

Ja zum Klimaschutz-Gesetz

Schützen, was uns wichtig ist –
weil wir eine Zukunft wollen

Seite 18

Bis zu **20%**
Rabatt für VCS-
Mitglieder

Autowechsel = Versicherungs- wechsel

Planen Sie einen Autowechsel, holen Sie jetzt ein Angebot ein!
Zusätzlich profitieren Sie vom attraktiven Ökobonus für Elektrofahrzeuge.

Schnell und einfach zur Offerte.

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

Unser Versicherungsteam freut sich auf Ihren Kontakt.

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt



© Adobe Stock - EdNüig

Geschenk an die nächste Generation

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

Anita Weber
Erbschaften und Legate

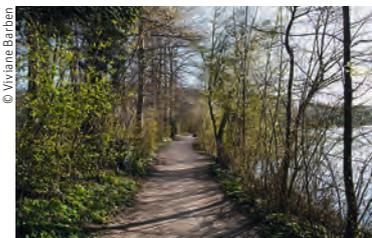
- per Telefon **031 328 58 86** oder
- per Internet **www.verkehrsclub.ch/legat**

Für Mensch
und Umwelt



© Adobe Stock - Janis

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Velofahren:** Velotaschenverleih als Mahnung an die SBB
- 7 **Automatisiertes Fahren:** «Stine» und Frau Bürgler
- 8 **Mobilität im Alter:** Erfahrung und Inspiration – vier Menschen erzählen
- 10 **Wohnen:** weniger Parkplätze und trotzdem inklusiv
- 11 **Schulweg:** Wechselwirkungen der VCS-Schulwegprojekte
- 12 **Firmenmobilität:** Judith Häberli über die Mobilitätsplattform Urban Connect
- 13 **Leben ohne Auto:** das Experiment «31days»
- 14 **Ecoauto:** von Explosionen angetrieben
- 15 **Travel Smart Ranking:** Geschäftsflüge und Klimaziele
- 16 **VCS-Versicherungen:** der Innen- und der Aussenminister
- 17 **VCSkids:** unsere neue Kinderseite



© Viviane Bärden

40 **Städtetrip Solothurn:**
barocke Architektur und
belebte Flussufer

- 42 **Welterbe:** Jungfrau-Aletsch, Tektonikarena Sardona und Rhätische Bahn
- 44 **Städtetrip Siders:** Kleinstadt, Weinmetropole
- 26 **Mitgliederangebote**
- 30 **Berichte aus den Regionen**
- 47 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte mitdenken! mit Simon Hofmann**
- 50 **Cartoon**

Titelbild: © Fotomontage muellerluetolf.ch

DOSSIER

Schützen, was uns wichtig ist

Das Klimaschutz-Gesetz bringt die Schweiz punkto Klimaziele auf Kurs. In unserem Dossier finden Sie die wichtigsten Argumente für ein Ja, eine Reihe guter Beispiele für eine fossilfreie Mobilität in Städten und eine treffsichere Entscheidungshilfe.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© VCS / Jolanda Rohrer

Kennen Sie den «Value Action Gap»? Das ist die Lücke, die sich zwischen unseren Werten und unserem Handeln auftut. Wir sind uns bewusst,

dass wir auf eine Klimakatastrophe zusteuern, und wir finden das schlimm. Das bewegt uns aber kaum dazu, uns aktiv zu engagieren oder konsequent zu handeln. Ein Ja am 18. Juni zum Klimaschutz-Gesetz ist für alle Stimmbürgerinnen und Stimmbürger eine gute und einfache Gelegenheit, zu handeln. Nur indem wir das Netto-Null-Ziel gesetzlich verankern, können wir im Klimaschutz einen Schritt vorwärts machen. Das ist überfällig und dringend nötig.

Es geht um unsere Zukunft und um die Zukunft unserer Kinder. Für sie haben wir in dieser Ausgabe erstmals die VCSkids-Seite gestaltet. Sie enthält Wissenswertes zu umweltfreundlichem Verkehr und Klimaschutz, Spielideen und ein Preisrätsel. Wir wünschen unseren jüngsten Leserinnen und Lesern viel Vergnügen damit und freuen uns über Rückmeldungen.

Geniessen Sie die Lektüre und vergessen Sie nicht, am 18. Juni Ihr Ja in die Urne zu legen.

Nelly Jaggi
Co-Leiterin Redaktion



© Klimaschutzgesetz-ja.ch



© www.schulweg.ch / Tom Baumann

Zweites Kampagnenjahr für «Stoppen für Schulkinder»

Die auf drei Jahre ausgelegte nationale Schulwegkampagne von VCS und Fussverkehr Schweiz gibt mit der Botschaft «Stoppen für Schulkinder» eine klare Handlungsanweisung an die Autofahrerinnen und Autofahrer, immer vollständig anzuhalten. Gemeinden, Schulen und Eltern können sich aktiv in die Kampagne einbringen, indem sie zusammen mit den Schulkindern Banner gestalten und am Schulhaus aufhängen, Flyer an die Eltern abgeben oder an Eltern- und Informationsabenden über das Thema Schulwegsicherheit sprechen. Schulwegsicherheit wird beim VCS grossgeschrieben: mehr zu den VCS-Schulwegprojekten lesen Sie auf Seite 11.

Weitere Infos und Materialbestellungen unter www.schulweg.ch

Lärmschutz: wegweisendes Urteil des Bundesgerichts

Der Kanton Luzern muss ein Lärmschutzprojekt aus dem Jahr 2000 neu beurteilen. Das hat jüngst das Bundesgericht entschieden. Damit hat es den Anspruch auf Wiedererwägung bei sogenannten «Erleichterungen» bei Lärmsanierungen bejaht. Schweizweit finden sich zahlreiche vergleichbare Situationen, wurden doch bei älteren Lärmsanierungen kaum je Tempo 30 oder lärmarme Beläge geprüft. Tempo 30 gilt inzwischen, das hat das Bundesgericht bereits früher entschieden, als taugliche Lärmschutzmassnahme. Der Luzerner Fall stützt, was für den VCS längst klar ist: Tempo 30 ist effektiver Lärmschutz an der Quelle.

Details zum Entscheid lesen Sie in den Regionachrichten auf Seite 36.



© VCS / Viviane Barben

Weites Pendeln nicht steuerlich subventionieren

Das Finanzdepartement schlägt eine Gesetzesänderung bei den Steuerabzügen vor: Neu soll anstelle der diversen Berufskostenabzüge wie beispielsweise Fahrtkosten und Verpflegungskosten, auch eine einheitliche Pauschale in Abzug gebracht werden können. Personen, welche zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Nahverkehr zur Arbeit fahren, würden so weniger stark steuerlich benachteiligt als heute.

Der VCS hat sich deshalb in der Vernehmlassung klar für die Neuerung ausgesprochen. Darüber hinaus fordern wir, dass ganz auf das alte System der effektiven Abzüge der Pendelkosten verzichtet werden soll. Damit kämen die positiven Auswirkungen der Reform auf die Eindämmung der Zersiedelung und des Pendelverkehrs noch stärker zum Tragen.

Eigenes Mobilitätsverhalten verstehen und verbessern



© Swiss Climate Challenge

«Gemeinsam klimafreundlich unterwegs!»: Das ist das Motto der Swiss Climate Challenge, bei welcher der VCS, die Swisscom und weitere Partner zu einem reflektierten Mobilitätsverhalten aufrufen. Mit der App können Nutzerinnen und Nutzer ihre Mobilität und den damit verbundenen Klimafussabdruck verstehen, vergleichen und verbessern. Dies vor dem Hintergrund

der globalen Herausforderung, die Klimaerwärmung zu bremsen.

Ab Ende August erwarten Sie spannende Challenges und ansprechende Preise.

Testen Sie die App schon heute – runterladen mit dem QR-Code rechts oder unter www.swissclimatechallenge.ch



Nationalrat will «Rollende Landstrasse» bis 2028 verlängern

Der Nationalrat hat sich in der Frühjahrsession für eine Weiterführung der «Rollenden Landstrasse» bis ins Jahr 2028 ausgesprochen und widerspricht dem Bundesrat, welcher den Bahntransport für Lastwagen im alpenquerenden Güterverkehr bloss bis Ende 2026 finanziell unterstützen wollte. Die grosse Kammer genehmigte dafür 106 Millionen Franken für die kommenden fünf Jahre. VCS-Vizepräsident Bruno Storni sagte im Rat: «Die schweizerische Verlagerungspolitik ist sehr erfolgreich und gilt als internationales Vorbild. Sie ist aber noch nicht am Ziel, denn es fahren immer noch über 800 000 LKW statt maximal 650 000 pro Jahr durch unsere Alpen.» Bei einem vorzeitigen Ende der Bundesunterstützung sei eine Rückverlagerung des Güterverkehrs auf die Strasse zu befürchten. Bei Redaktionsschluss war offen, ob der Ständerat dem Nationalratsbeschluss folgt.

Ecotrip Challenge 2023/2024

Im kommenden Schuljahr startet erneut die Ecotrip Challenge für Gymnasialklassen und Berufsschulen. In diesem Projekt beobachtet die Klasse gemeinsam während eines Schuljahres die Treibhausgasemissionen ihres Reiseverhaltens. Die Schülerinnen und Schüler lernen dadurch, wie viel CO₂ durch das Reisen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln entsteht. Die Klasse, die am klimafreundlichsten reist, gewinnt Interrail-Gutscheine (im Bild: Gewinnerklasse 2021/2022). Jetzt Flyer bestellen und ab dem 15. Juni anmelden!

 Weitere Infos und Anmeldung unter www.ecotrip-challenge.ch



© zVg

Zukunftsmobilität zum Anfassen

Ausprobieren und Hinterfragen sind an der E-nova nicht nur erlaubt, sondern ausdrücklich erwünscht. Die Messe bietet Besuchenden kostenlos und auf niederschwellige Art und Weise die Möglichkeit, in die Welt der Zukunftsmobilität einzutauchen. Dafür verwandelt sich der Europaplatz beim Hauptbahnhof Zürich vom 30. Juni bis 2. Juli in eine Erlebniswelt, in der grosse und kleine Aussteller zum Thema Mobilität vertreten sein werden – so auch der VCS. Besuchen Sie uns vor Ort und tauchen Sie ein in die virtuelle Realität des Velofahrens. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Weitere Infos unter www.e-nova.ch

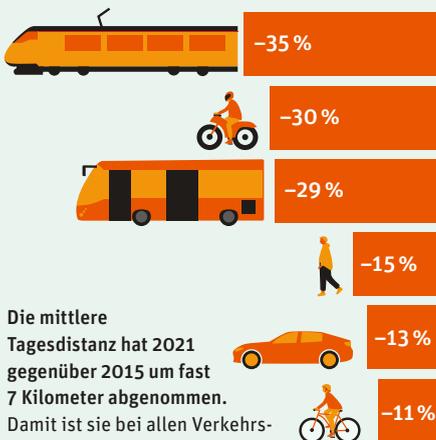
Infoveranstaltung zur Nachlassplanung

Unsere jüngst durchgeführte Veranstaltung zum Thema Nachlassplanung in Zürich ist auf reges Interesse gestossen. Wir durften 50 Gäste begrüßen und haben uns über die positiven Rückmeldungen gefreut. Die Nachfrage zeigt, dass ein Bedürfnis nach Informationen zum Thema besteht. Der VCS plant darum, weitere Infoanlässe an verschiedenen Standorten durchzuführen. Bei Interesse schreiben Sie bitte eine Mail an vcs@verkehrsclub.ch – wir informieren Sie, sobald die Details zur nächsten Veranstaltung bekannt sind.

 Profitieren Sie von einer kostenlosen Erstberatung zum Thema Erbrecht. Infos unter www.verkehrsclub.ch/legat

Mobile Gesellschaft: täglich 80,2 Minuten unterwegs

ENTWICKLUNG DER TAGESDISTANZ PRO PERSON:

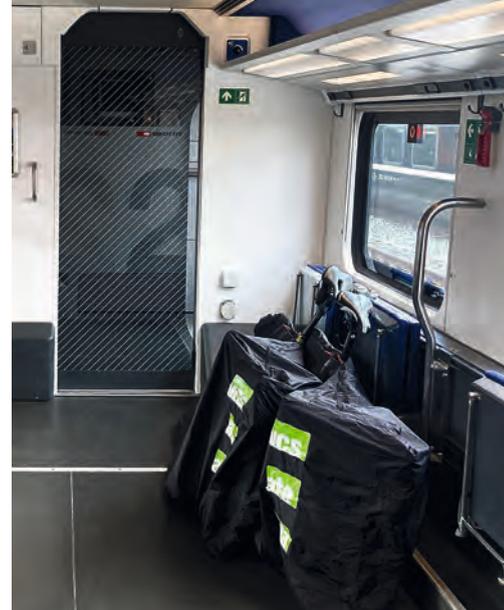


Die mittlere Tagesdistanz hat 2021 gegenüber 2015 um fast 7 Kilometer abgenommen. Damit ist sie bei allen Verkehrsmitteln rückläufig, mit einer Ausnahme: beim E-Bike ist die Strecke um 182 Prozent länger.

Rund 30 Kilometer sind wir Tag für Tag unterwegs. Etwa zwei Drittel der Strecke mit dem Auto und jeden sechsten Kilometer mit dem Zug. Dies geht aus dem Mikrozensus Mobilität des Bundesamts für Statistik hervor. Die aktuellen Daten stammen aus dem Jahr 2021 und sind noch von Pandemieeinschränkungen geprägt. Dies zeigt gerade auch die Statistik der zurückgelegten Kilometer: Die durchschnittliche Tagesstrecke ist fast sieben Kilometer kürzer als noch im Mikrozensus von 2015. Auch die neueste Erhebung misst dem Auto in der mobilen Gesellschaft eine wesentliche Bedeutung zu. 78 Prozent der Haushalte verfügen über ein oder mehrere Autos. Dieser Wert ist gegenüber 2015 stabil geblieben. Kräftig zugelegt hat der Anteil der E-Bikes, im Vergleich zu 2010 hat er sich verneunfacht. Jeder fünfte Haushalt verfügt über mindestens ein E-Bike.



+182%



Handlich und vielfältig erprobt: die VCS-Velotransporttaschen.

Velotaschenverleih als Mahnung an die SBB

Velofahren Wann die SBB wieder von der Veloreservationspflicht abrücken werden, steht in den Sternen. Höchste Zeit also, über andere Lösungen zu sprechen.

Von Selim Egloff und Edward Weber

Der Velotransport in den Zügen ist eine Baustelle der SBB. Auch in diesem Sommerhalbjahr und wohl auch in den darauffolgenden ist das Gerangel um die knappen Stellplätze im Zug programmiert – direkt vor Ort oder virtuell im Reservationssystem. Zwar betonen die SBB stets, dass sie bei ihrem Rollmaterial mehr Veloplätze einplanen und -bauen – begleitet vom Versprechen, die Reservationspflicht wieder aufzuheben. Wann sie dieses einlösen werden, bleibt aber ungewiss.

Handgepäck als Lösung

Eine Möglichkeit, die Problematik zu umgehen, ist die Mitnahme des Velos als Handge-

Gratis Velotaschenverleih für VCS-Mitglieder

Wollen Sie Ihr Velo ohne Reservation und Billett im ÖV transportieren? Dann machen Sie von unserem kostenlosen Velotaschenverleih Gebrauch. VCS-Mitglieder können bis zu zwei Taschen reservieren und entweder gratis im Sekretariat in Bern abholen oder per Post (zuzüglich Versandkosten) nach Hause bestellen.

Weitere Infos auf Seite 27 oder unter www.verkehrclub.ch/velotaschen

päck. So entledigt man sich nicht nur der Reservationspflicht, sondern spart auch gleich noch das Velobillett. Dazu muss das Velo mit demontiertem Vorderrad in einer Transporttasche verpackt werden. Dies mag auf den ersten Blick nach einem schwierigen Unterfangen klingen, lässt sich aber üben. Tatsächlich sind die Demontage und das Verpacken jedoch eine Sache von einigen wenigen Handgriffen.

Es gibt auch Nachteile

So verpackt lässt sich das Velo in den Zügen überall dort verstauen, wo es anderen Reisenden nicht im Weg steht. Einen, je nach Velo gewichtigen, Nachteil gibt es: Bleibt bei knappen Umsteigezeiten und an grösseren Bahnhöfen keine Zeit, das Mobilitätswunder Velo aus- und wieder einzupacken, wird es gleichsam zum Klotz am Bein.

Im Einsatz erprobt

Nimmt man diesen Nachteil in Kauf, bietet der Velotransportsack eine gute Alternative zum herkömmlichen Selbstverlad. So haben VCS-Mitarbeitende ihre Fahrräder schon in öffentlichen Verkehrsmitteln aller Art transportiert: im historischen Funiculaire am Brienersee, auf dem Kursschiff, im italienischen Hochgeschwindigkeitszug oder in Nachtzügen in alle Himmelsrichtungen –

das Velo am liebsten verpackt in die schönen VCS-Velotaschen.

Gleichberechtigte Platzansprüche

Wir sind uns bewusst: Velos brauchen – verpackt oder unverpackt – Platz im ÖV, und dieser ist leider oft knapp. Genauso wie Velofahrende haben andere Fahrgäste berechnete Platzansprüche. Wir wünschen uns für die Zukunft, dass Velos, Kinderwagen und Gepäckstücke niemandem den Weg versperren oder den Platz streitig machen. Es ist die Aufgabe der Bahnunternehmen, genügend Platz bereitzustellen und alle mitzunehmen, die den ÖV nutzen wollen, statt durch kontingentierte Reservationspflichten einzelne Gruppen zu beschränken.

Der VCS setzt ein Zeichen

Neu stellt der VCS allen Mitgliedern Velotransporttaschen leihweise zur Verfügung. Mit dieser Aktion wollen wir auch die SBB an ihre Transportpflicht erinnern. ■

Edward Weber und Selim Egloff sind Projektleiter beim VCS Schweiz und entkommen dem Gegenwind, der ihnen beim Einsatz für eine vernünftige Verkehrspolitik entgegenweht, regelmässig beim gegenseitigen Windschattenfahren auf dem Rennvelo.

«Stine» und Frau Bürgler

Automatisiertes Fahren Die Geschichte von Marion Bürgler und «Stine» handelt von neuen Möglichkeiten, grossen Herausforderungen für Mensch und Maschine und dem kleinen, aber wichtigen Unterschied zwischen einem Schneehaufen und einem Igel.

Von Nelly Jaggi

Für Marion Bürgler war es lange undenkbar, selbst ein Fahrzeug zu lenken. Zu stark ist die Sehschwäche der Klavierlehrerin. Dank «Stine» könnte sich das aber bald ändern. «Stine» sieht auf den ersten Blick aus wie ein herkömmliches Seniorenmobil, ist aber tatsächlich ein autonom fahrendes Fahrzeug. Entwickelt hat es die tüftelfreudige Firma Kyburz, zugeschnitten auf die Bedürfnisse von Bürgler.

Die Zusammenarbeit ist dem Zufall zu verdanken: Familienangehörige von Bürgler, seit vielen Jahren als Servicepartner für die Firma Kyburz tätig, erwähnten dem Firmeninhaber Martin Kyburz gegenüber, dass Bürgler für ihren Arbeitsweg dringend ein Fahrzeug bräuchte. Das Bedürfnis Bürglers trifft die Firmenphilosophie im Kern. «Autonome Fahrzeuge sollen nicht in Städten die Dienste eines Taxis übernehmen, sondern Menschen dabei helfen, ihre wichtigsten Wege – zur Physiotherapie oder ins Restaurant – möglichst lange eigenständig zu bewältigen», sagt Kyburz und machte daraus kurzerhand ein Forschungsprojekt.

Viel Rechenleistung ...

Beim automatisierten Fahren setzt die Firma Kyburz auf verschiedene Systeme: Ein GPS-Gerät mit zwei Empfängern macht zentimetergenaue Messungen möglich, Kameras, Radar- und Lasersysteme erkennen potenzielle Hindernisse. Ein Infrarotsystem hilft dabei, äusserlich Ähnliches zu unterscheiden – zum Beispiel einen Schneehaufen von einem Igel. Das braucht viel Rechenleistung, da ein Algorithmus darüber entscheiden muss, welches System in welchem Moment die akkurate Information liefert.

Damit «Stine» autonom fahren kann, wird im ersten Schritt eine Spur eingelesen, im zweiten Schritt fährt das Fahrzeug diese Spur ab. Das Verfahren birgt Stolpersteine: Steht ein Hindernis im Weg, stoppt das Fahrzeug und der Mensch muss eingreifen. Um die Fahrt nach dem Ausweichen erneut aufzunehmen, muss das Fahrzeug auf die

programmierte Spur zurückfinden. Die Strecke, die Marion Bürgler zurücklegen muss, hat es in sich: Sie ist kurvig, es gibt viele Pflanzen und regelmässige Baustellen führen dazu, dass das Fahrzeug immer wieder auf eine veränderte Situation stösst.

... und noch mehr Vertrauen

Autonomes Fahren fordert aber nicht nur die Technik. Es braucht viel Vertrauen, gerade bei jemandem, der keinerlei Erfahrung mit dem Führen von Fahrzeugen hat. Marion Bürgler konnte bisher weder Velo- noch Autofahren. Während der Testfahrten hat Bürgler festgestellt, dass ihre Sehkraft ausreicht, um assistiert zu fahren. Sie kann also selbst steuern, Gas geben und stoppen. Damit nimmt die Geschichte zwar eine unerwartete Wendung, herausfordernd bleibt es aber trotzdem. «Es kommt vor, dass das Fahrzeug stoppt, weil ein Ast in die Strasse hängt, der mich gar nicht an der Weiterfahrt

hindert. Bevor ich weiterfahre, muss ich aber ausschliessen können, dass nicht ein anderes Hindernis Grund für den Stopp war», erzählt Bürgler.

Noch ist das Projekt nicht abgeschlossen. «100 Prozent zufrieden werde ich sein, wenn Frau Bürgler das Fahrzeug jeden Tag benutzt», sagt Martin Kyburz. Diesem Ziel kommt entgegen, dass Bürgler assistiert fahren wird. Die Zulassung eines autonomen Fahrzeugs sei aus rechtlicher Sicht schwierig, weiss Kyburz. Apropos schwierig: Viele Fahrzeuge verfügen schon heute über zahlreiche Assistenzsysteme, die das Fahren sicherer machen. Geht es darum, die letzten 10 bis 20 Prozent der Verantwortung vom Menschen aufs Fahrzeug zu übertragen, wird es unverhältnismässig aufwändig. Den Igel gut und schnell vom Schneehaufen zu unterscheiden, ist eine «Rechenleistung», die der Mensch wohl noch lange besser erledigen kann. ■



«Stine» und ihre Fahrerin im Testeinsatz – eine Herausforderung beim automatisierten Fahren stellt Schnee auf der Strasse dar.

Erfahrung und Inspiration

Interviews: Nadja Mühlemann und Sarah Widmer



Annemarie Nübel, 80 Jahre aus Leissigen (BE), probiert immer gerne Neues aus

Annemarie Nübel, sind Sie gerne Auto gefahren?

Ja, aber nicht leidenschaftlich.

Heute fahren Sie nicht mehr?

Letztes Jahr wurde ich 80 Jahre alt und habe mich entschieden, den Führerschein abzugeben. Das war für mich ein guter Zeitpunkt. Fünf Jahre zuvor habe ich eine Fahrstunde absolviert. Das war sehr gut. Die

junge Fahrlehrerin, die nie belehrend oder kritisierend auf mich wirkte, bestätigte mir die Fahrtüchtigkeit. So konnte ich den Zeitpunkt für den Umstieg auf den ÖV selbst bestimmen.

Wie organisieren Sie sich im Alltag?

Ein Einkaufstrolley ist ein Muss. Wir haben (noch) einen Dorfladen. Da kaufe ich mit dem Velo ein. Und ich habe Zeit, mehrmals einkaufen zu gehen, ich muss keinen Kofferraum füllen! Falls nötig, kann ich jederzeit Rotkreuz- oder Betax-Fahrdienste beanspruchen.

Viele fürchten beim Umstieg die technischen Herausforderungen.

Haben Sie einen Tipp, wie man andere dafür begeistern kann?

Sich im ÖV einleben heisst aufmerksam bleiben, sich konzentrieren müssen. Als Beispiel: Umsteigen in Zürich, Wechsel von Perron 5 auf Perron 32, acht Minuten Zeit ... Beim ersten Mal fühlte ich mich gestresst, aber ich habe es geschafft.

Ich komme am Zürcher Hauptbahnhof bis heute nicht ganz zurecht ...

Wirklich? Dieser Bahnhof ist genial. Verständlichere, grössere, besser beleuchtete Infos kann ein Bahnhof nicht bieten. Die Lifte, die Rolltreppen: super! An Bahnhöfen nimmt man so vieles auf, auch wenn man einmal warten muss. In solchen Momenten setze ich mich hin und nehme mir die Zeit zum Beobachten des Kommens und Gehens; oft ergeben sich auch kurze Gespräche mit Unbekannten. Was für eine Bereicherung!

Das klingt nicht, als würden Sie das Autofahren vermissen!

Es ist schön, dass ich mich um gewisse Dinge nicht mehr kümmern muss: Stress bei der Parkplatzsuche, Zeitdruck mit Parkuhren oder fehlendes Kleingeld. Diese Freiheiten spüre ich. Im Zug zu fahren, heisst auch, hinauszuschauen und Landschaften anders zu erfahren und zu geniessen. Ich erlebe oft mehr als mit dem Auto. ■



Horst Pitzl, 86 Jahre aus Bern, schätzt den tadellosen ÖV in Bern

Horst Pitzl, Sie haben im Vorfeld gesagt, Sie fühlen sich ohne Auto wie «ein Engel ohne Flügel». Warum haben Sie den Führerschein abgegeben?

Ich werde 87 Jahre alt und bin damit in einem Alter, in dem es vernünftig ist, nicht

mehr Auto zu fahren. Das Alter diktiert den Rhythmus, Schnelligkeit ist im Augenblick nicht mehr selbstverständlich.

Welche Erfahrungen machen Sie mit dem ÖV?

In Bern braucht man kein Auto und ich habe ein GA. Ich kann mir das leisten, das können nicht alle, das sehe ich als Problem. Bern ist vorbildlich, alle fünf bis zehn Minuten hat man eine ÖV-Verbindung, überall hin, ganz tadellos.

Welchen Tipp haben Sie für andere, die das Auto abgeben möchten?

Das ist schwierig, das ist eine sehr persönliche Angelegenheit. Eine Herausforderung ist der Umgang mit der digitalen Welt. Mein Sohn ist Informatiker und sagt immer: «Vater, du bist einfach nicht damit aufgewachsen.»

Das ist für Jüngere einfacher

Es ist wie eine neue Sprache lernen. Wir Älteren kennen den Umgang mit realen Dingen: Nehmen wir ein Objekt in die Hand, begreifen wir es. Anders als die jungen Menschen mit diesen Geräten, das ist eine andere Welt. Wir mogeln uns durch (*lacht*).

Das ist auch eine Kunst!

Es ist wie mit der Sprache: Man kann etwas immer auch umschreiben.

Nicht nur die Menschen ändern sich, auch die Autos.

Genau, und doch sind immer noch 1,3 Milliarden Verbrennerautos in der Welt unterwegs. Wenn man über die Zukunft und den Verkehr nachdenkt, kommt unweigerlich die Frage auf, ob wir uns auf Zeit und Ewigkeit diese Dualität Schiene und Strasse leisten können. ■

Monika Barben, Sie besitzen ein GA, wie lange schon?

Mit 70 Jahren bekam ich von einer Freundin eines geschenkt. Damals sagte ich, das lohne sich nicht. Als ich es dann hatte, kam mir ein Gedanke: Jetzt fährst du einmal in jeden Kantonshauptort der Schweiz.

Für viele ist Zugfahren eine Hürde.

Als Kind stand ich einmal am Bahnhof und dachte: Wäre ich als Junge geboren, würde ich Lokführer werden. Das war aber früher nicht möglich. Dafür habe ich jetzt ein GA. Es ist einfach schön, Zeit am Bahnhof und im Zug zu verbringen. Einmal wollte mir eine Freundin aus dem Wallis Käse mitbringen. Da bin ich von Spiez nach Bern gefahren, habe sie getroffen und fuhr anschließend mit dem Käse zurück nach Hause.

Welche Tipps geben Sie jemandem, der Angst davor hat, den ÖV zu nutzen?

Catherine Genoud, wieso haben Sie das Auto abgegeben?

Vor allem aus Umweltschutzgründen, aber ich mag auch das Zugfahren sehr! Ich muss mich nicht ums Fahren kümmern. Ein Auto ist praktisch, wenn man Dinge transportieren will. Hat man keines, muss man sich organisieren oder einen Lieferdienst in Anspruch nehmen.

Wie organisieren Sie sich, wenn Sie doch mal auf ein Fahrzeug angewiesen sind?

Wir kommen gut zurecht, bei Bedarf können wir ein Auto von Freunden nutzen oder greifen auf Mobility zurück.

Besitzen Sie ein GA?

Nein, für uns lohnt sich das im Moment finanziell nicht. Ich habe ein Halbtaxabo und wenn man sich frühzeitig organisiert, gibt es viele Sparbillette. Bucht man sechs Wochen im Voraus, gibt es Tageskarten für nur 29 Franken.

Gibt es Dinge, die Sie ohne eigenes Auto nicht mehr machen können?

Wenn ich irgendeine Frage habe, gehe ich in Spiez an den Schalter. Dort erhalte ich tolle Auskunft! Lange hatte ich eine Freundin, die hatte auch ein GA, wir waren viel zusammen unterwegs. Sie meinte mal, sie sei dankbar, dass ich ihr das Wallis gezeigt habe, sie kannte es vorher nicht.

Man müsste sich also einfach trauen und es ausprobieren?

Ich hatte nie Probleme. Ich hatte immer Freude an der Eisenbahn, das war mein Ein und Alles. Man kann auch einmal einen Zug verpassen, macht nichts, man nimmt einfach den nächsten.

Gibt es Situationen, in denen Sie sich unsicher fühlen und sich Veränderungen im öffentlichen Raum und beim Verkehr wünschen?

Nein, ich beschäftige mich im Vorfeld immer mit der Route. Ich fahre einfach nicht gerne

Wir müssen uns einfach organisieren. Ich entdeckte viele Stellen in und um Lausanne, die ich überhaupt nicht kannte, weil wir früher mit dem Auto unterwegs waren und uns nicht allzu viele Fragen gestellt haben.

Haben Sie einen Ratschlag für Menschen, die darüber nachdenken, mit dem Autofahren aufzuhören?

Es ist wichtig, die anderen Verkehrsmittel zu nutzen, bevor man zu alt ist, um seine Gewohnheiten zu ändern. Das Auto ist einfach, aber ich denke, dass man etwas vom Leben verpasst, wenn man mit dem Auto überall hinfährt.

Was zum Beispiel?

Es sind einfache Dinge, wie Menschen im Bus zu grüssen. Es ist eine soziale Verbindung! Das ist zwar auch nicht das Allheilmittel (*lacht*), aber es ist schön. Im Gegensatz zum Auto: Man geht rein, man geht raus, man sieht niemanden.

Ihr Rat ist, sich bereits vor dem Abgeben des Autos im ÖV zu bewegen?

Monika Barben, 90 Jahre aus Spiez (BE), wäre als Kinder Lokführerin geworden



durch Tunnel. Probleme hatte ich nie wirklich. Einmal habe ich eine Frau zum Augenarzt begleitet, sie war praktisch blind. Wir sind in Bern in einen Zug gestiegen, der nach Fribourg fuhr, dabei wollten wir nach Spiez (*lacht*). Das hat aber weder mir noch ihr etwas ausgemacht! ■

Catherine Genoud, 67 Jahre aus Lausanne, entdeckt zurzeit unbekannte Orte



Ja, die Busse und die Züge ausprobieren. Denn wenn das alles unbekannt ist, macht es Angst. Zu Fuss zu gehen, bringt einen auch dazu, sich zu bewegen, das ist gut für die Fitness. Es ist doch viel schöner, im Park spazieren zu gehen, anstatt mit dem Auto ins Fitnessstudio zu fahren. ■

Nadja Mühlemann ist begeistert und inspiriert von den geführten Gesprächen. Sarah Widmer ist in Lausanne aufgewachsen und kennt die Schwierigkeiten, welche die dortigen Steigungen für Seniorinnen und Senioren mit sich bringen. Beide arbeiten als Projektleiterinnen beim VCS Schweiz.

Mobil bleiben im Alter

Ältere Menschen verfügen über eine jahrzehntelange Mobilitätserfahrung. Doch auch im Alter sollten wir die Lust nicht verlieren, uns weiterzubilden. Die Kurse «mobil sein und bleiben» helfen dabei.



Weitere Informationen unter www.mobilsein.ch



© Kochermatte Aegerten

In der Siedlung Kochermatte in Aegerten (BE) sind Wohneinheiten für Menschen mit besonderen Bedürfnissen reserviert.

Weniger Parkplätze und trotzdem inklusiv

Von Emilie Roux

Wohnen Immer häufiger werden Wohnbauprojekte mit reduzierten Parkflächen realisiert. Wichtig ist allerdings, die Bedürfnisse von Personen mit eingeschränkter Mobilität zu berücksichtigen – ein Beispiel aus Aegerten im Kanton Bern.

Wirklich offen für alle zu sein, bleibt bei Wohnsiedlungen, die auf nachhaltige Mobilität abzielen, eine Herausforderung. Weniger Parkplätze, Fahrverbote bei Hauszügen und gemeinsam genutzte Parkplätze bilden hohe Hürden für Personen mit eingeschränkter Mobilität. Dabei sollen die Wohnquartiere alle Generationen ansprechen und inklusiv sein. Doch die scheinbaren Widersprüche lassen sich auflösen.

Die Plattform PAWO

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO ist ein Projekt des VCS. Es zielt darauf ab, Planung und Bau von Wohnbauprojekten mit reduziertem Parkplatzangebot sowie das Mobilitätsangebot in bestehenden Quartieren zu fördern. Die PAWO positioniert sich als Kompetenzzentrum zur Integration von Mobilitätsfragen rund ums Wohnen und Beratungsangeboten.

Ein Seminar im Herbst

Diesen Herbst ist ein Seminar zum Thema autofrei/autoarm Wohnen für Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen. Wie bleiben Wohnquartiere mit reduziertem Parkplatzangebot für Personen mit eingeschränkter Mobilität zugänglich? Wie wird der Zugang für alle gewährleistet? Welche Dienstleistungen sind entscheidend? So weit nur ein paar der bei dieser Gelegenheit aufgeworfenen Fragen.

Zum Beispiel Aegerten

In der Bieler Vorortgemeinde Aegerten hat die Wohnbaugenossenschaft «in buona compagnia aegerten» eine Siedlung mit 32 Wohneinheiten gebaut, von denen einige für Menschen mit besonderen Bedürfnissen reserviert sind. Diese sollen einerseits ihre Autonomie behalten können, andererseits soll ein dem Zusammenleben förderlicher Ort entstehen.

Der Genossenschaft waren nicht zuletzt eine hohe Lebensqualität und die Reduktion des motorisierten Verkehrs wichtig, insbesondere durch die Reduktion auf 0,55 Parkplätze pro Wohneinheit. Für die in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkten Personen stellte die Genossenschaft diverse Angebote zur Verfügung.

Zwar hat die Genossenschaft sechs Parkplätze für Personen mit eingeschränkter Mobilität reserviert, vor allem aber hat sie zahlreiche Dienstleistungen eingeführt, um die Mobilität ohne Auto zu vereinfachen. Geschaffen wurden gemeinschaftliche Räume, in denen die Bewohnerinnen und Bewohner eigene Angebote machen können, etwa ein wöchentliches gemeinsames Mittagessen oder Unterstützung beim Einkaufen, Dienstleistungen also, die autolose Mobilität für alle erleichtern.

Für die Zukunft bauen

Mehrere Hebel können die Alternativen zum eigenen Auto fördern; einer davon ist, bei neuen Wohnbauprojekten weniger Park-

plätze zu bauen. Denn die Art und der Ort, wo gewohnt wird, beeinflussen unser Mobilitätsverhalten wie kaum andere Faktoren. Unsere Wohnung ist der Start- und der Endpunkt jeder Fortbewegung.

Autoarme Siedlungen haben zahlreiche Vorzüge. Fussgängerinnen und Velofahrer sind sicherer unterwegs und die Lärmbelastigung sinkt. Zudem lassen sich damit gewichtige Einsparungen realisieren, kostet ein Parkplatz doch zwischen 30 000 und 50 000 Franken, die für Mobilitätsdienstleistungen eingesetzt werden können oder niedrigere Mieten ermöglichen.

Gelegentlich lösen autoarme Wohnbauprojekte auch Ängste aus: Lassen sich da überhaupt alle Wohnungen vermieten? Besteht denn nicht das Risiko, dass die Leute ihr Auto einfach anderswo im Quartier abstellen? Funktioniert so etwas auf dem Land?

Die vielen auf der Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO erfassten Beispiele zeigen nicht bloss, dass die Wohnungen leicht zu vermieten sind, sondern auch, dass sich tatsächlich Veränderungen im Mobilitätsverhalten beobachten lassen. Autoreduzierte Wohnbauprojekte tauchen im Übrigen auch immer häufiger auf dem Land oder an Orten auf, die weniger gut mit dem ÖV erschlossen sind. ■

Emilie Roux ist Projektleiterin beim Bureau Romand des VCS Schweiz und verantwortlich für PAWO in der französischen Schweiz.

Selbständig und sicher

Schulweg Mit den Mobilitätskonzepten Schule, «walk to school» und dem Pedibus verfolgt der VCS drei Ansätze, damit Kinder sicher und selbständig zu Fuss zur Schule gehen können. Wie sich diese gegenseitig ergänzen, erläutern die Projektleiterinnen.

Zusammengestellt von Nelly Jaggi



Katja Marthaler, Sie zeichnen für die VCS Mobilitätskonzepte Schule (MKS) in der Deutschschweiz verantwortlich. Was wünschen Sie sich für den perfekten Schulweg?

Die Kinder sollen die Möglichkeit haben, ihren Schulweg sicher zu Fuss zurückzulegen. Dafür braucht es ein Zusammenspiel der verschiedenen Akteure. Neben einer guten und sicheren Infrastruktur ist die Sensibilisierung der verschiedenen

Verkehrsteilnehmenden wichtig. Auch die Schulung der unterschiedlichen Interessengruppen spielt eine grosse Rolle, wie zum Beispiel Verkehrsinstruktion an Schulen. Ebenfalls wichtig sind tiefe Geschwindigkeiten und möglichst wenig Verkehr rund um Schulen.

Was trägt ein MKS zu einem sicheren Schulweg bei?

Beim MKS wird die Strasseninfrastruktur bei einer Begehung auf Sicherheitsdefizite untersucht. Dabei nehmen die Expertinnen und Experten die Sicht eines Kindes ein. Nebst der geringeren Körpergrösse muss auch die Entwicklung der Kinder in die Überlegungen miteinbezogen werden. Anschliessend werden Empfehlungen ausgearbeitet, um die bestehenden Sicherheitsdefizite zu beheben.

Welche Synergien sehen Sie mit den anderen VCS-Schulwegprojekten?

Die drei Angebote bilden ein Ganzes, da jedes auf einer anderen Ebene ansetzt und andere Zielgruppen anspricht. Die MKS bei der Infrastruktur mit Hauptzielgruppe Gemeindeverwaltungen, der Pedibus bei der Organisation mit Hauptzielgruppe Eltern und «walk to school» bei der Sensibilisierung mit Hauptzielgruppe Lehrpersonen. ■

Nadja Mühlemann, Sie verantworten die Aktionswochen «walk to school», was ist Ihre Motivation, sich für Schulwegsicherheit einzusetzen?

Der Schulweg ist ein Abenteuer. Jedes Schulkind hat Anspruch auf diese Erlebnisse und die Entwicklung, die es auf dem Schulweg macht. Deshalb setze ich mich dafür ein, dass jedes Kind sicher zu Fuss zur Schule gehen kann.

«Walk to school» findet zwischen den Sommer- und den Herbstferien statt, warum dieser Zeitpunkt?

Der erste Schultag ist ein grosser Schritt im Leben jedes Kindes! Dies ist der ideale Zeitpunkt, um die Kinder mit einer Aktion wie «walk to school» zu unterstützen. Bei «walk to school» erhalten die Kinder Hilfe beim Einstieg ins «zu Fuss zur Schule gehen». Das da-

zugehörige Unterrichtsdossier können Lehrpersonen stufengerecht nutzen.

Was empfehlen Sie Eltern oder Lehrpersonen, wenn Kinder nach der Durchführung der Aktionswochen weiter Unterstützung brauchen?

«Walk to school» ist ein «Probegehen», das die Kinder gemeinsam ausprobieren und erleben. Sollten sie weiterhin Unterstützung benötigen, empfehlen wir die Gründung einer Pedibuslinie als Übergangslösung. Eine weitere Möglichkeit ist eine Überprüfung des Schulwegs. ■



© VCS / Jolanda Rohrer



Corine Kibora, Sie koordinieren den Pedibus, der insbesondere in der Westschweiz eine Institution ist.

Den Pedibus gibt es in der Schweiz seit über 20 Jahren, in der lateinischen Schweiz umfasst er rund 400 Linien. In vielen Kantonen unterstützt eine Koordination des VCS die Familien.

Der Pedibus fördert die Solidarität zwischen Familien und Generationen und die Eltern sparen Zeit, indem sie sich die Begleitung teilen. Weil dank dem Pedibus weniger Autos rund um die Schulen unterwegs sind, ist der Schulweg sicherer.

Wieso ist es so wichtig, dass Kinder zu Fuss zur Schule gehen?

Sie lernen, sich im Verkehr zu verhalten, tun etwas für ihre Gesundheit und gewinnen an Selbstständigkeit und Sicherheit. Darüber fördert es ihre sozialen Kompetenzen. Je mehr Kinder sich im öffentlichen Raum aufhalten, desto mehr wird bei der Gestaltung auf die Kinder Rücksicht genommen.

Welche Rolle kommt der Sensibilisierung zu?

Die Eltern werden über Flugblätter, bei Informationsabenden in Schulen oder durch Kampagnen zum Thema Elterntaxis sensibilisiert. Zu Beginn des Schuljahres erinnert eine Pedibus-Plakatkampagne in der Umgebung der Schulen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln an die Botschaft. ■

«Das Effizienzproblem lösen wir durch Sharing»

Firmenmobilität Die Mobilitätsplattform Urban Connect unterstützt Unternehmen darin, bei der Mobilität ihrer Mitarbeitenden Netto-Null-Ziele zu erreichen. Ein Gespräch mit Mitgründerin Judith Häberli über die richtigen Anreize, die Rolle des ÖV und die Wichtigkeit der Effizienz.

Interview: Nelly Jaggi



Judith Häberli ist Mitgründerin der Mobilitätsplattform Urban Connect.

Judith Häberli, Urban Connect unterstützt Firmen darin, die Pendelwege ihrer Mitarbeitenden umweltfreundlicher zu gestalten. Wächst das Interesse der Unternehmen an diesem Thema?

Eindeutig, gerade grosse, börsennotierte Unternehmen müssen nach den neuen EU-Richtlinien ihre Nachhaltigkeitsziele offenlegen und Wege aufzeigen, wie sie diese Ziele erreichen werden. Mobilität ist ein wesentlicher Bestandteil dieser Berichtspflicht und für viele Firmen eine tiefhängende Frucht, da es verhältnismässig einfach ist, die mobilitätsbezogenen Emissionen zu messen und zu reduzieren.

Und wie steht es um die Bereitschaft, auch effektiv zu handeln?

Die Bereitschaft ist definitiv da, nur manchmal fehlt es an Wissen und Erfahrung in der Umsetzung. Da setzen wir an: Wir zeigen den Firmen auf, woher die Emissionen kommen und wie man sie reduzieren kann. Wir führen die Unternehmen durch den Prozess. Viele grosse Firmen wie die Roche, Google, IKEA oder Lonza haben

sich bereits für Urban Connect entschieden. Gleichzeitig freuen wir uns über etwas kleinere Kunden wie Lindt & Sprüngli oder auch Spitäler und Universitäten, die mit uns unterwegs sind.

Wie funktioniert Urban Connect?

Zuerst wollen wir verstehen, wo bei einer Firma Verbesserungspotenzial besteht. Wir analysieren die bestehende Flotte, indem wir beispielsweise die Fahrzeuge tracken und basierend auf diesen Daten Empfehlungen abgeben. Hat eine Firma noch keine Flotte, machen wir Umfragen, nutzen bestehende Mobilitätsanalysen oder machen einen Piloten. Anschliessend optimieren wir die Mobilität der Mitarbeitenden mit einem

lich stark subventionierten Zugang zu den geteilten Firmenfahrzeugen (E-Bikes, E-Autos, E-Scooters) und dem ÖV. Am Schluss wird angegeben, ob es eine private oder geschäftliche Fahrt war und sie wird entsprechend verrechnet. Bei immer mehr Firmen gibt es für die Mitarbeitenden zudem ein Mobilitätsbudget – einen fixen Betrag pro Monat, welcher per App oder Karte bei verschiedenen Mobilitätsanbietern eingelöst werden kann.

Welche Wirkung lässt sich effektiv nachweisen?

Bei unserem Kunden Lonza beispielsweise sagen 70 Prozent der Nutzer und Nutzerinnen, dass Urban Connect einen positiven

«Die Ineffizienzen, welche zu Stau führen, und die Erderwärmung sind aus unserer Sicht die grossen Herausforderungen an die Mobilität.»

Judith Häberli

multimodalen und elektrischen Sharingangebot, oftmals ergänzt mit einem Mobilitätsbudget. So konnten wir zum Beispiel bei einem Kunden die Firmenflotte um 30 Prozent reduzieren, indem sie durch unser Angebot geteilt und mit Mikromobilität ergänzt genutzt wird.

Wir kümmern uns auch um alles Operative: Wir finanzieren die Flotte vor, branden sie, versichern sie, liefern sie an den Standort, kümmern uns um die Ladeinfrastruktur, übernehmen das Onboarding der Mitarbeitenden und bieten einen Kundensupport an.

Wie funktioniert Urban Connect für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der beteiligten Firmen?

Sie loggen sich in die Urban-Connect-App ein und erhalten je nach Firma unterschied-

Einfluss auf ihr Mobilitätsverhalten hat. So ist z. B. die Nutzung privater Autos für den Arbeitsweg von 28 auf 20 Prozent gesunken.

Ein zentrales Anliegen von Urban Connect ist die Auslastung der Fahrzeuge.

Die Ineffizienzen, welche zu Stau führen, und die Erderwärmung sind aus unserer Sicht die grossen Herausforderungen an die Mobilität. Das Effizienzproblem lösen wir durch Sharing. Bei Roche sehen wir so: Ein Urban-Connect-Auto befindet sich im Durchschnitt 60 Prozent der Zeit nicht am Firmenstandort. Dieser Wert hat uns selbst überrascht. ■

Weitere Infos unter www.urban-connect.ch

31-Tage-Challenge: Tschüss Auto

Leben ohne Auto Das Auto für einen Monat stehen lassen und trotzdem mobil sein? Das Experiment «31days: 31 Tage Freiheit ohne eigenes Auto» lädt dazu ein, das eigene Mobilitätsverhalten zu hinterfragen – mit erstaunlichem Ergebnis.

Von Jessica P. Schmid

Um den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu verschieben, sind neue, innovative Ideen gefragt. Das Konsortium «ÖV42», bestehend aus den SBB, der BLS, der Schweizerischen Südostbahn (SOB), Postauto, dem Kanton St. Gallen sowie der Genossenschaft 42hacks, arbeitet mit unkonventionellen Ansätzen daran, mehr Menschen vom Auto auf den ÖV zu bringen.

Das Konsortium stützt sich auf aktuelle Mobilitätsdaten und entwickelt systematisch Lösungen für die Verkehrsverlagerung. Dabei spielt das Mitwirken der Bevölkerung eine tragende Rolle. Deshalb lädt die Initiative «31days» Autofahrerinnen und Autofahrer dazu ein, ihr Mobilitätsverhalten zu überdenken und einen Monat lang gratis alternative Fortbewegungsmittel zu testen.

In vielen Schweizer Haushalten wird das Auto nur ab und zu, aus Gewohnheit oder für Ferienzwecke gebraucht und ist somit kein absolut notwendiges Fortbewegungsmittel. Die Initiative «31days» geht davon aus, dass es schweizweit zahlreiche Autofahrende gibt, die bereit sind, auf ein eigenes Auto zu verzichten, wenn der Zugang zu einem geeigneten Mobilitätsmix gegeben ist.

Erfolgreiche erste Durchführung

Letzten Herbst fand «31days» zum ersten Mal in der Gemeinde Belp (BE) statt. Fünf



Warum nicht bequem mit dem ÖV statt im Auto unterwegs sein? «31days» bietet ideale Rahmenbedingungen, um das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken.

Haushalte erhielten im Tausch gegen ihre Autoschlüssel für einen Monat kostenlos ein Generalabonnement, ein E-Bike, Zugang zu Mobility sowie freie Fahrten mit dem Dienst von mybuxi. Die Beweggründe waren bei allen ähnlich. «Grundsätzlich hat das Auto schon länger nicht mehr in unsere Lebenseinstellung gepasst und die pure Bequemlichkeit und die Angst vor dem Unbekannten hat uns daran gehindert, den Schritt ins autofreie Leben zu wagen», erzählt eine Teilnehmerin, die sich mit ihrer Familie an «31days» beteiligt hat.

Die Teilnehmenden wurden während und nach dem Experiment zu ihrem Erlebnis befragt. Auch nach vier Wochen vermisste keine der Testpersonen ihr Auto und die positiven Erlebnisse überwogen. Dennoch verblüffte der Effekt nach Ende der Challenge: Drei der fünf Haushalte haben ihr Auto anschliessend verkauft. «Ich habe die Bahn für Ausflüge neu entdeckt und bin ein bisschen stolz, dass wir es geschafft haben, autofrei zu werden. Unter der Woche benütze ich jetzt nur noch das (Strom-)Velo, was manchmal

etwas anstrengend ist, aber auch befreiend ohne Stau», sagt ein Teilnehmer.

Die «31days»-Challenge wird erneut im Kanton Bern durchgeführt. Für die nächste Durchführung im Herbst 2023 in weiteren Schweizer Regionen werden bereits Anmeldungen entgegengenommen (siehe Kasten).

Wer hat es erfunden?

Die Idee zu «31days» entstand am Pfadfinder-Bundeslager 2022 in Goms. 42hacks arbeitete mit den jungen Pfadis während zehn Tagen vor Ort zum Thema Mobilität der Zukunft. Unter anderem schlugen die Pfadfinderinnen und Pfadfinder vor, ihre Eltern dazu zu motivieren, einen Monat auf das Auto zu verzichten, um eine alternative Mobilität mit E-Bike, ÖV und Carsharing zu erleben. Die Idee fand beim «ÖV42»-Konsortium Anklang und wurde kurzerhand als Test umgesetzt. ■

Jessica P. Schmid ist Mitgründerin der Genossenschaft 42hacks und sorgt mit ihrem Team dafür, dass Unternehmertum und Innovation für Klimaherausforderungen Einsatz finden.

So können Sie bei «31days» mitmachen

Bewerben Sie sich für 31 Tage Freiheit ohne eigenes Auto und leisten Sie einen Beitrag zur Verkehrswende. Die nächste Durchführung von «31days» findet im Herbst 2023 statt.

Weitere Informationen und Anmeldung unter www.31days.ch



Von Explosionen angetrieben

eco auto.info Ein Blick auf die Anfänge des Automobils zeigt: Es hätten sich ebenso Elektromotoren durchsetzen können. Das macht den Besuch von Herrn Müller im Showroom seines Autohändlers zu einem durchaus denkbaren Szenario.

Von Anette Michel

Autohändler: Guten Tag, Herr Müller. Auf der Suche nach einem neuen Wagen? Für Sie habe ich etwas ganz Neues. Schauen Sie sich dieses Modell an.

Herr Müller: Sieht aus wie ein normales Auto. Wobei... diese grossen Lufteinlässe hier vorne. Und wofür ist das Rohr da hinten? Produziert dieses Auto etwa Abwasser?

A: Fast, es produziert Abluft. Dieses Modell wird von einem Benzinmotor angetrieben!

M: Einem Benzinmotor, was bietet der für Vorteile?

A: Dank des grossen Tanks und der hohen Energiedichte von Benzin haben Sie eine unschlagbare Reichweite von über 1000 Kilometern.

M: 1000 Kilometer? So eine Strecke habe ich noch gar nie zurückgelegt. Eigentlich fahre ich nur selten über 100 Kilometer. Aber was ist denn dieses Benzin eigentlich, und wie treibt es den Motor an?

A: Benzin ist ein etwas giftiger und sehr explosiver Kohlenwasserstoff. Das Auto hat etwa 60 Liter davon an Bord. Im Motor wird es mit Sauerstoff gemischt, damit ganz viele kleine Explosionen entstehen. Diese treiben über Kolben den Motor an. Das läuft zwar nicht ganz so rund und gleichmässig wie

beim Elektromotor. Dank der hervorragenden Ingenieursleistung ruckelt es aber kaum, und das Auto ist nur etwa dreimal weniger effizient als ein Elektroauto. Schauen Sie sich diesen Motor an – er besteht aus etwa sieben Mal mehr Teilen als ein Elektromotor.

M: Und wie komme ich zu diesem Benzin? Kann ich das wie den Strom über Nacht zu Hause nachladen?

A: Das geht leider nicht. Sie müssen dafür zu einer sogenannten Tankstelle fahren. Dort geben Sie für das Benzin etwa drei Mal mehr Geld aus als für den Strom. Dafür geht das Tanken sehr schnell.

M: Dafür ist das Benzin bestimmt umweltschonender in der Herstellung als Strom.

A: Hm, Benzin wird aus Erdöl hergestellt. Bei der Förderung und beim Transport können ganze Landstriche verschmutzt werden. Beim Fahren gelangt der fossile Kohlenstoff dann als CO₂ in die Atmosphäre und trägt zur Klimaerhitzung bei. Da der Treibstoff nicht sauber verbrennt, entstehen zusätzlich gesundheitsschädliche Luftschadstoffe wie Feinstaub und Stickoxide. Diese können auch durch aufwändige Filter und Katalysatoren nicht vermieden werden. Das Auto hält aber alle geltenden Grenzwerte ein, glauben Sie mir. Setzen Sie sich doch mal rein!



M (setzt sich ins Auto): Oh, ist dieses Modell etwa für Menschen mit drei Beinen? Und wofür ist dieser Joystick?

A: Haha, nein, diese drei Pedale können Sie mit zwei Füessen bedienen. Und der Joystick ist der Schalthebel: da der Benzinmotor etwas komplizierter als ein Elektromotor ist, braucht er fünf bis sechs Gänge, um verschiedene Geschwindigkeiten abdecken zu können. Es braucht bloss etwas Übung – am besten in ein paar Fahrstunden.

M: Und wo kann ich die Rekuperationsstufe einstellen?

A: Es ist keine Rückgewinnung der Energie beim Bremsen möglich. Aber drehen Sie doch mal den Zündschlüssel – dabei Bremse und Kupplung drücken! So starten Sie den Motor und hören, warum Ihnen mit diesem Modell die Aufmerksamkeit aller sicher ist.

(M startet den Motor)

BBRRRRRRRRRRRRROOMMMMB-
BRRRRRRRRRRRRRROOMMMMB-
BRRRRRRRRRRRRRROOMMMMB.

Die Geschichte des Autos hätte elektrisch sein können

Um 1900 hatten rund 20 Prozent der Autos einen Verbrennungsmotor; Autos mit Elektro- respektive Dampfmaschinenantrieb kamen auf je 40 Prozent. Elektroautos galten als zuverlässiger als Benzinmodelle, hatten aber mit ihren schweren Bleibatterien eine geringe Reichweite. Die hohe Energiedichte von Benzin ermöglichte längere Distanzen. Der Verbrennungsmotor setzte sich bei Autos ab dem ersten Weltkrieg durch. Auch der Zeitgeist verhalf den Verbrennungsmotoren zum Durchbruch: Die lärmigen Benziner dienten als Statussymbol und standen für Männlichkeit, Abenteuer und Fortschritt.



Auch in der Schweiz wurden vor 100 Jahren Elektroautos gebaut, lesen Sie dazu «Der verkannte Pionier» unter eco-auto.info/article/pionier

Anette Michel ist Projektleiterin eco-auto.info beim VCS Schweiz. Ihr gefällt die Vorstellung eines seit je elektrifizierten Strassenverkehrs.

Geschäftsflüge und Klimaziele

Firmenmobilität Das «Travel Smart Ranking» untersucht und bewertet das Engagement zur Reduktion der Treibhausgas-Emissionen durch Flugreisen von 322 Unternehmen auf der ganzen Welt. Im Rahmen des nationalen Rankings hat der VCS zusätzlich Schweizer Betriebe untersucht.

Von Viviane Barben

Sind Unternehmen bereit dazu, das Flugverhalten ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu reflektieren und die damit verbundenen Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren? Dieser Frage ist der europäische Dachverband Transport & Environment (T & E) im Rahmen des zweiten internationalen «Travel Smart Ranking» auf den Grund gegangen. Der VCS ist Teil der internationalen Trägerschaft des Rankings. Das Ziel: Ein emissionsfreies, erschwingliches Verkehrssystem, das Klima, Umwelt und unsere Gesundheit schont. Unternehmen sollen die durch Geschäftsflüge verursachten Emissionen um 50 Prozent verringern. Dies bis spätestens 2025 und im Vergleich zu Werten aus dem Jahr 2019. Das Ranking erscheint einmal im Jahr, das erste wurde 2022 veröffentlicht.

Geschäftsflüge stellen einen wesentlichen Teil der Klimaproblematik dar. Sie machen rund einen Fünftel des weltweiten Flugverkehrs aus. VCS-Experte Martin Winder weiss: «Kurzfristig gibt es kaum eine andere Möglichkeit, die Flugverkehrsemissionen zu reduzieren, als auf Flugreisen zu verzichten. Die Erfahrungen während der Coronapandemie haben gezeigt, dass die Unternehmen auf viele Businessflüge verzichten können.» Zwar sanken aufgrund der Pandemie die Emissionen des Flugverkehrs in den Jahren 2020 und 2021 erzwungenermassen um 64 respektive 70 Prozent. Die Versuchung ist gross, zu alten Gewohnheiten zurückzukehren.

Wo steht die Schweiz?

T & E hat insgesamt 322 Unternehmen aus 17 Ländern untersucht. Die Analysen beziehen sich unter anderem auf die Unternehmen mit den meisten Mitarbeitenden, der grössten Marktkapitalisierung und den höchsten Geschäftsreise-Emissionen. Die Betriebe wurden anhand von zehn Indikatoren mit Punkten bewertet. «Commitment» stellt das erste Kriterium dar: Haben die Unternehmen eine Reduktionsverpflichtung



Zug statt Flug: für internationale wie nationale Geschäftsreisen eignet sich das klimaschonende Verkehrsmittel.

bezüglich Geschäftsreisen? Wissen wollte T & E aber auch, ob die Betriebe das Ziel schon mehr als zwei Jahre verfolgen und bis wann sie es erreichen wollen.

Weltweit betrachtet haben sich nur 50 der 322 in der Rangliste aufgeführten Unternehmen überhaupt ein Ziel zur Reduktion der Emissionen durch Geschäftsreisen gesetzt. Von den 17 Schweizer Unternehmen, die im internationalen Ranking untersucht wurden, sind es gar nur drei: Swiss Re, Zurich Versicherung und Roche. Es ist erfreulich, mit der Zurich Versicherung und Swiss Re zwei Schweizer Unternehmen im internationalen Ranking auf den Spitzenplätzen zu sehen. Dies darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die meisten Schweizer Unternehmen nur mittelmässige Bewertungen erreichen.

Das nationale Ranking

Als Ergänzung zum internationalen Ranking hat der VCS weitere Schweizer Unternehmen nach der gleichen Methodik be-

wertet. Darunter die Detailhändler Migros und Coop, grössere Kantonalbanken sowie staatsnahe Betriebe wie Post, Swisscom und SBB. Auf den hinteren Rängen finden sich neben Glencore auch Migros und Coop. Ausserdem die Kantonalbanken Aargau und Luzern. Diese Unternehmen berichten nur ungenügend über ihre Emissionen durch Flugreisen und haben sich keine öffentlichen Reduktionsziele für Geschäftsreisen gesetzt.

Ehrgeizige Ziele zur Verringerung der Emissionen durch Geschäftsreisen sind bitter nötig, um dem Pariser Klimaabkommen gerecht zu werden. Der VCS und T & E rufen Betriebe deshalb dazu auf, wenn möglich von Flug- auf Bahnreisen umzusteigen und Videokonferenzen als Ersatz für Langstreckenflüge zu bevorzugen. ■

Viviane Barben arbeitet beim VCS Schweiz im Team Kommunikation. Für den VCS ist sie am liebsten mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs.

Der Innen- und der Aussenminister

Versicherungen Seit einigen Monaten ist die Versicherungsabteilung des VCS neu aufgestellt. Nun ziehen die beiden neuen Co-Leiter des Versicherungsteams eine erste Zwischenbilanz: Die Equipe ist gut eingespielt; die Versicherten profitieren von unkomplizierten Abläufen.

Von Andreas Käsermann



© VCS / Viviane Barben

Leiten das VCS-Versicherungsteam: Michele Diso (links), Sportbegeisterter und Velofahrer aus Leidenschaft, sowie Philipp Geering, Fussballveteran, Hobbykoch und Reiseenthusiast.

Man darf sich getrost die Frage stellen, weswegen ein Umwelt- und Mobilitätsverband wie der VCS überhaupt Versicherungen anbietet. Ganz einfach: Erstens entsprechen Versicherungen einem Mitgliederbedürfnis. Zweitens würde es für den VCS mit Spenden und Mitgliederbeiträgen alleine finanziell eng. Letztere machen in der Betriebsrechnung ein gutes Drittel des Jahresertrags aus. Die Brutto-Versicherungserlöse

erreichen hingegen 46 Prozent Ertragsanteil. Für die Finanzierung der Verbandsarbeit braucht es also beide Standbeine.

«Das Geschäft mit den Versicherungen hat sich aber in den letzten 25 Jahren gewandelt», sagt Michele Diso, Co-Teamleiter Ver-

sicherungen. Er muss es wissen: 1999 hatte er beim VCS Einstand und ist – abgesehen von wenigen Jahren – an Bord geblieben. Der Geschäftsgedanke orientiere sich heute viel näher an den Kundinnen und Kunden: «Diese sollen sich nicht in die Abteilungs- und Zuständigkeitsstruktur ihres Versicherungspartners eindenken müssen. Sie haben einen Versicherungsfall, sie rufen an und wir helfen ihnen.»

Breites Angebot

Der VCS bietet neben dem klassischen Mobilitätsschutz und Autoversicherungen eine breite Palette an: Etwa Rechtsschutz, Haftpflicht, Krankenkasse und sogar eine Haustierversicherung. Weitere Infos:



www.verkehrsclub.ch/versicherungen

Am Service orientiert

Dieser Prozess habe auch beim VCS nicht von einem Tag auf den anderen funktioniert, erinnert sich der Co-Leiter Philipp Geering: «Reiseversicherungsleute beraten heute ganz selbstverständlich in Fragen zu Hausratsversicherungen. Das war noch vor wenigen Jahren undenkbar.» Der Vorteil für die Kundschaft liegt auf der Hand: Eine Ansprechperson für jegliche Versicherungsfragen.

Tausende Kundinnen und Kunden vertrauen auf VCS-Versicherungen und profitieren von vergünstigten Mitgliederprämien. Besonders beliebt sind die Klassiker für unterwegs: Rund 34000 Pannenhilfepolicen, über 28000 VCS-Schutzbriefe und mehr als 16000 Autoversicherungen sind derzeit aktiv.

Doch zurück zur Co-Leitung der VCS-Versicherungsabteilung: weil diese unerprobt war, mussten die beiden Chefs sich zunächst auch hinsichtlich der Aufgabenteilung einigen. «Wir haben uns entschieden, dass Philipp sich vor allem um Personal- und Organisationsfragen kümmert und ich mich in erster Linie dem Marketing und dem Verkauf widme», sagt Diso. Und Geering ergänzt: «So funktionieren wir gleichsam als Innen- und Aussenminister.» Der Kontakt zur Kundschaft sei aber beiden nach wie vor wichtig.

«Der Geschäftsgedanke orientiert sich heute viel näher an den Kundinnen und Kunden.» Michele Diso

Natürlich bemerke man im gemeinsamen Büro auch Marotten des Kollegen, räumt Diso ein: «Philipp ist viel häufiger am Telefon als ich.» Dieser nickt – und fügt lachend an: «Aber der Diso telefoniert dafür viel länger ...» Auch eine Art der Aufgabenteilung. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

VCSkids



Hey, ich bin Lou!
Der Schutz unserer Umwelt
und des Klimas liegt mir
am Herzen.

Am liebsten bin ich mit dem Velo
unterwegs. Es ist gut für unser
Klima und die Bewegung bereitet
mir viel Spass. Dir auch?

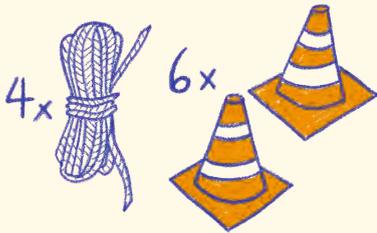
HAST DU GEWUSST?

Das erste Fahrrad wurde vor rund 200 Jahren erfunden. Im Gegensatz zu unseren heutigen Velos hatte es keine Pedale und war ziemlich schwer. Seither hat sich das Fahrzeug stetig weiterentwickelt.



© Sergey Kolt AdobeStock

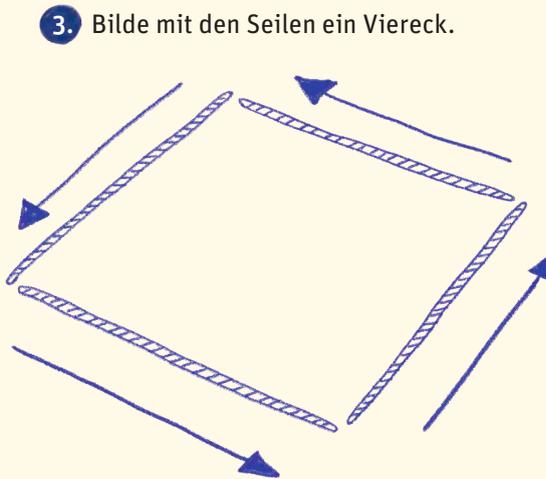
DEIN EIGENER VELOPARCOURS



1. Du brauchst vier Seile und mindestens sechs Hütchen. Falls du keine hast, kannst du deinen Parcours auch mit Kreide zeichnen.



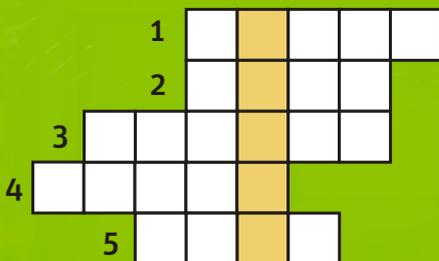
2. Mit den Hütchen kannst du einen Slalom bauen.



3. Bilde mit den Seilen ein Viereck.

4. Schlängle dich an den Hütchen vorbei und umfahre das Viereck. Mit einer Stoppuhr kannst du die Zeit messen und gegen deine Freundinnen und Freunde antreten. Ein Extratipp: Versuche einmal möglichst schnell und einmal möglichst langsam zu fahren.

WETTBEWERB



1. Fahrrad fahren macht ...
2. Ein anderes Wort für Fahrrad.
3. Ein Fahrrad für zwei Personen.
4. Velofahren ist gut für unser ...
5. Damit schütze ich meinen Kopf, wenn ich mit dem Velo unterwegs bin.

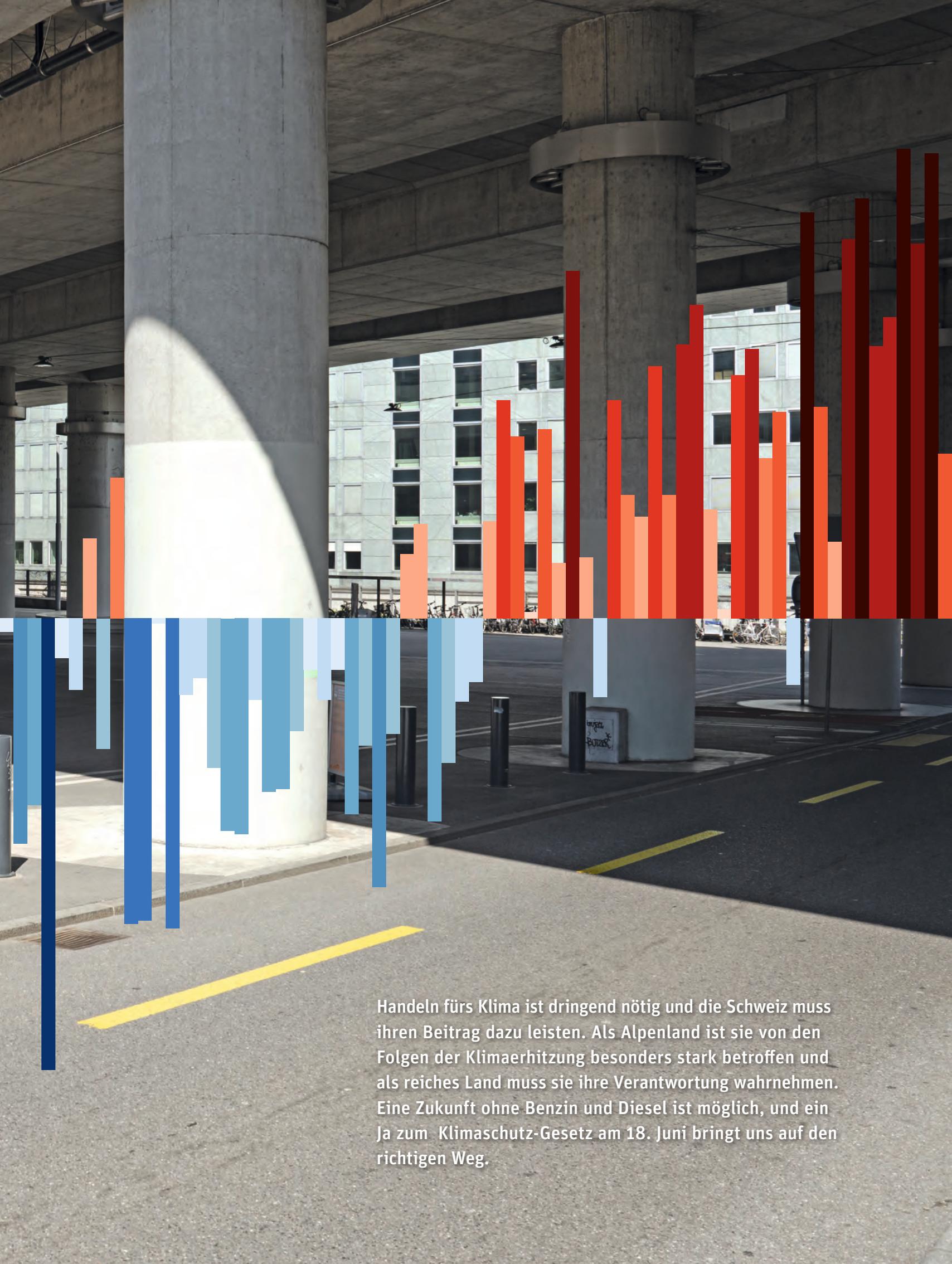


© Caran d'Ache

Löse das Rätsel und gewinne einen von drei «Caran d'Ache»-Farbkästen. Schicke uns das Lösungswort, deinen Namen und deine Adresse per E-Mail: kids@verkehrsclub.ch



Ja zum Klimaschutz-Gesetz



Handeln fürs Klima ist dringend nötig und die Schweiz muss ihren Beitrag dazu leisten. Als Alpenland ist sie von den Folgen der Klimaerhitzung besonders stark betroffen und als reiches Land muss sie ihre Verantwortung wahrnehmen. Eine Zukunft ohne Benzin und Diesel ist möglich, und ein Ja zum Klimaschutz-Gesetz am 18. Juni bringt uns auf den richtigen Weg.

Schützen, was uns wichtig ist!



© Eva Ollber

Ruedi Blumer ist
VCS-Zentralpräsident.

Wir sind arg im Verzug – Handeln fürs Klima ist dringend nötig! Der neueste IPCC-Bericht, der in diesem Frühjahr veröffentlicht wurde, alarmiert einmal mehr über die Dringlichkeit von Massnahmen zur Begrenzung der Klimaerhitzung.

Wir müssen jetzige und kommende Generationen vor der globalen Klimakatastrophe schützen. Das Klimaschutz-Gesetz ist unsere nächste Gelegenheit, etwas zu tun. Als reiches, einflussreiches und pro Kopf übermässig viel CO₂ produzierendes Land stehen wir hier in der Pflicht.

Was das Gesetz beinhaltet

Das Klimaschutz-Gesetz ist der indirekte Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative, die aufzeigte, dass die Schweiz als Alpenland von der Klimaerhitzung besonders stark betroffen ist. Das Klimaschutz-Gesetz zielt darauf ab, die Treibhausgasemissionen der Schweiz bis spätestens 2050 auf Netto Null zu reduzieren. Der Flugverkehr – bisher in der Klimapolitik nicht berücksichtigt – wird in dieses Ziel einbezogen. Um sicherzustellen, dass die Reduktion gerecht auf die Generationen verteilt wird, sind im Gesetz Zwischenziele für die verschiedenen Sektoren festgelegt: So muss der Verkehr (ohne Flugverkehr) seine Emissionen bis 2040 um 57 Prozent im Vergleich zu 1990 senken. Das Klimaschutz-Gesetz schlägt auch erste Massnahmen vor, um diese Ziele zu erreichen.

Unternehmen, die einen Fahrplan für Netto Null aufstellen und einhalten, sollen finanziell unterstützt werden. Für den Austausch von Heizungsanlagen (weg von Öl- und Gasheizungen) und die Verbesserung der Energieeffizienz von Gebäuden ist eine

Unterstützung vorgesehen. Für andere Bereiche wie den Verkehr werden Massnahmen erst später festgelegt, insbesondere im CO₂-Gesetz, worüber die eidgenössischen Räte in diesem Jahr diskutieren.

Mit Blick auf die dringend nötige Bewahrung unserer Lebensgrundlagen müssen wir diese Abstimmung unbedingt deutlich gewinnen.

Auf den folgenden Seiten zeigen wir Ihnen, dass ein Ja zum Klimaschutz-Gesetz trotzdem positive Auswirkungen auf den Verkehr und unsere Lebensqualität haben wird. Erfahren Sie mehr über aktuelle Entwicklungen in Schweizer Städten – Beispiele aus Europa sehen Sie im Film «Metropolen im Wandel – Wie gelingt die Verkehrswende», den Sie bis am 12. Juni kostenlos streamen können. Kommen Sie mit unserem Entscheidungsbaum zur richtigen Abstimmungsempfehlung und lesen Sie, warum Menschen glücklicher sind, nachdem sie ihr Auto freiwillig abgegeben haben.

Mobilisierung entscheidend, gewinnen Pflicht!

Der VCS ist überzeugt, dass eine Mobilität ohne fossile Energien nicht nur machbar ist, sondern auch der gesamten Gesellschaft in der Stadt und auf dem Land zugutekommt. Das Klimaschutz-Gesetz ist das Ergebnis eines breiten und sehr sinnvollen politischen Konsenses, den alle Parteien ausser der SVP, die das Referendum ergriffen hat, unterstützen. Die Erfahrungen mit Abstimmungen zeigen uns jedoch, dass die Ergebnisse oft sehr knapp sind. Mit Blick auf die dringend nötige Bewahrung unserer Lebensgrundlagen müssen wir diese Abstimmung unbedingt deutlich gewinnen. Jede Stimme zählt, bitte unterstützen Sie uns! Motivieren Sie Ihre Bekannten, am 18. Juni mit Ja zu stimmen! ■

J A

Ein starkes Signal für einen fossilfreien Flugverkehr

Bisher in der Klimapolitik kaum vertreten, wird der Flugverkehr ins Netto-Null-Ziel einbezogen. Vorgesehen sind auch finanzielle Beiträge für Unternehmen, die einen Fahrplan für Netto-Null-Emissionen erstellen. Ein Ja wird die Entwicklung von neuen Technologien beschleunigen.



Für die Lebensqualität und das Portemonnaie

Weniger Umweltverschmutzung, Lärm und Hitzeinseln steigern die Lebensqualität. Die externen Kosten des Verkehrs sinken genauso wie die Kosten auf individueller Ebene – etwa dank E-Autos, die im Betrieb und im Unterhalt wesentlich günstiger sind als Verbrenner.

Inspirierende Beispiele

Von Yves Chatton

Für den VCS ist klar: Eine Mobilität ohne fossile Energie bis 2050 ist realistisch und für alle vorteilhaft. Wie wird sie aussehen? Ein kleiner – nicht abschliessender – Überblick über gute Beispiele, die uns den Weg weisen.

Wussten Sie, dass es möglich ist, die Fahrten zu reduzieren und dabei genauso mobil zu sein? Dies streben zahlreiche Städte an, zum Beispiel mit dem Konzept der «15-Minuten-Stadt». Die Idee ist simpel: Die wichtigsten alltäglichen Ziele – Arbeit, Schulen, Geschäfte, Freizeitorte oder Grünflächen – müssen für alle Einwohnerinnen und Einwohner möglichst in wenigen Minuten zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sein.

Mit dem Velo, ...

In der Schweiz leben drei Viertel der Bevölkerung in einer Stadt oder Agglomeration und viele unserer Fahrten sind bereits kurz – die Hälfte der Fahrten mit

dem Auto sind kürzer als 5 Kilometer. Hier ist das Potenzial des Velos enorm. Zu den guten Beispielen in dieser Hinsicht zählen Städte im Norden wie Kopenhagen oder Amsterdam. Man muss aber nicht so weit fahren, um Inspiration zu finden. Nehmen wir Bern: Seit mehreren Jahren investiert die Stadt in eine sichere und durchgehende Velo-Infrastruktur, welche die Bedürfnisse aller Altersgruppen berücksichtigt. Das Ergebnis: Der Veloverkehr nahm von 2014 bis 2020 um 60 Prozent zu. Manche werden einwenden, dass eine solche Entwicklung in einer Stadt mit mehr Gefälle nicht möglich sei, aber Lausanne beweist uns das Gegenteil. Dank der Entwicklung der Infrastruktur und in Kombination mit weiteren Massnahmen wie Subventionen für den Kauf von Elektrovlos stieg der Veloverkehr von 2017 bis 2021 um 86 Prozent.

Das Anlegen eines einfachen Velostreifens im Stadtgebiet sowie eine moderate Geschwindigkeit des motorisierten Verkehrs können bereits eine grosse Auswirkung haben. Dies wurde vor Kurzem in Freiburg auf dem Boulevard de Pérolles beobachtet, einer sehr verkehrsreichen Achse, die den Bahnhof mit den Hochschulen verbindet. Der Veloverkehr nahm dort unter der Woche um 20 Prozent zu und fast drei Viertel der Velofahrerinnen und -fahrer gaben an, weniger gestresst zu sein.

... dem ÖV und E-Autos

Die Schweiz verfügt bereits über das dichteste Schienennetz der Welt, doch mit jedem neuen Angebot wird die Attraktivität weiter gesteigert. Nach der Inbetriebnahme des Léman Express und des Trams von Annemasse 2019 zeigte eine Umfrage, dass 44 Prozent der Autofahrenden, die den Léman Express bereits benutzt hatten, ihre Fahrzeugnutzung reduzierten und 7 Prozent der befragten Personen kein Fahrzeug mehr besaßen. Im Jura führte eine Anpassung des ÖV-Angebots 2021 zu einer stärkeren Nutzung im Jahr 2022. Daher ist es umso wichtiger, die Bemühungen in diesem Bereich beizubehalten.

Es wird auch in Zukunft Autos auf den Strassen geben und sie werden vor allem elektrisch sein. Zahlreiche Autohersteller haben die Umstellung bereits angekündigt: Renault, Ford, Volvo, Opel, Fiat und Peugeot verkaufen ab 2030 keine Benzin- und Dieselfahrzeuge mehr, VW und Audi verkaufen ab 2035 nur noch E-Modelle.

Es liegt an uns, uns von guten Beispielen für eine klimafreundliche Mobilität inspirieren zu lassen. ■

Yves Chatton, Projektleiter Verkehrspolitik, geht wie jedes Mal im letzten Moment an die Urne, um sein Ja für das Klimagesetz einzuwerfen. Folgen Sie seinem Beispiel nicht und stimmen Sie schnell ab, damit Sie es sicher nicht vergessen, und ermutigen Sie Ihre Angehörigen, dasselbe zu tun.

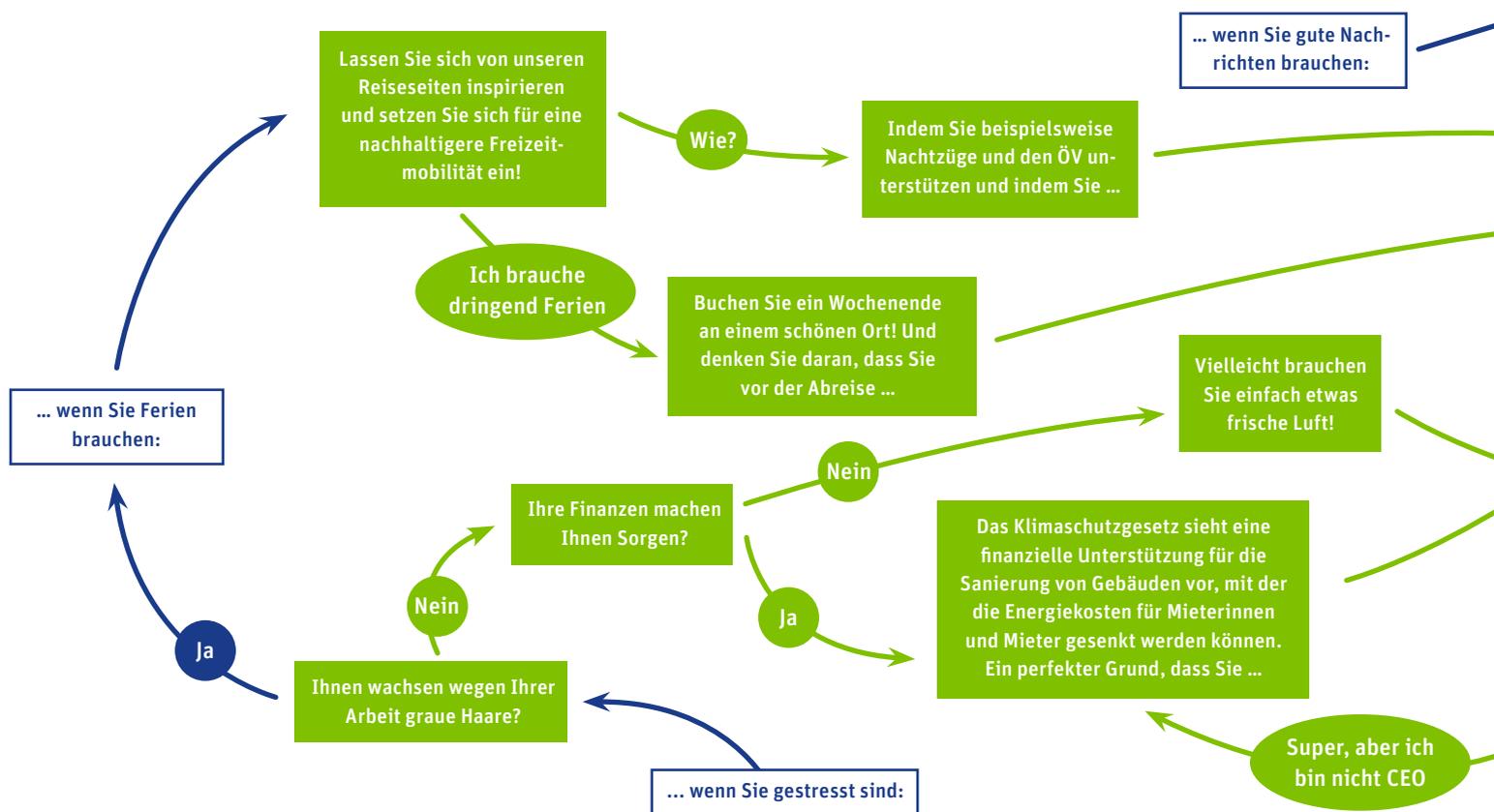
«Metropolen in Bewegung»

Möchten Sie visionäre Beispiele und Konzepte in europäischen Städten wie Paris, Barcelona oder Berlin entdecken? Dann tauchen Sie ein in den Dokumentarfilm «Wie gelingt die Verkehrswende? Metropolen in Bewegung». Er wurde am 12. Mai anlässlich des Festivals «Filme für die Erde» in zahlreichen Pop-up-Kinos ausgestrahlt, die unter anderem vom VCS und seinen Sektionen unterstützt wurden. Mitglieder können den Film bis 12. Juni nach Anmeldung gratis schauen unter www.watch.filmfuerdieerde.org/de/vcs (Passwort: mitglied_vcs)

Was Sie für eine bessere Zukunft tun können

Von Camille Marion

Je nach Ihren Vorlieben, Wünschen und Mitteln können Sie konkret zu einer Verbesserung unserer Zukunft beitragen. Auf welche Art, zeigt Ihnen unser Entscheidungsbaum mit einem Augenzwinkern. Was tun, ...



JAA

Kein Verbot für Autos

Es wird auch in Zukunft noch Autos geben, und zwar elektrische. In der EU dürfen neue Autos ab 2035 kein CO₂ mehr ausstossen. Viele Automarken werden bereits bis 2030 keine benzin- und dieselbetriebenen Autos mehr verkaufen. Ein Ja zum Klimagesetz bedeutet also nicht, dass das Auto verboten wird.

Webinare zum Klimaschutz-Gesetz

Was sieht das Klimaschutz-Gesetz vor und weshalb ist es so wichtig für die Zukunft der Schweizer Klimapolitik? Diese und andere Fragen wurden von zwei renommierten Experten in zwei VCS-Webinaren beantwortet. Sie können sie kostenlos auf unserer Website anschauen.



www.verkehrsclub.ch/webinare

■ Webinar mit Marcel Hänggi, Klimajournalist und Mitinitiant der Gletscher-Initiative (auf Deutsch)

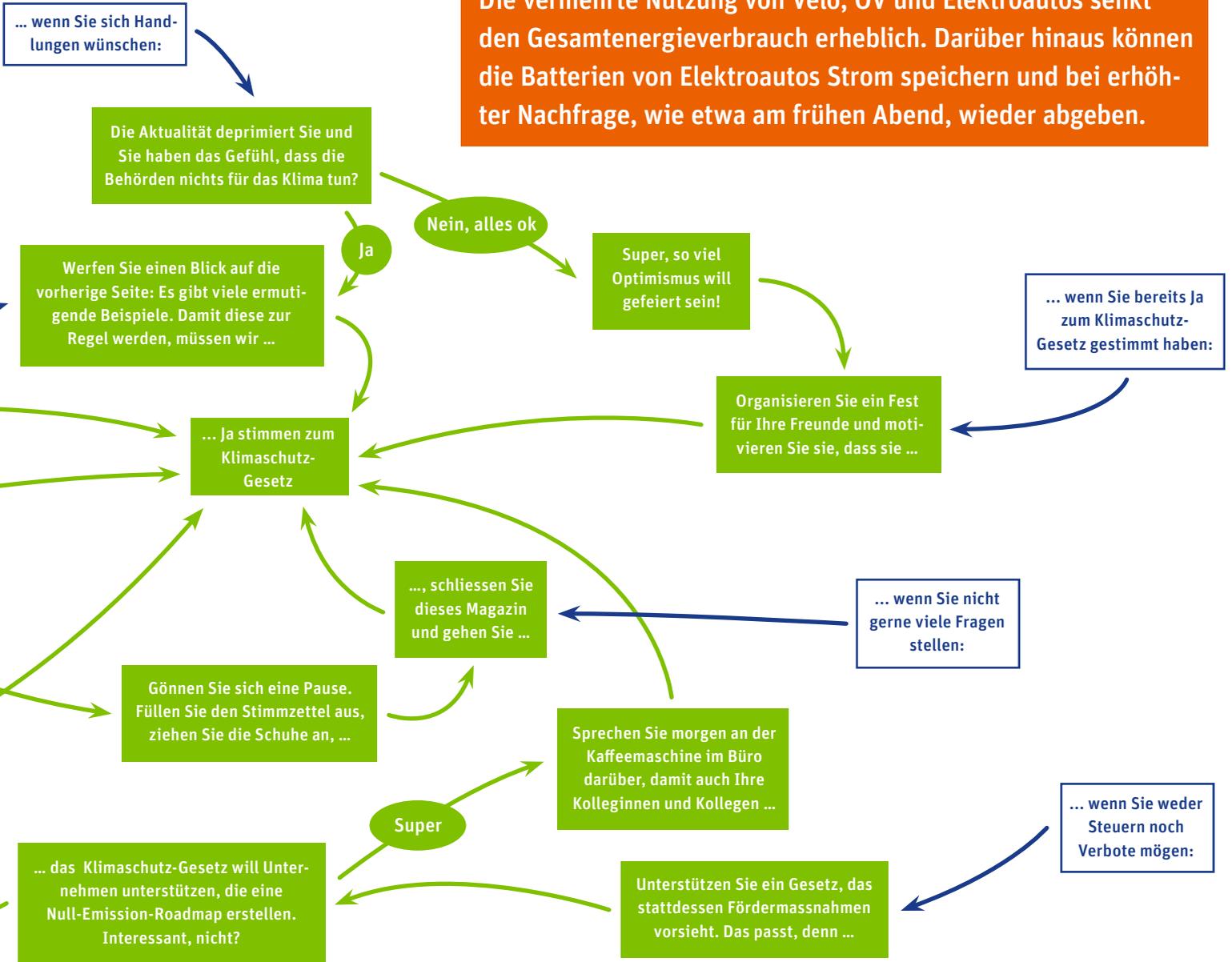
■ Webinar mit Philippe Thalman, Professor für Städte- und Umweltökonomie an der ETH Lausanne (auf Französisch)





Für eine stärkere Energieunabhängigkeit

Die vermehrte Nutzung von Velo, ÖV und Elektroautos senkt den Gesamtenergieverbrauch erheblich. Darüber hinaus können die Batterien von Elektroautos Strom speichern und bei erhöhter Nachfrage, wie etwa am frühen Abend, wieder abgeben.



Alle sagen Ja

Die Unterstützung für das Klimaschutz-Gesetz geht weit über die Umweltorganisationen hinaus: economiesuisse, der Schweizer Bauernverband, der Schweizer Tourismus-Verband, der Schweizerische Mieterinnen- und Mieterverband, die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für die Berggebiete und viele weitere Organisationen sagen Ja. Doch die Erfahrung zeigt: Jede Stimme zählt! Deshalb wird sich der VCS bis zum letzten Tag aktiv an der Abstimmungskampagne beteiligen.



Ein Ja ist das Minimum

Von Jelena Filipovic

Wir brauchen am 18. Juni ein erdrutschartiges Ja zum Klimaschutz-Gesetz! Mit weniger dürfen wir uns bei diesem Kompromissvorschlag des Bundesparlaments nicht zufriedengeben.



Mitglieder des jungVCS an einer Retraite im Frühjahr.

Das Klimaschutz-Gesetz – ein minimaler Kompromissvorschlag – ist ein absoluter «no-brainer», weshalb alle bürgerlichen Parteien (ausser der SVP) die Ja-Parole gefasst haben. Wir könnten uns fragen, wieso wir bei solchen Mehrheitsverhältnissen überhaupt eine Abstimmungskampagne brauchen. Diese Frage ist einfach beantwortet: Weil die CO₂-Gesetz-Abstimmung vor zwei Jahren mit ähnlicher Ausgangslage an der Urne abgelehnt wurde. Und ein knappes Ja am 18. Juni wird leider nicht ausreichen, um der Schweizer Klimapolitik

Dampf zu machen. Wir brauchen nun einen Erdrutschsieg, um ein für alle Mal klarzustellen, dass Netto Null bis 2050 nicht verhandelbar ist.

Ja zu Netto Null bis 2050

Mit der Ratifizierung der Pariser Klimaabkommen hat sich die Schweiz bereits zum 1,5-Grad-Ziel verpflichtet. Gemäss dem neuesten IPCC-Bericht erreichen wir 2030 bereits die 1,5-Grad-Grenze und für 2050 ist eine Erwärmung um mehr als 3°C realistisch. Darauf hat die Schweizer Politik keinerlei Antworten. Das ist ein Hohn gegenüber allen Menschen, die ihre Zukunft noch vor sich haben. Deshalb sieht es der jungVCS als absolut notwendig, dass wir das Ziel Netto Null bis 2050 endlich in unseren Gesetzen verankern. Nur so haben wir eine Chance, dass die Politik mit entsprechenden Absenkpfeilen und konkreten Massnahmen nach dieser Zielvorgabe handelt. Mit freiwilligen, selbst gesetzten Zielen haben wir es bisher offensichtlich nicht geschafft.

Ja zur «Climate Justice»

Vor zwei Jahren hat die Bewegung Klimastreik die Unterstützung der Gletscher-Initiative heiss diskutiert. Berechtigterweise kritisierte die Bewegung damals, und tut das auch heute, dass eine Treibhausgas-Neutralität bis 2050 für die

Schweiz zu spät sei. Die Schweiz ist ein privilegiertes und wohlhabendes Land, das mit seinem Finanzplatz und Rohstoffhandel massgeblich zur Erderwärmung beigetragen hat und somit Verantwortung tragen muss für alle, die bereits unter den Folgen des Klimawandels leiden. Deshalb ist ein Ja zum Klimaschutz-Gesetz eine Selbstverständlichkeit und das Minimum.

Wie eine Politik ohne ein Klimagesetz aussieht, haben wir gesehen: Das Netto-Null-Ziel wird als politische Verhandlungsgrösse betrachtet und nicht als Zielvorgabe, welche wissenschaftlich evident ist, um unser Überleben zu sichern. Nehmen wir die Beiträge in zweistelliger Milliardenhöhe, die in die irrsinnigen Strassenausbaupläne des Bundes investiert werden sollen. Statt generationengerecht dafür zu sorgen, dass dieses Geld dafür genutzt wird, die CO₂-Emissionen zu senken, werden Strassenausbauprojekte geplant für ein Verkehrsaufkommen, das wir zukünftig gar nicht mehr haben dürfen.

Ja zur Verkehrswende

Auch wenn das Klimaschutz-Gesetz keine konkreten Massnahmen zur Senkung der CO₂-Emissionen im Verkehrssektor vorsieht, bedingt das Erreichen der Treibhausgas-Neutralität eine konsequente Dekarbonisierung. Die Schweiz hat ihr Klimaziel für 2020 deutlich verfehlt. Schuld daran war vor allem der Verkehr. Deshalb braucht es ein Ja zum Klimaschutzgesetz am 18. Juni 2023. ■

J A

Die letzte Chance fürs Klima

Die Schäden und Kosten der Klimaerhitzung sind vielfältig, Untätigkeit wird uns noch mehr kosten. Mit einem Ja nehmen wir jetzt die Verantwortung gegenüber künftigen Generationen wahr.

Jelena Filipovic engagiert sich beim jungVCS und ist Präsidentin des VCS Regionalgruppe Bern. Sie setzt sich auf der Strasse und im Parlament für eine zukunftsfähige Mobilität ein.



Für den Ausbau von Veloinfrastruktur und ÖV-Angeboten
 Velos, E-Bikes und Züge stossen kaum CO₂ aus. Ein Ja ist ein starkes Signal gegenüber den Behörden für einen schnellen Ausbau der Veloinfrastruktur und der ÖV-Angebote.

Autobesitz und Glück

Von Edward Weber

Die Glücksforschung zeigt: Wer beim nächsten Umzug, Nachwuchs oder Arbeitsplatzwechsel darüber nachdenkt, das Auto zu verkaufen, soll es tun. Freiwillig ohne eigenes Auto zu leben, macht – zumindest temporär – glücklicher.

Die Werbung zeigt uns deutlich: Ein Auto zu besitzen und damit zu fahren, ist mit positiven Emotionen verbunden. Doch wie sieht es in der Realität aus – und wie verhält es sich andersrum? Sind wir weniger glücklich, wenn wir unser Auto verkaufen? Diese Frage hat Ann-Kathrin Hess von der Universität Basel untersucht.

Die Ergebnisse zeigen: Normalerweise hat die Abwendung vom Auto nicht nur keinen negativen, sondern einen positiven emotionalen Effekt. Wer sein Auto weggibt, verspürt in den folgenden Jahren mehr Momente des Glücks. Dies könnte beispielsweise damit zusammenhängen, dass jemand nicht mehr mit dem Auto zur Arbeit fährt. Autopendeln ist eine derjenigen Tätigkeiten, die gemäss

Forschung am unzufriedensten macht. Den Arbeitsweg zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen, ist für das Wohlbefinden deutlich vorteilhafter.

Anders verhält es sich bei denjenigen Menschen, die das Auto abgeben, weil sie es sich nicht mehr leisten können. Im ersten Jahr ohne Auto sind sie zwar nicht allgemein, aber spezifisch in Bezug auf ihre Freizeitaktivitäten unzufriedener als vorher. Vermutet wird, dass dies daran liegt, dass das Umsteigen auf andere Verkehrsmittel in der Freizeit schwieriger ist als beispielsweise beim Pendeln.

Effekt von kurzer Dauer

Auffallend ist, dass – aus welchen Gründen auch immer die Abkehr vom Auto erfolgte – die allgemeine Lebenszufrie-

denheit der Person spätestens im dritten Jahr nach der Abgabe des Autos wieder auf das gleiche Niveau zurückgeht wie vorher.

Dies deckt sich mit einer wichtigen Erkenntnis aus der Glücksforschung: Wie glücklich jemand ist, hängt vor allem von der Genetik und Sozialisation ab. Nach den Kinder- und Jugendjahren haben deshalb alle ihr persönliches «Grundlevel» an Glück. Selbst der Einfluss grösserer Ereignisse wie der Kauf eines Eigenheims, die Geburt eines Kindes oder ein schwerer Unfall verpufft meist nach wenigen Jahren.

Die Dauer des Glückseffektes nach einem Autokauf reicht übrigens nicht einmal annähernd an diejenigen der obigen Ereignisse heran. Für ein längerfristiges höheres «Glückslevel» reichen Konsumgüter nicht aus, dazu braucht es eine Änderung der grundlegenden Einstellung. Dann kann sogar ein Gegenstand eine Quelle des andauernden Glücks sein. Fazit: Wer glücklicher leben will, gibt sein Auto ab (aber freiwillig!) oder schenkt ihm mehr Aufmerksamkeit. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft». Er hat im letzten Jahr mehr Autos abgegeben als neue gekauft und ist nicht unglücklich darüber.

Studie: Hess, Ann-Kathrin. (2022). The relationship between car shedding and subjective well-being. Transportation Research Interdisciplinary Perspectives.



© VCS / Viviane Barben

Hat einen positiven Effekt: das Auto freiwillig abgeben – das gilt auch für den Autor.



© zVg Stanserhorn

Mit der Cabrio-Bahn aufs Stanserhorn

Die erlebnisreiche Fahrt mit der Cabrio-Bahn und der Standseilbahn aus dem Jahr 1893 aufs Stanserhorn ist wie eine Fahrt durch die Seilbahngeschichte.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
30 % Rabatt für bis zu fünf Personen. Gültig bis am 26. November 2023.

Bestellen:
Dieses Mitgliederangebot ausschneiden und an der Kasse abgeben. Ein Boarding Pass mit Zeitreservation kann vorgängig online gebucht werden.

Faszination Mobilität

Erleben Sie die bewegende Geschichte der Mobilität. Mit verschiedenen Simulatoren, Themeninseln und originalen Objekten tauchen Sie ein in die faszinierende und bewegende Geschichte des Verkehrs.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
Pro zahlenden Erwachsenen ein Kind (6–15 Jahre) gratis (nur gültig für Museumseintritt). Kinder unter 6 Jahren haben freien Eintritt ins Museum. Gültig bis am 21. Dezember 2023.

Bestellen:
Auf www.verkehrshaus.ch/tickets unter Museum Tickets für gewünschten Tag anwählen und im Warenkorb unter Promotionscode den Code «VCS-ATE2023» eingeben.



© zVg Verkehrshaus Schweiz

Wanderstock C3 Carbon Pro von Komperdell – stabil und sicher unterwegs



Trekkingstöcke sind unerlässliche Begleiter auf anspruchsvollen Wanderungen. Sie unterstützen einen bei unwegsamem Gelände oder zum Überwinden steiler An- und Abstiege. Der Wanderstock C3 Carbon Pro von Komperdell ist die perfekte Wahl für alle, die nach einem leichten und robusten Trekkingstock suchen! Mit seiner längenverstellbaren Funktion und der einzigartigen Kombination aus leichtem Carbon und hochfestem Titanal ist dieser Trekkingstock robust und federleicht zugleich. Der kurze Griff und die gepolsterte Schlaufe garantieren höchsten Komfort bei jeder Wanderung. Das zeitlose Design mit der mattschwarzen Lackierung und den türkis- oder mintfarbenen Akzenten passt zu jedem Outdoor-Look. Der Wanderstock lässt sich platzsparend auf 67 cm bzw. 57 cm zusammenpacken und am Rucksack befestigen, so haben Sie ihn immer griffbereit. Dank des Vario-Wechselteller-Systems können Sie im Winter ganz einfach die separat erhältlichen Winterteller einsetzen und erhalten so einen universell einsetzbaren Ganzjahresstock. Komperdell ist bekannt für ihre hochwertigen Trekkingstöcke, die auch heute noch zu 100 % in Österreich produziert werden.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
Der Wanderstock CS3 Carbon (Artikel: 13965) ist in zwei Grössen erhältlich. Mit dem Rabatt-Code «VCS0623» profitieren Sie von 20 % Rabatt und erhalten den Wanderstock zum Preis von Fr. 119.20 statt 149.–. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

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



Thuner- und Brienersee geniessen

Eine Schifffahrt auf dem klaren, blauen Thuner- oder Brienersee inmitten der Berge des Berner Oberlandes ist ein unvergessliches Erlebnis.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Zwei Tageskarten Thuner- und Brienersee zum Preis von einer. Gültig bis am 31. Oktober 2023. Nicht kumulierbar mit GA. Nur gültig für Kursschifffahrten.

Bestellen: Einlösbar an allen Schiffstationen und Schiffen des Thuner- und Brienersees mit Gutschein (Download Gutschein: www.verkehrsclub.ch/bls)

Gratis Leih-Velotaschen für den ÖV

Veloervationsgebühr in Zügen? In einer Velotransporttasche reist das Velo kostenlos mit. Jetzt als Mitglied beim VCS Transporttaschen leihen. Die VCS-Velotaschen stehen Mitgliedern leihweise zur Verfügung: Entweder gratis zum Abholen im Zentralsekretariat in Bern oder per Post an eine Adresse in der Schweiz (zzgl. Versandkosten).

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Velotaschen können bis 4 Tage vor Abfahrt für eine Maximaldauer von 15 Tagen bestellt werden. Pro Person ist die Ausleihe von höchstens 2 Velotaschen möglich. Werden die Velotransporttaschen nicht oder defekt (nicht normaler Verschleiss) retourniert, werden pro Tasche Fr. 100.– in Rechnung gestellt.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/velotaschen



© VCS/Wiliane Barben

Ortovox-T-Shirts 120 Tec Mountain und 150 Cool logo Sketch – für aktive Tage

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das 120 Tec Mountain Lady (Artikel 18806) ist in den Farben dirty daisy und heritage blue in den Grössen XS–XL erhältlich. Das Herren-Modell 150 Cool logo Sketch (Artikel 18804) in den Farben pacific green und sweet alison in den Grössen S–XL. Mit dem Rabatt-Code «VCS0623» profitieren Sie von 20% Rabatt und erhalten die Shirts zum Preis von Fr. 63.90 statt 79.90. Das Angebot ist nicht kumulierbar und nur solange Vorrat gültig.

Bestellen:

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

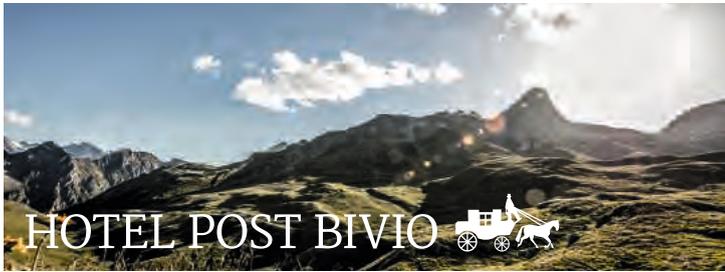
Bei sportlichen Aktivitäten und aufregenden Outdoor-Abenteuern ist die passende Bekleidung essenziell. Dabei bewährt sich die hohe Funktionalität der Ortovox-Bekleidung immer wieder. Die verwendeten Materialien sind extrem leicht und bieten einen angenehmen Tragekomfort. Der hohe Anteil an Merinowolle sorgt für einen optimalen Feuchtigkeits- und Temperaturhaushalt, trocknet schnell und weist geruchsneutralisierende Eigenschaften auf. Gleichzeitig bieten die Shirts optimale Bewegungsfreiheit und sind extrem strapazierfähig. Egal, ob anspruchsvolle Bergtouren oder lange Klettertouren in den Alpen – diese Shirts sind die perfekten Begleiter. Besonders praktisch bei längeren Touren: dank den geruchsneutralisierenden Eigenschaften können die Shirts problemlos mehrere Tage hintereinander getragen werden. Unangenehme Gerüche lassen sich ganz einfach durch gutes Auslüften neutralisieren.





Weit Wandern

Geführte Wanderungen und Schneeschuhtouren
 Mehrteilige Weitwanderungen: Schweiz, Europa, Marokko
 Seit 1994 Anreise mit dem ÖV, Verzicht auf Flugreisen
 3703 Aeschiried www.weitwandern.ch 033 654 18 42

HOTEL POST BIVIO

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela.

Sommer-/Herbstangebot: 4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer CHF 525.-. Einzelzimmerzuschlag: CHF 25.- pro Nacht. Exkl. Taxen.

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

Wir machen Klimaschutz

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

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar 

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

WARUM?



- Warum konnte der Neandertaler trotz seines grossen Gehirns nicht rechnen?
- Warum rechnen gewisse Kinder bei mir in der Klasse noch immer mit den Fingern?
- Warum statt der Hundertertafel die Arbeit am offenen Zahlenstrahl vorziehen?
- Warum das Kind immer nach seinem Rechenweg fragen?
- Warum weiss ich so wenig über Rechenschwäche?
- Warum soll anscheinend Dyskalkulie in vielen Kantonen erst ab der 3. Klasse abgeklärt werden können?
- Warum gibt es das TZR Basel schon seit 20 Jahren?

Noch Fragen?

Ausbildung 2024
 Infomorgen 16.09.2023
www.rechenschwaeche.ch

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität ein. Unsere Aufgabe ist wichtiger denn je. Für das Zentralsekretariat des VCS Schweiz in Bern suchen wir per 1. Juli 2023 oder nach Vereinbarung eine/n

Fundraising-ExpertIn (60-100%)

Das bewirkst DU bei uns

- Du baust das Fundraising (Stiftung- & Behörden-Fundraising und Legate) in enger Zusammenarbeit mit der Abteilung Verkehrspolitik und Verkehrssicherheit auf und entwickelst neue Angebote und Aktivitäten
- Durch Recherche, überzeugende Botschaften und das Verfassen und Einreichen von Finanzierungsgesuchen für Projekte und Dienstleistungen generierst Du neue Einnahmequellen
- Du festigst Beziehungen zu Stiftungen, Behörden und GrossspenderInnen und trittst mit diesen in Dialog;
- Du begeisterst im persönlichen Kontakt diese Zielgruppen, um philanthropische Investitionen für den VCS zu tätigen
- Du planst, realisierst und evaluierst Fundraising-Kampagnen und Events zusammen mit dem Marketing-Team unter Einbezug aller relevanten Kanäle (off- und online)

Das bringst DU mit

- Identifikation mit den Zielen des VCS
- Mehrere Jahre Erfahrung im Fundraising für eine NGO, idealerweise im Stiftungsfundraising
- Fundiertes Verständnis der Bedürfnisse von Spendenden, insbesondere von Förderstiftungen
- Du bist gut vernetzt und stehst mit Deiner sympathischen Art im Austausch mit unseren Partnerstiftungen, Behörden und potenziellen GrossspenderInnen
- Verhandlungsgeschick, positive Grundhaltung, dynamische und selbständige Persönlichkeit
- Zudem bist du analytisch und konzeptionell stark. Dein Umgang mit Adressdatenbanken, CRM-Systemen und den Office-Anwendungen ist sicher und gewandt
- Muttersprache Deutsch und gute Französischkenntnisse

Auf Dich wartet eine sinnstiftende Arbeit im Bereich Mobilität und Umwelt und ein motiviertes Team, das Spass an der Arbeit hat. Unsere Büros befinden sich an zentralster Lage gleich neben dem Bahnhof Bern. Für unsere vorbildliche Personalpolitik wurden wir mehrfach mit dem Prädikat Familie UND Beruf ausgezeichnet. Home-Office ist bei uns gern gesehen, schliesslich wollen wir den Verkehr reduzieren.

Interessiert? Dann bewirb Dich online: www.verkehrsclub.ch/bewerben
 Noch Fragen? Simon Hofmann, Bereichsleiter Marketing & Produkte beantwortet sie gerne! Tel. 079 302 78 88. Wir freuen uns auf DICH!

DIVERSES

Velounterstand aus Holz

siehe unter www.tutti.ch
W. Altorfer, 077 509 27 31

Claro Aktien zu verkaufen

15 à Fr. 316.– Nennwert
zu Fr. 3000.– pauschal oder
einzel Fr. 250.– pro Anteil
oder nach Vereinbarung
mail@hansplattner.ch / 061 841 29 87

WOHNEN

Bauland gesucht, Reg. Bern, 500 m²
Für 2 Ökominihäuser, Naturgarten
minihaus.bern@outlook.com

BRISSAGO: Atemberaubende Seesicht
sehr ruhig, absolute Privacy, 4000 m²
Bauland für 1.45 Mio Franken. Sehr
gerne ein architektonisch und ökolo-
gisch reizendes Projekt. Wir wünschen
uns eine zugewandte Nachbarschaft.
Siehe immoscout24.ch
Tel. 079 608 26 56 / Anton Hasler

FERIEN SCHWEIZ

Ferien im ursprünglichen **Onsernonetal**
– Baden im Bergfluss Isorno. 2 Rustici
im verkehrsfreien Weiler zu vermieten.
www.mosogno-sotto.ch

www.ferienhaus-feldis.ch für Generati-
onen/Freunde ab 2 Nächte, bis 14 Betten

Ausgangspunkt für viele schöne Wan-
derungen: Ferienwohnung zu vermien-
ten für 2–4 Personen im **Saaneland**
ferienwohnung-schoenried.ch

Sent, U-Engadin, gediegene Fwg,
für 2 Pers, ruhig, sonnig, Gartensitz-
platz, 056 664 07 01

Goms/Ritzingen Ruhige u. gepflegte
2-Zr.-Whg, max. 2 Personen, beliebtes
Wandergelände, www.chaletgrafschafthaus.goms.jimdofree.com, 076 495 44 07

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

Wir vermieten unser Eidechsl-Rustico
in **Contra** (nahe Locarno) mit Blick
über den Lago Maggiore an 4 Personen
(www.alpunt.ch).

Gruyère: B&B in Bauernhaus, wunder-
schöne und ruhige Lage. Velo & Töpferei
inkl., www.bnb-gruyere.ch

Kastanien, Kunst und Kastel: Reise
ins **Misox**, So. 25.–Do. 29.6.23
www.imanderswo.ch / 079 768 67 01

Chalet in **Amden** in einem schönen
Naturgarten mit einmaligem Blick
in die Alpen – ideal zum Wandern und
EBiken. www.ulula.li

Lass los, lauf los!

Schneeschu- & Wandertouren Schweiz
www.loslaufen.ch

Wunderschönes, komfortables Ferien-
haus an einmaliger Aussichtslage
über dem **Lago Maggiore**. Natur und
Ruhe pur. <https://ferienwohnungen-tessin.ch/1103> oder Tel. 078 807 74 77

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

Locarno-Minusio Eco-Häuser, beh. Pool,
wunderschöne Seesicht, ruhig, Garten,
Tel. 091 743 16 10, www.paganetti.ch

Schönes **Studio in Montfaucon JU**
wocheweise zu vermieten (4 Betten,
separate Küche/WC). Für Details bitte
PN schicken: 079 743 59 05

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

Goms (Münster VS) 2-Zimmerwohnung
im Oberdorf, Nähe Bach & Wander-
wegen. www.goms.ch/galmi
katharina.fehr@bluewin.ch

FERIEN AUSLAND

Egadische Inseln-Favignana-Sizilien
Studio-Wohnung umgeben von Oliven-
bäumen, für 2 Pers., +393409650119
silvana.debiasio@gmail.com

Badeferien im Herbst, direkt am Meer
und mit ÖV aus der Schweiz sehr
gut erreichbar. www.kalabrien-ferien.ch
Capo Vaticano Kalabrien.

Südfrankreich/Languedoc. Wir planen
den Verkauf unserer 2-Zimmer-Wohn-
ung in kleinerem Mehrfamilienhaus.
Grosser Balkon, unverbaubare Meer-
sicht, 50 m zum Strand, auch mit ÖV gut
erreichbar. Tel. 079 795 83 60

2 traumhafte Rustico, Meersicht,
Val Prino, Imperia Ligurien, idylli-
scher Weiler, wandern, baden, mit
ÖV erreichbar, je 2 Schlafzimmer,
plus Studio, Ideal für 2–5 Personen.
www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82
info@ferien-canu.ch

Den Sommer verlängern in wenig be-
kannten **SE-KRETA!** 3 Whg, Garten,
Meer, Wandern & Biken.
www.carobgarden.ch

IT Maremma am Meer: www.casaulli.ch
Pinetta di Roccamare Castiglione dP
Pr Strand, Fahrräder, frei W 22/28/29

Das «etwas andere» **Albergo** im Her-
zen des Malcantone! Wandern, Yoga,
Massagen, Sonne und die wildromanti-
sche, grüne Natur geniessen!
www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

Cevennen/Ardèche: komfortables
Ferienhaus für 2 Personen, grosser
Garten, ruhige Lage. Nähe Barjac u.
Uzès. Wandern, Kanufahren auf Cèze u.
Ardèche, Velofahren. +33 6 75 46 81 86,
www.masleshirondelles.fr

Burgund, in der Nähe von Cluny und
Taizé, 300 m. vom «Voie Verte» (73 km
langer Rad- und Fussweg zwischen
Mâcon und Châlon-sur-Saône), 3 Woh-
nungen in einer Mühle eingerichtet.
Küche, Räume mit allem Komfort. Sehr
ruhig, begrünter Innenhof/Terrasse.
Ganze Beschreibung:
www.moulindemerze.fr
Tel. 0033 673 18 34 31

Vor 30 Jahren haben wir, eine Gruppe
von zehn Personen aus dem Raum
Winterthur, ein Ferienhaus im **Piemont**
gekauft. Nun sind wir ins Alter gekom-
men, unser gut unterhaltenes «Castello»
aber noch nicht. www.clavesana.ch
Wer Interesse hat, diesen Traum weiter-
zuleben, melde sich via a.rueegg51@gmail.com

Charmantes Dorfhaus in **Castelmoron-
sur-Lot, Nouvelle-Aquitaine**, Frank-
reich. Zu vermieten 500 Euro Monat-
lich. Zusätzlich Allfallige Heizung/
Reinigung Kosten Mindestaufenthalt
3 Monate Flexible zwischen September
2023–Juni 2024. Weitere Informationen,
Kontakt: lottie.horsman@gmail.com

Ferienwohnung **Toskana**. Mitten in
Chianti, nahe von Florenz und Siena,
renovierte Wohnung von privat zu ver-
kaufen: 3 Zimmer, Wohnküche, Bad, Ter-
rassen und Garten, Kellerräume. Die Tos-
kana ist eine wunderbare Gegend zum
Velofahren. Weitere Informationen über
079 650 35 13 oder bg@buerogeiser.ch.
Besichtigung nach Vereinbarung

Ferienhaus in der Toscana

Lust auf eine Auszeit/Ferien im
Olivenhain? www.usignolo.eu

Ferienseminare QIGONG u. TAIJIQUAN
IT Levante Ligurien Hotel Pool
Meer, 9.–16.7. u. 24.9.–1.10. Kleingrup-
pe, 2 best qualifizierte Kursleiter/Inn,
www.werkraumwarteckpp.ch/projekte/stiller-raum, 079 658 23 47

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

**Zwischen Cèze und Ardèche (Südfrank-
reich)**, grosses renoviertes Familienhaus
6 Schlafzimmern/12 Betten, Charme,
Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischten-
nis, Petanque, Klavier. Ideal für mehrere
Familien. Kontakt: <https://mitchoules.ch>
champclos@netplus.ch

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

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

Zu verkaufen **Ferienhaus in Südfrank-
reich**, typisches maison de village, ruhig
gelegen im alten Dorfkern, sorgfältig sa-
niert, 90 m² mit Terrasse. Wenige Velo-
minuten dem Canal du Midi entlang
zum Meer, öV-Verbindung nach Bé-
ziers. VHB Fr. 200 000.–. Interessenten
melden sich unter Chiffre 34959
Stämpfli Kommunikation, VCS-Maga-
zin, Wölflistrasse, 1, 3001 Bern

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce
vita... Priv. FeWo für 2–6 P. 480 €/Wo.
NR. Hunde willk.
079 208 9 802, www.ortasee.info

Lust auf Entdeckungen im Kaukasus?
Georgien, Armenien – Wandern, kul-
turelle Höhepunkte, geschichtliche
Hintergründe & Kulinarik: unterwegs
in sympathischer Kleingruppe. Anreise
per #ZugStattFlug möglich!
astra-tours.ch/ info@astra-tours.ch

TOSCANA Suvereto: Ferienhaus 10 km
Meer; zu verm./verkaufen 079 368 84 85
fankhauser.delfosse@gmx.ch

Périgord F entdecken! Riesiges
Gelände mit 2 privaten Seen und
Wald, Spass für Hund und Mensch in
der Natur! Ferienhaus bis 6 Pers. noch
frei ab Juli 23, www.lieux-au-lac.ch,
+41 79 600 77 00

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

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

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

**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



Zürich

Velotunnel beim HB Zürich: VCS setzt sich durch

Der lang ersehnte Velotunnel ist im Bau – und wird nun durch den vom Stadtrat gesprochenen Nachtragskredit von über 4 Millionen Franken sicherer und komfortabler. Erwirkt hat diese Verbesserungen der VCS Zürich.

Die schlimmsten Projektängel können nun behoben werden. Insbesondere werden die drei unterirdischen Verknüpfungen verbreitert und übersichtlicher. Der Schreibende wies schon in der Verkehrskommission des Gemeinderats auf die Sicherheitsdefizite hin, doch der Kredit wurde nur um läppische 250000 Franken erhöht. Links-Grün wollte nicht genauer hinschauen, aus Angst vor Verzögerungen. Das Volk sagte mit 74 Prozent Ja, in

Unkenntnis der Unzulänglichkeiten.

Seit Jahren schon ist der VCS mit der Stadtverwaltung im Gespräch, um dieses für den Veloverkehr wichtige, ohne Verkehrsingenieure geplante Bauwerk zu optimieren. Schliesslich wandte er sich nochmals mit umfangreichen Unterlagen und Vorschlägen an das Tiefbauamt. Dieses engagierte zwei Gutachter, die

die Mängelrüge des VCS 2022 bestätigten und einige der vorgeschlagenen Massnahmen zur Umsetzung empfahlen. Bloss: Der Start der Bauarbeiten stand kurz bevor...

Der Velotunnel bringt eine neue Veloabstellanlage und schafft eine wichtige Verbindung: Die Umfahrung des Hauptbahnhofs über das Bahnhofquai entfällt. Aufgrund der zu erwartenden

hohen Nutzungsfrequenzen (mehr als 2000 Velos in den Spitzenstunden) darf es hier bei der Sicherheit keine Abstriche geben. Konkret geht es um folgende schon getroffene oder noch umzusetzende Massnahmen:

- Der Zufahrtbereich bei der Velostation Velotunnel, wo sich Durchgangsverkehr und Zu-/Wegfahrende kreuzen, wurde sicherer gestaltet. Die Aufstellflächen werden vergrössert, Zu- und Wegfahrt getrennt.

- Die Neigungen der Rampen bei den Zufahrten Kasernenstrasse, Konradstrasse und Sihlquai wurden (leider nur leicht) verringert.

- Die unterirdische Verzweigung der Rampen Konradstrasse und Sihlquai wird auf «das mit diesem Projekt technisch Machbare» ausgeweitet.

- Die Zufahrt zur bestehenden Velostation Europaplatz wird angepasst, sodass auch hier Durchfahrts-, Ziel- und Quellverkehr besser aneinander vorbeikommen.

Diese Verbesserungen sind erfreulich, doch verbleibt ein ungelöstes Problem. Die Rampe Konradstrasse ist erst hinterher ins Projekt hineingerutscht. Lediglich 4,30 m breit, ist sie zu schmal und zudem zu steil. «Bauliche Elemente» sollen deswegen für angepasste Geschwindigkeiten sorgen – man

Mitgliederversammlung des VCS Zürich

Dienstag, 13. Juni 2023 – Treffpunkt: Dietikon, Bahnhofplatz. 18 Uhr: Mit der neuen Stadtbahn Limmattal von Dietikon nach Altstetten

Vor zehn Jahren wurden an der GV des VCS Zürich die Pläne zur neuen Limmattalbahn vorgestellt. In der Zwischenzeit ist die Bahn realisiert. Was ist gut, was weniger gut gelungen? An drei Orten blicken unsere Vorstandsmitglieder Hans Jörg Käppeli und Andreas Wolf auf die Planungs- und Realisierungsphase zurück und folgern daraus, was für weitere Projekte zu beachten ist. Ende der Exkursion ca. 19.15 Uhr.

Ca. 19.30 Uhr Mitgliederversammlung im Hotel Spirgarten, Lindenplatz Zürich Altstetten, Letzisaal

Traktanden:

1. Begrüssung, Wahl der Stimmzähler/innen; Genehmigung der Traktandenliste;
2. Genehmigung des Protokolls der Generalversammlung vom 9. Mai 2022;
3. Jahresbericht 2022;
4. Jahresrechnung 2022, Revisorenbericht, Entlassung des Vorstandes;
5. Budget 2023;
6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren;
8. Verschiedenes

Ca. ab 20 Uhr: Apéro

Um eine Anmeldung wird gebeten, per Mail an vcszh@swiss-online.ch oder telefonisch (044 291 33 00). Bitte angeben:

- Teilnahme an Exkursion ab Dietikon
- Teilnahme an GV im Spirgarten ab ca. 19.30 Uhr
- Teilnahme an Apéro im Spirgarten ab ca. 20 Uhr



© zvg

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

darf gespannt sein. Als Velovorzugsroute (VVR) stellt diese Rampe eine attraktive Verbindung zwischen dem Kreis 5, dem Kreis 4 und der Innenstadt her – leider ohne die Anforderungen an eine VVR zu erfüllen. Eine Verbreiterung wurde aus Angst vor Verzögerungen bei einer erneuten Projektaufgabe verworfen: ein mutloser, kurz-sichtiger, kaum mehr korrigierbarer Entscheid.

Problem Haltestelle Sihlquai
Offen ist ferner die Frage der definitiven Lage der Haltestelle Sihlquai/HB. Für den Bau des Velotunnels ist sie provisorisch in die Limmatstrasse verlegt worden. An der alten Lage, wo sie wieder hinkommen soll, wird daraus aufgrund der engen Kurvensituation allerdings nie eine komfortable, den Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes genügende Haltestelle.

Das geht auch aus einer Gesamtüberprüfung im Rahmen des Masterplans HB/Central hervor. Deshalb beharrt der VCS darauf, von der Rückversetzung abzuweichen, bis eine gute Lösung vorliegt. Alles andere wäre eine Verschleuderung von Steuergeldern.

So erfreulich die von der Stadt Zürich vorgenommenen Optimierungen sind: Besser wäre es gewesen, das Ganze nicht als reines Tiefbauprojekt, sondern von

Anfang an als Verkehrsbauwerk anzugehen, unter Beizug eines kompetenten Verkehrsplanungsbüros. Unterirdische Verkehrsbauwerke sind komplex. Umso genauer wird der VCS Zürich beim Velotunnel-Projekt beim Bahnhof Altstetten hinschauen, damit sich die gemachten Fehler nicht wiederholen.

Hans Jörg Käppeli,
Vorstandsmitglied

Markante Verbesserungen und offene Fragen

Die VCS-Sektion Schaffhausen begrüsst die geplante Änderung der Verkehrsführung im Bereich Adler-Unterführung/Schwabentor. Velofahrerinnen und Fussgänger ziehen daraus grossen Profit.

Die Umwandlung der Adlerstrasse in eine Begegnungszone ermöglicht kürzere und sichere Wege zwischen dem Schulhaus Gega, Altstadt und Bahnhof. Wichtig wird sein, Velofahrende mittels Bodenmarkierungen, Infotafeln oder Ähnlichem zur Rücksichtnahme anzuhalten.

Umgekehrt verliert niemand etwas: Gemäss den offiziellen Modellrechnungen können die sinnvollen Busbevorzugungen beibehalten oder sogar noch erweitert werden. Dem motorisierten Individualverkehr kommen die Verkehrsentscheidung, die kleinere Anzahl Lichtsignalanlagen und die längeren Stauräume zugute. Zudem erübrigt sich mit der angestrebten Lösung ein sehr

kostspieliger Umbau der Adlerunterführung.

Selten günstiger Zeitpunkt
Was jedoch soll mit dem Areal Brühlmann-Parkplatz geschehen? Durch eine massive Überbauung würde die Begegnungszone Adlerstrasse empfindlich an städtebaulichem Wert und Aufenthaltsqualität einbüßen. Nach unserer Ansicht sollte das Brühlmann-Areal daher freigehalten und – nach der verpassten Chance vor Jahrzehnten – ein Kauf durch die Stadt erneut angestrebt werden, um das Grundstück aus der Altstadt-Ergänzungszone entlassen und stattdessen in die Zone ZÖBAG überführen zu können.



Blick auf das Schwabentor mit dem heute als Parkplatz genutzten Brühlmann-Areal. Die legendäre Inschrift am Schwabentor – «LAPPI TUE D'Augen UF» – ist aktueller denn je.

Der Zeitpunkt für einen Kauf des Areals ist aktuell so günstig wie lange nicht mehr. Die Rechnung 2022 der Stadtkasse schliesst mit einem satten Überschuss von 34 Mio. Franken ab. Statt diese Mittel in irgendwelchen Kässeli verschwinden zu lassen, könnte damit eine at-

traktive Gestaltung des gesamten Bereichs vor dem Schwabentor und den letzten Resten der historischen Stadtmauer realisiert werden: die Visitenkarte der Stadt für diejenigen, die aus Richtung Norden in Schaffhausen eintreffen.

Felix Schweizer, Vorstandsmitglied

Schaffhausen



Zwei neue Gesichter im Vorstand

An unserer Mitgliederversammlung vom 3. April 2023 sind Markus Lussi und Stefan Bruderer neu in den Vorstand gewählt und dessen bisherige Mitglieder – Iren Eichenberger, Martin Jung, Felix Schweizer, Paul Wohlwend und Rita Wohlwend – in ihrem Amt bestätigt worden. Marco Planas hat den Vorstand per Ende November 2022 verlassen. Zudem wurde unsere Ablehnung der Ausbaupläne für die Nationalstrasse A04 (zweite Röhre Fäsenstautunnel) deutlich zum Ausdruck gebracht.

Mehr dazu auf: www.vcs-sh.ch



Fürstentum Liechtenstein

Leider keine Spur vom VCL-Vorschlag

Anwohnerinnen und Anwohner teilen die Auffassung des VCL: Die Schaanerstrasse in Vaduz von der Lochgass bis zum Schwimmbad sollte für den Fuss- und Radverkehr freundli-

cher und sicherer gestaltet werden (siehe Illustration links).

Laut Volksentscheid soll der Rheindamm in Vaduz zwischen Lochgass und Stadion/Lettstrasse für den Autoverkehr offen bleiben. Deshalb wird die offizielle Velo-

route vom Rheindamm via Lochgass und Binnendamm umgeleitet und entlang der Lettstrasse wieder auf den Rheindamm geführt. Schnelle Radfahrende benutzen hier weiterhin den Rheindamm im Mischverkehr.

Allerdings wird der Autoverkehr mit dem Ausbau zunehmen. Damit wächst der Druck, die Einlenker Lochgass/Rheindamm (siehe Darstellung rechts) und Rheindamm/Lettstrasse für den Radverkehr sicher zu gestalten. Der VCL hat seine Vorschläge im Oktober 2022 dem Vaduzer Gemeinderat vorgestellt. In der vom Gemeinderat am 28. März 2023 mit 10 von 13 Stimmen genehmigten Planstudie ist aber leider nichts vom VCL-Vorschlag zu finden.

Besonders gefährlich für den schnellen Radverkehr auf dem Rheindamm wird die schleifende Auto-Einfahrt Lochgass/Rheindamm via bestehende Rampe sein. Deshalb schlägt der VCL den Abbau beider Rampen und einen Einlenker im rechten Winkel vor. Was spricht dagegen?

Georg Sele

VCL-Vorschlag für Schaanerstrasse, Vaduz



Vaduz, Knoten Lochgass-Rheindamm: der VCL-Vorschlag für sicheren, flinken Radverkehr auf dem Rheindamm.



Thurgau

Stopp dem schädlichen Strassenlärm

Die diesjährige Jahresversammlung (JV) der VCS-Sektion Thurgau am 16. März war neben den

statutarischen Geschäften, die reibungslos abgewickelt wurden, dem Thema Strassenlärm gewidmet. Ivo Spalinger, Ressortleiter Lärmschutz im Tiefbau-

amt des Kantons, berichtete über den breit abgestützten Prozess, mit dem der Kanton die Situation um den Strassenlärm und seine negativen Auswirkungen bearbeitet. Es liegt für jede Strasse ein Lärmkataster vor, und bis jetzt wurden auf 24,9 km Strecke lärmreduzierende Teerbeläge, auf 3,4 km Lärmschutzwände/Dämme und fast 23 000 Schallschutzfenster eingebaut.

wirkungen auf die Gesundheit und ist oft Ursache von hohem Blutdruck, Diabetes, Herzinfarkten, Schlafstörungen, Depressionen und Lernschwierigkeiten bei Kindern. Dies erläuterte an der JV der Arzt Peter Wildberger. Das Wort Lärm kommt von Alarm, dem italienischen Ruf bei einem Überfall («all'arme», zu den Waffen). Ein Lärmereignis löst über das Ohr und den Hirnstamm eine Schreckreaktion im Körper aus, bevor überhaupt eine Gefahreinschätzung möglich ist. Wie in vielen wissenschaftlichen Studien, u.a. mit Freiwilligen im Schlaflabor, nachgewiesen wurde, werden Stresshormone wie Adrenalin und Cortisol ausgeschüttet, die Blutdruck und Blutzucker erhöhen.

Vielorts braucht es jedoch zusätzliche Massnahmen, um der Lärmschutzverordnung des Bundes zu genügen. Bei den heutigen Motorfahrzeugen, ob mit Benzin oder elektrisch angetrieben, sind die Pnegeräusche bei höheren Geschwindigkeiten entscheidend. Verkehrsberuhigung ist deshalb eine sehr wirksame und auch kostengünstige Massnahme zur Lärmreduktion.

Auch im Thurgau muss deshalb auf etlichen Teilstücken von Strassen die Höchstgeschwindigkeit von 60 auf 50 oder von 50 auf 30 km/h begrenzt werden.

Schädliche Schreckreaktion
Lärm ist nicht einfach unangenehm, Lärm hat gravierende Aus-

Der Vorstand



Graubünden

Lasst uns die Fahnen hissen!

Bereits an fünf Standorten in verschiedenen Churer Quartieren haben wir seit letztem November unsere Tempo-30-Fahnen aufgehängt. Wir arbeiten dabei mit Anwohnerinnen und Anwohnern sowie Quartiervereinen eng zusammen und verfassen jeweils eine ausführliche Medienmitteilung zur Begründung für die verlangte Temporeduktion. Was viele nicht wissen: Wir haben in Chur seit 1989 (!) das sogenannte Stadtverkehrsgesetz, das Tempo 30 in den Quartieren festlegt. Es scheint zuständigenorts einfach niemand Lust zu haben, dieses umzusetzen.

Wir kommen auch in dein Dorf oder in Ihr Tal, um Flagge zu zeigen, ihr könnt uns gerne kontaktieren: info@vcs-gr.ch



© Yvonne Michel Conrad



© Rapperswil/Jona

Eine Milliarde für 3,5 km Tunnel?

Seit Jahrzehnten prägt und plagt der Verkehr über den Seedamm die Stadt Rapperswil. Am 10. September soll nun über ein leicht angepasstes Tunnelprojekt mit zwei Varianten abgestimmt werden. Der VCS sagt klar Nein.

Seedamm und die untere Bahnhofstrasse mit 25000 Fahrzeugen pro Tag unverändert zu den am stärksten belasteten Kantonsstrassen. Ende April lud der Stadtrat zu einem Informationsanlass zur Tunnelfrage ein. 400 Interessierte kamen, und es wurde ein lebhafter Abend. Der Bauchfetzte sich im Namen des Stadtrates für die lange Variante mit vier Anschlüssen und Kosten von

1 Mia. Franken ein. Starke Gegenstimmen auf dem Podium forderten die oberirdische Entflchtung der Verkehrsträger – Lösungen, die viel rascher umsetzbar und x-fach günstiger wären.

Mit einem Einbahnregime im Sinne eines Grosskreises liess sich das Geschehen auf den Hauptachsen und Kreuzungen beruhigen und gäbe es genug Platz für den förderungsbedürf-

Den VCS überzeugt weder die eine noch die andere Tunnelvariante.

2011 lehnte das Volk einen Tunnel ab, 2019 scheiterte die geplante Umgestaltung der Hauptverkehrsachse. So zählen der

St. Gallen/Appenzell



tigen Fuss- und Veloverkehr sowie Busspurabschnitte. Kommt dazu, dass die versprochene Entlastung um 50 Prozent durch die extrem teure Tunnelösung erfahrungsgemäss nicht von Dauer wäre. Der VCS lehnt die CO₂-intensiven Tunnelvarianten entschieden ab. Das Ziel muss ein klimabewussteres Mobilitätsverhalten sein, mit weniger Autos und Verlagerung auf Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr.

Ivo Kuster, Vorstandsmitglied

Dieser Anschluss ist ein Unding

Kürzlich fand in St. Gallen die erste, sehr gut besuchte Mitgliederversammlung des Vereins «Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof» statt. Die VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell ist im Vorstand vertreten.



© zvg

Die Oppositionsbewegung wächst seit Jahren. Letzten Herbst wurde der Verein gegründet und mit der Gutheissung des Postulats «Planungsstopp am Güterbahnhof» im Stadtparlament kurz danach bereits ein wichtiger Erfolg erzielt. Jetzt steht die nationale Vernetzung mit Organisationen an, die sich gegen Kapazitätsausbauten auf Autobahnen wehren.

Der Bau und Betrieb des zirka 800 Mio. Franken teuren Anschlusses Güterbahnhof, wenige hundert Meter neben dem Anschluss Kreuzbleiche, brächte kaum Vorteile mit sich, umso

mehr aber gravierende Nachteile für die Entwicklung der St. Galler Innenstadt. Die Ausgangslage, die vor gut zehn Jahren zur Festlegung dieses Projekts führte, ist mit der Sensibilisierung durch den Klimawandel heute eine ganz andere. St. Gallen hat inzwischen in mehreren Volksabstimmungen für eine geänderte Verkehrspolitik votiert: Die Stadt ist weder in der Lage noch gewillt, zusätzlichen motorisierten Verkehr zu schlucken.

Der Verein wird sich dem nationalen Referendumskomitee gegen das Strategische Entwick-

lungsprogramm Nationalstrassen (STEP) 2023 des Bundes anschliessen, will weitere Mitglieder gewinnen und systematisch Aufklärungsarbeit leisten. Auch über

mögliche Studienaufträge zwecks Schärfung der Gegenargumente und Weiterentwicklung von Alternativen wird nachgedacht.

Ruedi Blumer

Tempo 20 in Sankt Fiden

Eine Gruppe von Anwohnerinnen und Anwohnern beschäftigt sich seit einiger Zeit mit Möglichkeiten zur Aufwertung des Quartiers St. Fiden. Schon bald stand die Einführung einer Begegnungszone im Vordergrund; erste Abklärungen dazu mit der Stadt St. Gallen verliefen positiv. Nebst der Reduktion von Lärm und Schadstoffen erhöht Tempo 20 die Aufenthaltsqualität bekanntlich enorm.

An der Hauptversammlung des Quartiervereins wurde das Projekt Begegnungszone in Anwesenheit eines Stadtrats erstmals vorgestellt. Es gab dazu einige interessante Wortmeldungen, die Grundhaltung war spürbar positiv. Im März nun wurde unter der Quartierbevölkerung eine Umfrage gestartet. Fällt das Resultat positiv aus, wird die Gruppe das Anliegen bei der Stadt deponieren.

Richi Faust, Vorstandsmitglied



© zvg

So könnte es in St. Fiden in Zukunft aussehen.



© VCS Solothurn



Solothurn

Umfahrung Klus: Regierung gestoppt

Die Behörden wollten es nicht wahrhaben, aber es ist so, wie der VCS von Anfang an sagte. Das Projekt Umfahrung Klus hat massive rechtliche Mängel und kann so nicht bewilligt werden.

Was das Solothurner Verwaltungsgericht im vergangenen Sommer festgestellt hatte, ist nun vor ein paar Wochen vom Bundesgericht bestätigt worden. Die Planungsverantwortlichen des Kantons haben versagt. Wie vom VCS Solothurn in seiner Einsprache aufgezeigt, greift das Projekt zu stark in das schützenswerte Ortsbild der Klus ein. Das Urteil stützt sich auf ein ausführliches Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission sowie der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege und ist nicht nur eine Klatsche für die Solothurner Regierung, sondern auch ein Fingerzeig, was den ungebremsten Ausbau der Strasseninfrastruktur betrifft. Der VCS setzt sich seit Jahrzehnten für sinnvolle, nachhaltige Lösungen in der Klus bei Balsthal ein. Seine Ideen wurden zuständigenorts ignoriert.

Volksauftrag lanciert

Niemand hat je den Handlungsbedarf bestritten. Erfreulicherweise hat nun die Bürgerinitiative «Läbige Klus» einen Volksauftrag lanciert. Erstunterzeichner ist deren Präsident Fabian Müller, Vorstandsmitglied des VCS Solothurn. Die Unterschriften sind gesammelt, Ende Mai wird der Volksauftrag an den Regierungsrat eingereicht. Gefordert wird ein Massnahmenpaket mit folgenden Stossrichtungen:

- Bauliche Anpassungen beim Veloweg. In der Klus fehlt noch immer ein durchgehender Veloweg. Das ist ein unhaltbarer, sehr gefährlicher Zustand – erschreckt davon ab, aufs (Elektro-)Velo umzusteigen. Es braucht einen gut ausgebauten Veloweg von der Thalbrücke bis nach Oensingen und entsprechende bauliche Optimierungen.
- Ausbau des ÖV im Thal und in

Spenden Sie Zeit für Aktionen

Der VCS Solothurn hat an der Mitgliederversammlung vom 4. April sein vielseitiges Jahresprogramm vorgestellt. Es reicht von Velobörsen über Standaktionen mit Cargovelo-Promotion bis hin zu politischer Informationsarbeit und Unterschriftensammlungen. Der Vorstand ist startbereit – und lädt Sie als VCS-Mitglied ein mitzuwirken: mit einer Zeitspende!

Sind Sie nicht gemacht für Vorstandsarbeit oder kennen Sie diese nur allzu gut von Sitzungen bis spät in den Abend hinein und dem Druck zu langfristigen Verpflichtungen? Aber kurz, unverbindlich, sporadisch wären Sie bei kreativen Aktionen, zum Beispiel beim Parkingday, durchaus dabei? Dann ist eine Zeitspende für ein Ihnen wichtiges Anliegen genau das Richtige, wir freuen uns darauf! Sie bestimmen Länge und Art Ihres Engagements, ohne weitergehende Verpflichtungen.

Jede Stunde zählt! Mit Ihrem punktuellen Mit-Anpacken erhöhen Sie die Wirksamkeit unserer Arbeit. Als Nebeneffekt profitieren die Geschäftsleiterin und der Vorstand bestimmt auch von Anregungen und neuen Ideen. Jede noch so kleine Spende bewirkt etwas und ist willkommen. Schicken Sie uns eine Mail – an info@vcs-so.ch – mit Angaben zur Art der gewünschten Zeitspende, danke!

Anja Krüssse, Vorstandsmitglied

Richtung Oensingen. Alle befürworten das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr. Doch trotz stockendem Kolonnenverkehr in den Abendstunden ist das Pendeln mit dem ÖV deutlich zeitaufwendiger. Um dieses Ungleichgewicht zu korrigieren und die Strasse durch die Klus zu entlasten, braucht es raschere, effizientere Verbindungen.

■ Prüfung des Knotenpunkts Thalbrücke. Die Barriere der Oensingen-Balsthal-Bahn in der Thalbrücke beeinträchtigt wesentlich die Durchflusskapazität der Solothurnerstrasse. Es ist aufzuzeigen, mit welchen anderen effizienten,

ökologischen und kostengünstigen Mobilitätsformen sich die ÖV-Verbindung Balsthal-Oensingen sicherstellen liesse.

■ Temporeduktion. Zum Schutz vor Lärm und Abgasen sowie zur Verflüssigung des Verkehrs ist eine Temporeduktion vom Kreisel Wengimatt bis zum Kreisel Thalbrücke umzusetzen.

Die Thalerinnen und Thaler erwarteten klimafreundliche Lösungen, deren Umsetzung nicht wieder 10 oder 20 Jahre dauert, sagt Fabian Müller: Der VCS Solothurn hofft auf konstruktive Gespräche.

Der Vorstand



Freiburg

Bleiben wir auf Kurs!

Dann und wann ist fast nicht zu fassen, wie der Kanton Freiburg politisch tickt. Im Februar hat es die rechte Mehrheit des Grossen Rates fertig gebracht, auf ein Klimagesetz gar nicht erst einzutreten, obwohl in der vorbereitenden Kommission ein Konsens

gefunden worden war. Stein des Anstosses waren nicht zuletzt die 25 Millionen Franken für einen Klimafonds. Dabei steht der Kanton finanziell gut da – und hat dasselbe Parlament vor nicht allzu langer Zeit 500 Millionen für den Bau von Umfahrungsstrassen gesprochen...

Wird da nicht auch gewohnt?

Parallel dazu beglückte die Kantonssektion des TCS Freiburg mit den Ergebnissen einer Umfrage zu Tempo 30 im Stadtzentrum. Sie mochte die entsprechende Studie des TCS Schweiz nicht abwarten und fuhr lieber doppelspurig. Das verkündete Resultat fällt wenig überraschend aus: Eine Mehrheit sei gegen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h im Freiburger Stadtzentrum. Schaut man genauer hin, zeigt sich ein interessantes Bild – soweit eine Befragung von lediglich 1000 Menschen aus dem ganzen Kanton überhaupt

als aussagekräftig gelten kann: 62 Prozent stehen Tempo 30 in den Wohnquartieren positiv gegenüber. Und was ist denn ein Stadtzentrum anderes als eben gerade ein ausgedehntes Wohnquartier?

Die Widersprüchlichkeit eines Verbands, der sich angeblich für Verkehrssicherheit engagiert, aber alles tut, um Tempo 30 zu bremsen, kann uns kühl lassen. Der Paradigmenwechsel – von der autogerechten Stadt zu nachhaltiger Nutzung des öffentlichen Raums – ist da, und der VCS Freiburg wird ihm weiterhin Schwung verleihen.

Alexis Barrière, Präsident

Biel: Mit dem Bus zum Tierpark!

Schon verschiedentlich hat die VCS-Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura auf eine Erschliessung des Zollhaus-Quartiers und des Tierparks Biel durch einen Busbetrieb gedrängt. Nun ist ein interessantes Provisorium in Betrieb.

Aufgrund der laufenden Bauarbeiten an der A16 Biel-Sonceboz musste die Bus-Linie 71 Biel-Romont umgeleitet werden. Die provisorische Linie Biel-Vauffelin-Plagne via den Vorberg zeigt nun auf, wie der störende weisse Fleck auf der Bieler Busnetz-Karte zu eliminieren wäre. Wir sind bei der regionalen Verkehrskonferenz per Brief vorstellig geworden, um eine Prüfung dieser Variante als Definitivum anzuregen. Würde die Bevölkerung

intensiv auf die neue Möglichkeit hingewiesen, bequem und umweltfreundlich zum Tierpark und auch zum Restaurant Schützenhaus zu reisen, sollten die geforderten Fahrgast-Mindestzahlen für eine Busbedienung des Wohnquartiers und der Naherholungszone erreichbar sein.

Die vorderhand aufgehobene Bedienung von Frinwillier (nächste Haltestelle: Verzweigung nach Plagne) ist in unseren Augen verkraftbar, da immer noch eine stündliche SBB-Ver-

bindung von und nach Biel besteht. Und nach Abschluss der Bauarbeiten auf der A16 wird die Buslinie nach Orvin (les Prés d'Orvin) auch wieder via Frinwillier verkehren.

Mario Nobs, Geschäftsleiter

Bern



Nächste Vorstandssitzungen:

21. Juni und 16. August 2023, 18 Uhr, an der Aarbergstrasse 91 («Storchuchi») in Biel. Willkommen!

Bern: DING DONG – Ihr Hauslieferdienst



Viele Städte kennen das Angebot bereits: Einkäufe werden umweltschonend per Lastenvelo nach Hause geliefert. Genau das Richtige für alle, die lieber im Laden als am Bildschirm

einkaufen, aber nicht unbedingt viel herumschleppen mögen. Obwohl für den Wocheneinkauf immer noch oft das Auto verwendet wird, fehlte diese Alternative in der Stadt Bern bisher.

Darum hat die VCS-Regionalgruppe Bern die Initiative ergriffen und zusammen mit dem Innenstadtverein Bern City den Velo-Hauslieferdienst «Ding Dong» ins Leben gerufen.

Auf www.dingdong.ch sind Liefergebiet und Konditionen ersichtlich. Profitieren Sie vom Rabatt für VCS-Mitglieder: erstes Jahresabo für Fr. 184.– statt 200.–! Ding-Dong-App herunterladen, Jahresabo wählen, Rabattcode VCS DINGDONG eingeben.

Aktion gültig bis 31.8.2023

Stabübergabe bei der VCS-RG Bern

Als fundierte Kennerin der politischen Prozesse hat Franziska Grossenbacher ihr Amt mit viel Herzblut und Fachwissen ausgeübt: In ihre Ära fallen Erfolge wie das Volks-Ja zum Tram Bern-Ostermundigen und die Gründung des Vereins Spurwechsel, der gegen die Autobahnausbauten rund um Bern opponiert. Vielerorts gelangen umweltpolitische Fortschritte, z. B. in Form autoarmer Siedlungen an gut erschlossenen Lagen. Bei aller Konsequenz und Beharrlichkeit hat Franziska Grossenbacher immer auch den Dialog mit Behörden und anderen Organisationen gefördert. Davon zeugen «Ding Dong» (s.o.) und andere demnächst startbereite Projekte in Zusammenarbeit mit dem

HIV und dem Gewerbeverein. Der Vorstand dankt Franziska herzlich für ihren unermüdlischen Einsatz!

«Der Bund tut das Gegenteil»

Die vom Vorstand im April zur Nachfolgerin gewählte Jelena Filipovic kam erstmals als Praktikantin mit dem VCS in Berührung. Die Politikwissenschaftlerin erkannte rasch, dass der VCS jungen Menschen, insbesondere aus der Klima-Bewegung, mehr anbieten müsste: Die Idee des jungVCS (www.jung-vcs.ch), zu dessen Gründungsmitgliedern sie zählt, war geboren. Mittlerweile ist Jelena Mitglied des Berner Stadtrats und der wichtigen Kommission für Planung, Verkehr und Stadt-

grün. Sie sieht viel Arbeit auf uns zukommen: Statt den Treibhausgasausstoss, zuallererst im Mobilitätsbereich, drastisch zu reduzieren, tue der Bund mit seinen

Autobahnplänen das Gegenteil. Dagegen müsse der VCS mit aller Kraft vorgehen: politisch, juristisch und kampagnenmässig.

Der Vorstand



Seit 2016, als sie das Präsidium der VCS-Regionalgruppe Bern übernahm, hat Franziska Grossenbacher viel für eine nachhaltige Mobilität erreicht. Nun übergibt sie das Ruder an Jelena Filipovic.



Basel-Stadt/Baselland

Grosser Wechsel im Vorstand



Aufgeräumte Stimmung an der Spitze des VCS beider Basel nach der Verabschiedung von verdienten Vorstandsmitgliedern und der Wahl von drei neuen Kräften.

Ein dreifacher Rücktritt prägte zunächst die Mitgliederversammlung des VCS beider Basel am 17. April im Gundeli-Dräff: Mit herzlichen Worten des Danks und Geschenken wurden Co-Präsidentin Lea Steinle, Zoë Haas und Vize-Präsidentin Nathalie Martin verabschiedet. Letztere bleibt uns zum Glück als Vorstandsmitglied noch eine Weile erhalten.

Unter grossem Applaus wurde sodann das bisherige Vorstandsmitglied Simone Meier als neue Co-Präsidentin gewählt. Mit der Allschwilerin ist auch das Baselbiet wieder im Präsidium vertreten. Im Vorstand dürfen wir uns gleich über drei neue Gesichter

freuen: Dazugestossen sind Michael Durrer (BL) sowie Nicolas Eichenberger und Jean-Luc Perret (BS). Dank Jean-Luc sind wir nun wieder in beiden kantonalen Parlamenten vertreten.

G.L.Ü.C.K.lich verreisen

Thema der darauffolgenden öffentlichen Veranstaltung war das nachhaltige Reisen. Jon Andrea Florin von fairunterwegs stellte den rund 40 anwesenden VCS-Mitgliedern und Gästen mit der «G.L.Ü.C.K.»-Formel den Schlüssel zu nachhaltigen und damit eben auch glücklichen Ferienerlebnissen vor: «Gemächlich unterwegs sein», «Lokales bevorzugen», «Überraschungen

zulassen», «CO₂-Ausstoss senken» und einen «korrekten Preis bezahlen». Und Marius Portmann von der Zugbillett-Buchungsplattform SimpleTrain zeigte das Potenzial von europäischen Zugreisen auf, aber auch die bestehenden Hürden.

London wäre von Basel aus heute theoretisch in gut fünf Stunden erreichbar. Aufgrund ungünstiger Umsteigebeziehungen, mühsamem Grenzregime und technischen Inkompatibilitäten dauert die Reise effektiv aber fast einen ganzen Tag. Die

dadurch ausgelöste lebhaftere Diskussion drehte sich insbesondere um die Frage, warum so viele Menschen grundsätzlich nachhaltig reisen möchten, es in der Praxis dann aber doch nicht tun.

Damian Weingartner, Projektmitarbeiter

Ebenfalls verabschiedet mussten wir an der MV Damian Weingartner. Wir werden seine Verdienste in der nächsten Ausgabe würdigen.

BL: Endlich weniger Pflichtparkplätze

Mehr autoarmes Wohnen wird nun auch im Baselbiet möglich. Nach sieben (!) Jahren hat der Regierungsrat einen entsprechenden Vorstoss umgesetzt.

Müssen bei Wohnbauten weniger Parkplätze erstellt werden, wird das Bauen günstiger. Gleichzeitig bremsen wir damit die weitere

Zunahme des Autoverkehrs. Bisher waren die Hürden für autoarme oder -freie Siedlungen im Kanton Baselland besonders hoch, im

Widerspruch auch zu den Bedürfnissen der Immobilienbranche. Per 1. Februar trat nun ein geändertes Raumplanungs- und Baugesetz in Kraft. Neu können die Gemeinden ein eigenes Parkplatzreglement erstellen und darin die kantonalen Bestimmungen zu den Pflichtparkplätzen lockern oder ganz aufheben.

Wir haben uns inzwischen mit vier Einwohnerrätinnen und -räten zusammengetan. Sie werden in ihren Wohngemeinden Vorstösse für ein kommunales Reglement einreichen. Und für Gemeinden mit Gemeindeversammlung stellen wir einen Musterantrag zur Verfügung.

Florian Schreier, Geschäftsführer

Luzern

Strassenlärm: Klartext aus Lausanne

Es ist eine Justiz-Premiere: Das Bundesgericht schickt eine im Jahr 2000 rechtsgültig verabschiedete Lärmsanierung in Kriens zur Neubeurteilung zurück an den Kanton Luzern.

Der Entscheid, der da nach gut fünf Jahren, hunderten Stunden Arbeit und zehntausenden Franken Prozesskosten gefallen ist, hat landesweite Strahlkraft. Das Gericht begründet ihn unter anderem mit den seither gewonnenen Erkenntnissen zu den Folgen von Strassenlärm und über die Wirkung von Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme. Höchst erfreut darüber ist der VCS Lu-

zern, der sich hartnäckig dafür einsetzt, dass der Kanton weitere lärmige Strassen nach heutigem Standard lärmsanieren muss.

Das Urteil gibt vielen Lärmbetroffenen ein Mittel in die Hand, um sich unter bestimmten Voraussetzungen gegen die teils

vor Jahrzehnten durchgeführten Pseudo-Lärmsanierungen zu wehren. Mit so genannten «Erleichterungen» drückten sich die Behörden immer wieder davor, lärmsenkende Massnahmen an der Quelle wie Tempo 30 oder lärmmarme Beläge umzusetzen. Ergebnis: Die Strasse galt dann zwar als «lärmrechtlich saniert»,

Nein zur Umfahrung Beromünster!

Am 18. Juni stimmen die Luzernerinnen und Luzerner über den 70-Millionen-Kredit für die Umfahrung Beromünster ab. Der VCS ruft dazu auf, das Projekt abzulehnen. Die überbeuerte Umfahrung verlagert lediglich den lärmigen Verkehr und zerstört Landschaft. Motivieren Sie Ihr Umfeld dazu, ebenfalls ein NEIN in die Urne zu legen. Weitere Infos: www.beromuenster-schuetzen.ch

leiser war es zum Leidwesen der Betroffen aber keineswegs.

Anspruch auf Wiedererwägung

Damit ist jetzt Schluss: Mit dem Urteil aus Lausanne zur Luzernerstrasse in Kriens erhalten Anwohnerinnen und Anwohner die Möglichkeit, bei alten Lärmschutzprojekten (LSP) den Widerruf der gewährten Erleichterungen und nachträgliche Sanierungsmassnahmen einzufordern. Dieser erstmals bejahete Anspruch auf Wiedererwägung sei umso eher gegeben, je näher sich die Lärmwerte beim Alarmwert befinden. Bedingung ist, dass sich die Voraussetzungen, unter denen das LSP be-

willigt worden war, wesentlich verändert haben. Das trifft praktisch überall zu, wo weder Tempo 30 noch ein lärmarmes Belag geprüft worden waren.

Gemäss Bundesgericht gilt heute Tempo 30 auch auf Hauptstrassen «ohne Weiteres als taugliches Instrument zum Schutz (...) vor übermässigem Lärm». Zudem hätten sich die lärmarmen Beläge technisch weiterentwickelt und wisse man heute sehr viel mehr über die gesundheitsschädigende Wirkung von Lärm – auch unter den geltenden Grenzwerten.

Der VCS Luzern wird das Urteil in den nächsten Monaten dazu nutzen, gemeinsam mit



© Markus Knaus

Betroffenen an weiteren Brennpunkten eine Neu beurteilung der bisherigen, ungenügenden Lärmsanierung einzufordern.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter

Mit dem Bundesgerichtsentscheid zur Luzernerstrasse in Kriens bekommt Tempo 30 zusätzlich Aufwind.

Mitgliederversammlung im Zeichen der Schulwegsicherheit

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung vom 23. März in Sarnen organisierte der VCS Ob- und Nidwalden einen öffentlichen Anlass. Aus dem Zentralsekretariat in Bern reisten dafür Katja Marthaler, Projektleiterin Schulwegsicherheit, und der Verkehrssicherheitsexperte Michael

Rytz an (unser Bild). Nach beiden Referatsteilen gab es eine moderierte Diskussionsrunde, und der anschliessende Apéro ermöglichte Netzwerkpflge. Unserer Einladung, sich über die Bedeutung und die Herausforderungen des Schulwegs sowie Lösungsansätze und konkrete Angebote des VCS

Ob-/Nidwalden



© Ilona Cortese

Kurzmeldungen

Aufwertung des Eichli-Parks. Die Gemeinde Stans hat vor, im Gebiet Eichli Infrastrukturen für spielerisch-sportliche Betätigung zu schaffen (Bike-Skills-Park, Boulder- und Parkour-Bereich etc.). Pro Velo und VCS meldeten sich mittels Einwendung – und stiessen mit ihren Inputs zu Signalisation, Zugängen und zusätzlichen Veloparkplätzen auf offene Ohren. Zufriedenstellend verlief auch das Gespräch zur bestehenden Veloparkierung im Areal.

Psychiatrie (Kantonsspital) / Berufs- und Weiterbildungszentrum.

Bei beiden kantonalen Bauprojekten intervenierten VCS und Pro Velo mit dem Ziel, dass die Veloparkierung verbessert und das geplante Mobilitätsmanagement fürs Spitalareal umgesetzt wird. Nach intensivem Austausch mit dem Kanton und dessen Einladung zum Mitwirken zogen wir die Einsprachen zurück. Betreffend Mobilitätsmanagement stehen wir leider erst am Anfang. Die eindeutige Benachteiligung derjenigen, die umweltfreundlich zur Arbeit kommen, ist nicht mehr zeitgemäss und muss korrigiert werden.

ÖV-Angebotsausbau in OW. Auf Einladung der Fachstelle öffentlicher Verkehr analysierten wir die geplanten Busfahrpläne. Es folgte ein konstruktiver Austausch anlässlich eines Treffens.

zu informieren, folgten rund 15 Personen, mehrheitlich Vertreter kommunaler Behörden.

Da Kinder den Schulweg selbstständig bestreiten können sollen, stehen die für die Sicherheit der Fusswege zuständigen Gemeinden in der Pflicht. Die Schulwegkampagne «Stoppen für Schulkinder» und das partizipative Angebot «VCS Mobilitätskonzept Schule» zur Analyse und nachhaltigen sicheren Gestaltung von Schulwegen ergänzen sich (mobilitaetskonzept-schule.ch).

fürer unserer Sektion. Dass wir nun erneut von seinem wachen Auge und Erfahrungsschatz profitieren können, freut mich als Präsident ausserordentlich.

Ilona Cortese, seit 2019 im Vorstand und unser Bindeglied zum Nidwaldner Landrat, lassen wir ungern ziehen. Als Luzernorientierte Hergiswilerin hat sie wirkungsvoll «städtische» Positionen vertreten. Nochmals herzlichen Dank!

Daniel Daucourt

Stabwechsel im Vorstand

Im statutarischen Teil der MV wurde Hans Wyser aus Sarnen in den Vorstand gewählt und Ilona Cortese verabschiedet. Hans Wyser war vor Jahren Geschäfts-



© zvg

Eine Stütze des Vorstands geht, eine neue kommt: Ilona Cortese wird von Hans Wyser abgelöst.



Auf der Reussbrücke sollen die heutigen Trottoirs zu einem Fuss- und Veloweg zusammengelegt werden – ohne Anpassung der Gesamtbreite.

Ein Radweg für Autos?

Der geplante Radweg Altdorf–Seedorf soll die Benützung des Velos attraktiver machen. Eintreten könnte wegen einer Reihe von Mängeln aber der gegenteilige Effekt.

Aufgrund veralteter Zahlen zum Veloverkehr hält es das kantonale Tiefbauamt für zumutbar, dass sich Fussgängerinnen und Velofahrer auf dem nur zwei bis drei Meter breiten Weg die Verkehrsfläche teilen. Konflikte sind so programmiert. Die einen werden gefährdet, die andern – E-Bikes,

die bis zu 45 km/h schnell fahren dürften – ausgebremst. In seiner Einsprache fordert der VCS deshalb eine Signalisierung zum Schutz des Fussverkehrs vor Mofas und E-Bikes.

Zudem verlieren Zweiradfahrerinnen und -fahrer gemäss Projekt verschiedentlich den

Vortritt, und es fehlt fürs Abzweigen von der Seedorferstrasse auf den Radweg in Richtung Seedorf eine Schutzinsel. Das Teilstück Bahnunterführung – es sollte bei der Einmündung der Kornmattstrasse ein sicheres Einspuren ermöglichen – wurde aufgeschoben. Auch bei der Abzweigung von der Reussacherstrasse auf den Veloweg Byfangweg fehlt eine Einspurhilfe.

Hinzu kommt, dass der Radweg in Seedorf gleich westlich

der Reussbrücke endet und nicht bis zur Unteren Feldgasse führt, die das Radwegkonzept als Veloroute in Nord-Süd-Richtung vorsieht. Neben konfliktvorbeugenden Massnahmen fordert der VCS, dass auf der Reussbrücke die Leitplanken zwischen Radweg und Fahrbahn statt am Brückenrand platziert und die Radelnden mit einer Schutzwand gegen den Föhn abgeschirmt werden.

Der Vorstand

Wie Autobahnen zu Sonnenstrom-Lieferanten werden



Pilotanlage an der A13 (Wandmauer Cozz)

«Die Sonnenenergie ist auf den dafür geeigneten Infrastrukturoberflächen des Bundes bestmöglich zu nutzen. Geeignete Flächen sind bis 2030 solaraktiv auszurüsten.» So steht es seit Oktober 2022 im Energiegesetz. Wie Markus Eisenlohr vom Bundesamt für Strassen (AST-

RA) an der Mitgliederversammlung unserer Sektion ausführte, begann das ASTRA bereits 2019, das Potenzial von Werkhöfen, Tunnelzentralen und -portalen, Überdeckungen, Lärmschutzwänden etc. abzuklären. Resultat: Insgesamt 342 Standorte mit einer möglichen Jahresproduktion von 55 GWh erfüllen die strengen Kriterien und Sicherheitsauflagen. Mit einem Forschungsprojekt woll-

te das ASTRA zudem herausfinden, ob man Autobahnen mit PV-Anlagen überdachen könnte.

Wie muss eine Tragkonstruktion aussehen, die Wind, Schnee, Brand, Anprall und dem Luftschlag von LKW standhält? Als positive Nebenwirkung resultiert gemäss der Studie eine um etwa 15–30 Prozent längere Lebensdauer des Fahrbahnoberbaus. Trotz der hohen Kosten für die Tragkonstruktion ist laut

Markus Eisenlohr «bei einem Strompreis von 30 Cent pro kWh eine Amortisierung der Anlage innert 16–18 Jahren möglich».

Fördermittel der öffentlichen Hand sind dabei noch nicht berücksichtigt. Eindeutig billiger als zusätzliche Strassenüberdachungen ist vorderhand aber die PV-Ausrüstung von bestehenden oder ohnehin neu zu erstellenden Infrastrukturen.

Alf Arnold

Wichtiges in Kurzform

Wir sind ganz Ohr! Haben Sie eine Idee, wie der Busfahrplan oder eine Veloverbindung zu optimieren wäre? Macht Ihnen der Schulweg Ihrer Kinder Sorgen und suchen Sie Unterstützung? Vermissen Sie irgendwo Veloabstellplätze? Dann lassen Sie uns gemeinsam nach einer zukunftssträchtigen, nachhaltigen Lösung suchen – wir sind für jeden Hinweis dankbar: vcs-uri@gmx.ch oder 041 871 10 16.

Ungläubiges Staunen. In der Antwort auf eine Interpellation im Urner Landrat zur Klima- und Energiepolitik im Verkehrsbereich führte der Regierungsrat aus, die Urner Personenwagen seien seit 2005 im Durchschnitt leichter geworden – entgegen dem landesweiten Trend. Auf Nachfrage des VCS stellte das Bundesamt für Statistik, von dem die Daten stammen, schnell einen Fehler fest: Tatsächlich nimmt in Uri das Fahrzeuggewicht genauso zu wie in der übrigen Schweiz!

Agenda: rundum mobil, Mobilitätskurs für SeniorInnen am 26. September 2023 in Altdorf (Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, info@ur.prosenectute.ch)

Polizei will Tempo-30-Fahnen weghaben

Wallis



Die Geschichte ist filmreif – und tragischerweise wahr. Seit Jahren laufen besorgte Eltern in Gamsen mit ihrem Engagement für Schulwegsicherheit Mal für Mal auf.



© zVg

gelangen, wo sie seit Jahren unter der Obhut einer Mutter oder eines Vaters warten, müssen viele von ihnen der Strasse entlanggehen, sie gar überqueren. Auch die ganz Kleinen fahren ohne Begleitung, was gemäss der Beratungsstelle für Unfallverhütung für ein vierjähriges Kind als un-

zumutbar gilt. Bereits mehrmals stürzten Vierjährige im Postauto, weil sie keinen Sitzplatz hatten, oder fanden sich alleine und hilflos am Bahnhof von Brig wieder, da sie ihre Haltestelle verpassten.

Über 500 haben unterschrieben Mehrmals gelangten Eltern an die Stadtgemeinde und die Schule von Brig-Glis mit der Bitte, die Sicherheit zu verbessern – ohne Erfolg. Eine Weile sollten die vorderen Sitze vom Chauffeur für die Kleinsten freigehalten werden, doch es funktionierte nicht. Der Walliser Bote nahm das Thema auf, der Artikel schlug hohe Wellen – doch offenbar nicht hoch genug, um etwas zu bewirken. Die Schreibende traf sich daraufhin mit einer Elterndelegation. Auf privatem Grund wurden Tempo-30-Fahnen aufgehängt – und

mussten auf Verlangen der Polizei wieder entfernt werden! Sie würden die Autofahrerinnen und -fahrer verwirren.

Der VCS Wallis ist schockiert über diesen Umgang mit der Sicherheit von Kindern. In der Zwischenzeit ist eine Petition, welche die Einführung einer temporären und später einer fixen Tempo-30-Zone verlangt, von über 500 Personen unterzeichnet worden. Bei einem Treffen mit dem Stadt-

präsidenten wurde der Gemeinde nebst der Petition ein eindringliches Schreiben der Eltern und des VCS Wallis überreicht, ergänzt mit Dokumenten wie der Metron-Studie über den ÖV bei Tempo 30. Hoffentlich nimmt die Geschichte nun schleunigst eine neue Wendung.

Sonja Oesch,
Geschäftsleiterin VCS Oberwallis

Der Grossteil der Bevölkerung von Gamsen, einem Ortsteil der Stadtgemeinde Brig-Glis, sprach sich 2019 mit einem offiziellen Antrag für eine Tempo-30-Zone auf dem gesamten Siedlungsgebiet aus – und blitzte beim zuständigen Stadtrat ab: Das Postauto, hiess es damals und heisst es noch heute, könnte aufgrund des Zeitverlusts nicht mehr auf der Alten Landstrasse durchfahren. Diese schlängelt sich – eng, unübersichtlich und kurvenreich – durch den alten Dorfteil. Es gibt keine Trottoirs, der Fussgängerstreifen im Bereich der Bushaltestelle wurde aufgrund des Sicherheitsrisikos wegradiert, es droht Gefahr durch Überholmanöver.

Das Postauto fährt die Kinder zur Schule nach Glis oder Brigerbad. Um zur Haltestelle zu



© VCS Wallis

Autobahnraststätte Steineja: skandalträchtig

2022 sistierte das UVEK – noch von Bundesrätin Simonetta Sommaruga geleitet – das Plangenehmigungsverfahren betreffend Lastwagenstauraum und Stellplätze Steineja in Raron, dies aufgrund fehlender planrechtlicher Grundlagen auf kantonaler wie nationaler Ebene. Der Fall löste ein grösseres Medienecho aus. Mit Schreiben vom 22.2.2023 hebt das UVEK die Sistierung nun auf – obwohl die kantonalen Grundlagen weiterhin fehlen. Der VCS Wallis und Pro Natura finden das Vorgehen skandalös und halten am bisherigen Rechtsbegehren und ihren Mängelrügen gegenüber dem überdimensionierten Projekt fest. Das UVEK soll die bis heute nicht bearbeiteten Verfahrensanträge behandeln und die Sistierung aufrechterhalten bleiben. Gesetze sind einzuhalten, auch wenn Zeitdruck herrscht.

GV im Zeichen der Elektromobilität

Am 26. April hielt der VCS Wallis in Visp seine diesjährige Generalversammlung mit anschliessender öffentlicher Veranstaltung ab. Es wurde ein spannender Abend.

Nach jahrelangem Engagement wurde Régis Chanton aus dem Vorstand verabschiedet. Wir danken ihm für seinen unermüdlichen Einsatz und freuen uns sehr, beim Unterschriftensammeln – seiner Paradedisziplin – weiterhin auf ihn zählen zu können. Seine Nachfolge tritt **David Guglielmina** an.



© zVg

Er arbeitet als Verantwortlicher bei Mobility Westschweiz und vertritt die Grünen im Walliser Kantonsparlament. Herzlich willkommen! An der Veranstaltung zum Thema Elektromobilität referierten Anette Michel, Projektleiterin eco-auto des VCS Schweiz, und von der PostAuto AG Caroline Truffer, Marktverantwortliche Oberwallis, sowie Stefan Luggen, Leiter Betrieb Oberwallis.

Einen ausführlichen Bericht über das Gehörte und Diskutierte – und das Neueste zur Diskussion ums Walliser Klimagesetz – gibt es auf: www.vcs-vs.ch



An der Aare-Promenade finden sich an schönen Tagen zahlreiche Leute ein, um sich auszutauschen und zu geniessen.

Barocke Architektur und belebte Flussufer

Text und Bilder: Viviane Barben

Schon zwei Tage in Solothurn reichen, um festzustellen: Die Stadt und ihre Umgebung haben vieles zu bieten. Ob Geschichte, Natur oder Kulinarik – für alle ist etwas dabei.



Die St.-Ursen-Kathedrale ist das Wahrzeichen der Stadt Solothurn.

Die Zugstrecke von Bern nach Solothurn führt an weiten Feldern und grünen Wäldern vorbei. Der Hauptbahnhof von Solothurn befindet sich unweit der Innenstadt, die Brücke über die Aare bringt uns direkt und schnell ins Zentrum. Schon von weitem zu sehen und sehr eindrücklich ist das Wahrzeichen der Stadt: die St.-Ursen-Kathedrale. Sie ist das bedeutendste schweizerische Bauwerk des Frühklassizismus. Wobei sie äusserlich noch im Stil des Barocks daherkommt. Elf Jahre lang dauerte deren Errichtung, initiiert von Gaetano Matteo Pisoni im Jahr 1762.

Als wir den Turm der Kathedrale besteigen, erlangen wir einen erstklassigen Blick über die ganze Stadt. Spätestens aus der Vogelperspektive wird klar, weshalb Solothurn als die schönste Barockstadt der Schweiz gilt. Die prächtigen Bauten und die verwinkelten Pflastersteingassen laden zum Schlendern und Entdecken ein.

Solothurn und die «Öufi-Tradition»

Alles begann vor rund 2000 Jahren, als die Römer auf ihrem Weg von Aventicum nach Vindonissa und Augusta Raurica – heute Avenches, Windisch und Augst – eine Brücke über die Aare und eine Siedlung namens Salodurum errichteten. Seither hat diese Siedlung mehrere Epochen durchlaufen und sich zur Stadt Solothurn entwickelt, wie wir sie heute kennen. Die Architektur ist besonders beeinflusst von der Zeit zwischen 1530 und 1792, als Ambassadoren des französischen Hofes in Solothurn residierten. In dieser Zeit entstanden die barocktypischen, sternkranzförmigen Mauern, welche die Altstadt umgeben. Sie dienten früher der Verteidigung vor angreifenden Truppen. Heute tragen sie zum Charme des solothurnischen Zentrums bei.

Elf Kirchen und Kapellen, elf historische Brunnen sowie elf Tore und Türme prägen das Stadtbild. Die Stadtführerin verrät: Ihren Ursprung hat die sogenannte «Öufi-Tradition» in der Zeit, in der die elf Handwerkszünfte das soziale und ökonomische



Am «Emmenspitz» vereinen sich die Aare und die Emme. In der Ferne zu sehen: das Attisholzareal.



In der Stadt Solothurn gibt es zahlreiche Boutiquen und Läden. Vliinder.bio bietet unverpackte Köstlichkeiten an.

System bestimmten. Die Anzahl der Zünfte inspirierte die Bürgerinnen und Bürger – der Zahl elf begegnet man in Solothurn überall; drei Mal elf Stufen führen hinauf zu den massiven Toren der prunkvollen St.-Ursen-Kathedrale. Der Turm ist sechs Mal elf Meter hoch und hat elf Glocken.

Eine aufregende Vergangenheit

Wer an Geschichte, Kunst und Kultur interessiert ist, kommt in Solothurn gewiss nicht zu kurz. Die aufregende Vergangenheit der Stadt ist in mehreren Museen dokumentiert: Im Museum Altes Zeughaus lässt sich die persönliche Wehrausrüstung der Solothurner Bürger und Bürgerinnen aus vergangenen Jahrhunderten bestaunen. Das Kunstmuseum Solothurn besitzt eine umfangreiche Sammlung, die vom Spätmittelalter bis zur Gegenwart reicht, wobei der Schwerpunkt auf Schweizer Kunst des 19. und 20. Jahrhunderts liegt.

Das prunkvolle Schloss Blumenstein beherbergt seit 1952 das Historische Museum der Stadt. Besonders spannend: Zum Museum Blumenstein gehört die Dauerausstellung «Apotheke im Alten Spital» in der Vorstadt. In dieser Apotheke stellten Spitalschwestern beinahe über zwei Jahrhunderte hinweg Medikamente selbst her. Die unzähligen antiken Schubladen und Gefässe – bemalt mit Schriftbändern und Kartuschen von Felix Joseph Wirz aus dem Jahr 1789 – sind heute noch gut erhalten.

Dreifaltigkeit aus Stadt, Fluss und Jura

Verlässt man die Solothurner Innenstadt, ist man schnell im Grünen. Das Gebiet eignet sich bestens für Wanderungen, der Jura ist nicht weit. Sehr beliebt ist der Weissenstein – der Hausberg Solothurns. Den Gipfel erreicht man zu Fuss in rund viereinhalb Stunden und nach einigen hundert Höhenmetern.

Bevorzugt man eine leichtere Wanderung, ist die Aare-Emme-Runde empfehlenswert, die vielmehr ein Aare-Emme-Dreieck darstellt. Die rund zehn Kilometer lange Strecke

führt anfänglich durch Wald und an Feldern vorbei Richtung Süden. Bei Derendingen gelangt man an die Emme. Ihr folgt man zweieinhalb Kilometer bis zum sogenannten «Emmenspitz», wo sie in die Aare mündet. Die markante Stelle bietet sich für eine Rast an. Es gibt Tische und eine Feuerstelle.

Nicht zu übersehen ist auf der anderen Seite der Aare das Attisholzareal – früher eine Cellulose-Fabrik. Heute entsteht dort ein Ort, wo vieles miteinander und nebeneinander möglich sein wird: wohnen und arbeiten, lernen und künstlerisch tätig sein, essen, trinken und sich begegnen. Der Weg zurück in die Innenstadt ist nur noch ein Katzensprung; er führt direkt der Aare entlang.

Für Geniesserinnen und Geniesser

Weil die Innenstadt verkehrsfrei ist, steht dem entspannten Bummeln nichts im Wege. Folgt man den verwinkelten Gassen des Stadtzentrums, gibt es viel zu entdecken. Am Mittwoch- und Samstagvormittag findet jeweils der «Solothurner Märet» statt. Ob Blumen, Käse, Früchte, Obst: die frischen Produkte kommen aus der Region.

Möchte man einkehren, bieten sich zahlreiche Cafés, Bars und Restaurants zum Verweilen an. Die wohlberühmteste kulinarische Spezialität ist der Solothurner Kuchen – eine vielschichtige Torte mit Haselnüssen. Serviert wird die Köstlichkeit zum Beispiel in der Coniserie Hofer.

Spätestens wenn die Abendsonne die Stadtmauern golden färbt, füllen sich die Bistros an der Aarepromenade. Kaffee trinken, über das Erlebte berichten, das Zusammensein genießen: In der schönsten Barockstadt der Schweiz ist die Atmosphäre offen und lebendig. ■

Viviane Barben arbeitet beim VCS Schweiz im Team Kommunikation. Wenn sie mit dem Zug nach Solothurn fährt, hält sie am liebsten Ausschau nach Rehen.

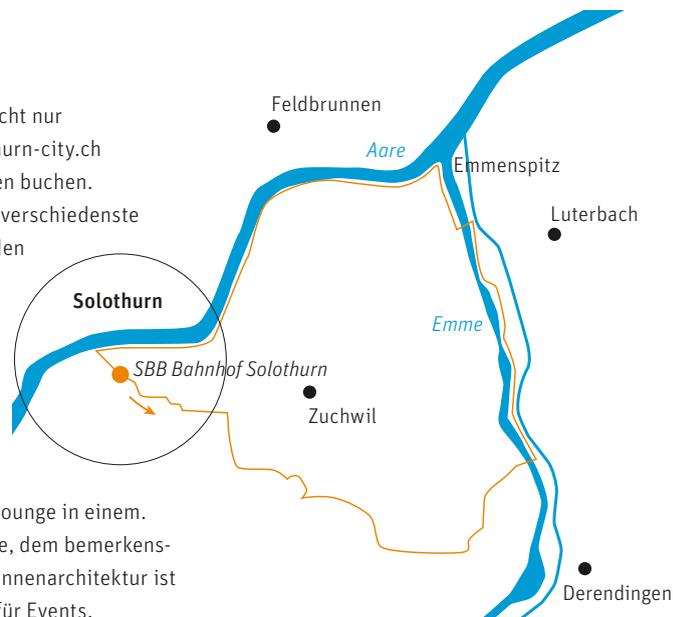
Praktische Informationen

Ausflüge und Führungen:

Die Umgebung von Solothurn bietet nicht nur zahlreiche Wanderrouten, unter solothurn-city.ch lassen sich auch geführte E-Bike-Touren buchen. Auf der gleichen Plattform finden sich verschiedenste Stadtführungen, die es den Besuchenden erlauben, die touristischen Trampelpfade zu verlassen und mehr über die Geschichte Solothurns zu erfahren.

Essen und Trinken:

Das Restaurant und Hotel Baseltor legt Wert auf frische Produkte, Handarbeit und Nachhaltigkeit. Das Solheure ist Bar, Restaurant und Lounge in einem. Mit seiner Lage direkt am Ufer der Aare, dem bemerkenswerten Garten und der sehenswerten Innenarchitektur ist das Solheure ein gut geeigneter Platz für Events.



Unser Welterbe

Mit 13 Welterbestätten kann die Schweiz stolz sein auf eine grosse Anzahl von Unesco-ausgezeichneten Kultur- und Naturschätzen. Sie gesehen zu haben, ist eigentlich ein Muss. Das VCS Magazin stellt in dieser und der nächsten Ausgabe eine Auswahl davon vor. Von Üsé Meyer

Manche Dinge sind so wertvoll, dass die ganze Menschheit darüber wachen muss. Dies ist das Motto der Unesco-Welterbekonvention, die 1972 gegründet wurde. Die Idee dahinter: Was die Natur in Jahrtausenden oder Jahrhunderten geschaffen hat, was die Menschheit in Jahrhunderten aufgebaut hat, das soll geschützt und erhalten werden. Damit ein Natur- oder Kulturgut in die Liste des Unesco-Welterbes aufgenommen wird, muss ein Vertragsstaat dem Welterbekomitee eine Kandidatur mit einem ausführlichen Dossier einreichen. Nur gerade einmal im Jahr entscheidet das Komitee darüber, ob die strengen Kriterien erfüllt sind und eine Stätte in die Liste aufgenommen wird. Das Prädikat «Unesco-Welterbe» bedeutet für die Stätten einerseits eine exklusive Auszeichnung von internationaler Bedeutung. Andererseits ist das begehrte Label auch eine Verpflichtung:

die ausgezeichneten Natur- und Kulturgüter zu erhalten. Drei dieser Unesco-Welterbestätten stellen wir in dieser Ausgabe vor.

Üsé Meyer ist seit 24 Jahren als Buchautor und Outdoor-Journalist tätig.

Weitere Informationen: www.unsererbe.ch

Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch

Dieses Welterbe gehört zu den spektakulärsten Hochgebirgslandschaften der Welt, wo sich ein Höhepunkt an den anderen reiht. Dazu zählen etwa die Gipfel von Eiger, Mönch und Jungfrau, Steppenflächen, urige Täler, hohe Wasserfälle sowie natürlich ein weiterer Star des Gebiets – der Aletschgletscher. Er ist mit 20 Kilometern der längste Eisstrom der Alpen und weist unter dem Konkordiaplatz eine rund 800 Meter dicke Eisschicht auf. Unter anderem weil sich hier das grösste zusammenhängende Gletschergebiet Eurasiens befindet, wurde die Region 2001 zum Unesco-Weltnaturerbe auserkoren. Die Gletscher, die mehr als 50 Gipfel mit über 3500 Metern und die neun Viertausender sind grösstenteils nur Alpinistinnen und Alpinisten zugänglich. Das Welterbe lässt sich aber auch bestens von einem der vielen Aussichtspunkte an seinen Rändern aus erleben. Und im Besucherzentrum «World Nature Forum» in Naters (VS) erfährt man ebenfalls viel Spannendes rund um die faszinierende Welterbestätte.



© UNESCO, Welterbe, Tektomikarrena, Sardinia



© Stiftung SAJA, schmidraphael.ch



SCHÖNSTE SCHWEIZ!

Dieser Reiseführer enthält neben informativen Texten, hervorragenden Bildern und Insider-Tipps von Einheimischen auch Informationen zur Anreise, zu Veranstaltungen und liefert Ideen für originelle Ausflüge in den entsprechenden Regionen.

Üsé Meyer / Reto Westermann: «Schönste Schweiz! – Unterwegs zu den Schweizer Unesco-Welterbestätten», 4. Auflage, 2020, 208 Seiten.



Bonusangebot für VCS-Mitglieder: Bestellen Sie das Buch für 27 statt 34 Franken mit dem Gutscheincode «GRG7-4003» unter shop.beobachter.ch, gültig bis am 30. November 2023.



Tektonikarena Sardona

Wie konnte älteres Gestein über gut 200 Millionen Jahre jüngerem zu liegen kommen? Das widersprach bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts allem, was man lange zu wissen glaubte. In der Gebirgslandschaft um den Piz Sardona im Grenzgebiet der Kantone St. Gallen, Glarus und Graubünden kamen Geologen dem Rätsel auf die Spur. Nicht zuletzt deshalb, weil hier das Phänomen deutlich sichtbar ist: 250 bis 300 Millionen Jahre altes rotes oder grünes Verrucanogestein liegt über dem grau-braunschwarzen Flysch, der bloss zwischen 35 und 50 Millionen Jahre alt ist. Hier stehen die Berge Kopf! Dieser Einblick in die Zeiten der Gebirgsentstehung hat nicht nur grossen Wert für die Forschung oder Schulen – auch Wanderer und Naturliebhaberinnen kommen in der Region auf ihre Kosten. Wer sich eingehender mit der Tektonikarena Sardona auseinandersetzen möchte, kann dies in den Besucherzentren von Glarus und Elm machen, oder auf der «Expedition Tschinglen» – einer zweieinhalbstündigen Rundwanderung ab der Tschinglen-Alp oberhalb Elm.



© RhB, Andrea Badrutt



Rhätische Bahn in der Landschaft Albula/Bernina



Genau 196 Brücken und 55 Tunnels passiert die Rhätische Bahn (RhB) auf der 122 Kilometer langen Strecke von Thusis bis ins italienische Tirano. Die zwischen 1898 und 1910 erbaute Schmalspurlinie gilt nicht nur als eine Meisterleistung der Ingenieurtechnik, sondern auch als ein einzigartiges Beispiel für eine Eisenbahn, die harmonisch in die Hochgebirgslandschaft integriert ist.

Das macht auch die Fahrt mit der Bahn zu einem aussergewöhnlichen Erlebnis: Eins zu eins erlebt man, mit welcher innovativen Ideen zahlreiche Schluchten, Felsbarrieren und Steigungen überwunden werden. Zum meistfotografierten Bauwerk gehört der weltberühmte, in einer Kurve liegende Landwasserviadukt, der direkt in einen Tunnel in der Felswand führt. Mehr zum Bahnpionierwerk erfährt man auch im Bahnmuseum Albula in Bergün oder auf dem Bahnerlebnisweg von Preda bis Filisur.



Kleinstadt, Weinmetropole

Text und Bilder: Urs Geiser

Morgens durch Rebberge und am Nachmittag durch einen einzigartigen Wald streifen, anschliessend vielleicht ein Bad im Stadtsee, sicher aber ein Umtrunk im Château de Villa: In einen Tagesausflug nach Sierre/Siders lässt sich viel Schönes hineinpacken.

Nur das Beste war dem Ehepaar Mercier de Molin gut genug. Den Stein für sein Schloss liess Monsieur aus Paris, aus Norditalien, aus dem Aïn herschaffen. Die Eisenbahn, die Siders zum grossen Aufschwung verhalf, war 1906 ja längst gebaut. Die horrenden Bausumme von 800 000 Franken erklärt sich aber auch durch die dazugehörige Parklandschaft – inklusive Gemüse- und Obstgarten, Stallungen und Quellfassungen –, für deren Gestaltung die pflanzenvernarnte Madame Mercier einen Top-Experten einspannte. Umgürtet ist der über der Stadt thronende Bau von angeblich erstklassigen Rebbergen, zu ihm hinauf führt in eleganten Kehren eine höchst repräsentative Steintreppe.

Das Allerbeste aber war, dass Merciers ihrem umfassenden Mäzenatentum die Krone

aufsetzten, indem sie das riesige Anwesen unter Auflagen, so der Nutzung zu Kulturzwecken, der Stadt vermachten. Heute profitiert die Allgemeinheit vom damaligen privaten Luxus, lustwandelt im Park und geniesst den weiten Ausblick übers Rhonetal und hinauf ins Val d'Anniviers. Ein guter Ort, um darüber zu sinnieren, woher Reichtum kommt und womit er idealerweise einhergeht.

Sierre besitzt keine grossartige Altstadt wie Sion. Und seine Hügel – das Werk eines Bergsturzes vor 9000 Jahren –, auf denen und um die herum es sich ausgebreitet hat, sind keine Wahrzeichen wie Tourbillon und Valère. Dennoch braucht sich die Kleinstadt keineswegs vor ihrer grossen Schwester zu verstecken. Dem Tessin macht sie gar das Etikett «Sonnenstube der Schweiz» streitig. Nebst

den baulichen Sehenswürdigkeiten sind ihr grösster Trumpf die Naherholungsgebiete, angefangen beim Petit Bois gleich hinter dem Bahnhof mit seinen 300-jährigen Eichen.

Ein Wanderweg für Wissbegierige

Vor dem Zugfenster taucht die formschöne Landschaft zwischen Sierre und Salgesch zwischen den Tunneln zwei-, dreimal kurz auf. Mitten hindurch führt der sechs Kilometer lange Rebenweg vom Zumofenhaus, dem Weinmuseum in Salgesch, zum Siderser Weinmuseum im Château de Villa. In Salquenen, wie welsche Zungen es nennen, ist der Rebsaft omnipräsent. Hüben wie drüben laden Weingüter zur Degustation ein.

Es ist Anfang April, noch haben die Stöcke keine Knospen getrieben, doch in den



Schloss Mercier (links), Château de Villa, einer der zauberhaften Weiher im Pfywald – und Abendstimmung über den Petits lacs unweit des Stadtzentrums.

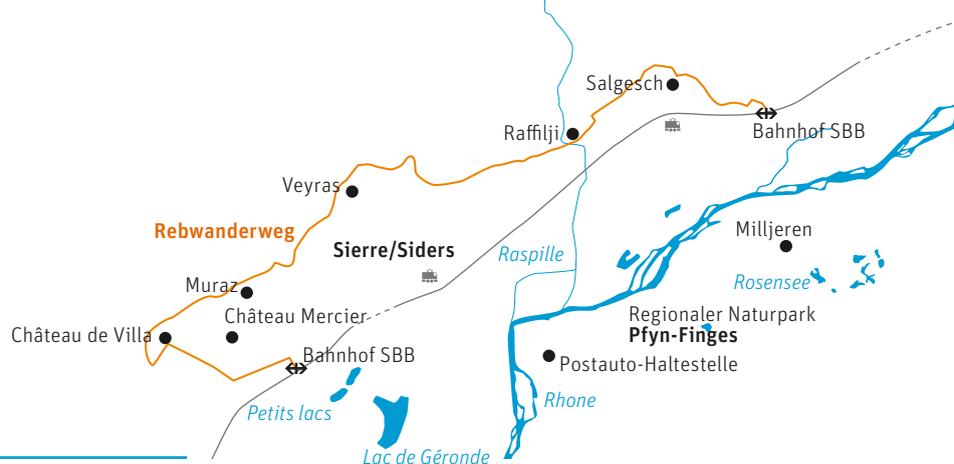
Hecken und zwischen den Rebzeilen blüht es schon kräftig. Für das erste Rebenweg-Teilstück stehen zwei Varianten zur Auswahl: «pyramides» und die etwas längere, «bisse des Marais», die einen kurzen ruppigen An- und Abstieg bereithält. Die Pyramiden, skurrile Felsgebilde, die dank Kalkablagerungen der Erosion getrotzt haben, bekommt man so oder so zu Gesicht. Bissen gibt es weit eindrücklichere als diese hier, aber die mediterrane anmutende Vegetation rundherum ist den Umweg auf alle Fälle wert.

Wir überqueren die Raspille, den Grenzbach zwischen deutschem und französischem Sprachraum. Dass er diese Funktion nicht immer hatte, dass das Wallis, ursprünglich gänzlich frankophon, im Mittelalter bis nach Sitten hinunter alemannisiert wurde, verrät uns eine der 80 Infotafeln am Wegrand. Die kurzen naturkundlichen, kulturhistorischen, agrarökologischen, sozial- oder erdgeschichtlichen Exkurse sind richtig gut gemacht – und in den anderthalb Stunden Wanderzeit nicht inbegriffe .

Eine kinderfreundliche Naturoase

Nach der Raspille-Schlucht geht es sanft aufwärts nach Veyras. Rebberg an Rebberg, gestützt und parzelliert durch kilometerlange Mauern, zumeist ökologisch wertvolle Trockensteinmauern. Beim Anblick des Weinguts auf dem Hügel unterhalb von Veyras wännen wir uns fast schon in der Toskana. Nicht auszuschliessen, dass es Rainer-Maria Rilke ähnlich empfand: Kurz darauf kommen wir am Schlösschen Muzot – natürlich mit Rebberg – vorbei, in dem des Dichtersfürsten Spätwerk entstand. Bei der Franziskuskapelle übersehen wir fürs Erste den Wegweiser, der von der Strasse weg in die hübschen Dorfgassen von Muraz mit ihren historischen Speichern und Stadeln lotst.

Vom Rebenweg abzweigend, steigen wir via Schloss Mercier ins Stadtzentrum ab, gönnen uns eine Kleinigkeit auf dem Platz vor dem eindrücklichen barocken Rathaus, das früher ein Hotel war. Das Postauto Richtung Vissoie bringt uns dann zur Haltestelle



Praktische Informationen

Sierre wird von Lausanne und Visp her im Halbstundentakt bedient, Salgesch am Wochenende nur stündlich. www.sierretourisme.ch

Pfywald, wo wir zu einem gut zweistündigen Rundgang starten – den oberen Teil des Naturparks Richtung Leuk sparen wir uns für eine Velotour auf. Wie viel haben wir über diesen Biodiversitäts-Hotspot von europäischem Rang nicht schon gelesen, ohne ihn jemals aufzusuchen. Er enttäuscht die hohen Erwartungen nicht. Und er macht ganz offensichtlich auch Kinder glücklich, ob beim Versteckenspielen entlang der verschlungenen Pfade, in der Buvette Milljeren oder beim Füssebaden in einem der geheimnisvoll daliegenden Teiche, die man zum Teil auch umrunden kann.

Humagne blanche oder Humagne blanc?

Zurück in der Stadt, stecken wir nicht einmal die Zehenspitzen hinein ins klare Wasser des Lac de Géronde, in dessen Westbucht die städtische Badeanstalt noch tief im Winterschlaf liegt. Hinter dem nächsten kleinen Hügel leuchten, nicht weniger zauberhaft und keine zehn Minuten zu Fuss vom

Bahnhof, die «Petits lacs» in der Abendsonne. Vervollständigt werden diese städtischen Idyllen, wie könnte es anders sein, durch umliegende Rebberge.

Zum Abschluss nochmals auf die andere Seite der Bahnlinie, in eines der Quartiere, wo die Moderne des Stadtzentrums nahtlos in ländliche Architektur übergeht: Im Château de Villa herrscht im Restaurant drinnen und auf der Terrasse reger Betrieb. 750 Weine aus gut 50 Rebsorten und von über 100 Winzerinnen und Winzern hat die Vinothek im Angebot. Zum Apéro wählen wir einen Humagne blanche und staunen nicht schlecht, als auf der Flaschenetikette «Humagne blanc» prangt. Der erste genderfluide Wein? Sie oder er schmeckt jedenfalls köstlich. Genau wie es sein soll nach einem solch prächtigen Ostertag. ■

Urs Geiser ist Regionalseiten-Redaktor des VCS-Magazins und weiss nun (wieder), dass das Val d'Anniviers auch den schönen Namen Eifischtal trägt.

Das von der Raspille gegrabene, sonnenverwöhnte Tal mit den «Pyramiden».





1	18896	Vaude Bike Escape HZ Shirt	69.90	9	15654	UCOFeuerkit Titan Fire Striker	24.90	17	12346	Goal Zero Crush Light 60	34.90
2	18895	Vaude Bike Tamora Shirt III Lady	74.90	10	16224	Care Plus Apotheke First Aid Kit	59.90	18	14224	Meindl Ontario GTX Lady	199.00
3	18893	Vaude Bike Kuro	109.90	11	16718	Deuter Futura 24 SL	169.00	19	13926	Meindl Ontario GTX	199.00
4	18892	Vaude Bike Kuro Lady	109.90	12	16719	Deuter Futura 26	169.00	20	9680	Victorinox Evolution Grip 18	57.00
5	18069	Vaude Neyland Hooded	99.00	13	16742	Hot Sportswear Lazio	89.90	21	15041	Rumpl Everywhere Mat	89.00
6	18756	Schöffel Rotwand Lady	99.00	14	16740	Hot Sportswear Bavella Lady	89.90	22	13471	CERA Bienenwachstuch Small	26.00
7	16748	Keen Clearwater II CNX Lady	139.00	15	16688	Devold Ornacken Forest Tee	69.00	23	13472	CERA Bienenwachstuch Medium	27.00
8	16749	Keen Clearwater II CNX	139.00	16	18758	Schöffel Tannberg Lady	55.00	24	13473	CERA Bienenwachstuch Large	28.00

Das Objekt, das wir suchen, ist typisch für Fahrzeuge, die in den Schweizer Bergen verkehren.



© unsplash/Jan Huber

WETTBEWERB

Ein mythisches Echo

Das Rot der Londoner Busse, das Gelb der New Yorker Taxis, der Retro-Look der Trams in Lissabon, der beissende Geruch der Pariser Metro: Gewisse öffentliche Verkehrsbetriebe zeichnen sich durch Merkmale aus, die fest im kollektiven Bewusstsein verankert sind. In der Schweiz gibt es in bestimmten Fahrzeugen ein Objekt, das den Ruf des Unternehmens prägt, welches sie betreibt. Wird dieses Objekt aktiviert, so weckt das bei den Fahrgästen viele Erinnerungen.

Die Fahrzeuge, die über das von uns gesuchte Objekt verfügen, sind vor allem in

Bergregionen unterwegs. Auch wenn der Einsatz des Objektes heute in erster Linie folkloristisch ist, hatte er ursprünglich einen echten Informationswert, indem er die Abfahrt oder auch die Zusammensetzung der Fahrzeuge anzeigte. Als der Transport in den Bergen noch mit Kutschen sichergestellt wurde, musste der Kutscher es selbst aktivieren, was ihm ein gewisses Prestige verlieh.

Mit der Erfindung des Telegrafen und des Telefons wurde die Funktion obsolet und immer weniger Fahrzeuge wurden mit dem gesuchten Objekt ausgerüstet. Ab 1919 nahm

jedoch der Verkehr auf den Bergstrassen zu, was das Nebeneinander der verschiedenen Verkehrsmittel erschwerte. Da sich die Unfälle häuften, wurde auch das gesuchte Objekt wieder interessant, doch die manuelle Version hatte zu wenig Reichweite für eine effiziente Kommunikation. Ein Pariser Unternehmen wurde deshalb mit der Entwicklung eines elektrischen Prototyps beauftragt. 1924 wurde das erste Fahrzeug damit ausgerüstet.

Seit 1940 wird das von uns gesuchte Objekt in Sumiswald im Emmental hergestellt. Das Unternehmen, das die betreffenden Fahrzeuge betreibt, bestellt nur sehr wenige dieser Objekte, so dass das Personal der Berner Fabrik sie von Hand fertigt. Geht ein Fahrzeug in den Ruhezustand, so wird das Objekt vor dessen Weiterverkauf ausgebaut. Denn das, was wir suchen, ist eine registrierte Marke, deren Einsatz kontrolliert wird. Doch wer seinen typischen Charme gerne einmal erleben möchte, braucht nur beim nächsten Ausflug in die Berge das Fahrpersonal danach zu fragen. ■

Camille Marion

ZU GEWINNEN:

Eine traumhafte Nacht im «Hôtel des Horlogers» in Vallée de Joux im Wert von Fr. 1500.–.

Das «Hôtel des Horlogers» ist ein Vier-Sterne-Superior-Boutique-Hotel in Vallée de Joux. Das Hotel zeichnet sich durch seine avantgardistische Architektur sowie durch sein Restaurant aus, das vom Sternekoch Emmanuel Renaut verantwortet wird. Das «Hôtel des Horlogers» ist dank seines verantwortungsvollen

Ansatzes das erste Hotel in der Schweiz, das die Minergie-ECO®-Zertifizierung erhalten hat. Das Paket beinhaltet eine Übernachtung in einer Junior Suite für zwei Personen mit Frühstück, ein Abendessen inklusive Wein, eine stündige Massage «Entre pics et monts» und Zugang zum Wellnessbereich des Spa by Alpeor.



© Audemars Piguet

Lösung letzte Ausgabe:

Abschnitt Luzern-Ennethorw

Wettbewerbspreis

offert von

Gewonnen hat das Wochenende in Mailand Jean-Marie Girard aus Neyruz (FR).



Um welches Objekt handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis zum 30. Juni 2023 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.

Energie liefern.

Auch an den
entlegensten Ort.

Wir machen
Lebensräume
lebenswert.

 **BKW**

bkw.ch/lebensraeume

Eine übergeordnete nationale oder sogar europäische Nachhaltigkeitsstrategie würde das Bild eines kohärenten Ganzen zeichnen und die Grundlage schaffen für den konstruktiven Dialog mit der Wirtschaft.



SIMON HOFMANN

Die globalen Nachhaltigkeitsziele 2030

Bestimmt kennen Sie die 17 bunten Kacheln der globalen Nachhaltigkeitsziele, der Sustainable Development Goals (SDG), auf die sich alle Länder dieser Erde als globale Agenda 2030 verständigt haben. Aber wissen Sie auch, wer die SDG angestossen hat? Antwort: visionäre Frauen.

Eine davon ist Paula Caballero. Sie war 2011, als die Idee entstand, Direktorin für wirtschaftliche, soziale und ökologische Angelegenheiten im kolumbianischen Aussenministerium. Unterstützt hat ihren neuen Ansatz, eine Vision für alle Staaten weltweit zu formulieren, Vizeministerin Patrizia Londoño. Es ist ein Teil des Erfolgs, dass die SDG ihren Ursprung in Lateinamerika hatten und damit nicht aus den Regionen der Welt kommen, in denen seit Jahrhunderten hegemoniale Politik gemacht wird.

Wo stehen die SDG heute? Sie machen mit ihrer Buntheit gute Laune und verursachen zugleich Zweifel. Mein Eindruck ist, der Zweifel ist beliebt, denn er fällt leichter als der Blick in die Details und schafft wohlthuende Distanz davor, sich selbst in Beziehung zu dieser fordernden Vision zu setzen.

Und fordernd ist sie, beschäftigt man sich mit den 169 Einzelzielen und 232 Indikatoren des politischen Rahmenwerks. Sie fordert die Abkehr vom Gewohnten, das Hinterfragen unserer Haltungen, Handlungen und Geschäftsmodelle. Die SDG füh-

ren zu einer ehrlichen Analyse der globalen Wirkungen unserer Art und Weise, wie wir wirtschaften und zwingen uns dazu, Schlüsse daraus zu ziehen. Sind wir mutig genug, Gegenwart und Zukunft neu zu denken?

Ich vermisse die SDG schmerzlich als sichtbare politische Agenda der Eidgenossenschaft. Eine übergeordnete nationale oder sogar europäische Nachhaltigkeitsstrategie würde das Bild eines kohärenten Ganzen zeichnen und die Grundlage schaffen für den konstruktiven Dialog mit der Wirtschaft. Wir müssen genauso klug und entschlossen sein, wie es Caballero und Londoño waren. Der Lohn werden eine resiliente Gesellschaft und Wirtschaft sein, der Ertrag neue Partnerschaften beider mit der Politik.

Der VCS richtet sich übrigens schon seit über 40 Jahren nach der 11. SDG-Kachel: Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern.

Simon Hofmann ist Bereichsleiter Marketing und Versicherungen beim VCS Schweiz und Mitglied der Geschäftsleitung.

Mehr zum Thema: www.eda.admin.ch/agenda2030

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, Ruedi Blumer, Yves Chatton, Selim Eglhoff, Jelena Filipovic, Urs Geiser, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Anette Michel, Üsé Meyer, Nadja Mühlemann, Emilie Roux, Jessica P. Schmid, Edward Weber, Sarah Widmer. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Stämpfli AG, Tel. 031 300 63 88; E-Mail: mediavermarktung@staempfli.com **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 65371 (deutsch 51757, französisch 13796). Die nächste Ausgabe erscheint am 28. September 2023. **Insertionsschluss:** 28. August 2023. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

BEREIT FÜR DEN SOMMER?

VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

↓ ALLES FÜR IHR VELO-ABENTEUER
GIBT ES BEI VELOPLUS!



[VELOPLUS.CH](https://www.veplus.ch)

Unsere Standorte:

Basel • Bern • Biel • Emmenbrücke • Ostermundigen • St. Gallen • Steinhausen-Zug • Wetzikon • Winterthur • Zürich HB • Zürich Derlikon

Jetzt
Prämie
berechnen

Die Versicherung für Ihre Fahrräder

Ihr Mountainbike erleidet Totalschaden bei einem Sturz? Das neue, teure Rennvelo wird gestohlen? Der Akku Ihres E-Bikes erleidet einen Schaden? Die Veloversicherungen vom VCS versichern Ihre Fahrräder gegen Pannen, Diebstahl und Beschädigungen.

Schnell und einfach zur Offerte.

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

Unser Versicherungsteam freut sich auf Ihren Kontakt.

Versicherungsträger:



Für Mensch
und Umwelt





FAHR mit dem STROM

Elektroautos reduzieren den
ökologischen Rucksack.



Hier geht's
zur Ökobilanz

 energieschweiz