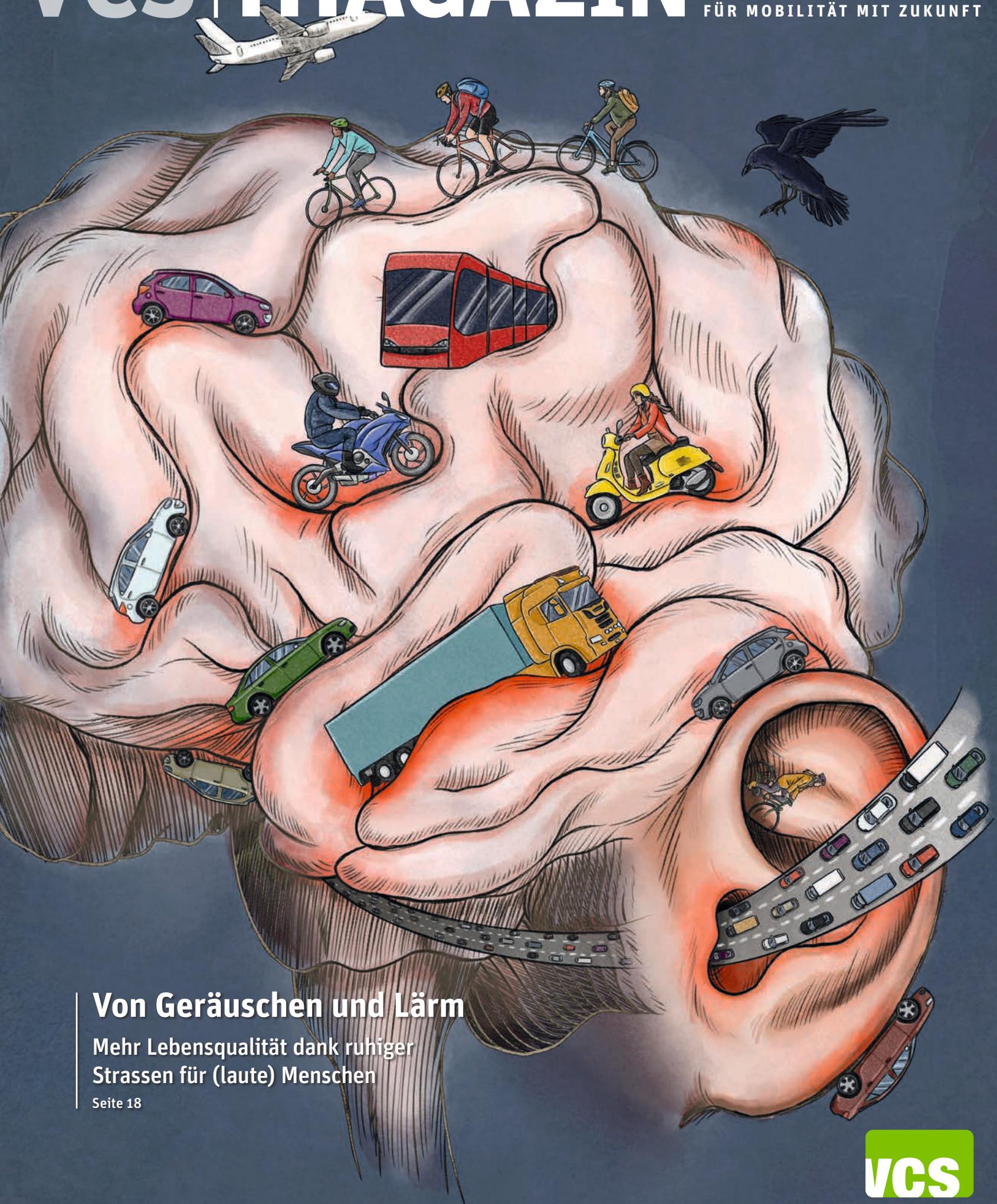


VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Von Geräuschen und Lärm

Mehr Lebensqualität dank ruhiger Strassen für (laute) Menschen

Seite 18



Jetzt online
abschliessen

Ferien schon geplant? Die Schweiz oder Europa unbeschwert entdecken!

Der **VCS-Schutzbrief** bietet einen Rundum-Reiseschutz während dem ganzen Jahr, für alle Personen im gleichen Haushalt und für vieles mehr wie Seminare, Kurse, Ausflüge, Konzerte, Wanderungen.



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

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

Versicherer:



Für Mensch
und Umwelt



Bis zu 10%
Rabatt für VCS-
Mitglieder.

Entspannt mit der Zurich Hausrat- versicherung

Mit der Hausratversicherung von Zurich können Sie sich entspannen. Wir übernehmen die Kosten, wenn Ihr Eigentum durch Naturgefahren, Feuer, Wasser oder einen Einbruch Schaden nimmt. Als VCS-Mitglied profitieren Sie zudem von 10% Rabatt auf die Versicherungsprämie.

Jetzt kostenlos informieren:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via E-Mail eco@verkehrsclub.ch

Versicherungsträger: Zurich Versicherungs-Gesellschaft AG

Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Referendum:** Wir stoppen den masslosen Ausbau
- 8 **Ausblick auf Legislatur:**
Jans, die Frauen und die Autobahnen
- 10 **Schulwege:** Was es rund um die Schulen braucht
- 11 **Eco-auto:** Elektroautos im Vorteil
- 12 **Velofahren:** diese Regeln gelten (neu)
- 13 **Interview:** mit der neuen Geschäftsführerin
Stéphanie Penher
- 15 **Legate:** der gute Vorsatz für 2024
- 16 **Geteilte Mobilität:** Willkommen in «Sharehausen»
- 17 **VCSkids:** unsere Kinderseite



42 **Winterwandern im Waadtland:** der Rest gehört Auerhuhn & Co.

45 **Ausflug:** der Zauber des Risoud-Waldes

28 **Mitgliederangebote**

32 **Berichte aus den Regionen**

48 **Wettbewerb**

49 **Bitte mitdenken! mit Simon Hofmann**

50 **Cartoon**

Titelbild: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Neulich unterhielten sich in einem Geschäft zwei ältere Frauen angeregt mit der Inhaberin, während ich in Einkaufslaune den Gestellen entlang-

schlenderte. Plötzlich wurden die Stimmen lauter und ich hellhörig: Es fielen die Worte «Unsinn», «Autobahn» und «Ausbau». Die Frauen waren sich einig: 5,3 Milliarden in den Ausbau von Autobahnen zu stecken, ist Unsinn. Recht haben sie. Für das Geld gibt es nämlich nur mehr Verkehr, Beton und Lärm. Um Lärm geht es auch in unserem Dossier. Wir wollten wissen, welche Rolle Lärm in Bezug auf unsere Lebensqualität spielt. Oder warum das Geräusch des Staubsaugers das Baby beruhigt, während es der Katze Angst macht. Einig waren wir uns darin, dass übermässiger Strassenlärm Unsinn ist – im Quartier ebenso wie auf zusätzlichen Autobahnspuren. Ich wünsche Ihnen eine ruhige und inspirierende Lektüre.

Nelly Jaggi
Co-Redaktionsleiterin

DOSSIER

Ruhige Strassen für (laute) Menschen

Lärm schadet der Gesundheit. Lebenswerte Strassen bieten Platz für Menschen. Doch warum sich die Politik in gewissen Belangen taub stellt, wann ein Geräusch zu Lärm wird und welche Rolle Verkehrslärm bei der Bewertung der Lebensqualität spielt, lesen Sie in unserem Dossier.





© Hugo Vincent

Mit dem ÖV auf die Skipiste

Um der Nachfrage nach einer nachhaltigen und bequemen Reise zur Skipiste gerecht zu werden, bieten die SBB saisonale Verbindungen und neue Direktzüge nach beliebten Destinationen an. Mit dem Angebot «Snow'n'Rail» profitieren ÖV-Reisende zudem von bis zu 30 Prozent Rabatt auf die Ein- oder Mehrtageskarte für über 25 Skigebiete in der ganzen Schweiz.

Für alle, die lieber Schneeschuhe, Felle oder Langlaufskier anschnallen, sorgt der Schneetourenbus für die Verbindung zwischen der letzten ÖV-Haltestelle und dem Start attraktiver Routen.

«Snow'n'Rail»: Infos, Fahrpläne und Angebote unter www.snowrail.ch
 Schneetourenbus: Fahrpläne und Buchung unter www.schneetourenbus.ch

Bundesrat ist gegen die Umweltverantwortungsinitiative

Der VCS hat die Umweltverantwortungsinitiative der jungen Grünen unterstützt. Nun hat der Bundesrat die Botschaft an das Parlament verabschiedet und empfiehlt die Initiative zur Ablehnung. Laut dem Bundesrat wäre die Umsetzung mit massiven Kosten für Wirtschaft und Gesellschaft verbunden. Stattdessen will der Bundesrat auf die bestehenden Bestimmungen und laufenden Gesetzgebungsarbeiten setzen, um die natürlichen Ressourcen zu schonen.

Beendigung der Kooperation mit hajk

Der VCS und der Schweizer Outdoorspezialist hajk werden die seit 2006 bestehende Kooperation per 31. März beenden. Bisher konnten VCS-Mitglieder über den Webshop «VCS-Boutique» auf das breite Sortiment an Outdoorprodukten von hajk zugreifen und von attraktiven Rabatten und Angeboten profitieren. Nun wird die «VCS-Boutique» geschlossen. Der Entscheid erfolgte in gegenseitigem Einvernehmen. Der VCS und hajk bedanken sich bei den VCS-Mitgliedern für die Unterstützung und das entgegengebrachte Vertrauen. Die breite Palette bleibt auch weiterhin auf hajk.ch für alle verfügbar. Zudem behalten die VCS-Gutscheine ihre Gültigkeit. Ab dem 2. April können sie im hajk-Webshop eingelöst werden. Infos dazu finden Sie auf Seite 28.

Sollten beim Einlösen von Gutscheinen Probleme auftreten, melden Sie sich per Mail unter office@hajk.ch oder telefonisch unter 031 838 38 38. Weitere Infos und bestellen unter www.vcs-boutique.ch oder www.hajk.ch

Standesinitiative fordert günstigere ÖV-Preise

Mit einer Standesinitiative fordert das Parlament des Kantons Jura die Bundesversammlung auf, die Preise für ÖV-Billette und -Abonnemente zu senken. Hohe ÖV-Preise können Menschen daran hindern, vom Auto auf den ÖV umzusteigen. Daher unterstützt der VCS die Forderung. Mobilität darf zwar etwas kosten, gerade in den letzten Jahren ist der ÖV aber im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr teurer geworden. Diese Entwicklung geht in die falsche Richtung und torpediert das Verlagerungsziel gerade in einkommensschwächeren Regionen empfindlich. Eine Möglichkeit, die Einstiegshürde für den ÖV zu senken, ist aus Sicht des VCS ein günstigeres Halbtax-Abonnement.

In eigener Sache

Beim Versand des Magazins 4/2023 wurden teilweise versehentlich zwei adressierte Spendenbeilagen mit einem Magazin verschickt. Deshalb haben einige Mitglieder kein Magazin erhalten. Dafür entschuldigen wir uns und bedanken uns bei allen, die uns doppelte Beilagen gemeldet haben. Wer das November-Magazin nachträglich lesen will, kann es nachbestellen oder findet es online im Archiv.



www.verkehrsclub.ch/magazin

Videointerview über ein Haus der kurzen Wege

In Zürich, direkt an den Bahngleisen und zehn Gehminuten vom Hauptbahnhof entfernt, steht das Zollhaus. Die autofreie Wohnbaugenossenschaft legt grossen Wert auf eine soziale Vielfalt, das Leben im Zollhaus ist auch für ältere Personen attraktiv. Es ist ein Haus der kurzen Wege, drei der 50 Wohnungen dienen als Alters-Wohngemeinschaften. Geniessen Sie einen Einblick und erfahren Sie im Videointerview mit Franziska Rohner, Co-Verantwortliche Kommunikation, mehr über das Zusammenleben in der Wohnbaugenossenschaft.



Das Video finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/blog/kalkbreite



© VCS/Wiliane Barben



© Adobe Stock/Zamranatt Tonovi

Ab März: neue VCS-Veloversicherung

Unbekümmert Velo fahren und zeitgleich die Velopolitik von morgen unterstützen: mit der neuen VCS-Veloversicherung. Die individuelle Versicherungslösung für Familien, Wohngemeinschaften und Einzelpersonen bietet eine umfassende Absicherung gegen Beschädigung, Diebstahl, Akkuddefekt und vieles mehr – fürs Rennvelo, Mountainbike und E-Bike. Weil es weder Selbstbehalt noch versteckte Ausschlüsse gibt, ist die Versicherungsleistung maximal transparent. Zudem unterstützt die Mitgliedschaft der Versicherer den VCS dabei, die künftige Ausrichtung der Velopolitik in der Schweiz mitzugestalten.

Übrigens: Das Velo ist unter Umständen durch die Hausratversicherung vor Diebstahl geschützt – für Schäden bei einem Sturz beim Mountainbiken oder einem teuren Akkuschaden aber nicht zwingend.

Der VCS berät Sie gerne und prüft auch die Vermeidung einer möglichen Doppeldeckung. Kontakt und weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrclub.ch/veloversicherungen



Klimareportagen aus dem Sattel

Von Januar bis August 2022 haben der Journalist Florian Wüstholtz und der Fotograf Martin Bichsel eine journalistische Veloreise von Bern nach Teheran gemacht (im Bild vor dem Galataturm in Istanbul). Auf ihrer «Grünen Spur» trafen sie zahlreiche Menschen, die von der Klimakrise betroffen sind. Daraus ist nun ein bildstarkes Reportagenbuch entstanden. «Hoffen bleibt erlaubt» ist für VCS-Mitglieder vergünstigt erhältlich, Infos dazu finden Sie auf Seite 29.

Mehr zu den Autoren, dem Buch und zur Reise finden Sie unter www.gruenespur.ch



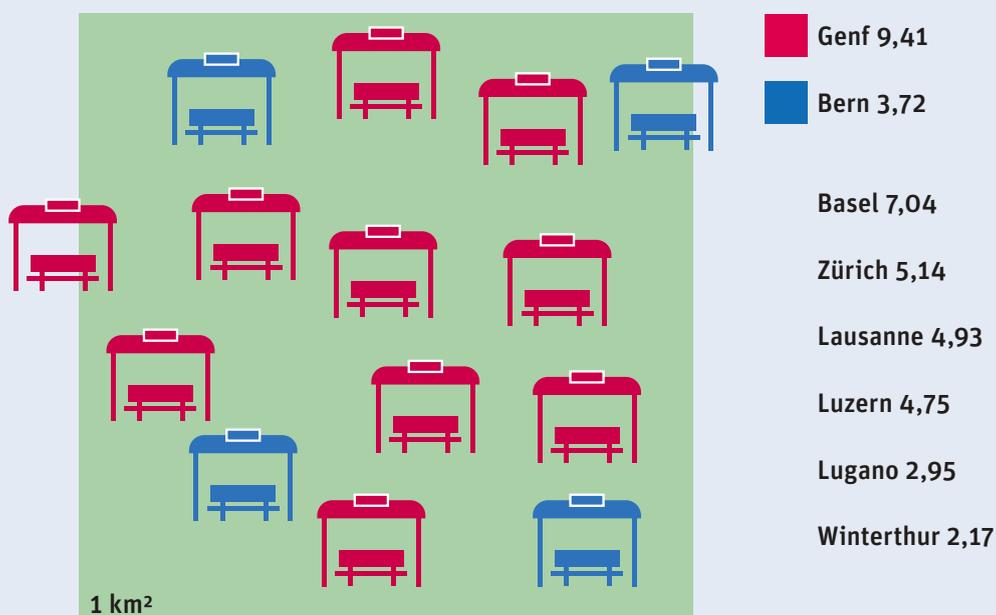
© Martin Bichsel

JE MEHR HALTESTELLEN, DESTO ATTRAKTIVER DER ÖV?

Die Lebensqualität der Bevölkerung zeigt sich in verschiedenen Dimensionen. Eine davon ist die Mobilität. Dazu zählt auch die Anzahl Haltestellen pro Quadratkilometer. Je besser die Anbindung an den öffentlichen Verkehr, desto besser die Wahlmöglichkeit. In Genf kamen 2021 knapp 10 Haltestellen auf einen km², in Bern waren es deren 3,72. Bei diesen Zahlen muss allerdings berücksichtigt werden, dass sie sich auf das gesamte Gemeindegebiet beziehen – je grösser und je mehr Grün- und Erholungsflächen, desto geringer ist die Haltestellendichte. Das zeigt auch die Grenzen dieser Methodik auf – die Haltestellendichte muss optimal auf die Dichte der Siedlung abgestimmt sein.

Mehr zu den verschiedenen Dimensionen der Lebensqualität lesen Sie im Dossier auf den Seiten 26 und 27.

Haltestellen des öffentlichen Verkehrs pro km²



Quelle: Bundesamt für Statistik

Wir stoppen den masslosen Ausbau!

Autobahnen Am 11. Januar hat der VCS gemeinsam mit einer Allianz aus 29 Organisationen das Referendum gegen den Autobahn-Bauwahn eingereicht. Die 100 000 gesammelten Unterschriften zeigen: der geplante Autobahn-Ausbau ist übertrieben und überholt.

Von Nelly Jaggi



Applaus an der nationalen Klimademo, September 2023

Ende September fand in Bern die nationale Klimademo statt. Über 60 000 Menschen gingen für den Klimaschutz auf die Strasse – eine grossartige Kulisse für die Ankündigung des Referendums durch den VCS-Präsidenten Ruedi Blumer.

Highway to Hell, Oktober 2022

Im Oktober 2022 wehrte sich der jungVCS gegen die geplanten Milliarden für den Autobahnwahn. Als Parlamentsmitglieder verkleidet, warf das Co-Präsidium das Geld aus dem Fenster. Schon damals war der jungVCS mit den Entscheiden der Politikerinnen und Politiker nicht einverstanden – daran hat sich nichts geändert!

Als der Bundesrat im Februar 2023 die Botschaft zum Strategischen Entwicklungsprogramm STEP vorlegte, stand für den VCS fest, dass er das Referendum ergreifen wird, sollte das Parlament das völlig überriessene Ausbauprogramm befürworten. Das tat das Parlament und ging mit dem Sechs-Spur-Ausbau zwischen Le Vengeron, Coppet und Nyon gar noch weiter als der Bundesrat. Und

so startete der VCS zusammen mit einer breiten Allianz im Oktober mit der Unterschriftensammlung, an der sich insbesondere die VCS-Sektionen und der jungVCS intensiv beteiligt haben.

Am 11. Januar haben Vertreterinnen und Vertreter der Allianz «Stopp Autobahn-Bauwahn» der Bundeskanzlei die Unterschriften übergeben – bis zum Zeitpunkt der

Einreichung konnten 66 450 davon amtlich beglaubigt werden. Damit ist klar, dass die Stimmbevölkerung in der Frage des Autobahn-Ausbaus das letzte Wort hat.

Der durchschlagende Sammelerfolg ist ausgesprochen erfreulich. Die Einsicht, dass mehr Strassen mehr Verkehr generieren, sei gross, sagt Ruedi Blumer: «100 000 Unterschriften sprechen eine klare Sprache.

Engagierte Sammelaktionen, Oktober bis Dezember 2023

Der Erfolg hat uns überwältigt: 100 000 Menschen haben das Referendum unterschrieben. Viele davon bei Sammelaktionen auf der Strasse – durch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Zentralsekretariats, der Sektionen, des jungVCS (im Bild) oder der Allianzpartner.



Stopp dem Autobahnwahn, November 2023

Im letzten November ging der jungVCS erneut auf die Strasse: Er stellte auf dem Bundesplatz einen Karton-SUV in Originalgrösse auf und liess ihn symbolisch über die Klimaziele fahren. Klimaziele, die das Stimmvolk mit dem Ja zum Klimaschutz-Gesetz klar angenommen hat und die dennoch nicht berücksichtigt werden – ein Desaster!

Diesen Menschen ist unverständlich, dass Bundesrat und Parlament mitten in der Klimakrise 5,3 Milliarden Franken in den Autobahn-Ausbau investieren wollen. Genug ist genug! Zukunftsfähig ist die Veränderung des Mobilitätsverhaltens zu Gunsten von Homeoffice, Fuss- und Veloverkehr sowie ÖV. Das ist wesentlich flächeneffizienter, gesünder und klimafreundlicher.»

Die Allianz «Stopp Autobahn-Bauwahn» wird sich im Abstimmungskampf dezidiert und engagiert gegen den geplanten Raubbau am Natur- und Kulturland wehren. Derzeit geht die Referendumsallianz von einer Volksabstimmung im Sommer oder Herbst aus. ■



Infos und Bestellung von Kampagnenmaterial unter www.autobahnwahn.ch

Der Lohn der Arbeit, Januar 2024

Sammeln, sortieren, zählen ...: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VCS Schweiz haben sich mächtig ins Zeug gelegt. Das Resultat lässt sich sehen: Die Kisten mit den beglaubigten Unterschriften stehen für die Einreichung bereit.



Bunte Einreichungsaktion, Januar 2024

Am 11. Januar haben wir die mehr als 66 000 beglaubigten Unterschriften im Rahmen einer bunten Aktion bei der Bundeskanzlei in Bern eingereicht.

Jans, die Frauen und die Autobahnen

Ausblick Die eidgenössischen Parlamentswahlen sind vorbei und der Bundesrat ist neu besetzt. Zeit für einen Ausblick: Im Rahmen eines Webinars hat der VCS mit dem Historiker und Politologen Claude Longchamp über Chancen und Gefahren für das umweltpolitische Lager gesprochen.

Von Edward Weber

Die düsterste Prognose vorneweg: Nicht nur haben die grünen Parteien – insbesondere bei der jüngeren Bevölkerung – im Oktober 2023 Wählerinnen und Wähler verloren und gehen geschwächt in die 52. Legislatur. Nach der Einschätzung des Politologen Claude Longchamp ist auch absehbar, dass das rechtsbürgerliche Lager von FDP und SVP in Zukunft in der Umweltpolitik deutlich aktiver werden wird. Mit dem Ziel, diese auf allen Ebenen einzuschränken und insbesondere die Energiepolitik der letzten Jahre rückgängig zu machen.

Ob dieser Angriff der Rechtsbürgerlichen gelingen wird, hängt nach den Wahlen noch stärker als bisher von der Strategie der gestärkten «Mitte» ab, welche der GLP als neue erfolgreiche Zentrumspartei etwas den Rang abgelaufen hat. Die «Mitte» hat sich jüngst von der politischen Rechten teilweise emanzipiert. Weil sie weder klar links noch rechts zu verorten ist, wird sie in den Kommissionen und Räten bei zentralen Fragen zur Umweltpolitik absolut entscheidend sein in den nächsten Jahren.

Die Rolle von Beat Jans

Aus umweltpolitischer Sicht gibt es aber auch Lichtblicke. Mit der Wahl von Beat Jans gibt es im Bundesrat in der Umweltpolitik neu ein starkes Gegengewicht zu Albert Rösti. Im Gegensatz zu Alain Berset sind für Jans ökologische Fragen wichtiger als soziale. Jans ist fähig, in der Umwelt- und Verkehrspolitik Gegensteuer zu geben, und könnte als eine Art «Schattenumweltminister» agieren.

Geht es um Volksabstimmungen an der Urne, kann das ökologische Lager auf die Frauen zählen. Waren die Frauen in den 80er-Jahren noch ein konservatives Wählerpotenzial, ist heute das Gegenteil der Fall; sie sind links-progressiver und offener gegenüber Umweltanliegen als Männer. Anders als bei den Jungen ist bei den Frauen kein Gegentrend auszumachen. Die Aufgabe des ökologischen Lagers wird es sein, die

Frauen für die Urnengänge zu mobilisieren. So ist Bern derzeit immer noch die einzige Stadt, in der Frauen häufiger abstimmen als Männer. Das sollte auch im Rest der Schweiz Schule machen.

Richtungsweisendes Referendum

Dass es gelingt, die Frauen stärker zu mobilisieren, wird insbesondere für den umweltpolitisch wegweisenden Urnengang zum Referendum gegen den Autobahn-Ausbau wichtig sein. Wenn das Referendum scheitert, ist dies der Startpunkt für eine noch umweltfeindlichere Politik der parlamentarischen Umweltkommissionen und des

UVEK unter Bundesrat Rösti. Ist es erfolgreich, ist die Ausgangslage zumindest in der Verkehrspolitik wieder offe und das UVEK müsste in Zukunft mehr Rücksicht auf ökologische Anliegen nehmen.

Wollen der VCS und seine Verbündeten das Referendum gewinnen, müssen sie gemäss Longchamp aktuelle Entwicklungen berücksichtigen. Erstens ist der Zukunftshorizont der Schweizerinnen und Schweizer düsterer geworden. Die Ängste vor einem sozialen Abstieg sind stärker geworden und haben ökologische Fragen teilweise verdrängt. Zweitens werden ökologische Verhaltensempfehlungen vor allem von

Das sagt Politexperte Claude Longchamp zu den Auswirkungen der Wahlen 2023

«Ein Ja zum Autobahn-Ausbau wäre aus umweltpolitischer Sicht ein Schritt in die falsche Richtung.»

«Die Hälfte des Effektes der Klimawahl 2019 ist weg.»

«Die Jungen wollen ihre individuellen Freiheiten nicht einschränken lassen. Darauf muss das Umweltlager Rücksicht nehmen.»



Was bisher geschah

In der Dezembersession hat das neu gewählte Parlament bereits umweltpolitisch relevante Themen behandelt: das CO₂-Gesetz und die Landschaftsinitiative. Zusammengestellt von Nelly Jaggi

den Jungen mit einer Einschränkung der individuellen Freiheiten in Verbindung gebracht und skeptisch beurteilt. Drittens hat der Wahlkampf gezeigt, dass die aktuelle politische Debatte durch Themen dominiert wird, die negative Emotionen auslösen – wie beispielsweise die Aktionen der Klimakleber. Das macht es deutlich schwieriger für Umweltverbände, mit rationalen Argumenten Gehör zu finden. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz.

«Ich traue Beat Jans zu, eine Art «Schattenminister» der Umweltpolitik zu werden.»

«Der Zukunftshorizont der Schweizerinnen und Schweizer ist düsterer geworden.»

In der noch jungen Legislatur hat der Nationalrat ein CO₂-Gesetz beschlossen, das nicht ausreicht, um das Schweizer Klimaziel zu erreichen. VCS-Präsident Ruedi Blumer apostrophiert es mit klaren Worten: «Halbbatzig, zaghaft, schwach! Der Entscheidung des Nationalrats ist geprägt von Mutlosigkeit und Angst. Das Resultat ist ein zahnloses CO₂-Gesetz, das seinem Namen nicht gerecht wird.» Insbesondere nach dem deutlichen Ja der Stimmbevölkerung zum Klimaschutz-Gesetz wäre jetzt ein klares Bekenntnis des Parlaments angebracht.

Nirgends sind CO₂-Reduktionen dringender als im Strassenverkehr, der für ein Drittel der Emissionen verantwortlich ist.

Nirgends sind CO₂-Reduktionen dringender als im Strassenverkehr, der für ein Drittel der Emissionen verantwortlich ist. Das Klimaschutz-Gesetz verlangt darum für den Strassenverkehr bis 2040 eine CO₂-Reduktion von 57 Prozent gegenüber 1990. Doch die Effizienzsteigerungen der Neuwagen sind in den letzten 30 Jahren durch zusätzlich gefahrene Kilometer fast vollständig zunichte gemacht worden. Wenigstens müssen nun gemäss Nationalrat 75 Prozent der CO₂-Reduktionen im Inland erfolgen und nur noch 25 Prozent dürfen ins Ausland verlagert werden. Schon aufgrund dieser Fakten hätte sich der VCS ein CO₂-Gesetz mit griffigen Massnahmen erhofft.

Kaum Massnahmen im Luftverkehr

Enttäuscht zeigt sich auch die Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (KLUG), der der VCS angehört. Um den Flugverkehr zu dekarbonisieren, setzt das Parlament vor allem auf erneuerbare Treibstoffe. Das CO₂-Gesetz will eine Beimischpflicht für erneuerbare Flugtreibstoffe ähnlich wie in der EU einführen: In der EU sind 6 Prozent im Jahr 2030, davon 5,3 Prozent Biotreibstoffe und 0,7 Prozent synthetische Treibstoffe. Laut Priska Seiler Graf, Co-Präsidentin der KLUG, bringt diese Massnahme zwei Prob-

leme mit sich: «Eine so niedrige Beimischquote kann die Flugemissionen bis zum Ende des Jahrzehnts nicht signifikant reduzieren. Darüber hinaus ist es eine schlechte Investition in die Zukunft, auf Biotreibstoffe zu setzen. Sie werden nie in ausreichender Menge zur Verfügung stehen, um den Flugverkehr zu dekarbonisieren.»

Die Einführung einer Lenkungsabgabe von 500 bis 3000 Franken für Privatjets wurde vom Nationalrat leider abgelehnt. Im CO₂-Gesetz sind nur wenige andere Massnahmen enthalten, darunter die finanzielle Unterstützung für den grenz-

überschreitenden Schienenverkehr. Sie werden jedoch nur einen geringen Einfluss auf die Flugemissionen haben, vor allem wenn der Flugverkehr weiter zunimmt.

Landschaftsinitiative zurückgezogen

Im Oktober 2023 beschloss die grosse Mehrheit des Initiativkomitees, die Landschaftsinitiative zurückzuziehen. Zur Erinnerung: Sie forderte klarere Regeln für das Bauen ausserhalb der Bauzonen. Der Gegenvorschlag in Form einer Revision des Raumplanungsgesetzes (RPG) erfüllt die Hauptforderungen der Initiative. «Das Ziel, die Anzahl der Gebäude ausserhalb der Zonen sowie die versiegelte Fläche zu stabilisieren, macht das RPG zu einem valablen Gegenvorschlag», sagt Elena Strozzi, Kampagnenleiterin der Landschaftsinitiative. Für die Natur und die Biodiversität bedeutet diese Stabilisierung mehr Freiräume, da dadurch Gemeindestrassen, Zufahrtsstrassen sowie neue asphaltierte Teile um die Gebäude herum (z. B. Parkplätze) eingeschränkt werden. Ausgenommen von der Berechnung sind jedoch die Kantons- und Nationalstrassen. Die Wachsamkeit der Umweltorganisationen wird bei der Umsetzung des neuen Gesetzes von entscheidender Bedeutung sein. ■

Was rund um die Schulen auf dem Spiel steht

Schulweg Neben den offensichtlichen Anforderungen an die Sicherheit muss ein Schulweg auch Raum für die Sozialisierung und das Lernen bieten. Letzten Herbst hat der VCS ein Seminar organisiert, um Ideen und Beispiele zur Verkehrsberuhigung rund um Schulen vorzustellen.

Von Alice Gentile



© ZVB

Die Schulwegkonzepte, die der VCS mit Gemeinden realisiert, sollen es den Kindern ermöglichen, zu Fuss, mit dem Velo oder dem Trottinett zur Schule zu kommen.

Seit Beginn des Schuljahrs 2023 sammelt die Gemeinde Val-de-Travers vor dem Schulhaus von Couvet Erfahrungen mit dem Konzept der Schulstrassen. Die im Rahmen eines VCS Mobilitätskonzepts Schule vorgeschlagene Massnahme umfasst die temporäre Sperrung eines Strassenstücks vor dem Schulhaus für den Autoverkehr.

Kinder zu Wort kommen lassen

Verschiedene Studien belegen die Bedeutung des Schulwegs für die Entwicklung der Kinder. So etwa die Erhebung von Zoe Moody, die als Referentin am VCS-Seminar in Neuenburg teilnahm: «Erwachsene betrachten zurückgelegte Wege oft als verlorene Zeit, Kinder sehen dies jedoch ganz anders. Für sie sind sie ein Übergangsraum, in dem sie ohne Überwachung Erfahrungen sammeln und dabei ihre Selbstständigkeit sowie ande-

re Kompetenzen entwickeln können», erläuterte Moody, die im Wallis und in Genf unterrichtet und forscht. Der Schulweg trägt nicht zuletzt zur Sozialisierung der Kinder bei: Sie kommen zusammen, spielen, plaudern oder testen ihre Grenzen aus. Dabei lernen sie ihr Umfeld kennen und gewinnen Vertrauen in ihre eigenen Fähigkeiten.

Um den Raum den Bedürfnissen und Wünschen der Kinder anzupassen, gibt es keinen besseren Ansatz, als sie als Spezialistinnen und Spezialisten des Schulwegs zu Wort kommen zu lassen. Genau dies macht der VCS bei den Mobilitätskonzepten Schule. Diese zielen darauf ab, die Schulwege sicher zu gestalten und sie den Bedürfnissen der Kinder anzupassen. Im Rahmen dieses partizipativen Ansatzes zeichnen die Kinder zunächst, was sie an ihrem Schulweg mögen und was nicht. Auf der Grundlage dieser Zeichnungen hat der VCS eine Studie veröffentlicht. Daraus geht hervor, dass die Kinder besonders sensibel auf dichten Verkehr oder hohe Geschwindigkeiten reagieren.

Erst testen, dann verankern

Im Rahmen von Moodys Referat kamen weitere Beispiele zur Verkehrsberuhigung zur Sprache. In Puplinge (GE) wird seit September 2023 die Strasse, die durchs Dorfzentrum und am Schulhaus vorbeiführt, zu gewissen Tageszeiten gesperrt. Die zuvor während ei-

nes Jahres getestete Massnahme erlaubt es, den Verkehr im Dorfzentrum zu beruhigen und ihn auf die Hauptachsen umzuleiten.

Vorgestellt wurden auch Beispiele aus Italien. In Chieri, einer Kleinstadt bei Turin, setzte 2020 ein partizipatives Verfahren ein, mit dem Ziel, den Verkehr rund um die Schulen zu beruhigen. Nach Workshops mit den Schulkindern, Eltern und Anwohnerinnen und Anwohnern entstanden unweit der Schulen drei Fussgängerzonen. Eine Testphase verlief erfolgreich, so dass die drei Fussgängerzonen schliesslich definitiv als solche ausgeschieden wurden.

Der VCS setzt sich mit seinen Kampagnen seit vielen Jahren für die Verkehrsberuhigung rund um Schulanlagen ein. Die damit einhergehenden Massnahmen sind wesentlich für die Entwicklung kindergerechter öffentlicher Räume. «Der Weg von zu Hause in die Schule ist als vollwertiger dritter Ort zu denken. Seine Gestaltung ist denn auch nicht auf Aspekte der Verkehrssicherheit und des gefahrlosen Fortkommens der Kinder zu reduzieren», sagt Emilie Roux, beim VCS verantwortlich für die Mobilitätskonzepte Schule.

Kinderfreundliche Räume dienen letztlich auch weiteren Zielen, etwa dem Begrünen der Städte, der Reduktion der Luftverschmutzung oder dem Vermeiden von Hitzeinseln. So lässt das Verändern von Mobilitätsgewohnheiten für die ganze Bevölkerung neue, attraktive Lebensorte entstehen. ■

Alice Gentile ist Projektleiterin im Bureau romand des VCS in Genf. Sie organisierte das Seminar in Neuenburg.

Elektroautos im Vorteil

eco auto.info Ein batterieelektrisches Auto belastet die Umwelt um 23 Prozent weniger als ein Benzinmodell.

Fährt das Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Quellen, steigt sein Umweltvorteil sogar auf 44 Prozent gegenüber dem Benzinfahrzeug. Dies zeigt ein Fachbericht des Bundesamtes für Umwelt.

Von Edmea Stegmaier

Das Bundesamt für Umwelt BAFU hat im April 2023 einen Fachbericht publiziert, welcher die Ökobilanz von Personewagen betrachtet und Aussagen zur Gesamtumweltbelastung macht. Anlass dafür war, dass in den Medien oft verschiedene und teilweise widersprüchliche Aussagen zu Ökobilanzen von Personewagen diskutiert wurden. «Das BAFU wollte Klarheit zu den Umweltwirkungen in die Diskussion bringen», erklärt Philipp Hallauer, Mitautor der Studie.

Umfassende Ökobilanz

Dafür suchte das BAFU Antworten auf Fragen wie «Welche Umweltauswirkungen haben Personewagen mit verschiedenen Antriebsarten?» und «Schneiden Elektroautos bei der gesamten Umweltwirkung über ihren Lebenszyklus heutzutage besser ab als vergleichbare Autos mit Verbrennungsmotoren?». Nebst der herkömmlichen Bilanz der Treibhausgas-Emission über den Lebenszyklus erfasste die Studie auch Umweltschäden wie den Verbrauch von Energie und mineralischen Ressourcen, Schadstoffemissionen oder radioaktive Abfälle. «Die Gewichtung verschiedener Umweltschäden im Vergleich beinhaltet immer eine Wertung», sagt Hallauer. Für ihre Gewichtung hätten sie nach einer wissenschaftlichen Methode berücksichtigt, wie weit der Ist-Zustand vom politisch festgelegten Ziel entfernt sei.

Individuelle Berechnung mit «mobitool»

Die Umweltbelastung bestimmter Fahrzeuge sowie ein individueller Strommix können durch Eingabe der wichtigsten Parameter in der Exceltabelle auf der Plattform «mobitool» abgeschätzt werden. Die Tabelle basiert auf den aktualisierten Inventaren, die auch für den Fachbericht verwendet wurden: www.mobitool.ch

Bei Verbrennerautos entsteht die grösste Umweltbelastung während des Fahrens. Bei Elektroautos fällt sie hingegen bei der Herstellung an, vor allem wegen der energieintensiven Batterieproduktion. «Über die gesamte Lebensdauer stossen Elektroautos im Vergleich etwa halb so viele Treibhausgas-Emissionen aus», fasst Hallauer zusammen.



Jedes Auto verursacht Umweltschäden.

Entscheidender Strommix

Fahrerinnen und Fahrer von Elektroautos haben die Wahl, mit welchem Strom sie ihr Fahrzeug laden. Die geringste Umweltbelastung verursachen mit erneuerbarem Strom geladene Elektroautos und Brennstoffzellen-Fahrzeuge, die mit Wasserstoff aus 100 Prozent erneuerbarem Strom betrieben werden. Mit dem durchschnittlichen Schweizer Strommix betriebene Elektroautos haben immer noch eine geringere Umweltbelas-

Kleiner ist besser

Relevant für die Umweltbelastung ist auch die Grösse des Fahrzeugs. «Von nichts kommt nichts. Je kleiner und leichter ein Fahrzeug, desto weniger belastet es die Umwelt», sagt Hallauer. Vergleicht man Modelle derselben Grösse, schneiden Elektroautos immer besser ab als Verbrennerautos. Dennoch: «Auch ein kleines Elektrofahrzeug, das mit erneuerbarem Strom geladen wird, verursacht Umweltschäden und führt zu

«Die Gewichtung verschiedener Umweltschäden im Vergleich beinhaltet immer eine Wertung.»

Philipp Hallauer

tung als Verbrennerautos. Werden Brennstoffzellen-Fahrzeuge mit Wasserstoff betankt, der mittels Verbraucher-Strommix hergestellt wurde, belasten sie die Umwelt jedoch am stärksten. «Der Strommix hat einen grossen Einfluss auf die Ökobilanz. Wegen des hohen Energieverbrauches für die Wasserstoffherstellung vor allem bei Brennstoffzellen-Fahrzeugen», erklärt Hallauer.

Das Hauptproblem für die Umwelt sei die Nutzung fossiler Energien, vor allem im Verbrennungsmotor, aber auch bei der Batterieherstellung für Elektrofahrzeuge. Dieser energieintensive Prozess findet heute meist in China statt, wo die Stromerzeugung zu einem grossen Teil auf Kohle basiert.

Treibhausgas-Emissionen. Für Netto-Null braucht es mehr», erinnert Hallauer.

Der Fachbericht des BAFU vergleicht Autos auch mit anderen Verkehrsmitteln und zeigt, dass der öffentliche Verkehr beziehungsweise der Veloverkehr die geringste Umweltbelastung erzeugen. Hallauer folgert: «Als Gemeinschaft können wir am meisten bewirken, wenn wir unsere Mobilität bewusst konsumieren und für Reisen jeweils das umweltschonendste Verkehrsmittel wählen.» ■

Edmea Stegmaier ist Praktikantin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Sie konnte ihre Familie davon überzeugen, dass das neue Auto «nur» ein kleines Elektroauto wurde.

Tachopflicht für schnelle E-Bikes

Velofahren Im laufenden Jahr gilt es, einige neue Regeln im Strassenverkehr zu beachten: Ab April ist etwa ein Tachometer für schnelle E-Bikes obligatorisch. Der Bund will damit die Verkehrssicherheit verbessern.

Von Andreas Käsermann

Zwar sind bereits die meisten E-Bikes mit einem Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet – jedoch ist ein solcher bislang auf Schweizer Strassen nicht obligatorisch. Dies ändert am 1. April, wie der Bundesrat bereits vor längerer Zeit beschlossen hat. Mit der Tachopflicht soll die Sicherheit im Verkehr verbessert werden, schreibt das Bundesamt für Strassen ASTRA.

Eine einfache Massnahme, welche Wirkung hat, meint VCS-Verkehrssicherheitsexperte Michael Rytz: «Die eigene Geschwindigkeit wird beim Velofahren häufig unterschätzt. Ganz besonders wer mit schnellen E-Bikes unterwegs ist, überschreitet ab und an ungewollt das Tempolimit in 20er- und 30er-Zonen. Eine Geschwindigkeitsanzeige kann helfen, heikle Situationen und Zusammenstösse mit Fussgängerinnen und Fussgängern zu vermeiden.»

Vorerst gilt die Tachometerpflicht bloss für neue E-Bikes, welche bis 45 km/h fahren. Schnelle Elektrovers, die bereits vor dem Stichtag in Betrieb waren, müssen bis April 2027 nachgerüstet werden. Keine Tachopflicht gibt es für langsame E-Bikes. Auch bereits klar ist, was das Fehlen eines Tachos kostet: «Für das Fahren ohne den erforderlichen Geschwindigkeitsmesser ist eine Ordnungsbusse von Fr. 20.– vorgesehen», verlautbart das ASTRA.

Beleuchtungspflicht seit 2022

Zeitgleich mit der Tachopflicht hat der Bundesrat vor gut zwei Jahren beschlossen, dass E-Bikes auch tagsüber mit Licht fahren müssen. Diese Vorschrift gilt bereits seit zwei



Seit zwei Jahren Pflicht: Licht beim E-Bike-Fahren auch tagsüber.

Jahren, wird aber häufig nicht beachtet. Die Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU hat im vergangenen Herbst eine Statistik veröffentlicht, wonach 91 Prozent der schnellen E-Bike-Fahrenden tagsüber mit Licht unterwegs sind – jedoch ist das Licht bei Tage nur etwa bei drei Vierteln der langsameren Elektrovers eingeschaltet. Bedenklich, findet Michael Rytz: «Die Beleuchtung des Velos ist auch tagsüber ein entscheidender Faktor, um das eigene Unfallrisiko zu senken. Die schlanke Silhouette eines Fahrrads ist je nach Lichtverhältnissen für andere Verkehrsteilnehmende schwierig zu erkennen. Dessen sind sich viele zu wenig bewusst. Licht kann helfen und geht beim E-Bike ja

sogar ohne zusätzliche Anstrengung.» Gemäss der BFU-Statistik wird allerdings auch in der Dämmerung und während der Nacht häufig ohne Licht gefahren: Jedes elfte langsame E-Bike ist auch bei Dunkelheit ohne Beleuchtung unterwegs. Weitet man den Blick auf alle Fahrräder, so fährt jede vierte Person nachts ohne Licht.

Ebenfalls bereits seit längerer Zeit – seit nunmehr drei Jahren – ist das Rechtsabbiegen für Velofahrende an Ampeln auch bei rotem Signal erlaubt, sofern dies entsprechend ausgeschildert ist. Zwar ohne Vortrittsrecht und mit der entsprechenden Vorsicht; aber immerhin. Die Regel soll in erster Linie das Velo als Verkehrsmittel fördern – sie ist jedoch mitunter noch unbekannt. So werden Radfahrerinnen und Radfahrer, welche sich korrekt verhalten und auch bei roter Ampel rechts abbiegen, nicht selten zu Unrecht mit Hupkonzerten bedacht oder hören Zurechtweisungen aller Art. ■

Das ändert beim Autofahren

Auch für Automobilistinnen und Automobilisten gibt es im laufenden Jahr Neuerungen: So wird der alte blaue Führerausweis aus Papier zum Auslaufmodell. Ab dem 1. November gelten nur noch die Ausweise im Bankkartenformat. Hauptgrund: Der blaue Führerausweis ist im Ausland nicht überall anerkannt. Ausserdem wird neuerdings erst ab 75 Jahren eine medizinische Untersuchung fällig, wenn erstmals ein Gesuch um einen Lernfahr- oder Führerausweis gestellt wird. Bisher lag die Altersgrenze für diese Testpflicht bei 65 Jahren. Diese Anpassung tritt am 1. März in Kraft.

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS Schweiz.

«Die Leute sagen: ‹Jetzt reicht's!›»

Interview: Camille Marion und Nelly Jaggi

Verband Stéphanie Penher ist die neue Geschäftsführerin des VCS. Dem VCS-Magazin verrät sie im Interview, was ihr Interesse für die Politik geweckt hat und worauf sie sich besonders freut.

Stéphanie Penher, du warst Geschäftsführerin der VCS-Sektion Bern und seit 2018 Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen. Was bedeutet der Wechsel an die Spitze des nationalen Verbandes für dich?

Ich freue mich sehr über meine neue Aufgabe. Nun gilt es, das Vertrauen zu bestätigen und meinen Einsatz für die Mitglieder zu leisten. Zusammen mit unserem tollen Team: den Mitarbeitenden und allen aktiven Menschen in den Sektionen.

Wird der VCS mit dir nun noch politischer?

Ich bin durch den VCS mit der Politik in Kontakt gekommen. Vor 22 Jahren wurde ich als Praktikantin bei der Sektion Bern für ein Pilotprojekt des Pedibus in der Deutschschweiz angestellt. 2004 durfte ich dann meine erste

Der VCS bespielt viele Themen und erreicht mit seinen Projekten ein breites Publikum. Wo möchtest du einen weiteren Schwerpunkt setzen?

Beim Thema Tempo 30 braucht es einen Paradigmenwechsel: Warum muss Tempo 30 heute begründet werden und nicht umgekehrt? Das ist absurd. Wir sollten vielmehr sagen müssen, warum es Tempo 50 braucht.

Der VCS will vermehrt auch jüngere Menschen als Mitglieder gewinnen. Wie kann es gelingen, ein jüngeres Publikum anzusprechen?

Wir müssen uns unter anderem dafür einsetzen, dass das klimaschonende Reisen bezahlbar bleibt. Und mit der Gründung des jungVCS haben wir die Möglichkeit geschaffen, jungen Menschen das nötige Gehör zu verschaffen. Sie sollen die Mobilität der Zu-



© VCS / Viviane Barbien

«Ich fand diese Verbindung immer schon reizvoll.

Sie ist nahe am Leben.»

Kampagne koordinieren und setzte mich für ein Nein zu Avanti ein. Der Gegenvorschlag zu dieser Initiative der Autolobby wollte den Autobahnausbau und die zweite Röhre am Gotthard. Abgesehen von Letzterem habe ich heute ein Déjà-vu. Wir haben damals die Abstimmung übrighens gewonnen!

Das erfolgreiche Referendum hat dir sicherlich deinen Start versüsst (siehe auch Seiten 6 und 7). Worauf freust du dich am meisten im Abstimmungskampf?

Auf die verschiedenen Begegnungen! Eine Strasse ist eine endgültige Sache: Sie versiegelt den Boden, was die Existenzgrundlage vieler Landwirtschaftsbetriebe infrage stellt. Sie verursacht Lärm, was selbst regelmässigen Autonutzenden ausserhalb der Kernstädte die Lebensqualität einschränkt. Strassen kosten eine Menge Geld, das besser in Veloinfrastrukturen und ÖV-Angebote investiert werden könnte.

kunft mitprägen können und nicht nur konsumieren dürfen, was man ihnen vorsetzt.

Oft wird bemängelt, dass der VCS gegen aussen zu wenig wahrgenommen wird. Wie kann er häufiger präsent sein?

Wir alle erleben Mobilität fast jeden Tag. Hier muss der VCS anknüpfen und aufzeigen, dass er der Gestalter einer Mobilität für Menschen ist.

Zu deinen neuen Aufgaben gehören auch betriebswirtschaftliche. Ein wichtiges Standbein des VCS sind die Versicherungen.

Ich fand diese Verbindung immer schon reizvoll. Sie ist nahe am Leben. Wir sind alle mobil und brauchen dafür eine Versicherung. Dabei wird die Provision, die der VCS verdient, wiederum in eine nachhaltige Mobilität reinvestiert. Das ist ein perfekter Kreislauf.

Kommen wir noch kurz zurück zur Politik. Der Fokus 2024 wird auf dem Abstimmungskampf gegen den Autobahn-Ausbau liegen. Wie schätzt du die Chancen an der Urne ein?

Die Unterschriftensammlung war überwältigend! Die Leute sagen: «Jetzt reicht's!» Wenn wir uns jetzt an die Arbeit machen, haben wir rechtzeitig andere Lösungen, welche besser sind als eine zubetonierte Schweiz. Bereits in der Phase der Unterschriftensammlung war die Rolle der Sektionen zentral. In der Abstimmung zählt jede Stimme. Die Sektionen informieren vor Ort. Sie organisieren und koordinieren den lokalen Widerstand. Ohne sie ist eine nationale Volksabstimmung nicht zu gewinnen. ■

«Die Sektionen informieren vor Ort. Sie organisieren und koordinieren den lokalen Widerstand. Ohne sie ist eine nationale Volksabstimmung nicht zu gewinnen.»

Ab März
Jetzt
informieren!



Neue VCS-Veloversicherung: Sorgenfrei in die Velosaison

Die individuelle Versicherungslösung bietet eine umfassende Absicherung gegen Beschädigung, Diebstahl, Akku-Defekt und vieles mehr für Ihr Rennvelo, Mountainbike und E-Bike – und das alles ohne Selbstbehalt.



Jetzt Prämie berechnen:
www.verkehrsclub.ch/veloversicherungen

Noch Fragen zum Produkt?

Wir beraten Sie gerne: Tel. 031 328 58 21

Versicherer:



Für Mensch
und Umwelt



Der gute Vorsatz für 2024

Von Anita Weber

Legate Vorsorge, Versicherungen oder Geldanlagen sind den meisten Menschen wichtig. Ebenso sollten wir uns darum kümmern, was mit unserem Vermögen nach dem eigenen Tod passiert. Denn nur so kann gewährleistet werden, dass es auch unserem Willen entspricht.

Was zu Lebzeiten mit unserem Geld passiert, ist den meisten Menschen wichtig. Wir kümmern uns um die Vorsorge, um Versicherungen oder Geldanlagen. Sich darum zu kümmern, was mit dem angesparten Vermögen nach unserem Ableben passiert, scheint für die meisten jedoch mit grossen Hemmungen verbunden zu sein: 75 Prozent der Menschen sterben, ohne ein Testament verfasst zu haben. In vielen Fällen bedeutet das, dass der Wille der verstorbenen Person nicht berücksichtigt werden kann, sondern ein Prozess beginnt, den man nicht mehr beeinflussen kann: die gesetzliche Erbfolge.

Dass es oftmals ganz im Sinne der Verstorbenen ist, wenn das angesammelte Vermögen an die Kinder oder die Ehegattin beziehungsweise den Ehegatten vererbt wird, ist unbestritten. Was aber ist mit den zahlreichen kinderlosen Personen, deren Geld unter Umständen an entfernte Verwandte geht, die sie nicht einmal kennen? Oder mit im Konkubinat lebenden Paaren, von denen eine der beiden Personen ohne Testament verstirbt? Dann kommt zum Todesfall hinzu noch die zweite Tragik, dass die hinterbliebene Partnerin oder der hinterbliebene Partner nichts erbt. In den meisten Fällen ist dies nicht im Sinne der verstorbenen Person.

Im Interesse aller

Das vererbte Vermögen in der Schweiz beläuft sich auf jährlich 95 Milliarden Franken. Das ist mehr als das Haushaltsbudget des Bundes oder ungefähr das Doppelte der AHV-Ausgaben. Was mit diesem Geld passiert, ist also durchaus relevant.

Im Leben entscheiden wir selbst, wie wir unser Geld verwenden: für Geschenke, Reisen, Immobilien oder wohltätige Zwecke. Ebenso sollten wir festlegen, was nach unserem Tod mit unserem Vermögen geschieht. Es ist im Interesse aller, dass viele Menschen ihren letzten Willen klar formulieren, um jährlich 95 Milliarden Franken gezielt für das Wohl ihrer Liebsten oder wohltätige Zwecke einzusetzen. Durch das

Verfassen eines Testaments können wir nachhaltig Gutes bewirken, weit über unser eigenes Leben hinaus. ■

Anita Weber ist Projektleiterin Marketing beim VCS Schweiz.

Webinar: Testament erstellen

Fühlen Sie sich unsicher, weil Sie nicht genau wissen, wie ein Testament formuliert sein sollte? Unser Partner «DeinAdieu» führt vier Webinare durch, um Ihnen zu zeigen, worauf Sie bei der Erstellung Ihres rechtsgültigen Testaments achten müssen und wie Sie online Ihre eigene Testamentsvorlage erstellen können. Sie können unverbindlich, kostenlos und anonym an den Schulungswebinaren teilnehmen. Melden Sie sich jetzt an!

- **Donnerstag, 7. März 2024, 15 bis 16 Uhr**
- **Mittwoch, 29. Mai 2024, 19 bis 20 Uhr**
- **Donnerstag, 19. September 2024, 10 bis 11 Uhr**
- **Montag, 11. November, 13.15 bis 14.15 Uhr**

In Zusammenarbeit mit «DeinAdieu» bietet der VCS seinen Mitgliedern zudem eine kostenlose telefonische Erstberatung im Wert von Fr. 300.– an. Diese dient dazu, zu klären, ob Sie weitergehende Unterstützung durch eine spezialisierte Juristin oder einen spezialisierten Juristen benötigen oder ob Sie Ihr Testament ohne weitere Beratung selbst erstellen können.



Viele hilfreiche Links und Downloads, darunter unser Merkblatt zum neuen Erbrecht, das seit dem 1. Januar 2023 in Kraft ist, finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/legate

Wer ein Testament verfasst, kann nachhaltig Gutes bewirken.



© Robert Kneschke/AdobeStock



E-Trottinette: In Schaffhausen blieben dank vorsichtigen Vorgehens und fester Standorte die Beschwerden aus.

© urbanista.ch

Willkommen in «Sharehausen»

Sharing Drei Pilotprojekte für eine geteilte Mobilität: Schaffhausen wird zu «Sharehausen» und macht einen Schritt in Richtung Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr. Musterkind ist für einmal das E-Trottinett.

Von Nelly Jaggi

Die Stadt Schaffhausen hat sich bei den Schwerpunkten der laufenden Legislatur eine stadtverträgliche Mobilität zum Ziel gesetzt. Mit dem Projekt «Sharehausen» soll die Abhängigkeit vom Auto reduziert und neue Angebote für die Gemeinde lanciert werden. Mit einem Ideenwettbewerb hat sich die Stadt auf die Suche nach geeigneten Angeboten gemacht. Die drei Gewinnerprojekte gingen im Juli 2023 – auch dank einer

Mit dem Projekt «Sharehausen» soll die Abhängigkeit vom Auto reduziert und neue Angebote für die Gemeinde lanciert werden.

Anschubfinanzierung von EnergieSchweiz – in die Pilotphase: eine kostenlose Jahresmitgliedschaft bei Mobility, ein elektrischer Kleintransporter, der stundenweise geliehen werden kann, und geteilte E-Trottinette und E-Bikes.

Thomas Hug vom Mobilitätsbüro urbanista begleitet und berät «Sharehausen». «Die geteilte Mobilität soll einen möglichst wirkungsvollen Effekt auf das Verkehrssystem erzielen. Hierzu haben wir eine Datenanalyse durchgeführt, um Quartiere zu finden, in denen das Verlagerungspotential besonders gross ist. So haben wir uns auf Angebote konzentriert, die die Erschliessung dieser Gebiete verbessern können», erläutert Hug.

Pilotprojekte unter der Lupe

Als grosser Erfolg haben sich die E-Trottinette erwiesen. Die 200 E-Trottinette (und 20 E-Bikes) sind über circa 70 Standorte in der ganzen Stadt verteilt. Sie machen das Pendeln mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) attraktiver, sie sind aber auch ein willkommenes Angebot für Gäste der Stadt. «Im Vorfeld gab es grosse Befürchtungen. Doch dank des vorsichtigen Vorgehens und

fester Standorte blieben die Beschwerden aus. Inzwischen konnten wir nachweisen, dass die E-Trottinette auch als Ergänzung zum ÖV genutzt werden, besonders dann, wenn der Busfahrplan weniger dicht ist», sagt Hug. Vorteilhaft seien auch die guten Regulierungsmöglichkeiten: So kann etwa für Fahrten in der Altstadt eine tiefere Geschwindigkeit programmiert werden. Oder die Ausleihe kann nur an einzelnen Punkten in der Stadt beendet werden.

Bei Mobility hingegen sind die Nutzungszahlen weniger gestiegen als erwartet. Bedenke man, dass es sich hierbei um ein Gratisangebot handelt, sei das eigentlich erstaunlich, so Hug. «Allerdings führen wir

das auch darauf zurück, dass es in Schaffhausen nur wenige Orte gibt, um ein Auto auszuleihen. Wir haben der Stadt deshalb empfohlen, zuerst Anreize zu schaffen, damit das Netz weiter verdichtet wird.»

Das Angebot des elektrischen Kleintransporters richtet sich in erster Linie an die Gewerbetreibenden. Hier besteht die Hoffnung darin, die Anlieferungen in die engen Strassen der Altstadt umzulagern. Heute erfolgen sie meist mit grossen Lieferwagen. Nutzt das Gewerbe den Kleintransporter nicht, kann er auch von Privatpersonen ausgeliehen werden.

Was bringt die Zukunft?

Der Startschuss für «Sharehausen» fiel im Juli 2023. Die drei Pilotprojekte werden während der Laufzeit eines Jahres beobachtet und anschliessend evaluiert. «Einerseits soll eine positive Wirkung auf das Verkehrssystem oder die Erschliessung der Gemeinde nachgewiesen werden. Andererseits wird auch die wirtschaftliche Nachhaltigkeit ein wichtiges Kriterium sein – können sich die Angebote selbst finanzieren oder braucht es weiterhin Unterstützungsbeiträge? Zudem schauen wir, ob wir mit Anpassungen die Erfolgchancen verbessern können», sagt Hug. Fest steht bereits, dass sich Schaffhausen mit «Sharehausen» innert kurzer Zeit zu einem Pionier im Bereich der geteilten Mobilität gemauert hat. ■

VCSkids

HAST DU GEWUSST?



In der Schweiz gibt es 44 Wildtierbrücken. Die Brücken sind nur für uns Tiere und führen über die Autobahn.

Der Bau von Autobahnen stört die natürliche Lebensweise von uns Tieren.

Die Strassen trennen unsere Lebensräume. Der Lärm und das Licht der Autos sind für uns belastend.



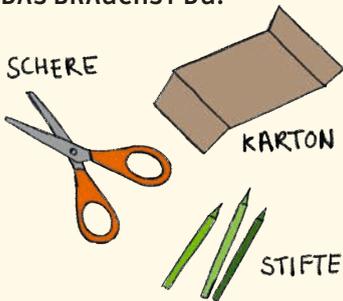
© Bänziger Partner AG

Damit wir uns wohl fühlen, sind die Brücken bewachsen.

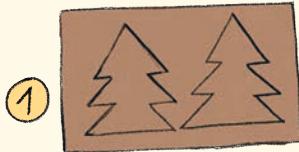
Leider gibt es zu wenig Brücken, die Autobahn bleibt für uns ein Problem.

BÄUME STATT STRASSEN: BASTLE EINEN WALD

DAS BRAUCHST DU:



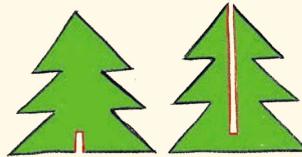
SO GEHT'S:



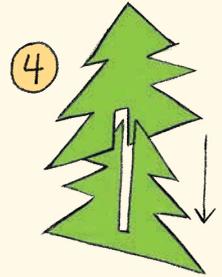
Zeichne zwei gleiche Tannen auf einen Karton.



Schneide die Tannen aus und färbe sie ein.



Schneide in eine der Tannen unten einen kurzen Spalt und in die andere oben einen langen.



Stecke die Teile zusammen.



WETTBEWERB: FINDE SECHS WEITERE WÖRTER

B	R	Ü	C	K	E	A	L
I	S	M	M	S	W	I	X
V	B	F	P	T	I	E	R
N	W	R	I	Ö	Y	K	P
V	C	O	A	F	B	L	F
E	P	S	O	M	N	U	E
L	E	C	S	B	W	C	W
O	K	H	E	A	C	H	G
I	S	N	Q	U	D	S	O
L	O	U	L	M	Ü	H	I

Wir verlosen 2x2 Tickets fürs Papiliorama. Suche die Wörter und schicke sie uns mit deinem Namen und deiner Adresse per E-Mail: kids@verkehrsclub.ch. Die Eingabefrist ist der 17. März 2024.

Gewonnen hat den Familieneintritt ins Museum für Kommunikation Oliver Sutter. Die Lösung des Quiz lautet: A, C, C.



© Papiliorama
© Konzept und Illustrationen: Viviane Barben



75 dB

55 dB

90 dB

90 dB

91 dB

85 dB

30 dB

72 dB

Die Lautstärke eines **Autos mit Verbrennungsmotor** ist bei einer Geschwindigkeit von 50 km/h circa **70 dB (A)**. Der Grenzwert liegt bei 75 dB (A).

Wenn sich die Politik taub stellt

Das Parlament diskutiert über Erleichterungen bei der Bewilligung von Bauprojekten, die den Anforderungen an den Lärmschutz nur teilweise genügen. Dabei ist es höchste Zeit, den Lärm an der Quelle zu reduzieren, um die Lebensqualität der Schweizer Bevölkerung zu gewährleisten. Von Yves Chatton

Verdichten hat zahlreiche Vorteile. Damit lassen sich die Wege im Alltag verkürzen und das Unterwegssein zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr ist einfacher. Und es schont erst noch die Natur, die Landschaft und das Agrarland. Das Umsetzen einer hochwertigen Verdichtung bringt aber auch Herausforderungen mit sich, darunter einen seriösen Lärmschutz.

Eine Frage der Prioritäten

Die wichtigste Lärmquelle ist der Strassenlärm. Wie also verdichtet man und schont zugleich die Bevölkerung vor Lärmbelastigung? Diese wichtige, zurzeit im Parlament debattierte Frage zeigt einmal mehr, dass alles eine Frage der Prioritäten ist. Doch zunächst einige Erläuterungen zum besseren Verständnis der anstehenden Fragen.

Veraltete Grenzwerte

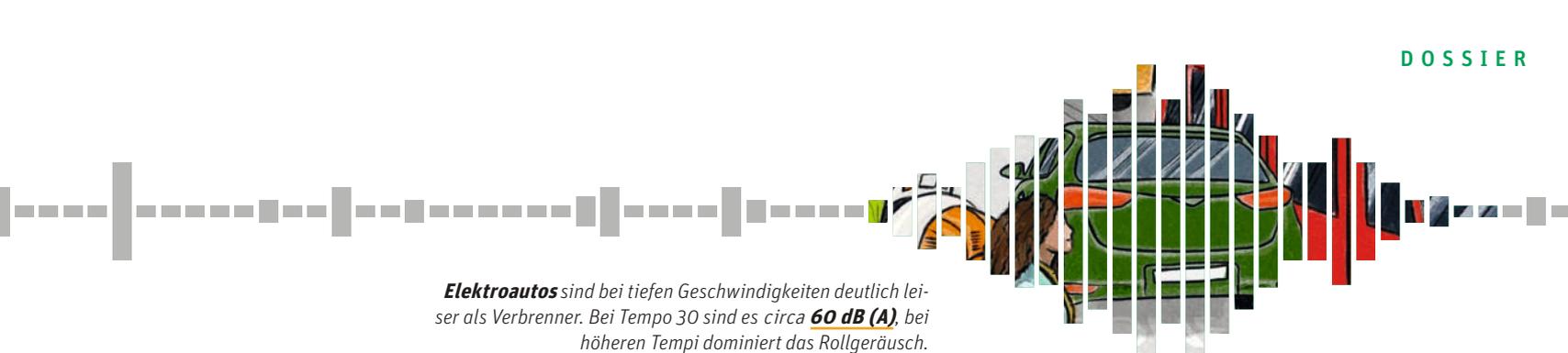
Festgelegt wurden die aktuellen Grenzwerte vor fast 40 Jahren. Seither kamen zahlreiche Studien zum Schluss, dass bereits niedrigere Lärmpegel unsere Gesundheit erheblich beeinträchtigen. Dies ist einer der Gründe dafür, dass eine Fachkommission des Bundes vor zwei Jahren empfahl, den Lärmschutz zu verbessern, insbesondere durch eine Senkung der Grenzwerte. Was aus diesen Empfehlungen wird, steht noch in den Sternen. Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation evaluiert zurzeit die wirtschaftlichen Auswirkungen der verschiedenen von der Fachkommission vorgelegten Empfehlungen. Man wird sich mit Geduld wappnen müssen.

Kommen wir auf das Verdichten zurück. Bisher erhalten Neubauten im Prinzip nur dann eine Baubewilligung, wenn sich die Grenzwerte bei allen Fenstern aller lärmempfindlichen Räume einhalten lassen. Die Gesetzgebung gesteht den Kantonen allerdings einen Ermessensspielraum zu. Sie können Ausnahmegenehmigungen erteilen, wenn ein überwiegendes Interesse am Bau des Gebäudes besteht. Zwei Lösungen bieten sich im Konfliktfall an: Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle oder

Die Fotos, die dieses Dossier illustrieren, zeigen Umgestaltungen des öffentlichen Raumes, die das Stadtplanungsbüro Atelier OLGa (www.atelier-olga.ch) aus Renens (VD) realisiert hat.



Atelier OLGa/Nathan Voyame



*Elektroautos sind bei tiefen Geschwindigkeiten deutlich leiser als Verbrenner. Bei Tempo 30 sind es circa **60 dB (A)**, bei höheren Tempi dominiert das Rollgeräusch.*

auf Ausnahmegewilligungen setzen. Die Kantone räumen oft der zweiten Option Priorität ein. Die dabei verfolgte Praxis nennt sich Lüftungsfenster. Die Lösung besteht darin, Neubauten zuzulassen, sofern die Grenzwerte bei einem Fenster eines lärmempfindlichen Raums eingehalten werden. Diese Praxis verwässert den Lärmschutz erheblich. Deshalb wurde sie 2016 vom Bundesgericht für unvereinbar mit der aktuellen Gesetzgebung erklärt. Das Urteil war eine unmissverständliche Aufforderung, Lösungen zur Reduktion des Lärms an der Quelle zu bevorzugen. Doch die Botschaft wurde nicht erhört oder vielmehr einfach ignoriert. Kaum ein Jahr später überwies das Parlament eine Motion, mit der verlangt wurde, die Praxis des Lüftungsfensters ins Gesetz aufzunehmen.

Es könnte noch schlimmer kommen

Die Umsetzung dieses parlamentarischen Vorstosses steht nun im Rahmen einer Revision des Umweltschutzgesetzes zur Debatte. Die ersten Erörterungen dazu im Ständerat sind, gelinde gesagt, besorgniserregend. Denn er will noch viel weiter gehen, als es der Vorstoss verlangt: Künftig sollen die Grenzwerte nur noch bei einem Fenster von bloss der Hälfte der lärmempfindlichen Räume eingehalten werden – statt von allen diesen Räumen, wie es die Motion verlangte.

Schlimmer noch: der Ständerat fügte zwei weitere Möglichkeiten für Ausnahmen hinzu. Die erste besagt, dass die Grenzwerte nur an einem Fenster eines einzigen lärmempfindlichen Raumes eingehalten werden müssen, wenn die Wohnung auch über einen privaten Aussenbereich verfügt, bei dem die Grenzwerte eingehalten werden. Die zweite besagt, dass kein Fenster die Grenzwerte einhalten muss, wenn alle lärmempfindlichen Räume über eine kontrollierte Lüftung verfügen.

Falsche Prioritäten

So also stellt sich der Ständerat Lebensqualität in unseren Wohnungen vor: Ent-

weder bleiben die Fenster geschlossen oder man ist in praktisch jedem Raum dem Lärm sehr stark ausgesetzt. Und was, wenn man nicht allein, sondern als Familie lebt: Wer das längste Zündholz zieht, darf im «stillen» Zimmer oder auf dem «stillen» Balkon schlafen? Für den Ständerat haben solche Fragen keine Priorität.

Wenn der Nationalrat das Ruder nicht herumreisst, riskiert die Bevölkerung schwerwiegende Folgen. Schon heute leiden mehr als eine Million Menschen in der Schweiz unter Verkehrslärm, der über den Grenzwerten liegt. Dieser Umstand beeinträchtigt die Gesundheit schwer und befeuert die soziale Ungleichheit. Auf Ausnahmegewilligungen zu setzen, um Grenzwerte umgehen zu können, wird die Lage verschlimmern.

An der Quelle reduzieren

Für den VCS gibt es einen anderen Weg, der es allen ermöglicht, mit weniger Lärm zu leben. Revolutionär ist daran nichts, es geht bloss darum, dem Gesetz Achtung zu verschaffen: Der Lärm

ist prioritär an der Quelle zu reduzieren. Lösungen dafür bestehen bereits, zahlreiche Beispiele zeigen, dass sie umsetzbar sind. Wird etwa die Geschwindigkeit von 50 auf 30 km/h gesenkt, zieht dies eine Lärmreduktion um rund 3 dB (A) nach sich. Dies entspricht einer Halbierung des Verkehrs. Geschwindigkeitsreduktionen ermutigen zudem zur Fortbewegung zu Fuss oder mit dem Velo, was entschieden weniger Lärm verursacht. Andere Massnahmen wie der Einsatz von lärmarmen Reifen oder Flüsterbelägen ermöglichen es ebenfalls, den Verkehrslärm zu verringern.

Einen grossen Schritt hin zu einer hochwertigen Verdichtung machen wir deshalb dann, wenn wir der Lärmreduktion an der Quelle Priorität einräumen. Der VCS wird nichts unversucht lassen, dies dem Nationalrat in den kommenden Monaten in Erinnerung zu rufen. ■

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Er liebt es, morgens zum sanften Geräusch seiner Bialetti zu erwachen.

Volkssentscheide zum Thema Lärm

In Zürich erhitzt Tempo 30 regelmässig die Gemüter. Eine Initiative der Stadtzürcher SVP fordert Tempo 50 auf allen Hauptachsen. Sie ist zurzeit in der Schlussberatung des Gemeinderates, an die Urne kommt sie vermutlich im Juni oder im September. Vergleichbares fordert die kantonale SVP – will aber Ausnahmen auf kurzen Streckenabschnitten ermöglichen. Argumentiert wird mit einem angeblich besseren Verkehrsfluss und drohendem Ausweichverkehr in die Quartiere. Dass am Ende die lärmgeplagten Anwohnerinnen und Anwohner leiden, nehmen die Initiantinnen und Initianten ebenso in Kauf wie Abstriche bei der Verkehrssicherheit.

Die FDP des Kantons Zürich fordert in einer Initiative, dass die Gemeinden für Mehrkosten beim ÖV, die aufgrund von Tempo 30 anfallen, selbst aufkommen. «Diese Initiative ist absurd, denn sie ist auf die Stadt Zürich gemünzt. Die hat aber schon ohne Gegenstimmen beschlossen, dass sie jegliche Mehrkosten selbst tragen will», hält Markus Knauss von der Zürcher VCS-Sektion fest.

Auch Fluglärm ist in Zürich zurzeit ein Thema: Die Stimmberechtigten des Kantons stimmen im März über eine Pistenverlängerung am Flughafen Zürich ab. Begründet wird dies mit einer erhöhten Sicherheit und optimierten Abläufen. Die Gegnerinnen und Gegner haben gegen diesen Beschluss des Kantonsrates das Referendum ergriffen. Die Folge der Pistenverlängerungen sind mehr Flugbewegungen und grössere Flugzeuge. Damit verbunden kommt es zu mehr Lärm und klimaschädlichen Emissionen – Letzteres lässt sich zudem nicht mit den in der Verfassung verankerten Klimazielen vereinbaren. Dazu braucht es weniger Flüge und eine stärkere Ausrichtung auf den internationalen Zugsverkehr. Weiter würden dem Pistenausbau 26 Hektaren Kulturland zum Opfer fallen.



Die Lautstärke eines **normalen Gesprächs** beträgt **60 dB (A)** – wird nur geflüstert, sind es 30 dB (A).

Wann wird ein Geräusch zu Belästigung?

Die akustische Toleranzschwelle variiert von einer Person zur nächsten und hängt von Herkunft, Lautstärke und Kontext ab, in dem das Geräusch erzeugt wird. Der Grat zwischen Lärm-belästigung und beruhigendem Lärm ist schmal. Von Camille Marion

Warum stört mich der Lärm der Autobahn mehr als der genauso ohrenbetäubende Gebirgsfluss? Wie lässt sich erklären, dass sich die Katze vor dem Staubsaugerlärm fürchtet, während das Baby dazu einschläft? Warum brauchen die einen zum Arbeiten ein Hintergrundgeräusch, während sich die anderen nur bei Stille konzentrieren können? Die uns umgebenden Geräusche bilden ein unsichtbares Netz, eine komplexe Struktur, die unseren Alltag in angenehme und weniger angenehme Nuancen färbt.

Was macht ein Geräusch zu Lärm oder gar zu Belästigung? Die Definitionen unterscheiden sich, da die Einschätzung individuell ist. Für Anthony Pecqueux, Soziologe und Autor einer Studie über urbane Geräusche, wird ein Geräusch zu Lärm, wenn es eine soziale Dimension annimmt: «Lärm bezeichnet ein Geräusch im städtischen Leben und eventuell sein Konfliktpotenzial.» Der störende Charakter hängt von zahlreichen kontextuellen und persönlichen Faktoren ab.

Definitionen differenzieren

Die Intensität eines Geräuschs ist wohl das Hauptmerkmal, vor allem hinsichtlich der Auswirkungen auf unsere Wahrnehmung. Eine erhöhte Lautstärke ist oft unangenehm, weshalb sich Gesetze hauptsächlich auf diesen Indikator stützen. Doch die Lautstärke in Dezibel allein reicht nicht aus, um Lärm als Belästigung einzustufen.

Ein Beispiel aus Deutschland veranschaulicht die multifaktorielle Dimension von lärmbezogenen Herausforderungen: Bis 2011 machte das deutsche Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) keinen Unterschied zwischen den Geräuschemissionen der Industrie und den Stimmen oder dem Lachen vom Pausenplatz. Zahlreiche Nachbarinnen und Nachbarn von Kindertagesstätten beschwerten sich unter Beizug eines Schallpegelmessgeräts über die Lärm-belästigung der Kinder. Der Nachbarschaftskonflikte und ihrer weitreichenden Folgen bis hin zur Schliessung von Tagesstätten überdrüssig, beschloss das Parlament schliesslich ein Gesetz, das Beschwerden gegen Lärm vom Spielplatz untersagt.

Lautstärke und Kontext

Eine ausschliesslich quantitative Messung von Lärm reicht also nicht aus, um eine Belästigung auszumachen. Über die Lautstärke in Dezibel hinaus wirkt sich Lärm je nach Dauer und Wiederholung stärker auf uns aus. So stört ein kurzer und plötzlicher Lärm womöglich weniger als ein konstanter und länger andauernder Lärm. Kulturelle, aber auch individuelle Aspekte beeinflussen unsere Wahrnehmung von Geräuschen. Die Toleranzschwelle einer Person in Bezug auf Lärm

variiert je nach persönlichem Gemütszustand, Stimmung oder Ermüdung.

Ferner hängt unsere Lärmempfindlichkeit von weiteren ausgeübten Tätigkeiten ab. Bewohnerinnen und Bewohner eines Altersheims wünschen sich eine ruhige Umgebung, während sich Menschen, die in der lauten Industrie arbeiten, weniger an lärmigen Aktivitäten stören. In diesem Sinn definiert das Schweizer Gesetz Zonen mit unterschiedlichen Empfindlichkeitsstufen, je nach Aktivitäten, die dort ausgeübt werden (von Freizeit bis Industrie), mit unterschiedlichen Grenzwerten für Tag und Nacht.

Der Lärm der anderen

Der Ärger, den eine Person verspürt, die mit Lärm konfrontiert ist, wird von der Machtlosigkeit verstärkt, nichts dagegen tun zu können. Muss man ein Geräusch ertragen, wird es leicht zur Belästigung. «Lärm ist das Geräusch der anderen», schrieb der deutsche Autor Kurt Tucholsky und verdeutlichte damit einmal mehr die soziale Dimension.

Hinter den Häusern und Gebäudemauern führen Geräuschemissionen oft zu Nachbarschaftskonflikten. «Wenn Lärm die Mauern durchdringt, stellt er die Grenze zwischen Privatsphäre und öffentlichem Raum infrage oder offenbart zumindest ihre Durchlässigkeit», bemerkt Anthony Pecqueux. Auch auf der Strasse stellt der Lärm eine Herausforde-



Spielende Kinder können mit **75 dB (A)** durchaus lauter sein als ein vorbeifahrendes Auto.



rung für das Zusammenleben dar. Die Aufteilung des Raums wird oftmals unter dem Aspekt des Territoriums behandelt, indem zum Beispiel die Aufteilung der Fläche zwischen den Nutzerinnen und Nutzern der verschiedenen Verkehrsmittel analysiert wird. Doch der akustische Raum ist auch ein «Territorium», das zwischen den Personen aufgeteilt werden muss, die sich darin aufhalten. Eine einfache Veranschaulichung der sich daraus ergebenden Meinungsverschiedenheiten ist die Praxis, in den öffentlichen Verkehrsmitteln ohne Kopfhörer Musik zu hören.

Ist das nun ein Geräusch, Lärm oder Belästigung? Die Klassifizierung eines Geräuschs unterscheidet sich je nach Quelle, Moment, Ort und Kontext, in dem es erzeugt wird.

Leiserer Verkehr ...

Hupen, Hundegebell, Bremsen, Presslufthammer: Lärm, der zum Geräuschteppich unseres Alltags gehört, wird oft mit einer stressigen und unangenehmen Atmosphäre assoziiert. Seit der indus-

triellen Revolution haben sich die Geräuschquellen im urbanen Raum vervielfacht und zuweilen verstärkt. Doch auch in der Vergangenheit war die Stadt nicht still. Das Klappern der Pferdehufe wurde durch das Brummen der Motoren ersetzt, die Stimme des Marktschreiers oder der Strassenhändler durch Hupen.

Heute ist der Strassenverkehr bei Weitem die wichtigste Quelle der Lärmbelästigung. Der Bund schätzt, dass etwa eine Million Menschen tagsüber oder nachts von Strassenlärm betroffen ist, der die gesetzlichen Normen übersteigt. Die beträchtlichen gesundheitlichen Folgen für die Bewohnerinnen und Bewohner von lärmigen Quartieren erfordern radikale Massnahmen, die an der Problemursache ansetzen – Geschwindigkeitsbegrenzung, Verkehrsbeschränkung zu bestimmten Uhrzeiten usw. (mehr dazu auf den Seiten 20 und 21).

... aber nicht lautloser Verkehr

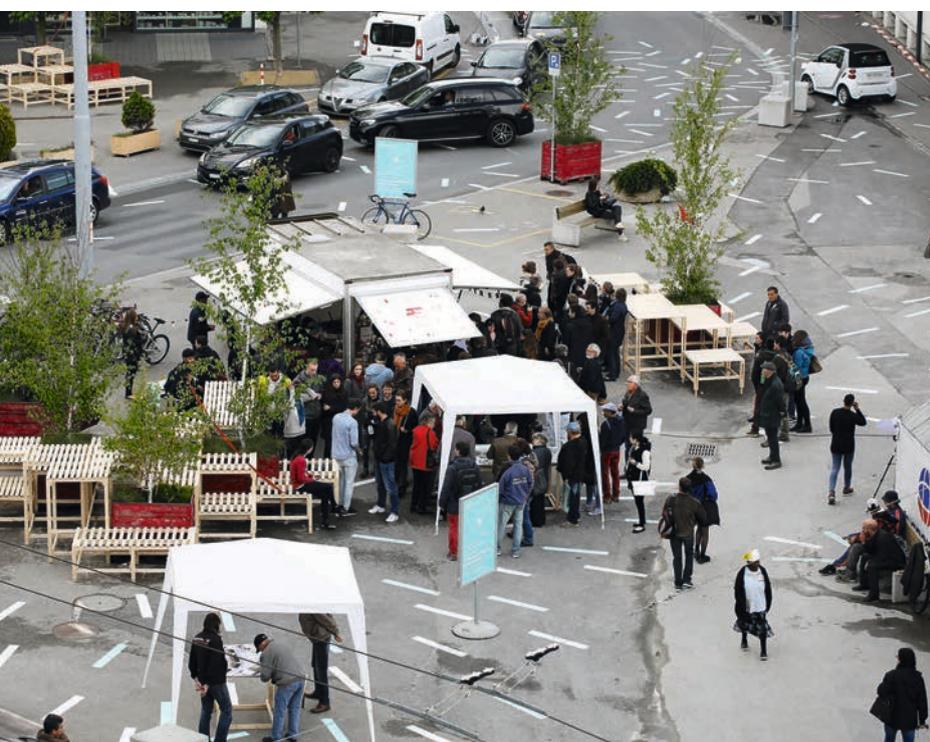
«Es gibt bald keinen Ort mehr in der Schweiz ohne Zivilisationsgeräusche», be-

klagte Beat Marty bereits 1997 in der ersten Publikation des Cercle Bruit Schweiz, einer Vereinigung, die er damals leitete. Ausserdem sollte die dichotomische und einseitige Darstellung mit einer Gegenüberstellung von «gut – Stille» und «schlecht – Lärm» etwas differenziert werden.

Der Lärm des Strassenverkehrs wird von der Gesellschaft als Belästigung betrachtet und die negative Wahrnehmung wird oft durch weitere Faktoren wie Gerüche oder Luftverschmutzung verstärkt. Neben weiteren Argumenten bieten Elektroautos ein Alternative für eine leisere Mobilität und die Bewohnerinnen und Bewohner von lärmigen Stadtzentren haben ruhigere Nächte. Doch die (relative) Geräuschlosigkeit dieser Fahrzeuge wird aus Sicherheitsbedenken kritisch betrachtet.

Autofahrerinnen und Autofahrer haben sich immer automatisch durch den Lärm ihres Fahrzeugs bemerkbar gemacht. Diese neue Stille überrascht Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer so sehr, dass Automobilhersteller derzeit an neuen Geräuschlösungen für diese Fahrzeuge arbeiten. «Das gleiche Problem der potentiell gefährlichen Geräuschlosigkeit sehen wir bereits bei den Velofahrerinnen und -fahrern, wenn auch in geringerem Ausmass», so der Soziologe Pecqueur.

Insgesamt scheint die Beurteilung, ob etwas störend ist, eine Sache des gesunden Menschenverstands zu bleiben. Anstatt von einer utopisch stillen Stadt zu träumen, sollten wir ruhigere Strassen anstreben. Denn mit den Geräuschen, die wir erzeugen, bevor sie zu Unannehmlichkeiten führen, können wir unsere Anwesenheit signalisieren, kommunizieren und sie tragen letztlich zu einem kollektiven «guten Einverständnis» bei. ■



© Atelier OLGA/Alexandre Gonzalez



Ein **fahrender Roller** ist mit circa **74 dB (A)** bisweilen lauter als ein Auto.

Umnutzungen: Von Ängsten und Lösungen

Strassenflächen neu zu nutzen und zu gestalten, trägt zur Verbesserung der Lebensqualität bei. Die Schweizerische Verkehrs-Stiftung hat anhand von drei Fallbeispielen aus der Agglomeration Empfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung erarbeitet. Von Anders Gautschi

Die Entwicklung des Verkehrs in der Schweiz, zunehmend knappe Platzverhältnisse in Städten und Agglomerationen sowie die Klimaerwärmung erhöhen den Druck, bestehende Strassenflächen neu zu nutzen und zu gestalten. Besonders gross ist dieser Druck in den Agglomerationen, wo die Flächen knapp sind und die Nutzungsintensität hoch ist. Die Umnutzungen bestehender Verkehrsflächen sind oft sehr umstritten und eine Herausforderung für alle Beteiligten, da sie häufig auch mit Verlustängsten verbunden sind.

Die aktive Suche nach Kompromissen ist eine Aufgabe, die kontinuierlich vorangetrieben und gestaltet werden muss.

Betroffene Anspruchsgruppen – z. B. Gewerbetreibende oder Anwohnerinnen und Anwohner – befürchten eine Einschränkung bei der Ausübung ihrer Geschäftstätigkeit oder beim Zugang zu den betroffenen Örtlichkeiten.

Die Schweizerische Verkehrs-Stiftung SVS unterstützt die Entwicklung hin zu einem nachhaltigen Verkehr aktiv. Um die Ängste und Hürden zu benennen und Lösungen zu finden, hat die SVS einen Fachaustausch organisiert. Zusammen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Behörden, Wissenschaft, Wirtschaft und Zivilgesellschaft wurden anhand der Präsentation und Diskussion von

drei Fallbeispielen in Lyss (BE), Renens (VD) und den Birsstadt-Gemeinden (BL) skalierbare Erfolgsfaktoren abgeleitet. Daraus hat die SVS Empfehlungen für eine erfolgreiche Umsetzung anderer Projekte in der Schweiz abgeleitet.

Die wichtigsten Empfehlungen können wie folgt zusammengefasst werden:

- **Mehrwert spür- und sichtbar aufzeigen:** Planungsdokumente sind oft abstrakt und lassen Spielraum für unterschied-

liche Interpretationen. Mit Pilotphasen oder Visualisierungen können die (positiven) Veränderungen aufgezeigt und getestet und so Ängste abgebaut werden.

- **Breite Trägerschaft sichern:** Die zuständigen Stellen (z. B. Eigentümerinnen und Eigentümer, Transportunternehmen, Behörden) in einer Trägerschaft bündeln, welche die Neugestaltung mitträgt, dies auch gegen aussen sichtbar macht und so das Projekt stärkt.

- **Aktive Einbindung und Verpflichtung der Interessengruppen, Kompromisse durch Partizipation erarbeiten:** Informa-

tion allein genügt nicht. Und die Zustimmung, am Prozess teilzunehmen, bedeutet noch nicht Zustimmung zum Projekt per se. Die aktive Suche nach Kompromissen ist eine Aufgabe, die kontinuierlich vorangetrieben, koordiniert und gestaltet werden muss.

- **Regelmässige, aktive und transparente Kommunikation:** Die laufende Kommunikation, Abstimmung und Koordination innerhalb der Trägerschaft und der Anspruchsgruppen sowie mit Fachleuten ist ein Schlüsselfaktor für das Gelingen des Projekts. Dabei ist frühzeitig auf allfällige Widerstände einzugehen.

- **Flexibler Zeitplan:** Ein enger Zeitplan kann sich kontraproduktiv auswirken, wenn Widerstände entstehen. Die betroffenen Anspruchsgruppen fühlen sich gezwungen, aktiven Widerstand auszuüben, um ihre Interessen zu wahren («wehret den Anfängen»). Es empfiehlt sich in solchen Situationen, mehr Zeit für die Klärung zu verwenden. ■

Anders Gautschi war bis Ende 2023 Geschäftsführer der Schweizerischen Verkehrs-Stiftung.

Den vollständigen Ergebnisbericht der Veranstaltung und die Empfehlungen finden Sie unter www.verkehrsstiftung.ch

Ein **stehendes Motorrad** ist lauter als ein fahrendes, je nach Modell über **90 dB (A)**.



Ein Tausendfüssler jubiliert

Der Pedibus ist ein Ort voller Geschichten, Erlebnissen und Freundschaften. Er bringt die Kinder seit einem Vierteljahrhundert zu Fuss zur Schule – ohne Lärm ... ausser Lachen. Von Nadja Mühlemann

Viele Kinder freuen sich jeden Morgen darauf, mit den Freundinnen und Freunden gemeinsam zur Schule zu gehen. Es wartet immer ein neues kleines Abenteuer! Am besten ist es in einer Gruppe, da kann man sich gleich mit mehreren Kindern austauschen. Was für viele selbstverständlich scheint, ist für andere noch nie Erlebtes: Noch immer werden zahlreiche Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren. Darunter leidet das ganze Quartier: Die Autos verursachen viel Lärm und brauchen viel Platz. Der Pedibus gibt Elterntaxis Kontra und bietet den idealen Mix aus Selbstständigkeit und sicherer Begleitung.

Gute Erfahrungen

Der Pedibus überzeugt seit 25 Jahren. Vor allem in der Westschweiz und im Tessin ist er fester Bestandteil des Schulwegs geworden. Gegründet wurde die erste Pedibuslinie 1999 in Lausanne von einer Gruppe engagierter Eltern. Der VCS nahm 2002 die Idee auf, um sie in der ganzen Schweiz zu verbreiten und so zur Sicherheit, Selbstständigkeit und Gesundheit der Kinder beizutragen. Heute sind Tausende von Kindern und Eltern jeden Tag mit dem Pedibus unterwegs. Sie sind die besten Botschafterinnen und Botschafter für eine gesunde und umweltschonende Mobilität.

Caterina Bassoli, Koordinatorin der Tessiner Pedibuslinien, schätzt nicht nur, dass die Kinder Verkehrskompetenz erlangen. Sie betont auch die positiven Werte, die der Pedibus vermittelt:

«Das Projekt ist faszinierend, weil es einen Mikrokosmos voller Möglichkeiten darstellt. Es vereint verschiedene grundlegende Elemente wie Nachhaltigkeit, Umweltschutz, Gesundheit der Teilnehmerinnen und Teilnehmer, die Entwicklung der Selbstständigkeit der Kinder und Integration. Der Pedibus bildet für die Teilnehmenden ein kleines Universum, das positive Werte und verantwortungsbewusstes Verhalten fördert. Jedes Mal, wenn ich die Gelegenheit habe, die Kinder einer Pedibuslinie zu treffen, entdecke ich mit Freude, wie jede Linie anders ist, aber alle die gleichen Werte und Ziele verfolgen.»

Starker Zusammenhalt

Auch in der Deutschschweiz gibt es Pedibuslinien! Eine davon befindet sich in Herznach im Kanton Aargau und ist seit gut zwei Jahren in Betrieb. «Der Pedibus in Herznach ist eine Institution geworden, die Eltern wie Kinder zusammenbringt und so letztlich den Zusammenhalt in einem ganzen Dorfteil stärkt», sagt Sebastian Kessler, Verantwortlicher des Pedibus Herznach-Ueken.

Auch die selbstständige Organisation und Kommunikation bei den Begleitpersonen funktioniert: «Beim Herznacher Pedibus ziehen alle Begleitpersonen an einem Strick. Wenn jemand ausfällt und eine vereinbarte Tour nicht machen kann, dann bimmelt meistens innert wenigen Minuten die Nachricht vom Ersatz im Pedibus-Chat.» Sebastian Kessler fügt hinzu: «Die Welt ist nicht

perfekt und Schulwege auch nicht. Die Idee «Pedibus» ist einfach wie praxistauglich und kann sofort – zum Beispiel auch mit der Nachbarsfamilie – umgesetzt werden.»

Nadja Mühlemann ist Projektleiterin Schulwegsicherheit beim VCS Schweiz. Sie freut sich jeden Tag auf den gemeinsamen Schulweg mit ihren Freundinnen.



Es sind verschiedene Veranstaltungen geplant, um das 25-jährige Bestehen zu feiern. Mehr Informationen und die Möglichkeit, den Pedibus-Newsletter zu abonnieren, finden Sie unter pedibus.ch.

© O.L.Ga./Phileas Schulhof



Auch **die Krähe** kann es mit **75 dB (A)** durchschnitlichem Verkehrslärm aufnehmen.

Lebenswerte Städte

Was macht eine Stadt lebenswert? Welche Rolle spielt Lärm? Und welchen Einfluss hat Tempo 30 auf das mehrdimensionale Konzept der Lebensqualität? Der Fokus auf neun Schweizer Städte und ein Blick nach Deutschland. Von Nelly Jaggi

Bei den Diskussionen zu den Inhalten dieses Magazindossiers waren wir uns einig: Wir wünschen uns ruhige Strassen für laute Menschen. Denn nicht Stille macht eine Stadt lebenswert, sondern eben: Leben. Was also muss erfüllt sein, damit die Strassen einer Stadt von Menschen belebt werden?

«Wir kranken alle noch an einem alten Bild, die Strasse gehört immer noch einseitig dem Auto», sagt Michael Rytz, der sich seit über 20 Jahren als Projektleiter beim VCS engagiert. «Die Frage, wem man wie viel Platz zur Verfügung stellt, wird aber immer wichtiger. Sollen beispielsweise Innenhöfe mit Parkfeldern zugesperrt sein? Oder möchte man den lärmgeschützten Raum begrünen und den Bewohnerinnen und Bewohnern als Aufenthaltsort anbieten – inklusive Kühleffekt an heissen Tagen?» Im Verhältnis zu seiner Verkehrsleistung beansprucht das Auto deutlich mehr Fläche – wenn es fährt und wenn es parkiert ist – als der öffentliche Verkehr (ÖV) oder der Fuss- und Veloverkehr. Ist der Platz knapp, sollte dieser möglichst effizient genutzt werden.

Und wieder: Tempo 30

Wer über Platzverteilung oder Lebensqualität spricht, landet früher oder später bei Tempo 30. Geschwindigkeitsreduktionen dürfen zu Recht als Kernkriterium für Lebensqualität gelten. Das zeigt aktuell auch der Blick aufs benachbarte Deutschland: Dort fordert die Initiative «Lebenswerte Städte» für die Kommunen mehr Autonomie beim Entscheid, Temporeduktionen einzuführen. Im da-

zugehörigen Positionspapier steht: «Die Strassen gewinnen ihre Funktion als multifunktionale Orte zurück» (mehr dazu im Kasten).

Tempo 30 ist die effektivste Massnahme gegen Strassenlärm an der Quelle. Das ist weithin bekannt. Welch breit gefächerte Auswirkungen Temporeduktion auf die Lebensqualität haben, ist dennoch erstaunlich. Lebensqualität ist ein breiter Begriff. Sie misst, so schreibt es das Bundesamt für Statistik BFS, das «Wohlbefinden der Bevölkerung in seinen verschiedenen Dimensionen». Diese Dimensionen sind miteinander verbunden und einige haben einen handfesten und direkten Zusammenhang mit dem (oder einen grossen Einfluss auf den) Verkehr.

Einfluss auf die Lebensqualität

Für das Projekt «City Statistics» werden die Lebensbedingungen in über 900 Städten in Europa erhoben. Das BFS hat das Konzept den Besonderheiten der Schweiz angepasst und die Bedingungen in Basel, Bern, Genf, Lausanne, Luzern, Lugano, St. Gallen, Winterthur und Zürich untersucht.

Beginnen wir um der Logik willen mit der Lärmfrage: Der Strassenlärm wird bei der Wohnsituation berücksichtigt, nebst Belegungsgrad einer Wohnung, Leerwohnungsziffer und Wohnfläche. Tempo 30 reduziert den Lärm gegenüber Tempo 50 erheblich (mehr dazu lesen Sie auf den Seiten 20 und 21). Übrigens: Je mehr Elektroautos auf den Strassen unterwegs sind, desto stärker fällt dieser Effekt aus,





Ein modernes Tram ist mit **55 dB (A)** vergleichsweise leise. Problematisch werden kann allerdings lautes Quietschen in den Kurven.

weil das Motorengeräusch wegfällt (bei Geschwindigkeiten über 30 km/h dominiert unabhängig vom Antrieb das Rollgeräusch der Reifen). «Die Kombination von E-Mobilität und Tempo 30 könnte die Bewohnerinnen und Bewohner der Städte und Dörfer in naher Zeit von der dominierenden Ursache für krankmachenden Lärm befreien», sagt Rytz.

Die Unterschiede in den untersuchten Städten sind sehr gross. 2015 waren in Genf in der Nacht über 40 Prozent der Bevölkerung von übermässigem Strassenlärm (mehr als 55 Dezibel) betroffen, in St. Gallen waren es knapp 8 Prozent. Erfreulich: gegenüber 2012 hat der nächtliche Strassenlärm in allen untersuchten Städten abgenommen.

Beleben durch Teilen

In direktem Bezug zum Strassenverkehr und damit auch zum Tempo steht die persönliche Sicherheit. Dies beeinflusst die Zahl der im Strassenverkehr schwerverletzten oder getöteten Personen. Tempo 30 macht die Strassen erwiesenermassen sicherer. Gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU lassen sich mit Tempo 30 mindestens ein Drittel der schweren Unfälle verhindern.

Tempo 30 ermöglicht aber auch das Teilen der Strasse. Mit dem Effekt, dass die Menschen lieber unterwegs sind – zu Fuss oder mit dem Velo – und die Strassen beleben.

Ein weiteres Kriterium ist das ÖV-Netz: Je dichter, desto attraktiver das Pendeln mit dem ÖV und desto entlasteter die Strassen. Ebenfalls ein Indikator für die Lebensqualität ist die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg. Da unterscheiden sich die Städte teils stark. In Lugano setzen über 50 Prozent aufs Auto, in Basel sind es «nur» gut 20 Prozent. Dafür schwingt Basel beim Velo mit 30 Prozent obenaus. In Zürich ist der ÖV mit über 60 Prozent klarer Favorit.

Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat der Arbeitsweg, ein Index für die Work-Life-Balance. Je kürzer die Wege, desto weniger Verkehr resultiert daraus. Und desto mehr Wege werden wahrscheinlich zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt. Was wiederum positive Effekte auf den Lärm und auf die Sicherheit hat und im Idealfall weitere Menschen dazu bringt, zu Fuss zu gehen oder Velo zu fahren ...

Einfluss auf die Lebensqualität einer Stadt hat der Anteil an Grün- und Erholungsflächen. Da ist Lugano Spitzenreiter mit über 67 Prozent. Allerdings sind die Werte stark durch die historisch bedingten Strukturen und die institutionell festgelegten Stadtgrenzen beeinflusst. So erstaunt nicht, dass Basel (16,6 Prozent) und Genf (knapp 19 Prozent) sehr viel weniger Anteile an Grün- und Erholungsflächen haben.

Auszeichnung als Gradmesser

Ein Ansatz für lebenswerte Städte ist die 15-Minuten-Stadt, in der alle Wege des Alltags ohne Auto innerhalb von 15 Minuten zurückgelegt werden können. Schaut man auf die Erreichbarkeit von Lebensmittelgeschäften, obligatorischen Schulen, Arztpraxen und Apotheken, erfüllen alle neun Städte dieses Kriterium.

Michael Rytz sieht hier eine Wechselwirkung: «Das Angebot richtet sich nach

der Nachfrage. Je mehr die Mobilität auf das Auto ausgerichtet ist, desto schwieriger haben es etwa Einkaufsangebote in fussläufiger Distanz. Viele Fussgängerinnen und Fussgänger sind wiederum oft ein Indiz für attraktive öffentliche Räume. Und wo öffentliche Räume belebt werden, steigt die Lebensqualität», sagt er.

Ein Gradmesser dafür ist der «Flâneur d'Or». Der Preis zeichnet alle drei Jahre Infrastrukturen im öffentlichen Raum aus, die den Fussverkehr fördern. Das Siegerprojekt 2023, der «Rayon Vert» in Renens, zeigt beispielhaft, welchen grossen Einfluss die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum auf die Lebensqualität hat. Die neue Passerelle «Rayon Vert», aber auch die Umgestaltung der Bahnhofplätze, werten den Ort auf: Es ist grüner, das Pendeln mit ÖV wurde einfacher und attraktiver. Und dank der grossflächig eingeführten Begegnungszone hat der Lärm abgenommen.

Dasselbe gilt für den Innenhof. «Wann haben wir Lust, den öffentlichen Raum zurückzuerobern – zum Beispiel als Ort für ein Gespräch?», fragt Rytz. An einem Ort, an dem wir uns wohl und sicher fühlen und von dem uns kein unnötiger Strassenlärm verschleicht. ■

Das fordern Städte in Deutschland

Die Initiative «Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten» fordert mehr Autonomie für die Städte und Gemeinden bei der Festlegung von Höchstgeschwindigkeiten. Heute ist dies in Deutschland nur bei konkreten Gefährdungen der Fall. Bis Ende 2023 engagierten sich bereits über 1000 Kommunen in der Initiative, die angemessene Geschwindigkeiten als Grundvoraussetzung für lebenswerte öffentliche Räume sieht: «Gerade die Strassen und Plätze mit ihren vielfältigen Funktionen sind das Gesicht und Rückgrat der Kommunen. Sie prägen Lebensqualität und Urbanität. Sie beeinflussen ganz entscheidend, ob Menschen gerne in ihrer Stadt oder Gemeinde leben.»

Weitere Infos unter www.lebenswerte-staedte.de



Atelier OLCG/Guillaume Perret

Ein Dankeschön von hajk für Ihre Treue



Neues Jahr, neue Abenteuer. Damit Sie auch im Jahr 2024 für Ihre Outdoor-Erlebnisse bestens gewappnet sind, offeriert Ihnen hajk einen Rabatt von 20 % auf das gesamte Sortiment*. Neue Wanderschuhe für die Extrameile, ein Schlafsack für süsse Träume oder heisse Kufen für den Schlittelpausch? Sie haben die Wahl! Navigieren Sie auf www.hajk.ch und geben Sie den Rabatt-Code «VCSO224» im Webshop ein, um von diesem attraktiven Angebot bis zum 31. März 2024 zu profitieren. hajk bedankt sich mit dieser Aktion bei allen VCS-Mitgliedern für die Unterstützung und das Vertrauen seit 2006 und wünscht allen ein gutes neues Jahr!

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabatt-Code «VCSO224» profitieren Sie von 20 % Rabatt auf das gesamte hajk-Sortiment unter www.hajk.ch. Das Angebot ist gültig bis am 31. März 2024 und nicht kumulierbar.

Bestellen: www.hajk.ch.

Tel. +41 31 838 38 38 (hajk, Normal-Tarif).

**Nettoartikel, Pfadiartikel, Ceviartikel, Geschenkgutscheine, Zeltblachen und Gruppenzelte sind von der Aktion ausgeschlossen. Nicht kumulierbar mit anderen Aktionen oder Rabatten.*

Die VCS-Boutique wird am 31. März 2024 eingestellt. Sie können die qualitativ hochwertigen Produkte von hajk aber weiterhin im hajk-Webshop beziehen.

Sicheres Auftreten – mit dem Wanderstock hajk Scout Explorer

Der Teleskopstock hajk Scout Explorer der österreichischen Firma Komperdell verhilft Ihnen auch 2024 zur nötigen Balance und sicherem (Auf-)Tritt. Dank dem festen Powerlock-Verstellmechanismus lässt er sich schnell auf die benötigte Grösse von maximal 140 cm anpassen. Der mitgelieferte Vario-Trekkingteller ist ein wahrer Allrounder, der selbst den Einsatz im Schnee möglich macht. Die besonders leichten Griffe aus Schaumstoff liegen sehr angenehm in der Hand, sorgen für ein angenehmes Handklima und bieten perfekten Grip. Praktisch sind auch das kleine Packmass und die verstellbaren Schlaufen. Noch ein kleiner Tipp für die optimale Längeneinstellung: Als Faustregel kann die Körpergrösse mit 0,68 multipliziert werden um für den Teleskopstock die korrekte Längeneinstellung zu erhalten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Teleskopstock hajk Scout Explorer (Artikel: 18551) besteht aus drei ineinanderschlebbaren Teilen. Im Lieferumfang sind jeweils zwei Stöcke enthalten. Mit dem Rabatt-Code «VCSO224» profitieren Sie unter www.hajk.ch von 50 % Rabatt und erhalten den Wanderstock zum Preis von Fr. 54.50 statt 109.–. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen: www.hajk.ch.

Tel. +41 31 838 38 38 (hajk, Normal-Tarif).



Entspannt zum Ziel mit Auto und Zug



Parkieren Sie Ihr Auto an einem von rund 600 P+Rail-Bahnhöfen und bezahlen Sie stunden- oder tagesweise – am einfachsten direkt mit der P+Rail-App. So reisen Sie schnell und entspannt mit Auto und Zug zum Ziel.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

50 % Rabatt auf Buchungen der SBB-P+Rail-Parkplätze am Wochenende. Einlösbar bis 30. April 2024.

Bestellen: P+Rail-App herunterladen und Promocode eingeben: VCS23

PubliBike- und Velospot-Abo mit 50% Rabatt



© zVg

Möchten Sie mit dem Velo zur Arbeit fahren? Öffentliche Verkehrsmittel und Velofahren kombinieren? Oder einfach in der Freizeit davon profitieren? Dann schliessen Sie jetzt ein Abo bei PubliBike und/oder Velospot zum Spezialpreis von nur Fr. 49.50 pro Jahr und Abonnement ab. 7300 Velos der beiden Bikeshaaring-Anbieter stehen in mehreren Schweizer Städten zur Verfügung. PubliBike wird in den folgenden Städten betrieben: Zürich, Bern, Chur (bis mind. Juni 2024), Sottoceneri (TI), Freiburg, Lausanne-Morges, Region Nyon. Velospot wird in den folgenden Städten betrieben: Agglo Valais central, Aigle, Basel, Biel, La Chaux-de-Fonds, Martigny, Riviera.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jahresabo B-Fit von PubliBike und National Classic von Velospot für nur Fr. 49.50.– anstatt Fr. 99.– pro Jahr. Gültig bis am 30. September 2024. Das Angebot ist limitiert auf 500 Abos.

Bestellen: www.publibike.ch/
www.velospot.ch mit dem Promo-code: T9YRXU4G

2 für 1 auf Schifffahrt-Tageskarten

Profitieren Sie vom Angebot der Schweizer Schifffahrt und entdecken Sie die Schweiz auf dem Wasser! Was kann man nicht alles entdecken bei einer Schifffahrt ... romantische Rebberge, mittelalterliche Dörfer und Schlösser, wunderschöne Inseln, grossartige Bergpanoramen sowie eine einzigartige Flora und Fauna. Dem Alltagsstress entfliehen, die Seele baumeln lassen und dazu Köstlichkeiten aus der Bordküche geniessen. Ein unvergesslicher Tag zu zweit, wobei Sie nur für eine Person zahlen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

2 Tageskarten zum Preis von 1. Max. zwei Kinder bis 16 Jahre gratis. Gültig vom 1. April bis 31. Oktober 2024. Beachten Sie den Saisonstart und den Fahrplan der Schifffahrtsgesellschaften. Gutschein ist nicht mit Spezialangeboten/Aktionen kumulierbar und nicht verlängerbar. Barauszahlung nicht möglich.

Bestellen:

Bon aus dem VCS-Booklet (Erneuerung der Mitgliedschaft) direkt bei den teilnehmenden Schifffahrtsgesellschaften an der Kasse einlösen. Alle teilnehmenden Schifffahrtsgesellschaften finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/schifffahrt.



© zVg



© zVg

Klimajournalismus vom Velo aus

Die Klimakrise nimmt ungebremst ihren Lauf. Wo bleibt die Hoffnung? Im Januar 2022 machten sich der Journalist Florian Wüstholtz und der Fotograf Martin Bichsel auf die Suche nach Antworten – mit dem Velo. In Reportagen aus elf Ländern erzählen sie von der grassierenden Umweltzerstörung und entdecken Zuversicht in engagierten Menschen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Buch «Hoffen bleibt erlaubt» gibt es für VCS-Mitglieder zum Preis von Fr. 32.– statt 38.– (exkl. Porto).

Bestellen: www.hoffenbleibterlaubt.ch, «VCS-Mitglied» im Kommentarfeld eingeben.





Schaffhausen



Petition abgeschmettert

Der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen hat die von der IG-Fäsenstaub lancierte und von mehr als 1200 Personen unterzeichnete Petition für Verbesserungen am Ausbauprojekt für die Nationalstrasse A4 im Bereich der Stadt Schaffhausen abgeschmettert. Es wird zwar bezüglich der Bauabwicklung – unverbindlich – eine «Überprüfung» einzelner technischer Details in Aussicht gestellt, am grundsätzlichen Ausbau der Nationalstrassenkapazität samt dem zweiten Fäsenstaubtunnel hält die Regierung jedoch fest.

Die IG-Fäsenstaub lehnt insbesondere den vierspurigen Ausbau zwischen Schaffhausen Nord und Herblingen und den Bau eines zusätzlichen Anschlusses Mutzentäli ab, befürwortet jedoch bislang im Gegensatz zum VCS den Bau einer zweiten Tunnelröhre. Aufgrund der Antwort des Regierungsrats hat nun auch die Grünliberale Partei von Schaffhausen ihre Unterstützung für das vom VCS lancierte Referendum gegen den Nationalstrassenausbau angekündigt.

Felix Schweizer

Der für den Lokalverkehr wichtigste A4-Anschluss Schaffhausen Nord soll zugunsten eines 4-spurigen und doppelstöckigen Ausbaus der Autobahn sowie einer zweiten Tunnelröhre Fäsenstaub aufgehoben werden.



St. Gallen/Appenzell

Wie weiter nach dem Nein aus Bern?

Wie packen wir die Verkehrsprobleme im Raum Herisau an, die mit dem «Zubringer Appenzellerland» hätten gelöst werden sollen? Erste Ansätze dazu zeichnen sich ab.

«Zubringer Appenzellerland»: Die Haltung des VCS

Der VCS spricht sich klar gegen das aus der Zeit gefallene Gesamtprojekt aus und lehnt zusätzliche Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr ab, weil mehr Kapazität noch mehr Verkehr generiert. Der VCS freut sich sehr, dass am Forum eine deutliche Mehrheit rasche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr und auch den ÖV forderte. Solche Lenkungsmaßnahmen müssen rasch angegangen werden und sind innert weniger Jahre umsetzbar. Um den Lärm- und Stauproblemen an der Alpsteinstrasse beizukommen, braucht es eine Verlagerung bzw. Vermeidung von Fahrten durch bewusstes Meiden der Rushhours, dank mehr Home-Office, Carpooling, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr. Lösungsansätze wären da ein neuer Veloweg mindestens zwischen dem Bahnübergang Wilen und der ehemaligen «Champignon Kuhn» sowie der Viertelstundentakt der Appenzellerbahn zwischen Gossau und Waldstatt.

Ruedi Blumer, Präsident VCS

2020 wurde die Strecke St. Gallen-Winkeln-Herisau-Appenzell ins Nationalstrassennetz aufgenommen. 2022 sprach sich der Bundesrat jedoch gegen das überdimensionierte, überteuerte Projekt «Zubringer Appenzellerland» aus, das aus dem Jahr 2009 stammt. Dem Proteststurm in der Region Rechnung tragend, beschloss das Bundesamt für Strassen ASTRA im Mai 2023, die Gesamtsituation in einer Korridorstudie zu analysieren.

Die Sache ist breit abgestützt, nebst ASTRA-Sachverständigen sind kantonale und kommunale Behördenvertreter involviert. Zudem können sich interessierte Organisationen und Parteien in

zwei Foren am Mitwirkungsprozess beteiligen. Im ersten Forum ging es vor allem um vorhandene Schwachstellen, die Gewichtung der Verkehrsträger (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV, Güterverkehr), Erreichbarkeit, Verkehrsflüsse und Sicherheit. Nach einem Inputblock konnten die Teilnehmenden in Gruppen mit Punkten gewichten, Kommentare schreiben und mit den Fachleuten diskutieren. All das fliesst nun in die Weiterarbeit des Projektteams ein. Im zweiten Forum (Mai/Juni 2024) sollen dann Lösungsansätze beurteilt werden.

Es hat sich deutlich gezeigt, dass die Vorstellungen weit auseinandergehen. Während die

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

eine Seite eine Art Neuauflage des abgelehnten Projekts anstrebt, will die andere ganz pragmatisch nur an den Brennpunkten eingreifen. Nicht zu überhören waren die zahlreichen Stimmen, die möglichst schnell die einfacheren Probleme angehen und den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV fördern wollen. Für den Autor dieser Zeilen, am Forum als Vertreter der EVP dabei, steht zweierlei im Vordergrund:

1. Entlastung des Raums Herisau-Süd

Dabei geht es in erster Linie um das Gebiet «Wilten» zwischen

dem Bahnübergang Wilten und der ehemaligen «Champignon Kuhn». Auf diesem ca. 800 Meter langen Abschnitt gibt es für die Nichtmotorisierten und den Zubringerverkehr nur Verbesserungen, wenn der Durchgangsverkehr in einer Umbeziehungsweise Unterfahrung «verschwindet». Dadurch wird auch der Fluss des Motorfahrzeugverkehrs verbessert, und der Bus kann auf der entlasteten Strecke problemlos zirkulieren. Die weiteren Problemzonen, denen die Korridorstudie gilt, sind als untergeordnet zu betrachten.



Einer der Brennpunkte: die Alpsteinstrasse in Herisau.

© Matthias Lübbertstedt

2. Keine Neuauflage des «Zubringer Appenzellerland»

Die N25 beginnt am bestehenden Anschluss St.Gallen-Winkeln. Punkt! Es braucht keinen neuen Anschluss und keinen Wachteneggtunnel, das heisst, der Abschnitt 1 des ursprünglichen Projekts wird nicht mehr in Betracht gezogen. Entlang der

N25 muss es darum gehen, durch punktuelle Eingriffe Lebensräume aufzuwerten und den Verkehrsfluss zu verbessern, ohne gleichzeitig die Kapazität zu erhöhen. Es gilt, durch effizienten Einsatz finanzieller Mittel schnellstmöglich möglichst viel herauszuholen.

Matthias Lübbertstedt

«Markante Verschiebung weg vom Auto»

Zurzeit läuft die Mitwirkung zur Verkehrsplanung für das Areal St.Gallen West-Gossau Ost, also für den als Industriegebiet bekannten Raum zwischen Winkeln und Gossau. Das Gebiet soll in den nächsten Jahren boomen: mit neuen Wohnungen für 1000 Menschen und mit 7500 zusätzlichen Beschäftigten, was einem Plus von 50 Prozent entspricht. Eine solche Entwicklung erfordert nachhaltige,



neue Ansätze im Mobilitätsbereich. Das vorliegende Konzept

zeigt erfreulicherweise auf, dass es ohne markante Verschiebung

weg vom Autoverkehr nicht gehen wird. Der kantonale VCS und die Ortsgruppe wirken mit und bringen ihre Forderungen und Lösungsvorschläge für einen attraktiven Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr ein. Im Moment wird der Bereich zwischen Bahnhof Winkeln und Fussballstadion vertieft untersucht. Wir bleiben dran.

Doris Königer,

VCS-Ortsgruppe St.Gallen

Explosives Wachstum erwünscht



Anna Heiniger

© zvg

Seit März 2022 arbeitet sie auf der Geschäftsstelle der VCS-Sektion St.Gallen/Appenzell. Zu Beginn einen Tag pro Woche, seit Anfang 2023 mit einem auf 40 und nun auf 50 Prozent aufgestockten Pensum. Wer den VCS telefonisch, per Mail oder Post

kontaktiert, landet als Erstes bei ihr: Anna Heiniger. Sie koordiniert Termine von Sitzungen, Behördenaustausche, Anlässe und Kontakte zu Partnerorganisationen – und ist unser Bindeglied zur VCS-Ortsgruppe St.Gallen. Der zusätzliche Arbeitstag steht für die Koordination des in Planung befindlichen Veloanlasses «flink» am Samstag, 4. Mai in St.Gallen zur Verfügung.

Privat ist Anna als Familienfrau und Mutter zweier kleiner Kinder beschäftigt. Gerne ist sie mit ihrer Familie draussen unterwegs – auf dem Velo, wandernd in den Bergen oder auf umliegenden Hügeln. Ihre weiteren

Hobbys, Kletterpartien und Skitouren, kommen derzeit eher zu kurz: Anna engagiert sich auch noch im kirchlichen Bereich für die jüngeren Generationen.

Umso froher ist sie um die Flexibilität bezüglich Arbeitszeiten beim VCS. Es sollte, finden sie und ihr Mann, eine Selbstverständlichkeit sein, dass beide Elternteile erwerbstätig sein können und die Arbeit zu Hause aufgeteilt wird. Um Familie und Beruf unter einen Hut zu bringen und organisatorische Hürden zu meistern, können Anna und ihre Familie aber auch auf die Kita und nahe Bezugspersonen zurückschauen.

Beim VCS möchte sich Anna vor allem für eine nachhaltige

Mobilität einsetzen – und überhaupt für eine enkeltaugliche Welt. «Ich wünsche mir ein explosives Wachstum grüner und autofreier/autoarmer Lebensräume», sagt sie. Erreichen möchte sie dies vor allem im Miteinander statt in gehässigen Auseinandersetzungen. «Und den – vielfach langjährigen – Mitgliedern des VCS sage ich tausend Dank dafür, dass sie meine Arbeit für eine klimagerechte Mobilität ermöglichen.»

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Weitere Infos zum **Veloevent** «flink» vom 4. Mai in St.Gallen unter: flink-velo.ch



Thurgau

Einladung zur Jahresversammlung

Die JV 2024 der VCS-Sektion Thurgau findet am **20. März** im Trösch-Saal, Hauptstrasse 42, in Kreuzlingen statt.

19 Uhr: statutarischer Teil, anschliessend Pause mit Apéro.

20 Uhr: öffentlicher Teil zum Thema «Stand Umsetzung des Veloweggesetzes»

Nach der Annahme des Bundesbeschlusses Velo durch das Volk 2018 wurde das Velowegge-

Wie wird das Veloweggesetz umgesetzt?

Im Hauptreferat an unserer JV 2024 wird Regierungsrat Dominik Diezi am 20. März berichten, was der Kanton für den Radverkehr vorkehrt.

setz ausgearbeitet und dann per 1.1.2023 in Kraft gesetzt. Es stellt Bund, Kantonen und Gemeinden die Aufgabe, innert fünf Jahren sichere und möglichst komfortable Alltags- und Freizeitvelorouten sowie Abstellplätze zu planen und innert 20 Jahren zu verwirklichen. Nach der Orientierung durch den Vorsteher des Departements für Bau und Umwelt berichten die Stadträte Ernst Zülle, Kreuzlingen,

und Boris Binzegger, Bischofszell, was bei ihnen auf Gemeindeebene diesbezüglich passiert.

Wenn immer möglich sollten Velorouten auf bestehenden verkehrsarmen Flur- und Quartierstrassen verlaufen. Knackpunkte sind die oft engen Platzverhältnisse in Dörfern und Städten. Spezielle Gefahrenpunkte bei Radwegen sind deren Anfang und Ende, wo die Hauptfahrbahn vom Zweiradverkehr ge-

Radweg in Frauenfeld, entstanden im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

© Peter Wildberger



kreuzt werden muss, sowie Einmündungen von Nebenstrassen, die den Radweg queren. Wichtig ist auch die velogerechte bauliche Ausführung. Auf neueren Radwegen kommt bei allzu engen Kurvenradien oder durchschüttelnden Bordsteinabsätzen nicht selten das Gefühl auf, dass, wer da geplant hat, selber wohl selten mit dem Velo unterwegs ist.

Peter Wildberger



Fürstentum Liechtenstein

Einladung zur VCL-Generalversammlung

Donnerstag, 21. März, 18 Uhr in Vaduz, Rathausaal

18.30 Uhr **öffentlicher Vortrag:** «Sichere Querungen für FussgeherInnen – was braucht es?» – **Michael Rytz, Fachleitung Verkehrssicherheit des VCS**, spricht zu Erwartungen, Sicherheit, Fussgängerstreifen und Tempo 30 sowie alternativen Querungshilfen

Ca. 19.15 Uhr Networking-Apéro im Foyer

Interessiert an Mobilitätsfragen?

Möchtest du im VCL-Vorstand mitarbeiten und die Verkehrspolitik im Land aktiv beeinflussen? Engagierte Personen sind herzlich willkommen: vcl@powersurf.li, Tel. 232 54 53

Ca. viermal jährlich erhalten interessierte Mitglieder per E-Mail aktuelle Informationen des VCL. Möchtest du dazugehören? Eine kurze Info an vcl@powersurf.li reicht. Auch ein Klick auf unsere Website www.vcl.li lohnt sich jederzeit! Oder bewegst du dich lieber auf LinkedIn, Facebook oder Instagram? Kein Problem, vieles veröffentlichen wir auch dort.

«Radfahren für die Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel läuft vom 1. November bis 31. März der Winter-Wettbewerb. Dessen Durchführung hat der VCL nach

26 Jahren an den Fachbereich «Betriebliches Mobilitätsmanagement» im Amt für Hochbau und Raumplanung (bmm@llv.li) übergeben. Am 1. April startet der neue Sommer-Wettbewerb: www.fahrradwettbewerb.li

Sicher im Sattel

Dank der guten Zusammenarbeit mit den Verkehrsinstruktoren der Landespolizei, Elternvereinigungen und der Gemeindepolizei finden unsere Radfahrkurse für Primarschulkinder und ihre Eltern 2024 in folgenden Gemeinden statt: 27. April **Mauren-Schaanwald**; 8. Juni **Ruggell mit Gamprin und Schellenberg**; 15. Juni **Eschen-Nendeln**; 22. Juni **Vaduz**, jeweils von 13.30–17.15 Uhr, inkl. Zwischenverpflegung. Details zu den Kursen auf www.vcl.li – Kurse/Events. Neu organisiert Rosaria Michaela Ackermann die Kurse und übernimmt schrittweise die Leitung (sis@vcl.li).



Uri

Der Regierungsrat hatte im Bericht zum Budget 2024 aus finanziellen Gründen eine Erhöhung der Strassenverkehrssteuer und eine Reduktion des Arbeits-

Halbherzigkeit hier, Ignoranz da

wegabzugs vorgeschlagen. Beide – längst überfälligen – Massnahmen sind auch Teil des kantonalen Klimaschutzkonzepts. Erwartungsgemäss wollte der Landrat davon aber gar nichts wissen, drohendes Defizit hin oder her.

Der VCS wiederum taxierte die vom Regierungsrat vorgeschlagene Erhöhung um 10 Prozent als völlig ungenügend. Immerhin trägt die Teuerung seit der letzten Tarifierung bald 20 Prozent. Und eine bloss kosmetische Re-

duktion des Arbeitswegabzugs in der Steuererklärung schafft keinen Anreiz zum Umsteigen. Mindestens plus 20 Prozent bei der Strassenverkehrssteuer und eine Begrenzung des Pendlerabzugs auf 6500 Franken hätten es sein müssen.

Brücken wie hier bei Bellinzona könnten auch in Uri den Veloverkehr attraktiver machen.



© Alf Arnold

Wunschatalog zum Aggloprogramm

Während das vierte Aggloprogramm noch in der Umsetzungsphase ist, trägt der Kanton bereits Ideen für das fünfte Programm der Agglomeration unteres Reusstal zusammen. In ei-

nem Workshop konnte auch der VCS seine Vorstellungen zur Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr einbringen. Unsere Vorschläge reichen von der Schaffung eines kan-

tonalen UKV-Terminals, eines Velohauslieferdienstes und einer Velostation mit Veloverleih am Kantonsbahnhof über eine «15-Minuten-Agglo» und einen Stadtpark Altdorf bis zu neuen Langsamverkehrsbrücken über Reuss und Schächen. Was davon

ins Programm einfließt, werden wir erst 2025 wissen, wenn das öffentliche Mitwirkungsverfahren läuft. Im Juni 2025 soll die Einreichung beim Bund erfolgen.

Alf Arnold

Velofahrkurs für Migrantinnen

Der VCS Uri plant für den Frühling/Sommer einen Velofahrkurs für Migrantinnen mit dem Ziel, deren Unabhängigkeit und Bewegungsfreiheit zu fördern. Viele von ihnen haben keinen Bezug zum Radfahren und es deshalb auch nie gelernt. Angedacht sind ca. sechs Kursnachmittage oder -abende, an denen das Velofahren von Grund auf in einem geschützten Rahmen geübt werden kann. Neben passenden Velos braucht es dazu auch personelle Mithilfe: Melden Sie sich beim Sektionssekretariat (041 871 10 16, vcs-uri@gmx.ch), wenn Sie das Vorhaben unterstützen möchten. Danke!

Agenda

- 12. März, Q4, Hellgasse 23, Altdorf**
- 18.30 Uhr: Mitgliederversammlung
- 19.15 Uhr: MyBuxi, Bus Alpin und Cie.: ÖV-Ergänzungsangebote für Randregionen. Öffentliches Referat von Andreas Kronawitter, intelligent transport systems switzerland
- 9. April, 13.30–17 Uhr: mobil sein & bleiben. Mobilitätskurs für SeniorInnen.** Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, info@ur.prosenectute.ch
- 20. April, 8–12 Uhr: Velobörse, Unterlehn, Altdorf**

Kurznachrichten aus Uri

Gefährliche Hindernisse auf Velorouten. Der unfallträchtige Pfosten auf der Seestrasse in Flüelen ist weg. Andere aber stehen weiterhin mitten auf einer Veloroute. Als gutgemeinte Massnahme, um auf kostengünstige Art die Autos fernzuhalten, aber leider auch sehr gefährlich. Im Januar verhandelte der VCS mit der Gemeinde Seedorf über einen Pfosten am südlichen Ende der Unteren Feldgasse, wo sich vor einigen Monaten ein schwerer Velounfall ereignete; bei Redaktionsschluss war noch offen, ob mit Erfolg. Und weitere Interventionen werden folgen, um mit den Behörden nach sichereren Lösungen zu suchen.



Empfehlungen zum Velofahrverbot am Axen. Das vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) im letzten Sommer überraschend verhängte Velofahrverbot auf der Axenstrasse zwischen Brunnen und Sisikon hat hohe Wellen geschlagen und sogar zu parlamentarischen Anfragen geführt. Nun haben die VCS-Sektionen Schwyz und Uri zusammen mit den Schweizer Veloorganisationen eine gemeinsame Position formuliert. Unsere Empfehlungen ans ASTRA: Aufhebung des Fahrverbots, Öffnung des Trottoirs für die Fahrt in südlicher Richtung, Gratisverlad-Angebot auf Bahn, Strasse oder Schiff, Beibehaltung von Tempo 60 zwischen Brunnen und Sisikon und Einführung von Tempo 30 in Sisikon innerorts. ■

Graubünden



Herzlich willkommen an der MV!

Mitgliederversammlung des VCS Graubünden am **Mittwoch, 13. März 2024, 19 Uhr**, im Kulturpunkt, Planaterrastrasse 11, Chur **19 – 20 Uhr** Vereinsgeschäfte: 1. Genehmigung des Protokolls der letzten MV; 2. Jahresbericht 2023; 3. Jahresrechnung 2023, Bericht der Revisor:in; 4. Wahlen; 5. Zukunft; 6. Varia. – Mit Verpflegung. **20 Uhr** öffentlicher Anlass: «Der ÖV der Zukunft in Graubünden». Wir treten zu diesem brandaktuellen Thema in einen spannenden Dialog mit Thierry Müller, Leiter öffentlicher Verkehr Kt. GR, und Sabrina Meister, Invia.



© RfB



Zug

Seit wir vor weniger als zwei Jahren das erste Mal über den neuen Zuger Tunnel geschrieben haben, hat sich ziemlich viel getan. Der Grund ist vor allem das (zu) forsche Tempo der Zuger Regierung. Das Projekt, jetzt noch um einen Tunnel in Unterägeri erweitert, ist schon im Richtplan verankert, und bereits am 3. März 2024 findet nun die Volksabstimmung statt.

Viel zu schnell wolle die Regierung das Projekt besiegeln, sagen viele Stimmen. Und tatsächlich: Weder sind die flankie-

Doppelter Tunnelbau-Wahnsinn

renden Massnahmen definiert, noch ist klar, warum man eine der schlechtesten Varianten aus dem alten, an der Urne deutlich abgelehnten Tunnelprojekt als Planungsbasis wählte. Diese Oberflächlichkeit ist wesentlich dem einstufigen Verfahren, das im Kanton Zug zur Anwendung kommt, geschuldet: Es wird in einem Schritt über den Kredit für die Planung und den Kredit für den Bau abgestimmt. Das Volk muss also entscheiden, bevor klar ist, was genau gebaut wird...

Die Kantonsregierung und der Stadtrat von Zug scheinen sich dieser Lücken bewusst zu sein.

Eine sehr aggressive Kampagne ist im Gang: Eine Informationsveranstaltung folgt der anderen, es hagelt Medienmitteilungen, Politiker leisten gar Überzeugungsarbeit auf der Strasse.

Schwierigere Ausgangslage

Aber auch Widerstand formiert sich, schnell und breit. Eine Allianz aus praktisch allen Parteien links der Mitte und Umweltorganisationen im Kanton Zug ist zustande gekommen. Mit viel bescheideneren Mitteln als die Regierung, aber umso beherzter kämpfen das überparteiliche Komitee «Schutz vor Mehrverkehr»

und die Vereinigung «Stadttunnel Nein» gegen die alles andere als umweltfreundlichen Projekte.

Wir werden es bis zum 3. März nicht einfach haben. 2015, als der Zuger Tunnel abgelehnt wurde, kämpfte der Kanton mit einer finanziellen Notlage. Heute kann die Regierung die Milliarde Franken, die die zwei Tunnel ungefähr kosten würden, aus eigenen Mitteln auf den Tisch legen. Trotzdem versuchen wir alles, um die Bevölkerung zu überzeugen, und hoffen, dass die Vernunft in diesen Zeiten des Klimawandels obsiegt.

Goran Vejnovic, Geschäftsführer

www.schutz-vor-mehrverkehr.ch
www.stadttunnel-zug-nein.ch



Luzern

Erfolg für den VCS Luzern und seine Verbündeten: Die Stimmberechtigten des Kantons haben im November der Antistau-Initiative der Jungen SVP und dem von den bürgerlichen Parteien,

Schub für mehr Bus und Velo

Die Antistau-Initiative und der Gegenvorschlag sind gebodigt – auch dank dem VCS. Das macht den Weg frei für die dringend notwendige Verkehrswende in Stadt und Agglomeration Luzern: mehr Busspuren, Auto-Dosieranlagen, bessere und sichere Veloverbindungen.

Gewerbeverband und TCS unterstützten Gegenvorschlag eine Abfuhr erteilt. Den Ausschlag

dafür gaben die urbanen Zentren: Stadt und Agglomeration Luzern, Hochdorf, Sursee. Offensichtlich haben sehr viele genug von Verkehrslärm und auto-dominierten Siedlungen und wollen, dass es endlich vorwärts geht mit einer neuen Mobilitätspolitik. Das doppelte Nein ist ein Nein zur Bevorzugung des Autos und damit ein Ja zu den Vorschlägen des Planungsberichts «Zukunft Mobilität Luzern». Übergeordnetes Ziel ist hier das 4V-Prinzip: Verkehr vermeiden, verlagern, vernetzen, verträglich

abwickeln. Mit anderen Worten: Weniger Auto, mehr Bus, Velofahrerinnen und Fussgänger.

Der VCS unterstützt diese Strategie und fordert eine rasche Umsetzung der Massnahmen für den flächeneffizienten Verkehr. Für die urbanen Zentren, die am meisten unter dem übermässigen Autoverkehr leiden, definiert der Planungsbericht eine klare Priorisierung und damit ein Zurückbinden des Autos: «Innerhalb des urbanen Raumes besteht ein sehr dichtes Verkehrsnetz für alle Verkehrsmittel und die Mobili-



Wir zeigen, wie Verkehr verschwindet

Öffentliche Veranstaltung zum Thema «Traffic evaporation»

Abbau von Auto-Fahrspuren führt zu mehr Stau – das klingt logisch, die Realität sieht aber anders aus. Marc Vetterli von der Fachhochschule Ostschweiz erläutert die

Theorie der «Traffic evaporation» – der «Verkehrsverdunstung». Diskutieren Sie mit über das Phänomen und über die Chancen, die sich daraus für Luzern ergeben.

Dienstag, 19. März 2024, Sentitreff Luzern
19.30 Uhr, Eintritt gratis

Für Mensch und Umwelt **VCS**



MV 2024 & öffentliche Veranstaltung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet statt am **Dienstag, 19. März, 18.15 Uhr**, im Sentitreff in der Baselstrasse 21 in Luzern. Die Traktanden und Unterlagen dazu finden Sie auf www.vcs-lu.ch. Im Anschluss an den statutarischen Teil findet um 19.30 Uhr die öffentliche Veranstaltung zum Thema «Verkehrsverdunstung» statt. Marc Vetterli von der Fachhochschule Ostschweiz erklärt, wie man Verkehr zum Verschwinden bringt. Eintritt frei, diskutieren Sie mit!

tätsbedürfnisse werden in erster Priorität flächeneffizient und mit kollektiven Verkehrsmitteln abgewickelt. Für die flächeneffizienten Verkehrsmittel besteht ein attraktives, durchgängiges, direktes und sicheres Netz. Die kollektiven Verkehrsmittel verkehren häufig, schnell und zuverlässig.»

Geplant ist genug

Von diesem Ziel ist der Kanton Luzern noch weit entfernt. Nach dem klaren Nein zur Antistau-

Initiative – vor allem in der Stadt Luzern – sagt der VCS mit allem Nachdruck: Geplant ist genug. Jetzt muss der Kanton ans Umsetzen gehen. Die Zuverlässigkeit beim öffentlichen Verkehr muss erhöht werden, dank Busspuren, Busbevorzugungen oder Auto-Dosierungen, und der Velo- und Fussverkehr brauchen ein durchgängiges, sicheres Netz. Die entsprechenden Massnahmen sind längst definiert: im Strassenbauprogramm des Kantons, in der



© VCS Luzern

In Luzern, wie hier an der Bundesstrasse, braucht es mehr Platz für Fussgängerinnen und Velofahrer.

Studie «Busbeschleunigung» des Verkehrsverbundes, in verschiedenen von der Stadt Luzern vorbereiteten Projekten. Was bisher

fehlte, ist einzig der politische Wille auf Kantonsebene, diese endlich konsequent anzupacken.

Dominik Hertach, Geschäftsführer

Den Dorfplatz zum Treffpunkt emacht

Alljährlich zeichnet der VCS Ob- und Nidwalden ein wegweisendes Projekt im Bereich Mobilität und Raumplanung aus. 2023 ging der symbolische Preis an das Organisationskomitee «Miär machid Platz!» und die Ortskerngruppe Sarnen.

Im Spritzenhaus am Sarnen Dorfplatz wurde Mitte Dezember gefeiert, was sich in den letzten zwei Sommern draussen auf dem Platz abgespielt hatte: ein bunter Reigen von kulturellen, geselligen, gastronomischen

oder sportlichen Anlässen. 2023 waren es 55 Veranstaltungen, die insgesamt gegen 6000 Leute anlockten und das Dorfzentrum während vier Wochen wieder zu dem machten, was es einst war: ein gesellschaftlicher Treffpunkt.



© Kurt Lischer, VCS OWNW

Stelldichein im Spritzenhaus: Ortskernentwickler Peter Küchler, VCS-Geschäftsführer Daniel Daucourt und Sabine Wieland-Dillier, Urs Berwert, Claudia Clemens sowie Beat von Wyl vom OK «Miär machid Platz!».

Gütliche Einigung mit Stiftung Weidli

Der Neubau der Werkstätte der Stiftung Weidli ist ein ebenso umfangreiches wie begrüssenswertes Vorhaben. Wir haben uns dabei mittels Einwendung eingeschaltet, da wir Verbesserungspotenzial bei der Veloparkierung und in Sa-

chen Mobilitätsmanagement eruiert hatten. Dank der vorhandenen Gesprächsbereitschaft konnte rasch eine Einigung erzielt werden. Gegenstand der Abmachung sind namentlich die Optimierung der geplanten grosszügigen Velo-

parkierungsanlage und die Schaffung von zusätzlichen Veloparkplätzen für Besucherinnen und Besucher. Zudem hat die Stiftung Weidli mit der Albert-Koehlin-Stiftung ein Erstgespräch zwecks Umsetzung von «clever unter-

wegs im Unternehmen» abgemacht (www.cleverunterwegs.ch). Resultat der Verbesserungen: Ein attraktiverer Standort und bessere Wirtschaftlichkeit des Projekts.

Daniel Daucourt



«Miär machid Platz!» beruht darauf, dass sich Vereine, Gruppen oder Geschäftsinhabende für die temporäre Dorfplatz-Nutzung anmelden können. Die Gemeinde stellt eine Grundinfrastruktur auf sechs umgenutzten Parkfeldern zur Verfügung. Traditionelle Anlässe wie der Wochenmarkt werden ins Programm integriert.

Landes-, ja weltweit werden in Siedlungsgebieten Fuss- und Veloverkehr mehr und mehr gefördert mit dem Ziel, den öffentlichen Raum aufzuwerten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen.

Eine zeitgemässe menschen- und umweltfreundliche Verkehrs- und Siedlungsplanung ist aber nur das eine. Es braucht auch eine zivilgesellschaftliche Dynamik, Ideen, Energie. Initiative Leute wie diejenigen, die hinter der Erfolgsgeschichte von «Miär machid Platz!» stehen. Der VCS wünscht Sarnen ein lebenswertes Zentrum – und damit auch ein langes Fortbestehen der sommerlichen Veranstaltungsreihe.

Einladung zur MV 2024

Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden am **Dienstag 7. Mai 2024, 20 Uhr**, im Restaurant Tell, Stans

Traktandenliste: 1. Begrüssung / Wahl der Stimmzählenden; 2. Protokoll der MV 2023; 3. Jahresbericht 2023; 4. Rechnung 2023 und Revisorenbericht; 5. Wahlen; 6. Jahresprogramm 2024; 7. Budget 2024; 8. Anträge (10 Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); 9. Verschiedenes

Über allfällige kurzfristige Änderungen wird via Website www.vcs-ownw.ch informiert (Agenda).



© Sonja Oesch

Standaktion in Visp mit Premiere

An der Standaktion vom 8. November in Visp kam das VCS-Cargo-Bike im Oberwallis zum ersten Mal zum Einsatz – und stiess auf positive Resonanz. An der Aktion sammelten mehrere aktive Mitglieder des VCS Wallis Unterschriften für das Referendum «Stopp Autobahn-Bauwahn» und informierten die Marktbesucherinnen und -besucher über das Engagement des VCS.

Bahnhofplatz Brig: Begegnungs- oder Fluchtzone?

Seit November ist bekannt, wie die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Brig aussehen soll. Das Projekt ist verbesserungsbedürftig und -fähig.

Der VCS Wallis begrüsst, dass die Parkplätze für Privatfahrzeuge auf dem Bahnhofplatz Ost aufgehoben werden. Sehr positiv zu werten sind der neue Veloparkplatz und die Einführung von Tempo 30 auf einem Abschnitt der Viktoriastrasse. Andererseits stellt sich die Frage, ob der vorgesehene Bahnhofplatz – mit Steinplatten versiegelt und von drei Geleisen durchschnitten – eine Begegnungs- oder eher eine Fluchtzone sein soll.

Der VCS Wallis setzt sich seit je für die schwächeren Verkehrsteilnehmenden ein. Mit dem vorliegenden Projekt ist die Sicherheit insbesondere von Personen mit Beeinträchtigungen nicht gewährleistet. Problematisch ist auch, dass einige Busse so weit



© Visualisierung www.bahnhofbrig.ch

von der Bahnhofshalle entfernt warten, dass es entweder mehr Umsteigezeit oder einen Shuttlebusbetrieb braucht. Eine bessere Lösung ist hier sicher möglich. Und bei den Anpassungen auf der angrenzenden Kantonsstrasse zwischen «Denner-Kreisel» und Bahnhof Nord (Seite Naters) gingen auf dem Projektplan zwischen der Überland- und der Furkastrasse die Velofahrenden vergessen.

Leider sind aktuell keine substantziellen Verbesserungen im

Vergleich zur ersten Projektauf- lage ersichtlich. Der VCS Wallis hat deshalb in einem Schreiben an die Stadtgemeinde, den Kanton und das Bundesamt für Verkehr Nachbesserungen verlangt. Es ist zu hoffen, dass die kritischen Stimmen aus der Bevölkerung ernst genommen werden.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin

Bitte vormerken:
GV des VCS Wallis am
22. Mai 2024!



Freiburg mausert sich zur Tempo-30-Stadt

Auf grossen Teilen des städtischen Strassennetzes ist die Geschwindigkeit seit letztem Herbst auf 30 km/h limitiert. Das gab viel zu reden. Doch die Resultate sprechen für sich selbst.

Der Entscheid für Tempo 30 im grossen Stil fiel bereits vor einigen Jahren. Obwohl auf Stras-

senabschnitten mit einer Gesamtlänge von 12 Kilometern lärmdämmende Beläge einge-

baut worden waren, überstieg die Lärmbelastung vielerorts immer noch die Maximalwerte der eidgenössischen Lärmschutzverordnung. Nach längerem Seilziehen mit den kantonalen Behörden, deren Bewilligung es dafür brauchte, konnte die Stadt das neue Temporegime im Oktober 2023 endlich in Kraft etzen.

Erwartungsgemäss hat die Verkehrsberuhigung zahlreiche und teils heftige Reaktionen ausgelöst. Es scheinen noch nicht alle zu wissen, dass sich die Lärmimmissionen mit dem Wechsel von Tempo 50 zu Tem-

po 30 um mehrere Dezibel senken lassen. Die empfundene Wirkung entspricht einer Halbierung des Verkehrsaufkommens. Anwohnende schlafen besser, und Tempo 30 verbessert nicht nur die Lebensqualität und Sicherheit ganz allgemein, sondern auch den Verkehrsfluss.

Vernachlässigbar ist demgegenüber der befürchtete Zeitverlust: Es geht hier um höchstens zwei Sekunden pro 100 Meter. Für die Durchquerung einer Stadt wie Freiburg resultiert ein zusätzlicher Zeitaufwand von etwa 50 Sekunden. Kurz und gut: Der Gewinn für die Stadtbevölkerung ist gross, während sich die Unannehmlichkeiten sehr in Grenzen halten.

Gérald Collaud, Vorstandsmitglied

Einladung zur Generalversammlung

Samstag, den 4. Mai 2024, im Saal Rossier im Bürgerspital, Rue de l'Hôpital 2, Freiburg

11 Uhr: GV mit folgender Traktandenliste:

- 1.** Protokoll der GV vom 6. Mai 2023 in Freiburg; **2.** Jahresbericht 2023;
- 3.** Rechnungsbericht 2023; **4.** Revisorenbericht 2023; **5.** Genehmigung der Rechnung 2023; **6.** Budget 2024; **7.** Wahlen; **8.** Tätigkeitsprogramm 2024; **9.** Varia

12.30 Uhr Aperitif

13 Uhr: Referat von David Fattebert, Regionenleiter SBB für die Westschweiz, über den SBB-Fahrplan 2025

Fragen zum Pedibus in Solothurn

Solothurn



Elisa Ferraro und Lukas Egloff, warum gibt es den Pedibus und wie organisieren Sie sich als Eltern in der Kindergarten-Begleitgruppe?

Weil der nahe Quartierkindergarten auf Beginn des Schuljahrs 2023 geschlossen wurde, hatte unter anderen unser Sohn neu

einen deutlich längeren Schulweg. Darum wurde eine Begleitgruppe gegründet. Gemeinsam schrieben wir die betroffene Eltern an und regelten per Onlineumfrage, wer wann die Begleitung übernehmen kann. Wir hielten dies in einem «Stundenplan» fest und vereinbarten Startzeit und Treffpunkt. Kurzfristiges organisieren wir in einer Whatsapp-Gruppe. Acht Kindergartenkinder und sieben Elternpaare sind beteiligt.

Aktuell stellt sich die Frage, was passiert, wenn die älteren Kinder keine Begleitung mehr benötigen. Es ist noch offen, ob sich die Gruppe im Sommer in veränderter Zusammensetzung neu organisiert. Der Schulweg ist für Kindergartenkinder lang,

quert eine Hauptstrasse und hat mehrere unübersichtliche Stellen.

Welche Erfahrungen machen Sie?

Alle Eltern achten auf die Verkehrsregeln. Weitere Verhaltensregeln – wann greife ich ein oder sage etwas? – sind nicht abgemacht. Es ist nicht immer einfach, die Gruppe zusammenzuhalten. Aber der Pedibus führt an die Selbstständigkeit heran und entlastet die Eltern deutlich. Und wir haben mehr Kontakt unter den Eltern und zu den Kindergartenfreunden unseres Sohnes. Zudem: Der gemeinsame Spaziergang ist ein schönes Ritual.

Anja Krusse, Vorstandsmitglied



Zwei Väter und acht Kinder in der nebligen Morgendämmerung auf dem Weg zum Kindergarten.

Sehen Sie Pedibus-Bedarf vor der eigenen Haustür?

«so!mobil», das kantonale Programm für Mobilitätsmanagement, bietet Unterstützung bei der Gründung einer Pedibuslinie: Tel. 032 625 00 21, info@so-mobil.ch
Generelle Infos: pedibus.ch/de/

Keiner zu klein, Sieger zu sein

«Walk to School» erfreut sich im Kanton Solothurn grosser Beliebtheit. Die teilnehmenden Primarschulen hoffen auf eine nachhaltige Sensibilisierung für die Elterntaxi-Problematik und den Wert des Zufussgehens bei Kindern, Jugendlichen und Eltern.



Auch ganz Kleine machten mit – und räumten gar Wettbewerbspreise ab.

zumindst nahe. An der Schule Oensingen zum Beispiel ging die Anzahl Elterntaxis um 80 Prozent zurück, wie Schulleiter René Hermann lobend feststellte. An einigen Schulen schafften es im «Walk to School»-Wettbe-

werb Kindergärten und 1. Klassen aufs Podest: Auch kleinere Kinder konnten also den Schulweg selbstständig zurücklegen. Elterntaxis würden vor allem beim Wendemanöver auf dem Schulgelände andere Kinder gefährden, sagt Markus Hotz, Co-Schulleiter des Schulhauses Halden.

Solothurner Schulen und Gemeinden, die Unterstützung in Sachen Elterntaxi und Schulweg brauchen, können sich beim Programm für eine nachhaltige Mo-

E-Bike-Verkehrssicherheitskurse 2024

Mittwoch, 1. Mai und 4. September, 13.30 – ca. 17 Uhr. Treffpunkt beim Pumptrack, Bornfeldstrasse 3 in Olten. Kurskosten Fr. 110.–, für VCS-Mitglieder Fr. 55.–. Kontakt: info@vcs-so.ch

bilität melden (info@so-mobil.ch).

Noelia Trachsel,

Projektmitarbeiterin bei so!mobil

Einladung zur MV 2024

Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn: **Dienstag, 26. März, um 19 Uhr im Haus «Flörl»** an der Florastrasse 21 in Olten. Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2023, Jahresbericht 2023 des Präsidenten, Kassen- und Revisionsbericht 2023, Wahlen, Jahresprogramm 2024, Verschiedenes

20.15 Uhr Referat: «Cargo sous terrain – Logistik neu denken»

Klaus Juch, Bereichsleiter Technik+Bau, und Lea Naon, Leiterin Public Relations, werden uns in diese neue Welt eintauchen lassen und sich danach euren Fragen stellen.

Ab 21 Uhr Apéro. Der Vorstand freut sich auf einen angeregten Austausch.

Anmeldungen bis 18. März per Mail an info@vcs-so.ch oder auf Combox, 079 884 62 06 (bitte Adresse/Telefonnummer/Mailadresse angeben). Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Anträge sind bis am 12.3.2024 an info@vcs-so.ch einzureichen. Der Vorstand

An den «Walk to School»-Aktionswochen 2023 nahmen insgesamt 1840 Kinder aus den Primarschulen Halden (Grenchen), Pisoni (Zuchwil), Balsthal und Oensingen teil. Dem Ziel, dass möglichst jedes Kind zu Fuss zur Schule kommt, kamen sie



Bern

Vorgesehen war es seinerzeit als Verlängerung der ASM-Linie Ins-Biel vom Bahnhof Biel ins Bözingenfeld. Doch dann zeigte sich je länger, je mehr, dass das Tramprojekt nur sehr beschränkt zu Verbesserungen führen würde. Mehr Potenzial haben die nun vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Busnetz, mit denen sich die Erschliessung des Bözingenfelds inklusive der Achse Bern-Lyss-Biel wesentlich verbessern lässt. Aus der ganzen Region, auch aus dem Berner Jura wird man schneller und zudem umsteigefrei zu den Arbeitsplätzen, ins Einkaufszentrum Cen-

Die Vision einer S-Bahn Biel 2045

Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK1) hat kürzlich ihr «ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel» vorgestellt. Was als Erstes ins Auge fällt, ist der definitive Verzicht auf das Regiotram.

tre Boujean und zu den Stadien gelangen. Unter diesen Umständen kann auch die VCS-Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura den Verzicht auf das Regiotram problemlos verschmerzen. Eine Übersicht über die ersatzweise vorgesehenen Massnahmen findet sich auf unserer Website (www.vcs-rgbielbiene.ch).

Die Richtung ist vorgegeben
Gleichzeitig wurde von der RVK1 und der Stadt Biel, als

Fortführung des ÖV-Konzeptes 2035, auch die Vision S-Bahn Biel 2045 vorgestellt – mit einem ganzen Strauss von Ideen:

■ Viertelstundentakt Biel-Grenchen Süd, Biel-Bern, Biel-Täufelen und Biel-Sonceboz.

■ Neue Direktverbindungen: Sonceboz-Bözingenfeld-Solothurn; Neuenburg-Bözingenfeld-Solothurn; Bern via Güterlinie-Bözingenfeld-Grenchen Süd; vier neue Bahnhaltstellen im Raum Biel: Stadien, Waldrain, Altstadt

und für die ASM Bernstrasse.

■ 2 Intercityzüge Biel-Delémont-Basel pro Stunde.

Die Machbarkeit von all dem muss noch genauer abgeklärt werden. Ziel der Vision ist es, den Anteil des motorisierten Individualverkehrs zu senken, nicht nur zugunsten des öffentlichen, sondern auch des Fuss- und Velloverkehrs. Beabsichtigt ist auch eine Entlastung des Bahnhofs Biel, dessen Unterführungen in Spitzenzeiten an ihre Kapazitätsgrenzen stossen. Es ist zu hoffen, dass möglichst viele Bestandteile der Vision Wirklichkeit werden.

Mario Nobs, Geschäftsleiter

REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

Vorstandsmitglieder gesucht!

In unserer Region wird intensiv geplant, mehrere Grossprojekte halten uns auf Trab. Wenn du dich für eine nachhaltige, umweltgerechte Verkehrspolitik einsetzen willst, bist du bei uns im Vorstand der VCS-Regionalgruppe genau richtig. Schau doch einfach mal an einer Vorstandssitzung vorbei, wir würden uns freuen!

Nach den leider verlorenen Referendumsabstimmungen gegen die zwei Strassen-Grossprojekte in Aarwangen und im Raum Burgdorf hat die VCS-Sektion Bern unter Federführung der Regionalgruppe Einsprachen und nach deren Abweisung Beschwerde eingereicht. Nach unserer Meinung werden diese Projekte den Erfordernissen einer

zukunftsfähigen Verkehrspolitik nicht im Mindesten gerecht. Es sind Überbleibsel einer Planung aus der Mitte des letzten Jahrhunderts.

Daneben beschäftigt uns auch die Zukunft zweier grosser Industrieareale. Auf dem Areal der ehemaligen Papierfabrik in Utzenstorf sollte eigentlich ein Operation Center von digitec/Galaxus, ergänzt durch ein Paketverteilzentrum der Post, entstehen, die Pläne sind aber sistiert. Auch das Betriebs- und

Warenverteilzentrum von Lidl auf dem Gugelmann-Areal in Roggwil steckt fest. Wie geht es bei diesen Standorten weiter? Wir diskutieren mit, mischen uns ein.

Melde dich und mach mit in unserer Runde!

Kontakt: Christoph Waber,
Geschäftsleiter VCS-Regionalgruppe
Oberaargau-Emmental,
Tel. 078 735 35 42,
Mail: christoph.waber@vcs-be.ch

www.vcs-rgoberagemm.ch



Zürich

Grosseinsatz auch in Zürich

Der VCS Zürich hat sehr aktiv an der erfolgreichen Unterschriftensammlung gegen den masslosen Autobahnausbau mitgewirkt und dabei mit seinem Sammelmobil für Aufmerksamkeit gesorgt. Im Bild das Trio, das im Kanton Zürich die Liste der fleissigsten Sammlerinnen und Sammler anführt: Gabi Petri, Peter Summermatter und Markus Knauss.



Lärmschutz dank langem Atem

Ein Themenschwerpunkt des VCS Zürich ist der Schutz der Bevölkerung vor Strassenlärm. Damit Tempo 30 kommt, muss jedoch für beinahe jedes einzelne Strassenstück gekämpft werden. Die gute Nachricht: Immer öfter ist der VCS dabei erfolgreich.

Nach sechs Jahren Einsatz werden in Winterthur fünf Strassenstücke verkehrsberuhigt! 2018 musste der VCS in Winterthur zusammen mit 98 Anwohnerinnen und Anwohnern intervenieren: An sechs kommunalen Strassen war eine Lärmsanierung ohne Massnahmen an der Quelle geplant. Schon der Stadtrat von Winterthur musste in seinem Einspracheentscheid eingestehen, dass das unzulässig wäre. Deshalb wurde an fünf der sechs Strassenabschnitte eine Lärmsanierung mit Tempo 30 verfügt. Weil Rechtsmittel dagegen ergriffen wurden – wie zu erwarten chancenlos –, dauerte es noch einmal drei Jahre, bis Tempo 30 in diesem Frühjahr nun umgesetzt wird. Zur grossen Erleichterung aller, die an der Rychenberg-, der Halden-, der Kanzlei-, der Unteren Brigger- und der Wülflingerstrasse wohnen.

Die Gemeinde zieht mit

Auch in Ottenbach hatte der VCS zusammen mit 40 Anwohnenden gegen die mangelhafte Lärmsanierung eine Einsprache eingereicht, dies mit der Forderung, an den vier bewohnten Strassenabschnitten, die zum zentral gelegenen Dorfplatz führen, Tempo 30 einzuführen und lärmarme Beläge der neuesten Generation zu verbauen.

Die Gemeinde schloss sich dem an. Nun hält auf der Jonenstrasse und Teilen der Rickenbacher- und Afflertstrasse Tempo 30 Einzug. Und es werden hier, ebenso wie an der Zwillikerstrasse, lärmarme Beläge eingebaut. Ottenbach selber wird an der Muristrasse Tempo 30 signalisieren.

Text und Bilder: Markus Knauss



Das Dorfzentrum von Ottenbach und die darauf zulaufenden Strassen werden verkehrsberuhigt.



Hunderte Quartierbewohnerinnen und -bewohner leben in Winterthur künftig in bedeutend ruhigerem Umfeld (im Bild die Rychenbergstrasse).

Volksabstimmungen vom 3. März:



Nein zum Pistenausbau!

Der Vorstand des VCS Zürich sagt Nein zu noch mehr Flugverkehr, Lärm, Umwelt- und Gesundheitsschäden. Er empfiehlt deshalb, die geplanten Pistenverlängerungen am Flughafen Zü-

rich abzulehnen. Unser Kanton verfügt trotz seiner dichten Besiedlung über einen leistungsstarken und hochfrequentierten Flughafen. Ein Pistenausbau würde – trotz aller gegenteiligen Beteuerungen – zu noch mehr Kapazität führen. Das aber bedeutet noch mehr Lärm, Nachtruhestörung sowie Schadstoff- und Umweltbelastung für die ganze Region, von den Klimaauswirkungen ganz zu schweigen. Der Flugverkehr ist heute schon für 27 Prozent des menschengemachten Klimateffekts verantwortlich. Mit einem Nein am 3. März setzen wir ein Zeichen: Lärmschutz, Klima und

Umwelt sind wichtiger als masslose Wachstumsträume.

Ja zur Aufwertung von Fluss- und Seeufern!

Die Ufer der Zürcher Gewässer sind für die Erholung der Bevölkerung von grosser Bedeutung. Zugleich haben gut gestaltete und naturbelassene Fluss- und Seeufer eine wichtige ökologische Funktion. Der Vorstand des VCS Zürich empfiehlt deshalb ein Ja zur Volksinitiative «Für öffentliche Uferwege mit ökologischer Aufwertung». Diese verlangt, dass die Ufer der Zürcher Gewässer besser zugänglich gemacht und zugleich ökologisch aufgewertet werden. Denn alle Gewässer gehören der Allge-

meinheit und sollen auch von der gesamten Bevölkerung genutzt werden dürfen. So wird Raum für eine umweltgerechte Naherholung geschaffen. Bei Zielkonflikten haben Einschränkungen zugunsten des Naturschutzes und die Stärkung der Biodiversität allerdings Vorrang. ■



**Basel-Stadt/Baselland**

Über 200 Einsprachen gegen Rheintunnel



Die Dreirosenanlage wäre jahrelang nicht nutzbar.

Die 100 000 Unterschriften für das Referendum gegen den Autobahn-Bauwahn sind ein deutliches Zeichen. Gleichzeitig liegen aus Basel, Birsfelden und Muttenz weit über 200 Einsprachen gegen den Rheintunnel vor. Während der öffentlichen Planauflage Ende 2023 haben sich viele Betroffene beim VCS bei-

der Basel gemeldet und mit unserer Mustereinsprache ihre Interessen geschützt. Dazu gehören Anwohnerinnen der Baustelle an der Dreirosenanlage wie Pächter von Familiengärten.

Die breite Ablehnung verwundert uns nicht: Über 150 Familiengärten würden durch das Bauwerk

ersatzlos zerstört. Dazu würde Wald gerodet (und weit entfernt aufgeforstet), und die Nachbarschaft hätte während zehn Jahren – Tag für Tag, rund um die Uhr! – unter Lärm, Dreck und Lastwagenverkehr zu leiden. Auch die Dreirosenanlage, diese wichtige Grün- und Freizeitanlage in

Kleinbasel, wäre jahrelang durch die Rheintunnel-Baustelle belegt. Beim Studium der Pläne zeigte sich neben den enormen Ausmassen dieses Autobahnprojekts, wie viel Unklarheit bei wichtigen Punkten wie der Eindämmung des Baulärms und weiteren Begleitmassnahmen noch besteht. ■

Wir begegnen uns in Sissach

Begegnungszonen sorgen für Ruhe und Sicherheit im Quartier. Sie verschaffen dem Fussverkehr Vortritt, und mit etwas

Geschick entstehen Räume, wo Menschen miteinander verweilen. Egal ob auf dem Land, in der Agglo oder der Stadt: Besonders

Zentren sind dafür gut geeignet, aber auch engere Quartierstrassen und Orte, wo es Geschäfte, Restaurants, Feste gibt.

Begegnungszonen in Basel und Basel-Stadt sind unser Jahresthema 2024. An der Mitgliederversammlung im April schauen wir uns das Beispiel Sissach an, wo diese Art der Verkehrsberuhigung 2008 auf der Hauptstrasse eingeführt wurde. Dabei gehen wir auf die Geschichte, die Nutzung und das Potenzial der Begegnungszone ein, einschliesslich der Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Sobald das MV-Programm fixiert ist, werden alle Informationen auf unserer Website veröffentlicht und den Mitgliedern per Post zugestellt.

Florian Schreier, Geschäftsführer

Bitte vormerken: Velomärt Basel am 13. April

Bald ist es wieder so weit: Gemeinsam mit Pro Velo beider Basel organisieren wir die grösste Velobörse der Schweiz, den Velomärt Basel. Am Samstag, 13. April 2024 werden in der Messehalle 2 am Messeplatz über tausend Velos, vom klassischen Renner übers Dreirad bis zum Tandem, in andere Hände übergehen. Velos können bereits jetzt online zum Verkauf angemeldet werden.

Der VCS ist am beliebten Velo-Happening wie immer mit seinem Schlösser-Glocken-Stand dabei, diesmal neu auch mit Velolichtern! Wer zusammen mit vielen andern Freiwilligen mithelfen möchte – beim Einlass, im Café, an der Kasse –, kann sich direkt bei Florian Schreier melden. Danke!

Alle Infos unter: velomaert-basel.ch



© Florian Schreier

**Aargau**

Das Gesamtverkehrsrezept

Mit einem scheinbar ganzheitlichen Ansatz will der Kanton Aargau die nachhaltige Mobilität fördern – und schafft damit Akzeptanz für neue Strassen.

Im östlichen Kantonsteil laufen unter dem Begriff «Gesamtverkehrskonzept» seit Jahren umfassende Planungsarbeiten zur Bewältigung der Verkehrsprobleme, namentlich in den Räumen Brugg und Baden. Anders als früher werden Massnahmen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr gleichwertig mitgedacht, was im Autokanton Aargau schon fast einer Zeitenwende gleichkommt. Im Mai 2021 hat der Grosse Rat den Brugger Ast des regionalen

Gesamtverkehrskonzepts Ostaargau im Richtplan festgesetzt. Jetzt treibt die Abteilung Tiefbau des Baudepartements die Planung eines 1,6 Kilometer langen Aaretunnels zur Umfahrung des Zentrums von Brugg-Windisch voran, der Platz für die sanfte Mobilität schaffen soll.

Im Raum Baden hingegen, wo die Widerstände aus der Be-

völkerung gegen einen Umfahrungstunnel gross waren, läuft ein Partizipationsverfahren ungekannten Ausmasses (s. Magazin 4/2022). Inzwischen sind drei der fünf Mitwirkungsstufen abgeschlossen und deren Ergebnisse mit Behördenbeschlüssen gesichert. Dabei läuft es ganz nach Wunsch des Kantons: Die Bevölkerung hat klar zum Ausdruck

gebracht, dass die nachhaltige Mobilität mit Fokus auf ÖV, Fuss- und Veloverkehr stark gefördert werden soll. In der laufenden vierten Mitwirkungsrunde, in der es um konkrete Massnahmen geht, schlägt der Kanton weitestgehend das vor, was bislang in den betroffenen Gemeinden auf erbitterten Widerstand stiess: einen Umfahrungstunnel vom Siggenthal bis zur Neuenhoferstrasse und die Weiterführung der Limmattalbahn via Wettingen nach Baden. Denn ohne Tunnel ist kein Platz für die im partizipativen Prozess entwickelte Zukunftsvision mit nachhaltiger Mobilität in der

Hauptrolle. Eine Vision freilich, die hauptsächlich dem Zentrum von Baden zugutekäme.

Alter Wein, neuer Schlauch?

Auch andernorts operiert das Baudepartement mit der Strategie Gesamtverkehrskonzept. Im Unteren Aaretal und Zurzibiet wurde ein Prozess aufgeleitet, und jüngst hat der Kanton mitgeteilt, dass er für das

Fricktal Analoges plant. Eine halbe Million Franken will der Regierungsrat in ein Gesamtverkehrskonzept Frick–Stein–Laufenburg investieren, sollen doch in den nächsten Jahrzehnten mit der Entwicklung des Sisslerfelds über zehntausend neue Arbeitsplätze in der Region entstehen. Ganz neu im Spiel ist ein neuer Rheinübergang bei Sisseln, der die A3 mit der deut-

schen A98 verbinden soll – und grosse Auswirkungen auf die Verkehrsströme am Hochrhein hätte. Dessen vertiefte Prüfung soll eine weitere halbe Million kosten dürfen.

Geht es also tatsächlich um mehr, als neue Argumente zu liefern für den weiteren Infrastrukturausbau für den Motorfahrzeugverkehr? Andernfalls wäre das Modell Gesamtverkehrskon-

zept nicht mehr als alter Wein in einem neuen Schlauch.

Christian Keller, Geschäftsführer

Beilage zur MV 2024

Alle Unterlagen zur MV des VCS Aargau am **21. März** in Zofingen finden sich unter vcs-ag.ch/mitgliederversammlung – der Einladungsflyer für die Sektionsmitglieder liegt diesem Heft bei.

DIVERSES

Per **#ZugStattFlug** den Osten entdecken! Astra-Tours organisiert Kleingruppenreisen und private Touren für Sie Richtung Karpaten, Kaukasus, Baltikum, Balkan. Mehr auf: www.astra-tours.ch!

Weitgehend ausgebauter **Wagen** 6×2,5m, CH-Fahrzeugbau, Gesamtgewicht 3,5t, für **Dauer-Camping, Wohnen, Vermieten**, ... VP Fr.31 000.–, +41 79 712 44 66

Deine Lebensgeschichte(n) schreiben!
3-Tages-Workshop in St. Gallen.
www.schreibentutgut.com/aktuell

WOHNEN

Wunderschöner **Garten mit altem Baumbestand** und Kieswegen sucht Paar/ Einzelperson mit Fachkenntnissen, welche/s ihn mit Freude pflegen würde. 4-Zimmer-Parterrewohnung in alter Villa Nähe Zentrum Thun wird dazu vermietet. Mietbeginn: September 2024. Anfragen unter Chiffre 4851, bei Adveritas GmbH, Grubenstrasse 1, 3123 Belp. Mietzins: Fr.2040.– + NK: Fr.350.– Akonto.

ORT DER KRAFT

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

FERIEN INLAND

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

Ruhe und Erholung im Tessin:

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

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

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

Ferienhaus im Jurastil in den Freibergen **mitte auf der Weide**, Sommermonate, für 1–2 Familien. Infos: Tel. 076 544 83 16

Ferien in **Belp** für flexibles, pensioniertes Paar: **Haus mit Garten**, Fr. 280.– / Woche, Katzen füttern, Pflanzen gießen. Info: an.rothar@gmx.ch

Ferien in der Viamala GR
Haus Brandi, Rongellen, 140 m2 bis 9 Personen.
Bioimkerei, Tel. 077 441 81 19

Ferienhaus in Estavayer
400 Jahre alt, baubiologisch saniert 2022
4–6 Personen, Gartenterrasse, Nähe See
info: lehmann.alex@bluewin.ch

Frühling in Amden – Chalet mit Weitblick inmitten eines grossen Naturgartens. www.ulula.li

Der **60-Bilder**-Mailprospekt kostet Sie ja nichts! **4 P.-Chalet** nahe des längsten Sandstrands der Schweiz am **Murtensee** im Drei-Seen-Land. Mail to: cubus.marin@bluewin.ch

FERIEN AUSLAND

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

Toscana Castiglione d. P. Roccamare **Haus am Meer**, 4 Velos, Privatstrand. www.casaulli.ch

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

Périgord F entdecken!

Riesiges Gelände mit zwei privaten Seen und Wald. Spass für Hund und Mensch in der Natur. Ferienhaus bis 6 Personen.
www.lieux-au-lac.ch, +41 79 600 77 00

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

Insel Hvar, Kroatien, Haus 2–8/10 Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht.
www.plavisan.com, Tel. 076 54 28 134

Bezauberndes Italien
Kultur – Kulinarik – Wandern
Kleine Gruppen: u.a. Veneto
von den Alpen bis ans Meer,
Sardinien mit Zug und Schiff
www.cipresso.ch

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

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

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

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

casa im Herzen des Malcantone
santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Wandern, Yoga, Massagen, Sonne, viel Natur
- Raum für Stille, Reflexion und Achtsamkeit
- Erlebe die transformative Kraft des Yoga

091 609 19 35, 6986 Miglieglia
www.casa-santo-stefano.ch





Der Rest gehört Auerhuhn & Co.

Text und Bilder: Urs Geiser

La Dôle, Mont Tendre oder der Chasseral gehören zur Juragipfel-Prominenz. Aber Le Noirmont und Mont Sâla? Bei ihnen klaffen Bekanntheitsgrad und Erlebniswert ziemlich auseinander.

Eigentlich wollten wir schon Mitte Dezember hin. Wollten wieder Quartier beziehen im Franco-Suisse in La Cure, diesem Unikum von Hotel, das man von Frankreich und der Schweiz her betreten kann. Einklemmt zwischen zwei Hauptstrassen, originell bis leicht kitschig eingerichtet, atmet es lokale und internationale Geschichte, dokumentiert in Vitrinen und an Wänden, auf Fotos, in Form von Schriftstücken und Objekten. 1961 war es gar Schauplatz von Verhandlungen zur Beilegung des Algerienkriegs. 2020/2021 erregte es mediale Aufmerksamkeit als Refugium von durch die Pandemie getrennten binationalen Liebespaaren.

In der vorherigen Wintersaison erwischten wir Anfang Februar den einzigen günstigen Moment. Diesen Dezember wären Gummistiefel wohl dienlicher gewesen als Schnee-

schuhe. Und so sind wir nun am Neujahrstag in St-Cergue aufgebrochen, um entlang dem Wanderweg über Mont Roux, Grande Enne und Les Pralets den Mont Sâla zu besteigen. Vom Silvesterschnee profitierend, bevor am 2. Januar den Prognosen zufolge der nächste Regensturm die ganze Pracht wieder wegfeigen wird. Wir ziehen über schneebedeckte Feldwege und Strässchen und stossen kurz nach Grande Enne auf die berühmte Langlaufroute La Givrine-Col du Marchairuz. Keine Spur von einer Loipe, und in Les Pralets, wo wir im Vorjahr eine nahrhafte Suppe gegessen, sind die Läden dicht.

Ab hier sind wir auf der offiziellen Schneeschuh-Route. Wolken, leichtes Schneetreiben und Sonnenschein wechseln sich ab beim Aufstieg durch den immer tiefer verschneiten Tannenwald. Am schönsten ist es, wenn

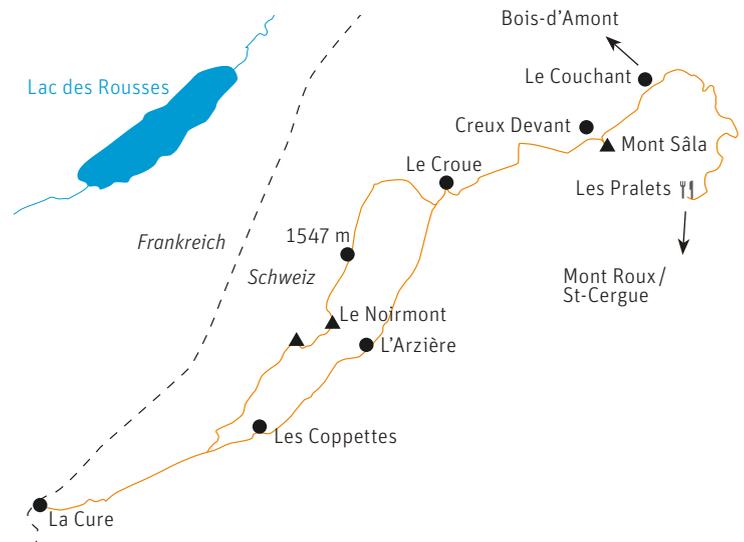
die Flocken durch die Strahlen tanzen. Auf der Hochebene rund um Le Couchant, die beeindruckende Dolinen aufweist, wird uns vollends bewusst, wie still es ist. Das mittlerweile diffuse Licht verstärkt das Gefühl von Weltabgeschiedenheit.

Oft geht's sogar ohne Schneeschuhe

Ruhe schätzt auch die Fauna, ganz besonders im Winter. Und weil wir uns im eidgenössischen Jagdbanngebiet Le Noirmont bewegen, gilt es erst recht, möglichst strikt dem Wanderweg zu folgen. Von da, wo man die Hochebene betritt, bis Creux Devant kann das anspruchsvoll sein, weil hier oft keine Ortskundigen vorgespurt haben. Fast sicher in den Fussstapfen anderer geht man dann aber auf dem letzten Wegstück zum Gipfel des Mont Sâla (1510 m ü. M.). Nach gut drei-



Zwei Balkone hoch über dem Genfersee, einer schöner als der andere: Die Gipfel des Noirmont (links) und des Mont Sâla.



einhalb Stunden eröffnet sich uns von einer Sekunde auf die andere ein grossartiger Blick auf den Genfersee und den Alpenkranz mit dem Mont Blanc.

Räkelten wir uns letztes Mal an der Sonne – eine dicke Wolkenwurst bewundernd, die sich genau von der Spitze der La Dôle bis ins Chablais hinüberzog –, vertreibt uns heute alsbald ein böiger Westwind. Es folgt ein leichtes Auf und Ab durch den wunderschönen Wald zwischen Creux Devant und Le Croue. Würde die Trittspur fehlen und womöglich noch Schnee die gelben Rhomben an Baumstämmen überdecken, müssten wir wohl da und dort unsern Spürsinn bemühen. Doch die Route ist so beliebt, dass wir hier noch kein einziges Mal die Schneeschuhe anschnallen mussten.

Das heisst auch: Von La Cure (1155 m) aus ist der Sâla leichter zugänglich. Der Zustieg über Les Coppettes und L'Arzière ist von sehr sanfter Art, und die Sichtverhältnisse müssten schon extrem schlecht sein, damit Zweifel am Wegverlauf bis Le Croue aufkommen könnten. In Gegenrichtung unterwegs, brauchen wir nur gute zwei Stunden vom Gipfel ans Ziel, wo das «Mamac», auf dessen regionales Bier wir uns freuten, leider zu ist.

Viel weiter herumgekommen als geplant

Versagt bleibt uns auch eine Reprise des Sonnenuntergangs vom 3. Februar 2023, der landesweit Schlagzeilen machte. Wohl weit länger als eine Stunde sahen wir – auf der ganz grossen Bühne – dabei zu, wie am Himmel in seltener Intensität das Farbenspektrum durchdekliniert wurde. Und damit sind wir beim Noirmont (1567 m), von dem wir damals zurückkehrten. In gut anderthalb Stunden hat man ihn oder zumindest den Vorgipfel von La Cure aus erobert. Auch in diesem Fall folgt man von A bis Z dem Wanderweg – und gibt dabei Acht, die Abzweigung von der Waldschneise, durch die man längere Zeit aufsteigt, hinüber auf die Krete nicht zu ver-

passen. Zu schade wäre es um die Aussicht, die sich dort auf Schritt und Tritt bietet.

Die Skilifte auf der Nordwestseite des Bergs, mit Start in Frankreich und Ankunft in der Schweiz, standen still. Den Skitourengehern, die unterwegs waren, wird's recht gewesen sein. Uns war vor allem recht, dass der Pfad bis ganz oben gut ausgetreten war, führt er doch in einem Gegenabstieg kurz über Stock und Stein. Nicht genug damit: Die perfekte Spur führte weiter, verführte uns spontan in die magische Landschaft rund um den Talkessel Creux du Croue, wo beim Steilabstieg vom (Panorama-)Punkt 1547 m nochmals Vorsicht geboten war, das heisst gebührender Abstand zur Felskante. Aus der geplanten Einstiegstour auf den Noirmont und zurück wurde eine vier- bis fünfstündige Rundtour via Le Croue.

Es hat uns gepackt. Der nächste Plan ist, von La Cure aus Noirmont oder Sâla oder gleich beide zu besuchen, dann aber nicht retour oder den weiten Weg nach St-Cergue (1041 m) zu gehen, sondern von Creux Devant grenzüberschreitend nach Bois-d'Amont, das im Tal des Lac des Rousses und damit an der ganz jungen Orbe liegt. Sollte sich dort keine gefällige Unterkunft finden und weder der Ski- noch ein regulärer Bus fahren, werden wir einen Weg finden, uns von dort nach La Cure chauffieren zu lassen. Heim zur Wirtfamilie, die dem Label «Franco-Suisse» auch insofern gerecht wird, als die einen hüben und die andern drüben leben, teils auch mit zwei Pässen.

Und da sind wir also am 1. Januar 2024, um die Küche nochmals zu testen. Doch wir kommen nicht über den Apéro hinaus: Es lässt sich bei bestem Willen kein freier Tisch mehr finden. Das sagt ja auch einiges. ■

Urs Geiser ist Regioseiten-Redaktor und verleiht dem Franco-Suisse einen zusätzlichen Stern für den ausgeschenkt Enzianschnaps.

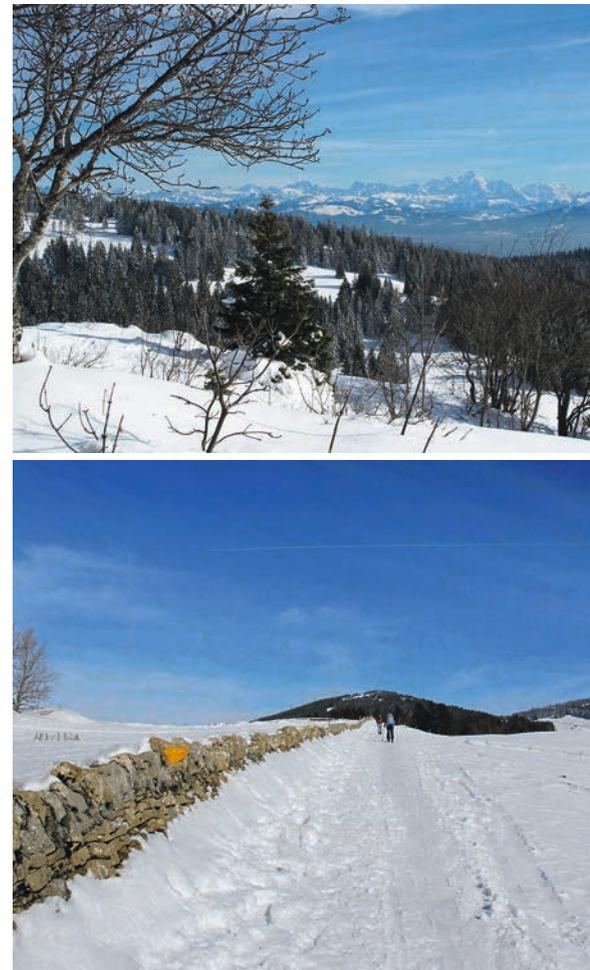
Praktische Informationen

Anreise: mit SBB nach Nyon und mit der NStCM nach St-Cergue oder La Cure.

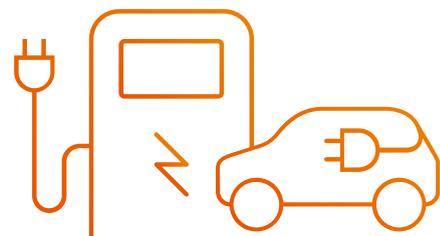
Für die offizielle, markierte Schneeschuhtour St-Cergue–La Cure vgl. VCS-Magazin 1/2023.

Karte: z. B. Landeskarte 260 St-Cergue, 1:50 000. Unterhaltsamer Blick hinter die Kulissen eines binationalen Hotelbetriebs im Beitrag «Das Hotel auf der Grenze» auf www.bazg.admin.ch

Knapp eine Stunde nach dem Start in La Cure Richtung Le Noirmont (Bild unten) grüsst schon der Mont Blanc herüber.



Finden Sie Ladestationen in Ihrer Nähe



Jetzt
entdecken:





Nach einem Spaziergang durch den Risoud-Fichtenwald endet der Tag in der gemütlichen Atmosphäre des Hôtel des Horlogers, dem ersten nach Minergie-Eco zertifizierten Hotel der Schweiz.

Der Zauber des Risoud-Waldes

Von Camille Marion

Im nördlichen Waadtland geht das Wissen der Uhrenregion eine spannende Verbindung mit der wilden Natur ein. Ein Spaziergang führt zu den Geheimnissen des Risoud-Resonanzholzes und endet als Höhepunkt in einem der grünsten Hotels der Schweiz in Le Brassus.

Weiden, bewaldete Hügel und Dörfer mit dem Charme vergangener Zeiten: Im «La Vallée» herrscht eine einzigartige Atmosphäre, eine Melancholie, die sich in den Weiten der torfigen Schluchten verliert. Der Zug fährt dem Lac de Joux entlang, ein Halt auf Verlangen folgt dem nächsten. Le Pont, Le Lieu, Le Solliat-La-Golisse, Le Sentier-L'Orient. Und schliesslich Le Brassus – «Endstation, bitte alle aussteigen».

Der Risoud-Wald bedeckt das Hügelrelief hinter dem Dorf. Als natürliche Grenze zwischen der Schweiz und Frankreich beeindruckt dieses Meer aus Fichten, Buchen und Tannen mit seiner labyrinthischen Dichte. Wer sich hier ohne Karte und Kompass hineinwagt, kann sich leicht verirren, das diffuse Winterlicht erschwert die Wahrnehmung der Sonne und die Orientierung.

In den geheimnisvollen Wäldern

Im Herzen dieser Waldregion wachsen jahrhundertalte Fichten, aus deren Holz Klaviere, Harfen und Geigen werden. Der neue Lehrpfad des Risoud-Resonanzholzes führt auf eine Entdeckungsreise durch diese spannende Geschichte.

Von Le Brassus geht es zuerst zu den Grandes Roches, dem Startpunkt des Pfades. Ausserhalb des Dorfs taucht man in den Wald ein, wo der Weg sofort ansteigt. Auf dem Grat machen die Bäume kleinen Lichtungen Platz, wo sich das Braun der Stämme, das Grün der weichen Moose, das warme Ocker der Blätter und das Blau des Himmels

vermischen. Schneehügel reflektieren hier und da ein blendendes Weiss. Nach knapp einer Stunde erreicht man auf der anderen Seite des Hügels die Grandes Roches. Der Ort, der die Jugendolympiade 2020 beherbergte, ist auch Ausgangspunkt für Langlaufipen oder Schneeschuhtrails.

Aussergewöhnliche Bäume

Die zehn Tafeln entlang des Pfades enthüllen die Geheimnisse der Risoud-Fichten. In der windgepeitschten Region bilden Kalkböden und raue Temperaturen schwierige Bedingungen für die Nadelbäume. Diese wachsen sehr langsam, was sich an ihren feinen Jahresringen zeigt. Wenn die Fichten mit etwa 350 Jahren reif sind, werden sie gefällt, wobei auch der Mond zu beachten ist, weil ihre Flüssigkeit von ihm angezogen wird wie das Wasser der Meere. Das Holz, das später für die Herstellung von Musikinstrumenten verwendet wird, muss sehr strenge Kriterien erfüllen.

Der Resonanz-Pfad bildet eine 6,4 Kilometer lange Schleife zwischen Wald und Weiden entlang von Trockensteinmauern. Am Wegrand türmen sich Baumstämme zu schwindelerregenden Beigen und verbreiten den Duft frisch geschnittenen Holzes. An den grasbewachsenen Hängen oder im Schutz der Zweige sind ein paar Chalets und Hütten entstanden.

Ein Pionierhotel

Nach einem leichten, ebenen Spaziergang von anderthalb Stunden ist man wieder bei

den Grandes Roches. Zurück in Le Brassus betritt man das Hôtel des Horlogers. Das seit 1857 betriebene Hotel wurde 2022 als kompletter Neubau wieder eröffnet.

Das neue Gebäude wurde nach den strengsten Standards zur Begrenzung des ökologischen Abdrucks entworfen – sowohl beim Bau als auch beim Betrieb. Das Hôtel des Horlogers ist das erste nach Minergie-Eco zertifizierte Schweizer Hotel. Das Label steht namentlich für den nachhaltigen Bau, den strengen Bodenschutz, die Verwendung von Holz und Stein aus der Region, das begrünte Dach, die Gärten mit einheimischen Pflanzen, die Sonnenkollektoren und Ladestationen für Elektroautos und E-Bikes.

Man entdeckt zudem ein liebevoll eingerichtetes Hotel mit 50 Zimmern mit Blick auf den Risoud-Wald. Im Restaurant wird Wert gelegt auf lokale Produkte. Ein überzeugendes Beispiel für nachhaltigen Tourismus zu einem Preis, welcher der Qualität des Empfangs, dem Charme des Hotels und der Schönheit des Tals durchaus angemessen ist.

Weitere Infos

- Lehrpfad des Risoud-Resonanzwaldes: www.sentierboisderesonance.ch/de
- Hôtel des Horlogers: www.hoteldeshorlogers.com

ab **Fr. 80.–**
pro Jahr



Sorgen Sie für Ihr Recht!

Bleiben Sie bei rechtlichen Unstimmigkeiten gelassen. Mit der **VCS-Rechtsschutzversicherung** nehmen wir Ihre Rechte als Fahrzeuglenkerin, Velofahrer, Arbeitnehmerin, Mieter und in vielen weiteren Situationen des Alltags wahr und unterstützen Sie im Streitfall. Sie erhalten juristische Beratung und werden durch einen Anwalt vertreten.



Jetzt Prämie berechnen:
www.verkehrsclub.ch/recht

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

Für Mensch
und Umwelt



MIT DER BAHN AN DIE NORDSEE

**CHF 50.– Rabatt
für VCS-Mitglieder**

Rabattcode: REDUNORD24

Mit der Bahn
der Umwelt
zuliebe!

Reisen Sie mit der Bahn in die gemütliche Westküsten-Metropole Husum und entdecken Sie die Schönheit der Nordsee. Schlendern Sie dem malerischen Hafen entlang und spüren Sie eine erfrischende Meeresbrise am Nordstrand. Das zentral gelegene Hotel Thomas **** mit seinem modernen und stilvollen Ambiente ist dabei die perfekte Wahl für Ihr Nordsee-Ferienerlebnis.

Bahn + 6 Nächte ab

CHF **881.–**



Rabattcode **REDUNORD24**
www.verkehrsclub.ch/reisen

Der Promocode ist gültig ab einer Buchung von 500.- CHF und kann bis zum 31.03.2024 eingelöst werden. Der Rabatt ist nur für Online-Buchungen gültig, die über den angegebenen Link getätigt werden. Gilt nicht für Buchungen per Telefon oder per Mail. | Preisbeispiel pro Person beinhaltet: Bahnfahrt ab / bis Zürich in 2. Klasse (Basis Halbtax) und 6 Nächte im Doppelzimmer inkl. Frühstück im Thomas Hotel Spa & Lifestyle**** in Husum. So gefunden am 10.01.2024 für Abreise am 10.04.2024.



In Märchen gibt es diese magischen Stiefel, die sich der Schuhgrösse der jeweiligen Person anpassen und ihr erlauben, mit einem einzigen grossen Schritt das Siebenfache der gesuchten Einheit zurückzulegen.

WETTBEWERB

Eine Frage des Masses

Wir suchen nach einer Einheit, die in römischer Zeit zur Angabe der Länge verwendet wurde. Für die Definition von Massen dienten damals Alltagsgegenstände und Körperteile: Becher, Krug, Eimer, Sack, Daumen, Arm, Fuss oder Schritt. Um Distanzen zu berechnen, benutzten die Helvetier sowohl die gesuchte Einheit als auch die Leuge.

Heute existieren nur noch sehr wenige Masseinheiten nebeneinander. Die meisten Länder der Welt verwenden das internationale Einheitensystem: Meter, Kilogramm, Sekunde, Ampere, Kelvin, Candela und Mol. Bekannt ist die Ausnahme in den angelsächsischen Ländern, wo Feet (Füsse) und Inches

(Zoll) gebräuchlich sind. Bevor sich alle Länder auf ein einheitliches Masssystem einigten, konnten jede Region, jede Kultur und jede herrschende Macht ihre eigenen Masse haben. In der Schweiz wurde mit der Gründung des Bundesstaats 1848 die Befugnis für Masse und Gewichte von den Kantonen auf den Bund übertragen. Die Kantone blieben unter Aufsicht der 1862 gegründeten Eidgenössischen Eichstätte weiter für die Kontrolle zuständig. Doch erst nach mehreren Verhandlungen mit den Kantonen und der Unterzeichnung des Metervertrags wurden 1877 die Masse und Gewichte in der ganzen Schweiz vereinheitlicht.

Die Distanz kennen

Das Aufkommen von Steuern und Handel machte die Berechnung der Distanz zu einem zentralen Thema. In der Deutsch- und Westschweiz war vor allem der Fuss (ped) gebräuchlich, mit regionalen Varianten: So gab es den Berner Fuss, den Königsfuss (aus Frankreich), den Nürnberger Fuss, den savoyischen Fuss (in der Region Genf) und einige andere, sehr lokale Fusseinheiten in den Bergregionen.

In der Römerzeit entsprach die Masseinheit, die wir suchen, tausend Schritten oder 1478 Meter. Nach ihr wurden auch die Grenzsteine entlang den Strassen zwischen den grossen Städten benannt, welche die Distanz sowohl in dieser römischen Einheit als auch in der Einheit Leuge angaben. Heute wird sie nur noch sehr selten verwendet, um Entfernungen in der Seefahrt anzugeben. Man findet sie auch im Titel eines der berühmtesten Romane von Jules Verne. ■

Nouria Zeggani ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

ZU GEWINNEN:

Traumhafte Übernachtung im 5-Sterne-Superior-Hotel Maximilian's in Augsburg (DE).

Das traditionsreiche Haus blickt auf eine eindrucksvolle Geschichte von mehr als 300 Jahren zurück und liegt im Herzen von Augsburg. Die umfangreiche Kunstsammlung ist auch in den Zimmern zu bewundern



und verleiht dem Haus seinen ganz eigenen Charakter. Der 360m² grosse orientalisch gestaltete Spa-Bereich lädt zur Entspannung ein und die beiden Restaurants zählen zu den besten Adressen in Augsburg. Der Preis beinhaltet zwei Übernachtungen im Doppelzimmer inkl. Frühstück und Zugang zum Spa-Bereich für zwei Personen.

Lösung letzte Ausgabe:

Zahnradbahn

Gewonnen hat die Übernachtung im «Hotel des Horlogers» im Vallée de Joux Gaby Zogg aus Baden (AG).

Wettbewerbspreis
offert von



Hôtel des Horlogers
Vallée de Joux

Um welches Mass handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 17. März 2024, und senden Sie Ihre Lösung an

- VCS Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder
- www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder
- wettbewerb@verkehrsclub.ch

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

«Was mir persönlich in solchen Zeiten hilft, ist Geschichten des Gelingens zu sammeln und negative Erzählungen, die uns in die kollektive Depression hineinführen, mit positiven Zukunftsvisionen zu ersetzen.»



SIMON HOFFMANN

Alles beginnt mit der Sehnsucht ...

Unsere Zeit ist geprägt von politischen Krisen, alarmierenden Klimaberichten und bewaffneten Konflikten. Gleichzeitig verliert die grüne Bewegung an Dynamik, die grünen Parteien verlieren Wahlen und die CO₂-Emissionen nehmen zu. Diese Entwicklung ist auf eine Reihe von Schocks zurückzuführen, darunter die Coronapandemie, die Kriege in der Ukraine und in Nahost. In den jüngsten Krisenzeiten dominieren plötzlich wieder alte Denkweisen, die den Umweltschutz als Luxus betrachten. Angesichts rechtspopulistischer Versuchungen scheint es beinahe aussichtslos, über die Erhaltung der Umwelt oder Klimaziele zu sprechen.

Wie gelingt es uns, Hoffnung und Zuversicht in diesen Zeiten zu bewahren? Hoffnung mit der Gewissheit, dass sich trotz Zerstörung und reaktionärer Kräfte positive Ideen durchsetzen können und bedeutende strukturelle Veränderungen hervorbringen lassen?

Was mir persönlich in solchen Zeiten hilft, ist Geschichten des Gelingens zu sammeln und negative Erzählungen, die uns in die kollektive Depression hineinführen, mit positiven Zukunftsvisionen zu ersetzen. Damit wir wissen: das wäre die Alternative. Diese Visionen inspirieren mich und geben mir selbst neue Ideen. Deshalb sammle ich positive Beispiele und Lösungen. Dazu gehören, dass sich immer mehr Schweizer Städte zu

Schwammstädten transformieren, der Permakulturgarten meines Nachbarn oder Unternehmen, die plötzlich eine Gemeinwohlbilanz erstellen und sich vom blossen Profitstreben verabschieden. Oder die Superblocks in Barcelona, um ein weiteres Beispiel zu nennen. Das sind mittlerweile über 100 Strassenkreuzungen, bei denen die Menschen den öffentlichen Raum zurückerobert haben. Heute gibt es dort anstelle von Verkehr und Lärm Angebote für Kultur, Sport oder zum Gärtnern.

Wir sind beim VCS daran, ebensolche positiven Zukunftsbilder von Schweizer Städten und Ortschaften zu gestalten. Sie sollen eine Sehnsucht wecken, wie wir künftig leben möchten. Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der inspirierende Visionen mit bereits existierenden nachhaltigen Lösungen vereint. Die Zukunft bekommt damit Hand und Fuss. Das Gefühl des Gelingens inspiriert, eigenes Wirken wird leichter. Denn: wenn wir das Heute verändern wollen, brauchen wir Orientierung und ein starkes Bild des Morgen. Ein Bild davon, wonach sich unser Herz sehnt, und von unseren wirklichen Bedürfnissen und Wünschen.

Freuen Sie sich darauf und bleiben Sie zuversichtlich! ■

Simon Hofmann ist Bereichsleiter Marketing und Versicherungen beim VCS Schweiz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

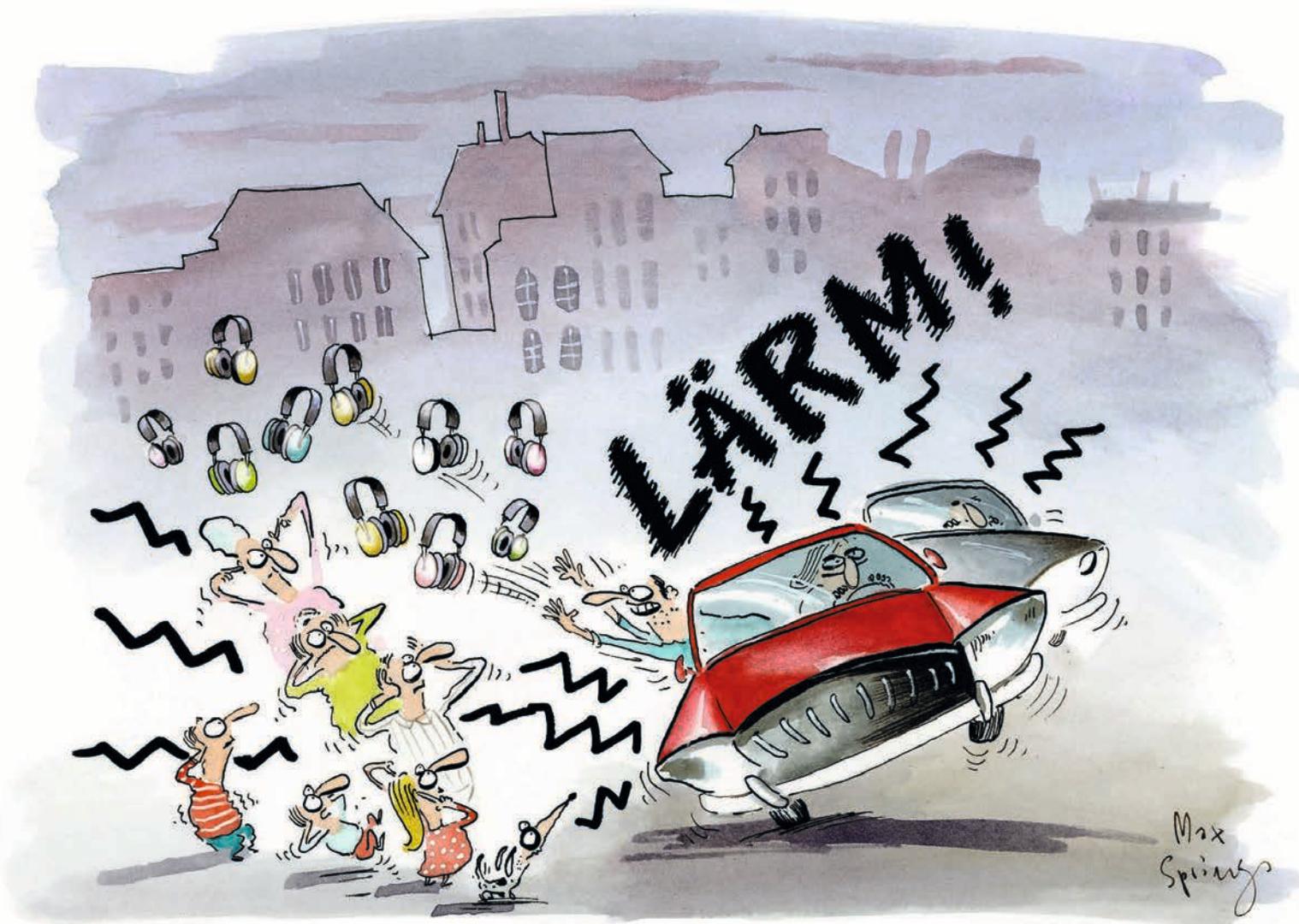
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.-/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Yves Chatton, Anders Gautschi, Urs Geiser, Alice Gentile, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Edmea Stegmaier, Anita Weber, Edward Weber, Nouria Zeggani. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Adveritas GmbH, Tel. 031 529 29 20; E-Mail: andreas.spycher@adveritas.ch **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 63380 (deutsch 49845, französisch 13535). Die nächste Ausgabe erscheint am 16. Mai 2024. **Insertionsschluss:** 2. April 2024. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



ALS VCS-MITGLIED PRÄGEN SIE DIE LEBENSÄUERE DER ZUKUNFT.

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



Ihre Spende wirkt!

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

Sie sind noch nicht Mitglied?

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

www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität!



Geschenk an die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS leben Ihre Ideale weiter. Gerne stehe ich für Ihre Fragen zur Verfügung.

Corinne Daepf
Erbschaften und Legate

- per Telefon 031 328 58 90 oder
- per Internet www.verkehrsclub.ch/legate

Für Mensch
und Umwelt



Lesen Sie kein Blech.

Seit 30 Jahren führend bei den Themen
Veloförderung, Tests und Reisen.

Spezialangebot für VCS-Mitglieder:

Abo für nur Fr. 29.-/Jahr (anstatt Fr. 60.-)

vj-mag.ch/abo-2024

VELOJOURNAL



Direkt
zum Abo



Südtirol, Trentino und Lago d'Iseo

- Das Trentino und die Nonstalbahn
- Treno dei Saporì: Gediegen Speisen am Iseosee
- Der Ritten, das Sonnenplateau in Südtirol und seine Bahn

23. - 27. Mai 2024 (5 Tage)

Pauschalpreis CHF 1190.-



Infos,
Kataloge, Detail-
programme und
Buchung:
www.servrail.ch
oder
031 311 89 51



Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2024

Reisen in Europa

24.01. - 05.02.	Wintertraum Lappland
24.02. - 02.03.	Mandelblüten auf Mallorca
04.04. - 13.04.	Sizilien mit dem Zug entdecken
20.04. - 26.05.	Sylt-Wanderwoche
28.04. - 12.05.	Kroatien: Eine genussvolle Reise
16.05. - 26.05.	Siebenbürgen – Geheimnisvolles Rumänien
20.06. - 28.06.	Perlen der Nord- und Ostsee
25.06. - 01.07.	Bremen, Helgoland und der Moorexpress
19.08. - 29.08.	Göta-Kanal: Ältestes Passagierschiff der Welt
29.08. - 07.09.	Insel Man und Nordengland – Bahnleckerbissen
05.09. - 12.09.	Österreichische Alpen mit dem Zug entdecken
15.09. - 20.09.	Französische Alpen – Natur & Bahn
18.09. - 25.09.	Invasionsstrände in der Normandie und die Bretagne
26.09. - 05.10.	Nordspanien – Spektakuläres Asturien und Galizien
07.10. - 11.10.	Eisenstadt und Graz – Mit Neusiedlersee
12.10. - 19.10.	Cilento – Entdecken und geniessen
10.12. - 15.12.	Adventsreise nach Dresden

Flussfahrten

10.04. - 14.04.	Flusskreuzfahrt Holland und Belgien
14.04. - 18.04.	Flusskreuzfahrt Belgien und Holland
21.10. - 28.10.	Der Douro, die Seele Portugals

++++ Bei Servrail ist (fast) alles inbegriffen: • Bahnbillette
• Fähren und Schifffahrten • Transfers und Carfahrten • Unter-
kunft in guten Mittelklassehotels • Halbpension und zusätzliche
Mahlzeiten (z.T. inklusive Getränke) • Ausflüge und Besichtigun-
gen • Reisedokumentation • Kundengeldabsicherung/Garantie-
fonds • Reiseleitung ab/bis Schweiz • Trinkgelder + + + + +



Périgord und Atlantikküste im historischen Extrazug

- Rundreise mit dem historischen «Autorail»
- Hafenstadt La Rochelle, die Perle am Atlantik
- Das malerische Périgord mit den vielen Burgen

8. - 15. Juni 2024 (8 Tage)

Pauschalpreis CHF 3300.-



Südnorwegen – mit Telemarkkanal

- Schifffahrt mit dem ältesten Dampfschiff der Welt
- Hansestadt Bergen, Fjorde und spektakuläre Bahnen
- Fahrt auf dem Telemarkkanal mit historischem Schiff

30. Juli - 10. August 2024 (12 Tage)

Pauschalpreis CHF 4190.-

SERVRAIL GmbH
Postfach 335 | 3027 Bern
www.servrail.ch | info@servrail.ch
031 311 89 51

