.

Hilfreich für Gemeinden

Eco-auto.info ist nicht nur für Privatpersonen eine wichtige Informationsquelle, sondern auch für professionelle Käuferinnen und Käufer. Die Stadt Wil (SG) etwa nutzt eco-auto.info bei der Beschaffung von Fahrzeugen. Max Forster, Leiter Umwelt der Stadt, erklärt: «Insbesondere bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ist die Übersicht schwierig. Hier bin ich froh, mich auf die Umweltbewertung durch eco-auto.info verlassen zu können.» Wil besitzt mehrere Dutzend Fahrzeuge, darunter Liefer- und Personenwagen, Kleintraktoren für den Winterdienst und die Grünraumbewirtschaftung sowie – gemeinsam mit anderen Gemeinden – Entsorgungsfahrzeuge.

Der VCS setzt sich dafür ein, dass Verkehr wenn möglich vermieden oder auf umweltschonende Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr oder das Velo verlagert wird. Doch gerade für viele Behörden und Firmen wird es auch in Zukunft nicht möglich sein, auf Autos oder Lieferwagen zu verzichten. Hier setzt eco-auto.info an und trägt dazu bei, dass bessere Fahrzeuge gekauft werden. Der Kaufentscheid ist enorm wichtig: Im Durchschnitt fahren Autos 18 Jahre lang auf Schweizer Strassen herum, danach oft noch viele weitere Jahre in anderen Ländern. Während der gesamten Nutzungszeit belasten sie die Umwelt. Die Unterschiede zwischen den Modellen sind dabei enorm.

Anette Michel ist Projektleiterin von eco-auto.info beim VCS Schweiz.



www.eco-auto.info

Die Zukunft fährt elektrisch

Von Martin Winder

Sinkende Herstellungskosten und tiefere Betriebskosten: Elektroautos werden sich in den kommenden Jahren durchsetzen. Das ist dringend nötig, denn um die Klimaziele zu erreichen, muss der Strassenverkehr zukünftig ohne Benzin und Diesel auskommen.

Die Treibhausgas-Emissionen müssen drastisch sinken – geht es nach dem Bundesrat, erreichen wir Netto-Null bis 2050. In Anbetracht der Erkenntnisse der Klimaforschung sollte dieses Ziel jedoch so rasch wie möglich erreicht werden. Denn je mehr Treibhausgas in die Atmosphäre gelangen, umso höher sind die Folgeschäden. Zentral für das Erreichen von Netto-Null ist eine Abkehr von fossilen Energieträgern. Autos, Lieferwagen und Lastwagen wird es auch in Zukunft geben. Diese Fahrzeuge ausschliesslich mit erneuerbarer Energie zu betreiben, ist nur möglich, wenn es sich grösstenteils um Elektrofahrzeuge handelt.

Verbrennungsmotor hat ausgedient
Auch an Biotreibstoffen und synthetischen Treibstoffen wird geforscht. Diese könnten jedoch nur eine untergeordnete Rolle spielen, sagt Daniel Sutter. Er ist Geschäftsleiter des Forschungsinstituts Infras und hat für den VCS Szenarien für einen fossilfreien Verkehr erarbeitet. Beide Varianten hätten erhebliche Nachteile: «Das Potenzial an umweltfreundlichen Biotreibstoffen ist so beschränkt,

dass sie keine entscheidende Rolle für einen fossilfreien Verkehr spielen können. Für Personenwagen werden synthetische Treibstoffe zu teuer und knapp sein.» Letztere dürften laut Sutter primär von jenen Verkehrsträgern gebraucht werden, die nicht auf elektrische Antriebe umstellen können: etwa der Luftverkehr und die (Güter-)Schifffahrt.

«Elektrisch angetriebene Personenwagen führen über den gesamten Lebenszyklus zu deutlich geringeren Treibhausgas-Emissionen als fossil betriebene

Autos im Schweizer Durchschnitt etwa 18 Jahre in Betrieb.

Sinkende Kosten, besseres Recycling
Dank technischer Fortschritte sinken die Kosten für Elektroautobatterien. Damit werden auch die Fahrzeuge günstiger. So sind in der Schweiz bereits heute neue Elektroautos für unter 20 000 Franken erhältlich. Und der Trend ist klar: Die Anschaffungskosten für Elektroautos werden weiter sinken. Laut einer aktuellen Studie des Forschungsinsti-

Die Betriebskosten für Elektroautos liegen heute schon deutlich tiefer als jene von Verbrennern.

Fahrzeuge. Auch die gesamten Umweltkosten von Elektroautos sind deutlich geringer als bei Verbrennern», so Sutter.

Um rechtzeitig aus den fossilen Treibstoffen aussteigen zu können, müssen die Verkaufszahlen von Verbrennerfahrzeugen rasch sinken. Soll der Fahrzeugbestand bis 2050 grösstenteils aus Elektroautos bestehen, muss der Verkauf von Verbrennern bis 2030 beendet werden. Denn einmal in Verkehr gesetzt, bleiben

tuts BloombergNEF sollen die Preise von Elektroautos in Europa zwischen 2025 und 2027 das Niveau von vergleichbaren Verbrennervarianten erreichen. Die Verkäufe von Verbrennerfahrzeugen werden dann vermutlich stark zurückgehen.

Die Betriebskosten für Elektroautos liegen heute schon deutlich tiefer als jene von Verbrennern. Betrachtet man die Kosten über die gesamte Lebensdauer eines Autos – die sogenannten «total cost of ownership, TCO» – ist ein Elektroauto in vielen Fällen bereits heute wirtschaftlicher als ein Benzin- oder Dieselauto.

Fortschritte macht auch das Recycling der Elektroautos, beziehungsweise von deren Batterien. Neue Verfahren ermöglichen es, die Batterierohstoffe wieder in ausreichend hoher Reinheit zurückzugewinnen. Dies ist wichtig, um die Umweltbelastung von Elektroautos weiter zu reduzieren. Die EU fördert diese Entwicklung mit entsprechenden

Ladestationen für Mieterinnen und Mieter

Laden zu Hause ist für Mieterinnen und Mieter heute oft nicht einfach. Sie sind vom guten Willen der Liegenschaftsbesitzerinnen und -besitzer abhängig. Diese können die Installation von Ladestationen bei gemieteten Parkplätzen ohne Angabe von Gründen verweigern. Das Gleiche gilt für Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer, die für die Installation einer Ladestation die Zustimmung der Eigentümergemeinschaft benötigen. Doch dies könnte sich bald ändern. Nationalrat Jürg Grossen (GLP) hat eine Motion eingereicht, die Mieterinnen oder Stockwerkeigentümern das Recht auf die Installation einer Ladestation gewähren will.

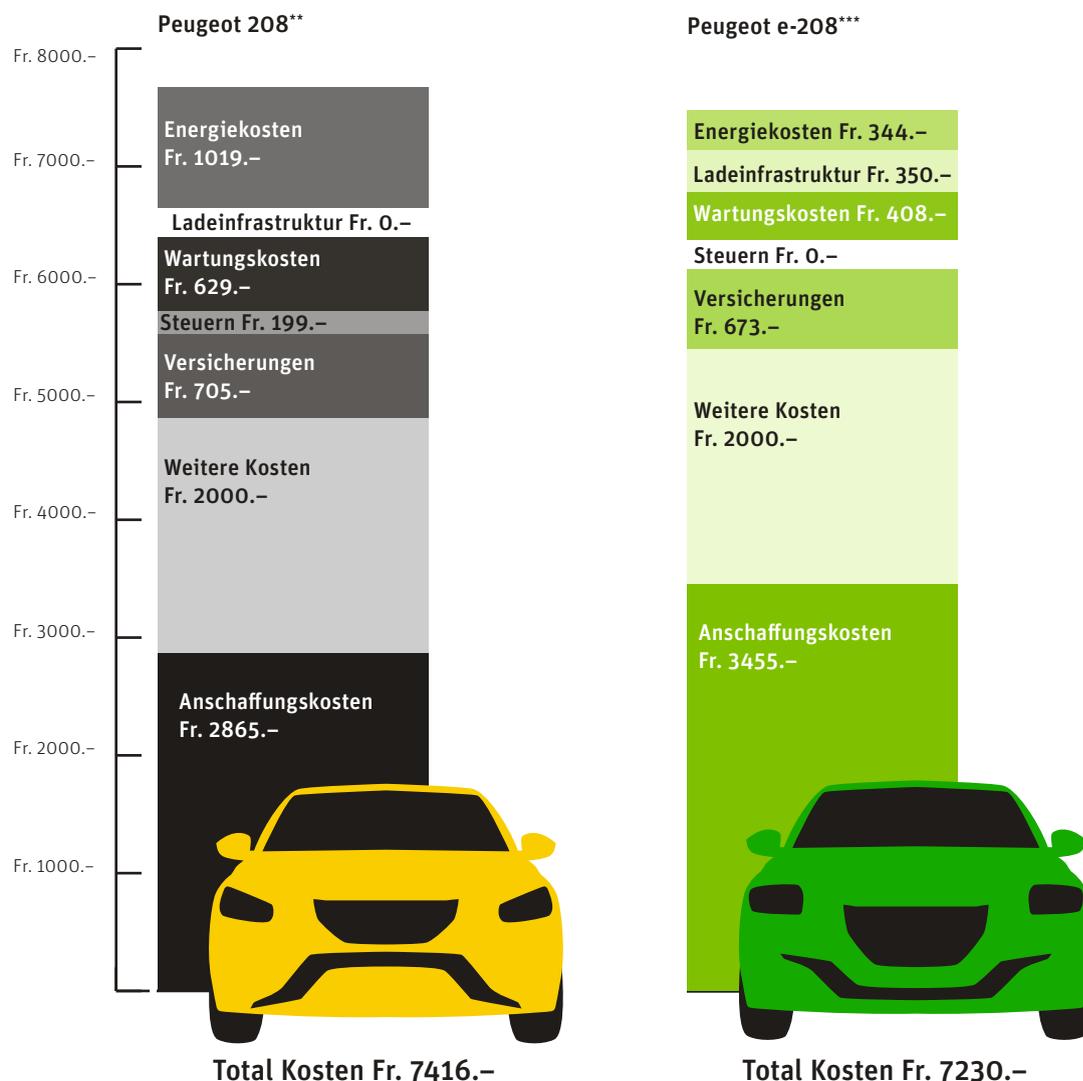
Elektro- oder Benzinauto: Kostenvergleich

Jährliche Kosten*

*Berechnungsgrundlage: 10 000 km/Jahr;
Benzinpreis: Fr. 1,67/Liter (Durchschnitt 2021);
Strompreis: Fr. 0,2/kWh;
einmalige Kosten Ladeinfrastruktur:
Fr. 2800.- (8 Jahre Amortisation);
Steuern Kanton ZH;
Versicherung: VCS/Zurich (Basic);
weitere Kosten: Parkplatz, Pneu usw.;
Anschaffungskosten: 10 Prozent
des Neupreises.

**Peugeot 208 1.2 PureTech 130 Allure Pack ;
Treibstoff: Benzin; Leistung: 96 kW, Automat,
Frontantrieb, Verbrauch: 6,1 l/100 km,
Katalogpreis: Fr. 28 650.-

***Peugeot e-208 Active, Leistung: 100 kW,
Frontantrieb, Batterie: 50 kWh,
Verbrauch: 17,2 kWh/100 km,
Katalogpreis: Fr. 34 550.-.



Beim Vergleich der Gesamtkosten zwischen einem Elektroauto und einem vergleichbaren Benzinmodell ist die elektrische Version im Vorteil. Die Mehrkosten bei der Anschaffung werden durch niedrige Energie- und Wartungskosten mehr als ausgeglichen.

Vorschriften, auch um die Rohstoffverfügbarkeit für die Batterieherstellung in Europa zu verbessern. Darüber hinaus gibt es auch Projekte, bei denen der Einsatz alter E-Auto-Batterien als stationäre Stromspeicher erprobt wird. Damit kann die Einsatzdauer der Batterien nochmals deutlich verlängert werden.

Den Umstieg wagen

Der Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen wird entsprechend unweigerlich kommen. Der Trend geht klar in Rich-

tung elektrische Antriebe und die Angebotspalette an Elektroautos wächst. Wer jetzt sein Fahrzeug wechselt und nur Benzin- oder Dieselmotoren in Betracht zieht, setzt auf die falsche Karte – insbesondere zumal die Elektrofahrzeuge nunmehr auch zu erschwinglichen Preisen erhältlich sind.

Jedoch ist der VCS der Ansicht, dass es neben der Marktentwicklung auch politische Massnahmen (etwa Ausstiegsdaten und Verbote) braucht. Diese werden die Entwicklung und die Markt-

transformation befeuern und beschleunigen. Letztlich führt uns die russische Invasion in der Ukraine mit aller Deutlichkeit vor Augen, wie stark unsere Mobilität und die ganze Gesellschaft von Benzin und Diesel (auch von Öl und Gas) abhängig sind und wie diffizil dies ist. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS und engagiert sich für den Ausstieg aus fossilen Energieträgern.

«Das Auto bleibt mit Emotionen verbunden»

Fragen: Nelly Jaggi

Elektroautos sind umweltschonender als Verbrenner. Doch was tun, wenn potenzielle Käuferinnen und Käufer (noch) skeptisch sind? Antworten von Jean-Marc Geiser, beim Bundesamt für Energie für die Promotion energieeffizienter Autos zuständig.

Jean-Marc Geiser, wer kauft sich ein neues Auto?

Kein Auto zu besitzen, schien für viele noch vor wenigen Jahren unvorstellbar. Auch wenn sich das Alter des Zielpublikums nicht wesentlich verändert hat, sind es vor allem Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gegenden, die zum Kauf eines Neuwagens neigen. Doch wer heute ein neues Auto kauft, stellt sich mehr Fragen zu Technologien, Energie, Folgen für die Umwelt und alternativen Lösungen. Das Auto bleibt mit Emotionen verbunden und wird vor allem von jenen Personen bevorzugt, bei denen die Alternativen ihre Bedürfnisse nicht abdecken können.

Denken potenzielle Käuferinnen und Käufer heute an Elektroautos oder liegen Hybridautos, Benziner oder Dieselauto (noch) näher?

Die Gesamtkosten, die verschiedenen Einschränkungen in den Städten, die Lieferprobleme für Neuwagen, die finanziellen Anreize, die Umwelt und die Reichweite

sind einige Beispiele für die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Wahl des Transportmittels und der Antriebsart. Das Fahren eines Elektroautos sorgt für ein neues Gefühl und die Zahlen zeigen, dass sich immer mehr Leute dafür entscheiden. Heute sind zwei von zehn neu immatrikulierten Autos wiederaufladbar, eine grosse Mehrheit davon vollständig elektrisch. Die Autobranche geht sogar davon aus, dass die alternativen Antriebe bereits 2025 die Mehrheit des Schweizer Markts bei den neuen PKWs ausmachen werden.

Das BFE fokussiert mit seiner neuen Kampagne «Fahr mit dem Strom» auf den Kauf von Elektroautos. Welche Bedenken gilt es auszuräumen?

Objektiv gesehen bieten Elektroautos heute energiemässig die effizienteste Technologie und haben auch die beste Ökobilanz im gesamten Lebenszyklus des Autos. Die grössten Bedenken und andere Vorurteile betreffen die Fragen rund um die Batterie (Herstellung, Betriebsdauer, Reichweite, Ladegeschwindigkeit, Recycling) und die Ladeinfrastrukturen, doch auch die Kosten, die technologische Zuverlässigkeit und der Mangel an Modellen schüren gewisse Ängste.

Wie kann gegen diese Ängste getan werden?

Die gut durchdachte Customer Journey von «Fahr mit dem Strom» soll Vorurteile ausräumen, Antworten auf offene Fragen geben und schliesslich in konkrete Handlungen münden wie zum Beispiel: eine



Experte für energieeffiziente Autos: Jean-Marc Geiser vom BFE.

Probefahrt mit einem Elektroauto machen, das Dach des eigenen Hauses in eine Solarladestation umwandeln oder die Lademöglichkeiten in der Nähe entdecken.

«Fahr mit dem Strom» umfasst breite Informationen zu Elektroautos, verzichtet aber auf Kaufempfehlungen. Doch punkto Energieeffizienz sind die Unterschiede bei den Elektroautos gross. Was tut das BFE gegen die Übermotorisierung?

Auch wenn ein Elektroauto von 2,5 Tonnen nicht wirklich sinnvoll ist, ist es der Markt, der die Trends von Angebot und Nachfrage diktiert. Von Seiten des BFE stellen wir verschiedene Werkzeuge zur Verfügung, um die Energiewende im Bereich der Mobilität zu erleichtern, so zum Beispiel die Energieetikette, mit welcher der Treibstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Energieeffizienz sofort ersichtlich sind. Umgesetzt werden auch verschiedene Projekte zur Förderung des Veloverkehrs und des Carsharings sowie Aktionen für und mit Unternehmen und Gemeinden. ■



Adieu Verbrenner: für bessere Luft

Von Fanny Zürn

Der Strassenverkehr ist mitverantwortlich für die Verschmutzung der Luft. Es braucht strengere Abgasnormen – selbst falls der Verkauf von Verbrennern aus Klimaschutzgründen in den kommenden Jahren verboten wird.

Mehr als die Hälfte der Stickoxid- und ein Fünftel der Feinstaubemissionen in der Schweiz stammen vom Strassenverkehr. Die Belastung durch Stickstoffdioxid wird wesentlich durch Dieselaautos verursacht. Feinstaubquellen sind die Dieselmotoren und die Benzinmotoren mit Direkteinspritzung – der Treibstoff wird direkt in den Brennraum eingespritzt – und der Reifen- sowie der Bremsabrieb. Das zeigt deutlich, dass für Motorfahrzeuge strenge Regulierungen nötig sind, damit die Luftschadstoffkonzentration ein gesundheitsverträgliches

beitet wird und die aktuelle Abgasnorm Euro 6d ablösen soll. Die Abgasnormen regeln, wie viele Schadstoffe ein Neuwagen maximal ausstossen darf.

Zentral ist, dass die Abgasnorm Euro 7 nebst strengeren Grenzwerten für Feinstaub oder Stickoxide auch klare Vorgaben zu bisher nicht regulierten Fahrsituationen beinhaltet. Dazu gehören beispielsweise der Kaltstart oder der Betrieb bei extremen Temperaturen – Fahrsituationen, in denen besonders viele Schadstoffe ausgestossen werden. Weiter notwendig ist eine Begrenzung des

Fahrweise zumindest die CO₂-Emissionen beeinflussen: Durch einen optimalen Reifendruck, das Fahren mit Tempomat sowie den Verzicht auf die Sitzheizung lässt sich viel Energie sparen. Mit Blick auf die Schadstoffemissionen sollte, wer ein Occasionauto kauft, kein Fahrzeug wählen, das nicht mindestens die Abgasnorm Euro 6d-Temp erfüllt. ■

Fanny Zürn war Praktikantin beim VCS Schweiz. Ihren Beitrag zur Verkehrsreduktion möchte sie zukünftig ohne längere Arbeit im Homeoffice leisten.

Weiter notwendig ist eine Begrenzung des Brems- und Reifenabriebs. Diese Emissionen sind auch bei den ansonsten sauberen Elektrofahrzeugen problematisch.

Niveau erreicht. (Mehr zum Thema Luftschadstoffe und Gesundheit lesen Sie im Beitrag «Gesundheit geht vor» im Magazin 1/2022.)

Technisch optimieren und ...

Der VCS verfolgt drei Stossrichtungen, um durch den Verkehr verursachte Schäden zu reduzieren. Verkehr vermeiden und damit auch die Schadstoffbelastung reduzieren, etwa durch Videokonferenzen und Homeoffice. Weiter ist eine Verlagerung notwendig – vom Auto auf den öffentlichen Verkehr und das Velo.

Lässt sich Autoverkehr weder vermeiden noch verlagern, gilt es, Motorfahrzeuge technisch zu verbessern. Ein wichtiger Hebel dafür ist die Abgasnorm Euro 7, welche zurzeit von der zuständigen europäischen Kommission ausgear-

Brems- und Reifenabriebs. Diese Emissionen sind auch bei den ansonsten sauberen Elektrofahrzeugen problematisch.

...sparsam fahren

Mittelfristig ist ein Zulassungsverbot für Verbrenner unumgänglich. Der Vorstoss der Grünen, der ab 2023 ein Zulassungsverbot von fossilbetriebenen Autos und leichten Nutzfahrzeugen forderte, wurde im vergangenen Dezember vom Nationalrat abgelehnt. Angesichts der gesundheitlichen Folgen der Luftverschmutzung sowie der fortschreitenden Klimakrise ist für den VCS aber klar: Spätestens ab 2030 dürften in der Schweiz keine Verbrenner mehr zugelassen werden.

Wer (noch) mit einem Verbrennerfahrzeug unterwegs ist, kann durch die

Weitere Infos:

Mehr zu sparsamem Fahren: www.ecodrive.ch

Eine thematische Übersicht:
www.verkehrsclub.ch/luftschadstoffe



Gegen schlechte Stimmung auf den Strassen

Von Selim Egloff

Der Strassenverkehr kostet Nerven und ist gefährlich. Die neue Kampagne «Love is on the Road» will mithilfe eines Velofahrersimulators das gegenseitige Verständnis zwischen Velo- und Autofahrenden fördern.



Der Autor bei der Testfahrt auf dem Velofahrersimulator.

Die Autotür öffnet sich nur wenige Zentimeter neben der Velofahrerin, daneben überholt ein Autolenker in geringem Abstand, der Velofahrer vergisst beim Linksabbiegen das Handzeichen und im Kreisel kommt es beinahe zu einer Kollision. Der Strassenverkehr birgt

falls vorherzusehen, ist kompliziert und erfordert volle Aufmerksamkeit.

An Orten, wo sich Menschen mit verschiedenen Verkehrsmitteln dieselben Flächen teilen, sind gefährliche Situationen leider Alltag und die Emotionen kochen schnell hoch. Besonders

An Orten, wo Menschen mit verschiedenen Verkehrsmitteln sich dieselben Flächen teilen, sind gefährliche Situationen leider Alltag und die Emotionen kochen schnell hoch.

Gefahren und kostet Nerven. Das Verhalten der anderen Verkehrsteilnehmenden richtig einzuschätzen und besten-

gross ist das Konfliktpotenzial zwischen Velo- und Autofahrenden, da in der Schweiz noch kein vollständiges

Netz sicherer Veloverbindungen existiert. Aufgrund der steigenden Anzahl an Zweirädern nehmen die Konflikte und leider auch die Unfälle gerade im Stadtverkehr zu.

Verständnis fördern

Auch wenn die jüngsten Entwicklungen zuversichtlich stimmen – Stichwort Veloweggesetz –, wird es auch in Zukunft zu kritischen Situationen kommen. Hand aufs Herz, einige liessen sich mit gegenseitigem Verständnis und Rücksichtnahme vermeiden. Hier setzt die Kampagne «Love is on the Road» an. Sie wird seit letztem Herbst von VCS und Pro Velo durchgeführt und unterstützt vom Fonds für Verkehrssicherheit und der Präventionsorganisation «Am Steuer Nie». Ziel ist es, das Zusammenspiel insbesondere von Velo und Auto zu verbessern.

Unter dem Motto «Beim Auto- und Velofahren teilen wir uns die Strasse und das Leben» führen die Sektionen

**VCS
aktiv!**

**Ausprobieren
und gewinnen**

Der Velosimulator tourt durch die ganze Schweiz. Testen Sie Ihr Wissen über das Teilen der Strasse von Velo und Auto. Machen Sie mit an unserem Wettbewerb. Zu gewinnen gibt es ein Velo der Marke Tour de Suisse. Teilnahme und aktuelle Tourdaten des Simulators unter www.loveisontheroad.ch.

Linksabbiegen:

Auf dem Velo: Blick zurück, deutliches Handzeichen, einspuren gegen die Strassenmitte, Vortrittsrechte beachten und abbiegen, ohne die Kurve zu schneiden.

Im Auto: Vorausschauend fahren und verlangsamen, sobald ein Velo quert oder abbiegt.



Autotür:

Im Auto: Vor dem Öffnen der Türe Blick in den Rückspiegel und über die Schulter nach hinten. Sicherheitsabstand respektieren, wenn ein Velo vor Ihnen entlang parkierter Autos fährt.

Auf dem Velo: Entlang parkierter Autos aufmerksam und mit einem Sicherheitsabstand von 1,5 Metern fahren.



Überholen:

Im Auto: Velos immer mit mindestens 1,5 Meter Abstand und angepasster Geschwindigkeit überholen.

Auf dem Velo: Sichtbar fahren!



der beteiligten Verbände Standaktionen durch. Passantinnen und Passanten können auf einem Velosimulator vier kritische Situationen (vgl. Illustrationen) aus dem Strassenverkehr spielerisch erleben. Sie sitzen dabei auf einem fest aufgebockten und mit Sensoren ausgestatteten Velo und können sich über eine Virtual-Reality-Brille oder einen Bildschirm in den Simulationen fortbewegen. Dabei begegnen sie verschiedenen unerwarteten Hindernissen. Im Anschluss tauschen sie die Rolle und können das eigene Verhalten aus der Perspektive einer Autofahrerin oder eines Autofahrers nachschauen.

Neue Perspektive vermitteln

«Das Projekt ermöglicht es Personen, die sonst vielleicht nur mit dem Auto oder nur mit dem Velo unterwegs sind, eine neue Perspektive einzunehmen», erklärt Michael Rytz, der von Seiten VCS die Kampagne verantwortet. «Damit fördern wir das Gefahrenbewusstsein für verschiedene Situationen auf beiden Seiten.»

Konkrete Handlungsanweisungen zeigen den Teilnehmenden, wie sie Gefahren möglichst früh und effektiv vermindern

können, um das Vorankommen auf der Strasse für alle entspannter und vor allem sicherer zu machen. ■

Selim Egloff ist Projektmitarbeiter beim VCS Schweiz und seit er wieder regelmässig mit dem Velo pendelt, auch ein umso aufmerksamerer Gelegenheitsautofahrer.

Kreisel:

Auf dem Velo: Vor der Einfahrt in den Kreisel zurückblicken und gegen die Fahrbahnmitte fahren, den Fahrzeugen im Kreisel den Vortritt gewähren, im Kreisel in der Mitte der Fahrbahn fahren und beim Verlassen des Kreisels ein deutliches Handzeichen geben.

Im Auto: Kontrollblick nach ganz links bei der Einfahrt in den Kreisel, Velos im Kreisel nicht überholen.



Schau nicht so böse!

Von Nelly Jaggi

Während die runden Scheinwerfer vergangener Zeiten Autos ein freundliches Antlitz verliehen haben, schauen neuere Modelle oft grimmig und aggressiv. Doch warum sehen wir in Autofronten Gesichter und welche Erkenntnisse ergeben sich daraus?

Der knuffige «Lightning McQueen» aus dem Pixarfilm «Cars» oder der sprechende Bolide «K.I.T.T.» aus der Serie «Knight Rider»: Autos werden gerne vermenschlicht. Die Idee liegt auf der Hand, denn in Autofronten erkennen wir tatsächlich Gesichter. Das bestätigt auch die Wissenschaft, die Rede ist von der sogenannten Pareidolie. Diesem Phänomen zufolge neigen wir dazu, in Dingen Vertrautes zu erkennen. Das kann der «Mann im Mond», eine Figur in einer Wolke oder eben ein Gesicht in der Vorderansicht eines Autos sein. Die Scheinwerfer werden zu Augen, der Kühlergrill zum Mund und das Markenlogo zur Nase. Im Rahmen einer Studie haben rund ein Drittel der Menschen 90 Prozent der Frontansichten von Autos als Gesichter wahrgenommen.

Wer nun allerdings diese «Autogesichter» miteinander vergleicht, wird grosse Unterschiede feststellen. War der

VW-Käfer aus dem Jahr 1965 ein freundliches Wesen (man denke auch an «Herbie»), jagen Sportwagen oder SUVs wie der Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio aus dem Jahr 2020 dem Betrachter oder der Betrachterin beinahe schon Angst ein. Es scheint, Autos wurden in den letzten Jahren nicht nur grösser und schwerer, sondern sie blicken zum Schein auch böser drein.

Die Huhn-Ei-Frage

Während der 1965er-Käfer mit seinen «grossen Augen» und dem «lieben Lächeln» das sogenannte «Kindchenschema» bedient, werden Autos mit «breiten Gesichtern» – namentlich schmale Windschutzscheibe und weit auseinanderliegende Schweinwerfer – in Studien als «erwachsen», «maskulin» und «wütend schauend» beschrieben. Analog der Betrachtung menschlicher Gesichter wird dem Auto, dessen «Gesicht» als aggressiv wahrgenommen wird, auch diese Eigenschaft zugeschrieben.

Machen Namen Autos?

Macht verleiht nicht nur der Blick, sondern auch der Name. Hugo Caviola und Andrea Sedlacek vom Sprachkompass-Team haben Autonamen unter die Lupe gekommen und sind dabei zu spannenden Erkenntnissen gekommen. Mehr dazu im Beitrag «SUVs – die Stadtgeländewagen» auf www.sprachkompass.ch/mobilität

Bleibt die Frage, ob sich das Auto die Besitzerin aussucht oder der Besitzer das Auto? Fällt unsere Wahl auf Objekte, denen wir Eigenschaften zuschreiben, die wir auch für uns selber in Anspruch nehmen? Oder verführt der böse Blick des Autos die Lenkerin zu einem entsprechenden – und damit mutmasslich riskanteren – Fahrstil? Die Schuld aufs Auto abzuschieben, wäre wohl auch gar einfach. So schreibt die Beratungsstelle für Unfallverhütung bfu in einem Faktenblatt, dass aggressive Autofahrende auch in anderen Lebensbereichen zu aggressivem Verhalten neigen.

Wir bleiben auf der Hut

Und was ist mit der Fussgängerin? Studien haben gezeigt, dass Probandinnen und Probanden die Strasse schneller überqueren, wenn ein Auto böse blickt. In einer Wolke oder einer Scheibe Toastbrot ein Gesicht zu erkennen, hätte kaum Auswirkungen, sagt Forscher Dennis Slice denn auch sinngemäss. Hingegen sei es fatal, einen Angreifer zu übersehen oder falsch zu interpretieren. Wir sind auf der Hut. ■



Leise Kraft

Von Flore Maret

E-Motorräder bieten eine umweltfreundliche Alternative und schonen die Ohren – entlang der Alpenpässe zudem die Fauna. Wer Motorengeräusch als Musik empfindet, lässt sich allerdings nicht so leicht umstimmen.

Wen hat nicht schon mitten in der Nacht der Lärm eines vorbeifahrenden Motorrads aus dem Schlaf gerissen? Künftig ist dies vielleicht bloss noch eine schlechte Erinnerung: Im Zug der raschen Verbreitung der Elektromobilität tauchen auch auf unseren Strassen E-Motorräder auf. Zwar ist ihr Anteil noch sehr gering, E-Motorräder hatten 2021 laut der Fachstelle für Motorrad und Roller bloss einen Marktanteil von 1,3 Prozent. Aber sie sind eine interessante Alternative – zur Lösung der CO₂-Problematik und gegen die Lärmbelastigung.

Motorrad ist Silber, Ruhe ist Gold
Motorenlärm stört in der Stadt genauso wie auf den Alpenpässen. Der Protest von Motorradfahrerinnen und Motorradfahrern auf dem Gotthard im August 2020 gegen allfällige neue Lärmgrenzwerte zeigte allerdings das Konfliktpotenzial des Themas. Die Lärmbekämpfung steht zwar erst am Anfang, aber der politische Wille dazu ist vorhanden. Das beweist eine Motion zur Reduktion übermässigen Motorenlärms, die im November 2020 von der nationalrätlichen Kommission für Umwelt, Raumplanung und Energie eingereicht wurde.

Wie aber erklärt sich das bescheidene Interesse der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer am Abschied vom Verbrennungsmotor – trotz Boom der Elektromobilität? Laut Diego Abad, Verkäufer im Genève Moto Center SA in Satigny, stösst das Segment zwar auf Interesse, aber die Käuferschaft schreckt vor dem Umstieg oft zurück. Der Motorradspezialist verweist auf Nachteile wie ungenügende Reichweite, hoher Preis für

Motorräder mit ansprechender Leistung oder mangelndes Angebot. Aus seiner Sicht vorteilhaft und komfortabel sind elektrisch angetriebene Zweiräder bis 125 cm³ im Stadtverkehr. Passionierte Motorradfahrerinnen und -fahrer mit Freude an längeren Distanzen liessen sich davon aber nicht begeistern.

Probefahrt überzeugt

Thierry Dubois, Chef von 2Rool in Lausanne, sieht die Sache differenzierter. Selbstverständlich schränke die Batterieautonomie E-Motorräder vor allem auf längeren Autobahnstrecken noch ein, aber dank der forcierten Installation von Schnellladesäulen entwickle sich die Situation in den nächsten Jahren. So sei es auch beim heute noch bescheidenen Angebot: Die grossen Marken haben neue Modelle angekündigt, die aber nicht vor Mitte 2023 auf den Markt gelangen dürften.

Der höhere Verkaufspreis ist bei niedrigerem Unterhalt und dank wegfallender Benzinkosten und geringerer Motorfahrzeugsteuern innert zwei bis drei Jahren kompensiert. «Allerdings», unterstreicht Thierry Dubois, «geht es nicht primär um Wirtschaftlichkeit, sondern um die Haltung.» Das Verhalten und die Mentalität der Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer scheinen zurzeit denn auch das grösste Hindernis für einen E-Motorrad-Boom zu sein. Probe zu fahren, bleibt für den Fachmann von 2Rool der entscheidende Schlüs-

sel: Ein E-Motorrad wie die Zéro Motorcycles SR/F braucht einen Leistungsvergleich mit einer Ducati nicht zu scheuen und hat das Zeug zur Überraschung.

Wenngleich die CO₂-Bilanz der Elektromobilität nicht perfekt ist und einige Motorradfans den charakteristischen Sound des Verbrennungsmotors vermischen, dürften künftig die elektrisch betriebenen Alternativen auch Zweiflerinnen und Zweifler überzeugen. Gute Aussichten für alle, die gerne durchschlafen. ■

Flore Maret ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Aus ihrer Perspektive stellt das Velo für eine umweltverträgliche Mobilität alle anderen Fortbewegungsarten nach wie vor in den Schatten.



www.verkehrsclub.ch/laerm



Atempause vom Alltag in Bivio

Mit viel Charme und persönlichem Ambiente begrüsst Sie das Hotel Post im Bündner Bergdorf Bivio, mitten im Naturpark «Parc Ela». Das 3-Sterne-Haus mit seinen individuellen, frisch renovierten Zimmern und seinem unverwechselbaren Charakter ist bekannt für seine hervorragende Küche mit lokalen Produkten und exklusiven Weinen. Für Ausflüge in die traumhafte Bergwelt rund um den Julier- und Septimerpass ist Bivio ein idealer Ausgangsort. Ob entspannende Spaziergänge, ausgiebige Wanderungen oder anspruchsvolle Bergtouren, hier kommen alle auf ihre Kosten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer für Fr. 480.– im Haupthaus. Einzelzimmerzuschlag: Fr. 25.– pro Nacht. Exkl. Taxen. Angebot gültig von Juni bis Oktober

Bestellen: direkt beim Hotel (Tel. 081 659 10 00 oder www.hotelpost-bivio.ch) mit dem Vermerk «VCS-Mitglieder-Angebot»



Passion für hochwertige Bioweine

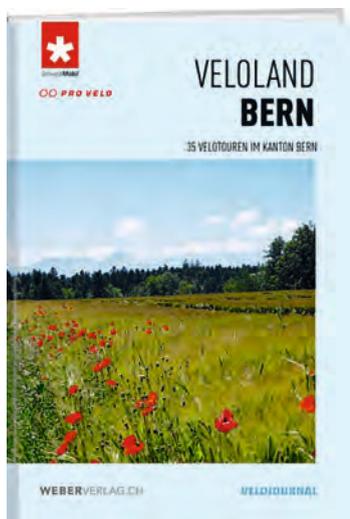
Die Qualität der Weine aus biologischem Anbau ist heute höher als je zuvor. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auch auf eine möglichst hohe Biodiversität und verzichten vollkommen auf chemisch-synthetische Spritzmittel. In der Selektion von Amiata findet man Raritäten, die nur in kleinen Mengen von kleineren bis mittelgrossen Familienbetrieben stammen – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 98.– (statt 131.–) inkl. portofreier Versand.

Bestellen:

mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter www.amiata.ch/vcs. Angebot gültig bis 31. Juli 2022, solange Vorrat.



Velotourenführer «Veloland Bern»

Der Velotourenführer «Veloland Bern» lädt mit seinen 35 Touren dazu ein, auf dem Velo oder E-Bike den Kanton Bern und seine schönsten Ecken zu entdecken. Die Tages-touren verlaufen auf den schönsten Abschnitten des im Kanton Bern über tausend Kilometer langen signalisier-ten Velolandnetzes. Informative Karten und Streckenpro- file und viele Zusatzinfos zu Highlights, Übernachtung und Verpflegung auf der Strecke machen die Planung und das Unterwegssein zu einem Kinderspiel. Familientouren bieten viel Überraschendes für alle Familienmitglieder. Auch E-Bike-Fahrende, Sportskanonen und Kulturlieb- haberinnen finden im vielfältigen Kanton Bern auf den mit leicht, mittel oder schwer charakterisierten Touren alles, was das Herz begehrt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder erhalten den Velotourenführer «Veloland Bern» für Fr. 29.– statt Fr. 39.– inklusive Versandkosten.

Bestellen:

Unter www.verkehrsclub.ch/bonus mit dem Gutscheincode «0522»

Sicher mit dem Velo unterwegs – immer mit Helm!



Ob auf dem klassischen Mountainbike oder einem E-MTB: der Pector ME-1 des deutschen Herstellers KED ist einer der weltweit sichersten und komfortabelsten Mountainbike-Helme. Denn er entspricht der NTA-8776-Norm für S-Pedelecs und E-Bikes und kann daher erheblich mehr Aufprallenergie als herkömmliche Velohelme absorbieren. Zusätzlich ist der leichte Pector ME-1 mit dem Mips®-Brain-Protection-System ausgestattet, sitzt perfekt und ist gut belüftet. Somit beginnt Komfort schon beim Aufsetzen.

«Made in Germany» beschreibt bis heute die DNA von KED-Helmen. Sie werden von der DHG Knauer GmbH selbst entwickelt und mit einem Fertigungsanteil von über 90 Prozent im eigenen Werk im deutschen Freiberg am Neckar hergestellt. **VCS-Mitglieder profitieren bis am 22. Mai 2022 von 30 Franken Rabatt auf alle Velohelme der VCS-Boutique.**

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Velo- und E-Bike-Helm KED Pector ME-1 ist in den Farben black, black white, white yellow matt und orange petrol matt in den Grössen 52–58 cm sowie 58–61 cm mit dem Rabatt-Code mag0222 zum Preis von Fr. 169.– statt 199.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen:

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

Tageskarten der Drei-Seen-Schiffahrt

Drei Seen, sieben Schiffe, darunter der einzige See- und Flussdampfer der Schweiz, fünf grosse Häfen – Neuenburg, Estavayer, Yverdon, Murten und Biel, 28 Anlegestellen in vier Kantonen: Das ist die Schifffahrt im Drei-Seen-Land LNM. 2022 feiert das Unternehmen sein 150-Jahr-Jubiläum.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

50% Rabatt auf die «Tageskarte Drei Seen» für Erwachsene in der Saison 2022. Die Karten sind während eines Tages auf dem gesamten Netz der Drei-Seen-Schifffahrt LNM gültig. Nicht kumulierbar mit anderen Angeboten.

Bestellen: Gegen Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises an allen Verkaufsstellen der Drei-See-Schifffahrt LNM.



Benedikt Weibel: «Wir Mobilitätsmenschen»



Mobilität ist Freiheit; Mobilität ist Grundbedingung für den Wohlstand; Mobilität nimmt permanent zu; Mobilität verursacht einen Viertel des globalen CO₂-Ausstosses – kurz: die Bewältigung künftiger Mobilitätsströme ist eine der grössten Herausforderungen unserer Zeit. Benedikt Weibel – selber seit 43 Jahren an zentralen Stellen im Mobilitätsgeschäft tätig – leuchtet in 37 Reflexionen sämtliche Dimensionen der Mobilität aus. Daraus lassen sich die Konturen einer Verkehrswende ableiten, welche die Mobilität von Menschen und Gütern sichert und zugleich das unumgängliche langfristige Ziel erreicht: Den Verkehr von fossilen Treibstoffen zu befreien.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Als VCS-Mitglied erhalten Sie das Buch mit einem Rabatt von 20% (Fr. 27.20 statt Fr. 34.–) portofrei geliefert.

Bestellen:

Legen Sie auf www.nzz-libro.ch den Titel «Wir Mobilitätsmenschen» in den Warenkorb. Nach Eingabe der Adressdaten und der Zahlungsart können Sie in der Bestellübersicht den Rabattcode VCS_20 eingeben und auf den Button «Gutschein einlösen» klicken. Anschliessend wird der Betrag automatisch abgebogen. Gültig für Print und E-Book.

Gut unterwegs mit den VCS-Velokarten

Die regionalen VCS-Velokarten stellen die schönsten vom VCS empfohlenen Radwege vor. Ob bei der Planung oder unterwegs – die Karten im Massstab 1:60 000 liefern wertvolle Zusatzinformationen, die sich Radfahrerinnen und Radfahrer vor und während der Fahrt wünschen: Steigungen, Höhendifferenzen, Verkehrsaufkommen und Strassenbeläge. Kantonale und nationale Velowege (Veloland Schweiz) und Mountainbike-Strecken sind speziell gekennzeichnet. Ebenfalls eingezeichnet sind Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte sowie Unterkunft und Verpflegung.

Das Pionierwerk besteht heute aus 22 wasser- und reissfesten Regionalkarten, die ausser den Hochalpen und dem Engadin die ganze velogängige Schweiz abdecken.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die VCS-Velokarten sind mit dem Rabatt-Code mag0222 mit 20 % Rabatt zum Preis von Fr. 23.– statt 28.80 pro Karte erhältlich. Aktion gültig bis 15. Juni 2022.

Bestellen:

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



Radwandern zum Geniessen

Die Herzroute ist jenes Stück landschaftliches Schlaraffenland, das Sie schon immer gesucht haben: Gemächlich per E-Bike unterwegs sein, die Aussicht geniessen, lokale Produkte kosten und bei herzlichen Menschen einkehren. Die 13 Tagesetappen führen Sie quer durch die Schweiz. 12 Kantone, 18 historische Altstädte und 22 Seen zeigen Ihnen den Reichtum dieses Landes.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Planen Sie jetzt Ihren Herzroute-Ausflug und profitieren Sie als VCS-Mitglied bei der Miete eines FLYER-E-Bikes von Rent a Bike von Fr. 20.– Rabatt. Das Angebot gilt für alle Ostschweizer Mietstationen und ist bis am 31. Oktober 2022 gültig.

Bestellen:

Auf rentabike.ch/herzroute passende Mietstationen auswählen, E-Bikes vorab reservieren, auf verkehrsclub.ch/bonus Rabattcoupon runterladen, zusammen mit dem Mitgliederausweis mitbringen und vom Rabatt profitieren.

ANZEIGE



Geschenk an die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist. Gerne stehe ich für Ihre Fragen zur Verfügung.

- per Telefon 079 302 78 88 oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/legat

Simon Hofmann
Bereichsleiter Marketing und Produkte

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61, 3001 Bern

Für Mensch
und Umwelt



Wir machen Klimaschutz

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

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar 

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

ORT DER KRÄUTER

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



HOTEL Sass da Grüm

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



WeitWandern
www.weitwandern.ch

3703 Aeschiried +41 33 654 18 42

back to the Villa
INTERLAKEN

Berge, See oder Schnee!

Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene ab CHF 43 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, Wlan, Gästeküche. Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer. Mit Code «vcs22» 10% Rabatt!

www.villa.ch



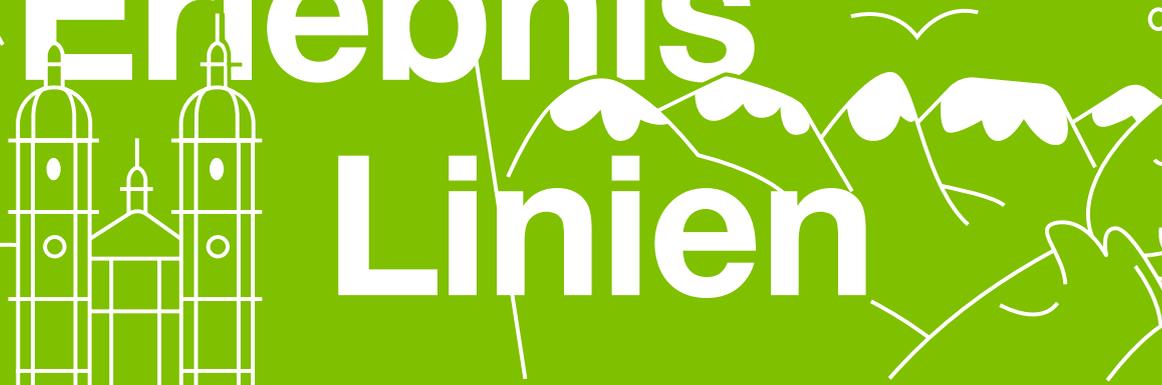
HOTEL POST BIVIO 

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela.

Sommer-/Herbstangebot: 4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer CHF 510.-. Einzelzimmerzuschlag: CHF 25.- pro Nacht. Exkl. Taxen.

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

thurbo 20
Die Regionalbahn. 20 Jahre.



Erlebnis Linien

Seit über 20 Jahren – einsteigen, mitfahren und geniessen!
thurbo.ch/20jahre

WENN HUNDE IN DER NATUR BESONDERS NEUGIERIG SIND.

Hunde sind von Grund auf neugierig: Die meisten Hundebesitzerinnen und -besitzer können besonders in der Natur ihre Tiere nur schwer davon abhalten, alles zu beschnuppern oder in den Mund zu nehmen. Diese natürlichen Instinkte sind vor allem bei jungen Tieren kaum zu bändigen. Grundsätzlich stellt dieses Verhalten kein Problem dar – gewähren Sie Ihrem Tier jederzeit genügend Freiraum. Dabei sollten Sie auf Folgendes achten:

- Behalten Sie Ihren Vierbeiner immer im Auge und achten Sie darauf, was er ins Maul bekommt.
- Verhindern Sie das Verschlucken von Fremdkörpern, wann immer möglich – auch wenn es manchmal etwas unangenehm oder sogar eklig sein kann, seinem Tier Gegenstände aus dem Maul zu ziehen
- Sollte Ihr Vierbeiner trotzdem einen Gegenstand verschlucken, beobachten Sie das Tier in den folgenden Stunden genau.
- Begeben Sie sich umgehend zu Ihrem Tierarzt oder in die Notaufnahme, wenn Sie ein abnormales Verhalten oder ein Unwohlsein bei Ihrem Liebling feststellen.

Muss ein Fremdkörper operativ entfernt werden, können schnell hohe Kosten entstehen. Hier schützt Sie und Ihren Liebling die wau-miau Tierversicherung. Die Kosten für Massnahmen wie Röntgen und Ultraschall sowie die Fremdkörper-Entfernung werden übernommen. Ob Krankheit oder Unfall, das einzigartige Versicherungs- und Dienstleistungspaket schützt Sie und Ihr Haustier optimal vor unerwarteten

© Gettyimages



Ereignissen. Und Sie als VCS-Mitglied profitieren von 25% Rabatt auf die wau-miau Tierversicherung.

Weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrsclub.ch.

Wir beraten Sie auch gerne telefonisch.

Telefonische Beratung VCS:

(+41) 031 328 58 11

wau-miau 

**25% Rabatt für
VCS-Mitglieder**

wau-miau

**Die leistungsstärkste Tierversicherung
für Ihren geliebten Vierbeiner ab Fr. 4.90.**

Ermöglichen Sie Ihrem Vierbeiner die beste medizinische Versorgung mit dem einzigartigen Versicherungs- und Dienstleistungspaket für Hunde und Katzen. Ob Krankheit oder Unfall, wau-miau schützt Sie und Ihr Haustier optimal vor unerwarteten Ereignissen.

Bestellungen und Informationen:

– per Telefon **031 328 58 11** oder

– via Internet

www.verkehrsclub.ch/haustiersversicherung

Für Mensch
und Umwelt

VCS





LNM NAVIGATION SUR
LES TROIS - LACS

LASST UNS GEMEINSAM FEIERN

EINE SHOW AUF UNSEREN SEEN ZU UNSEREM **150. JUBILÄUM**

LNM.CH

NAVIGATIONLNM



**ZU SEHEN AN BORD
UNSERES SCHIFFES
ODER FREI VOM UFER
AUS.**

13 mai

YVERDON-LES-BAINS

Am Eingang des
Zihlkanals

08 juillet

ESTAVAYER-LE-LAC

Anlegestelle **LNM** neben
dem Hafen von Estavayer

16 septembre

MORAT

Vor dem Strand östlich des
Hafens von Murten

**150 ANS
JAHRE**

... und Sonderangebote während der gesamten Saison 2022!

150 Reisen Sie mit dem Angebot 150+10
unbegrenzt über die Drei Seen und
von einem Ende des Kantons zum
anderen.

Zum Preis von CHF 160.-
Abonnement erhältlich an allen **LNM**-
und **TransN**- Verkaufsstellen.



Kostenloses Eis

Kostenloses Eis auf allen Kursfahrten
am Mittwochnachmittag für Kinder
unter 16 Jahren.



Feinschmeckerfahrt

Mahlzeit an bord = Fahrt für CHF 5.-*



Goldenes Alter

Senioren können eine Tageskarte
zum Sonderpreis von CHF 28.-
kaufen. Diese Karte ist nur unter der
Woche erhältlich und brauchbar.



Geschäftsfahrt

Für Firmen, Essen an Bord ab 4
Personen = Gratisfahrt.*

*auf den Fahrten 103, 203 & 52 nur mit
Reservierung bis spätestens einen Tag vor
der Fahrt.



St. Gallen/Appenzell

Noch mehr Betrieb in Altenrhein? Nein danke!



Dass Lärm- und Klimaschutz für den Kanton hier schlicht kein Thema oder zweitrangig sind, löst nicht nur beim VCS Unmut aus.

Im Vorfeld des jährlichen runden Tisches der Gemeinden rund um das Flugfeld Altenrhein wird leider von verschiedenen Seiten Druck für eine Ausweitung des Flugbetriebs gemacht.

die Betriebszeiten für die einzelnen Flugkategorien sowie die Regelungen zum Lärm auf der Vorarlberger Seite. Die Regierung ist zuversichtlich, dass sowohl auf Bundesebene als auch auf der österreichischen Seite nach wie vor ein grosses Interesse besteht, die entsprechenden Anpassungen vorzunehmen.» Kein Wort verliert die Regierung dazu, dass jede Förderung der umweltschädlichen Fliegerei im Widerspruch zu den auch vom Kanton St. Gallen anerkannten Klimazielen steht, etwa der Halbierung des CO₂-Ausstosses bis 2030.

Der VCS lehnt jegliche Ausweitung der Betriebszeiten im Interesse der jetzt schon sehr lärmgeplagten Bevölkerung ab.

Die bestehende Vereinbarung mit Österreich darf nicht aufgeweicht werden, vielmehr ist sowohl bei Privatflügen wie auch bei Charter- und Linienflügen eine Reduktion dringend angezeigt. Leider sind am runden Tisch keine Umweltorganisationen vertreten, weder der VCS noch die Aktion gegen Fluglärm (AgF).

Thal bleibt konsequent

Dass für die Mitte-EVP-Fraktion der Klimaschutz offenbar nur ein Lippenbekenntnis ist und ihr die Bedürfnisse von Anwohnenden vernachlässigbar erscheinen, ist höchst bedauerlich. Auch die Gemeindepräsidenten von Goldach und Rorschach unterstützen ge-

mäss St. Galler Tagblatt eine Lockerung der Flugbeschränkungen mit dem Argument, dies sei ein «Standortfaktor für die hier ansässigen Unternehmen» und habe «eine hohe Bedeutung für die Wirtschaft und Industrie der Region». Es gibt jedoch keine Anhaltspunkte dafür, dass die Beschränkungen die regionale Wirtschaft in irgendeiner Weise behindern würden.

Einen Lichtblick gibt es: Die Vizepräsidentin der Standortgemeinde Thal äussert sich klar im Interesse der lärmgeplagten Wohnbevölkerung. Die Gemeinde hat Kanton und Bund wissen lassen, dass sie eine Ausweitung der Flugzeiten wie auch einen Flugplatzausbau ablehnt. Eine solche Haltung nennen wir verantwortungsbewusst und klimapolitisch konsequent.

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Frühlingsboten: die Veloflohmärkte



Nach zwei Jahren Coronapause sind die Veloflohmärkte wieder da. Und mit ihnen die grosse Chance, ein passendes Velo zu erstehen oder ein nicht mehr gebrauchtes zu einem fairen Preis zu verkaufen. An den Flohmärkten wechseln jeweils hunderte Fahrräder Besitzer oder Besitzerin, und es ist für jedes Budget etwas im Angebot: Damen-, Herren-, Sport- und Kindervelos, Mountain- und E-Bikes, Veloanhänger sowie Zubehör. In St. Gallen profitieren VCS-Mit-

glieder bei der Schnäppchenjagd von 15 Minuten Vorsprung: ausgeschnittenen Talon (S. 41 oben) vorweisen – und los geht's!

Flawil, Schulanlage Grund

Annahme: Samstag, 30. April, 9–11 Uhr

Verkauf: Samstag, 30. April, 10–11.30 Uhr

Wil, beim Rathaus Marktgasse

Annahme für Private und Verkauf: Samstag, 30. April, 8–12 Uhr

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SH: www.vcs-sh.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen



Gutschein nur für VCS-Mitglieder

VCS-Mitglieder sind schneller beim Velo!
Türöffnung zum Veloflohmarkt 15 Minuten früher
beim Eingang Brühltor-Unterführung.

Ausschliesslich mit diesem Originalgutschein.

Ihr Beitrag für sanfte Mobilität.

www.vcs-sgap.ch

Ortsgruppe St.Gallen
Geltenwilenstrasse 23 9000 St. Gallen

St. Gallen, im Waaghaus

Annahme: Freitag, 29. April,
16–18 Uhr, und Samstag,
30. April, 8–10 Uhr
Verkauf: Samstag, 30. April,
9–12.30 Uhr

Mehr Sicherheit, mehr Genuss

Unsere VCS-Sektion, Pro Velo und «amusebike» bieten in der Region St. Gallen gemeinsam kostenlose E-Bike-Fahrkurse an. Unter kundiger

Leitung wird in kleinen Gruppen eine attraktive Route befahren. Dank praktischen Übungen zwischen durch lernt man das E-Bike besser kennen, um sich damit im Verkehr optimal zu verhalten und so sicher wie genussvoll unterwegs



© ZVG ProVelo

zu sein. Die Kurse, abgeschlossen von einem geselligen Aperitif, finden bei jeder Witterung statt.

Voraussetzungen für die Teilnahme sind erste praktische Erfahrungen. E-Bike und Velohelm sind mitzubringen, die Versicherung ist Sache der Teilnehmenden.

St. Gallen, Gallusplatz

Mittwoch, 11. Mai, 13.30–16 Uhr
Dienstag, 21. Juni, 15–17.30 Uhr

Herisau, Schulhaus Landhaus

Dienstag, 31. Mai, 16.30–19 Uhr

Rorschach, Bäumlitorkelplatz

beim Stadtbahnhof
Donnerstag, 19. Mai, 16.30–19 Uhr

Wil, Hof zu Wil

Freitag, 24. Juni, 15–17.30 Uhr

Anmeldung, Infos und weitere

Kurse: www.amusebike.ch

Beachten Sie auch den Beitrag auf Seite 15 dieses Magazins.

Ja zur autofreien Frauenfelder Altstadt

Die Jahresversammlung der VCS-Sektion Thurgau am 16. März bot ein willkommenes Podium für die Auseinandersetzung mit dem «Generationenprojekt» Wil West.

Im ersten, den Vereinsgeschäften gewidmeten Teil erläuterte die Geschäftsführerin Vera Zahner die Rechnung, die mit einem Gewinn abschloss. Im Ausblick auf das laufende Jahr berichtete der Präsident, dass der VCS in seiner Vernehmlassung mit dem Bundesamt für Strassen darin einig gehe, dass die neue Nationalstrasse zwischen Bonau und Arbon nicht als Schnellstrasse BTS mit neuer Linienführung gebaut, sondern punktuell verbessert werden soll.

Zwei weitere wichtige Punkte: In der Abstimmung vom 15. Mai in Frauenfeld unterstützt der VCS eine autofreie Altstadt. So wird es gelingen, die Innenstadt zu beleben und mehr Laufkundschaft zu generieren. Viele vergleichbare Städte haben seit Jahrzehnten Fussgängerzonen

und haben dies nie rückgängig gemacht. Auch Frauenfeld sollte diesen Sprung nun wagen. Und mit dem neuen Velogesetz des Bundes wird eine grosse planerische Arbeit auf den Kanton und die Gemeinden zukommen. Der VCS wird sie dabei zusammen mit den lokalen Velointeressengruppen unterstützen.

Im zweiten Teil erläuterte Raffaele Landi, Leiter Planung und Verkehr des kantonalen Tiefbauamtes, in anschaulicher Form das «Generationenprojekt» Wil West. Allein auf Thurgauer Boden sollen dafür 33 Hektaren Land beansprucht werden für einen neuen Autobahnanschluss an die A1 in Kreiselform, Industriegelände, Strassen, zwei neue Bahnhaltstellen sowie Fuss- und Velowege. Zum Ausgleich des Verlusts von 18 Hektaren

Fruchtfolgeflechte soll andernorts mit dem wegtransportierten Humus Wiesland zu Fruchtfolgeflechte aufgewertet werden.

Antwort auf die vielen Fragen aus der Runde gab auch die anwesende kantonale Baudirektorin Carmen Haag. Im Thurgau sei eine Volksabstimmung nicht vorgesehen, ausser es würde gegen den Netzbeschluss zur neuen, 550 Meter langen Kantonsstrasse das Referendum ergriffen (wofür 2000 Unterschriften nötig

sind). Auch kritische Stimmen wurden laut: Das 2014 lancierte Projekt sei aus der Zeit gefallen infolge der Klimaprobleme, des Arbeitskräftemangels und des nach der Kulturlandinitiative angestrebten Wachstums nach innen und in die Höhe statt auf der grünen Wiese. Die 3000 geplanten neuen Arbeitsplätze seien nur durch Zuwanderung aus dem Ausland zu besetzen.

Peter Wildberger, Präsident

Thurgau



© Peter Wildberger



Der Münchwiler Teil der geplanten Industriezone Wil West.



Fürstentum Liechtenstein

Löst sich das Verkehrsproblem in Luft auf?

Nicht weniger als ein «nachhaltiges und ganzheitliches Raumplanungs- und Mobilitäts-Konzept für Liechtenstein» setzte sich die Interessengemeinschaft (IG) Mobiles Liechtenstein zum Ziel. Nun hat sie geliefert.

Am 4. März hat das «strategische Begleitgremium» die Katze aus dem Sack gelassen, sozusagen auf hoher Flughöhe: Das Konzept wurde als Postulat im Landtag eingebracht. Da im Begleitgremium Angehörige aller fünf Parteien vertreten sind, ist eine Überweisung an die Regierung sicher. Während den Vorarbeiten war der VCL mehrmals im Gedankenaustausch mit den Initiatoren. Unsere Ideen wurden zum Teil aufgenommen – in der abgebildeten Grafik leider nicht die nötige Führung der Oberlandbahn dorthin, wo sich die

Bevölkerung und Arbeitsplätze konzentrieren, speziell zum Zentrum Vaduz und den Industriezonen von Balzers.

Angekündigt ist nun ein ergebnisoffener Partizipationsprozess. Könnte eines der Ergebnisse sein, dass wir – ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl und Umsteigen auf alternative Verkehrsmittel vorausgesetzt – gar kein Verkehrsproblem haben? Um die Strassen vom Autoverkehr zu entlasten und Wege zu Fuss, per Fahrrad, in Fahrgemeinschaft und mit öffentlichen Verkehrsmitteln attraktiver zu machen,

sind nach Ansicht des VCL folgende Massnahmen nötig:

- 1) Kampagne für aktive Mobilität (zu Fuss gehen, Rad fahren) und damit höhere Lebensqualität dank besserer Fitness und Gesundheit.
- 2) Bewirtschaftung aller öffentlichen Parkplätze von Land und Gemeinden.
- 3) Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Anreizen (Pull) und Abreizen (Push), verpflichtend für alle Arbeitgeber ab 50 Mitarbeitenden.
- 4) Busbevorzugung auf allen Strassen mit Staurisiko durch Fahrbahnhaltestellen oder Busbuchten mit Lichtsignalanlagen sowie – wo möglich – Busspuren mit Lichtsignalanlage.
- 5) Deutliche Verbesserung der Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr.

■ 6) Verzicht auf alles, was Infrastrukturen für Autos attraktiver macht.

Die IG Mobiles Liechtenstein bringt den Stein nun hoffentlich ins Rollen. Mit dem VCL-Massnahmenpaket und der Bahn als Rückgrat des regionalen ÖV sowohl zwischen Feldkirch und Buchs (ÖBB) als auch zwischen Schaan und Sargans (Oberlandbahn) vermeiden wir hohe Investitions- und Betriebskosten, schonen Umwelt und Klima und erhöhen unsere Lebensqualität.

Georg Sele

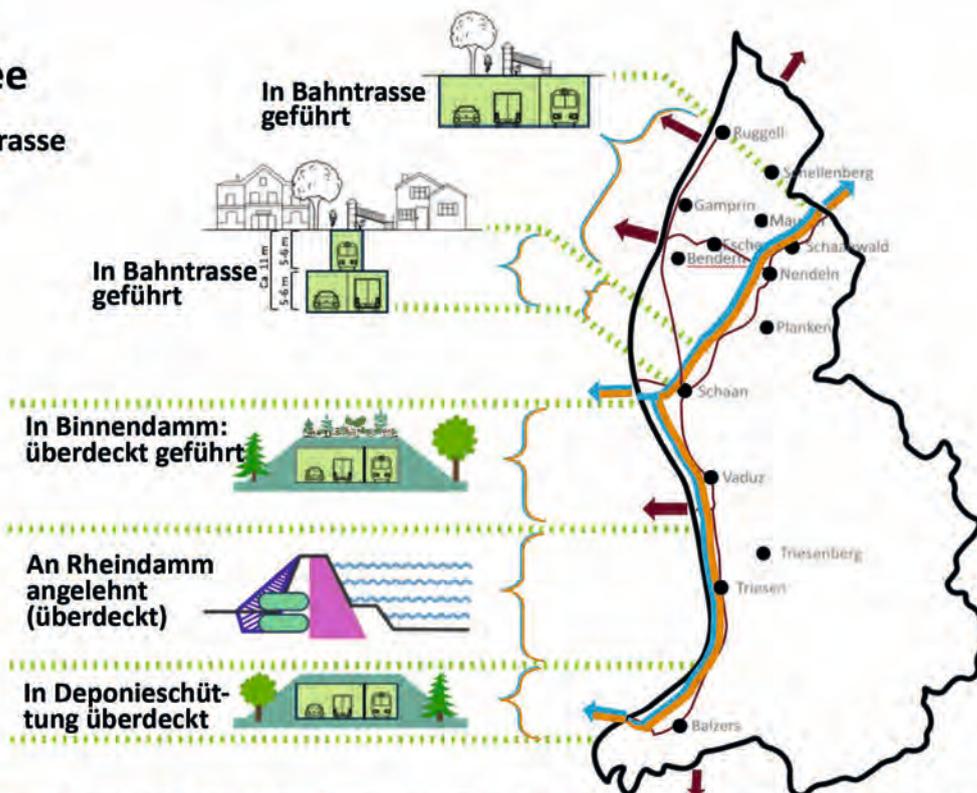
Details:
www.vcl.li >Publikationen >Fachthemen >Bahnausbau unserer Nachbarn – und wir?

Grundstruktur der Idee

Sowohl Bahn als auch Hauptstrasse neu unterirdisch/unterflurig/übererdet kompakt in einem Korridor geführt

Heute meistbelastete Hauptstrassen werden dadurch entlastet

Dies ist eine allfällig mögliche Lösungsidee, die alle Eckpunkte des Postulats erfüllen könnte. Für den Partizipationsprozess sind das SBG und die IG ML für neue Ideen offen; nichts ist in Stein gemeisselt.



Der Klimawandel ruft nach Mobilitäts-Wandel



Graubünden

Der VCS Graubünden engagiert sich energisch für das Ziel, die Treibhausgasemissionen bis 2030 in der ganzen Schweiz auf netto null zu reduzieren. Dafür braucht es auch eine starke Lobby im Kantonsparlament.

Mehrere VCS-Vorstandsmitglieder kandidieren am 15. Mai für einen Sitz im Grossen Rat. Sie und die WWF-Geschäftsführerin Anita Mazzetta, die regelmässig mit dem VCS zusammenarbeitet, empfiehlt der VCS seinen Mitgliedern ganz besonders zur Wahl.

Denn ein Umdenken in der Verkehrspolitik ist dringend nötig, auch im weit verzweigten Graubünden. Der motorisierte

Verkehr muss von den fossilen Treibstoffen wegkommen, das Privatauto soll in Zukunft nur noch dann genutzt werden, wenn es nicht anders geht. Es gilt, eine verbesserte Anbindung aller Bündner Regionen an das kantonale ÖV-Netz und andere Transportalternativen zu erreichen. Um eine sichere Mobilität für alle zu ermöglichen, braucht es auch einen flächendeckenden Ausbau

von Fuss- und Velowegen. Denn: Eine ausgebauter Veloinfrastruktur ist entgegen einer landläufigen Vermutung nicht nur in den Zentren von Bedeutung. Auch in der Agglomeration und peripheren Regionen kann das Velo künftig massgeblich zur Alltagsmobilität beitragen.

Strecken bis 15 km sind dank Elektrowelos kein Problem mehr. Die unkomplizierte Velomitnahme im ÖV ermöglicht zudem eine nahtlose Verzahnung zwischen dem überregionalen Verkehr und der «letzten Meile». In den Städten soll die konsequente Bevorzugung von Fuss- und

Veloverkehr noch weiter gehen, etwa durch den Abbau von Parkplätzen, an deren Stelle separate Spuren für Velos treten.

Durch die Klimakrise steht die Menschheit vor einer nie dagewesenen Bedrohung. Auch wir Bündnerinnen und Bündner müssen viel entschiedener handeln als bisher. Machen wir unsern Kanton gemeinsam zu einem (klima-)freundlicheren Ort. Danke für eure Unterstützung.

Stefan Grass,
Präsident VCS Graubünden

©zVg



Anita Mazzetta, Geschäftsleiterin WWF GR. Grüne, Chur, Listenplatz (LP) 7



Giulia Casale, Co-Präsidentin SP Chur, VCS-Vorstandsmitglied. SP, Chur, LP 21



Simon Gredig, Geschäftsführer Pro Velo, VCS-Vorstandsmitglied. Grüne, Chur, LP 11



Gabriel Reiber, Mitglied beim Klimastreik, VCS-Vorstandsmitglied. Grüne, Chur, LP 14



Arne Hegland, VCS-Vorstandsmitglied und -Aktuar. SP, Fünf Dörfer, LP 10

Das Tunnel-Gespentst geht wieder um



Zug

2015 lehnte das Zuger Volk das kostspielige Stadttunnel-Projekt zum Glück klar ab. Nun taucht die Idee wieder auf, sogar in doppelter Gestalt.

Eine genauere Planung liegt noch nicht vor, aber es sollen zwei neue Tunnel im Kanton entstehen: ein «einfacher», das heisst günstiger Stadttunnel in Zug sowie ein Umfahrungstunnel in Unterägeri. Klar ist, dass jeder Tunnel auch neue Strassen mit sich bringt. Und der VCS ist immer sehr skeptisch, was den Nutzen neuer Strassen betrifft. Mit

ihnen verschwinden in den meisten Fällen Wiesen, Felder, Bäume... Aber warten wir mal ab, bis fassbarere Pläne vorhanden sind. Man hört ja, dass der neue Stadttunnel immerhin kein reiner Autotunnel sein, sondern auch dem Velo- und Fussverkehr zugute kommen soll.

Warum auf den Tunnel warten?

Aber in welchem Mass kann ein Stadttunnel allein überhaupt das Zentrum entlasten? Ein Grossteil des Verkehrs in der Stadt Zug ist Quell- und Zielverkehr. Ohne strikte flankierende Massnahmen wird dieser Teil des Ver-

kehrs nicht verschwinden. Aus dieser Sicht läge es nahe, diese flankierenden Massnahmen einzuführen, ohne auf den Tunnel zu warten (unser Projekt «Promenade Zug» lässt grüssen)...

Der Kanton schwimmt im Geld

Im Moment geht es um Anpassungen im Richtplan, aber wenn die Projekte einmal dort verankert sind, kann deren Realisierung viel schneller vor sich gehen. Mit Sicherheit wird die Regierung viel vorsichtiger vorgehen als vor sieben Jahren; eine Schlappe wie 2015 will sie nicht nochmals einstecken. Und eine

weitere Tatsache dürfen wir auch nicht vergessen: Ein wichtiger Grund für die Ablehnung des Tunnels war der Preis. Fast eine Milliarde Franken hätte er verschlungen.

Bei der neuen Variante ist die Rede von Kosten in Höhe von 600 Millionen, und die aktuelle finanzielle Lage des Kantons ist blendend, man rechnet mit etwa 2,6 Milliarden Franken Cash im Jahr 2028. Die Tunnelgegnerinnen und -skeptiker werden kein leichtes Spiel haben.

Goran Vajnovic, Geschäftsleiter



Uri

Separate Velobrücke nach Seedorf?

Der Kanton will entlang der Seedorferstrasse einen Fuss- und Veloweg bauen, von der Kornmattstrasse bis über die Reuss. Die Reussbrücke soll zu diesem Zweck umgebaut und leicht verbreitert werden. Obwohl der VCS eine schnelle Realisierung des vom Volk beschlossenen Radwegkonzepts begrüsst, betrachtet er das vorliegende Projekt auch kritisch. Denn: Das neue Veloweggesetz des Bundes for-

dert eine Trennung von Fuss- und Veloverkehr, gerade auch wegen der schnellen E-Bikes. Zudem ist dank dem neuen Weg (hoffentlich) mit höheren Velofrequenzen zu rechnen.

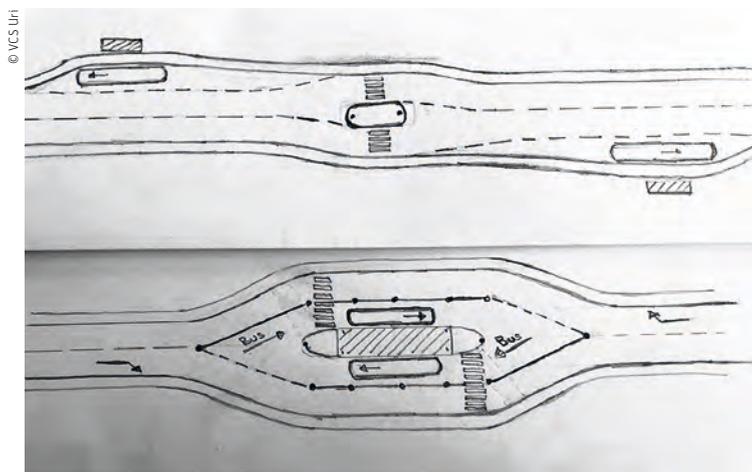
Mit Schutz gegen den Föhn

Die Urner Arbeitsgruppe Velo hat deshalb vorgeschlagen, eine separate Reussbrücke für den Langsamverkehr zu bauen und auf dieser einen Windschutz ge-

Gefährliche Bushaltestelle

Quer über die Strasse, ohne Fussgängerstreifen und Schutzinsel: Das ist gegenwärtig das Los der vielen Fahrgäste, die an der Bus-

haltestelle Spitalstrasse in Altdorf umsteigen müssen. Um das Risiko zu vermindern, hat der VCS dem kantonalen Amt für



Umsteigen von Busbucht zu Busbucht. Unten: Umsteigen über eine Mittelinsel.

Urner Umweltrat feiert Jubiläum



Seit 30 Jahren arbeiten die in Uri aktiven Umweltorganisationen im Urner Umweltrat zusammen. Aktive

Mitglieder sind aktuell der WWF, Pro Natura, der VCS und die Ärztinnen und

Ärzte für Umweltschutz, Mountain Wilderness ist assoziiert. In vierteljährlichen Sitzungen koordinieren sie sich untereinander – und haben dabei für das diesjährige Jubiläum verschiedene Aktivitäten geplant.

www.urner-umweltrat.ch



Eine Holzbrücke wie hier am Weg der Schweiz wäre eine gute Lösung für den Veloübergang nach Seedorf hinüber.

gen den Föhn vorzusehen. Nur so lässt sich der Veloweg über die Reuss in genügender Breite realisieren und damit das Risiko von Kollisionen mit dem motorisier-

ten Verkehr minimieren. Weiterer Vorteil: Eine separate Brücke würde tiefer liegen und schlanken Anschluss an die Radwege auf den Reussdämmen gewähren. ■

Tiefbau zwei Lösungsvorschläge unterbreitet: Busbuchten wie bisher, aber weiter auseinandergezogen und mit einem Fussgängerstreifen dazwischen, oder aber eine Mittelinsel, die von den Bussen linksseitig angefahren werden kann, während der übrige Verkehr sie rechts umfährt. Beides ist erst nach Abschluss der Bauarbeiten am Kantonsspital realisierbar. Als Übergangslösung schlägt der VCS einen gesicherten Übergang mit Lichtsignalanlage vor.

Das Tiefbauamt will von Schutzinsel und Lichtsignalanlage aber nichts wissen, sondern lediglich einen Fussgängerstreifen

im Zugangsbereich zum neuen Spital aufmalen. Ob die Fussgängerinnen und Fussgänger den damit verbundenen Umweg in Kauf nehmen? Zweifel sind angebracht. Auch ein behindertengerechter Umbau der Bushaltestellen auf 22 cm Kantenhöhe ist dem Kanton zu teuer – ausgerechnet vor einem Spital! Als die heutige Anlage mit 16 cm Kantenhöhe vor ein paar Jahren gebaut wurde, war das Behindertengleichstellungsgesetz schon längst in Kraft – und somit auch klar, dass die Anpassungen an die neue Norm bis Ende 2023 erfolgt sein müssen!

Alf Arnold

Kurznachrichten

Bushaltestellen Kollegium. Der Entscheid des Obergerichts vom November (s. VCS-Magazin 2022/1) wurde vom Regierungsrat nicht weitergezogen und ist inzwischen rechtskräftig. Der VCS hofft nun auf einen besseren Vorschlag der Baudirektion, der mehr Rücksicht auf die geschützten Bäume nimmt.

Unnötige neue Tankstelle. Beim geplanten A2-Halbanschluss Altdorf Süd will die Migrol eine Tankstelle mit Shop bauen. Der VCS hat dagegen Einsprache erhoben – auch weil die geplante Zu- und Wegfahrt zweimal den Veloweg nach Attinghausen kreuzt. Ein weiterer Ausbau der Infrastruktur für die klimaschädigende fossile Mobilität ist ohnehin verfehlt.

ZKB-Seilbahn: Erfolg für das Landschaftsbild am See

Die Erholungslandschaft Zürichsee ist wichtiger als eine Freizeitbahn: Das Verwaltungsgericht ist den Argumenten des VCS Zürich gegen den Bau einer Seilbahn quer über das Seebecken vollumfänglich gefolgt.

Nachdem das Gericht die Beschwerde der Zürich Bahn AG abgewiesen hatte, gab die Zürcher Kantonalbank am 22. Februar bekannt, dass sie auf einen Weiterzug ans Bundesgericht und somit auf das Projekt verzichten werde. Dieses hätte enorme Auswirkungen auf den Schutz der Zürichsee-Landschaft gehabt – das Verwaltungsgericht spricht diesbezüglich von einem «den Kanton Zürich prägenden und identitätsstiftenden Landschaftselement». Um die kantonalen Vorgaben zu erfüllen, hätte das Projekt deshalb unbedingt im kantonalen Richtplan verankert werden müssen. Im Übrigen

komme dem Interesse der ZKB «lediglich ein geringes Gewicht» zu, urteilte das Verwaltungsgericht. Es anerkennt auch, dass es sich bei dieser Seilbahn tatsächlich um ein äusserst publikumsintensives Vorhaben handle, das erheblichen Mehrverkehr generieren würde.

Der VCS hatte auch geltend gemacht, die beiden Seilbahnstationen seien an Orten geplant, die für Zürcher Verhältnisse durch den öffentlichen Verkehr nur schlecht erschlossen sind. Für eine umweltgerechte Abwicklung des Verkehrs von und zu diesen Stationen wäre eine verkehrsplanerische Einbettung

in das bestehende gute Netz des Zürcher Verkehrsverbundes (ZVV) zwingend nötig gewesen. Das war beim vorliegenden Projekt offensichtlich nicht gegeben.

Mit dem Rückzieher der Zürcher Kantonalbank bleibt das Seebecken definitiv vor diesem grossen Eingriff verschont.

Gabi Petri/Markus Krauss

Beliebte Grünflächen wie die Blatterwiese im Seefeld oder – im Bild – die Liegewiese in der Badi Mythenquai bleiben dank dem VCS unversehrt.



© Markus Krauss

Am 15. Mai: 2 x Ja für mehr Klimaschutz

In der Stadt und im Kanton Zürich geht es am kommenden 15. Mai gleich bei zwei Abstimmungen um eine der grössten Herausforderungen unserer Zeit: Die Bekämpfung der Klimakrise

ist von höchster Dringlichkeit. Der Vorstand des VCS Zürich hat für beide Vorlagen die Ja-Parole beschlossen, da Klimaschutz auch im Verkehr von grösster Bedeutung ist. Auf Kan-

tonsebene soll die Verfassung mit einem Klimaschutzartikel versehen werden. Der Kanton Zürich und seine Gemeinden sollen sich für die Begrenzung des Klimawandels, aber auch sei-

ner Auswirkungen einsetzen. Ziel ist es, den Ausstoss von CO₂ und weiteren Treibhausgasen auf null zu senken, wozu neben dem Kanton auch die Gemeinden mit einer Vielzahl von Massnahmen beitragen müssen.

Generalversammlung des VCS Zürich

Montag, 9. Mai 2022, Kulturpark Zürich, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich

18 Uhr: GV mit folgenden Traktanden:

1. Begrüssung – Wahl der Stimmenzähler/innen; Genehmigung der Traktandenliste
2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 21. September 2021
3. Jahresbericht 2021
4. Jahresrechnung 2021, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes
5. Budget 2022
6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren
8. Verschiedenes

18.45 Uhr: Simone Brander – unsere VCS-Stadträtin im persönlichen Gespräch

Am 13.2.2022 wurde Simone Brander, über lange Jahre Verkehrspolitikerin im Gemeinderat und Vorstandsmitglied des VCS Zürich, in den Stadtrat von Zürich gewählt. Im Gespräch mit Brigitte FÜRer, VCS-Vorstandsmitglied und Gemeinderätin, erläutert Simone ihre verkehrspolitischen Vorstellungen und erklärt, wie sie diese umsetzen will, sei es als Vorsteherin des Tiefbau- und Entsorgungsdepartements oder als Mitglied der Kollegialbehörde Stadtrat.

Im Anschluss daran: Apéro riche

Wir bitten um Anmeldung per Mail an vcszh@swissonline.ch oder per Telefon (044 291 33 00).

Die Anmeldungen werden nach Zeitpunkt ihres Eingangs berücksichtigt und auch bestätigt.

Die Stadt darf weiter gehen

In der Stadt Zürich soll das Erreichen von netto null CO₂-Emissionen generell bis 2040 in der Gemeindeordnung, also der städtischen Verfassung, festgeschrieben werden. Ambitioniertere Ziele soll die Stadt dabei dort anpeilen, wo sie selber zuständig ist. Dass im Verkehrsbereich das Klimaziel schon bis 2030 umgesetzt sein muss, wurde mit dem Volksentscheid vom 13. November 2021 bereits im kommunalen Richtplan verankert.

Ein doppeltes Ja am 15. Mai ist ein wichtiges Signal dafür, dass Stadt und Kanton Zürich umwelt- und klimagerechter werden wollen und können. ■



Solothurn

Unsere Mitgliederversammlung 2022 fand ausnahmsweise – aus bekannten Gründen – ohne Rahmenprogramm statt. So traf sich am 25. März im Begegnungszen-

trum «CULTIBO» in Olten vor allem der aktive Kern der VCS-Sektion Solothurn, um dem Vorstand und der Geschäftsleitung grünes Licht für die Weiterarbeit in diesem Jahr zu erteilen. Präsi-



Daniel Oester (1975), wohnhaft in Biberist, verheiratet, vier Kinder, drei Velos, der Garten punkto Biodiversität das «Costa Rica von Biberist». Er ist in der Agglo von Bern aufgewachsen, absolvierte eine KV-Lehre im Zentralsekretariat des VCS (damals noch in Herzogenbuchsee), ist Tourismusfachmann und Marketingplaner. Als Allrounder in Marketing-Kommunikation und Krisenmanagement im Non-Profit-Bereich ergänzt er das

Vorstandsteam optimal. «Ich bin voll überzeugt, dass es eine Gegenkraft zur Autoindustrie braucht und konkretes Handeln, nicht nur grosse Reden zum Klimawandel. Dafür will ich mich im Vorstand einsetzen.»

E-Bike-Kurs für mehr Sicherheit

Die Rückmeldungen auf den letztjährigen Pilotversuch waren so positiv, dass wir in diesem Jahr gleich zwei Kurse ausschreiben.

Der Kursleiter Dominik Hug ist Fahrtechniklehrer mit BfU-Zertifikat für E-Bike-Kurse und Mitinhaber der BikeBuebe GmbH, Trimbach. Die Kursziele lauten unverändert: Gefahrensensibilisierung, bessere Selbst- und Verkehrseinschätzung sowie Vermeidung von Selbst- und Kollisionsunfällen. In den gut drei Stunden werden im verkehrsfreien Raum unter anderem der Umgang mit dem ungewohnten Schubeffekt, dem grösseren Gewicht, den höheren Tempi

und dem entsprechend längeren Reaktions- und Bremsweg eingeübt. Mit neuem Wissen über vorausschauende Fahrweise und die richtige Einschätzung von Verkehrssituationen ausgerüstet, geht es dann auf die anschließende gemeinsame Velotour.

Die Kurskosten betragen 110 Franken, für VCS-Mitglieder gibt's 50 Prozent Rabatt! Die Teilnehmerzahl ist auf 8 Personen begrenzt. Bitte melden Sie sich bis am 10. Mai bzw. 30. Mai an bei info@vcs-so / 079 884 62 06.

Zwei neue Kräfte im Vorstand

dent Christof Schauwecker konnte einen reichhaltigen Jahresbericht 2021 vortragen, der aufzeigt, dass sein Vorstandsteam sehr engagiert und wirkungsvoll zusammenarbeitet. Die Bisherigen –

Christine Bänninger, Heinz Flück, Daniel Meier, Fabian Müller und Heli Schaffter – durften sich gleich über doppelte Verstärkung freuen, mit ihnen wurden gewählt:



Anja Kruysee (1967), eine «alte VCS-Häsin» – von 2013 bis 2017 arbeitete sie bereits einmal sehr aktiv mit, 2015/2016 zusammen mit Heinz Flück im Co-Präsidium. Die überzeugt autofrei lebende Mutter zweier Söhne wohnt in Solothurn und arbeitete nach einem Studium der Theologie als Erwachsenenbildnerin und Ausbildungsleiterin; momentan ist sie im Integrationsbereich tätig. «Wie kann Strassenraum besser genutzt und Lärm

reduziert werden, wie können neue Begegnungsorte entstehen?» Um konkrete Antworten auf diese und ähnliche Fragen geht es ihr bei ihrem verkehrspolitischen Engagement. «Der Lärm von Bahn und individuellem motorisierten Verkehr stört, raubt Schlafstunden und ruhige Gesprächsmomente.»

Kursdaten: **Mittwoch, 18. Mai, und Mittwoch, 8. Juni, 13.30 bis ca. 16.30 Uhr.** Treff beim Schulhaus Gerbrunnen in Trimbach.

Ausschreibungsflyer auf www.vcs-so.ch > Agenda

Zum zehnten Mal: slowUp Solothurn–Buechibärg

Am Sonntag, den 29. Mai 2022, wird die insgesamt 46 Kilometer lange, sehr reizvolle slowUp-Strecke wieder ohne Autoverkehr zu geniessen sein. Nutzen Sie die Gelegenheit, Solothurn, das Wasseramt und den Buechibärg auf Rädern, Rollen oder auch per pedes zu erkunden. Die VCS-Sektion ist Gründungsmitglied des Vereins slowUp Solothurn–Buechibärg und freut sich sehr, dass das 10-Jahr-Jubiläum nach zweimaligem coronabedingtem Ausfall nun stattfinden kann.

www.slowup.ch/solothurn-buechibaerg/de.html



Bern

Wenn Klimaschutz «irrelevant» ist

Die VCS-Sektion Bern reicht Beschwerde gegen die Verkehrssanierungen im Oberaargau und im Emmental ein – auch im Hinblick auf weitere Grossprojekte.

Die Strassenbauprojekte Burgdorf–Oberburg–Hasle und Aarwangen–Langenthal Nord beschäftigen den VCS schon seit

Jahrzehnten. Nun sind beide Geschichten um ein Kapitel reicher. Die Einsprachen, welche die Sektion Bern gegen die zwei Ausfüh-

rungsprojekte eingereicht hatte, sind, man kann es nicht anders sagen, ziemlich salopp abgewiesen worden. Nun zieht der VCS

den Fall mit Beschwerden an die nächste Instanz, in diesem Fall der Regierungsrat des Kantons Bern, weiter. Zu den Hauptpunk-

ten bei unseren Einsprachen gehörte die fehlende Berücksichtigung der Klimaauswirkungen.

Bei Grossprojekten wie diesen muss zwingend eine Umweltverträglichkeits-Prüfung (UVP) durchgeführt werden. Leider ist es aber nach wie vor so, dass die Klimarelevanz dabei nicht berücksichtigt wird. So steht in den Berichten zu den Prüfungen (UVB) der zwei Projekte lapidar: «Die Vorschriften des CO₂-Gesetzes müssen deshalb auch im UVB nicht abgehandelt werden. Für National- und Kantonsstrassen bestehen bezüglich des Klimas zudem keine anla-

gespezifischen Vorschriften auf Bundes- oder Kantonsebene. Der Bereich ist somit im vorliegenden Fall nicht relevant.»

Bestimmt nicht klimaneutral

Eine Umweltverträglichkeits-Prüfung, die diesen Namen verdient, muss aber sämtliche Umweltschutzvorschriften umfassen, insbesondere auch unter Einschluss des internationalen Rechts (Pariser Klima-Abkommen). Klimaauswirkungen auf Grund angeblich fehlender gesetzlicher Grundlagen einfach auszuklammern, ist alles andere als zeitgemäss. Mit ihren Beschwerden will

die Sektion erreichen, dass in Zukunft die Klimarelevanz zwingend in der UVP behandelt werden muss. Dies ist im Hinblick auf weitere grosse Strassenprojekte wie den Acht-Spur-Ausbau der A1 im Grauholz oder den Ausbau des Autobahnanschlusses Bern-Wankdorf unerlässlich.

Mit diesem Anliegen ist der VCS Bern auch nicht allein. Gleich

lautende Begehren wurden mit Einsprachen in mehreren Kantonen eingebracht, unter anderem auch vom WWF. Es braucht wohl diesen Druck an mehreren Orten von verschiedenen Seiten, damit die klimaschädliche Betriebsblindheit ein Ende findet.

Christoph Waber, Geschäftsleiter
VCS-RG Oberaargau-Emmental

REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

Vorstandsmitglieder gesucht!

In unserer Region wird intensiv geplant, mehrere Grossprojekte stehen vor der Realisierung. Wer sich für eine nachhaltige, umweltgerechte Verkehrspolitik einsetzen will, ist bei uns genau richtig. Schau(t) doch einfach mal in einer Vorstandssitzung vorbei, wir freuen uns über jede Unterstützung!

Kontakt: Christoph Waber,
Tel. 078 735 35 42,
christoph.waber@vcs-be.ch

Mehr über die Regionalgruppe und ihren Vorstand:
www.vcs-rgoberagemm.ch

Voranzeige MV der VCS-Sektion Bern

Unsere diesjährige Mitgliederversammlung findet am Dienstag, 24. Mai 2022, ab 18 Uhr in Aarwangen statt. Traktanden, Begleitprogramm und Lokalität werden sobald als möglich auf der Website www.vcs-be.ch aufgeschaltet und zum Herunterladen bereit sein.

REGIONALGRUPPE BIEL

Eine so mühselige wie wichtige Arbeit

Wer die Geschäfte einer VCS-Sektion oder -Regionalgruppe leitet, kommt um ihn nicht herum: Der Amtsanzeiger ist Pflichtlektüre, das Studium der Baupublikationen unverzichtbare Grundlagenarbeit. Immer wieder kann so Schaden abgewendet werden, zum Beispiel indem wir zu grosszügig geplante Parkplatzanlagen beanstanden.

Beispiel 1: In Nidau soll an der Hauptstrasse ein Haus abgerissen werden. Auf dem freierwerdenden Platz sollen 26 zu-

sätzliche Parkplätze entstehen. Der Bedarf wurde nicht genau abgeklärt, sondern nur vage mit der Verlegung der Bushaltestelle vom ASM-Bahnhof zum Bibliotheksplatz begründet. Die VCS-Regionalgruppe Biel erhebt dagegen Einsprache. Resultat: Die Parkplätze werden aus dem Baugesuch herausgenommen. Sollte der Bedarf einmal ausgewiesen sein, werden wir informiert. So könnte die gewonnene Fläche am Südeingang des historischen Stadtteils nun mit Sitzgelegenheiten und Spielgeräten ausgestattet werden...

Beispiel 2: In Lyss wird der Werkhof auf dem Viehmarktplatz neu organisiert. Die freierwerdende Fläche soll, welche eine Überraschung, für Parkplätze genutzt werden. Dies entgegen dem städtebaulichen Richtplan Zentrum. Bauherr ist die Liegen-



Das dem Abbruch geweihte Haus in Nidau, das den VCS auf den Plan rief.

schaftsverwaltung, diese weiss offenbar nicht Bescheid über den von der Bauverwaltung derselben Gemeinde ausgearbeiteten Richtplan. Auf unsere Einspra-

che wurde noch nicht eingetreten – wegen Überlastung der neuen Bereichsleiterin der Gemeinde Lyss. Wir sind gespannt.

Mario Nobs, Geschäftsleiter

Die nächsten Vorstandssitzungen – Mitglieder sind dabei wie immer willkommen – finden statt am Mittwoch, 11. Mai, und Mittwoch, 10. August 2022, jeweils ab 18 Uhr in der «Störchuchi», Aarbergstrasse 91 in Biel.



Luzern

Ja zu mehr Platz für das Velo

Am 15. Mai entscheiden die Stadtluzerner Stimmbürgerinnen und -bürger über den Gegenvorschlag zur Veloinitiative «Velonetz jetzt!». Der VCS steht voll und ganz hinter ihm.

Eine Verlagerung hin zu deutlich mehr Veloverkehr – dank einer Infrastruktur, die sicher und komfortabel ist: Das wollte die 2020 eingereichte Initiative «Luzerner Velonetz jetzt!». Der Luzerner Stadtrat anerkennt das Anliegen, sah sich aber nicht in der Lage, den Forderungen der Veloinitiative in allen Bereichen zu entsprechen. Deshalb hat er

einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der deren Kernanliegen aufnimmt. Insbesondere soll ein zusammenhängendes Netz von breiten, gut ausgebauten Verbindungen geschaffen werden. Diese Velohaupttrouten werden zwar nicht durchgehend so breit sein, dass überall gefahrloses Überholen möglich wäre – dazu fehlt in der fertig gebauten Stadt

da und dort schlicht der Platz –, doch vielerorts kann das Velofahren so sicherer und damit attraktiver gemacht werden.

Der Gegenvorschlag sieht vor, innerhalb von zehn Jahren ein Velo-Haupttroutennetz auf einer Gesamtlänge von 27 Kilometern zu realisieren – ein sehr bedeutender Fortschritt gegenüber heute. Das Initiativkomitee hat deshalb das Volksbegehren zu Gunsten des Gegenvorschlags zurückgezogen. Jetzt stimmt die Stadt Luzern am 15. Mai über den Sonderkredit von gut 19 Millionen Franken für die Realisierung der Verbesserungsmassnahmen ab. Der VCS Luzern steht voll und ganz hinter dieser Vorlage, weil damit das Velo in Luzern (endlich) mehr Platz bekommt.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter



Einer rosigeren Zukunft entgegen – dank Investitionen von gut 19 Millionen Franken in die städtische Infrastruktur fürs Velo.

© VCS Luzern

Wie schafft Luzern die Verkehrswende?

Die Klimakrise verlangt dringlich nach Antworten. Auch im Kanton Luzern, wo der Verkehr für rund einen Drittel des CO₂-Ausstosses verantwortlich ist. Fachlich ist klar, was es braucht, um das Pariser Klimaziel «netto null 2050» zu erreichen: Weg vom Verbrennungsmotor, möglichst weg vom Auto, hin zum ÖV, zu geteilter Mobilität, zum Velo- und Fussverkehr. Politisch ist die Umsetzung eine Herkulesaufgabe. Wie stellt sich der Kanton Luzern dieser Herausforderung? Worum geht es beim «ZuMoLu»? Regie-

© ZVG



rungsrat **Fabian Peter** (FDP) erläutert die kantonale Strategie und diskutiert mit **Michael Töngi**, Präsident VCS Luzern und Nationalrat:

Öffentliche Veranstaltung am Mittwoch, 18. Mai, 19.30 Uhr, Kulturhof Hinter Musegg, Luzern. Vorab findet die Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Luzern statt (18 Uhr, Einladung in unserer Beilage zu diesem Magazin). Herzlich willkommen!



Basel-Stadt/Baselland

Auf zum Sammeln für sichere Velorouten!

Velorouten in Basel-Stadt existieren oft nur auf dem Papier, genauer im Teilrichtplan Velo. Das wollen der VCS und Partnerorganisationen mit einer Volksinitiative nun schleunigst ändern.

Für die Sicherheit der Velofahrenden ist der heutige Zustand der Basler Veloinfrastruktur nicht nur schlecht, sondern mitunter auch brandgefährlich: Woche für Woche wird auf den städtischen Strassen durchschnittlich eine Person schwer

verletzt, die mit dem Velo unterwegs war, und jedes Jahr kommt es zu einem bis zwei tödlichen Unfällen.

Weil ihm dies schlicht und einfach nicht länger tragbar scheint, hat der ehemalige SP-Nationalrat und Grossrat Rudolf

Rechsteiner seine Idee, eine Initiative für sichere Velorouten zu lancieren, konkretisiert und gemeinsam mit den Veloverkehrsverbänden einen Initiativtext formuliert. Am 11. März 2022 wurde die Initiative lanciert, die wir gemeinsam mit Pro Velo bei-

der Basel und umverkehR stark unterstützen.

Velo-Vorzugsrouten, Velofachstelle und Velofonds

Die Initiative für sichere Velorouten geht das Thema Sicherheit umfassend an: Zum einen

soll ein Netz von Velo-Vorzugsrouten errichtet werden, mit einer Gesamtlänge von mindestens 50 Kilometern. Dieses Netz soll sich von der Innenstadt aus in die Quartiere erstrecken und diese miteinander verbinden. Die Mindestbreite der Vorzugsrouten beträgt 2,4 m pro Fahrtrichtung, womit genug Platz vorhanden sein wird, um auch nebeneinander zu fahren.

Für normale Velostreifen sieht die Initiative eine Mindestbreite von 1,8 m vor. Ausserdem verlangt sie die Schaffung einer verwaltungsinternen Velofachstelle, die alle Bauprojekte im Kanton begleiten und auf die Durchsetzung der Mindestnor-

men achten soll. Zur Finanzierung des Ganzen ist ein Velofonds vorgesehen, der bis zur Fertigstellung des Veloroutennetzes jährlich mit mindestens fünf Millionen Franken gespeist wird.

Anderswo bereits Standard, bald auch in Basel

Die Forderungen der Initiative sind keineswegs utopisch, sie orientieren sich an realen Vorbildern. Manche mögen nun zunächst an international renommierte Velostädte wie Kopenhagen oder Utrecht denken. Doch auch einige Schweizer Städte haben in den letzten Jahren – zum Teil auch aufgrund

von erfolgreichen Volksbegehren – eigentliche Velo-Offensiven gestartet. Die nun für Basel vorgesehenen Mindestnormen sind insbesondere inspiriert von der Stadt Bern, die den Veloanteil am Gesamtverkehr bis 2030 verdoppeln will. Die in Bern bereits eröffneten Velostrassen zeigen, dass mit dem nötigen Willen auch in dicht besiedeltem Stadtgebiet genug Platz für sichere und komfortable Velorouten zu finden ist. Mit der Initiative für sichere Velorouten soll auch im Kanton Basel-Stadt die Grundlage dafür geschaffen werden.

Der Vorstand



Unterschriftenbögen und mehr Infos gibt es auf unserer Website: www.sichere-velorouten.ch

Neuer Schwerpunkt: Sichere Schulwege

Ob Elternverein, Schulbehörde oder Gemeinderat: Bei der Schulwegsicherheit sollten alle am gleichen Strick ziehen.

Im Aargau können sie ab diesem Jahr verstärkt mit der Unterstützung des VCS rechnen

Der VCS Aargau will künftig eine tragende Rolle übernehmen für mehr Sicherheit und Attraktivität der Schulwege in den Gemeinden und Städten. Die Kinder sollen ungefährdet zu Fuss und per Velo zum Schulhaus gelangen, damit ihnen – selbständig unterwegs – Zeit bleibt für die so wichtigen Gespräche und gemeinsamen Beobachtungen. Sichere Schulwege sind nicht zuletzt auch ein wirksames Mittel gegen die problematischen Elterntaxis.

Das Thema Schulweg rückt beim VCS Aargau mit dem neuen Präsidium ab sofort noch stärker in den Fokus. Bestehendes wie die Schulwegtagung wird mit weiteren attraktiven Angeboten für Elternvereine, Schulleitungen und Gemeindebehörden ergänzt, die der VCS Schweiz schon mit Erfolg etabliert hat. Der VCS Aargau will sie nun auch in unserem Kanton bekannter machen und in beratender Funktion Un-

terstützung bieten. Angedacht sind Informationsanlässe, Exkursionen und anderes mehr.

Mobilitätskonzept und Pedibus

Mit seinem «Mobilitätskonzept Schule» unterstützt der VCS planerische Vorhaben von Gemeinden im Zusammenhang mit dem Schulweg in einem mehrstufigen, von Fachleuten begleiteten Prozess – ein für Behördenmitglieder erfahrungsgemäss sehr hilfreiches Instrument. Ein weiteres bewährtes Mittel für Sicherheit auf dem Schulweg ist der VCS-Pedibus für Kindergärten und die untersten Schulstufen. In der Romandie und im Tessin ist er sehr beliebt und schon weit verbreitet, bringt er doch nebst dem Sicherheitsgewinn den Eltern auch zeitliche Entlastung. Nun wollen wir dem «Schulbus auf Füssen» auch bei uns zu grösserer Bekanntheit verhelfen.

© Barbara Wiget-Liebi



Die Schulwege in Rothrist sollen auf Schwachstellen überprüft werden, damit Eltern ihre Kinder unbesorgt zur Schule schicken können.

Bereits ist der VCS Aargau in einer ersten Gemeinde in beratender Funktion aktiv. Wenden Sie sich mit Ihren Anliegen, Ihren Wünschen oder Ideen für siche-

re Schulwege in Ihrer Gemeinde an unsere Geschäftsstelle. Wir unterstützen Sie gerne.

Jacqueline von Arx,
Co-Präsidentin



Aargau

Wechsel an der Spitze der Sektion Aargau

Auf den Tag genau zehn Jahre lang hat Jürg Caflisch den VCS Aargau geführt. Wir danken Jürg auch an dieser Stelle herzlich für sein grosses Engagement in dieser verkehrspolitisch gerade auch auf kantonaler Ebene sehr bewegten Zeit!

Am 24. März hat die Mitgliederversammlung seine Nachfolge bestimmt. Neu steht ein Co-Präsidium der Sektion vor. **Jacqueline von Arx** ist Geografin und arbeitet als Projektleiterin beim Naturama.



Maurus Kaufmann ist Elektroingenieur und Mitglied des Aargauer Grossen Rats (Fraktion der Grünen). Dem neuen Führungs-Duo wünschen wir viel Erfolg in seiner Tätigkeit, von der auf Seite 49 dieser Ausgabe bereits erste Spuren sichtbar werden.

Neu in den Vorstand gewählt hat die Versammlung den jungen Raumplaner Benedikt Sutter aus Lenzburg, und neu als Revisor amtiert Alfred Rudolf. Herzlich willkommen!



Freiburg

Seit ein paar Monaten haben die Busse auf der Jo-Siffert-Strasse zwischen Corminboeuf und Givisiez ihre eigene Fahrspur. Parallel dazu wurde die erlaubte Geschwindigkeit von 80 auf 60 km/h gesenkt. So weit, so gut, kommen die Busse nun doch zügig an den Autokolonnen vorbei, die Richtung Freiburg oder Autobahn unterwegs sind. Der Wer-

Freie Fahrt für den Bus – und fürs Velo!

mutstropfen: Dem Veloverkehr Richtung Freiburg bleibt die neue Busspur verwehrt. Entweder man wählt den unbequemen Radweg – oder bleibt auf der Kantonsstrasse, häufig Überholmanövern ausgesetzt, bei denen es wegen der eher schmalen Fahrbahn und des hohen Verkehrsaufkommens in beiden Richtungen rasch mal brenzlig wird.

In Richtung Corminboeuf spitzt sich das Problem noch zu,

Velofahrende sind hier zwischen den Autos und dem Strassenrand regelrecht eingeklemmt. Es gibt Lenkerinnen und Lenker, die netterweise aufs Überholen verzichten. Dann wird das Velo zum Bremsklotz auf dem ganzen Strassenabschnitt... Zwar ist da wie gesagt der in beide Richtungen befahrbare Radweg auf der anderen Strassenseite. Doch wer ihn nimmt, muss nicht nur zweimal die Hauptstrasse überque-

ren, sondern auch noch Stopps bei Fussgängerstreifen einlegen.

Diese unbefriedigende Situation droht auf Jahre hinaus anzudauern. Die kantonalen Strassenbaufachleute müssten sich hier dringend etwas einfallen lassen: Vor dem Hintergrund der Klimaschutzziele ist es ein Gebot der Stunde, dem Velo- und ebenso dem Fussverkehr nicht länger Steine in den Weg zu legen.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin



Wallis



Erstmals publiziert haben wir dieses Foto des Baggersees Steineji im VCS-Magazin 1/2021, als Illustration zum Artikel, der den Kampf von VCS Wallis und Pro Natura Wallis gegen die Pläne für eine grotesk überdimensionierte Autobahnraststätte bei Raron schilderte. Wo ursprünglich 40 Parkfelder vorgesehen waren, sollten nun plötzlich über 300 Abstellplätze entstehen – auf

Kosten von Landwirtschaftsboden und Teilen des Baggersees.

Nun sieht es ganz danach aus, dass die Einsprache gegen das Projekt und die intensive Lobbyarbeit mit Stellungnahmen und Briefen – bis hinauf ins Bundeshaus – gewirkt haben: Bundesrätin Simonetta Sommaruga's Departement hat die Sistierung des Plangenehmigungsverfahrens verfügt! Die Freude darüber ist gross und die Analyse, was die neue Sachlage für VCS und Pro Natura genau bedeutet, schon im Gang. (G.)

Einmalige Chance vertan

Im November 2020 überwies der Grosse Rat ein Postulat zur Einplanung einer MGB-Haltestelle beim neuen Spital in Brig-Glis an den Staatsrat. Unverständlicherweise ist nun doch nichts daraus geworden.

Im Mai 2020 war der technische Bericht der Stadtgemeinde Brig-Glis zum Gestaltungsplan Bahnhof West veröffentlicht worden. Erwähnt ist darin eine mögliche Haltestelle der Matterhorn-Gotthard-Bahn beim neuen Spital Brig – als «langfristige Verbesserung der Erschliessungsgunst des Gestaltungsplanes». In seiner Antwort auf das Postulat kam der Staatsrat gestützt auf eine Studie zum Schluss, dass die Haltestelle zu einer massiven Verkleinerung des neuen Quartiers Bahnhof West sowie zu einer Neuplanung bei der Nordverle-

gung der MGB-Geleise führen würde. Zumindest zum letzten Punkt verlor der technische Bericht kein Wort...

Für den VCS Oberwallis ist die Begründung nicht nachvollziehbar, zumal es aufgrund des geplanten neuen SBB-Geleises sowieso zu einer Neuplanung des Quartiers und zu einer Bauverzögerung kommen wird. Und zweifellos hätte eine neue Haltestelle viele Vorteile: Kranke und gehbehinderte Menschen gelangten direkt ins Spital, ohne in Brig umsteigen und ohne Rampen oder Treppen bewältigen zu

müssen. Spitalangestellte brächte der Zug direkt an den Arbeitsplatz, und der in Spitzenzeiten verstopfte Landiknoten und der Spitalkreisel würden entlastet. Eine einmalige Chance also, weshalb wir nebst einem Leserbrief in der regionalen Zeitung auch eine E-Mail an alle Mitglieder des Grossen Rats schrieben. Leider erfolglos: Am 10. März stimmte dieser mit 82 zu 38 Stimmen bei 1 Enthaltung gegen das Projekt.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin

Der erste Velokurierdienst im Oberwallis

Seit dem 1. März 2022 sind die Kurierinnen und Kuriere von ViaVelo by Atelier Manus in Visp unterwegs. ViaVelo gehört zur privaten Stiftung Atelier Manus, die sich der Förderung der beruflichen und sozialen Integration von Menschen mit Einschränkungen widmet, und bietet – vorerst als Pilotprojekt in Visp, Lalden und Baltschieder – ein Rundum-Paket für Transporte per Elektrovelo und Anhänger.

Das Ganze könnte sich in Zukunft zu einem Inklusionsprojekt entwickeln, bei dem neben den Angestellten des Atelier Manus auch andere Personengruppen unterwegs sein könnten. Aktuell konzentriert sich ViaVelo



© Aline Künzler

auf planbare Daueraufträge. Als erste Kundin hat die Post eine Sammeltour im Zentrum von Visp an den Kurierdienst übertragen, der langfristig auch spon-

tane und zeitkritische Sendungen übernehmen will.

Weitere Infos auf: www.viavelo-visp.ch

Bitte vormerken

Die Generalversammlung der VCS-Sektion Wallis mit Vortrag zur kantonalen Velo-Initiative findet am **Mittwoch, 11. Mai 2022** statt.

ANZEIGE

Der VSC Verkehrs-Club der Schweiz offeriert:
10% RABATT FÜR ALLE VCS-MITGLIEDER*
 *(4 oder 5 Pers.) Einlösbar beim Ticket-Erwerb gegen Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises an der Kasse.

DAS SCHÖNSTE FAMILIENFESTIVAL DER SCHWEIZ

klapperlapapp

DAS SCHÖNSTE FAMILIENFESTIVAL DER SCHWEIZ TOUR 2022:

14.5. | 15.5. Mühle Tiefenbrunnen Zürich • 16.7. | 17.7. Verscio
 23.7. | 24.7. Riederalp • 9.8. | 10.8. Braunwald • 11.8. | 12.8. Stoos • 13.8. | 14.8. Romanshorn
 3.9. Schloss Wildegg • 4.9. Klosterhalbinsel Wettingen • 10.9. | 11.9. Landesmuseum Zürich
 17.9. | 18.9. Bernisches Historisches Museum • 1.10. | 2.10. Pontresina

MINITHEATER HANNIBAL
 ZAUBERER JAMIL
 PEACH WEBER
 CHASPERLI
 LINARD BARDILL

PRESENTING PARTNER: Schweizer Familie
 HOSTING PARTNER: SARATZ PONTRESINA
 SPIELPARTNER: CUBORO®
 BOUNCING PARTNER: BOUNCE LAB
 MEDIENPARTNER KLAPPERLAPP TV: nick SCHWEIZ, one+

www.klapperlapapp.ch

Unterwegs mit Bertolt Brecht

Von Urs Geiser

Wenige Kilometer westlich der Twannbachschlucht – ein Berner Schulreise-Klassiker – liegt versteckt die Combe du Pilouvi. Seit wir sie kennen, ist sie für uns die Nummer eins am Bielersee.

Die Burgergemeinde La Neuveville weiss ihren Besitz ins beste Licht zu rücken. Nicht weniger als vier Waldtypen umfasse ihr kleines Waldreservat «Pilouvi – Côte de Cha-

vannes», erläutert sie auf einer ihrer Infotafeln und meint keck: «Es ist die Riviera des Berner Jura. Fehlt bloss das Meer.» Sie bezieht sich dabei auf die «Garide», den ersten Typus, sprachlich angelehnt an die extrem karge «Garrigue», und auf die mediterran anmutenden Eichenhaine. Weiter oben in der Schlucht spielt dann die Buche die erste Geige.

Ob blühender Obstbaum – hier im Moment vor allem die Kornelkirsche – oder eine spezielle Waldung: In Wandergeschichten spielen diese Sinnbilder unserer Lebensgrundlage immer wieder tragende Rollen. Nun schreiben wir einen Tag Anfang März 2022, und auch der schönste Baum vermag uns nicht wirklich aufzuheitern. Ein Tourentipp wie üblich? Unbeirrt eine Naturoase besingen, in die nur eingegriffen wird, wo dies der Biodiversität förderlich ist? Unmöglich oder zumindest nicht ohne Bertolt Brecht zu zitieren:

*«Was sind das für Zeiten, wo
Ein Gespräch über Bäume fast ein
Verbrechen ist.*

*Weil es ein Schweigen über so viele
Untaten einschliesst!»*

Wir haben seine Svendborger Gedichte in den Rucksack gepackt, um bei einer Rast an der Sonne wieder mal darin zu lesen, angefangen beim berühmten «An die Nachgeborenen». «Und die Natur sah ich ohne Geduld», heisst es darin auch. Was für Zeilen entstehen wohl dieser Tage in der Ukraine, wo Dichtung bekanntlich hoch im Kurs steht?

Munterer als wir: der «Tälerbach»

Ein paar Schritte nur sind es vom Bahnhof La Neuveville zum Altstädtchen, das voller welschem Charme steckt. In die kompakten Häuserzeilen mit farbenfrohen Fassaden sind beeindruckende Turmbauten integriert. Kleine Gastwirtschaftsbetriebe laden dazu ein, die Fussgängerzone auch sitzend zu geniessen. Wir steuern wegen der hausgemachten Limonade das Bio-Lokal «Mille Or» an, wofür die ehemalige Durchgangsstrasse zu queren ist, auf der nun Tempo 20 gilt, jedenfalls in der Theorie. Man äuge um die Ecke und verzichte im Zweifelsfall aufs Vortrittsrecht.

Die überaus freundliche Frau, die die Metzgerei gleich unter dem Roten Turm führt und uns ihren Lieblingskäse aus Lignières, unserem Wanderziel, empfiehlt, pflichtet uns bei. Für Kinder sei die Situation gefährlich, da müsste öfter der Radar Dienst tun, um die Gewohnheitstäter zu bremsen: «Zwei oder drei Bussen am gleichen Tag, das würde wirken.»

Durch eine Tempo-30-Zone gelangen wir in einen kleinen Talkessel, durch den der Ruz de Vau oder Ruisseau de Vaux kanalisiert seinem Ziel zustrebt. Auf den ebenen Parzellen und an den umgebenden sanften Hängen wächst unter anderem Pinot gris. Man glaubt das besondere Mikroklima förmlich zu spüren. In Wassernähe ist es noch sehr kühl; das grossflächige Felsband, das den Einstieg in die Combe du Pilouvi



© Esther Weitmaier

Die Wanderin strebt dem Schluchtausgang zu, den grossen Wasserfall (oben) schon im Blickfeld.



© Urs Geiser



Postkarten-Ansicht unbekanntem Datums von Neuenstadt – «kleines Geschenk für die Touristen», das wir aus der Metzgerei beim Roten Turm davontrugen.

markiert, wird viel Sonnenenergie speichern und wieder abstrahlen.

Schäumend stürzt sich der Bergbach über diese letzte Steilstufe hinunter, besonders spektakulär natürlich zur Zeit der Schneeschmelze. Erklimmen lässt sich dieser Aufschwung nahe am Bach oder durch den Sonnenhang. Beim ersten grossen Wasserfall finden die Wege zusammen. Wobei es eigentlich mehr eine Wasserrutsche ist, über die der Ruz da in ein Becken schiesst.

Ein Pavillon mit See- und Alpensicht

Oberhalb davon wartet leicht abseits der Route ein verträumter Rastplatz; ein Holzschild mit der Inschrift «Lac des Fées» leitet dorthin. Wir erinnern uns, wie wir im Lockdown zum ersten Mal dasassen. Ja, mühsam war das Ganze – und für viele noch viel mehr als das. Aber was gäben wir jetzt darum, das Rad der Zeit so weit zurückdrehen zu können, um dann in einer besseren Gegenwart aufzuwachen.

Nur kurz verlässt der Pfad – ein sehr gut ausgebauter Bergwanderweg – den Bachlauf, bald können wir dem Jurawasser wieder dabei zuschauen, wie es von Stufe zu Stufe springt, an grossen Felsbrocken nagt, sich durch Engpässe zwingt, über glatt geschliffene Platten strömt. Zu guter Letzt durchbricht der Ruz einen hohen Felsriegel. Der hängt so stark über, dass, wer ein paar Spritzer nicht scheut, das Spektakel auch von hinten bewundern kann. Begehbar macht diesen eigentlichen Schluchteingang eine Holztreppen-Konstruktion.

Oben geht es ostwärts in Richtung des Aussichtspunkts Pavillon. Dies wird unser Rückweg sein, Prädikat «sehr empfehlenswert». Vorerst aber nehmen wir die letzten 100 von insgesamt rund 400 Höhenmetern in Angriff. Auf dem bequemen Waldweg entlang dem hier zahmen Bach merkt man sie fast nicht. Hinter dem Dorf am Rand des Plateau de Diesse grüsst majestätisch der Chaseral. Daneben kontrastieren in Lignièrès ein

paar schöne Ecken im Zentrum mit architektonischen Nullnummern neueren Datums ausserhalb. Das Pedibus-Plakat am Rathaus und Tempo 30 zeugen von zivilisatorischem Fortschritt im Kleinen. Immerhin. Überdies sind da gleich zwei Restaurants, eines davon gar ein Feinschmeckerlokal.

Eine uralte, brandaktuelle Geschichte

Zurück am See – La Neuveville brilliert jenseits von Bahnlinie und Autobahn mit einem weitläufigen Quai –, entdecken wir, dass das gut 700-jährige Städtchen auf Infotafeln das Andenken an ein plötzlich wieder brandaktuelles Geschehen wachhält. Allein zwischen 1685 und 1689 dürften 7000 hugenottische und waldensische Glaubensflüchtlinge auf ihrem Zug gegen Norden in Neuenstadt, damals ein 800-Seelen-Dorf, beherbergt worden sein. Einige blieben auch länger oder wurden gar sesshaft.

Was dürfen wir hoffen? Was wollen, sollen wir da vernünftigerweise überhaupt hoffen, hatten wir uns wandernd gefragt – und bei Brecht gelesen: «Ich wäre gerne auch weise.» Dass die Schweiz ihrer Flüchtlingsgeschichte ein löbliches Kapitel anfügen will, scheint ausgemacht. Die grosse, vielleicht verwegene Hoffnung verbinden wir mit einem Verspre-

Die Rue du Marché, Herz des Altstädtchens, und das «Pavillon»-Alpenpanorama, unterstrichen vom zur St. Petersinsel führenden Heideweg.



Praktische Informationen

- Anreise per Regionalzug ab Neuenburg oder Biel. Lignièrès verfügt über Postauto-Anschluss (21.132, La Neuveville–Nods).
- Rund 1½ Std. Auf- und Abstieg
www.laneuveville.ch
www.via-huguenots.ch

chen: die Ukraine möglichst auch reisejournalistisch zu unterstützen, sobald sie auch nur einigermaßen wieder auf dem Weg ist, den sie gehen wollte. ■

Als Redaktor der Regioseiten im VCS-Magazin betrachtet Urs Geiser die Welt selbst beim Wandern auch durch seine (verkehrs-)politische Brille.



© beide Bilder: Urs Geiser





© JUNGFRAUBAHNEN

UND WANN BEGINNT IHRE BESTE REISE?

Sie sind fasziniert von der Bergwelt und fühlen sich in der unberührten Natur zu Hause. Sie entdecken gerne die Schönheiten von Fauna und Flora. Wir gehen nach draussen und vernetzen Sie mit aussergewöhnlichen Menschen.

MIT THOMAS ULRICH IN DIE EIGERNORDWAND

30. Juni – 1. Juli 2022



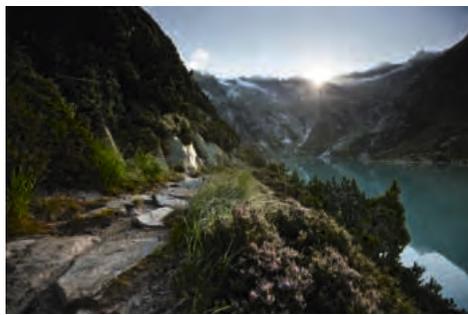
Sie haben Sehnsucht nach den Bergen. Sie verspüren Lust, ein Naturerlebnis zu geniessen und einen Tag voller Adrenalin zu verbringen. Brechen Sie mit Abenteurer und Bergführer Thomas Ulrich zu diesen aussergewöhnlichen Microadventures in der Eigernordwand und auf dem Aletschgletscher auf.

Ihr Gastgeber: Thomas Ulrich

Arrangement ab CHF 950.00 p.P.

WWW – WANDERN, WEIN & WEIBEL

5. – 9. September 2022



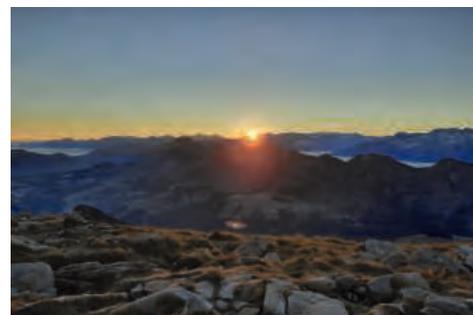
Der Berg ruft: Wandern Sie mit dem langjährigen SBB-Chef und Bergführer Benedikt Weibel auf Routen abseits der Touristenströme an magische Orte. Wer aufgrund seiner konditionellen Fähigkeiten lieber das Motto «In der Kürze liegt die Würze» beherzigen möchte, kann täglich eine leichte Wanderung in Angriff nehmen.

Ihr Gastgeber: Benedikt Weibel

Arrangement ab CHF 1'460.00 p.P.

WILD, MOOR & MEHR

21. – 23. September 2022



Die Lombachalp zwischen Hohgant und Augstmatthorn ist ein Paradies für Naturliebhaber. Beobachten Sie mit den beiden Jägern Thomas Ulrich und Walter Zybach Hirsche, Rehe, Gämsen und Steinwild. Begleiten sie Ranger Lukas Frei durch eine einzigartige Moorlandschaft. Und stellen Sie auf der Alp Heubühnen Ihr eigenes Mutschli her. Auch die Hüttenromantik kommt nicht zu kurz.

Arrangement ab CHF 690.00 p.P.

Jetzt online unter www.edelline.ch oder telefonisch unter 031 978 00 00 buchen!

DIVERSES

TANZ DEN STEIN

Schweibenalp, 15. bis 20. Mai 2022
www.werkplatz-gestalten.ch

Anregende Schreibtage in Zernez? Ein Schreibnachmittag in Bern? Herzlich willkommen bei www.schreibplatz.ch

Workshop **KREATIVES SCHREIBEN**
Kleingruppe, 14.- 16. Oktober 2022
Info: www.therebichsel.ch

WOHNEN

Zu verkaufen in **Romont BE** an ruhiger, sonniger Lage, 700 m.ü.M., 2,5-Zi-Parterre-Wohnung in 2-Fa-Haus (Bj. 2010) mit Pelletheizung/Solaranlagen und Naturgarten; Schwedenofen, 2 gedeckte Terrassen, Carport, Kellerabteil; Fr. 350'000.--. Anfragen an upe.ornis@bluewin.ch

Zu vermieten: **Kandersteg in Hausgemeinschaft in den Bergen**, Studio (Festwohnsitz) mit Gemeinschaftsräumen, EG, Süd-Ost, privater Aussensitzplatz. **Gemeinschaftsräume:** (4 Wohnparteien) mit Küche, Esszimmer, Wohnzimmer; 2 Balkone Süd-Ost + Süd-West, Atelier-Zimmer, Lesezimmer und Skiraum, Waschküche mit Waschmaschine und Tumbler. **Umschwung:** Sitzplätze, Garage für Velostellplätze Kleingarten. Bezugsbereit nach Vereinb. (Mindestmietdauer 1 Jahr). Mietzins mtl. pauschal CHF 1'100.00 inkl. Heiz- und Nebenk. Exkl. Strom, Wasser, TV/ Internet. www.interalpen-kandersteg.ch. T 079 75 72 167. Das Studio ist vorübergehend als Ferienwohnung buchbar. Nichtraucher Haus - keine Haustiere.

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Maiensäss hoch über dem Walensee auf 1000m. Idyllisch ruhig gelegen. Mit Sauna, Hotpot und Terrasse. www.schwarzboden.ch

Ferienhaus im Jurastil in den Freibergen **mitten auf der Weide**. 2-8 Erwachsene oder 1-2 Fam. Kontakt 076 544 83 16

Haus Brandi in **Oberrongellen GR**, 2-10 Personen, helle Wohnküche. www.nolla.ch oder 077 441 81 19

Ferien im ursprünglichen **Onsernonetal**. Herrliche Blumenwiesen entdecken. **Zwei Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

Das **«etwas andere» Albergo** im Herzen des Malcantone! Wandern, Yoga, Massagen, Sonne und die wildromantische, grüne Natur genießen! **www.casa-santo-stefano.ch**, 091 609 19 35

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

Längster Sandstrand der Schweiz nahe 4-Saison-Chalet/ 4Pers./im 3-Seen-Land kl. Bijou! cubus.marin@bluewin.ch

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

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

Juli und August, für 1 oder 2 P., in der **Altstadt von Montreux**, kleine Whg., zu vermieten (1 Schlafz., 1 Miniküche, 1 Minibadez.), EG, Geb. aus dem XIX.) Nähe ÖV. CHF 1200/Mte.inkl. NK. 078 608 44 55. ch.grandm@bluewin.ch

Gruyère: B&B in Bauernhaus an wunderschöner Lage. Töpferei und Velos inkl.! Auch Wochenmiete. www.bnb-gruyere.ch

Stilvolles Chalet in Amden mit traumhaftem Blick in die Alpen. Ideal zum Wandern, Klettern, E-Biken und genießen. www.ulula.li

Orselina/Locarno zu vermieten schöne, ruhige, renovierte Wohnung, 180° Panorama, mit ÖV gut erreichb., 1-4 Pers. appart.azzurro@gmail.com

Braggio, Val Calanca, mit der Seilbahn ins Feriendorf. **Der Agriturismo Raisc** bietet 4 Ferienhäuser an für Paare, Familien und Familien mit Anhang. Lassen Sie sich im Mehrzweckraum verwöhnen mit Produkten vom eigenen Betrieb und aus der Region. Braggio ein Ort der Ruhe und Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen. www.agriturismoraisc.ch

BULLET-Balcon du Jura, Chalet, wochenweise zu vermieten ab 21. Mai - 30. Juli 2022. 120m2 für 2-4 Pers. (ev. 6). 2 Schlafzimmer, 2 Badezimmer, Terrasse, Garten, Parking, Ruhe, Panoramablick. 950.- CHF / Woche + NK Kontakt: cathjaccard@bluewin.ch

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

Grosses und altes Sommerchalet in **Plans-sur-Bex VD**. 2-12 Personen. Info: les-chardons-bleus.odp-architecture.ch

Reckingen-Goms, 3,5-Zi-WHG (2-4 P). Mind. 1 Wo, NR, keine Haustiere. Holzhaus, Balkon, PP. Wandern, Ruhe, Biken, Natur. www.auszeit-im-goms.ch

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

Ferienwohnung in Unterbach VS. Gut ausges. 2.5-Zi-Wg mit Sitzpl., bis 5 Pers. Läden, Ski und Wandern, alles in der Nähe. www.ferienwohnung-unterbaech.ch

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

Ferienwohnung direkt am See, für 4 Pers., **Brissago** / Bushst. Crodolo 200 m Parkdeck für 1PW. / freie Termine: Mai, Juni, Sept, Okt. crkumml@bluewin.ch

UNESCO Biosphärenreservat Flühli LU Zur Dauermiete: möbl. 5 ½ Zimmer-Wohnung in umgebautem 2-Fam. Entlebucher Bauernhaus (1845) mit 9-10 Betten, grosser Wohn-Küchenbereich, 4 Schlafzimmer, Garten, Parkpl. vor dem Haus. Gut mit ÖV zu erreichen, 5 Min. vom Dorfzentrum. Preis pro Monat 830.- + NK. Kontakt: regula_smile@gmx.ch

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

FERIEN IN NATUR PUR IM SERTIG-DAVOS Privates, familiäres Chalet in wunderschöner Lage zu vermieten. www.davos-sertig.ch

FERIEN AUSLAND

Mitten im Chianti, nahe von Florenz und Siena, renovierte Wohnung von privat zu verkaufen: 3 Zimmer, Wohnküche, Bad, Terrassen und Garten, Kellerräume. Die Toskana ist eine wunderbare Gegend zum Velofahren. Informationsbroschüre über 079 650 35 13.

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

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

Portezza/IT: Ferienhaus für 4-Personen, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. www.satiren.ch/casa.html. 044 481 54 86

Frühling in der **Toscana/Maremma**. Erleben Sie Ihren Urlaub in unberührter Natur, inmitten eines Olivenhains. Ferienhaus | B&B www.usignolo.eu | +393355384033

Ardèche/Cèze : Covidfrei, unabhängige Wohnung oder Gästezimmer an paradiesischer Lage : "Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse" (aus Gästebuch). Allein stehender Mas : Ruhe, Natur pur, Aussicht. Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr T +33 4 66 55 83 82/ +33 6 11 95 31 33

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita...Priv. FeWo f. 2-6 P. 480 €/Wo. NR. Hunde willkommen, 079 208 9 802; www.ortasee.info

Ischia: Ferienhaus für 1-5 Personen. Garten mit Blick aufs Meer und aufs malerische Dorf Sant' Angelo. Nähe Bus & Strand. Auskunft: c.enezian@bluewin.ch oder Tel. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Ferien in der **Nähe der Ardèche**. Ob Sport, Essen oder Kultur. Sie finden alles in der Umgebung. B&B in authentischem Steinhaus. www.champdelaplume.com

Val Vigezzo/IT hübsches Ferienhaus in Trontano. ideal f. Fam. Centovallibahn ab Domodossola, Aussicht, Terrasse, Bach 10', gr. Pergola, 4-5 Personen. Mail: ferien@vigna.ch www.vigna.ch

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

TOSCANA / Suvereto, gepflegtes Landhaus, Ruhe, Natur pur, biken, Nähe Meer. www.prata-suvereto.ch Tel. 079 356 83 66

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

Burgund, in der Nähe von Cluny und Taizé, 300 m. vom «Voie Verte» (73km langer Rad- und Fussweg zwischen Mâcon und Châlon-sur-Saône), 3 Appartements für 2-4 Personen in einer kürzlich renovierten Mühle. Küche, Räume mit allem Komfort. Sehr ruhig, begrünter Innenhof/Terrasse. Ganze Beschreibung: www.moulindeemerze.fr. Tél. 0033 673 18 34 31

Monterosso al Mare, Cinque Terre, Wohnung mit Meersicht, 4 Pers. 910.- CHF/ Woche & Endreinigung. Info: mail@deirdreoleary.com

Adria-Dalmatien-Insel Brač 6P.-Steinhaus, 100m vom Meer, allein in sonniger Waldlichtung. eProspekt: sl.an@gmx.ch

2 Rustico für je 4-5 Pers. Val Prino, Imperia Ligurien kl. ruhiger Weiler, Meersicht. Mit ÖV erreichbar. 079 698 23 82, info@ferien-canu.ch. www.ferien-canu.ch

Maremma: das feine Bio-Hotel auf dem Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, www.riparbella.com



Eine wackelige Angelegenheit: die Hängebrücke über einen fjordähnlichen Arm des Lac de Montsalvens.

Mal tiefblau, hier milchig: das Wasser in der Jaunbachschlucht.

Wo die Natur sich ihren Weg bahnt

Text und Bilder: Silvia Schaub

Wer im Sommer der Hitze entfliehen will, findet in der Jaunbachschlucht bestimmt Abkühlung. Auf dieser abwechslungsreichen Wanderung über Stege und Treppen sowie durch stockdunkle Tunnels taucht man in eine märchenhafte Welt ein.

Da liegt sie endlich vor uns: die Jaunbachschlucht oder Gorges de la Jogne. Wir stehen beim Rastplatz oberhalb der Staumauer des Lac de Montsalvens. Eben noch haben wir die eindruckliche Mauer bewundert, die den gestauten See abschliesst. Schliesslich hat sie Massstäbe gesetzt, war sie doch die erste Bodenstaumauer Europas mit einer horizontalen und vertikalen Krümmung. Ein Meisterwerk von Ingenieur Heinrich Eduard Gruner, der sie zwischen 1918 und 1921 erbaute. Ganze 52 Meter ist sie hoch und an ihrer Spitze 115 Meter lang. Wir sind beruhigt, dass wir nicht die Eisentreppe nehmen müssen, die sich an der Wand furchterregend hinunterruckt.

Gestartet haben wir unsere Wanderung bei sommerlichen Temperaturen oben in Charmey bei Corbettaz, wo sich auch eine Bushaltestelle befindet. Der Name des Dorfes leitet sich übrigens nicht von Charme ab, sondern bedeutet «verlassenes Berggebiet». Genau hier ist auch der Ursprung des berühmten Greyerzkerkäses, den man schon seit 1115 herstellt. So

verwundert es wenig, dass unsere Route Richtung Gruyères bereits im 17. und 18. Jahrhundert ein Transportweg war, um die riesigen Käselaike unter die Leute zu bringen.

Hängebrücken und «Fjorde»

Zu Beginn führt der Weg vorbei an Wohn- und Ferienhäusern hinunter an den Lac de Montsalvens nach Presqu'île, einer idyllischen Halbinsel. Hier müssen wir die erste Hängebrücke überqueren. Es schaukelt ziemlich. Aber alles halb so schlimm, die Brücke führt schliesslich nicht über eine tiefe Schlucht, sondern eher über einen fjordähnlichen Arm des Lac de Montsalvens. Danach folgt ein schmaler Weg dem See entlang, meist leicht erhöht. Dennoch ist die Sicht auf den Stausee durch Schilf und Gestrüpp oft verdeckt. Schade, dass er nicht näher am Ufer entlangführt. Immerhin können wir zwischendurch einen Blick aufs Wasser erhaschen, wo sich immer wieder Kreise bilden. Wirklich gesehen haben wir aber keinen der Alet, Äschen, Bachforellen und

Elritzen, die hier vorkommen sollen. Auch ihnen wird es zu warm sein. Zum Glück ist der Wanderpfad da und dort mit schattenspendenden Bäumen gesäumt.

Trotzdem ziehen wir zügig aus, um bald in die Schlucht einsteigen zu können. Wir haben Glück, ist der Schluchtweg doch eben erst wieder geöffnet worden, nachdem er mehrere Wochen wegen Unwetter gesperrt war. Wir steigen vorsichtig die noch feuchten Treppeinstufen hinab und glauben, in eine andere Welt einzutauchen. Die Geräuschkulisse der Hauptstrasse auf den Jaunpass, die uns zuvor begleitet hat, verschwindet plötzlich. Wir hören nur noch das Rauschen des tosenden Jaunbachs. Die Luft ist feucht und angenehm kühl.

Bizarre Felsformationen

Nun wird's etwas abenteuerlich. Es ist ein ständiges Hinauf und Hinab. Treppen wechseln sich mit Wegen. Dort, wo es eng und etwas steiler wird, sind aber Holzgeländer angebracht. Gefährlich wird es nie, aber etwas Trittsicherheit ist nicht schlecht. An-



fangs führt der Weg noch hoch über der Schlucht dem Hang entlang, dann rückt er allmählich näher ans Wasser. Beides hat seine Reize. Von oben hat man spektakuläre Ausblicke, unten wird's geradezu märchenhaft, wenn man entlang

der bizarren Felsformationen wandert. Je nach Sonneneinfall wirkt das Wasser mal milchig, mal tiefblau. Die verschlungenen Felsverwerfungen geben uns ein Bild davon, wie lange hier die Natur schon gearbeitet haben muss – und es noch immer tut. Denn die beschädigten Holzgeländer zeigen, dass man hier jederzeit auf Steinschlag gefasst sein muss. Auch kleine Wasserfälle treten aus den Felsformationen heraus.

Weil der Weg von der einen Uferseite zur anderen wechselt, zeigt sich die Schlucht immer wieder aus einer neuen Perspektive. Beim Creux des Tines wird es noch etwas enger und wilder. Man staunt, wie sich der Jaunbach seinen Weg durch die Gletschertöpfe gebahnt hat. Wir überqueren Stege, erklimmen Treppen und – was die Schlucht so speziell macht – durchqueren kleine Felsengalerien und stockdunkle Tunnels. Gut beraten ist, wer eine Taschenlampe dabei hat. So sieht man die Wasserpfützen rechtzeitig und kann ihnen ausweichen.

Und dann erwartet uns noch ein weiteres Highlight: ein Wasserfall über drei Kaskaden. Daneben – als hätte ihn eine Waldfee hingezaubert – präsentiert sich uns ein gemütlicher Rastplatz. Perfekt, denn unsere Mägen haben schon länger geknurr und eine Pause gewünscht. Also packen wir unsere Verpflegung aus, die natürlich mit einem Greyerzerkäse bestückt ist. Diesen haben wir tags zuvor direkt auf der Alp von Béat Piller auf dem Aussichtsberg Vounetz oberhalb von Charmey gekauft. Wir genehmigen uns noch ein kurzes erfrischendes Fussbad, bevor wir den letzten Abschnitt unserer Wanderung unter die Füsse nehmen.

Kapelle statt Schokolade

Als wir den Wald am Ende der Schlucht verlassen, könnte der Kulturschock nicht grösser sein. Eben noch in einer mystischen Welt, stehen wir wieder mitten in der Zivilisation und müssen leider ein ganzes Stück der Hauptstrasse entlangwandern. Schon fast überlegen

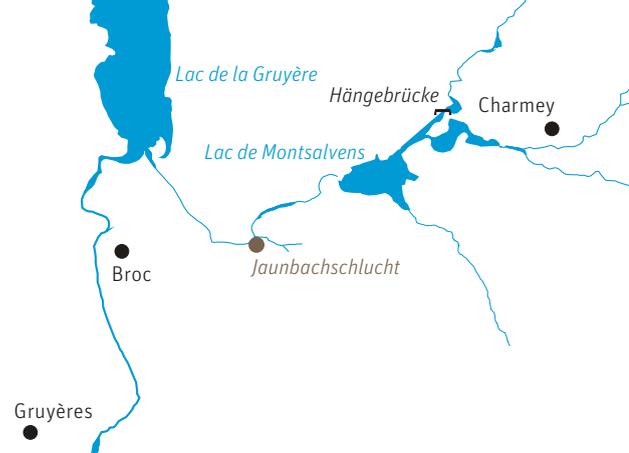
wir uns, die Tour abubrechen und stattdessen in Broc einen Abstecher in die Schokoladenfabrik Maison Cailler zu unternehmen. Doch wir widerstehen der süssen Verlockung und sind letztlich froh darüber. Denn schon bald führt der Weg wieder über Wiesen und Felder mit Blick auf die Ebene von Les Marches, einst ein grosses, von der Saane gespeistes Sumpfbereich, auf der einen Seite und dem Dent de Broc auf der anderen Seite. Bekannt ist die Gegend aber vor allem wegen der «Chapelle Notre-Dame des Marches», die wir nun ansteuern. Zwar nicht über die schöne Lindenallee, sondern über den Wanderweg. Die Kapelle mit ihrer gotischen Jungfrau ist ein beliebter Wallfahrtsort.

Schon bald haben wir unser Endziel vor Augen: das mittelalterliche Städtchen Gruyères. Es thront nur noch wenige Kilometer vor uns auf dem Hügel. Hier wäre wohl der richtige Moment, um noch einen kleinen orthografischen Beitrag einzuschieben. Das Städtchen, das wir gerade ansteuern, schreibt sich Gruyères. Die gesamte Region nennt sich La Gruyère, also ohne s. Und auch der berühmte, in der Schweiz meistverkaufte Käse, den wir bei unserem Picknick geschmaust haben, heisst Gruyère, also ganz korrekt «Le Gruyère AOP». Darauf legen die Greyerzer sehr viel Wert, schliesslich ist der Käse ein Kulturgut.

Das letzte Wegstück führt entlang der Saane bis zur Holzbrücke Pont qui branle («schwankende Brücke»), die aber ihrem Namen nicht wirklich gerecht wird. Jedenfalls ist es weit weniger wacklig darauf als auf der ersten Brücke unserer Wanderung. Die letzten Höhenmeter nehmen wir im Stechschritt, freuen wir uns doch, das Ziel gleich erreicht zu haben. Mit seinen gepflasterten Gassen, den hübschen Gaststätten und dem prächtigen Schloss ist Gruyères wahrhaft ein bezaubernder Zielort. ■

Silvia Schaub ist freie Journalistin und Autorin. Das Reisefieber packt sie immer wieder – manchmal in ferne Länder, oft aber auch gleich um die Ecke.

Ein Highlight: der Wasserfall über drei Stufen.



Anreise: Die Jaunbachschlucht kann nur zwischen April und Oktober begangen werden. Vor der Anreise unbedingt beim Tourismus-Büro nachfragen. Erreichbar ist Charmey mit dem TPF-Bus in einer knappen halben Stunde ab Bulle, die Rückfahrt ab Gruyères per Bahn via Bulle.

Wanderzeit: Von Charmey nach Gruyères 3 Stunden 15 Minuten, Aufstieg: 380 Meter, Abstieg: 520 Meter, Länge: 11 Kilometer; die Wanderung kann auch in umgekehrter Richtung gewählt werden.

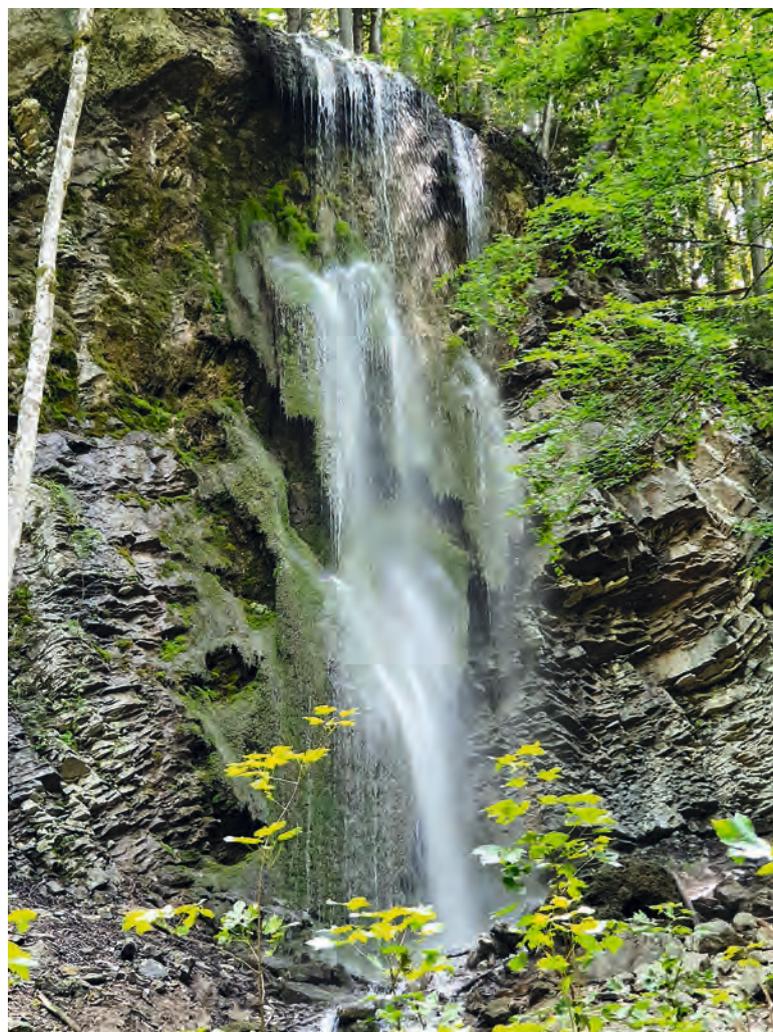
Charmey: Thermalbad Les Bains de la Gruyère, www.bainsdelagruyere.ch

Broc: Maison Cailler, www.cailler.ch

Les Marches: Chapelle Notre-Dame des Marches, www.lesmarches.ch

Gruyères: Schloss, HR Giger Bar, Tibet Museum, Schaukäserei, www.la-gruyere/gruyeres/

Allgemeine Infos: www.la-gruyere.ch/greyerz, www.viasdufromage.ch



Rezept für umweltfreundliches Reisen

Von Nadja Mühlemann

Der Weg hinaus in die Welt steht wieder offen und die Reiselust steigt. Also ab zum Flughafen? Nein, es geht auch anders! Ein Rezept in drei Schritten.

Schritt 1: Motivation

Bei der Ecotrip Challenge des VCS können Schülerinnen und Schüler aus Gymnasialklassen der ganzen Schweiz während eines Schuljahres ihre Reisen protokollieren. So sehen sie, wie viel CO₂ sie jeder Trip gekostet hat. Am Ende der Challenge sieht jede Klasse, wie viel CO₂ sie insgesamt innerhalb eines Jahres erzeugt hat. Die drei Klassen, die am umweltfreundlichsten unterwegs waren, gewinnen Preise von Interrail und SBB. Nach der erfolgreichen ersten Durchführung der Ecotrip Challenge im Schuljahr 2019/2020 freuten sich die Schülerinnen der Gewinnerklasse aus Brunnen (SZ) auf ihre Reisen mit den gewonnenen Interrail-Gutscheinen im Wert von 250 Franken pro Person. Aufgrund der Corona-Situation lösten sich viele Pläne vorübergehend in Luft auf. Weil es nun wieder besser aussieht, hat das VCS-Magazin bei den Schülerinnen nachgefragt. Was die jungen Frauen mit ihren Interrail-Pässen vorhaben und welche Vorteile sie im Reisen mit dem Zug sehen, lesen Sie auf dieser Doppelseite.



www.ecotrip-challenge.ch

«Mein schönstes Zugserlebnis hatte ich, als ich mit meinem Vater einen ganzen Tag Zug fahren ging. Wir hatten kein genaues Ziel, sondern stiegen in verschiedene Züge ein und aus. Am Ende landeten wir im Verkehrshaus.»

Alice



«Ich bin mit dem Zug nach Rom gereist und es war total gemütlich und einfach.»

Eliz



«Ich liebe die nördlichen Länder und ich wollte schon immer einmal nach Norwegen und Amsterdam.»

Seraina

Schritt 2: Ticket kaufen

Interrail feiert Geburtstag! Seit 50 Jahren auf den Gleisen Europas unterwegs und immer mehr Destinationen und Vernetzungen – 33 Länder, von Finnland über Kroatien bis in die Türkei. Mit nur einem Ticket lässt es sich flexibel und unkompliziert durch fast ganz Europa reisen. Ob vier Tage innerhalb eines Monats oder für einen ganzen Monat, es gibt für alle das passende Interrail-Ticket. Beschränkt sich die Reiselust auf ein Land, ist der One-Country-Pass die ideale Lösung. Die neuen Nachtzugverbindungen von Zürich nach Amsterdam oder von Paris nach Wien bieten neue, einfache und wunderschöne Reismöglichkeiten an.

www.sbb.ch/interrail

«Mit Nachtzügen kann ich von Stadt zu Stadt reisen, den Zug als Hotel benutzen und jeden Morgen in einer anderen Stadt aufwachen. Es ist eine Kreuzfahrt auf dem Land mit enorm viel weniger CO₂-Ausstoss.» Sara

«Ich würde am liebsten nach Kroatien oder Italien reisen. Ich war noch nie in Kroatien.»

Sonja

Schritt 3: Reise planen

Bei Reisen mit einem Interrail-Ticket muss man zwar nicht im Voraus wissen, wo es hingehen soll. Doch weil Vorfreude die grösste Freude ist, finden Reisewillige alles zu Destinationen, Reisedauer, Verbindungen und weitere hilfreiche Tipps auf der Plattform «Europa mit dem Zug». Die Website des VCS wird laufend aktualisiert und bietet mit einer Karte einen tollen Überblick zu den Reismöglichkeiten in Europa.



www.europamitdemzug.ch

Schritt 4: Die Reise(n) mit dem Zug geniessen!

«Beim Zugfahren hat man meistens die besten Gespräche mit Freunden.»

Lena



«Ich werde nach Frankreich an die Côte d'Azur und in die Provence reisen. Vielleicht gehe ich von dort aus auch noch nach Lissabon.» Rahel

«Reisen im Zug tut der Umwelt gut. Man muss sich nicht auf das Autofahren konzentrieren und kann während der Fahrt Sachen erledigen. Das macht es viel entspannter.» Laura



Die Klasse FMS 3B vom Theresianum Ingenbohl freut sich auf die bevorstehenden Zugreisen!



Ein Hoch auf die Langsamkeit

Text und Bilder: Camille Marion

Die Region Morges ist ein riesiger Garten am Wasser. Neben zahlreichen Beeten mit bunten Tulpen spürt man hier die Liebe zur Region und einen Sinn für «Slow Tourism».

Durchatmen, bewundern und vor allem sich Zeit nehmen: Vor ein paar Jahren setzte sich Morges das ehrgeizige Ziel, das erste «Slow Tourism»-Reiseziel der Schweiz zu werden. Hinter dem Anglizismus versteckt sich ein Versprechen – wie ein Gegenmittel gegen den Stress des Alltags: Die kleine Waadtländer Stadt lädt zum Entschleunigen ein.

Um den langsamen Tourismus zu kultivieren und Qualitätsangebote zu schaffen, hat sich das Tourismusbüro von Morges mit Partnern wie dem Naturpark Jura Vaudois und den Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Region zusammengesetzt. Morges ist auch das erste Reiseziel in der Westschweiz, das sich dem Programm «Cause We Care» von myclimate angeschlossen hat. Es ermöglicht den Touristinnen und Touristen, bei der Buchung von Übernachtungen und Aktivitäten freiwillig einen kleinen Betrag zugunsten der nachhaltigen Entwicklung zu spenden. Morges Tourismus verdoppelt diesen anschliessend, indem es mit einer gleich hohen Summe regionale Umweltprojekte fi-

nanziert. Das sind hervorragende Gründe, die Schätze dieser Region noch genauer unter die Lupe zu nehmen.

Zu Fuss zum Markt

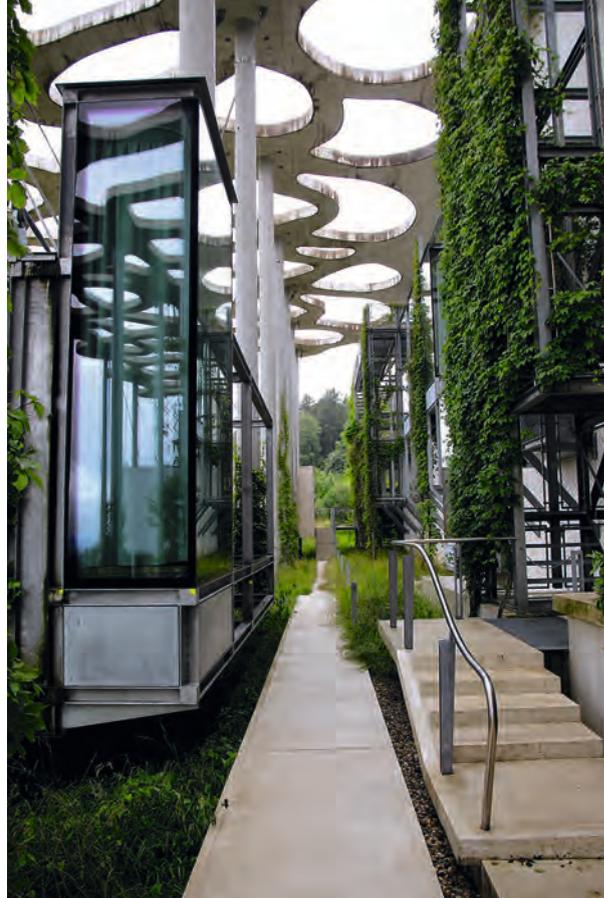
Die Füsse im Genfersee, den Kopf in den Hügeln des regionalen Naturparks des Juras – ihre privilegierte Lage macht die Region Morges zu einem Reiseziel mit tausend Facetten. Bevor wir die Waadtländer Landschaft und ihre malerischen Dörfer erkunden, starten wir unseren Aufenthalt mit einem Besuch des Stadtzentrums.

Vom Bahnhof aus gelangen wir in wenigen Schritten zur Hauptstrasse und tauchen in die Menschenmenge ein, die gekommen ist, um den Markt zu geniessen. Jeden Mittwoch- und Samstagmorgen nehmen die Stände – zur grossen Freude der einheimischen Bevölkerung und der durchreisenden Touristinnen und Touristen – die Fussgängerzone ein. Hier finden sich regionale Produkte, unverpackte Lebensmittel, Früchte und Gemüse in allen Farben sowie Kunsthandwerk.

Dank seiner bescheidenen Grösse wird das Stadtzentrum von Morges gern zu Fuss besucht. Nach dem Trubel der Stadt bietet sich das Seeufer für einen meditativen Spaziergang an. Kultur- und Geschichtsfans erfreuen sich an einem der fünf Museen im majestätischen Schloss Morges.

Blumige Blütenpracht

Verschiedene Blütezeiten bestimmen das Jahr in Morges und verleihen dem Städtchen den Spitznamen «La Coquette». Im Frühling zeigt es sich von seiner schönsten Seite, um sein Wahrzeichen, die Tulpe, zu feiern. Von März bis Mai strömen die Menschen in Scharen hierher, um die über 100 000 Tulpen zu sehen, die den Unabhängigkeitspark schmücken. Das Event feiert dieses Jahr seine 52. Ausgabe mit einem Ton- und Lichtspektakel, das ursprünglich für die 50. Ausgabe geplant war, aufgrund der Pandemie aber verschoben wurde. Vom Sommer bis in den Herbst hinein schmücken Dahlien das Quai Igor-Stravinsky.



In der Mühle von Sévery werden die traditionellen Herstellungsverfahren für Nuss-, Haselnuss-, Pistazien-, Rapsöl und über ein Dutzend weitere, traditionell gepresste Produkte bewahrt.

Am Ufer des Genfersees lädt das Städtchen Morges zu Ruhe und Erholung.

Inmitten von üppigem Grün ist die Stiftung Michalski eine Oase der Ruhe für die Literatur.

Es ist Zeit, Morges zu verlassen und die Region zu erkunden. Dank des gut ausgebauten ÖV-Netzes lässt sich die Waadtländer Landschaft mühelos durchqueren. Der Blick aus dem Fenster verliert sich zwischen den bewirtschafteten Feldern und den malerischen Dörfern.

Eine kurze Busfahrt ermöglicht uns, das Schloss Vullierens zu besuchen und in die Magie seiner prächtigen Gärten einzutauchen. Iris sind die Stars dieser idyllischen Natur, aber wir bewundern auch Tulpen, Rosen, Rhododendren oder Lilien. Es lohnt sich, hierfür einen ganzen Tag einzuplanen. So lassen sich die 30 Hektaren und neun Themengärten durchkämmen und die beeindruckende Skulpturensammlung bewundern. In dieser idyllischen Umgebung genießt man eine beeindruckende Sicht auf die Alpen und den Mont Blanc.

Wir pressen und vinifizieren

Auf die Pupillen-Freuden folgen die Papillen-Freuden. In der Philosophie des «Slow Tourism» ist die Gastronomie ein schmackhafter Ausgangspunkt; man entdeckt eine Destination über Produkte, die etwas über ihre Geschichte, Kultur und Landschaft erzählen.

Bei unserer Ankunft in der Ölmühle von Sévery werden wir vom Geruch des traditionell gepressten Öls begrüßt – ein Ort für Fans regionaler Leckereien, an dem seit sechs Generationen ein jahrhundertealtes Wissen weitergegeben wird und hausgemachte Öle, aromatisierte Senfarten sowie Essig herge-

stellt werden. In einer Führung zeigt uns das engagierte Team den Herstellungsprozess von Nussöl – der Spezialität des Hauses –, das wir warm und frisch gepresst verkosten.

Wir verlassen Sévery und fahren ins Dorf Echichens. Auf dem Weingut Henri Cruchon ist die Liebe zur Region ebenfalls eine Familiengeschichte. Im hübschen Kellergewölbe des Weinkellers degustieren wir einige der sechzehn biodynamisch angebauten Rebsorten – eine Methode, die den Einsatz von Chemikalien, Herbiziden und synthetischen Düngemitteln verbietet. Das Weingut in Morges besticht durch die Qualität seiner Weine – den berühmten Waadtländer Chasselas, aber auch viele andere Rebsorten. Auf dem Weingut Henri Cruchon ist die neue Generation

ausnahmslos weiblich und hat – augenzwinkernd – das Sortiment «Les filles vinifiant» (dt.: Die Mädchen vinifizieren) kreiert.

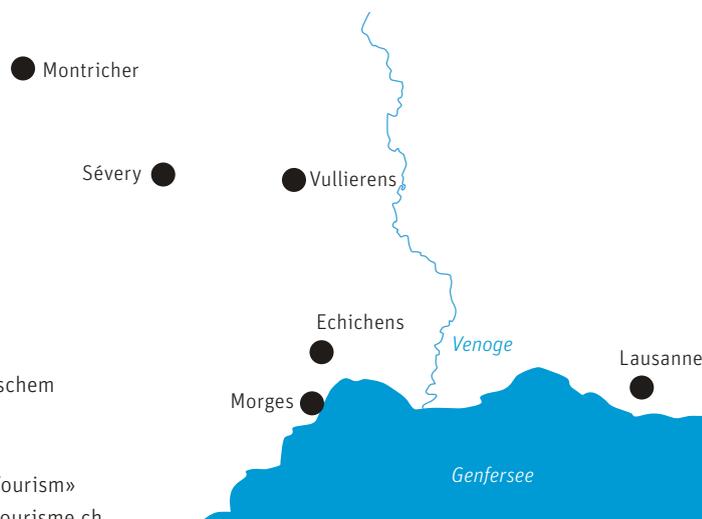
Ruhe und Literatur

Nach unserem Aufenthalt in Morges folgt noch ein Besuch in Montricher. Oberhalb des Dorfes hebt sich ein Durcheinander aus kubischen Gebäuden unter einem seltsamen weissen Vordach von der grünen Umgebung ab. Die Stiftung Michalski wurde 2004 gegründet, um literarisches Schaffen und das Interesse am Lesen zu fördern. Der Komplex umfasst einen Hörsaal und einen Ausstellungsraum. Bis Juli blickt die Ausstellung «Le reflet des mots» auf das Werk des Berner Künstlers Markus Raetz.

Der Komplex umfasst auch Wohnungen für Schriftstellerinnen und Schriftsteller und eine beeindruckende Bibliothek. In den Regalen warten mehr als 80000 Werke der modernen und zeitgenössischen Literatur auf Interessierte. Die Stiftung Michalski ist das Abbild der Region Morges – eine Oase der Ruhe, in der man gern Halt macht und die Natur, den See und die Berge bestaunt. ■

Praktische Informationen

■ Übernachten: La Maison d'Igor unweit des Stadtzentrums von Morges. Ein charmantes Hotel in einem sehr schönen Gebäude, in dem der russische Komponist Igor Stravinsky lebte, mit italienischem Restaurant und schönem Garten. www.maison-igor.ch
Mehr Informationen über «Slow Tourism» und das Reiseziel: www.morges-tourisme.ch





Individuelle Veloreise Bozen-Venedig

- Malerische Bergkulisse
- Unterwegs erleben Sie Städte voller Geschichte und Kultur
- Verona und die bekannte Arena

Preis pro Person	ab CHF 870*
8 Tage / 7 Nächte ab Bozen/bis Mestre/Venedig	
Anreise samstags und sonntags vom 16.04. bis 08.10.22, dienstags vom 24.05 bis 06.09.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 771	



Individuelle Veloreise Nordbretagne

- Malerische Städte Dinan & Fougères
- Mont St Michel
- Piratenstadt St Malo

Preis pro Person	ab CHF 1150*
8 Tage / 7 Nächte ab/bis St Malo	
Anreise täglich vom 18.03. bis 30.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 895	



Individuelle Wanderreise Amalfiküste

- Einzigartige Dörfer Amalfi und Positano
- Leckere lokale Spezialitäten
- Insel Capri - Perle der Bucht von Neapel

Preis pro Person	ab CHF 800*
8 Tage / 7 Nächte ab Sorrent/bis Amalfi	
Anreise täglich vom 01.03. bis 30.11.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 536	



Individuelle Wanderreise Mecklenburgische Seenplatte

- Herrliche Seen nahtlos aufgereiht
- Einmal zu Fuss um den grössten See Deutschlands

Preis pro Person	ab CHF 770*
8 Tage / 7 Nächte ab/bis Waren	
Anreise täglich vom 23.04. bis 08.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 504	

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

Für entspannte Fahrten durch die Natur eignet sich das gesuchte Fortbewegungsmittel hervorragend.



© Adobe Stock/M. Bauer

WETTBEWERB

Mit vereinter Kraft voraus

Eine spitzfindige Gruppe von Männern hat 2016 in den Niederlanden eine möglichst lange Version des gesuchten Transportmittels gebaut: Sage und schreibe 35,79 Meter misst es. Kurven zu fahren, gestaltet sich schwierig. Das Transportmittel in dieser Länge anzutreffen, ist aber eine absolute Ausnahme. Normalerweise misst es gerade mal um die zweieinhalb Meter.

Die ersten Vorläufer dieses Fortbewegungsmittels entstanden in den 1890er-Jah-

ren. In Zeiten von Kutschen und Lokomotiven erlangte die Erfindung schnell grosse Beliebtheit. Im Aufschwung der 1920er-Jahre flachte das Interesse daran ab. Grund dafür war, dass Automobile immer erschwinglicher und alltagstauglicher wurden.

Heutzutage ist das Gefährt doch eher selten zu beobachten. Wer damit durch die Gegend braust, freut sich darüber, dass man während des Fahrens problemlos miteinander plaudern kann. Sitzt man hinten, kann

man dem sogenannten Piloten oder der Pilotin die Führung überlassen und sich – wenn man erschöpft ist – zurücklehnen. Weil man gemeinsam in die Pedale treten kann, ist das Durch-die-Gegend-fahren insgesamt weniger anstrengend. Auf Rennausführungen sollen erstaunliche Geschwindigkeiten von bis zu 80 Kilometern pro Stunde erreicht werden können.

Besonders für beeinträchtigte Personen bringt das Transportmittel, um das es in diesem Wettbewerb geht, viele Vorteile mit sich. An paralympischen Wettkämpfen zum Beispiel messen sich sehbehinderte Athleten und Athletinnen mit der Unterstützung ihrer Vordermänner oder -frauen auf einer 4000 Meter langen Strecke. In Bern gibt es einen Verein, in dem sich Teams aus beeinträchtigten und nichtbeeinträchtigten Personen treffen, um von April bis Oktober jeweils am Dienstag- und am Mittwochabend bis zu 60 Kilometer lange Ausfahrten zu unternehmen.

Viviane Barben ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie hat das gesuchte Transportmittel als Schülerin während einer Projektwoche ausprobiert.

ZU GEWINNEN:

Eine Übernachtung mit Abendessen und Frühstück im Grandhotel Giessbach im Wert von Fr. 950.–

Wir verlosen eine Übernachtung für zwei Personen im Doppelzimmer Deluxe mit Seeblick inklusive Frühstück und 4-Gang-Giessbach-Diner. Dazu unseren Giessbach Nostalgie-Pass mit folgenden Vorteilen:

ganztags freie Fahrt mit der BLS-Schiffahrt auf dem Brienzensee (2. Klasse); nachmittags ab 13.58 Uhr freie Fahrt mit der Brienz Rothorn Bahn; ganztags freier Eintritt in das Freilichtmuseum auf dem Ballenberg; ganztags freie Fahrt mit der historischen Giessbach-Standseilbahn; kostenfreie Führung und Zutritt zur Schule für Holzbildhauerei in Brienz. Weitere Infos zum Hotel finden Sie unter www.giessbach.ch



Lösung letzte Ausgabe: Cargovelo

Gewonnen haben die Tageskarten für die Drei-Seen-Schiffahrt Marguerite Rochat aus Corcelles (NE), Peter Bandi aus Bern, Verena Davatz aus Trin (GR), Chantal Favarger aus

Les Brenets (NE) und Martin Lüdi aus Goldbach (BE).

Wettbewerbspreis offeriert von



Welches Transportmittel suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis zum 29. Mai 2022 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.

Der Rundumschutz für Ferien und Freizeit



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

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

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Der Krieg in der Ukraine führt uns vor Augen, dass der Klimakollaps nicht die einzige Katastrophe ist, die der zügellose Verbrauch fossiler Ressourcen auslöst.



STÉPHANIE PENHER

Benzin finanziert die Kriege dieser Welt mit

Wir geben Milliarden für Benzin, Öl und Gas aus – jedes Jahr. Geld, das in den Herkunftsländern genutzt wird, um Macht aufzubauen. Macht, die nun wie eine Feuerwalze über ein demokratisches Land hinwegfegt, Menschenleben auslöscht und Zukunftspläne zerstört. Der Krieg in der Ukraine führt uns vor Augen, dass der Klimakollaps nicht die einzige Katastrophe ist, die der zügellose Verbrauch fossiler Ressourcen auslöst.

Was können wir dagegen tun? An Demonstrationen teilnehmen, für Hilfsgüter spenden oder geflüchtete Menschen bei uns aufnehmen? Das entfaltet eine Wirkung. Sehe ich die Bilder von Zerstörung und Leid, wird mir auch klar, dass es damit nicht getan ist und deutlich mehr Anstrengungen nötig sind.

Für den Frieden müssen wir uns auch von der folgenschweren Abhängigkeit von Benzin, Öl und Gas lösen. Für den Verkehr bedeutet das, möglichst rasch auf fossilfreie Energieträger umzustellen. Mit einem passenden Massnahmenpaket ist das möglich, wie der «Masterplan fossilfreier Verkehr» darlegt, den

der VCS im letzten Jahr publiziert hat. Dazu gehören technologische Entwicklungen, wie die Elektrifizierung des (Strassen-) Verkehrs, den der VCS unter anderem mit eco-auto.info vorantreibt.

Längst nicht alle Massnahmen lassen sich von heute auf morgen umsetzen. Und wir können jetzt nicht auf den technologischen Wandel warten. Natürlich können alle etwas tun, indem sie jetzt auf unnötige Autofahrten verzichten. Denn jede eingesparte Tankfüllung hilft, Russland den Geldhahn zuzudrehen. Der Kern des Problems liegt aber in der Bevorteilung der motorisierten Individualmobilität und der Abhängigkeit von ihr: Pendleranreize, Parkplatzerstellungspflicht, autozentrierte Infrastruktur und Planung. Das ist ein strukturelles Problem, gegen dessen Beseitigung sich die bürgerlichen Mehrheiten aktiv wehren, wie auch gegen den Ausbau von Alternativen.

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Flore Maret, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Stéphanie Penher, Silvia Schaub, Lea Schmutz, Christine Steinmann, Martin Winder, Fanny Zürn. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Lejpa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 77 213 (deutsch 56 858, französisch 20 355). Die nächste Ausgabe erscheint am 8. September 2022. **Insertionsschluss:** 8. August 2022. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Einkaufen zu Fuss oder mit dem Velo

Die Art und Weise, wie wir einkaufen gehen, hat genauso viel Einfluss auf unseren ökologischen Fussabdruck wie die Produkte, die wir einkaufen. In der Schweiz sind Einkaufsfahrten nach Fahrten zur Arbeit und in der Freizeit die dritt wichtigste Ursache für Verkehr. Am 24. September organisiert der VCS zum zweiten Mal den «Carfree Shopping Day». Die VCS-Sektionen werden Infostände organisieren, um auf Alternativen zum Einkauf mit dem Auto aufmerksam zu machen. Im nächsten VCS-Magazin erfahren Sie mehr über den «Carfree Shopping Day» sowie Tipps und gute Beispiele für autofreies Einkaufen und Liefern.



Bis **20%**
Ersparnis!*



Ökologisches Fahren lohnt sich!

Die Eco-Motorfahrzeugversicherung für alle, die umweltbewusst fahren und Prämien sparen wollen.

Schnell und einfach zur Offerte der Eco-Motorfahrzeugversicherung:

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

* Beispiele: Preise exkl. MwSt und Stempelgebühr für die Haftpflichtversicherung.

Tesla Model 3 (Elektro), gefahren von einer 57-jährigen Frau (Kanton Zürich).
Standardprämie: Fr. 557.80, VCS-Prämie: Fr. 426.70, Ersparnis: Fr. 131.10 (plus Ökobonus Fr. 85.30).

VW Golf (Benzin), gefahren von einem 35-jährigen Mann (Kanton Bern).
Standardprämie: Fr. 441.50, VCS-Prämie: Fr. 337.80, Ersparnis: Fr. 103.70.

Versicherungsträger : Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Für Mensch
und Umwelt

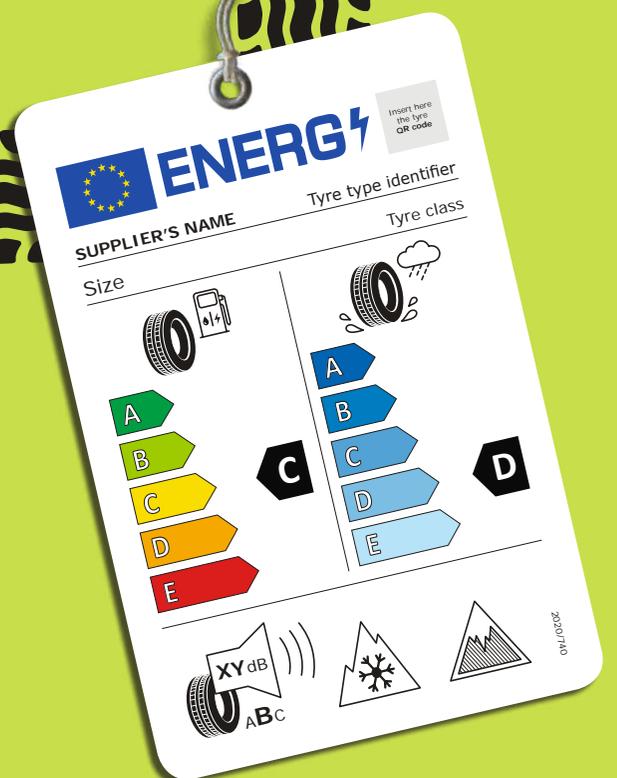


EXKLUSIV FÜR AUTOFAHRER: DER ÖKOLOGISCHE REIFENABDRUCK!

SCHNELLER BREMSEN.
LEISER FAHREN.
TREIBSTOFF SPAREN.



WWW.REIFENETIKETTE.CH



 energieschweiz

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Umwelt BAFU