

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

Gemeinsam sind wir stark

Über die Bedeutung internationaler
Zusammenarbeit für eine nachhaltigere
Verkehrspolitik

Seite 24

Für Mensch
und Umwelt



Festtagsweine 6er-Probiertpaket

nur CHF 98.00 (statt 126.60) inkl. Porto

> **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Sie sparen CHF 28.60 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



Caprasia, Anfora Tinto 2020

In der Amphore ausgebauter Charakterwein / **CHF 19.80** pro Fl.

Château Mourgues, Capitelle 2019

Figaro: «Un terroir exceptionnel» / **CHF 24.00** pro Fl.

Monteverosa, Versacinto Rosso 'Edizione' 2018

Genialer Rosso aus vulkanisch geprägter Erde / **CHF 19.50** pro Fl.

Bestellmöglichkeiten: Online www.amiata.ch/vcs

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



François Collard von Château Mourgues: «Ich möchte die Reinheit der Frucht und die Balance zwischen Fülle und Mineralität des Weines bewahren. Der biologische Anbau hilft uns dabei.»

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

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



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.

Mittels Antwortkarte 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:


ZURICH

Für Mensch
und Umwelt

VCS

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Energieversorgung:** die fossile und nukleare Krise
- 7 **JungVCS:** keine Milliarden für Nationalstrassen
- 8 **Klima:**
Interview mit dem Gletscherforscher Amaury Dehecq
- 10 **Velofahren:** digital lernen mit VeloLab
- 11 **Öffentlicher Verkehr:**
erfolgreiches Gegensteuern durch «Fahrtziel Natur»
- 12 **Umweltschutz:** Batterierecycling – ein wertvoller Kreislauf
- 13 **Klimaschutz:** Starthilfe für Klimamassnahmen
- 14 **Öffentlicher Verkehr:** FLUX-Preis zeichnet Urbanität und Vielfalt aus
- 17 **Schulwegkampagne:** Strassen in Gelb
- 19 **Eco-auto:** Das beste Auto wird nie gebaut
- 21 **Schulweg:** ein neuer Leitfaden für mehr Sicherheit
- 22 **Legate:** ein Zeichen über das eigene Leben hinaus

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Sie haben vielleicht wie ich die schönen Herbsttage genutzt, um in die Berge zu gehen, bevor der erste Schnee fällt. Ich mag Wanderungen

mit schwindelerregenden Passagen, die in die Höhe führen, von wo aus ich den Trubel des Alltags überblicke. Auf den Gipfeln werden viele Details unscharf. Was übrig bleibt, ist die Harmonie der Landschaft.

Auch im Dossier dieser Ausgabe gehen wir auf Distanz, und zwar um einen Panoramablick auf die Verkehrspolitik in Europa zu bekommen. Wir nehmen eine Karte in die Hand und zeichnen die vielen Wege ein, die die Schweiz mit den Nachbarländern verbinden. Wir folgen diesen Wegen zu Organisationen, die unsere Werte teilen, mit denen wir den Austausch pflegen und von deren Erfolgen wir uns inspirieren lassen. Gesetze, Prioritäten und Politik – die Wirklichkeit ist überall anders, aber die lokalen Eigenarten tragen alle zum gemeinsamen Tun bei. Die Mobilität von morgen zeichnen wir alle zusammen – nachhaltig, inklusiv und über die Grenzen hinweg.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Camille Marion
Co-Leiterin Redaktion



50 **Wandern:**
auf Schaffhausens Hausdach

54 **Städtereise:** Toulouse – die «rosa Stadt»

34 **Mitgliederangebote**

37 **Die Vorteile einer VCS-Mitgliedschaft**

38 **Berichte aus den Regionen**

56 **Wettbewerb**

57 **Bitte mitdenken! mit Anders Gautschi**

58 **Cartoon**

Titelbild: © David Yela/setrunners.ch

DOSSIER

Grenzen überwinden – nach aussen und innen

Ob es um Abgasnormen, Regulierungen im Luftverkehr oder den einfacheren Kauf internationaler Zugtickets geht: Verkehrspolitik hält sich häufig nicht an Landesgrenzen. Im Kampf für eine zukunftsfähige Mobilität pflegt der VCS darum eine wertvolle Zusammenarbeit mit europäischen Organisationen.





© Flâneur d'Or

«Flâneur d'Or» – Förderung des Fussverkehrs

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» prämiert Konzepte im öffentlichen Raum, die den Fussverkehr in speziellem Masse fördern und die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Zufussgehens erhöhen. Alle drei Jahre führt Fussverkehr Schweiz den Wettbewerb durch – in Zusammenarbeit mit dem VCS und anderen Partnerorganisationen. Haben Sie ein innovatives Projekt? Reichen Sie es ab Dezember ein. Teilnehmen können Gemeinden, Organisationen, Unternehmen, Ingenieur- und Planungsbüros sowie Gruppen und Fachpersonen. Der Hauptpreis ist mit 10 000 Franken dotiert.

Ausschreibung und Informationen unter www.flaneurdor.ch

Gemeinsam fahren und Ressourcen sparen

Der Schneetourenbus ergänzt das Netz des öffentlichen Verkehrs in touristischen Bergregionen. Er bietet damit eine attraktive Alternative zum Auto. Das sind gute Nachrichten für Schneesportlerinnen und Schneesportler – und für die Umwelt! Der VCS und der Schweizer Alpen-Club SAC setzen sich mit dem Projekt gemeinsam für einen nachhaltigen Tourismus ein. Die ersten Linien werden ab dem 17. Dezember in mehreren Regionen der Schweiz in Betrieb sein, darunter im Berner Oberland, im Jura und in Graubünden.

Weitere Informationen und Fahrpläne unter www.schneetourenbus.ch



© Hugo Vincent

VCS-Magazin jetzt online lesen

Lesen Sie eine Auswahl an Magazinbeiträgen neu auch online – zusätzlich erwarten Sie spannende weiterführende Inhalte wie Video-interviews und Umfragen.



www.verkehrsclub.ch/magazinbeitraege

Elektroautos trotzen Energiekrise

Die Beratungsplattform www.eco-auto.info des VCS hat unlängst die Kosten des Peugeot 208 mit Elektro- und mit Benzinmotor verglichen. Wie sich nun zeigt, bleibt das Elektroauto die günstigere Variante. Der Preisvorteil fällt mit 619 Franken pro Jahr deutlich höher aus als noch im Frühjahr 2022, als der Unterschied beim gleichen Modell 186 Franken betrug. Dieser aktuelle Preisvergleich ist jedoch nur eine Momentaufnahme, die insbesondere hinsichtlich der Energiepreisentwicklung mit grossen Unsicherheiten behaftet ist (mehr zum Thema Energie lesen Sie auf Seite 6). Jedoch verfestigt sich: Werden alle Kosten berücksichtigt, können Elektroautos kostengünstiger sein als Benziner.

© VCS/Nelly Jaggi





Tägliche Überraschungen in der Adventszeit

Schon bald ist es so weit: Ab dem 1. Dezember 2022 erwartet Sie der VCS-Adventskalender! Es gibt täglich tolle Preise zu gewinnen. Den Adventskalender finden Sie auf unserer Website unter

www.verkehrsclub.ch/adventskalender – oder

folgen Sie uns auf Facebook unter www.facebook.com/verkehrsclub.ch. Wir freuen uns auf Sie!



Komitee zieht Gletscherinitiative unter Vorbehalt zurück

Die eidgenössischen Räte haben in der Herbstsession das Bundesgesetz über die Ziele im Klimaschutz als Gegenvorschlag zur Gletscherinitiative verabschiedet. Das Initiativkomitee ist der Ansicht, dass so ein wirksamer und rascher Klimaschutz in der Schweiz möglich ist und zieht darum das Volksbegehren bedingt zurück – also unter Vorbehalt, dass der Gegenvorschlag Bestand hat. Damit würden Volk und Stände nur dann über die Gletscher-Initiative befinden, wenn das angekündigte Referendum der SVP gegen das Bundesgesetz erfolgreich wäre. Das Gesetz hätte gegenüber der Volksinitiative den grossen Vorteil, dass dessen Umsetzung rascher an die Hand genommen werden könnte. Mehr zum Thema Gletscher und Klima lesen Sie im Interview mit Amaury Dehecq auf den Seiten 8 und 9.

Ihre Meinung ist uns wichtig!

Nehmen Sie an unserer Mitgliederumfrage teil und sagen Sie uns, welche Themen Sie interessieren und was Sie sich vom VCS wünschen. Als Dankeschön nehmen Sie automatisch an unserer Verlosung teil (mehr dazu auf Seite 37 in diesem Heft):

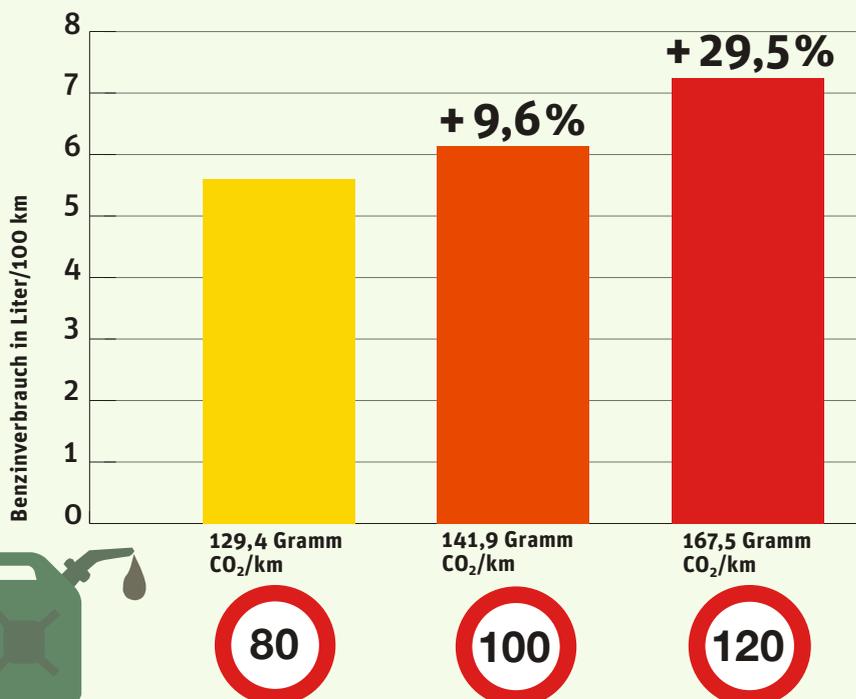


www.verkehrsclub.ch/mitgliederumfrage



VCS fordert Tempo 100 auf Autobahnen

Die Schweiz muss bereits jetzt Mineralöl-Notreserven anzapfen, um die Energieversorgung zu gewährleisten. Der Bundesrat hat Ende September die Pflichtlager für Benzin, Diesel und Heizöl sowie Flugpetrol vollständig freigegeben. Während andere Sektoren sparen sollen, gilt beim Strassenverkehr der «courant normal». Der VCS fordert dringend Tempo 100 auf Autobahnen, um sofort Energie zu sparen. Eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit könnte den Treibstoffbedarf des Verkehrs mit sofortiger Wirkung erheblich senken. Zusätzlich ist es in Anbetracht des Zugriffs auf die Notreserven der Treibstoffversorgung angebracht, die Bevölkerung zum Energiesparen in der Mobilität aufzurufen.



Die fossile und nukleare Energiekrise

Energie Mehrere Krisen setzen die Energieversorgung in Europa unter Druck. Hauptsächlich mangelndes und teures Gas sowie altersschwache Atomkraftwerke gefährden die Versorgungssicherheit. Energie ist plötzlich knapp und teuer.

Von Martin Winder



© Juhumbert/AdobeStock

Niedrigwasser – hier bei Karlsruhe – führte auch in der Schweiz zu Versorgungsengpässen.

Der Preisanstieg von 2021 beim Erdgas und Erdöl hat sich aufgrund des Krieges in der Ukraine 2022 fortgesetzt. Da gleichzeitig ein grosser Teil der französischen Atomkraftwerke wegen technischer Probleme ausfallen und deren Stromproduktion grösstenteils durch Gaskraftwerke ersetzt wird, sind auch die Strompreise stark angestiegen.

Gleichzeitig litt die Stromproduktion der Wasserkraftwerke unter den geringen Niederschlägen des vergangenen Sommers. Aber auch fossile und nukleare Kraftwerke mussten ihre Produktion drosseln oder einstellen, weil das Kühlwasser zu warm oder nicht ausreichend vorhanden war. Der Wassermangel beeinträchtigt die Frachtkapazitäten der Flussschifffahrt, was die Kohleversorgung einiger Kraftwerke beeinträchtigt respektive zu höheren Produktionskosten führt. Der sinkende Pegel des Rheins hat das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung BLV dazu bewogen, Erdölpflichtlager freizugeben, um Engpässen vorzubeugen. Denn über den Rhein gelangen rund ein Viertel der in der Schweiz verbrauchten Erdölprodukte ins Land.

Die Preissteigerungen und drohenden Engpässe werden in erster Linie durch die Abhängigkeit von fossilen und nuklearen Energieträgern ausgelöst. Die ausbleibenden

Regenfälle zeigten aber auch die Auswirkungen der Klimaerhitzung auf die Energieversorgung. Wie geht es nun im Winterhalbjahr weiter? In welchem Umfang Gas aus Russland oder anderen Staaten zur Verfügung stehen wird und in welchem Umfang französische Atomkraftwerke den Betrieb wieder aufnehmen können, ist ungewiss.

Kurzfristig sparen, langfristig handeln

Um Versorgungsunterbrüche zu vermeiden, muss der Energieverbrauch so weit als möglich gesenkt werden. Das schont die Reserven und gilt unabhängig vom Energieträger. Der Bund hat dazu eine Kampagne lanciert, die dazu aufruft, den Strom- und Heizenergieverbrauch zu reduzieren. Sie verzichtet leider auf Empfehlungen für den Strassenverkehr. Zwar ist die Lage bei der Treibstoffversorgung trotz Zugriff auf die Pflichtlagerreserven nicht so dramatisch wie bei Strom und Gas. Natürlich wäre auch hier Sparsamkeit angebracht: Wenn möglich statt dem Auto das Velo oder den öffentlichen Verkehr nutzen. Und wer Auto fährt, achtet auf eine energiesparende Fahrweise (Tipps dazu unter www.ecodrive.ch).

Die aktuelle Energiekrise ist eine Krise der atomaren und fossilen Energie. Die Abhängigkeit von Öl-, Gas- und Atomstrom muss durch weniger Verbrauch und den

Ersatz durch erneuerbare Energieträger beendet werden. Auch wenn diese Transformation kaum dazu beitragen wird, die Energiekrise des kommenden Winters zu lindern, darf mit der Umsetzung nicht gewartet werden. Nur so lässt sich in kommenden Jahren Ähnliches vermeiden.

Die Rolle der Elektroautos

Der Anteil der Elektroautos am Stromverbrauch beträgt aktuell ungefähr 0,3 Prozent. Längerfristig sollen Elektroautos helfen, die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen zu beenden. Würde der gesamte Autobestand der Schweiz durch Elektroautos ersetzt, stiege der Schweizer Stromverbrauch um 15 Prozent. Weil ein Verbrennerauto aber dreimal mehr Energie verbraucht als ein Elektroauto, würde der Gesamtenergieverbrauch der Schweiz deutlich sinken. Doch bis der gesamte Autobestand elektrisch fährt, dauert es voraussichtlich 20 bis 30 Jahre.

Auch wenn es grundsätzlich möglich ist, genügend erneuerbaren Strom für Elektroautos zu produzieren, ist es umweltschonender und kostengünstiger, mit der Umstellung auf die Elektromobilität auch die Anzahl zu reduzieren und auf kleinere, leichtere und effizientere Fahrzeuge zu setzen. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.



Mehr zum Thema:

- «Masterplan fossilfreier Verkehr» des VCS: www.verkehrclub.ch/fossilfrei
- Als Mitglied der Umwelt-Allianz hat der VCS bei einem umfassenden Vorschlag zur Umsetzung der Energiewende mitgewirkt: <https://energiewende2035.umweltallianz.ch/>
- VCS-Webinar mit Rudolf Rechsteiner zur Energiekrise und zur erneuerbaren Energieversorgung: www.verkehrclub.ch/webinare (-> Archiv)
- Detaillierte Informationen und Forderungen: www.verkehrclub.ch/energie



Das JungVCS-Co-Präsidium tat es dem Parlament gleich und warf Geld für Nationalstrassen aus dem Fenster.



Die JungVCS-Aktivistinnen und -Aktivisten demonstrierten auf dem Bundesplatz.

Keine Milliarden für Nationalstrassen



Der JungVCS hat am 4. Oktober auf dem Bundesplatz gegen die geplanten Investitionen in das Schweizer Nationalstrassennetz protestiert. Unter dem Motto «Highway to Hell» forderte die Bewegung Bundesrat und Parlament auf, Geld für eine lebenswerte Zukunft statt für nutzlose Infrastruktur einzusetzen.

Von Viviane Barben

Lea Schmutz und Dominik Beeler, die gemeinsam den JungVCS präsidieren, standen am 4. Oktober 2022 auf einer sechs Meter hohen Hebebühne. Durch einen symbolischen Fensterrahmen warfen sie Flyer in Geldnotenoptik auf den Berner Bundesplatz. An der Hebebühne aufgehängt war ein langes Banner; darauf zu sehen der Slogan «Highway to Hell» und eine grosse, brennende Erdkugel. Die Forderung des JungVCS – zu lesen auf den Flyern: «Keine 12 Milliarden für den Autobahn-Ausbau». Passanten und Aktivistinnen versammelten sich auf dem Bundesplatz, um ihre Einigkeit zu demonstrieren. Es war die erste politische Aktion des neu gegründeten JungVCS.

Der Ausbau löst keine Probleme

Der JungVCS wehrt sich dagegen, dass die Klimakrise durch staatliche Förderungen weiter angeheizt wird. Bis 2030 will der Bundesrat fast zwölf Milliarden Franken für neue Autobahnen bewilligen las-

sen. Dies obwohl zahlreiche Studien zeigen, dass der Ausbau kein einziges Verkehrsproblem löst. Vielmehr schafft er neue: Engpässe werden zwar kurzfristig behoben, mehr Strassen sorgen aber im Endeffekt für mehr Autos. Mit verheerenden Folgen für Umwelt und Klima. «Das ist buchstäblich aus dem Fenster geworfenes Geld», kritisiert der JungVCS. Die Aktivistinnen und Aktivisten sind sich sicher: Die geplanten Investitionen müssen für einen zukunftsfähigen und sozialen Verkehr eingesetzt werden – für einen Verkehr, der ohne Benzin und Diesel auskommt. Nur so können die Klimaziele erreicht werden. Schliesslich hat sich das Parlament mit dem Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative zu einem verbindlichen Klimaschutz verpflichtet.

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS Schweiz und Urheberin der schönen Flyer der Protestaktion.



«Keine 12 Milliarden für den Autobahn-Ausbau» forderten die Flyer in Geldnotenoptik.

«Der Rückgang hat erhebliche Auswirkungen auf die Lebewesen»

Interview: Camille Marion

Amaury Dehecq, das Schweizer Parlament hat im September den Gegenvorschlag zur Gletscher-Initiative, der das Ziel von netto null Emissionen bis 2050 gesetzlich verankert, angenommen. Ist dieser Zeithorizont vertretbar für das Überleben der Gletscher?

Diese politische Entscheidung ist wichtig für die Gletscher, denn die einzige Möglichkeit, den Trend umzukehren, besteht in einer Stabilisierung des Klimas und in einer Senkung der Produktion von Treibhausgasen. Es existieren Alternativen, um bestimmte Alpengletscher lokal zu schützen, beispielsweise mit Planen, aber auf breiter Ebene ist dies keine praktikable Lösung. Während die Situation der Schweizer Gletscher sehr kritisch ist, kann der Volumenverlust in den Anden, dem Himalaya oder den Polarregionen noch begrenzt werden. Jede Massnahme, die dazu beiträgt, die CO₂-Emissionen zu senken, ist wichtig für die Gletscher.

Die Studie, die Sie kürzlich publiziert haben, kommt zum Schluss, dass die Schweizer Gletscher zwischen 1931

und 2016 die Hälfte ihrer Masse verloren haben. Wie kommen Sie zu diesem Ergebnis?

Die Studie begann mit der Durchforstung des Bilderarchivs von swisstopo [Anm. d. Red.: Bundesamt für Landestopografie] zur Erde. Diese Bilder decken fast die kompletten Schweizer Alpen ab und ihre Besonderheit besteht darin, dass sie aus zwei Blickwinkeln aufgenommen wurden. So konnten wir, ausgehend von 20 000 Bildern, die Topografie der Gletscher dreidimensional rekonstruieren, sie mit den Daten von 2016 vergleichen und so den Volumenverlust seit 1931 auf 50 Prozent schätzen.

Ist diese Schlussfolgerung schlimmer als erwartet?

In den letzten Jahren wurden weitere Studien durchgeführt, aber sie stützten sich nur auf ein paar Dutzend Gletscher. Die Ergebnisse wurden von der Gesamtheit der Alpen abgeleitet und schätzten den Volumenverlust seit 1900 bereits auf ungefähr 50 Prozent. Unsere Studie hat diese Schätzungen mit systematischeren Beobachtungen bestätigt, da uns der Einbezug der Bilderarchive eine umfassendere Abdeckung ermöglichte. Die Daten wurden erst kürzlich zugänglich gemacht und ihre Auswer-

Amaury Dehecq arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter am Institut für Forschung und Entwicklung in Grenoble, Frankreich. Er hat an der Studie «Halving of Swiss glacier volume since 1931 observed from terrestrial image photogrammetry» mitgearbeitet, die im August in der wissenschaftlichen Zeitschrift «The Cryosphere» der European Geosciences Union publiziert wurde.

tung erforderte eine lange und mühsame Aufbereitung, aber es ist ein aussergewöhnliches Archiv.

Die Ergebnisse wurden in diesem Sommer publiziert. Können Sie bereits etwas über ihre Wirkung sagen, insbesondere in der breiten Öffentlichkeit und in der Politik?

Die Studie ermöglicht es, eine greifbare Zahl zu geben, was zur Sensibilisierung bezüglich des Gletscherrückgangs und ganz allgemein der Klimaerwärmung beiträgt. Aber die Bilder haben eine noch grössere Wirkung. Im Rahmen eines anderen Projekts haben Studierende die Orte, die auf den historischen Bildern von swisstopo abgebildet sind, fotografiert, um die Situation von 1930 mit heute zu vergleichen. Das Ergebnis ist für die breite Öffentlichkeit sehr aussagekräftig. Auf politischer Ebene soll es zu einer weiteren Anregung der Debatte beitragen. Die Gletscher sind ein Symbol für die Klimaerwärmung geworden, denn die Auswirkungen sind dort besonders offensichtlich.

Gibt es noch Hoffnung, dass die Schweizer Gletscher überleben?

Wenn man von mittleren Emissionsszenarien ausgeht, belaufen sich die Schätzungen bezüglich Volumenverlust der Alpengletscher bis zum Jahr 2100 auf 65 bis 95 Prozent. Selbst wenn wir das Klima so beibehalten könnten, wie es aktuell ist, würden die Gletscher weiter ungefähr 40 Prozent ihres Volumens verlieren. Das ist unvermeidbar. Wenn wir es hingegen schaffen, unsere Emissionen bis 2050 zu stabilisieren, könnte zwar am Ende des Jahrhunderts eine Spitzentemperatur erreicht werden, aber auf einen längeren Zeitraum betrachtet, ist es möglich, dass die Gletscher erneut vorrücken.





© VAW, ETH Zürich

Können andere Massnahmen, insbesondere im Bereich des Bergtourismus, dazu beitragen, die Schmelze zu begrenzen?

Bergsteigen, Skifahren und andere Aktivitäten, die sich auf den Gletschern abspielen, haben einen geringen Einfluss auf die Gletscherschmelze. Entscheidend ist das Klima, also die durchschnittliche Lufttemperatur und die Niederschlagsmenge. Auch beim Tourismus liegt die Priorität auf der Senkung der CO₂-Emissionen, die hauptsächlich mit der Wahl des Verkehrsmittels verbunden sind, mit dem man in die Berge fahren kann.

Welche Risiken birgt die Gletscherschmelze?

Die erste Auswirkung betrifft die Wasserverfügbarkeit. Gletscher fungieren als Reservoirs. Im Winter speichern sie Wasser in Form von Schnee und Eis und während trockenerer Sommerperioden speisen sie die Wasserläufe. Aktuelle Studien haben geschätzt, dass die Fülle der Wasserläufe in den Schweizer Alpen im Jahr 2100 im Vergleich zum Beginn des Jahrhunderts aufgrund ihrer Abhängigkeit von den Gletschern um 30 bis 50 Prozent abnehmen könnte.

Und die Fauna und die Flora?

Tatsächlich hat der Rückgang der Gletscher erhebliche Auswirkungen auf die Lebewesen. In den Zonen, in denen kein Eis mehr vorhanden ist, macht sich die Vegetation wieder breit. Man beobachtet infolge der Klimaerwärmung auch einen Anstieg der Baumgrenze. Gewisse Fisch- und Amphibienarten, die Frischwasser benötigen, sind bedroht. Dasselbe gilt für die Mikroorganismen und Algen, die auf den Gletschern wachsen.

Seit einigen Monaten fürchtet Europa um die Energieversorgungssicherheit. In der Schweiz speisen die Gletscher zahlreiche Stauseen. Wie wird sich die Schmelze auf die Wasserkraftproduktion auswirken?

Die Wasserzufuhr in die Reservoirs wird sicherlich reduziert, aber dieser Effekt ist schwach, denn die Stauseen fungieren be-



© swisstopo

Bilder, die für sich sprechen: der Gornergletscher nahe Zermatt (VS) 1931 (unten) und 2022 (oben).

reits als regulierende Puffer. Auch wenn es bedauerlich ist – die Gletscherschmelze bietet sogar ein Potenzial für die Stromproduktion. Die vom Eis befreiten Täler können mit Wasserkraftwerken bebaut werden, um die Schweizer Produktion zu steigern. Das sind jedoch bloss theoretische Projektionen. Der Bau von neuen Staudämmen wirft natürlich wichtige ökonomische und ökologische Fragen auf. ■



Mit Freundinnen und Freunden unterwegs auf dem Velo.

Digital lernen mit VeloLab

Velofahren Vier interaktiv konzipierte Lektionen mit Videos und Texten zum Thema Velo: Das digitale Lehrmittel VeloLab hat zum Ziel, die regelmässige Nutzung des Velos im Alltag zu erhöhen.

Von Katharina Endes

Es ist schnell, praktisch, flexibel, gesund, leise, verursacht keinen Stau, braucht wenig Platz und ist umweltfreundlich: das Velo. Und dennoch gehört in der heutigen Zeit der meiste Platz in der Stadt dem Auto.

Das war nicht immer so. Die Erfindung des Velos hatte eine grosse Auswirkung auf die Gesellschaft. Sie veränderte den Alltag vieler Menschen. Die Erfindung des Velos beschleunigte auch die Entwicklung des Autos. Viele Ideen konnten nämlich für das Auto übernommen werden, zum Beispiel die Kugellager, Luftdruckreifen, die kettengetriebenen Zahnräder sowie die Räder mit Speichen. Heute ist

das Auto das meistgenutzte Fahrzeug in der Schweiz. Die Verkehrseinrichtungen und -anlagen haben sich stark verändert und sich dem Aufkommen der Autos angepasst.

In den Schulalltag integrieren

Das digitale Lehrmittel VeloLab will Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I und II mit der regelmässigen Nutzung des Velos im Alltag vertraut machen. Mit vier interaktiv konzipierten Lektionen mit Videos und Texten zum Thema Velo soll das Interesse an diesem vielseitigen Verkehrsmittel wieder geweckt werden: das Velo als Fortbewegungsmittel, die Sicherheit im Strassenverkehr, das Velofahren und Gesundheit (inklusive Umweltthemen) sowie die Anleitungen für einfache Reparaturarbeiten.

Die angesprochenen Schülerinnen und Schüler werden mit dem integrierten VeloLab-Lernjournal angeregt, sich das zu vermittelnde Wissen durch spielerisches Experimentieren und Üben anzueignen. Lehrpersonen erhalten Hinweise, wie das VeloLab in den Schulalltag integriert werden kann und welche Lernziele erreicht werden.

Coaching und Werkstatt

Mit VeloLab-Coaching erhalten Lehrpersonen eine dreistündige schulinterne Weiter-

bildung zu Themen der Mobilität, Gesundheit und Schulwegsicherheit. Nach einem theoretischen Teil geht es aber auch aufs Velo. Durch lustige Spiele und Übungen können neue Fähigkeiten und Kenntnisse auf dem Velo erlernt werden. Die Weiterbildungen sind praxisnah aufgebaut und bieten Ideen für den Unterricht.

Bei VeloLab-Repair werden jugendliche Velomechanikerinnen und -mechaniker gesucht. Der Velo- und Zubehörhändler Veloplus bildet zur Schulvelomechanikerin, zum Schulvelomechaniker aus – das erworbene Können dient anschliessend dazu, den Mitschülerinnen und Mitschülern zu helfen, das kaputte Velo zu flicken. Das Angebot ist noch in der Entwicklung, die ersten Ausbildungen finden 2023 statt. ■

Katharina Endes ist Projektleiterin VeloLab bei Idee 21. Sie lebt für das Velo und liebt es, andere Personen auch dafür zu begeistern. VeloLab ist aus dieser Leidenschaft heraus entstanden.

VeloLab wurde von Idee 21 und LerNetz gemeinsam und mit Unterstützung des Bundesamtes für Energie BFE und dem Fonds für Verkehrssicherheit entworfen: www.velolab.org
Anmeldungen und Fragen: info@velolab.org

VeloLab ausserhalb der Schule

Planen Sie eine Velotour oder eine Velo-reise, sind aber noch nicht ganz sattelfest, was die Verkehrssicherheit oder die Velomechanik angeht? Wie fahren Sie am besten im Kreisverkehr? Wie reparieren Sie einen platten Reifen? Wie stellen Sie Ihren Sattel richtig ein? Oder wie kriegen Sie die schwarzen Flecken aus Ihrer Kleidung raus? Im VeloLab wird Ihnen geholfen. Klicken Sie sich rein und schauen sich die kurzweiligen Videos zu dem jeweiligen Thema an.

Erfolgreiches Gegensteuern

Öffentlicher Verkehr Die Schweizer Pärke bieten ein breites Naturerlebnis an. Schade nur, dass es häufig durch Blechlawinen getrübt wird. Ein Pilotprojekt von «Fahrtziel Natur» hat im Herbst Abhilfe geschaffen.

Von Edward Weber

Den Parc Ela in mehrtägigen Touren mittels Eseltrekking erkunden, eine Kristallsuche im Naturpark Beverin mit einem Berufsstrahler unternehmen oder im Berner Oberland mit einem Ranger im Naturpark Gantrisch durch das Revier der Luchse zu streifen: Das Angebot der Schweizer Pärke ist eine schöne Sache.

Weniger schön ist es, wenn für die Fahrt dorthin das Auto benutzt wird. Die Belastung ist vor allem für die kleineren Orte in den Naturparks gross. Sie sind dadurch mit übervollen Parkplätzen, wildem Parkieren ausserhalb der Parkzonen und einer starken Lärm- und Luftbelastung konfrontiert. Ganz abgesehen davon, dass es auch für die Besucherinnen und Besucher der Pärke wenig erbaulich ist, wenn die schönsten und häufig schützenswerten Landschaften durch unnötigen Autoverkehr beeinträchtigt werden.

Denn obwohl das Erleben einer schönen Landschaft und intakten Natur der Hauptgrund für eine Reise in einen Naturpark ist, reisen die meisten Gäste mit dem Auto an. Eine Umfrage der ETH Zürich unter Besucherinnen und Besuchern in vier Schweizer Pärken hat gezeigt, dass zwischen 60 und 80 Prozent für die Anreise in die Schweizer Pärke das Auto nutzen.

Das Auto stehenlassen

Bei diesem Missstand will die Kooperation «Fahrtziel Natur» Gegensteuer geben: In Zusammenarbeit mit Betreibern des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und Umweltverbänden wie dem VCS schafft sie attraktive ÖV-Angebote. Ziel ist, die Mobilität zu und in den Pärken nachhaltiger zu gestalten und einen sanfteren Tourismus zu fördern.

Im Herbst 2022 konnten die Besucherinnen und Besucher im Rahmen eines Pilotprojekts in zwölf Schweizer Pärken von einer kostenlosen An- und Abreise mit dem ÖV profitieren, wenn sie mindestens drei Übernachtungen in einer der Partnerunterkünfte gebucht hatten. Das Angebot wurde gerne genutzt.

Die Umfrage durch die Kooperation «Fahrtziel Natur» hat ergeben, dass die Parkbesucherinnen und -besucher, die an

der Aktion teilgenommen haben, fast alle ein eigenes Auto besitzen. Sie haben es aber – auch wegen der angebotenen Gratisreise – für einmal zu Hause stehen gelassen. Rund ein Viertel der Befragten wäre ohne das Angebot mit dem eigenen Fahrzeug angereist.

Auch ÖV gefordert

Fakt ist aber auch: Der Preis ist bei der Wahl zwischen ÖV und Auto nur einer von vielen Faktoren. Mindestens so wichtig ist den Menschen der Komfort während der Reise – etwa in Bezug auf die Gepäckmitnahme. Das hat eine jüngst verfasste Bachelorarbeit der Fachhochschule Graubünden zum Thema An- und Rückreise in die Schweizer Pärke gezeigt. Hier ist auch der ÖV gefordert: Gerade die Mitnahme von Gepäck und insbesondere Velos ist aufgrund knapper Platzverhältnisse oft mühsam. Bereits heute bieten die SBB hier aber mit dem «Tür zu Tür»-Transport des Reisegepäckes vom Wohnort bis zum Hotel eine gute Alternative an. ■



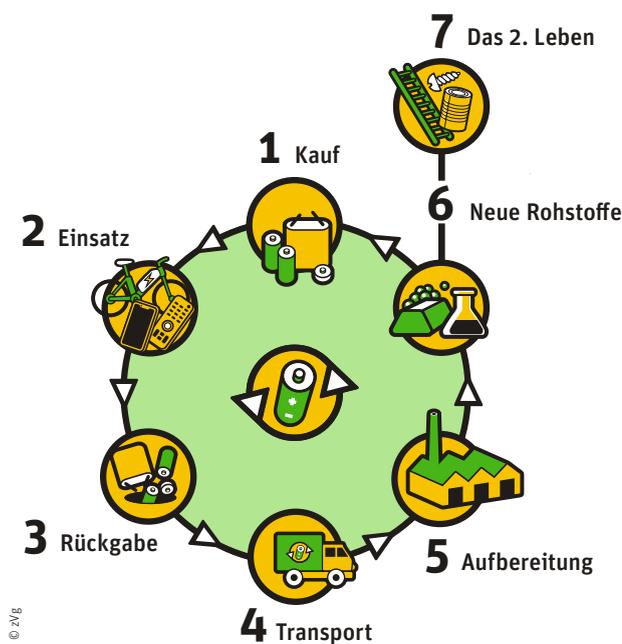
Angenehm für die Menschen und gut für die Umwelt: Die Kooperation «Fahrtziel Natur» fördert die An- und Rückreise mit dem ÖV in die Schweizer Pärke.

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz. Er schwört beim Gepäcktransport auf solide Velotaschen.

Batterierecycling – ein wertvoller Kreislauf

Von Rahel Meister

Umweltschutz Alle gebrauchten Batterien und Akkus haben eins gemeinsam: Sie gehören nie in den Hausmüll, sondern zurück in die Verkaufs- oder Sammelstelle. Dank der vorgezogenen Entsorgungsgebühr geht es von dort zur fachgerechten Verwertung.



Der Recyclingkreislauf: Die VEG sichert die umweltgerechte Verwertung der Batterien und trägt zur Erhöhung der Menge an gesammelten Batterien bei.

Sie sind ideal für E-Bikes oder tragbare Geräte mit hohem Stromverbrauch: die Lithium-Ionen-Akkus. Seit Jahren verzeichnen sie einen hohen Zuwachs, 2020 wurden über 2000 Tonnen von ihnen in der Schweiz abgesetzt. Nach ihrem meist langen Leben sind sie wie alle Batterien Sonderabfall und müssen deshalb – gemäss Anhang 2.15 der Chemikalien-Risikoreduktions-Verordnung – an Verkaufs- oder Sammelstellen abgegeben werden.

Seit 2001 ist im Verkaufspreis von Batterien und Akkus eine vorgezogene Entsorgungsgebühr (VEG) enthalten. Diese VEG wird im Auftrag des Bundesamts für Umwelt (BAFU) durch die Geschäftsstelle Inobat Batterierecycling Schweiz erhoben, welche mit dem Geld die Sammlung, deren Trans-

port und das Recycling finanziert. Jede Batterie, die auf den Schweizer Markt gebracht wird, muss der Inobat gemeldet werden. Batterien und Akkus können an Sammelstellen oder bei jeder Verkaufsstelle kostenlos abgegeben werden. Die dafür notwendigen Behälter und das Infomaterial stellt die Inobat zur Verfügung.

Fachgerecht aufbereitet

In den nächsten Jahren ist ein deutlicher Anstieg beim Rücklauf von Lithium-Ionen-Akkus zu erwarten. Was passiert mit meinem gebrauchten E-Bike-Akku, nachdem ich ihn in einem

Fahrradgeschäft abgegeben habe? Er sollte dort in einem Sammelbehälter landen, der den Vorgaben des Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Strasse entspricht. Ist er voll, melden sich die Velohändlerinnen und -händler telefonisch und eines der befugten Transportunternehmen holt den Behälter kostenlos ab. Lithium-Ionen-Akkus gelten dabei zusätzlich als Gefahrgut und benötigen, wie alle Batterien, für den Transport Begleitpapiere.

Während klassische Alkali-Haushaltsbatterien bei der Batrec im bernischen Wim-

mis stofflich aufbereitet und Eisen, Mangan und Zink zurückgewonnen werden, erhalten Lithium-Ionen-Akkus, zum Beispiel von E-Bikes, (noch) eine Sonderbehandlung: In einem mehrwöchigen Salzwasserbad werden sie vollständig entladen und anschliessend unter Wasser geschreddert. Der brennbare Elektrolyt wird dabei ausgewaschen. Grobe Plastik- und Metallteile sowie die Aluminium- und Kathodenfolien werden von der sogenannten Schwarzmasse getrennt. Die darin enthaltenen Wertstoffe Graphit, Kobalt, Nickel, Mangan und Lithium werden in einem Schwesterwerk in Frankreich zurückgewonnen.

Ein zweites Leben

Meist sind nur einzelne Zellen defekt, wenn ein E-Bike-Akku nicht mehr funktioniert. Die restlichen, noch leistungsfähigen Zellen lassen sich nach einer sorgfältigen Prüfung zu neuen Akkus zusammensetzen. Es gibt in der Schweiz bereits mehrere Anbieter, die dieses «Batterien-Upcycling» durchführen und so aufbereitete Akkus zum Kauf anbieten. Aber Achtung, dieses Unterfangen gehört in professionelle Hände und das Öffnen eines E-Bike-Akkus ist ein absolutes No-Go für Privatpersonen. ■

Rahel Meister arbeitet für die Textagentur Sprachwerk und hat diesen Beitrag im Auftrag der Inobat verfasst.

E-Bike-Akku laden – aber sicher!

Wird ein Akku längere Zeit nicht benutzt, kann er sich durch die langsame Selbstentladung tiefentladen. Brauchen Sie ein Gerät beziehungsweise einen Akku längere Zeit nicht, sollten Sie ihn vorher auf rund 60 Prozent laden und darauf achten, dass er sich nicht vollständig entlädt. Die «Komfortzone» eines Akkus liegt übrigens bei einer Ladung von 20 bis 80 Prozent. Eine Überladung des Akkus wird in der Regel durch das Ladegerät verhindert – vorausgesetzt, Sie verwenden ein hochwertiges (Original-)Produkt.

Starthilfe für Klimamassnahmen

Klimaschutz Im Herbst haben SP und Grüne die gemeinsame eidgenössische Klimafonds-Initiative lanciert. Das Volksbegehren will den Bund in die Pflicht nehmen, eine Schatulle zu äufnen, aus welcher Klimaschutzprojekte finanziell unterstützt werden können.

Von Andreas Käsermann

Es ist wahrlich eine Seltenheit, dass sich zwei Parteien bei nahendem Wahltermin zusammenraufen und in Kooperation eine Volksinitiative starten. Die Klimakrise ist jedoch fraglos ein Sujet, das Grüne ebenso bewegt, wie es Genossinnen und Genossen als dringlich erachten. Anfangs wurde darum in beiden Parteizentralen über eine eigene Klimainitiative gebrütet. Im Sinne der Sache wurde die Strategie des gemeinsamen Wegs gewählt. So entstand die Idee des Klimafonds.

Doch sollte man annehmen dürfen, dass der klimapolitische Weckruf nach Hochwassern und Hitzewellen nunmehr überall vernommen würde. Ein Trugschluss, kontert Grünen-Präsident Balthasar Glättli. Wir hätten grossen Nachholbedarf: «Mit den bislang beschlossenen Massnahmen erreicht die Schweiz nicht einmal das eigene Netto-Null-Ziel bis 2050. Und von der Verpflichtung des Pariser Klimaabkommens, einen gerechten Beitrag ans 1,5-Grad-Ziel zu leisten, ist die Schweiz Welten entfernt.»

Auch Mattea Meyer, Co-Präsidentin der SP Schweiz, ist überzeugt: Ohne weitere Anstrengungen scheitert das Land an der «Jahrhundert-Herausforderung» – wie sie

es nennt: «Wenn wir die Debatten im Parlament verfolgen, so haben die Bürgerlichen bis heute noch nicht begriffen, dass wir jetzt in heimische erneuerbare Energien investieren müssen. Für eine unabhängige und klimafreundliche Energieversorgung so-

wie mehr Versorgungssicherheit braucht es den Klimafonds.»

Geld aus der Bundeskasse

Dieser Klimafonds müsste gemäss Initiativtext von der Eidgenossenschaft errichtet und alimentiert werden. Er hülfe, die Startschwierigkeiten von Projekten zu überwinden, ist Balthasar Glättli überzeugt: «Viele moderne Technologien, welche die gestrige fossil angetriebene Technik ablösen, sind in der gesamten Betriebsdauer nicht teurer. Die Klimafonds-Gelder helfen jedoch, die grösseren Anfangsinvestitionen schnell zu stemmen.»

Der Fonds-Beitrag aus der Bundeskasse wird im Initiativtext auf jährlich 0,5 bis 1 Prozent des Bruttoinlandprodukts festgelegt – derzeit rund 3,5 bis 7 Milliarden Franken. Ein ordentlicher Batzen, gesteht Mattea Meyer, gibt indes zu bedenken: «Die Erneuerung der Infrastruktur bringt insbesondere dem Ge-

werbe riesige Auftragsvolumen und schafft gute, zukunftsweisende Arbeitsplätze. Wenn wir jetzt nichts unternehmen, kostet dies uns und unsere Kinder noch viel mehr.» Der Klimafonds in Kombination mit einem guten neuen CO₂-Gesetz wäre überdies eine gute Grundlage, um die Gesellschaft aus der Abhängigkeit von Autokraten und Oligarchen zu führen. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.



Dieser Ausgabe des VCS-Magazins liegt eine Unterschriftenkarte für die Klimafonds-Initiative bei. Danke für Ihre Unterschrift!



Beim Klimaschutz besteht (leider) immer noch grosser Nachholbedarf.

Das will die Klimafonds-Initiative

Die Initiative verlangt, dass der Bund in den Ausstieg aus den fossilen Energien und in einen sparsameren und effizienteren Energieverbrauch investiert. Auch die Versorgungssicherheit soll verbessert und der Ausbau der erneuerbaren Energien gefördert werden. Für die dafür nötige Aus-, Um- und Weiterbildung will die Initiative zusätzliche Gelder zur Verfügung stellen.

Der Bund verfügt über einen Investitionsfonds für die Finanzierung der bundeseigenen Projekte und für Beiträge an die Vorhaben von Kantonen und Gemeinden – den Klimafonds. Dieser wird jährlich mit Mitteln in der Höhe von 0,5–1 Prozent des Bruttoinlandprodukts gespeist. Der Beitrag kann gemäss Initiativtext gesenkt werden, wenn die nationalen und internationalen Klimaziele erreicht sind.

FLUX-Preis: Urbanität und Vielfalt

Öffentlicher Verkehr Der FLUX-Preis würdigt dieses Jahr den Bahnhof Genf Eaux-Vives. Dieser beherbergt verschiedene Verkehrsträger und viele öffentliche Räume. Damit gibt der Bahnhof der Bevölkerung mehr Raum und wird zu einem beispielhaften Verkehrsknoten für eine nachhaltige Mobilität.

Von Alessia Campestrin



Gewinner: Am Bahnhof Genf Eaux-Vives, was so viel wie Wildwasser bedeutet, können sich alle in ähnlichen Geschwindigkeiten fortbewegen.

Dieses Jahr geht der FLUX-Preis an den Bahnhof Genf Eaux-Vives. Dieser steht für eine konsequente Stadtentwicklung, denn auf seinen fünf Hektaren hat es Platz für verschiedene Bereiche des Alltags: Der Bahnhof beherbergt 400 Wohnungen, Büros und unterschiedliche öffentliche Einrichtungen. Zum Beispiel gibt es Kinderkrippen, ein Th-

ater, ein Schwimmbad oder weitere Sportgelegenheiten. Dazu kommt, dass der Bahnhof Genf Eaux-Vives zu einer Einkaufsgalerie, einem Vorplatz, einer Allee und der Promenade entlang des Sees führt. Dank gut gestalteter Fusswege an das angrenzende, dicht bewohnte Quartier Eaux-Vives ist diese ganze Infrastruktur leicht erreichbar.

Die FLUX-Jury betont ausserdem, dass wichtige Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs, eine Velostation und ein Parking mit Mehrzwecknutzung bestehen. Die Vielfalt der Funktionen, die der Bahnhof und seine Umgebung erfüllen, ist gross und der Platz wird effizient genutzt.



© Gasser&dc

Der FLUX-Preis

Der VCS, Postauto und der Verband öffentlicher Verkehr vergeben seit 2007 den FLUX-Preis für vorbildliche Schweizer Verkehrsknoten. Die Knoten müssen aus betrieblicher Sicht und durch einladende öffentliche Räume überzeugen. Das Reisen soll so angenehm und sicher wie möglich gestaltet sein. Die achtköpfige Jury, der auch VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi angehört, prämiiert jeweils die Standortgemeinde mit einem Preisgeld von 5000 Franken.

Chêne-Bourg zieht um

Die Zuglinie durch Chêne-Bourg lag in Vergangenheit 300 Meter vom Ortszentrum entfernt. Mit den Renovierungen des Léman Express steht der Bahnhof Chêne-Bourg nun näher am Zentrum. Ausserdem soll sich der Bahnhofplatz selbst zu einem belebten Mittelpunkt entwickeln. Dazu bietet er 300 neue Wohnungen und verschiedenste Geschäfte. Für eine nachhaltige Mobilität sprechen der erleichterte Zugang zum Bahnhof und zu seiner Infrastruktur, ein reduzierter Parkplatzbedarf und Anschluss an das Velonet. Die Anschlüsse an Buslinien fehlen noch.

Teil des Léman Express

Der Bahnhof hat, wie auch die vier weiteren neu gebauten Bahnhöfe des S-Bahn-Netzes Léman Express, eine charakteristische und angenehme Beleuchtung. Diese entsteht durch spezielle Glasbausteine. Das «Atelier Jean Nouvel» hat sie eigens für diese fünf Bahnhöfe entwickelt.

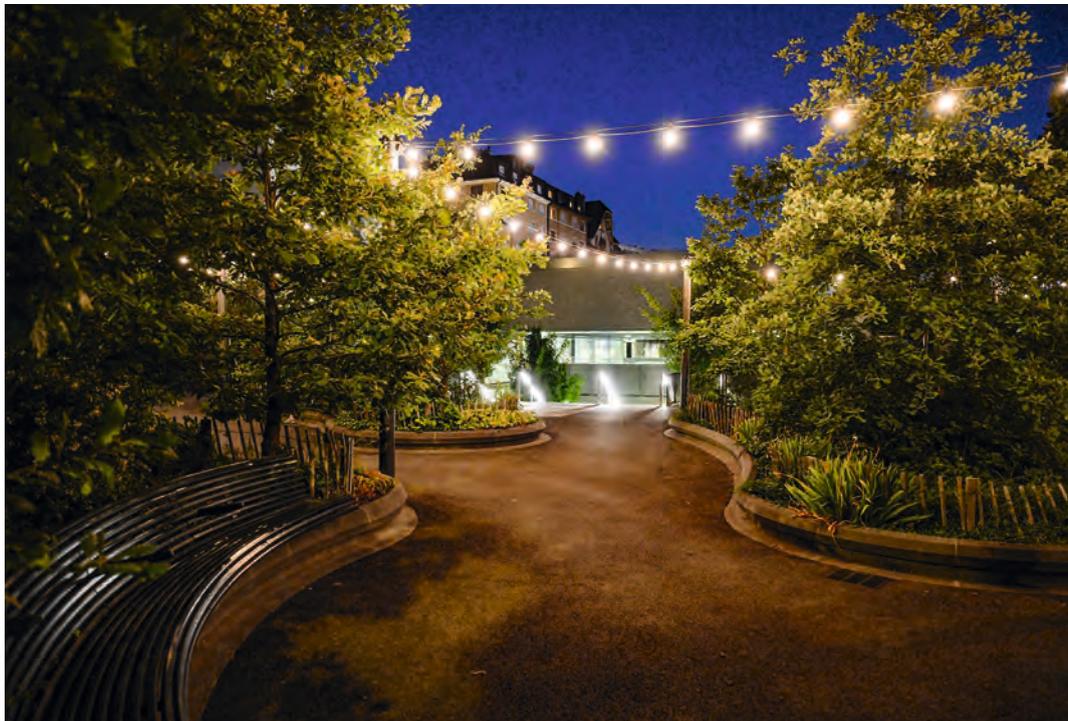
Die FLUX-Jury hat alle fünf neu gebauten S-Bahn-Haltestellen für den FLUX-Preis 2022 nominiert. Mit diesem Fokus auf das 2020 fertiggestellte Nahverkehrsnetz hat die Jury den Léman Express als Gesamtes gewürdigt. Denn auf 230 Streckenkilometern verbindet er Genf mit seiner angrenzenden Agglomeration. Dazu gehören auch französische Ortschaften.

Dies macht ihn zum zurzeit grössten grenzüberschreitenden S-Bahn-Netz in Europa.

Vorbildlicher Gestaltungsprozess

Beim Gestaltungsprozess des Bahnhofs Genf Eaux-Vives wurde Wert auf kollektive Interessen gelegt. So verwundert es wenig, dass der Bahnhof zu einem exemplarischen urbanen Raum geworden ist. Das Projekt ist komplex, der Prozess vorbildlich und das Ergebnis in vielerlei Hinsicht lobenswert.

Auch das Verkehrsnetz des Léman Express ist ein Erfolg. Die VCS-Sektion Genf hat unter den Fahrgästen eine Umfrage durchgeführt. Während die anderen Bahnhöfe eher kritisch beurteilt wurden, schloss der Bahnhof Eaux-Vives am besten ab. Verbesserungspotenzial gibt es bei der Beschilderung und der Barrierefreiheit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität. ■



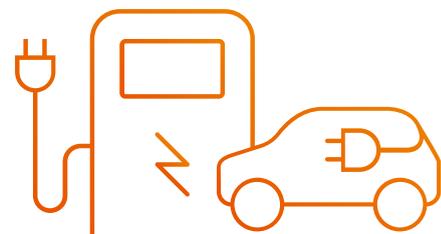
© Gasser&dc

Grünes Labyrinth in Genf-Champel

Der Bahnhof Genf-Champel ist mit dem Wohnquartier Plateau de Champel und dem Universitätsspital Genf verbunden. Diese Station sticht durch seine Aussenanlage hervor: Zwischen dicht bewaldeten Inseln finden Fussgängerinnen und Fussgänger verschiedene Plätze zum Verweilen, Blüten im gesamten Verlauf des Jahres, einen Wochenmarkt und Zugänge zu Buslinien in alle Richtungen.

Alessia Campestrin ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie ist vom Léman Express mit seiner vielfältigen öffentlichen Infrastruktur ebenso begeistert wie die FLUX-Jury.

Finden Sie Ladestationen in Ihrer Nähe



Jetzt
entdecken:





Strassen in Gelb

Schulweg Seit Ende des Sommers schmücken die «Stoppen für Schulkinder»-Transparente Gemeinden in der ganzen Schweiz. Dabei handelt es sich um die neue, vom VCS und von Fussverkehr Schweiz ins Leben gerufene Schulwegkampagne. Mit den kürzer werdenden Tagen sind Vorsicht und Sichtbarkeit auf dem Schulweg wichtiger denn je.

Von Camille Marion

Bestimmt haben Sie sie schon rund um Schulen, in den Strassen Ihrer Gemeinde und auf Abschränkungen gesehen: die seit Schulbeginn aufgehängten Plakate mit der Aufschrift «Stoppen für Schulkinder». Mit dem grossen «L» für Lernfahrende erinnert die Schulwegkampagne des VCS und von Fussverkehr Schweiz daran, dass Kinder nicht unfehlbar sind und zuerst lernen müssen, den Strassenverkehr richtig einzuschätzen. Auf der Strasse trägt jede und jeder mit dem eigenen Verhalten dazu bei, für Kinder unterwegs ein sicheres Klima zu schaffen.

Vorsicht und Sichtbarkeit

Die Zeitumstellung und der nahende Winter verändern die Bedingungen der Sichtbarkeit; am Morgen und am Ende des Tages liegt der Schulweg oft im Dunkeln, was noch viel höhere Aufmerksamkeit erfordert. Mit Geschwindigkeitsanpassung und vorausschauendem Fahren sorgen die Autofahrenden für mehr Sicherheit auf der Strasse. Personen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind,

müssen im Verkehr gut sichtbar bleiben. Damit die Kinder auch im Winter weiterhin zu Fuss zur Schule gehen, bietet der Webshop der Kampagne «Stoppen für Schulkinder» verschiedene refl ktierende Accessoires an. ■

Infos zur Kampagne und Materialbestellung unter www.schulweg.ch



WOHLFÜHLOASE FÜR DEN NEUEN STUBENTIGER

Ist die Entscheidung für eine eigene Katze erst einmal getroffen, kann es meist nicht schnell genug gehen. Doch welche Dinge müssen Sie unbedingt ausser Reichweite des Vierbeiners aufbewahren? Und über welche Gegenstände freut sich die Katze besonders in ihrem neuen Zuhause?

Gefahren im Haushalt

Kurz vor Weihnachten trifft man ihn in vielen Haushalten: den Weihnachtsstern. Die schöne Pflanze ist für Katzen aber gefährlich, deshalb sollten Sie nach Zuzug des neuen Haustiers auf diese verzichten – ebenso auf Amaryllis, Lilien und Maiglöckchen.

Eine weitere grosse Gefahr: schräg gestellte Fenster. Neugierige Katzen versuchen, durch das Fenster ins Freie zu kommen. Wenn sie dabei stecken bleiben, kann dies zu ernsthaften Verletzungen führen. Auch Toilettendeckel sollten Sie in Zukunft geschlossen halten und eine heisse Herdplatte immer im Auge behalten.

Kratzbaum und Katzengrass

Katzen lieben Höhe – sie sitzen gerne auf dem höchsten Platz und behalten ihre Umgebung so gut im Blick. Deshalb freut sich der Stubentiger besonders über einen Kratzbaum mit integriertem Hochbett. An den rauen Oberflächen des Baums kann er zudem seine Krallen pflegen.



© Adobe Stock/Konstantin Alsenov

Für eine gesunde Verdauung bei Katzen ist Katzengras wichtig. Das kleine Gewächs lässt sich leicht selbst anpflanzen und unterstützt den Vierbeiner beim Ausspeien von unverdaulichen Haarballen.

Katzen sind sehr intelligente und geschickte Tiere – meist passiert ihnen nichts. Doch für den Fall, dass doch einmal ein Besuch beim Tierarzt nötig wird, unterstützt Sie die wau-miau-Tierversicherung, bei der Sie als VCS-Mitglied von 25 Prozent Rabatt profitieren.

wau-miau 

25% Rabatt für VCS-Mitglieder

wau-miau

Das einzigartige Versicherungs- und Dienstleistungspaket für Ihr Haustier

Ob Hund oder Katze – ermöglichen Sie Ihrem Vierbeiner eine optimale medizinische Versorgung und ein langes, glückliches Tierleben. Und sichern Sie sich gegen hohe Kosten ab, die bei Krankheit oder Unfall Ihres Haustieres entstehen.

Bestellungen und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/haustiersversicherung

Für Mensch und Umwelt

VCS

Das beste Auto wird nie gebaut



Ökobilanzen zeigen: Um Klima- und Umweltschäden zu reduzieren, müssen Autos elektrifiziert und leichter werden. Die Stromgewinnung muss auf erneuerbare Quellen umgestellt und die Rohstoffe recycelt werden.

Von Anette Michel

Der Dacia Spring ist aus Umweltsicht das beste Elektroauto auf dem Markt, der Toyota Prius das beste Modell mit Benzin- oder Dieselmotor. Dies zeigt die Umweltbewertung von eco-auto.info, die auf den Zulassungsdaten basiert. Ein Vergleich von Autos mit verschiedenen Antrieben ist hingegen nur mit einer Ökobilanz möglich. Ökobilanzen betrachten den ganzen Lebenszyklus von Produkten, meist für typische Modelle. Wo genaue Informationen fehlen, werden naheliegende Annahmen getroffen.

Aktuelle Ökobilanzstudien zeigen eindeutig: Werden Elektroautos mit Strom betrieben, der wie in der Schweiz grossteils aus erneuerbaren Quellen stammt, schädigen sie das Klima weniger als Autos mit Verbrennungsmotoren. Obwohl ihre Produktion wegen der energieintensiven Herstellung der Batterie mehr CO₂-Emissionen verursacht: Dank des geringeren Ausstosses im Gebrauch machen sie diesen Rückstand wett – in der Schweiz nach rund 30 000 Kilometern. Über die Lebensdauer stösst ein Elektroauto mit knapp 30 Tonnen rund 50 Prozent weniger CO₂ aus als ein Benziner.

Erneuerbare Stromproduktion zentral

Unter welchen Voraussetzungen ein Elektroauto besser abschneidet als ein Benzinermodell, haben Romain Sacchi und Christian Bauer vom Paul Scherrer Institut (PSI) untersucht. Bauers Erkenntnis: «Der wichtigste Parameter ist, wie viel CO₂ bei der Stromherstellung anfällt.» Je entschiedener die Stromgewinnung auf erneuerbare Quellen umgestellt wird, desto klimaschonender fahren Elektroautos. «Mehr Elektroautos auf der Strasse bedeuten mehr Stromverbrauch, und dieser muss von zusätzlichen Wind-, Solar- und Wasserkraftwerken gedeckt werden», sagt Bauer. Basiert auch die Herstellung der Autos auf erneuerbarer Energie, verbessert dies die Klimabilanz weiter.

Ebenfalls grossen Einfluss hat das Fahrzeuggewicht: «Hält der Trend zu immer schwereren Autos an, so wird nicht das volle

Potenzial der Elektrifizierung zur Reduktion der CO₂-Emissionen genutzt», so Bauer.

Mehr Feinstaub und Wasserverbrauch

Neben den Treibhausgasemissionen haben die Forscher auch andere Umweltwirkungen untersucht. Nicht bei allen schneiden Elektroautos besser ab als Verbrenner. Vor allem die Herstellung der Batterie belastet die Umwelt stark – etwa durch Feinstaubemissionen und hohen Wasserverbrauch bei der Rohstoffförderung.

Bremst also die Umstellung auf Elektroautos zwar den Klimawandel, verschärft aber andere Umweltprobleme? So pauschal könne man das nicht sagen, meint Bauer: «Bei einigen Indikatoren – etwa beim Feinstaub – hängt die Umweltwirkung stark vom Ort der Emissionen ab. Dieser wird aber in unseren Berechnungen nicht erfasst.» Während Elektroautos bei deren Herstellung viel mehr Feinstaub verursachen als Verbrenner, entsteht beim elektrischen Fahren weniger Feinstaub – gerade in der Stadt, wo viele Menschen betroffen sind, reduzieren sich damit Gesundheitsschäden.

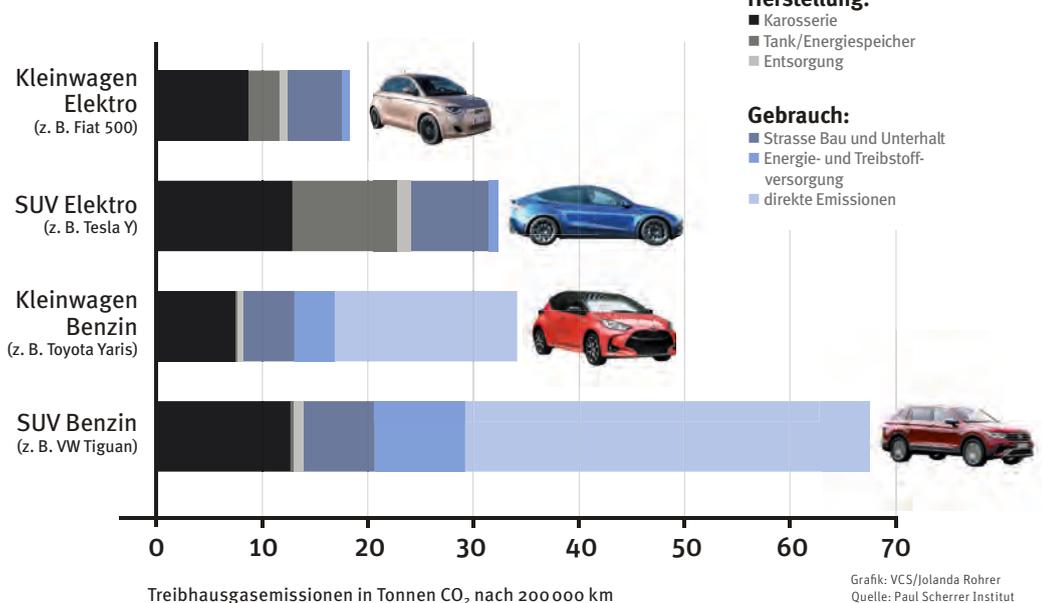
Recycling elementar

Eine fundierte Aussage zur Gesamtumweltbelastung ist also kaum möglich. Bei Umweltproblemen in Zusammenhang mit der Förderung von Metallen rechnet Bauer aufgrund des Elektrobooms aber mit einer Zunahme: «Die Batterien der Elektroautos enthalten viel Nickel, Kobalt, Lithium etc. Deswegen ist es zentral, dass möglichst viel recycelt wird.»

Technisch können die Batterierohstoffe fast vollständig recycelt werden, und in der EU werden aktuell strenge Anforderungen an das Recycling verabschiedet. Doch in den kommenden Jahrzehnten wird der Bedarf an Batterierohstoffen massiv ansteigen, während erst wenige Autobatterien ihr Lebensende erreichen und ins Recycling kommen. Klar ist: Auch mit Recycling hat ein Elektroauto in der Ökobilanz keine Chance gegen den öffentlichen Verkehr oder Velos.

Anette Michel ist Projektleiterin von eco-auto.info. Privat ist sie am liebsten per Velo unterwegs.

Klimabilanz von Benzin- und Elektroautos





1	15963	Schöffel Rotterdam	339.00	12	17841	Merino Heavyweight	39.90	23	17792	Devold Duo Active Merino 210 Lady	84.90
2	14884	Schöffel Boston Lady	219.00	13	17390	Wowow Crossroad Jacket	39.90	24	17855	Icebreaker ZoneKnit 260 Lady	169.90
3	13234	Ortovox Piz Bial Jacket Lady	269.90	14	16690	Devold Nibba Hiking	219.90	25	17834	Skhoop Sandy Short Skirt	119.00
4	13239	Ortovox Piz Bival Jacket	269.90	15	17840	Merino Wide	29.90	26	16168	Buff Merino Lightweight	34.90
5	14470	RocAlpes Transalpe RT420 Alu	79.00	16	17795	Devold Duo Active Merino 210	84.90	27	15983	Hanweg Banks Snow GTX	299.00
6	16038	Wowow Wetland	69.00	17	17860	Icebreaker ZoneKnit 260 Half Zip	169.90	28	15981	Hanweg Banks Snow GTX Lady	299.00
7	18470	Black Diamond Dawn Patrol 25	179.00	18	17823	Schöffel Almkogel	89.00				
8	18349	H-S Turku	89.90	19	17836	Skhoop Tindra V-Neck	229.00				
9	18347	H-S Tromsøe Lady	89.90	20	15825	Tubbs Flex VRT	379.00				
10	17794	Devold Duo Active Merino 210	84.90	21	18323	Tubbs Flex VRT W	379.00				
11	17793	Devold Duo Active Merino 210 Lady	84.90	22	16686	Devold Nibba Hiking Lady	219.90				



Für sicherere Wege

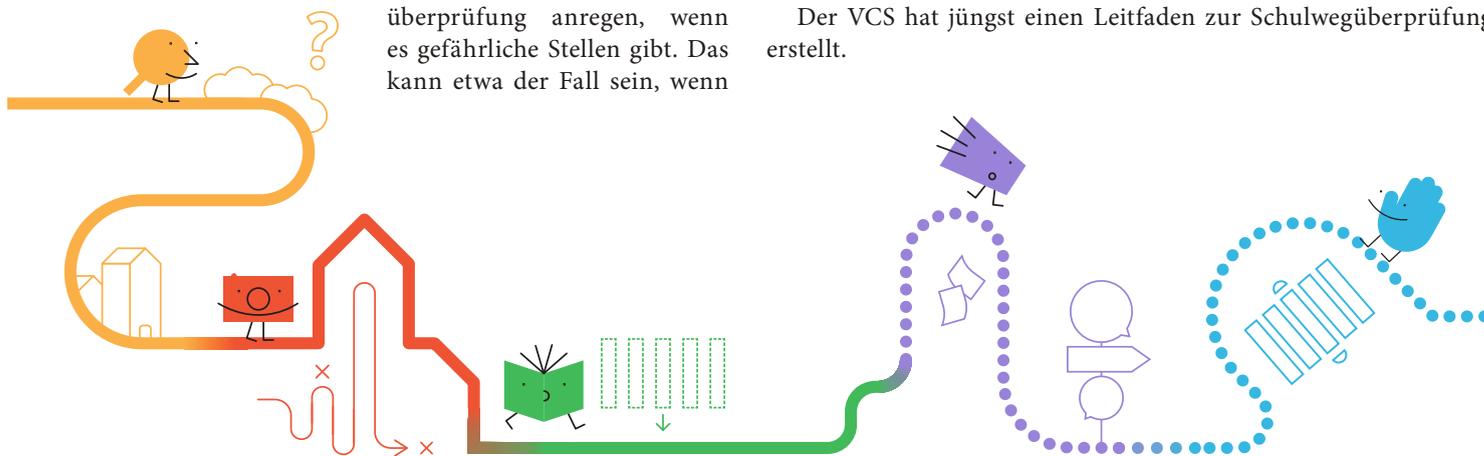
Zusammengestellt von Nelly Jaggi

Schulweg Ist der Schulweg sicher genug, schwierig oder gar gefährlich? Der VCS zeigt mit einem neuen Leitfaden zur Schulwegüberprüfung, wie Eltern, Elternräte oder auch Lehrerinnen, Lehrer und Schulleitungen vorgehen können, um die Sicherheit auf dem Schulweg zu verbessern.

Für sichere Schulwege sind grundsätzlich Gemeindebehörden zuständig. Doch auch Interessengruppen können die Initiative ergreifen und eine Schulwegüberprüfung anregen, wenn es gefährliche Stellen gibt. Das kann etwa der Fall sein, wenn

ein Kind viel befahrene Strassen auf Fussgängerstreifen ohne Mittelinsel queren muss oder wenn die Sicht durch parkierte Autos, Hecken oder Zäune erschwert wird.

Der VCS hat jüngst einen Leitfaden zur Schulwegüberprüfung erstellt.



1. Initiative ergreifen, Diskussion anstossen

Nehmen Gemeindebehörden ihre Verantwortung nicht wahr, steht es Interessengruppen und politischen Verbänden zu, eine Schulwegüberprüfung anzustossen.

2. Gleichgesinnte suchen, sich austauschen

Es ist sinnvoll, im eigenen Umfeld nach Gleichgesinnten zu suchen. Je mehr sich für ein Anliegen einsetzen, desto mehr Gewicht erhält dieses.

3. Ziele formulieren

Erwartungen sollten schriftlich festgehalten werden, um den Gemeindebehörden den Handlungsbedarf aufzuzeigen. Beispielsweise: Die Schulwege sollen einer Schulwegüberprüfung bezüglich Verkehrssicherheit unterzogen werden. Festgestellte Sicherheitsdefizite

sollen anschliessend Schritt für Schritt durch die Gemeindebehörden behoben werden.

4. Lösungsansätze evaluieren

Als Nächstes gilt es, mögliche Anbieter zu recherchieren und konkrete Angebote einzuholen (zum Beispiel für ein VCS Mobilitätskonzept Schule, vgl. Kasten). Das zeigt den Gemeindebehörden die Vorstellungen auf und gibt dem Anliegen mehr Gewicht.

5. Eingabe bei der Gemeindebehörde

Sobald die Problematik besprochen und entsprechende Unterlagen beschafft wurden, kann ein Antrag für die Durchführung einer Schulwegüberprüfung an die Gemeindebehörde gestellt werden. Anträge oder Vorstösse können auf verschiedenen Ebenen erfolgen – beispielsweise als Onlinepetition, Mustervorstoss usw. Die VCS-Sektionen, welche über ein umfassendes, regionales Netzwerk verfügen, stehen gerne unterstützend zur Verfügung.

6. Stellungnahme der Behörde

Nimmt die Gemeindebehörde den Antrag an, ist sie verpflichtet, innert einer gewissen Frist einen Projektvorschlag auszuarbeiten. Sollte die Gemeindebehörde den Antrag ablehnen, so empfiehlt sich ein weiterer Versuch mit einem anderen Instrument.

VCS Mobilitätskonzepte Schule

Seit 2012 erarbeiten die VCS-Fachleute im Auftrag von Gemeinden VCS Mobilitätskonzepte Schule. Der VCS liefert der Gemeinde ein breit abgestütztes Instrument, welches ihr erlaubt, die Schulwegsicherheit nachhaltig zu erhöhen – meist mit einfachen Mitteln. Das partizipative Angebot besteht aus fünf Schritten und eignet sich für die Stufe Kindergarten und Primarschule.

Weitere Infos unter www.mobilitaetskonzept-schule.ch



Den detaillierten Leitfaden und einen Mustervorstoss finden Sie unter www.verkehrclub.ch/leitfaden

Ein Zeichen über das eigene Leben hinaus

Von Alicia Pfautsch

Legate Wer sich auch in Zukunft für die eigenen Ideale einsetzen möchte, kann im Testament eine gemeinnützige Organisation berücksichtigen. Mit dem revidierten Erbrecht haben Erblasserinnen und Erblasser ab dem kommenden Jahr mehr Handlungsspielraum.

Das revidierte Erbrecht

In der Schweiz werden jährlich geschätzte 95 Milliarden Franken vererbt – zum Grössteil innerhalb der Familie. Lediglich drei Promille davon werden an gemeinnützige Organisationen gespendet. Ab Anfang 2023 tritt das revidierte Erbrecht in Kraft: Die gesetzlichen Pflichtteile wurden reduziert, die Erblasserinnen und Erblasser haben beim Nachlass mehr Handlungsspielraum.

Viele Menschen möchten ein Zeichen über das eigene Leben hinaus setzen und dazu beitragen, dass die eigenen Ideale weiter vertreten werden. Dies, um etwa der Umwelt auch zukünftig eine Stimme zu geben und den neu heranwachsenden Generationen eine lebenswerte Welt zu hinterlassen.

Wer einer Organisation etwas aus dem Nachlass hinterlassen will, macht das am einfachsten mit einem Vermächtnis oder

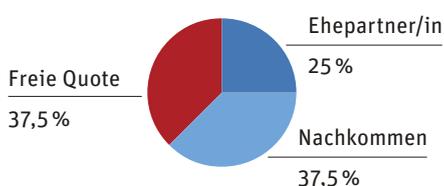
Legat im Testament. Der Erblasser oder die Erblasserin kann dieses Legat an einen Zweck binden.

Damit ein Testament gültig ist, müssen Formvorschriften beachtet werden: Es muss handschriftlich verfasst, datiert und unter-

Die Erblasserin, der Erblasser hat ab 2023 dank einer höheren frei verfügbaren Quote mehr Handlungsspielraum bei der Nachlassplanung.

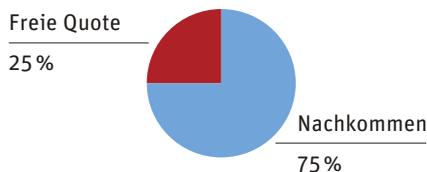
Pflichtteile bisher

Ehepartner, Ehepartnerin und Kinder



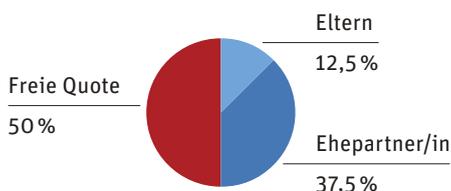
Pflichtteile bisher

Nur Kinder



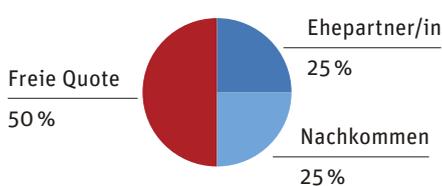
Pflichtteile bisher

Ehepartner, Ehepartnerin und Eltern



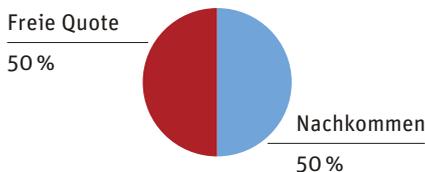
Pflichtteile ab 2023

Ehepartner, Ehepartnerin und Kinder



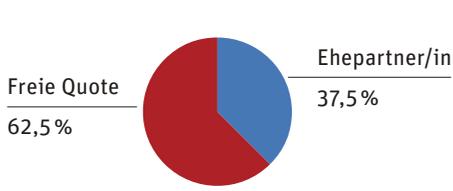
Pflichtteile ab 2023

Nur Kinder



Pflichtteile ab 2023

Ehepartner, Ehepartnerin und Eltern



Wir alle sind gefordert, die Erderwärmung einzudämmen und unserem Planeten Sorge zu tragen, damit auch unsere Kinder und Kindeskinde noch ein würdiges und gesundes Leben führen dürfen.

geschrieben sein. Ein Testament kann auch öffentlich beurkundet werden. Berücksichtigt werden müssen die gesetzlichen Erben, die pflichtteilgeschützt sind, also Kinder, überlebende Ehegatten und eingetragene Partnerinnen oder Partner. Hat jemand keine gesetzlichen Erben, kann er oder sie über das gesamte Vermögen frei verfügen.

Unterstützung durch den VCS

Der VCS bietet in Zusammenarbeit mit dem Onlineportal DeinAdieu.ch einen Testamentgenerator an. Damit erstellen Sie – auch ohne Erfahrung in rechtlichen Belangen – kostenlos und anonym eine individuelle Testamentsvorlage, die Sie anschliessend von Hand abschreiben, datieren und unterschreiben können.

Unter www.verkehrsclub.ch/legate können Sie eine kostenlose Erstberatung mit den Erbrechtsspezialisten unserer Partnerorganisation DeinAdieu vereinbaren. Das

vertrauliche Gespräch per Telefon oder vor Ort im Wert von 300 Franken beinhaltet die Prüfung Ihrer Situation oder Ihres Testaments sowie eine Empfehlung für Ihre Nachlassplanung.

Ein Geschenk an die nächste Generation

Der Hitzesommer in diesem Jahr hat uns gezeigt, dass die Auswirkungen der Klimakrise immer spürbarer werden und die nahenden ökologischen Kipppunkte nicht mehr ein Problem sind, das man aussitzen und den künftigen Generationen überlassen darf. Wir alle sind gefordert, die Erderwärmung einzudämmen und unserem Planeten Sorge zu tragen, damit auch unsere Kinder und Kindeskiner noch ein würdiges und gesundes Leben führen können.

Der Verkehr ist der grösste Verursacher von Treibhausgasen in der Schweiz. Das muss sich dringend ändern! Für den VCS ist darum klar: Die Zukunft ist fossilfrei! Dafür setzen wir unser ganzes politisches Gewicht ein.

Zudem fördern wir die Gesundheit durch aktive Mobilität dank mehr Fuss- und Ve-

Wir versprechen, uns auch in Zukunft mit aller Kraft für eine Mobilität einzusetzen, in welcher der Mensch und die Natur im Zentrum stehen – gemeinsam mit Ihnen!

loverkehr. In den Städten sorgt unser Engagement für Verkehrsberuhigung dank Tempo 30 und Begegnungszonen. Auf der Strasse setzen wir uns für die Eindämmung von Luft- und Lärmemissionen des Autoverkehrs und für die Verkehrssicherheit ein.

Wir versprechen, uns auch in Zukunft mit aller Kraft für eine Mobilität einzusetzen, in welcher der Mensch und die Natur im Zentrum stehen – gemeinsam mit Ihnen! Als VCS-Mitglied oder mit einem Legat helfen Sie uns in diesem Bestreben. Nur dank Ihrer langjährigen Unterstützung ist unser Engagement auch für zukünftige Generationen überhaupt möglich. ■

Alicia Pfautsch ist Projektleiterin beim VCS und engagiert sich für einen bewussten und ökologischen Ressourceneinsatz im Einklang mit der Umwelt.



www.verkehrsclub.ch/legat



© Getty Images



Engagement ist besonders wirkungsvoll, wenn es über Landesgrenzen hinausgeht; das gilt auch für die Verkehrspolitik und den Umweltschutz. Auch der VCS und seine Sektionen setzen auf internationale Zusammenarbeit – etwa im europäischen Dachverband Transport&Environment oder mit den Schwesterverbänden in Österreich und Deutschland – und lassen sich von guten Beispielen inspirieren, teilen ihre Erfolge und bauen Brücken.



Zusammen
vorwärtskommen



Illustrationen:
mueller@erdf.ch

Grenzen überwinden – nach aussen und innen

Die Menschen, die die Grenzen der Schweiz für ihre tägliche Arbeit queren, tun dies grossmehrerheitlich mit dem Auto. Im Jura sind es gar rekordhohe 97 Prozent. In Genf konnte der ähnlich hohe Anteil seit der Eröffnung des S-Bahn-Netzes Léman Express um knapp 10 Prozent reduziert werden. Vorwiegend mit dem Auto sind auch die Ferien- und Erholungssuchen-

den unterwegs, die durch die Schweiz fahren, um ihre Reiseziele im Süden zu erreichen. Nach wie vor Handlungsbedarf besteht beim alpenquerenden Güterverkehr: 863 000 Lastwagen querten letztes Jahr die Schweizer Alpen. Erlaubt wären maximal 650 000. Das sind Zahlen, die zeigen, dass Verkehrspolitik in der Schweiz nicht ausschliesslich innerhalb der Staatsgrenzen gemacht werden kann. Lösungen müssen folglich grenzübergreifend angegangen werden.

Das ist nicht neu. Kaum war der VCS entstanden, packten die Gründungsmitglieder auch gleich international an, als Geburtshelfende für die ausländischen Schwesterclubs in Deutschland – VCD – und Österreich – VCÖ – sowie für den europäischen Dachverband Transport&Environment (T&E). Schon früh nach der Gründung des VCS war also klar, dass sich Verkehrs- und Umweltprobleme nur grenzüberschreitend lösen lassen.

Der VCD und der VCÖ haben sich teils in andere Richtungen entwickelt, ohne dabei den Pfad ihrer Zweckartikel – «eine nachhaltige Mobilität für Mensch und Umwelt» – zu verlassen; der VCÖ hat sich von einer Mitgliederorganisation in einen Thinktank gewandelt, der sich über Spenden finanziert. Der VCD hat mit dem VCS vergleichbare föderalistische (Bünde-)Strukturen. Er hat seine Dienstleistungen ausgelagert und sich verstärkt zu einer Bewegungsorganisation entwickelt. Vom regelmässigen Dreiländeraustausch profitieren alle drei Verkehrs-Clubs. Best Practices und Kampagnen werden niederschwellig ausgetauscht – so dass keine Organisation das Rad neu erfinden muss.

Auf europäischer Ebene seien hier die Cipra, der Dachverband der im Alpenschutz tätigen Nichtregierungsorganisationen, und T&E erwähnt. Letzterem steht eine wichtige regulatorische Aufgabe zu. Er setzt sich dafür ein, dass griffige Massnahmen zur Einhaltung der Klimaziele beschlossen werden. So wie diesen Sommer, als das EU-Parlament beschlossen hat, dass Autos und Nutzfahrzeuge per 2035 kein CO₂ mehr ausstossen dürfen. Diesem Entscheid waren mehrere Monate intensiver Grundlagen- und Lobbyarbeit von T&E vorausgegangen.

Grenzen gibt es übrigens auch in der Schweiz. Die bekanntesten sind wohl die Sprachgrenzen. Mit dem Bureau romand – der VCS-Zweigstelle für Verkehrssicherheit in der Romandie und im Tessin – spielt der VCS seine Stärke aus: Er überwindet Grenzen für das gemeinsame Ziel einer nachhaltigen Mobilität für Mensch und Umwelt. ■

Stéphanie Penher leitet den Bereich Verkehrspolitik und Kampagnen und ist seit 2020 Mitglied des Vorstands von T&E.



Europaweite Zusammenarbeit

Von Anette Michel

Bei den CO₂-Flottenzielen für Autos, beim internationalen Bahn- und beim Flugverkehr sind die Möglichkeiten des VCS begrenzt. Darum spannt er bei solchen Themen mit dem europäischen Netzwerk von Transport&Environment zusammen.

Die CO₂-Flottenziele für Neuwagen üben, wie auch Abgasnormen, politischen Druck auf die Autobranche aus, damit neue Autos weniger Treibhausgase ausstossen. Sie wurden durch die EU beschlossen und von der Schweiz – mit einigen Anpassungen – übernommen. So kommen die meisten Regelungen in der Schweiz zustande, die international gehandelte Güter betreffen. Einige werden aktiv mit einem politischen Entscheid, andere gar automatisch und unverändert übernommen.

Aus diesem Grund ist für den VCS die Zusammenarbeit mit dem europäischen Dachverband Transport&Environment (T&E) essenziell. Wie über 50 weitere nationale Umwelt- und Verkehrsverbände aus Europa ist der VCS Mitglied bei T&E; er vertritt dort zusammen mit der Alpen-Initiative die Schweiz.

Informationsaustausch

«Dank T&E sind wir stets über die politischen Prozesse in Brüssel informiert und können unsere Schwerpunkte in der Schweiz entsprechend setzen», sagt Martin Winder, Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS. «Weiter leistet T&E wichtige Grundlagenarbeit und publiziert regelmässig Studien, die Licht in dunkle Ecken des Verkehrssektors bringen.»

So hat T&E zum Beispiel aufgedeckt, dass der CO₂-Ausstoss von Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV) im Realgebrauch um ein Vielfaches höher ist als die offiziell deklarierten Werte. Die EU passt nun die Berechnung der CO₂-Emissionen von PHEV an – was auch in der

Schweiz zu realitätsnäheren Angaben führen wird.

Die internationale Zusammenarbeit ist auch beim Flugverkehr zentral. Mit der Kampagne «travel smart» fordert T&E Unternehmen auf, ihre Geschäfts-

Vorstand von T&E vertritt (siehe Seite links). «Das schweizweite Tarifsystem kann als Vorbild dienen, da es mit einem Ticket die Nutzung von Verkehrsmitteln verschiedener Betreiber ermöglicht.» Bei T&E wird nun die Forderung einer eu-

«Dank T&E sind wir stets über die politischen Prozesse in Brüssel informiert.»

Martin Winder, Projektleiter Verkehrspolitik

flüge zu reduzieren, und veröffentlicht ein Ranking von Firmen und deren Reduktionsversprechen. Der VCS sorgte dafür, dass die Ergebnisse des Rankings in der Schweiz von den Medien gut aufgenommen wurden.

ropäischen Plattform für die vereinfachte Buchung von grenzüberschreitenden Zugreisen zum Thema.

Anette Michel ist Projektleiterin von eco-auto.info und begeistert sich für die europaweite Zusammenarbeit.

Themen platzieren

Dass die Zusammenarbeit auch andersrum funktioniert, zeigt das Beispiel Bahnverkehr. «Die Bahn ist in der Schweiz besser gestellt als in vielen anderen europäischen Ländern», sagt Stéphanie Penher, die den VCS im

Weitere Infos:

www.transportenvironment.org
www.travelsmartcampaign.org



Carte blanche für unsere Nachbarn

Der VCÖ in Österreich und der VCD in Deutschland sind die Schwesterclubs des VCS. Sie kämpfen für dasselbe Ziel: eine zukunftsfähige und nachhaltige Mobilität, bei der Mensch und Umwelt im Zentrum stehen. Welche Themen in ihren Organisationen aktuell sind, haben sie für dieses Dossier zusammengestellt.

VCÖ: Mit Daten, Fakten und Netzwerken für nachhaltigen Verkehr

Ohne Verkehrswende sind die Klimaziele nicht erreichbar. Das trifft auf die Schweiz, Deutschland und Österreich gleichermaßen zu und gewinnt mit der sich verschärfenden Klimakrise immer stärker an Bedeutung. Der VCÖ arbeitet seit der Gründung im Jahr 1988 konsequent daran, dass die Mobilität ökologisch verträglicher und sozial

gerechter wird. Damals war umweltverträgliche Mobilität ein Randthema, heute ist es in der Mitte der Gesellschaft angekommen.

Dass viele Akteurinnen und Akteure an der klimaverträglichen Verkehrswende arbeiten, zeigt der VCÖ-Mobilitätspreis, den der VCÖ seit dem Jahr 1992 alljährlich durchführt. Waren es Anfang der 2000er-Jahre rund 100 Einreichungen pro Jahr, wurden seit dem Jahr 2015 jedes Jahr mehr als 300 Projekte bei Österreichs grösstem Wettbewerb für klimaverträgliche Mobilität und nachhaltigen Gütertransport eingereicht. «Wir wollen mit dem VCÖ-Mobilitätspreis Mut zur Veränderung machen und aufzeigen, was Gemeinden, Städte, Unternehmen, Schulen, Universitäten und Initiativen bereits

tun, um den Verkehr auf Klimakurs zu bringen», erklärt VCÖ-Geschäftsführerin Ulla Rasmussen. Die vorbildlichen Projekte sind in einer Online-Projektdatenbank auf der Website des VCÖ öffentlich zugänglich und sollen viele zum Nachahmen motivieren.

Gemeinsam mit Fahrgästen zeigt der VCÖ auf, was bei den Bahnen in Österreich zu verbessern ist. Bei der diesjährigen Befragung, dem VCÖ-Bahntest, nahmen mehr als 9300 Bahnfahrerinnen und Bahnfahrer in den Zügen von zehn Bahnunternehmen teil.

Wichtig ist dem VCÖ der enge Austausch mit der Wissenschaft und Fachleuten aus verschiedenen Bereichen. Dies erfolgt in Fachkonferenzen, seit Covid-19 verstärkt online, und in der Zusammenarbeit bei Fachpublikationen und Factsheets. Auch diese stellt der VCÖ auf seiner Website allen zur Verfügung. «Mobilität ist ein Querschnittsthema. Die Energiewende kann ohne Verkehrswende nicht gelingen. Auch Wohnbau und Siedlungsentwicklung haben zentralen Einfluss auf unser Mobilitätsverhalten. Umgekehrt beeinflusst die Mobilität massiv unsere Gesundheit, sowohl negativ durch Abgase und Lärm als auch positiv, wenn die Verkehrsplanung es ermöglicht, dass wir viele Alltagswege zu Fuss oder mit dem Fahrrad zurücklegen können», verdeutlicht Ulla Rasmussen.

Abgabe auch auf Benzin und Diesel

Österreich hat per 1. Oktober eine CO₂-Steuer in der Höhe von 30 Euro pro Tonne CO₂ eingeführt. Im Gegensatz zur Schweizer CO₂-Abgabe wird die Steuer in Österreich nicht nur auf Heizöl und Gas, sondern auch auf Benzin und Diesel erhoben. Die Steuer steigt bis 2025 auf 55 Euro pro Tonne CO₂.





Ein zentrales Thema des VCÖ ist auch die Internalisierung externer Kosten. Die Einführung der CO₂-Bepreisung in Österreich im heurigen Oktober war ein Schritt in die richtige Richtung.

Ein weiterer wichtiger Teil der VCÖ-Tätigkeit ist die Teilnahme in Gremien. Der VCÖ erinnert dabei auch regelmässig an die Interessen der künftigen Generationen. Vor allem Infrastrukturprojekte entscheiden das Mobilitätsverhalten auf Jahrzehnte. «Die Klimaziele sind nur mit weniger Auto- und Lastwagenverkehr erreichbar. Deshalb ist der Ausbau von Autobahnen einfach nicht mehr zeitgemäss»,

nennt Rasmussen ein Beispiel.

In Österreich und auch darüber hinaus bekannt sind die VCÖ-Grafiken, die Daten anschaulich darstellen. Diese werden nicht nur vom VCÖ verbreitet, sondern auch von Interessierten via Social-Media-Kanäle, von Fachleuten bei Vorträgen und im Unterricht an Universitäten und Schulen. ■

Christian Gratzler ist VCÖ-Pressesprecher.

Weitere Infos: www.vcoe.at

Vor allem Infrastrukturprojekte entscheiden das Mobilitätsverhalten auf Jahrzehnte.

VCD: Für eine klimaverträgliche und sozial gerechte Verkehrswende

Eine klimaverträgliche und sozial gerechte Mobilität für alle ist eines der Kernanliegen des ökologischen Verkehrsclubs VCD. Damit alle Menschen, unabhängig von Alter, Geschlecht, Einkommen, Wohnort oder körperlichen Einschränkungen, selbstbestimmt und nachhaltig mobil sein können, braucht es gute Alternativen zum eigenen Auto. Das Instrument dafür ist die Mobilitätsgarantie. Mit ihr können bundesweit geltende Standards für die Qualität von Fuss- und Radwegen, Bus und Bahn und ergänzenden Mobilitätsangeboten umgesetzt werden.

Denn nach wie vor werden zu viele Menschen in ihrer gesellschaftlichen Teilhabe eingeschränkt, weil sie sich keinen Fahrschein leisten können, mit ihrem Rollstuhl nicht in den Bus kommen oder schlicht, weil erst gar keiner fährt. Mit einer Mobilitätsgarantie kann ein gutes und barrierefreies Bus- und Bahnangebot vor Ort geschaffen werden sowie Sozialtickets für diejenigen, die sich die regulären Ticketpreise nicht leisten können.

Damit eine Mobilitätsgarantie umgesetzt wird, bedarf es klarer Vorgaben und Rahmenbedingungen der Politik. Dem aktuellen Verkehrsrecht in

Deutschland fehlen jedoch klare Ziele, die den Menschen und den Klimaschutz berücksichtigen. Hinzu kommt, dass es keine übergeordnete Planung für alle Verkehrsmittel gibt, sondern jedes Verkehrsmittel separat betrachtet wird. Um das endlich zu ändern, braucht es einen neuen Rechtsrahmen. Daher hat der VCD gemeinsam mit zahlreichen Expertinnen und Experten aus Verbänden, der Stadt- und Verkehrsplanung, Wissenschaft, Verwaltung und Politik einen Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz erarbeitet. Renommierte Verfassungsrechtler wurden beauftragt, einen konkreten Gesetzesentwurf vorzulegen.

Als übergeordneten Rahmen setzt das Bundesmobilitätsgesetz Ziele: Neben Klimaschutz geht es um Mobilitäts-sicherung von Personen und Gütern, Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz, Effizienz und Resilienz. An diesen Zielen sollen sich die Verkehrsplanung und Finanzierung ausrichten. Infolgedessen würde nur noch die Infrastruktur gebaut, die zur Erreichung der Ziele notwendig ist. Zudem stellen Erreichbarkeitsstandards sicher, dass auch kleine Orte über ein gutes Bus- und Bahnangebot und sichere Fuss- und Radwege verfügen. Bei einigen Regelungsvorschlägen haben

sich die beteiligten Verfassungsrechtler an der Schweizer Praxis orientiert, die insbesondere in puncto Verkehrsplanung und Infrastrukturfinanzierung gute Ansätze liefert, insbesondere was die integrierte Planung oder die Berücksichtigung von Nachhaltigkeitskriterien angeht.

Der Vorschlag für ein Bundesmobilitätsgesetz wurde im Frühjahr 2022 veröffentlicht. Inhalte und Ziele wurden und werden mit verschiedenen Stakeholdern aus Politik und Verwaltung auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene sowie Verkehrsunternehmen diskutiert. Alle Seiten haben längst erkannt, dass das deutsche Verkehrsrecht modernisiert werden muss. Denn ohne verbindliche Ziele im Bereich der Mobilitäts- und Verkehrsplanung können weder die Klimaziele noch die Verlagerungsziele erreicht werden. Als Lobbyist für die Verkehrswende setzt sich der VCD auch in Zukunft weiter bei der Politik für die Umsetzung ein. ■

Michael Müller-Görnert ist verkehrspolitischer Sprecher beim VCD.

Weitere Infos:

www.vcd.org/soziale-aspekte-verkehrswende und www.vcd.org/bumog (Bundesmobilitätsgesetz)



Der europäische Bahnverkehr gleicht einem Dschungel aus Anbietern und Tarifsystemen.

Wieso ist das so schwierig?

Von Selim Egloff

Die Reiselust innerhalb Europas ist definitiv zurück. Das Zugfahren ist aber immer noch mit viel zu vielen unnötigen Hürden verbunden.

Die Staus am Gotthard erreichen neue Rekordwerte und die Flughäfen platzen aus allen Nähten. Die Reiselust ist ungebremst, Klimakrise hin oder her. Auch die internationalen Zugverbindungen operieren teilweise an der Belastungsgrenze. Doch wären gerade diese heute und in Zukunft ungemein wichtig, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

Während also allerlei Faktoren – von Personalmangel bis hin zu Infrastrukturengpässen – den europäischen Reiseverkehr ans Kapazitätslimit bringen, kommt beim System Bahn noch eine Komplikation dazu: die hohen Zugangshürden durch intransparente Tarifstrukturen.

Schädliches Gärtchendenken

Ein Schweizer Führerausweis erlaubt es einem, um die halbe Welt zu fahren. Die günstigste und einfachste Flugverbindung findet sich im Internet mit zwei Klicks. Der europäische Bahnverkehr hingegen gleicht einem Dschungel aus Anbietern und Tarifsystemen. Reisende warten bis heute auf ein einheitliches Buchungssystem, viele Bahnbetreiber konzentrieren sich lieber auf sogenann-

tes «Yield Management»: die dynamische Preisregulierung je nach Nachfrage und Vorlaufzeit einer Buchung. Das gebuchte Ticket wird der Kundin oder dem Kunden dann euphemistisch als «Sparbillett» mit eingeschränkten Fahrgastrechten verkauft.

Zusammenarbeit stärken

Diese komplexe Kontingentierung von verschiedenen Preisklassen für dieselbe Leistung ermöglicht zwar einigen Reisenden tolle Schnäppchen auf gewissen Parodestrecken; gleichzeitig macht sie die Tarifstruktur aber völlig intransparent. Es ist den Reisenden daher nicht zu verübeln, dass sie angesichts dieses mühsamen und unübersichtlichen Planungsprozesses doch lieber schnell einen Flug buchen.

Zudem werden in vielen europäischen Ländern immer neue private Mitbewerber auf die Schienen gelassen. In Italien fährt seit einigen Jahren neben Trenitalia auch italo auf diversen Hochgeschwindigkeitsstrecken und Renfe in Spanien bekommt Konkurrenz durch die neue Mitbewerberin iryo. In Deutschland fahren seit ein paar Jahren die grünen Flixtrains – sogar bis Basel

Badischer Bahnhof. Zwar schaffen diese neuen Bewerber auf einigen Strecken zusätzliche Angebote, sie verkomplizieren aber das Gesamtsystem und das Ticketing weiter.

Das Tarifsystem in der Schweiz wurde bereits 1857 vereinheitlicht. Als Folge davon kann man heute an fast jedem Automaten und über fast jede ÖV-App ein Billett für eine Reise quer durch das Land kaufen. Diese einfache Zugänglichkeit ist ein Grundstein für den Erfolg des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz.

Der VCS fordert daher zusammen mit Transport&Environment seit längerem ein integrales europäisches Tarifsystem. Das Ziel: die Reiseplanung und den Billettkauf so einfach zu gestalten wie die Bedienung des Navis im Auto. Die Schweiz kann dafür ihre Erfahrung aktiv auf europäischer Ebene einbringen und so mithelfen, die Zugänglichkeit zu internationalen Bahnreisen entscheidend zu vereinfachen. ■

Selim Egloff ist Projektmitarbeiter beim VCS Schweiz.



Die ungenügenden Fussgängerinfrastrukturen in ärmeren Quartieren haben direkte Auswirkungen etwa auf die Anzahl Unfälle, weil da die meisten Strecken zu Fuss zurückgelegt werden.

Schritt für Schritt die Welt verändern

Von Alice Gentile und Corine Kibora

Zufussgehen ist ein Gradmesser für die Lebensqualität in den Städten weltweit und verdient es, wieder ins Zentrum stadtplanerischer Ansätze gerückt zu werden.

Zufussgehen ist die Basisform der Mobilität. Es kostet kaum etwas, ist emissionsfrei, fast allen zugänglich und bietet beträchtliche Vorteile für die Gesundheit. Und trotzdem bleibt es als Fortbewegungsform vernachlässigt, taucht nur selten in offiziellen Mobilitätsstatistiken auf und bleibt in der Stadtplanung oft unterbewertet.

Im letzten September hat die internationale Konferenz «Walk 21» Fachleute aus der Hochschulwelt und der Politik sowie weitere Interessierte zu Gesprächen über die zentrale Rolle des Fussverkehrs für die nachhaltigen Entwicklungsziele versammelt. Die Schweiz war insbesondere mit dem Bureau romand des VCS vertreten, das dessen Errungenschaften in Sachen autofreie Quartiere, Einbindung älterer Semester und Mobilität rund um Schulen vorstellen konnte.

Die Rolle der Kinder

Von Brasilien über Italien bis nach Albanien stellen Fussverkehrsprojekte die spezifischen Bedürfnisse der Kinder in den Mittelpunkt. Auch in der Schweiz geht man davon aus, dass eine kindergerechte Strasse allen entgegenkommt. Jenseits der Landesgrenzen bleibt die Si-

cherheit im Strassenverkehr das zentrale Anliegen, wird aber oft mit einer spielerischen und künstlerischen Dimension ergänzt: bemalte Pflasterungen, Platz zum Spielen und 100-Meter-Bahnen entstehen anstelle von Parkplätzen und erhöhen die Sicherheit und die Lebensqualität in den Quartieren.

Gehen und Gleichheit

Jenseits des Alters bieten gesellschaftliche und genderspezifische Kriterien neue Zugänge zur Analyse des Fussverkehrs. So sind etwa in den Vereinigten Staaten die Situation der Frauen im öffentlichen Raum und die entsprechenden Herausforderungen (Belästigung, aber beispielsweise auch die Fortbewegung mit einem Kinderwagen) noch kaum untersucht, obschon Frauen mehr zu Fuss unterwegs sind als Männer.

Studien zu Verkehr, Gesundheit und Gleichheit zeigen auf, dass höhere Sicherheit oft ein Privileg bessergestellter Schichten ist. Die ungenügenden Fuss-

gängerinfrastrukturen in ärmeren Quartieren haben direkte Auswirkungen etwa auf die Anzahl Unfälle, weil da die meisten Strecken zu Fuss zurückgelegt werden.

Fussverkehr im Zentrum

Die Konferenz erinnerte im Kontext zunehmender Verdichtung der Städte daran, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger den Ausgangspunkt raumgestalterischer Überlegungen bilden müssen. Bestimmt werden sich die «Walk-21»-Teilnehmerinnen und -Teilnehmer an die Worte der Stadtpräsidentin von Tirana (Albanien) erinnern: «Wir denken nach, als ob die Autos wegen Fahrbahnschwellen in Depression fallen könnten. Was aber ist mit den Menschen? Ist gehen zu können nicht ein Recht aller?» ■

Alice Gentile und Corine Kibora sind Projektverantwortliche im Bureau romand des VCS. Sie haben in Dublin die Interventionen des VCS in Sachen Mobilität rund um Schulen vorgestellt.

«Walk 21» erinnerte daran, dass die Fussgängerinnen und Fussgänger den Ausgangspunkt raumgestalterischer Überlegungen bilden müssen.



Aktionen dürfen nicht an der Grenze haltmachen – die Emissionen der Fliegerei kennen auch keine Grenzen.

Am Boden bleiben und Gipfel bezwingen

Der Weg zu einem klima-, umwelt- und menschengerechten Luftverkehr ist noch lang und er ist steil. Für den anspruchsvollen Weg setzt der VCS auf gebündelte Kräfte und schliesst sich mit andern Organisationen zur Allianz Stay Grounded zusammen.

Von Yves Chatton

Wer sich für Emissions- und Lärmreduktion im Luftverkehr einsetzt, weiss, dass man rasch auf Granit beisst und gegen gut geölte politische Voten und perfekte Greenwashing-Kampagnen antritt. Jeder auch noch so kleine Schritt erfordert titanische Kräfte. Der Gipfel, das Ziel dieser veritablen Hochgebirgstour, ist eine nachhaltige Zukunft mit einem beruhigten Himmel.

Der Aufstieg auf dem hürdenreichen Pfad ist nur mit vereinten Kräften zu schaffen. Dies tun die 28 Schweizer Organisationen und mit ihnen der VCS in der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG). Mit politischen Interventionen und Sensibilisierungsaktionen arbeitet die KLUG daran, den Schutz des Klimas und der Bevölkerung ins Zentrum der Debatte und der in Bern getroffenen Entscheide zu rücken. Der Berg jedoch, der hat verschiedene Hänge, und die Wege zum Gipfel sind grenzüberschreitend.

Der Luftverkehr ist der Inbegriff eines internationalisierten Wirtschaftsbereichs und als solcher ein mächtiger

Hemmschuh gegen Fortschritte beim Klimaschutz. Kein Land will den ersten Schritt tun, um ja keinen wirtschaftlichen Schaden zu nehmen. Die an steile Pfade gewöhnten Aktivistinnen und Aktivisten wissen um die Bedeutung einer breit abgestützten Allianz, ihre Aktionen dürfen nicht an der Grenze haltmachen – die Emissionen der Fliegerei kennen auch keine Grenzen. Transport&Environment (siehe Seite 25) und Stay Grounded vereinen dafür Organisationen verschiedener Länder.

Das Netzwerk Stay Grounded

Stay Grounded – zu Deutsch: am Boden bleiben – ist ein 2016 gegründetes weltweites Netz, das Diversität und Kompetenzen von über 170 Organisationen verbindet. Dazu gehören Umweltverbände, Wissenschaftlerinnen, Gewerkschaften, lokale Flughafengegner sowie Organisationen, die Gemeinschaften unterstützen, welche Projekte zur CO₂-Kompensation oder für Plantagen für Agrotreibstoffe bekämpfen.

Stay Grounded dient nicht nur dem Austausch unter den Mitgliedern, son-

dern koordiniert Aktionen mit internationaler Tragweite. So haben der VCS und hunderte weiterer Organisationen während der Coronapandemie die Behörden aufgefordert, ihre Unterstützung für den Luftverkehrssektor von konkreten Klimazielen abhängig zu machen. Unlängst wurde die Petition «Greenwashing stoppen» bei zahlreichen Behörden deponiert, so auch in Bern. Sie fordert von den Regierungen, den Versprechen der Luftfahrtindustrie nicht länger Glauben zu schenken und den Luftverkehr auf einem Level zu halten, das mit unseren Klimazielen vereinbar ist.

Der Weg ist lang

Der ambitionierte Weg zu einem umwelt- und menschengerechten Flugverkehr ist mit zahlreichen Herausforderungen gepflastert, und die Krisen, die die Welt zurzeit erschüttern, machen den Weg nicht einfacher. Aber wir haben eine ganz wesentliche Komponente in unserem Rucksack: die Hoffnung. Ist ein Weiterkommen unmöglich, vernimmt man von anderenorts her manchmal einen Siegeschrei. Dies gibt jeweils neuen Mut und hilft auf der Suche nach neuen Wegen. ■

Yves Chatton ist Kampagnenverantwortlicher beim VCS Schweiz. Diesen Sommer ist er mit dem Zug nach Belgien gereist.

Wertvolle Aussenbeziehungen

Von Urs Geiser

Ob am Boden- oder am Genfersee, in Chur oder in Basel: VCS-Sektionen waren und sind mit Verkehrsproblemen konfrontiert, die grenzüberschreitendes Handeln erfordern.

Wie im Südtessin und im Raum Genf, wo deswegen – unter kräftigem VCS-Support – leistungsfähige internationale S-Bahn-Netze geknüpft wurden, überqueren auch im Dreiland Tag für Tag Zehntausende Menschen die Grenze, hin und her zwischen Basel-Stadt, Deutschland und Frankreich. Das Tram, das seit 2014 Kleinhüningen mit Weil am Rhein (D) verbindet, ist als Verkehrsträger nicht mehr wegzudenken. «Gemeinsam mit dem damaligen VCD-Kreisverband Lörrach – heute wär's der VCD-Regionalverband Südbaden – haben wir mit Medienmitteilungen, Überzeugungsarbeit in verschiedensten Gremien und bei vielen öffentlichen Aktivitäten dazu beigetragen, dass es mit dem 100-Millionen-Projekt klappte», fasst Florian Schreier, Geschäftsleiter der VCS-Sektion beider Basel, zusammen.

Deren aktuelle ausländische Partnerorganisationen sind die französische ADRA und die deutsche BISF, welche die Interessen der Anwohnerschaft des Flughafens Basel-Mülhausen vertreten. Es geht um die kontraproduktive «Nouvelle Liaison Ferroviaire», die den EuroAirport zwecks Steigerung der Passagierzahlen – und damit der Flugbewegungen – ab 2030 mit Mülhausen, Strassburg und Basel verbinden soll.

Im benachbarten Aargau beschäftigt sich der VCS derweil stark mit dem Schwerverkehr, der gemäss deutschen Plänen über neue Rheinbrücken in die Schweiz rollen soll. Er steht diesbezüglich in Kontakt mit den Grünen in Baden-Württemberg. VCS-Geschäftsleiter Christian Keller prangert die drohenden Transitkorridore für 40-Töner bei jeder Gelegenheit an – letzthin auch an einem Podiumsgespräch unter anderem mit Verkehrsminister Winfried Kretsch-

mann zum Thema öffentlicher Nahverkehr. «Wir wollen die Zusammenarbeit intensivieren, um beidseits des Rheins die progressiven Kräfte zu bündeln», kündigt Keller an.

Strassenplanung ohne Unterlass

Dem Kampf gegen LKW-Lawinen verschrieben hat sich seinerzeit auch das «A13/E43-Netzwerk». Andererseits trat es mit Nachdruck für bessere Bahnverbindungen am Bodensee und im Rheintal ein. Federführend war dabei das Bündner VCS-Urgestein Stefan Grass. Nach seinen Worten ist das Netzwerk «im Dämmer-schlaf». Tatsächlich sind geplante Autobahn-Verbindungen zwischen Österreich und der Schweiz ja auch versandet.

Dass die Strassenplanenden dennoch keine Ruhe geben, davon weiss Georg Sele vom Verkehrs-Club Liechtenstein VCL ein Lied zu singen. Erfolgreich war der Widerstand von VCL, VCÖ Vorarlberg und den «Grünen/Feldkirch blüht» gegen die S18 und den Letzetun-

nel. «Doch dessen Nachfolgeprojekt, der Stadttunnel Feldkirch, wird gebaut, das Gericht hat unsere gemeinsamen Klagen abgewiesen», ärgert sich Sele.

Und wie sieht's beim VCS Thurgau aus? Wie Präsident Peter Wildberger erklärt, wird vor allem im Raum Kreuzlingen/Konstanz die grenzüberschreitende Kooperation permanent gepflegt, von der Unterstützung des «Velocity-Guide» über die alljährliche Velobörse bis zur «Initiative Bodensee-S-Bahn», die möglichst umsteigefreie Bahnverbindungen rund um den See sowie bessere Anbindungen ans Fernverkehrsnetz anstrebt. Dort gehört Wildbergers Vorgänger Wolfgang Schreier zu den treibenden Kräften. Und siehe da: An Wochenenden kann man seit diesem Jahr zweistündlich von Romanshorn über Bregenz (A) bis nach Lindau (D) sitzen bleiben, statt wie sonst dreimal umzusteigen. ■

Urs Geiser ist Regionachrichten-Redaktor des VCS-Magazins.





© zVg SBB

Schnupper-GA für einen Monat

Fahren Sie einen Monat lang mit dem Schnupper-GA zum Preis von Fr. 340.– in der 2. Klasse oder Fr. 545.– in der 1. Klasse durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres GA werden Ihnen Fr 170.– (2. Klasse) bzw. Fr 270.– (1. Klasse) angerechnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist bis am 12. Dezember 2022 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs. Weitere Bedingungen unter: www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebot. Artikelnummer: 62947; OrderCode: VER22

Schnupper-Halbtax für zwei Monate

Fahren Sie zwei Monate lang mit dem Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.– durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres Halbtax-Abonnement werden Ihnen die Fr. 33.– angerechnet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist bis am 12. Dezember 2022 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs. Weitere Bedingungen unter: www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebot. Artikelnummer: 58272; OrderCode: VCS22



© zVg SBB

Hochwertige Bioweine

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 98.– (statt Fr. 126.60) inkl. Porto.

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



© zVg

Kombi-Jacke Rosemoor 3in1 – ideal für den ganzjährigen Einsatz

Die Kombi-Jacke Rosemoor von Vaude ist die ideale Jacke für Aktivitäten im Winter. Sei es zum Schneeschuhlaufen, Winterwandern oder für einen Städtebummel bei garstigen Bedingungen. Die Jacke besteht aus einer wasser- und winddichten sowie atmungsaktiven Aussenjacke und einem weichen Fleece, das den Körper wärmt und selbst unter Anstrengung trocken hält. Durch die Kombination der beiden Jacken wird eine grosse Bandbreite an Wetter- und Temperaturbedingungen abgedeckt – was sie zu einem zuverlässigen Begleiter für jede Jahreszeit macht. Die im Kragen verstaubare Kapuze bietet zusätzlichen Schutz bei Regen. Die Jacke ist mit den beiden Labels «Vaude Green Shape» und der «Grüne Knopf» ausgezeichnet, dies garantiert eine soziale und ökologisch verantwortungsvolle Produktion aus nachhaltigen Materialien.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Kombi-Jacke Rosemoor 3in1 ist für Damen in den Farben black und dark cherry in den Grössen 36–42 und für Herren in den Farben black und khaki in den Grössen S–XL mit dem Rabatt-Code «VCS1122» zum Preis von Fr. 177.65 statt Fr. 209.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gilt bis am 30. November 2022 oder solange Vorrat.

Bestellen:

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



Winterschuh Lowa Trident III GTX – mit wärmendem Futter



M
men

Der Lowa Trident III GTX ist der ideale multifunktionale Schuh für die kühle und nasse Jahreszeit. Ob fürs Schlittenfahren, den Weg zur Arbeit oder Spaziergänge bei Regen oder Minusgraden, mit dem Trident III GTX von Lowa bleiben Ihre Füsse angenehm warm und trocken. Dank der Gore-Tex-Membran ist der Schuh absolut wasserdicht, winddicht und bleibt trotzdem

atmungsaktiv. Die innovative Gore-Tex-Technologie sorgt dafür, dass kein Wasser eindringen kann, jedoch der Wasserdampf von innen durch die Milliarden von Poren der Gore-Tex-Membran entweichen kann. So garantiert der Lowa Trident III GTX selbst bei intensiven Aktivitäten besten Komfort. Das robuste Material und der hohe Schaft sorgen für die nötige Stabilität beim Gehen. Während die Lowa-Snow-Trac®-Aussensohle mit zackenförmig angeordneten Stollen besten Halt verspricht.



W
women

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Lowa Trident III GTX ist für Damen in den Grössen 37–42 und für Herren in den Grössen 41,5–47 mit dem Rabatt-Code VCS1122 zum Preis von Fr. 161.40 statt Fr. 189.90 erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gilt bis am 30. November oder solange Vorrat.

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

Kursbuch 2023 – jetzt vorbestellen

Nach dem Erfolg der Neuauflagen der letzten Jahre wird auch das Kursbuch 2023 von VCS, IGöV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit dem gedruckten Fahrplan lassen sich Freizeitreisen besonders gut planen. Das Kursbuch bildet sämtliche Bahn- und Schiffsverbindungen sowie die wichtigsten Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV ab.

Das Kursbuch 2023 erscheint erneut im beliebten A5-Format, praktisch aufgeteilt in die zwei Bände Ost und West.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 32.– plus Verpackung und Versand Fr. 7.50

Bestellen:

unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch oder per Telefon unter 031 328 58 58.



Der Rundum-
schutz für Ferien
und Freizeit



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

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

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt





Danke für Ihre Unterstützung!

Ihre Mitgliedschaft ermöglicht es dem VCS, eine umweltschonende und klimafreundliche Mobilität von morgen zu gestalten. Damit der VCS bei verkehrspolitischen Themen als gewichtiger Akteur mitreden kann, ist die Zahl der Mitglieder entscheidend.

Der VCS steht für wirksamen Klimaschutz: Die Zukunft muss fossilfrei sein. Im «Masterplan fossilfreier Verkehr» zeigt der VCS auf, mit welchen Massnahmen dieses Ziel erreicht werden kann. Er engagiert sich auf allen politischen Ebenen für die Umsetzung dieser Massnahmen.

Der VCS setzt sich ein für mehr Lebensqualität: Es braucht kurze Wege, attraktive Begegnungszonen, weniger Autoverkehr und mehr Platz für Menschen, die mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs sind.

Der VCS will Strassen für alle: Tempo 30 ist ein VCS-Kernanliegen – seit über 40 Jahren und mit aller Vehemenz. Im August hat der Bundesrat die vereinfachte Einführung von Tempo 30 beschlossen: ein Meilenstein!

Der VCS macht Veloförderung: Anfang 2023 tritt das Veloweggesetz in Kraft – eine direkte Folge der vom VCS mitlancierten Velo-Initiative. Ähnlich den Wanderwegen sorgt das Gesetz für durchgehende und sichere Velowege in der Schweiz.

Der VCS fordert Zug statt Flug: Der Flugverkehr schadet Mensch und Umwelt immens. Der VCS engagiert sich gegen Fluglärm und fordert eine Flugticketabgabe. Ergänzend setzt er sich für einfache Buchungsprozesse im internationalen Zugverkehr und für mehr Nachtzüge ein.

Mehr Verkehrssicherheit dank dem VCS: Ein breit gefächertes Angebot – von Kursen über Aktionen bis hin zu Kampagnen – macht das mobile Leben für Jung bis Alt sicherer.

Als VCS-Mitglied profitieren Sie von folgenden Dienstleistungen und Vergünstigungen

- **Ökologische Versicherungen** zum Vorteilspreis: Entdecken Sie unsere breite Versicherungspalette vom Reise-Schutzbrief bis zur Krankenkasse.
- Mit dem **VCS-Magazin** immer am Puls der Mobilität: Sie erhalten unser Magazin vier Mal pro Jahr nach Hause geschickt.
- Lassen Sie sich von unseren monatlichen **Webinaren** inspirieren und erfahren Sie von Expertinnen und Experten, wie eine nachhaltige Mobilität der Zukunft aussehen kann.
- Sie profitieren laufend von **attraktiven Mitgliederangeboten** in den Bereichen Mobilität, Freizeit und Literatur.
- **Ratgeber:** Vom E-Bike-Kauf bis zur sicheren Mobilität im Alter – mit unseren Infobroschüren sind Sie immer gut beraten!
- Diese **VCS-Plattformen** liefern hilfreiche Informationen rund um die nachhaltige Mobilität:
 - Tipps zum Leben ohne eigenes Auto: www.vcs-carfree.ch
 - Die besten Zugverbindungen quer durch Europa: www.europamitdemzug.ch
 - Beratung beim umweltbewussten Autokauf und spannende Beiträge zum Thema Auto und Umwelt: www.eco-auto.info

Mitmachen und gewinnen!



Nehmen Sie an unserer Mitgliederumfrage teil.

Als Dankeschön verlosen wir unter allen Rückmeldungen 2 x 2 Tickets für die Show «Sister Äct – Ein himmlisches Musical» vom 3.11.2022–22.1.2023 in der MAAG Halle in Zürich. Für alle VCS-Mitglieder, die an der Umfrage teilnehmen, gibt es zudem Tickets zum Vorzugspreis. Teilnahmechluss und -bedingungen auf unserer Website. Bei Fragen stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung unter 031 328 58 58; service@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/mitgliederumfrage





Winterthur: Strassensanierung mit groben Mängeln

Zwar soll die überbreite Fahrbahn zugunsten eines grosszügigeren Trottoirs schrumpfen, aber ansonsten macht der Stadtrat von Winterthur bei den Plänen für die Sanierung der Frauenfelderstrasse falsch, was man nur falsch machen kann.



Die projektierten Velostreifen bieten zu wenig Abstand zu parkierten Autos. Und gesunde Bäume fällen, um 30 cm davon entfernt neue zu pflanzen – was soll das?



spendenden Bäumen geschehen? Obwohl 60 Prozent von ihnen gesund sind und zwei Drittel noch eine Lebenserwartung von mehr als 10 Jahren haben, will der Stadtrat alle Bäume abholzen! Dabei könnte man etappiert den Baumbestand dort erneuern, wo es unumgänglich ist, und so den dringend nötigen Schattenwurf länger erhalten. Teilweise sollen Bäume nur deshalb fallen, weil sie 30 Zentimeter (!) neben dem gewünschten neuen Standort stehen – technokratischer geht es kaum mehr.

Gemeinsam mit Kantonsrat Michael Zeugin, der zu den direkt Betroffenen gehört, hat der VCS Zürich nun gegen den Entscheid des Stadtrates Rekurs beim Regierungsrat eingereicht. Dieser hat in vergleichbaren Fällen im Interesse eines wirksamen Lärmschutzes gegen den Stadtrat von Zürich entschieden. Wir sind gespannt, ob er auch hier seiner Linie treu bleibt.

Gabi Petri/Markus Krauss

Die stark befahrene Verkehrsachse aus dem Osten der Stadt ins Zentrum von Winterthur führt quer durch ein dicht bebautes Quartier. Rund 1000 Personen wohnen direkt an der Strasse und noch sehr viel mehr in unmittelbarer Nähe. Sie queren die Frauenfelderstrasse, sie nutzen sie als Veloroute, Tag für Tag. Was dem Stadtrat mit der unumgänglichen Sanierung vorschwebt, ist an sich löblich. Aber: Er ignoriert bei den konkreten Plänen alle Erkenntnisse dazu, wie eine solche Strasse im Jahr 2022 gestaltet sein müsste, damit sie den Interessen der Wohnbevölkerung gerecht wird.

Das fängt bei der Lärmbelastung an. 68 höhere, meist vierstöckige Wohnbauten säumen die Strasse, und bei allen sind die Grenzwerte der Lärmschutzverordnung überschritten. Bei einem wesentlichen Umbau einer Strasse wäre Winterthur verpflichtet, auch eine Lärmsanierung vorzunehmen, doch genau darauf verzichtet der Stadtrat. Stattdessen gewährt er sich selber eine so genannte Erleichterung

von dieser Pflicht. Nach wie vor sollen die betroffene en über 1000 Personen übermässigen Lärm ertragen müssen. Das ist bemerkenswert, sieht doch die Stadt Winterthur in ihrem eigenen «Zielbild Temporegime» an genau diesem Streckenabschnitt Tempo 30 vor. Und die einzige zielführende Massnahme, um die fällige Lärmsanierung zu realisieren, ist Tempo 30.

Als wäre da kein Hitzeproblem

Versäumnisse zeigen sich auch beim Veloverkehr. Auf der überbreiten Fahrbahn, die redimensioniert wird, besteht genügend Platz, um einen ausreichend breiten Velostreifen für die regional klassierte Veloroute vorzusehen. Das Bundesamt für Strassen ASTRA empfiehlt eine Streifenbreite von 1,80 m sowie einen Abstand zu seitlich parallel parkierten Autos von 0,75 m. Beides wird mit dem Projekt nicht erreicht. Velostadt Winterthur?

Und offenbar ist in der Eulachstadt auch noch nicht angekommen, dass die urbanen Räume mit einer zunehmenden Überhitzung zu kämpfen haben. Auch an der Frauenfelderstrasse ist schon heute eine sehr hohe Hitzebelastung ausgewiesen. Aber was soll nun mit den vorhandenen grossen, schatten-



Wenn Tempo 30 nicht kommt, wird an der Frauenfelderstrasse in Zukunft wohl nur noch so gebaut: Die Lärmschutzwand ist ins Haus integriert, kein einziges Fenster nimmt Bezug zum Aussenraum. Dabei ist vor dem Haus eine Grünanlage geplant.

Bilder: Markus Krauss

«Null Entlastung, sogar noch mehr Verkehr»

Luzern

Der Widerstand gegen den Autobahnausbau «Bypass Luzern» wächst und wächst, von Emmen bis Kriens. Trotz Regenwetter kamen über 1000 Personen ans ByeBypass-Fest vom 17. September 2022 in Luzern und feierten beim Pavillon am Quai den Tag hindurch für mehr Klimaschutz und Lebensqualität. Fazit der verschiedenen Rednerinnen und

Redner: Der Autobahnausbau ist keine Entlastung, sondern eine zusätzliche Belastung; ein veraltetes Projekt, das den Herausforderungen der Gegenwart und Zukunft nicht gerecht wird. Das Komitee Bypass Nein fordert deshalb den sofortigen Projektabbruch.

Weitere Infos und Bilder vom Fest auf: www.bypass-nein.ch



Bilder: VCS Luzern



Was so ein Parkplatz nicht alles hergibt!

Zug

Zum zweiten Mal fand dieses Jahr in Zug ein Park(ing) Day statt. Am 16. September betrieben wir von 10 bis 22 Uhr auf dem unteren Postplatz ein Bistro, einen Kiosk, eine Veloreparaturwerkstatt, eine Spielecke und eine Bühne. Vier im letzten Moment organisierte Zelte boten Schutz vor dem Dauerregen. Auf den unteren Postplatz fiel unsere Wahl, weil da seit längerem die Parkplätze aufgehoben sein müssten.

Bis um halb zwei war noch nicht viel los, auch unsere Velomechanikerin Andrea hatte Zeit für den einen oder andern Kaffee und die Verköstigung eines der vielen mitgebrachten Kuchen. Mit dem Auftritt der Band «Barufdhand» füllte sich der Platz allmählich. Auch das eine oder andere Velo

wurde nun repariert. Ab 16 Uhr spielte eine zweite, noch namenlose, aber offe sichtlich schon zugkräftige Band.

In einer kurzen trockenen Phase verschönerten die Kinder mit Kreide die Parkplatzfläche, und den fulminanten Schlusspunkt setzte das Improtheater «Ab und zufällig». Zusammengepfertcht unter dem grossen Zeltdach, verfolgte das Publikum gebannt die grandiose Aufführung der Theatergruppe, die im Scheinwerferlicht eines Cargobikes stattfand.

Philipp Kissling,
Vorstandsmitglied



© VCS Zug





Aargau

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – einst als «Ostaargauer Strassenentwicklung» gestartet – stiess im Raum Baden auf erbitterten Widerstand. Über tausend Vernehmlassungsantworten musste das Departement Bau, Verkehr und Umwelt durchhackern, und der von ihm vorgeschlagene Ansatz wurde fast durchwegs negativ beurteilt. Jetzt hat der Kanton die Planung als Gesamtverkehrskonzept (GVK) Baden und Umgebung neu aufgegleist. Eine erweiterte Behördendelegation, in der zehn Gemeinden mitbestimmen, eine 25-köpfige fachliche Begleitgruppe, in der auch der VCS einen Sitz hat, und eine Mobilitätskonferenz mit rund 200 Teilnehmenden werden den nächsten Akt der Verkehrsplanung rund um Baden bestimmen.

Zum Mitmachen ist aber auch die Bevölkerung eingeladen. In der sogenannten e-Partizipation – einer Online-Befragung, die wie die Mobilitätskonferenz fünf Mal durchgeführt wird – können sich Interessierte einbringen und zum Planungsprozess äussern. Während der Herbstferien stand das Mitwirkungsfenster erstmals offen. Die 14 unterbreiteten Fra-

Partizipation im Grossformat

Nachdem das Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) am breiten Widerstand von unten gescheitert ist, wagt das kantonale Baudepartement einen Neustart – unter Einbezug der ganzen Bevölkerung!

gen nahmen von der Mobilitätskonferenz erarbeitete Themen auf; der Themenfelder reichte von der Zuverlässigkeit der Infrastrukturen für alle Verkehrsträger über die Förderung von Fuss- und Veloverkehr bis hin zu Anreizen für Verhaltensänderungen.

Vorsichtig optimistisch

Dieser partizipative Ansatz in so grossem Umfang ist neu. In der Mobilitätskonferenz dominierten die Stimmen, die einen Rückgang des motorisierten Individualver-

kehrs und Fördermassnahmen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr forderten. Und zur Einsicht, dass ein Umfahrungstunnel keinen Sinn macht, wenn zwei Drittel des Verkehrs hausgemacht sind, scheint der Weg nicht mehr weit. Ob tatsächlich eine Wende möglich ist oder ob die breite Mitwirkung am Ende dann doch nur als Feigenblatt erhalten muss, wird sich weisen. Im Moment ist ein zurückhaltender Optimismus erlaubt.

Christian Keller, Geschäftsleiter

Bereits im kommenden Februar ist die zweite e-Partizipation geplant. Halten Sie die Augen offen und bringen Sie sich zu gegebener Zeit ein, um eine nachhaltige, umwelt- und menschenfreundliche Mobilitätspolitik einzufordern. Auf unserer Website informieren wir über den Prozess unter vcs-ag.ch/oase.

Petition gegen den Ausbau der A1

Auch im Kanton Aargau formiert sich Widerstand gegen den masslosen Ausbau des Nationalstrassennetzes.

Das Komitee «StAu – Stopp Autobahnausbau im Aargau», angeführt vom VCS, hat sich mit einer Resolution der Öffentlichkeit vorgestellt. Es reiht sich mit seinen Forderungen in die Bewegung «Verkehrswende jetzt!» ein,

die die regionalen Oppositionen gegen nationale Strassenbauprojekte vereint.

Ins Stöckli befördert

Die Ausgangslage ist delikat: Der Aargauer Grosse Rat hatte vor einigen Jahren mit einer Standesinitiative die Priorisierung des A1-Ausbaus im Aargau verlangt. Der damalige Vorkämpfer konnte sich wenig später als Nationalrat für die Durchsetzung seines

Anliegens in den eidgenössischen Räten einsetzen. Seinen Erfolg lohnte ihm die Aargauer Bevölkerung bei den letzten Wahlen mit der Beförderung ins Stöckli.

Aber eigentlich wollen wir hier kein frohes Rätselraten veranstalten – sondern Sie, liebe Mitglieder, bitten, die Petition gegen den A1-Ausbau zuhänden des Aargauer Grossen Rates zu unterschreiben.

Den Link zur Onlinepetition und weitere Infos gibt es unter: vcs-ag.ch/a1



Solothurn

Trauerspiel um Autobahnausbau

Die Chance war da, den Ausbau der A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Spuren einigermassen umweltverträglich zu gestalten. Sie ist kläglich vertan worden.

Bereits 2004, im Mitwirkungsverfahren, sprach der VCS Solothurn Klartext: Der geplante Ausbau sei ein falsches Signal, nicht nachhaltig und bringe mehr Verkehr ins untergeordnete Strassennetz. Eventualanträge stellte der VCS betreffend Lärmschutz. 2018 dann unterstrich er in sei-

ner Einsprache gegen das aufgelegte Projekt nochmals, es werde fälschlicherweise von einer Entlastung statt von Mehrverkehr ausgegangen, und wies auf weitere negative Auswirkungen wie Landverlust, Lärm und Luftschadstoffe hin. Beim Bau der A5 in der Grenchener Witi, den

die vom VCS mitgetragene Kleeblattinitiative leider nicht verhindern konnte, setzte sich der Kanton Solothurn wenigstens erfolgreich für eine schonende Einpassung in die Landschaft ein. Das A1-Ausbauprojekt hingegen winkte er trotz fehlender flankierender Massnahmen einfach

durch. Die Umweltverbände unter Federführung von Pro Natura forderten dagegen nach dem Vorbild der A5 einen 2 km langen Tunnel im Gäu.

Nicht einmal ein Minitunnel...

Da die Einsprachen juristisch chancenlos waren, wurde un-

ter Federführung des damaligen Nationalrats Philipp Hadorn der Dialog mit dem ASTRA und dem kantonalen Baudepartement gesucht. Der «Runde Tisch», an dem die Umweltverbände, Bauern und betroffene Gemeinden sass, konnte sich in der Folge als Dialogpartner Gehör verschaffen: Das ASTRA erarbeitete verschiedene Varianten für Eindeckungen, zusätzliche Lärmschutzmassnahmen usw. Diese hätten für die Natur mit einem breiteren Wildtierkorridor, für die Bauern mit einer Reduktion des Landverlusts und für die Bevölkerung dank weniger Lärmimmissionen entscheidende Vorteile gebracht.

Mit grossem Engagement wurde fast vier Jahre lang für die erwähnten Verbesserungen gekämpft. Allerdings waren Bauern und Gemeinden zuletzt nur noch halbherzig dabei. Letztere leben unverständlicherweise immer noch in der Illusion, dass ein Ausbau für sie Entlastungen bringe. Dabei zeigen alle verfügbaren Vorbilder, dass solche höchstens von kurzer Dauer sind.

Am Ende scheiterte das Kompromissprojekt – mit einem noch

© Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn



Nicht einmal diesen Minitunnel, der das Milliarden-Ausbauprojekt um wenige Prozent verteuert hätte, wird es also geben.

500 Meter langen Tunnel – daran, dass sich der Kanton Solothurn mit 40 Prozent an den Mehrkosten hätte beteiligen müssen. Der Regierungsrat legte dem Kantonsrat lediglich eine Vorlage über eine einzige zusätzliche Lärmschutzwand vor. Anträ-

ge, wenigstens den Minitunnel zu retten, waren im Kantonsrat chancenlos. Fazit: Es werden weitere 11 Hektaren Land dem Verkehr geopfert und der Strassenverkehr kann weiterhin ungebremst wachsen.

Heinz Flück, Vorstandsmitglied



© Anita Wuethrich

Die zwei E-Bike-Verkehrssicherheitskurse, die der VCS 2022 in Trimbach durchführte, rufen nach mehr: Die Feedbacks der Teilnehmenden bestärken den Vorstand in seinem Vorhaben, dieses Angebot auch 2023 weiterzuführen. Interessierte können sich bereits heute an info@vcs-so.ch wenden, und Aktuelles dazu – und zu vielen weiteren Themen – ist auf www.vcs-so.ch zu erfahren.

Rechtsfälle ad acta gelegt

Gäupark Egerkingen. Der Vorstand des VCS Solothurn ist zum Schluss gekommen, dass beim grossen Umbau des Gäuparks für Natur und Umwelt rechtlich nichts mehr herauszuholen ist. Mit einem Schreiben nimmt er aber den Gemeinderat von Egerkingen in die Pflicht, seinen Worten Taten folgen zu lassen. Der Gemeinderat verlangte nämlich im Rahmen des Verfahrens zwingend eine neue Nutzungsplanung mit aktualisierter UVP. Dies ist ganz im Sinne des VCS.

Sälipark Olten. Da die Forderung nach einer rein südseitigen Verkehrserschliessung des Säliparks per Umweltrecht nicht durchsetzbar ist, hat der VCS seine Beschwerde nicht an die nächste Instanz weitergezogen. Grund zur Freude ist unser Teilerfolg: Eine Baubewilligung darf erst erteilt werden, wenn die Begegnungszone auf der Riggenbachstrasse im Bereich des Säliparks rechtskräftig beschlossen ist.

Der Vorstand

Der ZUBA birgt weiterhin viel Zündstoff

Gross war die Aufregung, als im Juni 2022 das Bundesamt für Raumentwicklung ARE den Zubringer Bachgraben (ZUBA) aus dem Agglomerationsprogramm warf. Gestorben ist das Projekt damit leider nicht.

Es wird nichts mit dem Plan, das Entwicklungsgebiet Bachgraben mit seinen tausenden Arbeitsplätzen schon bald mit einer Strasse an die Autobahn anzubinden. Offenbar stiess sich das

ARE daran, dass das Tram zum Bachgraben erst hinterher geplant und gebaut werden sollte: Beides soll als Gesamtpaket behandelt werden, um die einzelnen Teile miteinander verknüp-

fen zu können. Genau das haben wir schon immer gefordert.

Aber ist der ZUBA überhaupt nötig? Menschen, die im Bachgrabengebiet arbeiten, berichten, dass die Veloständer

überfüllt seien und gleichzeitig das Parkhaus ziemlich leer stehe. Und von Firmen und Entwicklern aus dem Bachgraben ist zu hören, dass es «eigentlich gar kein Verkehrsproblem» gebe

Basel-Stadt/Baselland





© Patrick Tschudin, Flickr

Das basellandschaftliche Entwicklungsgebiet Bachgraben, hart an der Grenze zu Basel, ist ungenügend erschlossen. Ein teurer Tunnel soll die Verbindung zur Autobahn herstellen. Dabei fahren heute schon viele mit dem Velo oder dem Bus hierhin zur Arbeit.

und die Lösung in Pendlerparkplätzen gleich an der Grenze zu Frankreich zu suchen wäre, hinter der es häufig an guten ÖV-Verbindungen fehlt.

Eine sehr gewagte Wette

Nachdem die Verkehrserschliessung dieses wichtigen Entwicklungsgebiets jahrelang vertrödelt wurde, scheint es heute so, als

ob es auch ohne teures Strassenprojekt gehen könnte. Dafür mit Tram, mehreren Buslinien und der Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB. Sie wurde übrigens ins Aggloprogramm aufgenommen und kann wohl bald schon gebaut werden.

Doch der Kanton Basel-Landschaft will den ZUBA nur vorläufig fallen lassen. In der nächsten

Aggloprogramm-Generation, der fünften, soll er nochmals eingegeben werden. Der Kanton würde dann den Bau frühzeitig beginnen und vorfinanzieren. Damit gehen die Verantwortlichen jedoch eine gewagte Wette ein: Baselland würde ein offensichtlich klimaschädliches Projekt in Angriff nehmen, das Bus-, Velo- und Fussverkehr komplett ausblendet,

ohne sich des Bundesbeitrags sicher sein zu können.

Und was sagt Basel-Stadt?

In Basel-Stadt müssen umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugt werden, so steht es im Umweltschutzgesetz. Und die Kapazität für den Autoverkehr darf nicht ausgebaut werden. Doch der ZUBA läuft gleich beidem zuwider, auch wenn sich die Basler Regierung auf eine entsprechende Schriftliche Anfrage hin um eine präzise Antwort drückt. Der VCS klärt deshalb ab, ob das Geplante überhaupt rechtlich zulässig ist.

Mindestens ebenso wichtig ist die Frage, ob Baselland auf baselstädtischem Territorium überhaupt eine Strasse bauen könnte, zu der weder der Grosse Rat noch die Bevölkerung je hätten Stellung nehmen können. Auch dies klären wir ab.

Florian Schreier, Geschäftsführer

«Guzzi gäh bim Klimaschutz: Jo zu Basel 2030»

Gut 700 000 Tonnen CO₂-Emissionen erzeugt Basel-Stadt pro Jahr, einen grossen Teil davon durch unsere Mobilität. Noch immer gibt es über 60 000 Autos

im Kanton, die allermeisten mit Verbrennungsmotor. Basel-Stadt ist klimafreundlicher unterwegs als andere, aber auch hier werden riesige Mengen fossiler Treibstoffe verbrannt. Der Kanton selbst bezeichnet den aktuellen Zustand als «schlecht».

Es ist klar, wohin die Reise gehen muss, und als reicher Kanton in der reichen Schweiz hat Basel-Stadt alle Möglichkeiten, sehr bald das Ziel von netto null Treibhausgasemissionen zu erreichen. Gross ist auch unsere historische Verantwortung: Bei uns wird seit Jahrzehnten fossil geheizt, fossil gefahren, fossil produziert. Andere Weltregionen haben weit weniger Klimaschäden verursacht – leiden aber häufig überproportional unter den Folgen der Klimaerwärmung.

Der VCS steht voll dahinter

Am 27. November 2022 stimmt Basel-Stadt über die Klimarechtigkeitsinitiative Basel 2030 ab. Der VCS beider Basel hat sie von Beginn an unterstützt und tut dies jetzt erst recht – logisch, denn für uns ist der Einsatz für umweltfreundliche Mobilität das wichtigste Anliegen. Ein gutes Resultat Ende November ist wichtig für den Klimaschutz: Die Initiative fordert verbindliche Absenkpfade für Treibhausgasemissionen und eine starke Intensivierung entsprechender Massnahmen.

In Basel gibt es schon viele Ansätze und gute Voraussetzungen für den Klimaschutz, speziell auch beim Verkehr: Das Tram- und Buslinien-Netz ist engmaschig, es gibt viele Velofahrende, alles ist nahe beieinander. Deshalb ist bei uns die Reduktion der Treibhausgasemissionen innert

weniger Jahre möglich. Nachdem diese Aufgabe jahrzehntlang aufgeschoben wurde, drängt die Zeit nun umso mehr. Wagen wir ambitionierte Ziele, gehen wir mit gutem Beispiel voran!

Hannes Hui, Co-Präsident VCS beider Basel und Initiativkomitee-Mitglied

Kurzinfos

Infoveranstaltungen zum Rheintunnel:

Im November orientiert das Bundesamt für Strassen ASTRA in Basel, Birsfelden und Muttenz die Bevölkerung über das geplante gigantische Bauwerk. Wir halten Sie unter www.vcs-blbs.ch/politik/rheintunnel auf dem Laufenden.

Nächster Velomärt: Samstag, 22. April 2023, in der Halle 2 der Messe Basel.



Bilder: Alf Arnold

WOV konkret: In der Brästeneegg wird bald Asphaltgrau das Grün verdrängen.



Uri

WOV nährt Weiter-wie-bisher-Illusion

Schon 1950, als es in Uri noch keine 1000 Motorfahrzeuge gab, war klar, dass der motorisierte Individualverkehr insbesondere in Altdorf ein Problem darstellt. Wie viel weiter sind wir heute?

Über all die Jahre wurden mehrere Dutzend Entlastungs-Varianten diskutiert: Nahumfahrung, Kernumfahrung, Einbahnsystem, Tunnel Ost und Tunnel West, Schächenspange etc. In den 1970er-Jahren entstand mit der Autobahn A2 eine erste Umfahrung für den Transitverkehr – und auf der Achse Giessenstrasse–Industriestrasse–Umfahrungsstrasse eine lokale Ausweich-

strecke um Altdorf herum, die gleichzeitig Seedorf und Attinghausen an den Autobahnanschluss Flüelen anband. Ferner hat der Kanton die Achse Spitalstrasse–Seedorferstrasse–Kornmattstrasse–Rynächtstrasse in Salami-taktik zu einer Nahumfahrung ausgebaut. Drei Umfahrungs-routen also, und doch hat der Verkehr auch dort weiter zuge-nommen, wo man ihn vertreiben

wollte. 20000 Pkw und 3500 Motorräder nennen Herr und Frau Urner heute ihr Eigen, mehr als 12000 fahren täglich durchs Altdorfer Zentrum.

Die offizielle Politik gibt sich unverändert der Illusion hin, es müsse irgendwo einen Ort geben, wohin man den gehätschelten und gleichzeitig lästigen Autoverkehr verbannen könnte. Sie übersieht dabei, dass auch die Siedlung

gen sich «autogerecht» über den ganzen Talboden ausgedehnt haben. Mit der Bewilligung von immer mehr Einkaufszentren und Läden mit riesigen Parkplätzen ausserhalb der Dörfer, mit dem Bau vieler öffentlicher Parkplätze im Zentrum und der Abstellplatz-Erstellungspflicht erzeugten die Behörden selber das Problem, dessen Lösung die nun im Bau befindliche Umfahrungsstrasse WOV sein soll.

Der Klimakatastrophe angemessen wäre es, Parkplätze zu entfernen, Bäume zu pflanzen und einen Grossteil der Strassen für den nichtmotorisierten Verkehr zu reservieren.

Alf Arnold

Konzentration aufs Machbare

Am 18. Juli 2022 hat das Bundesverwaltungsgericht über die Beschwerde von VCS, Alpen-Initiative und Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz gegen die «neue Axenstrasse» entschieden. Auf einen Weiterzug ans Bundesge-

richt verzichten die drei Organisationen, ist doch nun klar festgehalten, dass die bestehende Axenstrasse zur Ortserschliessung für Sisikon, Riemenstalden und Morschach sowie zu einer sicheren, attraktiven Route für

den Fuss- und Veloverkehr umzugestaltet ist. Ihre Leistungsfähigkeit muss reduziert werden, weil Sisikon sonst nicht wesentlich entlastet würde. Um eine unzulässige Kapazitätserhöhung zu verhindern, darf laut dem Gerichtsurteil die Neubaustrecke erst in Betrieb gehen, wenn die flankierenden Massnahmen (FlaMas) auf der heutigen Strasse umgesetzt sind.

Für diese FlaMas ist ein zweites Plangenehmigungsverfahren notwendig, und die Umweltorganisationen werden ein Auge auf die Einhaltung der gerichtlichen Vorgaben haben. Das verbleibende zweispurige Teilstück zwischen Gumpisch und dem Flüelertunnel darf nicht auch noch ausgebaut werden: Dieser Engpass trägt wesentlich dazu bei, dass der Gotthardverkehr im Urner Oberland auf der Autobahn bleibt und nicht auf die Kantonsstrasse ausweicht. ■



Gleiskreuzung wird sicherer

Im letzten November wandte sich der VCS wegen der Gleiskreuzung Aschoren Flüelen an den Gemeinderat: Die spitzwinklige Kreuzung der Bahnhofstrasse mit dem Anschlussgleis der Arnold AG führt immer wieder zu gefährlichen Stürzen aus dem Velosattel. Nun zeichnet sich eine Lösung ab: Teile des Ausbruchmaterials der zweiten Gotthardröhre werden per Zug von Göschenen nach Flüelen transportiert und dort verschifft, dadurch rollen ab Mitte 2023 viel mehr Züge über die Bahnhofstrasse. Das Bundesamt für Strassen wird deshalb eine Lichtsignalanlage und Schranken montieren lassen. Gleichzeitig sollen an den Schienen Gummiprofile verlegt werden, um die Sturzgefahr zu bannen. Danke!



Dank der langen Verfahrensdauer wurde noch vor Baubeginn klar, dass die Galerie Gumpisch stärker gebaut werden muss als ursprünglich geplant (im Bild die provisorischen Sicherungsarbeiten 2020).



St. Gallen/Appenzell

Wachsender Widerstand gegen Autobahnanschlüsse



Das erfreuliche Nein des Volks zum Megaprojekt Wil West ist auch ein gutes Omen für die Widerstandsbewegung gegen den neuen Autobahnanschluss Güterbahnhof in St. Gallen.

Im St. Galler Kantonsrat hatte der 35-Millionen-Kredit für die Arealentwicklung Wil West eine Dreiviertel-Mehrheit gefunden. An der Urne sagten am 25. September 52,6 Prozent Nein zum gigantischen Projekt mit Autobahnanschluss, das 33 Hektar bestes Kulturland vernichtet hät-

te – verbunden mit der Utopie, bis in 30 Jahren 3000 hochwertige Arbeitsplätze anzusiedeln. Regierung und Parlament wollten die Zeichen der Zeit immer noch nicht wahrhaben. Zwar war der Autobahnanschluss Wil West nicht Teil der Vorlage, doch aus Sicht des VCS ist klar, dass des-

sen Bau – nur 2 km östlich des Anschlusses Münchwilen! – kein Th ma mehr sein kann.

Derweil formiert sich in St. Gallen der Widerstand gegen das 850-Millionen-Projekt des Autobahnanschlusses Güterbahnhof mit unterirdischem Kreisel, zwei neuen Ein- und Ausfahrtschluchten mitten in der Stadt und einem Tunnel hinauf ins Appenzellerland (parallel zum neuen Ruckhaldetunnel der Appenzellerbahnen!). Unter dem

Namen «Gegen den Autobahnanschluss am Güterbahnhof» haben wir am 17. September im Rahmen eines Fests einen Verein gegründet, dem neben Parteien, Verbänden und Vereinen bereits 200 Privatpersonen beigetreten sind. Der VCS ist mit der Geschäftsführerin im Vorstand vertreten.

Ruedi Blumer, Präsident VCS SGAP

Für Infos und Vereinsbeitritt: www.teilspange.ch

VCS-Intervention gegen Baustellen-Chaos



Vergessen, abgedrängt, Gefahren ausgesetzt: Was in Eschenbach dem Fussverkehr momentan zugemutet wird, darf nicht bis Weihnachten 2023 andauern.

In Eschenbach (SG) werden 20 Jahre nach Eröffnung der Umfahrung N15 die flankierenden Massnahmen im Dorfkern umgesetzt. Vorgesehene Dauer: bis Weihnachten 2023! Seit Beginn der Arbeiten – als Erstes wurden kurzerhand die Fussgängerstrei-



© Ivo Kuster

fen weggekratzt – sind zu Fuss Gehende zu grossen Umwegen gezwungen. Schulkinder, ÖV-Nutzende, Kinderwagen oder Menschen im Rollstuhl: offe bar eine Quantité négligeable.

Die «Fussgängerumleitung», zum Teil über hunderte Meter, findet nicht in gesicherten Ver-

kehrsräumen statt, sondern führt unübersichtlich über Strassen mit Mischverkehr und Parkierungschaos. Die Umleitung der rund 10 000 Fahrzeuge pro Tag führt an Schulhäusern vorbei, und die Durchgänge zu Fuss sind immer wieder andere – irgendwo quer durch das Baustellenchaos.

Behördliche Drückebergerei

Kanton und Gemeinde schieben sich nach einem Augenschein die Verantwortung gegenseitig zu. Beim Kanton sieht man zwar die Probleme – doch für die Verkehrssicherheit sei die Gemeinde zuständig. Diese sagt seit Wochen, dass man die Situation beobachtet und laufend analysiert – und setzt auf Gewöhnung. Eltern fahren ihre Kinder derweil wieder vermehrt mit dem Auto zur Schule.

Ist der Schulweg zu beschwerlich oder mit unzumutbaren Gefahren verbunden, haben Kanton und Gemeinden Abhilfe zu schaffen. Dass bei derart lang andauernden Bauarbeiten in einem Dorfkern nicht an Schulwegsicherheit und Menschen mit Handicap gedacht wird, ist unannehmbar. Der VCS fordert zügige, spürbare Verbesserungen der Situation.

Ivo Kuster, Vorstandsmitglied

Schwierige Schulwegsicherung in Goldach

Auslöser war ein zum Glück glimpflich verlaufener Unfall, bei dem ein Kindergartenkind von einem PW angefahren wurde. Besorgte Eltern wandten sich an den VCS, nachdem sie bei der Gemeinde mit ihrer Bit-

te, beim Fussgängerübergang an der Kreuzung Klosterstrasse/Florastrasse für mehr Sicherheit zu sorgen, abgeblitzt waren. Auch nach dem Gespräch mit einer VCS-Delegation stellte sich der Gemeindepräsident auf den

Standpunkt, es seien nach den Verbesserungen von 2015 keine weiteren Massnahmen mit vertretbarem Aufwand möglich.

Wer sich die Sache vor Ort anschaut, sieht: Nicht nur die Schulkinder sind mit der Ver-

kehrssituation überfordert, auch Autofahrerinnen und -fahrer haben Mühe mit der Kombination von Kreuzung, nicht signalisierten Fussgängerübergängen und der Steigung Richtung Bahnschranke. Zudem ist der Rechts-



Schwierige Situation am Künzlerpass – Lösungsvorschlag mit Trottoirnasen.

vortritt nicht eindeutig ersichtlich.

Nicht lockergelassen

Über 70 Personen unterschrieben einen Antrag an den Gemeinderat, erneut tätig zu werden. Abklärungen des VCS mit Sachverständigen ergaben, dass sehr wohl auch kleinere Eingriffe, wie zusätzliche Signale «Achtung Kinder» oder grossflächige Farbmarkierungen, die Sicherheit verbessern können.

Aber auch bauliche Massnahmen sind ihren Preis wert, wenn dank ihnen auch die Jüngsten den

Schulweg selbständig und gefahrlos bewältigen können. Das A und O sind gesicherte, klar markierte Übergänge. Unverständlicherweise sprechen die Signalisationsvorschriften oft gegen Fussgängerstreifen. Mit Pollern gesicherte Trottoirnasen könnten im vorliegenden Fall eine Alternative sein. Zudem bräute auf dieser Quartierstrasse Tempo 30 einen zusätzlichen Sicherheitsgewinn.

Inzwischen hat die Gemeinde eine nochmalige Prüfung zugesichert. Wir hoffen auf kreative Lösungen und deren baldige Realisierung.

Richi Faust, Vorstandsmitglied

Schulradweg in Gefahr

Zwischen Landschlacht und Scherzingen besteht seit 1984 ein Strässchen, das als Schulradweg Scherzingen–Altnau und als Velozubringer zum Spital Münsterlingen dient. Die gut ausgebauten parallelen Strassen 200 Meter südlich und nördlich davon nehmen den motorisierten Verkehr auf. Mit dem Neubau des Herz-Neuro-Zentrums Bodensee östlich des Spitals Münsterlingen wurde eine Zufahrt auf dieser stark benutzten Verbindung erstellt, die Velofahrende behindert und gefährdet. Die neu eingeführte Tempolimit wechselt in kurzen Abständen zwischen 30 und 50 km/h.

Der VCS Thurgau fordert, dass die fragliche Veloroute ungeschmälert erhalten bleibt, verlaufen doch die Auto-Zufahrten zu den Parkieranlagen des Zentrums auf einer anderen Strasse. Velofahrende sollen Vortritt haben und dies soll mit roten Belägen gut gekennzeichnet sein. Statt des Wechselspiels zwischen 30 und 50 km/h soll auf dieser Route wie auch im gesamten Spital-Campus einheitlich Tempo 30 gelten, und die Strasse vor dem Haupteingang des Herz-Neuro-Zentrums kann als Kernfahrbahn gestaltet werden, das heisst mit breiten Fahrrad-

streifen auf beiden Seiten und ohne Mittellinie. Angesichts der zunehmenden Klimakatastro-

phe muss auch der Kanton alles tun, um den umweltfreundlichen Fahrradverkehr zu fördern. ■



Weil dem Velo hier der Vortritt gehört, verlangt der VCS Tempo 30 auf der neuen Strasse vor dem Herz-Neuro-Zentrum Bodensee.

«Wil West» und die Demokratie

Im Thurgau hatte das Volk nichts dazu zu sagen. Nach dem St. Galler Nein zu «Wil West» müsste das Riesenprojekt nun aber vom Tisch sein.

Das Projekt am Stadtrand von Wil (SG), das auf 33 ha Thurgauer Boden ein Industrie- und Gewerbequartier mit Autobahnanschluss vorsah, hat Schiffbruch erlitten (vgl. S. 44 oben). Wirtschaftskreise hatten das Vor-

haben ab 2014 aufgegleist und bewarben es mit Hunderttausenden Franken Steuergeldern durch Kommunikationsprofis.

Nach einer Zeit des überbordenden Wachstums, das uns die Klimakatastrophe beschert

hat, erscheint es mehr und mehr Menschen nun wichtiger, sich neu zu besinnen und das verbleibende Landwirtschaftsland zu erhalten. Auch die in Aussicht gestellten 3000 neuen Arbeitsplätze lösten Skepsis aus, da ja in fast allen Branchen ein grosser Mangel an Arbeitskräften besteht. Im Kanton Thurgau haben Parla-

ment und Regierung eine Volksabstimmung über das Megaprojekt verhindert. In einer ersten Reaktion zum St. Galler Verdikt versicherte Baudirektor Dominik Diezi, er wolle am Projekt festhalten. Nach unserem Demokratieverständnis kann das keine Option sein.

Peter Wildberger

Thurgau 



Graubünden

Da plant doch die Stadt Chur eine Brücke über die Plessur – und meint, das gehe ohne Erschliessungsplanänderung. Eigner massen fassungslos haben die Umweltverbände Stellung-

Plessurbrücke: Die Wogen gehen hoch

nahmen und Einsprachen dazu verfasst – und trafen damit den Nerv der Anwohnerinnen und Anwohner. Innert wenigen Tagen entstand ein unerschrockenes Bündnis gegen die geplante Brücke. Mehr als 100 Personen aus dem Quartier haben eine Pe-

tition unterschrieben und stellen die offenen Fragen in den Raum.

Am 5. Oktober dann lud der VCS Graubünden zum Dialog ins Restaurant-Café Giacometti ein: Lärm, Staub, Durchgangsverkehr und Tempo 30 standen zur Debatte – und tun es weiterhin. Mit

dem jüngst überarbeiteten Stadtentwicklungskonzept hat Chur der Bevölkerung Partizipation und Mitsprache versprochen. Wir wollen nun wissen, ob das mehr als nur leere Worte sind. Wir wollen unsere Welt mitgestalten.

Yvonne Michel Conrad



© VCS Graubünden

Lebensraum statt Parkierfläche

Aufzeigen, wie der öffentliche Raum sich verwandeln könnte, wenn man dem Auto Platz wegnimmt und Städte in erster Linie für Menschen gestaltet: Das war das Ziel des Park(ing) Day, den wir am 16. September 2022 im Churer Karlihof feierten. Der VCS spannte dafür mit Pro Velo Graubünden, der Stadtklimainitiative Chur, dem Klimastreik Graubünden, der IG für lebendige Wohn- und Stadträume, dem Bienagarta und der Buchhandlung Karlihof zusammen. Auf neun Parkplätzen gab es statt Blechkisten Blumen und Pflanzen, Kunstworkshops, Gummitwist, Musik und Lesungen, Gespräche über Tempo 30, Klimaschutz und vieles andere mehr.

Joni Mitchell hat es im Lied «Big Yellow Taxi» von 1970 treffend beschrieben: «They paved paradise», man hat uns das Paradies zubetoniert. Wir setzen uns dafür ein, dass Parkplätze zu kleinen Oasen im städtischen Raum werden: Spannende, grüne Begegnungsorte im Quartier, Möglichkeitsräume für alle Generationen und kreative Ideen, für partizipatives Wohnen, Leben und Arbeiten.



Fürstentum Liechtenstein

Alle 40 Sekunden rollt ein Lastwagen daher

Liechtenstein muss dem Druck aus Österreich, das LKW-Nachtfahrverbot aufzuheben, widerstehen. Vorarlberg soll und kann die Zollabfertigung anders organisieren.

Legitimen Schutz bieten wollte die liechtensteinische Regierung der Bevölkerung, die entlang der Strasse zum Zollamt Tisis-Schaanwald lebt. Deshalb hat sie 1999 ein verlängertes Lastwagen-Nachtfahrverbot eingeführt und erreicht, dass die LKW-Fahrzeiten trotz seither ausgedehnten Zollabfertigungszeiten bis heute gleich geblieben sind. Die Industrie- und Handelskammer klagte gegen das Fahrverbot und verlor. Der Staatsgerichtshof erklärte, das Verbot sei rechtmässig, denn es diene dem Schutz vor Lärm- und Luftbelastung, beuge

einer Verkehrszunahme vor und bewahre nur den Status quo, also den früher durch zollorganisatorische Massnahmen geschaffenen Zustand.

Nun wird erneut versucht, das Fahrverbot zu kippen. Denn unterhalb der Stadt Feldkirch (A) soll ein vierarmiges Tunnelsystem entstehen, mit dem die Lastwagen direkt von der Autobahn bis kurz vor die Grenze geleitet werden. Problematisch ist dies, weil sich aktuell die Lastwagen morgens vor der Grenze regelmässig so weit zurück stauen, dass der Stau in den Stadttunnel

hineinreichen würde. Das wäre unhaltbar.

Entgegengesetzte Interessen

Für Vorarlberg wäre die Aufhebung des verlängerten LKW-Nachtfahrverbots die günstigste Lösung. Für Liechtensteins Bevölkerung wäre es die schlechteste. Ihre Belastung ist bereits jetzt sehr hoch: An einem Wochentag rollt alle 40 Sekunden ein LKW vorbei. Zu 80 Prozent ist es inneralpiner Nord-Süd-Transitverkehr. Vier von fünf LKWs sind 40-Töner. Eine Ausweitung der Fahrzeiten um fünf Stunden, in Kombination mit der erleichterten Zufahrt durch den Tunnel, würde die Route deutlich attraktiver machen. Erheblicher Mehrverkehr wäre die Folge.

Dabei liegen die besseren Lösungen auf der Hand. Man könnte in Feldkirch das gleiche Fahrverbot wie in Liechtenstein einführen. LKWs könnten entlang der Autobahnen ausserhalb der Stadt parken und von dort staufrei zum Zollamt geleitet werden. Mit einem Binnenzollamt ausserhalb der Stadt liessen sie sich auf mehrere Zollämter verteilen.

Die Bevölkerung verdient in Feldkirch wie in Liechtenstein gebührenden Schutz vor den Immissionen des LKW-Transitverkehrs. Bessere, menschengerechte Lösungen kommen nur, wenn unsere Regierung auch diesmal klar Nein sagt.

Andrea Matt,

Gemeinderätin Mauren-Schaanwald



Ohne flankierende Massnahmen im Dorfkern bringt die Umfahrung Stans West so gut wie gar keine Entlastung.

Mit diesem Projekt ist's nicht getan

Am 27. November stimmt das Nidwaldner Volk über die Entlastungsstrasse Stans West ab. Den hohen Baukosten steht eine schlechte Entlastungswirkung gegenüber.

Dass die Stanser Bevölkerung und die Lokalpolitik sich ein Dorf mit mehr Platz für Fussgängerinnen und Velofahrer wünschen, ist so bekannt wie berechtigt. Die Siedlungsverträglichkeit von Innerortsstrassen ist ja landauf, landab zunehmend ein grosses Thema. Um die für Stans beste Lösung zu finden, hätte es einer Variantenstudie bedurft – was nun vorliegt,

ist kein gutes Projekt. Vor allen Dingen fehlen flankierende Massnahmen, um den historischen Dorfkern nachhaltig vom Durchgangsverkehr zu befreien.

Bleibt innerorts alles beim Alten, wird die Umfahrungsstrasse Stans West nichts bringen ausser Mehrverkehr. Deswegen erwartet der VCS verbindliche Zusagen seitens des Kantons, und zwar noch

Es bleibt ein grosses Aber

Freiburg



Der VCS Freiburg hat mit der kantonalen Anstalt für aktive Bodenpolitik eine Konvention abgeschlossen und seine Einsprache gegen das AgriCo-Projekt in St-Aubin zurückgezogen. Wir anerkennen die Bemühungen, die negativen Umweltfolgen einzudämmen, indem die Parkplatzzahl reduziert und die Machbarkeit von Gütertransport auf der Schiene ernsthaft geprüft wird. Doch so vernünftig der Rückzug unter den gegebenen Umständen auch ist: Gemessen an dem, was Klimaerhitzung

und Biodiversitätsverlust erfordern würden, ist das Erreichte höchst unbefriedigend.

Wirtschaftsförderung auf einem Gelände, das schlecht mit dem ÖV erschlossen und nur sehr bedingt für den Bahngütertransport erschliessbar ist, dürfte es eigentlich längst nicht mehr geben. Wir bitten den Kanton deshalb inständig, von der Entwicklung des Standorts Préaux-Moines in Marly Abstand zu nehmen. ■

vor dem Abstimmungstermin. Denn ob mit oder ohne Umfahrungsstrasse: Massnahmen im Dorf und eine gute verkehrsplanerische Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinde, auf politischer wie auf Verwaltungsebene,

Ob-/Nidwalden



sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass im Stanser Dorfkern wieder die Lebensqualität einkehrt, die er verdient.

Daniel Daucourt

Kurznachrichten

Verkehrsgarten beim Schulhaus Tellenmatt/Spritzenhaus in Stans. Seit einiger Zeit bemüht sich Pro Velo Unterwalden zusammen mit Gemeinde und Schule um die Planung und Realisierung eines Verkehrsgartens. Nun zeichnet sich eine optimale Lösung ab, die uns die Organisation der beliebten regionalen Velofahrkurse sehr erleichtern wird. Wasserfeste Kreide und Kreidespray ade!

Sicherer zum Gemeindehaus-Provisorium. In Sarnen befindet sich die Gemeindeverwaltung nun im provisorischen Gebäude der OKB. Auch ein Kindergarten ist dort neu eingezogen. Dank unserer Einwendung – gemeinsam mit Pro Velo – konnten kurz vor Inbetriebnahme die Veloparkierung und die Sicherheit vor allem für den Fussverkehr verbessert werden.

Umsetzung der 4V-Strategie auf kommunaler Ebene. In Nidwalden sind alle Gemeinden daran, ihre Nutzungsplanung zu revidieren. Der VCS hat sich dabei verschiedentlich in Form von Mitwirkungen oder Einwendungen zu Wort gemeldet, denn die entsprechenden Bestimmungen spielen eine bedeutende Rolle, wenn es darum geht, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern, verträglich zu gestalten oder zu vernetzen. Diese 4V-Strategie, Basis der Agglomerationsprogramme und des kantonalen Gesamtverkehrskonzepts, gilt es auf lokaler Ebene auch reglementarisch konsequent umzusetzen.

Ein Plan mit Schwachstellen

Die Genossenschaft Buochs hat vor, im Gebiet Fadenbrücke/Flugplatz einen attraktiven, nachhaltigen Arbeitspark mit Vorbildcharakter zu realisieren – verbunden mit Mobilitätsmanagement und einer neuen Verbindung dank Fussgängerbrücke über die Engelberger Aa. Um einige Schwachstellen, die

wir im Bebauungsplan ausgemacht hatten, zu beheben, verfasste der VCS eine Einwendung und leistete auch einen sehr beträchtlichen Beratungsaufwand.

Denn leider wird der kantonale Entwicklungsschwerpunkt Arbeit «Erlenpark» für den Veloverkehr nicht attraktiv sein. Die geplante Breite der vorgesehenen

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

Einbahnstrassen erlaubt keine normgerechte Lösung, die Konflikte zwischen motorisiertem und nichtmotorisiertem Verkehr

vorbeugen würde. Nach Abwägung von Aufwand und möglichem Ertrag entschieden wir uns dennoch, die Einwendung

zurückzuziehen. Schade – und erstaunlich, dass die Problematik weder den Fachkräften des Planungsbüros noch bei der Vor-

prüfung durch den Kanton aufgefallen ist.

Der Vorstand der VCS-Sektion OWNW

Der VCS wirkt mit

Die Gemeinde Stans hat ein Verkehrskonzept verfasst und revidiert ihr Parkplatz-Reglement. Zu beidem hat der VCS im Rahmen der Mitwirkung ausführlich Stellung genommen – und dabei

namentlich für eine umfassende Förderung des Veloverkehrs, eine gezielte Reduktion des Durchgangsverkehrs und Massnahmen für eine bessere Koexistenz im Strassenraum plädiert. Nun warten wir gespannt auf die Reaktion auf unsere Vorschläge.

Autoparkplätze, die gratis oder spottbillig angeboten werden, sind nicht mehr zeitgemäss. Parkplatzbewirtschaftung ist nachweislich eine wirksame Lenkungsmaßnahme und somit ein wichtiger Baustein zur Lösung der Verkehrsprobleme in Stans.

Die Erreichbarkeit von Läden und Gastronomiebetrieben soll und muss darunter nicht leiden, im Gegenteil. Mehr Aufenthaltsqualität im Dorfzentrum, mehr Verkehrssicherheit und weniger Suchverkehr: Davon profitieren alle. ■

KLEININSERATE

DIVERSES

Nachhaltige(re) Computer!

Reparierbar, langlebig, mit Linux Marke why! aus Prilly VD oder gerne bei uns: www.wuergler-it.ch

WOHNEN

Wer möchte im **Grossraum Zürich** ein **Kleinhaus** (ca. 80 qm) bauen und sucht dafür das passende Grundstück? Kosten total ca. 700 000.–
Anfragen an lengel@bluwwin.ch

Zu vermieten an Studentin:
möbliertes Zimmer in Winterthur mit Lavabo, Kühlschrank ruhige Lage, Nähe ÖV, 2 km ab HB
Kontakt: 079 378 74 36

2 traumhafte Rustico, Meersicht, **Val Prino, Imperia Ligurien**, idyllischer 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

Altes einfaches **Bauernhaus** in den **Vogesen**. Wir suchen ein Langzeit-Mieter der dem Haus wieder etwas Leben einhaucht, es leicht renoviert und unterhält. Miete 280 Euro/Mt
Tel. 079 763 26 09

FERIEN SCHWEIZ

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

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

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

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

Sedrun Ferien im denkmalgeschützten Bauernhaus. Sorgfältig restauriert. Skitouren ab Haustür, Skigebiet und Dorf wenige Minuten entfernt.
Für 6 Personen. www.giassa10.ch

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

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

Das «etwas andere» Albergo im Kastanienland Malcantone! Gepflegte und stilvolle Einfachheit in einem historischen Tessinerhaus. 091 609 19 35
www.casa-santo-stefano.ch



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

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

Wir suchen **Mitmietende** (Paar oder Einzelperson) für Ferien und Freizeit, ab Frühling 2023 in **Vrin-Dado**. Hausteil: 4 Zimmer, Küche, Bad/WC, Schmalen Balkon, kleiner Umschwung, nahe Einkaufsmöglichkeiten und ÖV, ruhige Lage, Parkplatz beim Haus. CHF 740.00/Monat, exkl. Strom/Holz
Kontakt: reto.soler@solerworks.ch
Mehr Infos via Internet-Suche: Ferienwohnung Solèr, Vrin-Dado

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

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

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

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

FERIEN AUSLAND

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

Berge, See oder Schnee!

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

Osteuropa entdecken mit Astra-Tours Entdeckungsreisen nach Rumänien, Georgien, Armenien. Konsequenz per #ZugStattFlug! Interesse?
Jetzt für Reisen 2023 voranmelden.
info@astra-tours.ch/astra-tours.ch

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

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

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

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

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

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

Inserateschluss für Ihre Kleinanzeigen

Ausgabe Nr. 1, 23. Januar 2023



Individuelle Veloreise Nordküstenweg

- Seeluft atmen im Velosattel
- Den längsten Veloweg der Welt befahren
- Die Nordseeinsel Sylt entdecken

Preis pro Person	ab CHF 830*
8 Tage / 7 Nächte ab Hamburg/bis Niebüll	
Anreise sonntags vom 15.04. bis 08.10.23 & dienstags vom 22.05. bis 05.09.23	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 873	



Individuelle Veloreise Apulien

- Trulli von Alberobello
- Ostuni - die «weisse Stadt»
- Köstliche Spezialitäten genießen

Preis pro Person	ab CHF 810*
8 Tage / 7 Nächte ab Alberobello/bis Lecce	
Anreise samstags vom 01.04. bis 22.07.23 & 02.09. bis 21.10.23	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 795	



Individuelle Wanderreise Bretagne

- Einmalige Kulisse der lieblichen Rosa Granitküste
- Feinsandige Traumstrände
- Zahlreiche Fischerhäfen unterwegs

Preis pro Person	ab CHF 1240*
8 Tage / 7 Nächte ab Paimpol/bis Lannion	
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.23	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 511	



Individuelle Wanderreise Cinque Terre

- Die fünf Dörfer erwandern
- Atemberaubende Aussichten auf das blaue Mittelmeer
- Ligurische Köstlichkeiten

Preis pro Person	ab CHF 820*
8 Tage / 7 Nächte ab Camogli/bis Monterosso	
Anreise täglich vom 01.03. bis 31.10.23	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 528	

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



Auf Schaffhausens Hausdach

Was assoziiert eine Glarnerin oder ein Freiburger gemeinhin mit dem Kanton Schaffhausen? Am ehesten wohl den Rheinfall und die Munotstadt, kaum aber ein einmaliges Bergpanorama. Dabei bietet der Randen auch das.

Text und Bilder: Urs Geiser

Wir haben extra nicht nachgefragt, ob so etwas, wenigstens annähernd, überhaupt vorkommt. Zu schön ist die Vorstellung: Vom Seeland bis zum Bodensee läge ein Nebelmeer, dessen oberste Schwaden vielleicht sogar durch die Baumwipfel zu unseren Füßen wabern würden. Wir stünden auf dem Hagenturm oder dem Schleithheimer Randenturm und blickten auf zahllose Inseln und Bergketten, die sich aus dem Meer erheben: Jurahöhen und Schwarzwälder Kuppen, die höchsten der vor Millionen Jahren erloschenen Hegauer Vulkanke-

gel, Allgäuer Gipfel, schliesslich die vertraute Kulisse vom Säntis über den Glärnisch bis zu Berner Viertausendern. Um dann auch noch den letzten laut Panorama-Tafel Sichtbaren, den Moléson, ausfindig machen zu können, müsste die Fernsicht allerdings absolut perfekt sein.

Das war sie nicht. Dafür schweiften unsere Blicke gebannt übers Mittelland und Baden-Württemberg. Über die sanft gewellte nähere Umgebung, überzogen von einem grünbraunen Mosaik aus Wiesen und Äckern und von mächtigen Waldungen. Eine unge-

ahnte Weite und ein ganz neuer Blickwinkel auf Nordost-, Zentral- und Nordwestschweiz tut sich auf dem Randen auf. Geologisch ein Stück Jura, thront er wie ein gigantischer Hochsitz nördlich des Rheins.

Mit dem Randen-Bus ist er nun noch bequemer erreichbar, allerdings nur an sonnigen Wochenenden und Feiertagen, dafür kostenlos. Als Verlängerung der Buslinie 22 von Schaffhausen nach Hemmental befördert er Wanderlustige bis Kreuzweg oder Mäserich. Von dort aus gelangt man in rund einer Stunde oder weniger zu den schönsten Aus-



sichtspunkten. Und die nächste Grillstelle oder das nächste Gasthaus liegen ebenso nah.

Rundherum ist eher Veloland

Schaffhausen stand schon länger auf unserer Liste – für einen Tourentipp in der Reihe «Schön über die Schweiz hinaus», wie es die komplizierte Geografie des Kantons mit Exklaven und deutschen Enklaven nahelegt. Das Naheliegendste wäre ein Stadt-Land-Bummel gewesen: durch die Fussgängerzone der Schaffhauser Altstadt mit ihren vielen schmucken Erkern, natürlich inklusive Besteigung des Munots, und dann schlicht den Rhein entlang. Nach zwei, drei Kilometern hätten wir so schon EU-Raum betreten, in Büsingen bestimmt eine Rast eingelegt, bald danach wieder Schweizer Hoheitsgebiet erreicht, aber nur um gleich nochmals das Glück offe er Grenzen auszukosten auf dem Weg über Gailingen (D) nach Diessenhofen (TG).

Aber ob Klettgau – das grosse Schaffhauser Weinbaugebiet –, Hegau, Wutachtal oder das übrige deutsche Grenzgebiet: Rund ums Hochplateau ist das Velo erste Wahl. Auf dem Randen bereiten Wandern und Pedalen

gleichermassen Vergnügen. Sollte er wieder einmal eine tüchtige Portion Schnee abbekommen, spräche auch rein gar nichts dagegen, mit den Schneeschuhen auf dem Rucksack anzureisen.

Fährt der Randen-Bus nicht, ist dies nicht weiter schlimm. Von wo her man den Hügelzug auch besteigt, es sind immer nur zwischen knapp 300 und gut 400 Höhenmeter zu überwinden. Die Busfahrt an einen der Ausgangspunkte – nach Hemmental, nach Merishausen/Bargen oder nach Beggingen via Beringen, Siblingen und Schleithem – führt die Vielfalt des Kantons vor Augen. Von der Kernstadt und ihren Aussenbezirken, vorbei an Villen, Industriegebäuden und Wohnblöcken schon im Grünen, geht es hinaus in ländliche Abgeschlossenheit, wo in Dorfgassen Hühner stolzieren und im Bachlauf am Strassenrand der Graureiher Fische abpasst, die den Sommer 2022 überstanden haben könnten.

Auch eine ökologische Schatzkammer

Klettgau-Rhein-Weg, Merishausener Naturpfade, Täuferweg, Schaffhauser Dichterpfad: Die Auswahl an – fast beliebig kombinierbaren – Routen ist gross. Nichts falsch macht

Ein letzter Blick zurück aufs Grenzdorf Beggingen – über die Anhöhe dahinter geht's nach Fützen (D) –, und schon taucht unser Weg in die dicht bewaldete Bergflanke ein, führt an den Fuss des Schleitheimer Randenturms und über 100 Stufen zur luftigen Aussichtsplattform hinauf (vgl. Foto S. 53).





Erlebnis Linien



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

↔ SBB CFF FFS

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

velafrica

Mobilität mit Perspektiven

IHRE SPENDE ERZIELT DOPPELTE WIRKUNG

Eine Schweizer Familienstiftung verdoppelt bis total 100'000 Franken. Diese kommen Mädchen und Frauen in unseren Projekten zugute.

IBAN CH27 0900 0000 3000 7391 3

Zweck: **Verdoppelung**



Ihre Spende
in guten Händen.

Velafrica, Waldeggstrasse 27, 3097 Liebefeld, velafrica.ch



Endlos weit wirkt das Becken zwischen Alpen, Jura und Schwarzwald von hier aus.

garantiert, wer als Ausgangspunkt Beggingen wählt und unter den mindestens vier möglichen Aufstiegsrouten jene, die zu den 100 Stufen des Schleithheimer Randenturms hinaufführt, zuletzt auf schmalen Zickzackweg. Weiter geht es auf einem der typischen Waldsträsschen, die zumeist nur forstwirtschaftlichem Verkehr offen stehen, zum Zägli. Hier offenbart der stark bewaldete Randen seine andere Seite, weite offene Flächen, die landwirtschaftlich genutzt wurden oder werden. Hecken und Baumzeilen, darunter viele Föhren, verleihen ihnen mitunter einen fast parkähnlichen Charakter. Einzelne Standorte, vor allem trockene Magerwiesen an den Südhängen, sind ökologisch äusserst wertvoll und ziehen nicht zuletzt Orchideen-Fans an.

Nach der Besteigung des Hagenturms – 224 Stufen! – strebten wir Barmen zu. Beiz gibt es dort aber keine mehr, doch immerhin einen Tankstellenshop. Und da das Bisherige höchstens eine mittelgrosse Halbtagestour war, entschlossen wir uns spontan zu einer Rundwanderung. Zumal sich von Barmen direkt der Hohe Randen (930 m ü. M.) ansteuern lässt, womit man, wenn auch nur ganz kurz, doch noch schön über die Schweiz hinauskommt. Wer den Grenzstein übersieht, merkt am Wegweiser in Weiss und mit Distanz- statt Zeitangabe.

Über den Aussichtspunkt Uf Neue abgestiegen, liessen wir es uns auf der Terrasse des Gasthauses Sonne gut gehen und wohnen der Flugkunst-Show der Schwalben bei,

einer der letzten des Jahres. Die untergehende Herbstsonne spielte Magierin, indem sie die Waldflanke des Randen intensiv gelblich-orange aufluchten liess. Und wir hätten noch lange sitzen bleiben können: Der letzte Bus vom 500-Seelen-Dorf Beggingen nach Schaffhausen fährt doch tatsächlich erst gegen Mitternacht.

Praktische Informationen

Anreise: mit dem Zug nach Schaffhausen (von Zürich her mit grossartiger Sicht auf den Rheinfall!) und weiter per Bus (s. Haupttext).
 Besonderes Gasthaus am Randen: das Alprestaurant Babental – auf der tiefstgelegenen Alp der Schweiz mit Sömmerungsbetrieb.
www.randenbus.ch
www.naturpark-schaffhausen.ch
www.pronatura-sh.ch

Urs Geiser ist Regionalnachrichten-Redaktor und verspricht dem gastfreundlichen nördlichen Nachbarland, das nächste Mal länger zu verweilen.



ANZEIGE

SIE SETZEN SICH FÜR DEN KLIMASCHUTZ EIN.

IHRE GELDANLAGE AUCH?

Jetzt in Erneuerbare Energie investieren für Menschen in Entwicklungs- und Schwellenländern

Genossenschaftlich
 Pionier seit 1975
 58 000 AnlegerInnen weltweit



www.oikocredit.ch
 044 240 00 62



Das Zentrum von Toulouse mit seinen malerischen Quartieren lässt sich bequem zu Fuss erkunden.

Bewegtes Leben in der «rosa Stadt»

Text und Fotos: Camille Marion

In den Strassen von Toulouse pulsiert das wilde Leben. Ein paar Tage in der Stadt genügen, um Sie in einen sonnigen Strudel von Geschichte, Kultur und Innovation zu ziehen.

Überfallen, belagert, angezündet, besetzt, befreit: Toulouse bietet zweitausend Jahre Geschichte voller dramatischer Wendungen. Wer zu Fuss durch die hübschen Gassen flaniert, hat Zeit, das Zentrum zu entdecken und die wilde Atmosphäre aufzusaugen.

Toulouse bezaubert mit einer harmonischen Architektur. Die Backsteinhäuser, die sich am Abend rot färben, haben der Stadt die Bezeichnung «rosa Stadt» und einen Ruf über die französischen Grenzen hinaus eingebracht. Doch das war nicht immer so. Im 18. Jahrhundert wollten die Behörden von Toulouse der Stadt die ihr zustehende Grandezza verleihen. Sie liessen Hauptstrassen im Haussmann-Stil errichten, die grosse Schneisen in die verwinkelten Gassen schlu-

gen. Das Ziel war klar: Toulouse sollte Paris gleichen. Backsteine und Ziegel störten, sie vermittelten einen allzu ländlichen Charakter. Die Dächer wurden mit Schiefer bedeckt, die Mauern mit Bleiweiss übertüncht, einem weissen Pigment, das als Steinimitat wirkte. Mitte 20. Jahrhundert legte Toulouse den Rückwärtsgang ein und begann die Fassaden wieder abzuwaschen, um dem Stadtzentrum seine gemütliche Wärme zurückzugeben.

Vom Kapitol zur Garonne

Der Spaziergang beginnt vor dem Kapitol. Der eindrucksvolle Bau mit seiner neoklassizistischen Fassade mitten im Zentrum von Toulouse beherbergt das Rathaus und das Theater. Zu seinen Füßen liegt der Place du

Capitole, der Treffpunkt der Stadt, in dessen Boden ein breites okzitanisches Bronzekreuz eingelegt ist. Das Symbol, das auch die Flaggen und weitere Embleme von Toulouse ziert, setzt sich traditionell aus vier Hauptarmen zusammen, die die Jahreszeiten darstellen und jeweils mit drei Kreisen – für die zwölf Monate des Jahres – verziert sind. Auf dem Place du Capitole wurden an den Enden die zwölf Sternzeichen eingefügt. Die Tradition will, dass man sich beim ersten Besuch auf sein Zeichen stellt und sich etwas wünscht.

Von diesem Hauptplatz aus erstreckt sich ein Labyrinth von rosa Gassen bis ans Ufer der Garonne. Im Sommer flaniert man hier und trinkt ein Glas in einer der sympathi-



schen Kneipen. Fröhlichmorgens oder am Ende des Tages bieten die Quais einen wunderbaren Blick auf das Hôtel-Dieu Saint-Jacques, die Kuppel der Kapelle Saint-Joseph de la Grave und den Pont Neuf, die älteste Brücke in Toulouse.

Im Schatten der Kirchen

Toulouse besitzt prunkvolle religiöse Bauten. Im Jakobinerkloster mitten in der Stadt liegen die Reliquien des heiligen Thomas von Aquin, ein Besuch lohnt sich unbedingt. Von der Strasse aus wirkt die imposante Kulisse streng, doch hinter den Pforten betritt man eine helle Kirche, deren Doppelschiff mit einer spektakulären Steinpalme abschliesst. Der sonnige, ruhige Kreuzgang lädt zur meditativen Pause ein.

Etwas neben dem Stadtzentrum stehen zwei weitere berühmte Kirchtürme von Toulouse. Die Basilika Saint-Sernin ist die grösste romanische Kirche Frankreichs. Sie wurde zu Ehren des ersten Bischofs von Toulouse erbaut, gehört zum UNESCO-Weltkulturerbe und ist eine wichtige Etappe auf dem Jakobsweg nach Santiago de Compostela. Im diskreten Charme des «Quartier des Antiquaires» kann man die wilde Geschichte der Kathedrale Saint-Etienne entdecken. Die Architektur des unvollendeten Baus vermischt den gotischen Stil des Mittelalters mit der Nordgotik. Die Kathedrale wirkt heute zusammengeflickt und zeugt von einem bewegten 13. Jahrhundert für die Stadt Toulouse.

Maschinen und Flügel

Als Wiege der Luftfahrt steht Toulouse seit über einem Jahrhundert für die Eroberung des Himmels. Das Thema ist aus den bekannten Umweltgründen heikel, doch für die Wirtschaft und die Arbeit in der Region ist die Branche heute zentral.

Ganz mit den Füßen auf dem Boden kann man das Museum «L'envol des pionniers» besuchen, um sich von der Geschichte der Luftpost mitreissen zu lassen. Nach dem Ersten Weltkrieg ersann der Ingenieur und Unternehmer Pierre-Georges Latécoère einen Weg, die Armeeflugzeuge zu wirtschaftlichen Zwecken umzunutzen. Sein Plan? Ein Luftpostdienst für den Brieftransport zwischen Frankreich, Afrika und Südamerika,



Blick auf den Pont Neuf, den berühmten Übergang vom rechten zum linken Garonne-Ufer.

zu einer Zeit, als Flugzeuge kaum für Strecken über 400 Kilometer gebaut waren. «Ich habe nochmals alle Berechnungen gemacht, sie bestätigen die Meinung der Experten, meine Idee ist unrealisierbar. So bleibt mir nur etwas übrig: sie zu realisieren.» Latécoère stürzte sich ins Abenteuer, umgab sich mit hervorragenden Piloten und schuf den Mythos der Luftpost.

Direkt neben dem Museum liegt die Halle de la Machine, ein Hangar mit verblüffender Tierwelt. Riesenspinne, Drache, Minotaurus: Die ungewöhnlichen, poetischen Werke entstammen der Fantasie der Strassentheatergruppe La Machine. Ein Team von Bühnentechnikern mit schrägem Humor empfängt das Publikum und erzählt ihm die Legende jeder dieser beeindruckenden Kreaturen, bevor sie zum Leben erweckt werden. In Steampunk-Atmosphäre irgendwo zwischen Jules Verne, Leonardo da Vinci und Jean Tinguely bietet die Halle de la Machine ein Erlebnis, das zu jedem Aufenthalt in Toulouse gehört. ■



In der Halle de la Machine taucht das Publikum in die faszinierende Welt von ungewöhnlichen, animierten Kreaturen wie dem Minotaurus ein.

Ausserdem

- ☑ Im Hallenmarkt Victor Hugo an über 80 Ständen mit frischen und regionalen Produkten einkaufen und lokale Spezialitäten probieren (Place Victor Hugo)
- ☑ Im Schatten der Platanen dem Canal du Midi entlangpedalen. Toulouse bietet ein Velowegnetz von über 300 Kilometern.
- ☑ Ein «Chocolatine»-Eis beim Eishersteller Moustache geniessen (Place Saint-Pierre 16)
- ☑ Dem wilden Leben im Zentrum entfliehen und in die Zen-Atmosphäre des japanischen Gartens mit seinem Kieselufer, den Kirschbäumen und Seerosen eintauchen (Boulevard Lascrosses)
- ☑ Von der Terrasse des Restaurants Ma Biche sur le Toit ganz oben auf den Galeries Lafayette den tollen Blick über die Backsteindächer von Toulouse geniessen (Rue du Lieutenant Colonel Pélissier 4-8)



Die gesuchte Eisenbahnlinie wurde 1847 eröffnet.

WETTBEWERB

Anfänge der Schweizer Eisenbahn

Anlässlich des 175. Geburtstags der SBB tauchen wir in die Geschichte der Schweizer Eisenbahn ein. Die gesuchte Linie zwischen Zürich und Baden trägt im Deutschen einen Spitznamen, der Bezug auf eine kulinarische Spezialität nimmt. Für ihren Bau musste ein Tunnel durch einen Hügel gegraben werden. Obwohl er nur 80 Meter lang war, dauerten die Arbeiten ungefähr ein Jahr und kosteten mehrere Arbeiter ihr Leben.

Nach 16 Monaten Arbeit wurde die Linie am 7. August 1847 eröffnet. Die Lokomotive Nummer 1 brauchte nur 33 Minuten, um die

23 Kilometer lange Strecke zurückzulegen. Die Eisenbahnlinie benötigte vier Lokomotiven, um den Betrieb aufzunehmen. Die ersten beiden waren von einem amerikanischen Lokomotiven-Typ inspiriert. Der Kaufpreis einer Maschine belief sich auf ungefähr 35 000 Franken. Die anderen beiden Lokomotiven wurden für je 40 000 Franken geliefert. Ein Replikat des ersten Typs ist im Schweizer Verkehrshaus in Luzern ausgestellt.

Für eine ofenfrische Spezialität?

Rasch zeigte sich, dass die Linie, die wir suchen, nicht den erhofften Erfolg brachte. Der

Güterverkehr entwickelte sich nicht wie geplant, da die Linie zu kurz und der Zeitgewinn angesichts der Transportkosten zu gering war. Der Personenverkehr büsste schnell an Attraktivität ein und trotz aller ökonomischen Bemühungen reichte das bescheidene Fahrplanangebot kaum aus, um die Betriebskosten zu decken. Ursprünglich war geplant, die Linie zu verlängern, aber das Projekt wurde schliesslich aufgegeben.

Die reizvolle Herkunft des Namens der Linie, die wir suchen, ist Gegenstand verschiedener Thorien. Man erzählt, dass sich adlige Herren die Spezialität frisch aus dem Ofen und «noch warm» von ihren Hausangestellten mit dem Zug bringen liessen. Aber diese Legende ist ebenso populär wie fragwürdig – schlichtweg aufgrund des Ticketpreises. Die Fahrt in der dritten Klasse kostete pro Strecke und Person 80 Rappen, was ungefähr dem Tageslohn eines Hausangestellten entsprach. So gut diese Spezialität auch sein mag, der Preis für ihren Transport scheint doch etwas übertrieben. ■

Laure Berg ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

ZU GEWINNEN:

Vier Übernachtungen in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken im Wert von Fr. 950.–.

Gewinnen Sie vier Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC inklusive einfaches Frühstück für bis zu sechs Personen. Bringen Sie Oma und Opa mit oder laden Sie Freunde ein, mit Ihnen fünf Tage in Interlaken zu verbringen. Inklusiv sind auch der Eintritt ins öffentliche Hallenbad und die



Gratisnutzung der Ortsbusse. Selbstverständlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100-Prozent-CO₂-Kompensation dabei. Im Winter besteht die Möglichkeit zum Kauf der Winterlaken Card: Fr. 40.–/Tag und Person und Sie haben freie Fahrt für Ski, Winterwandern und Schlitteln in der gesamten Jungfrau Region. Weitere Infos unter www.villa.ch

Lösung letzte Ausgabe: Mont-Blanc Express

Wettbewerbspreis
offert von

Gewonnen haben die beiden Paar Wanderstöcke Martin Braun aus Rüdlingen (SH) und François Poget aus Satigny (GE).

VCS boutique

Wie wird die gesuchte Eisenbahnlinie landläufig genannt?

Beantworten Sie die Frage bis zum 30. November 2022 und senden Sie Ihre Lösung an

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

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

Nur eine Einsendung pro Person gültig,

keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

Bis die höchste Stufe der Automatisierung erreicht ist, dauert es noch Jahrzehnte. Grund dafür ist die Komplexität der Umwelt, von welcher die künstliche Intelligenz noch weit überfordert ist.



ANDERS GAUTSCHI

Bequem in die Klavierstunde oder Schlüssel zur Verkehrsreduktion?

In den vergangenen Wochen besuchte ich Veranstaltungen der Akademie der technischen Wissenschaften SATW und der Mobilitätsarena zum Thema «Autonomes Fahren», um mich auf den aktuellen Stand der Entwicklungen in diesem Bereich zu bringen. Noch vor ein paar Jahren gingen Expertinnen und Experten davon aus, dass schon in absehbarer Zeit selbstfahrende Autos auf den Strassen Europas herumkurven werden. Die Euphorie ist mittlerweile einer ernüchterten Einschätzung gewichen. Bis die höchste Stufe der Automatisierung erreicht ist, dauert es nach heutiger Einschätzung noch mehrere Jahrzehnte. Grund dafür ist insbesondere die Komplexität der Umwelt, von welcher die künstliche Intelligenz noch weit überfordert ist.

Einen aus meiner Sicht sinnvollen Einsatz autonomen Fahrens illustriert ein Pilotprojekt der Firma Kyburz: Es testet den Transport einer Person mit einer erheblich reduzierten Sehkapazität in einem abgelegenen Gebiet mit Hilfe eines autonom fahrenden Autos. Dadurch wird einer Person, welche sonst auf Unterstützung von Dritten angewiesen wäre, der Zugang zur Mobilität ermöglicht. Das Projekt verläuft offenbar vielversprechend, zeigt jedoch die noch erheblichen Herausforderungen, die es zu bewältigen gilt.

Am Ende der SATW-Veranstaltung wurden die Teilnehmenden des Podiums gefragt, was sie vom autonomen Fahren erwarten. Zwei Antworten blieben bei mir hängen: Während eine Teilnehmerin darauf zählte, ihre Kinder künftig nicht mehr selber in die Klavierstunde oder ins Fussballtraining fahren zu müssen, sah ein anderer Teilnehmer im autonomen Fahren die Chance, dadurch auf das eigene Fahrzeug zu verzichten und den Verkehr insgesamt zu reduzieren. Diese beiden Aussagen bringen es auf den Punkt: Führt das autonome Fahren aufgrund der Bequemlichkeit zu mehr Verkehr oder kann diese Technologie so eingesetzt werden, dass sie den Verkehr insgesamt reduziert?

Auch wenn die vollständige Automatisierung im Strassenverkehr vermutlich noch Jahrzehnte auf sich warten lässt: Die ersten Weichen auf gesetzlicher Ebene werden jetzt gestellt. Entsprechend ist unser Einsatz gefragt, damit autonomes Fahren künftig nicht mehr, sondern weniger Verkehr generiert und damit einen wesentlichen Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität leistet.

Anders Gautschi, Geschäftsführer des VCS Schweiz, hat sich noch keine abschliessende Meinung darüber gebildet, ob autonomes Fahren Fluch oder Segen ist.

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, Laure Berg, Alessia Campestrin, Yves Chatton, Selim Egloff, Katharina Endes, Anders Gautschi, Urs Geiser, Alice Gentile, Christian Gratzler, Andreas Käsermann, Corine Kibora, Rahel Meister, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Michael Müller-Görnert, Stéphanie Penher, Alicia Pfautsch, Edward Weber, Martin Winder. **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 23. Februar 2023. **Insertionsschluss:** 23. Januar 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

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



HELFFEN SIE MIT!

Als erfahrener und gut vernetzter Akteur prägt der VCS die Verkehrspolitik der Schweiz. Unser Engagement für die Mobilität der Zukunft ist nur möglich dank der tatkräftigen Unterstützung durch unsere Mitglieder und Spenderinnen und Spender.



Ihre Spende wirkt!

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

Sie sind noch nicht Mitglied?

Hier können Sie es werden:
www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für einen zukunftstauglichen Verkehr!



Profitieren Sie jetzt vom Aktionspreis für unsere kombinierten Pannenhilfen!

Schliessen Sie jetzt die **Pannenhilfecombo** für nur **Fr. 60.–** statt **Fr. 70.–** ab. Haben Sie bereits eine der beiden **VCS-Pannenhilfen**, können Sie die **E-Bike-Assistance** für **Fr. 20.–** oder die **Auto-Pannenhilfe** für **Fr. 40.–** hinzufügen. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannenhilfen (Schweiz/FL) bis am **31.12.2023**.

Für Bestellungen und Informationen:

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

Unbekanntes Apulien

29. April - 6. Mai 2023 (8 Tage)

Wein und Kulinarik | Welterbe Sassi von Matera und Trulli von Alberobello | Historische Städte Bari, Ostuni, Lecce, Otranto und Gallipoli

Pauschalpreis CHF 2190.-



Eisenbahnabenteuer Balkan

16. - 30. Mai 2023 (15 Tage)

Mit Extrazügen durch Rumänien und Bulgarien | Fahrt im Extrazug durch das serbische Erzgebirge | Die grossartige Rhodopenbahn – Ein Schmalspurjuwel

Pauschalpreis CHF 4500.-



Ostfriesland – Bahn und Meer

14. - 20. Juni 2023 (7 Tage)

Die ostfriesischen Inseln und das Wattenmeer | Historische Eisenbahnen und gemütliche Schiffsausflüge | Komfortabel logieren im Viersternehotel ohne Hotelwechsel

Pauschalpreis CHF 1740.-



Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2023

Reisen in Europa

15.03. - 29.03.	Kanarische Inseln mit Bahn und Schiff
20.04. - 29.04.	Naturparadies Albanien
24.04. - 28.04.	Provence-Côte d'Azur
12.05. - 15.05.	Das südliche Piemont
05.06. - 09.06.	Venedig, das Veneto und Schifffahrt auf der Brenta
29.06. - 06.07.	Jersey und die Kanalinseln
04.07. - 15.07.	Norwegen und seine Fjorde
13.07. - 23.07.	Grosse Irland Rundreise
19.08. - 31.08.	Skandinavien mit Bahn und Hurtigruten
24.08. - 02.09.	Schottland: Firth of Clyde und die Highlands
31.08. - 10.09.	Polnische Impressionen
08.09. - 16.09.	Rundreise Korsika
12.09. - 19.09.	Zug um Zug durch die Pyrenäen
25.09. - 29.09.	Venedig, das Veneto und Schifffahrt auf der Brenta
06.10. - 09.10.	Jubiläums-Extrazug nach Bayern
07.10. - 14.10.	Prag und Böhmen im historischen Extrazug
08.12. - 11.12.	Das südliche Piemont



Flussfahrten

30.06. - 06.07.	Unterwegs auf Elbe und Moldau
08.09. - 14.09.	Der Po – Von Mantua bis Venedig

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

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