

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Land in Sicht

Einsame Inseln im Verkehrsmeer?
Mehr Sicherheit für Alt und Jung!

Seite 20

Brauchen
Sie Hilfe?



VCS-Pannenhilfe! Ihr verlässlicher Schutz für unterwegs

Die **VCS-Pannenhilfe** deckt die Kosten für die Strassenhilfe oder das Abschleppen Ihres Fahrzeugs, die Heim- oder Weiterreise oder die Übernachtung. Alles ohne Selbstbehalt!

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 7 **Stadt und Land:**
welche Rolle spielen die «Störfer»?
- 8 **Umweltrating:** der schwere Stand der Umweltthemen
- 9 **JungVCS:** die verkehrspolitischen Schwerpunkte
- 10 **EcoDrive:** weil «jeder Liter zählt»
- 11 **«Roadmap Elektromobilität»:** wo der Mut fehlt
- 12 **Grenzwerte Luftschadstoffe:** Gesundheit geht vor
- 13 **Luftverkehr:** das saubere Flugzeug gibt es nicht
- 14 **Interview mit Louis Palmer:**
«Verzicht predigen funktioniert nicht»
- 16 **Richtpläne der Stadt Zürich:** Aufbruch zu mehr Grün
- 17 **Schneetourenbus:** zusammen fahren, Ressourcen sparen
- 19 **Versicherungen:** sicher online unterwegs



46 **Lukmanier:**
dem Winter den Rücken
gekehrt

- 48 **Hotels im Winter:** Musse statt Après-Ski
- 50 **Nachruf:** Das VCS-Team trauert um Yvonne Jäger

- 30 **Mitgliederangebote**
- 34 **Berichte aus den Regionen**
- 51 **Wettbewerb**
- 53 **Bitte mitdenken! mit Anders Gautschi**
- 54 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Wider einsame Inseln im Verkehrsmeer
Damit Kinder und ältere Menschen sicher unterwegs sein können, braucht es deren Perspektive und passende Angebote.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Es stimmt, die Förderung des Velos ist ein VCS-Schwerpunktthema. Velofahren ist gesund, günstig und braucht wenig Platz.

Die meisten Reaktionen auf diese Stossrichtung sind positiv. Bisweilen erreicht uns aber auch Kritik – der Fussverkehr sei doch noch günstiger, platzsparender und ebenso gesund. Das ist natürlich vollkommen richtig. Der VCS setzt sich seit jeher für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein. Der Fokus gilt den Kindern sowie den Seniorinnen und Senioren.

In unserem Dossier nehmen wir Sie mit auf einen eindrücklichen Stadtspaziergang aus der Perspektive älterer Menschen. Der Perspektivenwechsel ist auch Grundlage für die erfolgreichen VCS-Mobilitätskonzepte – einst für Schulen entwickelt und nun adaptiert als Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren.

Erfreulich auch, dass die Politik unseren Kurs zunehmend mehr stützt: Der Bundesrat hat unlängst verkündet, dass er den knappen Raum in den Städten verstärkt dem Fuss- und Veloverkehr überlassen will.

Nelly Jaggi
Co-Leiterin Redaktion



Illustration: muellertueolf.ch / Samira Oschoung



© Collectors Solothurn

VCS begrüsst Stossrichtung

Der Bundesrat anerkennt in einem Bericht, dass insbesondere die urbanen Zentren stark vom Verkehr belastet sind. Nach Ansicht des Bundesrats soll der knappe Verkehrsraum in diesen Gebieten künftig stärker zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs genutzt werden. Der VCS begrüsst insbesondere, dass der Bundesrat den Cargovelos eine wachsende Bedeutung zumisst und deren rentablen Betrieb durch die Erhöhung der Gewichtslimite ermöglicht. Lastenvelos sind eine gute und umweltfreundliche Alternative für den Güterverkehr auf der letzten Meile (im Bild: Cargovelo des Hauslieferdienstes Collectors in Solothurn). Begrüssenswert ist zudem, dass schnelle E-Bikes nicht gezwungen sind, die Radverkehrsflächen zu benützen.

Lärm: es braucht konkrete Massnahmen

Die Kommission für Lärmbekämpfung hat einen Bericht vorgelegt, der aus Sicht des VCS einmal mehr dringenden Handlungsbedarf gegen Verkehrslärm aufzeigt. In reinen Wohngebieten sollen tagsüber Grenzwerte wie bisher gelten und das Grenzwertschema Tag-Nacht soll bleiben. Die Empfehlung, die Nachtruhe um eine Stunde von 22 bis 7 Uhr auszudehnen, genügt nicht: Die Lärmbelastung ist ein von der Tageszeit unabhängiges Problem. Viele Menschen arbeiten in Schichtarbeit und seit der Covid-Pandemie vermehrt zu Hause. Tags durch darf der Lärmgrenzwert nicht mehrfach höher sein als nachts.

Wichtig für den VCS sind deshalb Massnahmen, die den Strassenverkehrslärm erwiesenermassen wirksam an der Quelle senken: Tempo 30 innerorts, das rund um die Uhr für Ruhe sorgt. Gegengewicht zum lauten Motorenlärm schafft auch der Veloverkehr, für den es längst bessere Infrastrukturen und mehr Platz braucht. Der VCS will zudem eine deutliche Lärmsenkung nahe Flughäfen. Eine Lärmreduktion beim Strassenverkehr hatte der VCS bereits Ende 2018 mit einer Petition an Bundesrat und Kantone angemahnt.

Zusammenarbeit mit Bikeable

Velowege sollen von Jung bis Alt gefahrlos befahren werden können. Der VCS hat in den letzten zwei Jahren auf der Plattform veloinfrastruktur.ch gute und schlechte Beispiele von Veloinfrastrukturen gesammelt. Neu spannt er mit der Website bikeable.ch zusammen: Bikeable.ch ermöglicht seinen Nutzerinnen und Nutzern, Beispiele (Spots) einfach selbst via App oder Browser zu teilen. Je umfangreicher diese Sammlung, desto besser, greifen doch auch Behörden vermehrt auf diese Daten zurück, um Schwachstellen im Velowegnetz zu erkennen und zu beheben.



Weitere Infos unter www.veloinfrastruktur.ch

Ein Ja betrifft auch das VCS-Magazin

Am 13. Februar kommt das «Massnahmenpaket zugunsten der Medien» vors Stimmvolk. Das Anliegen hat zwar keine verkehrspolitische Relevanz, tangiert den VCS aber trotzdem: Als Verband profitiert er von Förderbeiträgen für den Versand des Mitgliedermagazins, das Sie in Ihren Händen halten. Bei einem Ja zur Vorlage profitiert der VCS künftig von den höheren Beiträgen an die Versandkosten des Magazins. Deshalb informieren wir Sie an dieser Stelle über diese wenig bekannte Neuerung.



© VCS



Velotransport: Verbesserungen nötig



Der VCS ist erfreut über die Ankündigung der SBB, ab der Saison 2022 bis 2025 über 400 zusätzliche Veloplätze in den Fernverkehrszügen zu schaffen. Die Umrüstung des Rollmaterials entspricht den geforderten Verbesserungen. «Die Fahrradkapazitäten müssen so schnell wie möglich

erweitert werden, auch bei der neueren Flotte. Das schlechte Wetter im Sommer 2021 und die dadurch geringere Nachfrage nach Velo-transporten haben die Probleme dieses Jahr entschärft», sagt VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi. Zudem hat die obligatorische Reservierung den Velo-transport kompliziert gemacht und viele Kunden und Kundinnen abgeschreckt. Technisch gibt es beim Reservationssystem Nachholbedarf. So ist es nicht möglich, Reservierungen zu stornieren. Und es ist unmöglich zu sehen, wie viele Plätze noch frei sind, und manchmal muss man für die ersten Buchungen bezahlen, ohne sicher zu sein, dass alle Mitglieder einer Gruppe Platz haben.

Velowege: Rasche Umsetzung gefordert

Der Nationalrat hat in der Wintersession das Veloweggesetz beraten. Die Kantone müssen nun die Planung von Velowegen bis in fünf Jahren vorgenommen haben. Bis in 20 Jahren müssen die Velowege auch gebaut sein. Diese Frist entspricht einer Forderung des VCS und ist entscheidend, damit die Verbesserung der Velo-Infrastruktur auch tatsächlich umgesetzt wird.

Grundsätzlich müssen die Kantone neu für einen einheitlichen Ausbaustandard auf ihrem Gebiet sorgen. Wenn Velowege aufgehoben werden, greift eine gesetzliche Ersatzpflicht. Zudem hat der Nationalrat aus Sicht des VCS wichtige Lücken bei den Richtplananforderungen geschlossen. Abrupt endende oder grosse Umwege verursachende Velowege müssten demnach die absolute Ausnahme bleiben.

Das Veloweggesetz geht zur Differenzbereinigung zurück an den Ständerat. Der VCS ist zuversichtlich, dass strittige Punkte geklärt werden. Das Volk hat der Politik mit dem klaren Ja zum Bundesbeschluss Velo einen ebenso klaren Auftrag gegeben.



© Fabian Lütolf/setrumers.ch

Die Verkehrsperspektiven 2050

Verkehrswachstum ist nicht naturgegeben. Klar ist, der Verkehr wird auch in Zukunft wachsen. Bis ins Jahr 2050 rechnet das Bundesamt für Raumentwicklung ARE mit einer im Vergleich zum Bevölkerungswachstum unterproportionalen **Zunahme der Personenkilometer von 11 Prozent.**



Die **Arbeitswege** – unter anderem aufgrund von mehr Homeoffice, mehr älterer Menschen und einer weitergehenden Urbanisierung – werden **weniger**, die **Freizeitwege hingegen mehr**. Erfreulich: Die Velo- und ÖV-Anteile werden steigen, die Autoanteile sinken. Markant **steigen** wird hingegen der **Güterverkehr mit 31 Prozent.**

Illustrationen: muellerluetolf.ch / Samira Oschböning

Zufussgehen macht Schule

Mit «walk to school» setzt der VCS ein Zeichen gegen «Elterntaxis» und regt Lehrkräfte, Kinder und Eltern an, sich mit dem Thema Verkehr und Schulwegsicherheit zu befassen. Gewonnen hat die 10. Jubiläumsausgabe die Klasse 1b der Schule Sins (AG). Prämiert wurden auch die gelungensten Zeichnungen des Malwettbewerbs unter dem Motto «Mein tierischer Schulweg». Rechts die Siegerzeichnung der Kategorie Kindergarten bis 2. Klasse von Annique Bauer aus Elch (LU), unten der Kategorie 3. bis 6. Klasse von Raslen Mansour aus Biel (BE).



Umweltpolitische Lichtblicke 2021

2021 war aus umweltpolitischer Perspektive zweifelsohne stark geprägt vom CO₂-Gesetz, welches in der Volksabstimmung im Juni scheiterte. Versöhnlich stimmen einzelne Lichtblicke in der zweiten Jahreshälfte. Ab 2022 müssen endlich alle Fahrzeugimporteure die mit der Energiestrategie von der Bevölkerung beschlossene Vorgabe von durchschnittlich 95g CO₂ pro Kilometer einhalten. Auch Dank der Hartnäckigkeit des VCS hat der Bundesrat nun festgelegt, dass die grössten Klimasünder (je 5 Prozent der Flotte, alle Sport- und Luxuswagen sowie Subarus und Suzukis) nicht länger davon ausgenommen sind.

Ebenfalls erfreulich: Der Bundesrat will künftig die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) je nach CO₂-Ausstoss der LKW unterschiedlich hoch ansetzen, was der VCS begrüsst. Wie dringend nötig diese Weiterentwicklung ist, haben wir bereits im VCS-Magazin 5/2021 dargelegt.

Wir suchen vierbeinige Mitfahrer

Sind Sie, liebe Leserin, lieber Leser, regelmässig mit ihrem Vierbeiner im Zug, im Tram oder gar per Seilbahn unterwegs und möchten uns von Ihren Erfahrungen berichten? Dann melden Sie sich bei uns – per E-Mail an redaktion@verkehrsclub.ch.

Korrigendum

In der letzten Ausgabe ist beim Bericht «Schwergewichte auf dem Wasser» ein bedauerlicher Fehler passiert. In zweiten Teil des Textes ist fälschlicherweise von Stickoxid statt von Schwefeldioxid die Rede. Wir danken unserem aufmerksamen Leser für den Hinweis und entschuldigen uns für den Fehler.



Nicht verpassen: VCS-Webinare

Der VCS lanciert eine Webinar-Reihe mit spannenden Gästen. Am 23. Februar um 19 Uhr spricht Stefan Carsten zum Thema «Neue Räume, neue Mobilität». Er ist Stadtgeograf und Experte für Mobilität der Zukunft am deutschen Zukunftsinstitut. Die Teilnahme an den monatlich stattfindenden Webinaren steht allen Interessierten offen und ist kostenlos. Eine Anmeldung ist nötig.



Alle Termine und weitere Infos unter www.verkehrsclub.ch/webinare



© Adobe Stock - markus thoenen

Siedlung Riedli bei Belp (BE):
Auf dem Land leben, bedeutet
nicht zwingend, in einem Dorf zu
wohnen.

Über die Motorhaube hinausdenken

Umweltpolitik Wie kann sich der VCS in der Stadt-Land-Thematik positionieren, um seine Ziele bestmöglich zu verwirklichen? Der Politologe Claude Longchamp liefert erstaunliche Erkenntnisse.

Von Selim Egloff

Wie tief sind die ideologischen Verwerfungen zwischen der Stadt und dem Land in der Schweiz? Und was bedeuten sie für die Arbeit des VCS? An diesen Fragen führt gerade bei verkehrspolitischen Diskussionen spätestens seit der Ablehnung des CO₂-Gesetzes kein Weg mehr vorbei. Der Politologe Claude Longchamp hat sich im Rahmen einer VCS-Veranstaltung damit auseinandergesetzt (siehe Kasten).

Auch wenn die Schweiz sich gerne als Nation stolzer Bauersleute sieht, ist der Alltag der Mehrheit in diesem Land alles andere als ländlich geprägt. Longchamp beziffert den Anteil der ländlichen Bevölkerung mit lediglich 25 Prozent. Ein weiteres Viertel ist in urbanen Zentren zuhause. Während sich die Städte in den letzten 20 Jahren politisch deutlich nach links verschoben haben, ist man auf dem Land seit jeher konservativ.

Die Rolle der «Störfer»

Interessant ist der Blick auf die Bevölkerung, die weder auf dem Land noch in den urbanen Zentren lebt – in der Schweiz circa die Hälfte der Einwohnerinnen und Einwohner. Sie

lebt in den Agglomerationsgemeinden, für die Longchamp den Begriff «Störfer» kreiert hat, eine Mischung aus Stadt und Dorf. Diese «Störfer» sind entscheidend für die politischen Mehrheiten auf nationaler Ebene. Sie sind ein komplexes Gebilde, irgendwo im Limbo zwischen urbanem Lifestyle und ländlicher Idylle, das schwierig zu definieren ist.

Eine schlüssige Klassifizierung, um Städte, «Störfer» und Land voneinander abzugrenzen, ist schwierig. Die einstige Berechnungsgrundlage – alle Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnenden werden als Stadt eingestuft – erscheint durch Gemeindefusionen der letzten Jahre nicht mehr sinnvoll. Gälten doch nach diesem Modell inzwischen auch grosse Flächengemeinden wie das Val-de-Travers als eine Stadt.

Was klar ist: «Störferinnen» und «Störfler» ticken bei vielen politischen Anliegen weitaus progressiver als die Landbewohnerinnen und -bewohner. Sie wohnen zwar nicht in Zentren, haben aber ihr Freizeitverhalten und ihren Berufsalltag stark auf diese ausgerichtet. Die Grundvoraussetzung für diesen Lebensstil ist die Mobilität: Das Pendeln zur Arbeit oder das Heimkommen von einem Konzert am späten Abend sind essenziell für das Leben in den «Störfern». Dementsprechend sensibel reagieren «Störferinnen» und «Störfler», wenn sie diese Möglichkeiten bedroht sehen.

Für Longchamp findet sich darin auch ein Grund für die mangelnde Zustimmung zum CO₂-Gesetz: «Zu viele Menschen sahen die geplanten Abgaben auf Treibstoffe als Be-

drohung. Denn obwohl «Störferinnen» und «Störfler» je länger je progressiver werden, reagieren sie überaus sensibel auf alles, was ihr Mobilitätsverhalten einschränken könnte.»

Klare Lösungen aufzeigen

Es sind also weniger die ideologischen Gräben zwischen konservativen und progressiven Kräften, die Mehrheiten für eine nachhaltige Verkehrspolitik erschweren. Vielmehr ist es ein Mangel an Ideen, die über die eigene Motorhaube hinausgehen. Daher sieht Longchamp die Aufgabe des VCS darin, aufzuzeigen, dass nachhaltige Mobilitätslösungen auch für die Agglomeration bereits existieren und erschwinglich sind.

Ein verbessertes ÖV-Angebot zu Randzeiten kann die Abhängigkeit vom eigenen Auto verringern. Wer sich unabhängig von einem Fahrplan fortbewegen möchte, würde von einem flächendeckenden Velowegnetz profitieren. Und wer die Garage des Einfamilienhauses im Grünen partout nicht zweckentfremden will, findet bereits heute erschwingliche Elektroautos und Ladestationen – mit Energie vom eigenen Dach.

Die Vorteile geringerer Umweltbelastung dank effizienter und günstiger Verkehrsmittel überwiegen auch in diesen Gebieten deutlich. ■

Selim Egloff ist Praktikant beim VCS Schweiz. Aufgewachsen in einer Ostschweizer Metropole, lebte er während seines Studiums in einem «Storf» bei Freiburg und kam auch da prima ohne Auto zurecht, nervte sich aber über nicht asphaltierte Velowege.

Der Kontext

Claude Longchamp ist durch seine langjährigen Abstimmungsanalysen für die SRG wohl der bekannteste Politologe der Schweiz. Er hielt anlässlich der Planungskonferenz des VCS Schweiz ein Referat zum angeblichen Stadt-Land-Graben.

Der schwere Stand der Umweltthemen

Umweltpolitik Im Bundeshaus ist die halbe Legislatur um – Zeit für eine Zwischenbilanz. Das Umweltrating von VCS, Greenpeace, Pro Natura und WWF wartet mit Überraschungen auf.

Von Andreas Käsermann

Gross war der Jubel der Umweltorganisationen nach den Nationalratswahlen 2019: Das Parlament ist nicht nur weiblicher, sondern auch grüner geworden. Allenthalben schallte es von einem Linksrutsch, von der «Grünen Welle». Zwei Jahre sind ins Land gezogen, seit den grossen Hoffnungen von damals – zur Legislaturhalbzeit fällt die Zwischenbilanz jedoch erheblich ernüchternder aus.

Sowohl im National- wie auch im Ständerat haben Umwelthanliegen nämlich weiterhin einen schweren Stand. Dies zeigt das Umweltrating, welches anhand ausgewählter Abstimmungen im Parlament das Stimmverhalten aller National- und Ständeratsmitglieder in Umweltfragen unter die Lupe nimmt: Von 49 umweltpolitisch zentralen Abstimmungen in der Grossen Kammer gingen deren 21 verloren. Noch umweltfeindlicher stimmte der Ständerat: 9 Entscheide für den Umweltschutz – 14 dagegen.

«Mitte» lässt Umwelt im Stich

Im Partei-Umweltrating haben im Nationalrat wenig überraschend die Grünen und die SP die Nase vorn; dicht gefolgt von EVP und GLP. Diese Parteien haben ihren Anteil an umweltfreundlichen Abstimmungen weiter ausgebaut. Die letzten Plätze werden von der Lega, der EDU und der SVP belegt.

Dazwischen gab es markante Verschiebungen: Die «Mitte», welche (als CVP und BDP) in der vergangenen Legislatur noch jedes zweite Mal mit der Umwelt gestimmt hatte, tut dies nur noch in 38 Prozent der Fälle. «Besonders wenn es um Themen wie Naturschutz oder Biodiversität geht, hat sich die «Mitte» mehr und mehr aus der Umweltpolitik verabschiedet», sagt Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz.

Die FDP auf Gössikurs

Während bei der «Mitte» 12 Prozentpunkte verlustig gingen, machte die FDP seit den letzten Nationalratswahlen über 16 Zähler gut: Der Freisinn liegt nun bei 37,9 Prozent und schliesst zur «Mitte» auf. Das Ökolabel, welches Parteipräsidentin Petra Gössi der FDP zu verpassen suchte, schlägt sich

entsprechend im Umweltrating nieder und Gössi personifiziert mit 37,8 Prozent umweltfreundlichem Stimmverhalten ziemlich exakt den Durchschnitt ihrer Partei.

«Wie nachhaltig der freisinnige Umweltkurs ist, bleibt aber abzuwarten», meint Penher. Der neue Parteichef, Ständerat Thierry Burkart, jedenfalls stimmte in den letzten zwei Jahren in gerade mal 15,2 Prozent der Fälle umweltfreundlich. «Damit landet er selbst im parteiinternen Vergleich auf den hinteren Plätzen.»

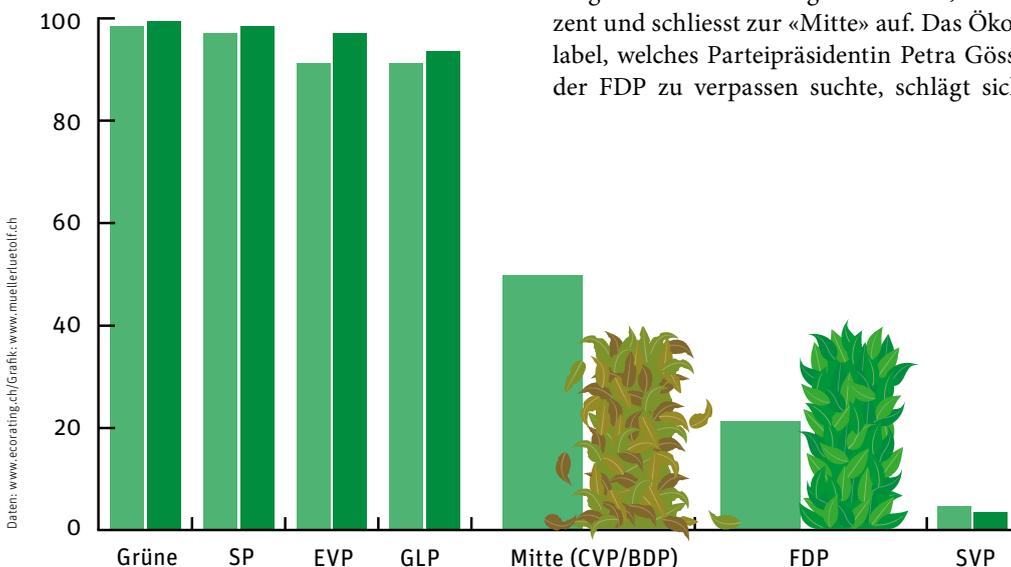
Spitzenplätze in rot und grün

Das aktuelle Umweltrating hat bei zahlreichen Mitgliedern der Eidgenössischen Räte 100 Prozent Umweltfreundlichkeit ergeben: Im Nationalrat sind es 32 – im Ständerat deren 9. Die umweltfreundlichsten Ratsmitglieder sind allesamt Mitglied der Grünen oder der SP. Bei den Grünen stimmt damit gut jedes zweite Fraktionsmitglied konsequent für die Umwelt, bei der SP ist es knapp die Hälfte.

Die Ökowelle ist ausgeblieben

Fazit: Das Bild der oft zitierten «grünen Welle» wird im Umweltrating nur teilweise bestätigt. Zwar sind die gewachsenen Fraktionen im rot-grünen Flügel durchaus sichtbar, jedoch ist der Mehrheitsmacher «Mitte» weggebrochen. So werde es schwierig, meint Stéphanie Penher: «Um Umwelthanliegen im Parlament zum Durchbruch zu verhelfen, braucht es neben einer soliden Linken zusätzlich Stimmen aus weiteren Parteien. Das Umweltrating zeigt deutlich, dass diese Unterstützung häufig – und leider auch zunehmend – fehlt.»

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS Schweiz.



Umweltrating: Minimale Veränderungen an der Spitze und am Tabellenende – grosse Verschiebungen bei der Mitte (–11,9% umweltfreundlich) und der FDP (+16,4%).

Weitere Infos unter www.umweltrating.ch



Die ersten Mitglieder des JungVCS bei der Vereinsgründung – coronakonform per Videokonferenz.

Wir bündeln junge Kräfte

JungVCS Wir vom JungVCS wollen andere junge Menschen inspirieren und deren Ideen sammeln und umsetzen. Die Richtung weisen uns acht politische Forderungen.

Zusammengestellt von Nadja Mühlemann

■ Fossilfreier Verkehr bis 2030

Wenn im Jahr 2030 keine Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor mehr auf den Schweizer Strassen fahren sollen, braucht es einen sofortigen Zulassungsstopp.

■ Verkehrsplanung für Menschen statt für Autos

Die Verbesserung der Verkehrswege für den öffentlichen Verkehr und für den Velo- und Fussverkehr muss in der Verkehrsplanung Priorität haben.

■ Vergünstigter öffentlicher Verkehr für Menschen in Ausbildung

Während der Ausbildung ist das Budget knapp. Damit der öffentliche Verkehr in dieser Zeit erschwinglich ist, braucht es einen Ausbau der Vergünstigungen.

■ Förderung internationaler Zugverbindungen

Wir fordern attraktive internationale Zugverbindungen. Stattdessen sollen Kurzstreckenflüge verboten werden.

■ Förderung des öffentlichen Verkehrs auf dem Land und in der Agglomeration

Ein dichter Takt und gute Anschlüsse auf den Regionalverkehr machen den öffentlichen Verkehr in ländlichen Gebieten attraktiv.

■ Kostenwahrheit der Mobilität

Wir fordern Transparenz bei den Kosten von Personen- und Güterverkehr. Wer

Parkplätze auf öffentlichem Boden für ein privates Fahrzeug nutzt, soll für die tatsächlichen Kosten aufkommen.

■ Land der kurzen Wege

Damit die Wege in Zukunft kürzer werden, müssen Quartiere so gestaltet werden, dass Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit innerhalb von 15 Minuten zu Fuss oder mit dem Velo erreichbar sind.

■ Auto(bahn)freie Sonntage

Wir fordern eine Reduktion der Autobahninfrastruktur. Autofreie Sonntage steigern die Lebensqualität und zeigen auf, wie der öffentliche Raum besser genutzt werden könnte. ■

Mitmachen?

Wir wollen eine klimafreundliche und zukunftsfähige Mobilität. Willst du bei uns mitmachen oder einfach über unsere Tätigkeiten auf dem Laufenden sein? Dann melde dich jetzt unter jung@verkehrsclub.ch!

«Jeder Liter zählt»

Von Regula Zehnder und Nelly Jaggi

Autofahren Wer den Fahrstil optimiert, kann viel Energie sparen. Mit der Initiative «Jeder Liter zählt» bündelt die Quality Alliance Eco-Drive die Kräfte aller Akteurinnen und Akteure.

Ob Junglenker oder Berufsfahrerin, ob im Kleinwagen oder im schweren Nutzfahrzeug unterwegs, mit dem nötigen Wissen können alle Fahrzeuglenkerinnen und Fahrzeuglenker einen Beitrag leisten, um den CO₂-Ausstoss und den Energieverbrauch zu verringern. Unter dem strategischen Dach «Jeder Liter zählt» bündelt die Quality Alliance Eco-Drive (QAED) die Kräfte aller Akteurinnen und Akteure. «Jeder Liter zählt» motiviert sie, sich gemeinsam der Herausforderung zu stellen, CO₂ zu reduzieren. Denn die Initiative betont, dass alle einen Beitrag leisten können und auch sollen.

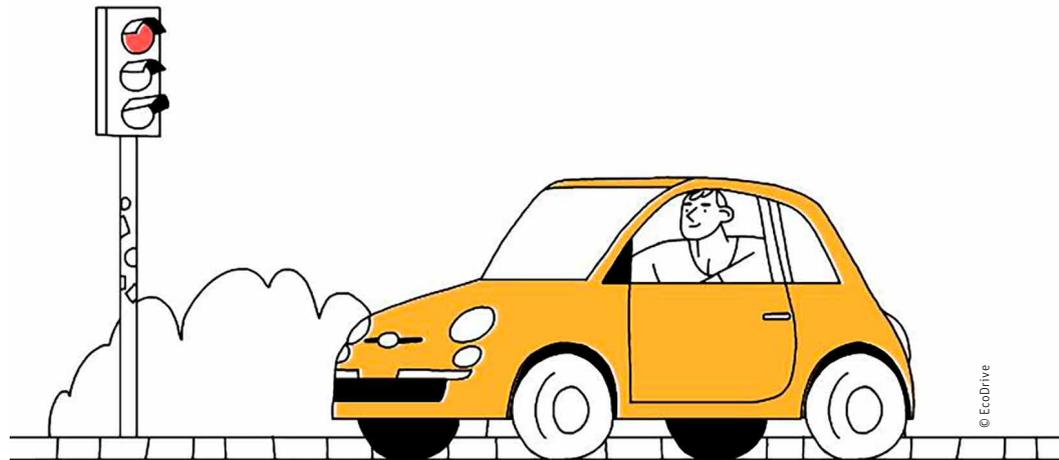
Effizienz hat nämlich trotz moderner Technik viel mit der Fahrerin respektive dem Fahrer zu tun. Wie der Fahrstil optimiert werden kann, zeigen die zwölf Eco-Drive-Tipps – unabhängig davon, ob jemand mit einem Verbrenner, einem Hybrid-, einem Plug-in-Hybrid oder einem Elektroauto unterwegs ist. Denn wer in Anbetracht der unglaublichen Entwicklungen in der Fahrzeugtechnologie denkt, dass Fahrzeuge alles selber machen, irrt. Davon sind wir noch weit entfernt. Nach wie vor hat die Fahrweise einen massiven Einfluss auf den Treibstoff- respektive den Energieverbrauch und auch auf die Sicherheit.

Enormes Einsparpotenzial ...

Nimmt man die Summe aller Autofahrerinnen und Autofahrer, ist das Einsparpoten-

VCS im Vorstand der QAED

An der letzten Mitgliederversammlung der QAED wurde der VCS-Projektleiter Martin Winder in den Vorstand gewählt. Winder, der beim VCS Kampagnen mit Fokus Klimaschutz verantwortet, ist überzeugt: «Mit einer sparsamen Fahrweise nach den Eco-Drive-Prinzipien lassen sich 10 bis 15 Prozent Treibstoff und somit auch CO₂ einsparen. Damit leistet EcoDrive einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Auch bei Elektroautos ist EcoDrive sinnvoll und hilft, Energie zu sparen.»



Wer nach den Prinzipien von EcoDrive fährt – zum Beispiel «Halten. Motor abstellen» –, kann 10 bis 15 Prozent Treibstoff und somit CO₂ sparen.

zial enorm: Laut Schätzung von Fachleuten liessen sich alleine in der Schweiz durch bewusstes Fahren von Personenwagen zehn Prozent des Treibstoffverbrauchs pro Jahr einsparen. Das entspricht rund 450 Millionen Litern Benzin. Rechnet man die Lastwagen dazu, sind es total 525 Millionen Liter und 1,3 Millionen Tonnen CO₂.

Würde nur schon bei der Hälfte der möglichen Momente der Motor abgestellt, liessen sich in der Schweiz 50 bis 60 Millionen Liter Treibstoff respektive rund 100 Millionen Franken pro Jahr sparen. Mit dem richtigen Einsatz der Klimaanlage – ab 18 Grad Celsius, bei tieferen Temperaturen nur zum Entfeuchten – liessen sich circa 50 bis 70 Millionen Liter Benzin sparen.

... und erhebliche Wirkung

Christian Bach, Abteilungsleiter Fahrzeugantriebssysteme bei der Empa, hat die Relevanz der Fahrweise im Anschluss an die Mitgliederversammlung der QAED vom 17. November 2021 in einem Referat eindrücklich auf den Punkt gebracht: «Die CO₂-Minderung muss rasch erfolgen; auch im Fahrzeugbereich. Der Umstieg auf alternative Antriebe und erneuerbare Energien

ist sehr wichtig, dauert aber zu lange. Massnahmen an der Bestandsflotte sind etwas aus dem Fokus geraten, hätten aber eine erhebliche Wirkung. Gelingt es beispielsweise, die Verbräuche durch Massnahmen an den bestehenden Fahrzeugen, zum Beispiel korrekter Reifendruck oder Gewichtsreduktion, und ökologisches Fahren um 10 Prozent abzusenken, würde dies der Einführung mehrerer hunderttausend Steckerfahrzeuge entsprechen.»

Regula Zehnder verantwortet bei der QAED Marketing und Kommunikation. Nelly Jaggi ist Co-Redaktionsleiterin des VCS-Magazins.

Most sparen und Geld gewinnen

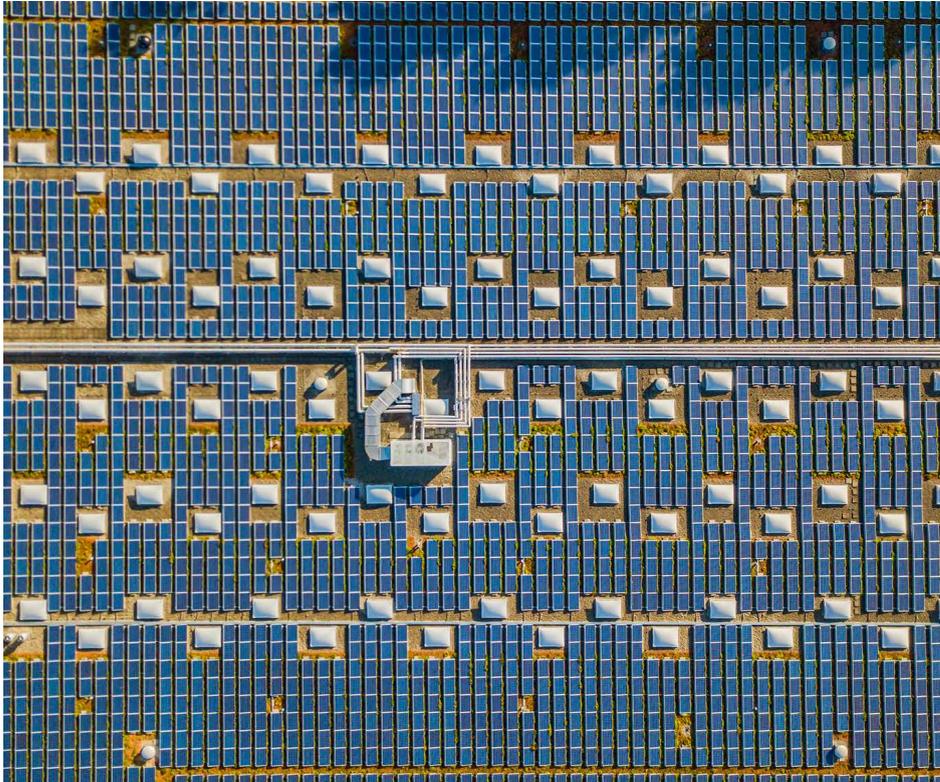
Testen Sie Ihr EcoDrive-Wissen mit dem Quiz von «Jeder Liter zählt». Unter allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern, die bis zum 30. April 2022 alle zwölf Fragen beantworteten, werden 3 x Fr. 1000.– verlost:
www.ecodrive.ch/quiz



Mutlose «Roadmap Elektromobilität»

Autofahren Der Bund treibt mit seiner «Roadmap Elektromobilität» die Markttransformation auf Schweizer Strassen voran. Das ist gemeinhin gut – allerdings wiegen die Zugeständnisse an die Autobranche schwer.

Von Andreas Käsermann



Grosses Potenzial verortet der VCS in der Photovoltaik, doch ausgerechnet hier liegt die Schweiz im Hintertreffen. Im Bild eine Photovoltaikanlage auf einem Dach.

Gemäss der «Roadmap Elektromobilität» soll in drei Jahren die Hälfte aller neu zugelassenen Fahrzeuge elektrisch betrieben sein. Jedoch sieht die Roadmap vor, dass auch so genannte Plug-in-Hybride als Elektroautos gelten – also Autos, welche neben dem Elektromotor auch noch mit einem Verbrennungsmotor ausgestattet sind. «Das ist enttäuschend und wenig ehrgeizig», urteilt Anette Michel, Projektleiterin eco-auto, info beim VCS. «Die Roadmap sollte ambitionierte Ziele setzen und sich nicht an den Forderungen der Autolobby orientieren.»

Die offiziellen Werte der Plug-in-Hybride haben meist wenig mit der Realität zu tun, weiss Michel: «Plug-in-Hybride fahren im Realgebrauch primär mit dem Verbrennungsmotor. Dabei stossen sie ein Mehrfaches an CO₂ aus, als dies gemäss Deklara-

tion und Messstandards angegeben wird.» Für die Autoimporteure jedoch lohnen sich Plug-in-Hybride: Sie helfen, die theoretische CO₂-Bilanz ihrer importierten Flotten zu verbessern. Das spart unliebsame Strafzahlungen – selbst dann, wenn in Wirklichkeit ganz oft mit Benzin oder Diesel gefahren wird.

Realität vs. Laborbedingungen

Tatsächlich haben Studien ergeben, dass Plug-in-Hybride in fast zwei Dritteln der Strecken mit dem Verbrennungsmotor gefahren werden. Tests zeigten zudem, dass bei einigen Modellen eine rasche Beschleunigung alleine mit dem Elektromotor gar nicht möglich ist. Auch die Heizung ist häufig auf den Verbrennungsmotor angewiesen. Schliesslich sind in Plug-in-Hybriden frei-

lich sowohl Tank als auch Batterie und überdies zwei Motoren verbaut. «Das macht die Fahrzeuge schwerer und zusätzlich ineffizient», sagt Anette Michel.

Vor diesem Hintergrund ist aus Sicht des VCS auch das in der «Roadmap Elektromobilität» festgelegte Marktziel, dass bis 2025 die Hälfte der neu zugelassenen Autos über einen Elektroantrieb verfügen soll, ungenügend. «Um die Treibhausgasemissionen rasch zu reduzieren, ist es entscheidend, dass der Verkauf von Autos mit Verbrennungsmotor – und dazu gehören auch Plug-in-Hybride – frühzeitig und stark reduziert wird», sagt VCS-Geschäftsführer Anders Gautschi. «Die Roadmap soll keine Selbstläufer-Ziele anstreben, sondern ambitionierte Vorgaben setzen.»

Solarenergie engagiert fördern

Ferner sieht der VCS mit Blick auf die Lademöglichkeiten zusätzlichen Handlungsbedarf: Die Elektrifizierung des Verkehrs wird zu einer Zunahme des Stromverbrauchs führen. Das bei weitem grösste Potenzial, mehr erneuerbaren Strom zu produzieren, verortet Gautschi in der Photovoltaik: «Doch ausgerechnet hier liegt die Schweiz deutlich im Hintertreffen gegenüber anderen Ländern. Solarstrom wird gebremst anstatt entschieden gefördert. Die Elektrifizierung des Verkehrs und der Zubau an Photovoltaikanlagen müssen darum Hand in Hand gehen.» Dass sich die «Roadmap Elektromobilität» darüber ausschweigt, ist ein schweres Versäumnis. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS Schweiz.

Weitere Infos unter www.roadmap-elektromobilitaet.ch

Gesundheit geht vor

Von Fanny Zürn

Luftqualität Die Weltgesundheitsorganisation hat im September 2021 aufgrund neuer Erkenntnisse die Grenzwertempfehlungen zu den Luftschadstoffen nach unten korrigiert. Eine Nachricht, die hierzulande hohe Wellen hätte schlagen müssen.

Die Luftqualität wird durch die Luftschadstoffkonzentration beeinflusst. Zu diesen Schadstoffen zählen unter anderem Feinstaub (PM), Stickstoffdioxid (NO₂), Ozon (O₃), Schwefeldioxid (SO₂) und Kohlenstoffmonoxid (CO). Für die Schadstoffe Feinstaub und Stickstoffdioxid empfiehlt die Weltgesundheitsorganisation (WHO) nun seit September 2021 deutlich tiefere Grenzwerte, als sie zurzeit für die Schweiz gelten.

In der Schweiz fallen Luftschadstoffe vor allem bei der Holzverbrennung, in der Landwirtschaft, der Industrie und beim motorisierten Verkehr an. Letzterer trägt insbesondere beim Feinstaub, bei den Stickstoffdioxiden und indirekt auch bei den Ozonwerten stark zur Luftbelastung bei.

In den letzten Jahren wurde zwar eine langsame Verbesserung der Luftqualität festgestellt. Einen kurzfristigen positiven Effekt hatte auch der Rückgang des Verkehrsaufkommens infolge der Lockdowns. Die angepassten WHO-Empfehlungen zeigen aber, dass ein gesundheitsverträgliches Niveau noch nicht erreicht ist.

Frühzeitige Todesfälle

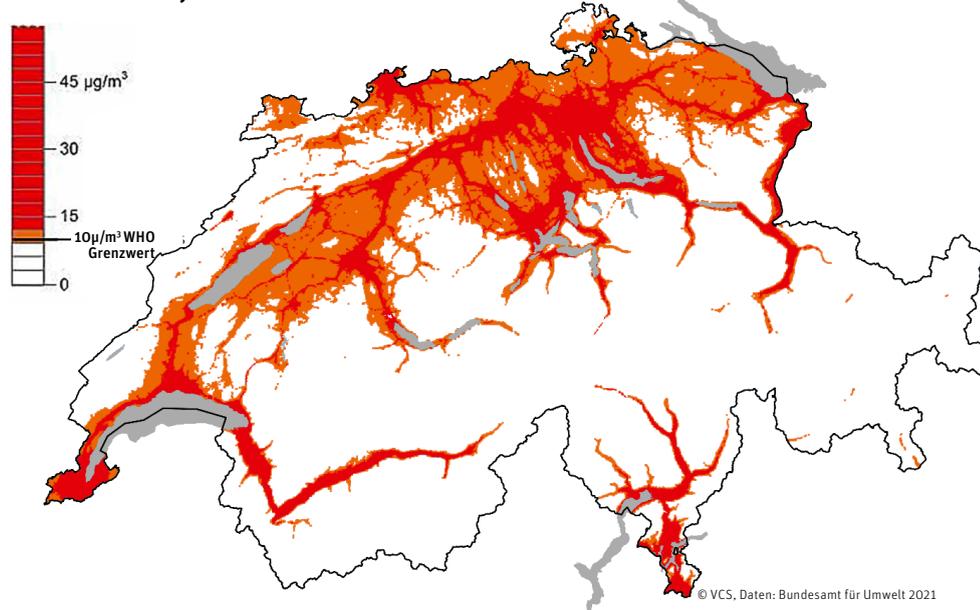
Schon kleine Mengen an Luftschadstoffen führen zu erheblichen gesundheitlichen Schäden: So sterben weltweit jährlich sieben Millionen Menschen an den Folgen

Schon kleine Mengen an Luftschadstoffen führen zu erheblichen gesundheitlichen Schäden: So sterben weltweit jährlich sieben Millionen Menschen an den Folgen von Luftverschmutzung.

von Luftverschmutzung. Bei Kindern kann schlechte Luftqualität das Lungenwachstum beeinträchtigen sowie Atemwegserkrankungen hervorrufen. Erwachsene erleiden häufiger Schlaganfälle.

Luftverschmutzung hat aber auch einschneidende Auswirkungen auf die Ökosysteme. Namentlich die Ozonwerte werden

Stickstoffdioxid: Jahresmittel 2020



Wer in den rot oder orange eingefärbten Gebieten lebt, ist zu hohen Stickstoffdioxid-Werten ausgesetzt – das ist ein Grossteil der Schweizer Bevölkerung.

heutzutage weiterhin markant überschritten. Dies führt dazu, dass in der Landwirtschaft Ernteeinbussen von bis zu 15 Prozent zu beklagen sind. Im Jahr 2010 beliefen sich die Kosten dieser Ausfälle allein in der Schweiz gemäss einer Studie des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) auf über 100 Mil-

lionen Franken. Die gesellschaftlichen sowie finanziellen Kosten der Luftverschmutzung sind also hoch.

Politik ist gefordert

Welche Reaktion ist nun aufgrund der neuen Empfehlungen seitens der Schweizer Politik erforderlich? Hierzulande werden die

Grenzwerte der Luftschadstoffe in der Luftreinhalte-Verordnung geregelt. Bundesrat und Parlament stehen nun in der Pflicht, die Immissionsgrenzwerte in Einklang mit den neuen Erkenntnissen der WHO zu bringen.

Zudem müssen gezielte Massnahmen ergriffen werden, damit die Schadstoffemissionen auf ein notwendiges Niveau gesenkt werden können. Da der Verkehr zu den Hauptverursachern der Luftverschmutzung zählt, hält der VCS den Druck auf die Politik hoch: Nebst der Reduktion des Strassenverkehrs sind für eine bessere Luftqualität strenge Abgasnormen und die Elektrifizierung der Motorfahrzeuge erforderlich. Mehr dazu lesen Sie im Dossier der nächsten Ausgabe. ■

Fanny Zürn ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Sie würde Strassenflächen am liebsten für Federballturniere, Rollschuhdiscos und Picknicks nutzen.

Das saubere Flugzeug gibt es nicht

Flugverkehr Eine vom VCS unterstützte internationale Petition fordert die Flugbranche und die Behörden auf, ihr Greenwashing zu beenden. Die Technologie allein wird die Luftfahrt nicht umweltfreundlicher machen. Einen Beitrag leisten können hingegen wir alle.

Von Yves Chatton

Am 26. Juli 2016 landete ein Flugzeug mit langen Tragflächen auf dem Flughafen von Abu Dhabi. Nichts Besonderes, werden Sie sagen. Und doch: Es handelte sich um die «Solar Impulse», das Schweizer Solarflugzeug, das seine über ein Jahr vorher begonnene Weltreise beendet hatte. Die Presse berichtete weltweit gross darüber, und das zu

logien wird in nächster Zeit auf den Markt kommen und die herausragendsten werden nicht in genügender Menge vorhanden sein, um die Emissionen der Branche signifikant zu senken.

Zwischen einem mit Sonnenenergie betriebenen Einsitzer-Flugzeug und einer weltweiten CO₂-neutralen Luftfahrt liegen nun

spät, verbrauchen zu viel Energie und werden nicht CO₂-neutral sein. Kommt dazu, dass die beschränkten Ressourcen an erneuerbarer Energie zweifellos besser an Orten investiert wären, wo ein grösserer Bevölkerungsanteil davon profitiert. Einen Beitrag zur Lösung des Problems können aber wir alle leisten – indem wir schlicht für jede Flugreise Alternativen prüfen. ■

Zwischen einem mit Sonnenenergie betriebenen Einsitzer-Flugzeug und einer weltweiten CO₂-neutralen Luftfahrt liegen nun mal Welten.

Recht, handelte es sich doch um eine technologische Meisterleistung. Weniger erfreulich ist, dass auch dieses Ereignis auf dem Stapel der schönen Versprechungen der Luftfahrtindustrie gelandet ist.

Mythos, der träumen lässt

Seit Jahrzehnten schon hält die Luftbranche mit grossen Marketingkampagnen und ständiger Kommunikation den Mythos einer emissionsfreien Luftfahrt am Leben. Die Vorschläge lassen träumen: saubere Flugzeuge dank Elektromotor oder Wasserstoff; saubere Treibstoffe dank Bio- oder synthetischen Treibstoffen ... Wo stehen wir 2022? Das Erwachen tut weh. Keine dieser Techno-

mal Welten. Zwar hat sich die Effizienz der Flugzeuge in den letzten Jahren verbessert, doch die positiven Folgen für die Umwelt wurden durch die starke Zunahme des Luftverkehrs zunichte gemacht. Letztlich sind die Emissionen der Branche zwischen 2013 und 2019 um fast 30 Prozent gestiegen. Diese Zunahme ist inakzeptabel angesichts der Notwendigkeit, unsere Treibhausgasemissionen bis 2030 drastisch zu senken, damit wir eine Chance haben, die Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu begrenzen.

Petition, die aufwecken soll

Mit dem Mythos der sauberen Luftfahrt lassen sich die aktuellen Klima-herausforderungen nicht bewältigen. Davon sind der VCS und weitere 170 Organisationen der Allianz «Stay Grounded» überzeugt. Anfang November hat «Stay Grounded» daher eine internationale Petition lanciert, welche die Behörden auffordert, dem Greenwashing ein Ende zu setzen und den Flugverkehr auf ein klimaverträgliches Niveau zu senken.

Denn es ist klar: Die Versprechen können nicht eingehalten werden, die neuen Technologien kommen zu

Yves Chatton ist Projektleiter für den Flugverkehr beim VCS Schweiz.

Die Petition

Die Petition «Greenwashing stoppen – Flugverkehr jetzt reduzieren!» von «Stay Grounded» wurde dem Bundesrat und dem Parlament am 2. Dezember übergeben. Den Text sowie Details zu den von der Luftfahrtindustrie propagierten technologischen Fortschritten und zu den Gründen, weshalb es sich um Scheinlösungen handelt finden Sie unter www.de.stay-grounded.org/stop-greenwashing



«Verzicht predigen funktioniert nicht»

Elektromobilität Solarpionier Louis Palmer glaubt an die Alternativen zum benzinbetriebenen Auto. Im Interview erzählt er, warum er 2007 bis 2008 mit einem «Solartaxi» um die Welt gefahren ist und welche Überraschung er für die diesjährige E-Mobil-Rallye «Wave» im Köcher hat.

Interview: Nelly Jaggi

Louis Palmer, Sie sind einst während anderthalb Jahren in Ihrem selbstgebauten «Solartaxi» um die Welt gefahren, um auf die Klimaproblematik aufmerksam zu machen. In dieser Zeit haben Sie jeden zehnten Menschen auf der Erde mit Ihrer Botschaft erreicht. Sind Sie heute frustriert?

Natürlich hätte alles schneller gehen können. Aber in all den unterschiedlichen Bereichen, in denen CO₂ entsteht, ist bei der Mobilität vielleicht am meisten geschehen: Praktisch jeder Autohersteller hat sich dazu verpflichtet, Elektroautos zu bauen. Viele haben bereits festgelegt, ab wann sie ausschliesslich auf Strom setzen werden. In anderen Bereichen wurden null Fortschritte erzielt, zum Beispiel in der Fliegerei oder bei der Abholzung des Amazonas. Individuen können nicht entscheiden, ob ein Kohlekraftwerk gebaut wird. Jeder Einzelne, der nicht Teil eines Problems sein will, hat hingegen heute die Wahl, ein Elektroauto zu kaufen.

Sie erwähnen gerne die «Tour de Sol», ein Solarautorennen durch die Schweiz aus den 80er-Jahren. Was hat Sie daran begeistert?

Die «Tour de Sol» hat mich geprägt! Das waren tolle Autos, die mit Sonnenlicht angetrieben wurden und selbst bei Regen von Emmen bis nach Biel fahren konnten. Wer ein solches Auto gebaut hatte, konnte an diesem Rennen mitmachen. Mitgefahren sind Rennmaschinen, aber auch ganz alltagstaugliche Autos. Um dem Tross mit dem Fahrrad hinterherzufahren, habe ich damals sogar die Schule geschwänzt.

Inwieweit lassen sich diese Solarautos mit den heutigen Elektroautos vergleichen?

Da bin ich heute natürlich ein Stück weit enttäuscht: Die «Tour de Sol» hat gezeigt, wie man mit wenig Energie Autofahren kann – mit sehr leichten Fahrzeugen und mit klei-

nen Batterien. Solche Autos konnten sich nicht durchsetzen. Nicht, weil die Technologie nicht da gewesen wäre, sondern weil die Gesellschaft sie nicht wollte. Es hat ein paar Jahre gedauert, bis ein Elon Musk die Idee hatte, mit dem «Tesla» ein Auto zu bauen, das enorm schnell und schwer ist und viel Strom verbraucht – dabei aber den totalen Luxus bietet. Das ist für mich auch ein Beweis dafür, dass es bei den Menschen nicht ankommt, den Verzicht zu predigen.

Ihre Lust, unterwegs zu sein, haben Sie in jungen Jahren aber nicht mit einem Auto, sondern mit dem Velo auf einer Reise durch Afrika ausgelebt.

Ich wollte schon damals ein Elektroauto mit Solarzellen kaufen. Das gab es aber noch nicht und so habe ich halt das Fahrrad genommen.

Wäre nicht eine Reise um die Welt auf einem solarbetriebenen Velo die logische Folge gewesen?

Anfang der 90er-Jahre gab es noch keine E-Bikes. Später konnte ich einfach zuschauen, wie sich die E-Bikes durchgesetzt haben – zuerst bei der älteren Generation, heute bei der ganzen Bevölkerung. Das freut mich sehr.

«Ich glaube, die Mehrheit der Menschen will Teil der Lösung sein.»

Wir haben wirklich viele Alternativen zum benzinbetriebenen Auto; das E-Bike ist eine ganz wichtige.

Seit 2011 organisieren Sie die «Wave», eine E-Mobil-Rallye durch die Schweiz. Wie kam es dazu?

Ich habe einen Aufruf in meinem Bekanntenkreis gemacht: «Wir fahren mit Elektroautos von Paris nach Prag und machen in

verschiedenen Städten Halt, um Werbung für Elektroautos zu machen.» Zu Beginn waren fast ausschliesslich selbstgebaute Autos dabei. Von Jahr zu Jahr kamen immer mehr Serienmodelle dazu, inzwischen kommen auf hundert Autos noch drei Eigenbauten.

Elektroautos lösen aber das Verkehrsproblem nicht.

In meinem Herzen bin ich Velofahrer, ich möchte am liebsten Velos promoten. Aber wir leben nicht in einer Diktatur. Wer Velo fahren will, fährt schon Velo; wer mit dem ÖV fahren will, fährt schon mit dem ÖV. Wir müssen die Autofahrer dazu bewegen, über andere Möglichkeiten nachzudenken. Das ist sehr schwierig. Verzicht predigen funktioniert nicht. Deshalb geben wir ihnen weiterhin ein Auto. Wenn sie im Stau stehen wollen, sollen sie das tun. Sie sollen dabei aber keine Abgase und keinen Lärm mehr machen.

Im Mai werden VCS-Mitglieder die Möglichkeit haben, an der «Wave» teilzunehmen. Wovon können sie profitieren?

Die «Wave» ist ein gesellschaftlicher Anlass. Man trifft auf gleichgesinnte Menschen, kann sich austauschen und gemeinsam et-

was erleben. Und man kann ein Elektroauto testen. Gerade wer eher vorsichtig ist, wird schnell merken, wie gut und einfach es funktioniert. Bei der «Wave» hilft jeder jedem. Das ist ein sehr schöner Rahmen, um sich mit der Elektromobilität vertraut zu machen.

An der «Wave» 2022 werden Sie den «Solar Butterfly» präsentieren. Was hat es damit auf sich?



Louis Palmer mit einem Modell des Elektroautos, das dereinst den «Solar Butterfly» ziehen wird.

Der «Solar Butterfly» ist ein «Tiny-House», das von einem Elektroauto gezogen wird. Der Schmetterling ist ein Symbol für die Transformation. Der «Solar Butterfly» ist 10 Meter lang und 15 Meter breit und hat riesige ausklappbare Flügel voller Solarzellen. Im Innern befindet sich ein Videostudio und wir werden damit Klimapioniere auf der ganzen Welt besuchen.

Im Rahmen der «Wave» wird der «Solar Butterfly» während drei Wochen durch die ganze Schweiz fahren. In dieser Zeit wollen wir tollen Lösungen für den Klimaschutz Aufmerksamkeit schenken – zusammen mit der «Wave», mit Schulen, mit der Bevölkerung, mit der Politik. Im Anschluss geht es während fünf Monaten quer durch Europa, ein Jahr später nach Nordamerika, dann nach Asien, Australien und Afrika. Das Ziel

ist Paris im Dezember 2025. Dann wird das Pariser Klimaabkommen zehn Jahre alt. Wir wollen sehen, was auf der Welt hinsichtlich Umsetzung passiert ist.

Ihnen geht es um weit mehr als bloss um die Vorteile der Elektromobilität?

Wir wollen den Fokus auf Lösungen gegen den Klimawandel setzen. Mehr als die Hälfte des weltweiten CO₂-Ausstosses könnten wir mit Solarenergie auffangen. Es gibt aber noch viel mehr zu tun: Kleider, die man kompostieren kann, Fahrräder, nachhaltige Tourismusbranchen, nachhaltige Finanzierungen und Banken... Wenn Klimaschutz nicht staatlich verordnet werden kann, wollen wir den Menschen zeigen: «Schaut, diese Lösungen gibt es». Nachher haben alle die Wahl: Entweder ist man Teil des Problems

oder man ist Teil der Lösung. Und ich glaube, die Mehrheit der Menschen will Teil der Lösung sein.

Der «Solar Butterfly» ist also gewissermassen eine Weiterentwicklung des «Solartaxis»?

Ja, mit dem «Solartaxi» hatte ich auch eine positive Mission. Nämlich eine Weltreise, um zu zeigen, dass es Lösungen gegen den Klimawandel gibt. Und das mit einem auffallenden Fahrzeug.

Der «Solar Butterfly» ist ein Unikat, das Sie gemeinsam mit der Hochschule Luzern entwickelt haben.

Genau, und er wird von verschiedenen Partnern in der Schweiz gebaut. Die Sponsoren haben wir gefunden und das freut mich sehr. Weil der «Solar Butterfly» von einem Elektroauto gezogen wird, ist es «nur» ein Anhänger und damit nicht so schwierig umzusetzen.

Können Sie bereits verraten, wen Sie im Sommer in der Schweiz besuchen werden?

Die Firma «Kyburz» macht elektrische Motorräder für «Die Post» und ist sicher ein interessantes Projekt, oder «Maxon» in Sachseln, die bauen E-Antriebe für Fahrräder. Es gibt auch spannende Projekte aus der Zivilgesellschaft, in Glarus möchte ich zum Beispiel die Klimajugend besuchen.

Werden Sie überall selbst mit dabei sein?

Sicher in der Schweiz, danach werde ich das Projekt an ein Team übergeben und von zu Hause aus betreuen. Wir suchen übrigens noch Mitfahrerinnen und Mitfahrer, Social-Media-Profis oder Videoleute. Es werden immer vier Leute für ein paar Wochen mitfahren. ■

Mitmachen bei der «Wave» 2022?

Möchten Sie ein Elektroauto testen und gleichzeitig spannende Orte und Betriebe in der Schweiz kennenlernen? Dann sollten Sie mitmachen bei der «Butterfly Wave 2022»! Die «Wave» startet voraussichtlich am 23. Mai 2022 auf dem Berner Bundesplatz.

Für VCS-Mitglieder haben wir für die Etappen der ersten drei Wochen durch die Schweiz 20 verschiedene Elektroautos reserviert und eine Teilnahme zu Vorzugskonditionen. Die Vorbereitungen laufen, weitere Updates folgen:



www.verkehrclub.ch/reisen

Aufbruch zu mehr Grün

Lebensqualität Attraktivere Quartiere, Tempo 30, Fusswege mit erhöhter Aufenthaltsqualität, mehr Grün und Velo: Der VCS sieht sich mit dem Ja zu den Richtplänen der Stadt Zürich vom letzten November in seiner konsequenten Verkehrspolitik der letzten 40 Jahre bestätigt.

Von Markus Knauss und Gabi Petri



Ja zu den Richtplänen, Ja zum Energiegesetz: Zürich will sich ökologisch weiterentwickeln.

Die Stadt Zürich steht vor grossen Herausforderungen: Wie kann das Bevölkerungswachstum stadtverträglich gestaltet werden und welchen Beitrag kann die Stadt Zürich selber gegen die Klimaerwärmung und deren Auswirkungen in Form einer zunehmenden Überhitzung der Stadt leisten? Die am 28. November 2021 von der Stadtzürcher Stimmbewohner*innen gutgeheissenen Richtpläne geben die erforderlichen Antworten dazu: Zürich will und muss sich stetig ökologisch weiterentwickeln.

Während es beim kantonalen Energiegesetz (siehe Kasten) darum ging, was Private zu leisten vermögen, geht es bei den Richtplänen vor allem darum, dass die Stadtpolitik endlich den öffentlichen Raum attraktiver und ökologischer gestaltet. Sie soll aber auch den Verkehr stadt- und klimaverträglicher ausrichten. Die neuen Parks, Bäume und Wiesen und die Bestimmungen zur Hitzeminderung werden den Aufenthalt für alle, die in Zürich leben, wohnen und arbeiten, laufend verbessern.

Die Stadt beleben

In der Verkehrspolitik möchte die Bevölkerung einmal mehr den Velo- und Fussverkehr klar gefördert haben. Zentral ist das neue Velonetz mit Vorzugsrouten, weil immer mehr Velo gefahren wird und ein entsprechender Ausbau der Veloinfrastruktur rasch realisiert werden muss. Die neu geplanten Quartierzentren und auch das damit verbundene, attraktivere Fusswegnetz werden die Stadt beleben.

Ganz besonders freut den VCS, dass die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ein klares Zeichen für einen wirksamen Schutz vor Strassenlärm gesetzt haben. In den letzten Jahren musste der VCS allzu oft den Lärmschutz beim zögerlichen Stadtrat mit Rechtsmitteln einfordern. Mit der deutlichen Zustimmung zum Richtplan ist der Stadtrat nun aufgefordert, rund 140 000 Menschen in der Stadt wirksam mit Tempo 30 vor Lärm zu schützen. Dieses deutliche Bekenntnis der Stimmberechtigten sollte auch der ewig gestrigen FDP klarmachen, dass die Bevölkerung keine Abschwächung des erforderlichen Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit duldet.

Dass der sogenannte «historische Kompromiss», also die einseitige Privilegierung des Autoverkehrs in der Innenstadt, ein Ende gefunden hat, ist in Zeiten der Klimaerwärmung nur folgerichtig. Dagegen hat der VCS während 25 Jahren gekämpft und freut sich entsprechend, dass die Menschen den öffentlichen Raum endlich wieder zurückerhalten. Autofreie Plätze, Cafés, Parks und Bäume machen die Stadt eben belebter, schöner und fröhlicher als trostlose Abstellplätze für Autos. ■

Gabi Petri und Markus Knauss setzen sich als Co-Geschäftsleitung der Sektion Zürich für eine lebenswerte Stadt ein.

Energiegesetz gutgeheissen

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben im vergangenen November auch dem Energiegesetz zugestimmt. Dieses verspricht deutlich mehr Klimaschutz und zielt in erster Linie auf die Heizungen.

Gemäss kantonaler Baudirektion sind im Kanton Zürich rund 120 000 Öl- und Gasheizungen in Betrieb, welche etwa 40 Prozent der CO₂-Emissionen verursachen. Das Energiegesetz setzt hier an und verstärkt die Förderung von klimaneutralen Heizungen: Neu wird der Jahres-Etat von 8 auf 15 Millionen Franken erhöht. Zusammen mit den Bundesgeldern stehen so jährlich rund 65 Millionen Franken zur Verfügung.

Gegen das Energiegesetz hat der Hauseigentümerverband das Referendum ergriffen. Mit 62,6 Prozent Ja-Stimmen hat sich jedoch eine klare Mehrheit für das Energiegesetz ausgesprochen.

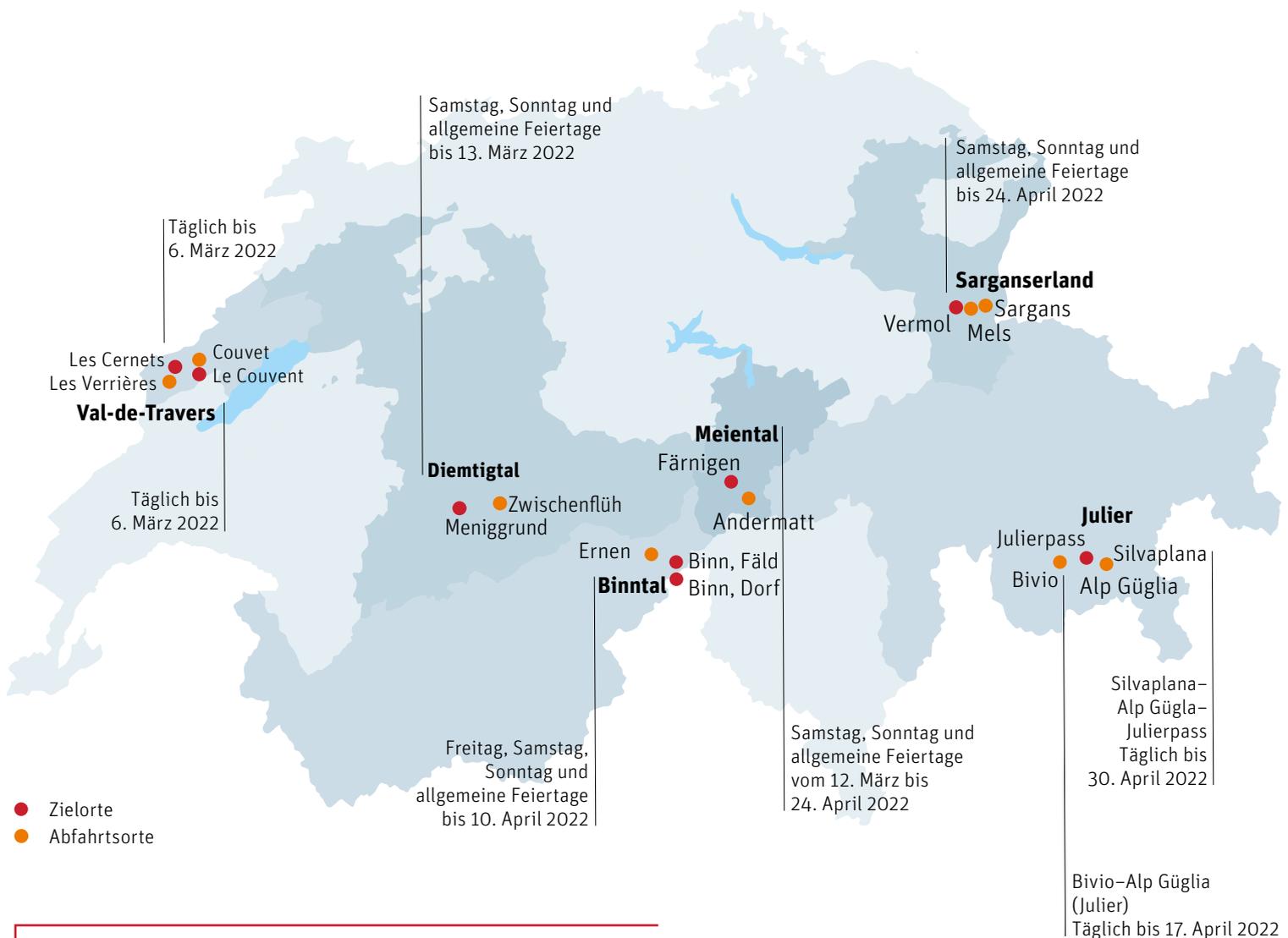
Zusammen fahren, Ressourcen sparen

Öffentlicher Verkehr Der Schneetourenbus macht es möglich, beliebte Ausgangspunkte von Skitouren oder Schneeschuhrouen ohne Auto zu erreichen. Die Busse fahren diesen Winter auf acht Strecken in der ganzen Schweiz.

Der Schneetourenbus ist ein regionales Verkehrsangebot für Skitourenfahrerinnen und Schneeschuhläufer. Er verkehrt in Gebieten, die bis anhin im Winter nicht mit dem öffentlichen Verkehr zugänglich waren.

So trägt der Schneetourenbus als Alternative zum Auto nicht nur zu einer saubereren Umwelt bei, sondern ermöglicht auch Touren mit unterschiedlichem Start- und Endpunkt. Nach drei Saisons der Erprobung im Rah-

men eines Pilotprojekts hat der Schweizer Alpen-Club SAC das Angebot übernommen und wird vom VCS unterstützt. ■



So läuft es:

Reservierungen können online unter www.schneetourenbus.ch gemacht werden. Ist die Minimalzahl an Reservierungen – in der Regel zwei Personen – eingegangen, findet die Fahrt statt. Reservierungen müssen bis spätestens am Vorabend um



18 Uhr gemacht werden.

Weitere Infos unter www.schneetourenbus.ch

Um die Umwelt zu entlasten, werden neu keine Bestellkarten mehr beigelegt. Wir nehmen aber weiterhin gerne Ihre Bestellung telefonisch unter **0848 612 612** entgegen oder Sie können direkt schnell und einfach über unseren Webshop www.vcs-boutique.ch bestellen.

Hier geht es direkt zur Webseite:



Ihr persönlicher 20% Rabattcode: VCS0121

Aktion nicht kumulierbar mit anderen Rabatten. Gültig bis: 20.02.22

1	16105 Pullover Icebreaker Shifter LS Hoodie	143.90 statt 179.90
2	16095 Pullover Icebreaker Crush LS Hoodie Lady	140.70 statt 175.90
3	16106 Trainingshose Icebreaker Shifter Pants	127.90 statt 159.90
4	16096 Trainingshose Icebreaker Crush Pants Lady	127.90 statt 159.90
5	16244 Trekking-Socken Rohner fibre light superR	19.90 statt 24.90
6	16021 Multisportschuh Scarpa Rapid GTX Lady	175.20 statt 219.00
7	16020 Multisportschuh Scarpa Rapid GTX	175.20 statt 219.00

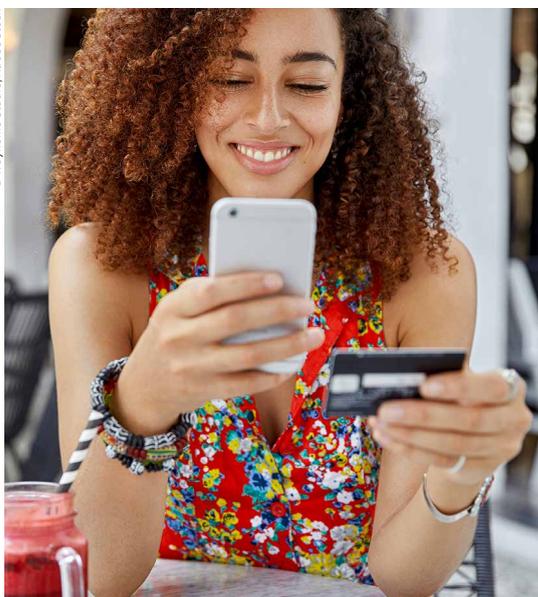
8	15899 Merino-Fleece Ortovox Fleece Hoody	159.90 statt 199.90
9	15898 Merino-Fleece Ortovox Fleece Hoody Lady	159.90 statt 199.90
10	16201 Winterhose H-S Sterzing	95.20 statt 119.00
11	16203 Winterhose H-S Serfaus Lady	95.20 statt 119.00
12	13463 Velo-Rucksack Ortlieb Atract BP	175.20 statt 219.00
13	20% Rabatt auf alle Velotaschen von Ortlieb: www.vcs-boutique.ch/velotasche	
14	20% Rabatt auf alle Velohelme: www.vcs-boutique.ch/velohelme	

Sicher online unterwegs

Versicherungen Schnell das Wetter checken oder online Socken bestellen – das Internet macht vieles leichter. Doch auch Privatpersonen können Hackern zum Opfer fallen, beim Onlineshopping betrogen oder virtuell ausgeraubt werden. Antworten der Zurich Versicherungen auf wichtige Fragen zum Thema.

Zusammengestellt von Nelly Jaggi

© Wayhome Studio/Adobe Stock



Welche Gefahren drohen mir als Privatperson im Internet?

Auch Privatpersonen können zum Opfer von Hackerangriffen oder Virusattacken werden, wenn sie zum Beispiel einen Anhang in einem scheinbar seriösen Phishing-E-Mail anklicken oder auf einer harmlos aussehenden Seite ein Spiel oder ein Programm herunterladen. Computerviren können den Computer lahmlegen, Daten, Fotos und Dokumente können verloren gehen oder der Hacker verschafft sich Zugang zu persönlichen Informationen wie Passwörtern oder Kreditkartendaten.

Welchen Schutz bietet die Zurich, wenn ein Virus oder Trojaner auf dem Computer landet?

Wird man Opfer einer Hackerattacke, ist es wichtig, dass eine Expertin oder ein Experte die Schadsoftware entfernt, das System neu aufsetzt und die Daten hoffentlich aus einem intakten Backup wiederherstellen kann.

Was kann beim Onlineshopping passieren?

Da kann leider einiges schiefgehen – vielleicht steht statt eines neuen Fernsehers eine Mikrowelle vor der Tür. Die Lieferung ist beschädigt oder es wurde überhaupt nichts geliefert. Ebenso unerfreulich ist es, wenn online die Traumvilla gebucht wurde und die Realität eine baufällige Hütte neben der Schnellstrasse ist. Noch schlimmer: Jemand hat sich Zugang zu den E-Banking-Daten beschafft und das Konto leergeräumt.

Wie kann man sich gegen diese Gefahren absichern?

Bei allen Vorfällen rund ums Onlineshopping hilft die «Zurich Cyber Shop & Pay»-Versicherung. Sie zahlt, wenn jemand via E-Banking Geld vom Konto stiehlt, wenn online bestellte Waren fehlerhaft oder gar nicht geliefert werden oder wenn die gebuchte Ferienunterkunft ein Betrug war.

Gilt der Vertrag für alle Familienmitglieder?

Die Cyberversicherungen schützen alle Personen im gleichen Haushalt. Ebenso sind alle Geräte im gleichen Haushalt abgesichert. Übrigens gilt der Versicherungsschutz nicht nur für Familien oder Paare, sondern auch für Wohngemeinschaften.

Was kann man tun, um das Risiko für Hackerangriffe zu reduzieren?

Wachsam und vorsichtig sein: Keine E-Mail-Anhänge von unbekannten Absendern öffnen, nicht auf dubiose Banner klicken und sehr zurückhaltend Programme herunterladen. Sich Gedanken machen zur Passwortsicherheit – Buchstaben durch Zahlen ersetzen und Sonderzeichen nutzen. Ebenfalls wichtig: Regelmässige Backups wichtiger Daten und den Datenträger, zum Beispiel den USB-Stick oder die externe Festplatte, vom Netz nehmen. Ein Restrisiko lässt sich allerdings nie ganz ausschliessen. ■

Online einkaufen ist entspannt und praktisch. Um böse Überraschungen zu vermeiden, sind allerdings Wachsamkeit und Vorsicht nötig.

«Zurich Cyber Safe Surf»

Schutz vor Hackerangriffen für weniger als Fr. 40.– pro Jahr. Die Versicherung zahlt für die Entfernung der Schadsoftware, das Neuaufsetzen des Systems und die Wiederherstellung der Daten aus einem Backup. Kosten bis zu Fr. 3000.– werden ersetzt.

«Zurich Cyber Shop & Pay»

Absicherung beim Onlineshopping und E-Banking. Die Versicherung greift bei Betrug im Zusammenhang mit Ferienbuchungen im Internet, wenn beim Onlineshopping Waren falsch, beschädigt oder gar nicht geliefert werden oder wenn über den Onlinebanking-Account Geld gestohlen wird. Die Versicherungssumme kann flexibel angepasst werden – von Fr. 10 000.– bis Fr. 50 000.–. Bei der niedrigsten Versicherungssumme beträgt die Jahresprämie Fr. 39.–.

Beide Versicherungen können Sie beim VCS telefonisch unter 031 328 58 21 oder per Mail an eco@verkehrsclub.ch abschliessen.



Alt und Jung im Verkehrsmeer

Kinder und ältere Menschen gehören im Verkehr zu den verletzlichsten Gruppen, auch weil sie oft zu Fuss unterwegs sind. In unserem Dossier machen wir einen Stadtspaziergang aus der Perspektive eines älteren Menschen und zeigen auf, wie der VCS mit Mobilitätskonzepten die Sicherheit von Schulkindern und Seniorinnen und Senioren steigert. Lesen Sie auch, warum Weltklassesprinterin Ajla Del Ponte so gerne Pedibus-Patin ist und was wir all jenen raten, die lieber E-Bike fahren.



Ein exemplarischer Spaziergang

Von Edith Weber

Der öffentliche Raum birgt für ältere Menschen zahlreiche Herausforderungen. Der Spaziergang der Autorin durch die Stadt Bern zeigt einige auf – inklusive möglicher Lösungsansätze.

Samstags verwandelt sich der Berner Bundesplatz in einen bunten Wochenmarkt. Beim Anblick der schön arrangierten Verkaufswaren schwirren mir tausende «gluschtiger» Rezeptideen durch den Kopf. Nach getanem Einkauf und einem Kaffeepausch mit einer Freundin beschliesse ich, zu Fuss nach Hause zu gehen. Dieses Mal werde ich meinen Heimweg ganz speziell aus Sicht älterer Menschen begehen.

Ältere Menschen sind oft zu Fuss unterwegs – gemäss Mikrozensus Verkehr steigt der Anteil beim Fussverkehr bei Menschen ab 65 Jahren bis ins hohe Alter stetig an. Als ausgebildete Gerontolo-

gin weiss ich um die Herausforderungen, mit denen ältere Menschen im öffentlichen Raum konfrontiert sind. Welchen Schwierigkeiten und Gefahren begegnen sie und wo stossen sie auf hilfreiche Ansätze? Das möchte ich exemplarisch an meinem Heimweg aufzeigen.

Sitzbänke und Unebenheiten

Der Weg führt mich zuerst quer über den Bundesplatz zur Bundeshausterrasse. Ich bestaune die wunderschöne Sicht über die Aare und auf das einmalige Panorama mit Eiger, Mönch und Jungfrau. Die vielen Sitzgelegenheiten laden dabei zu einer Pause ein. Gerade ältere Men-

schen schätzen regelmässige Sitzgelegenheiten auf ihren Wegen.

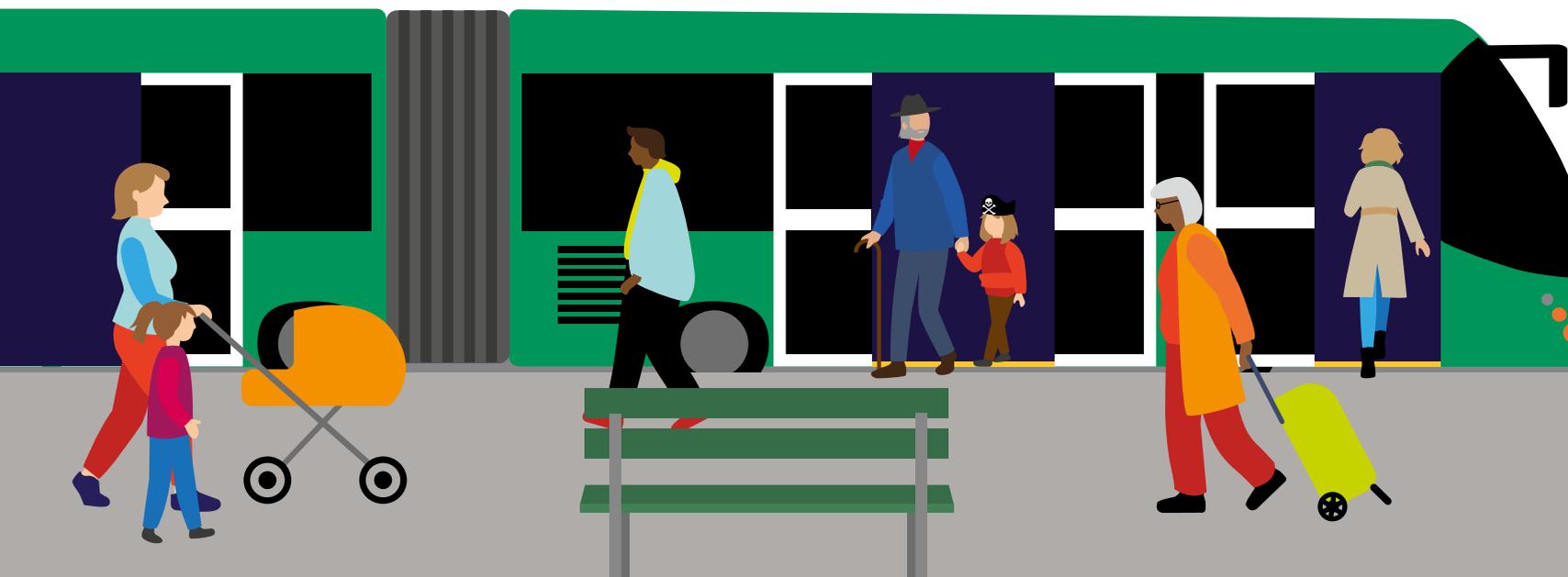
Kurz vor dem Brückenkopf haben sich, durch den Unterbau des Parkhauses und wohl über die Jahre, Wölbungen gebildet. Teilweise ragen sie bis zu vier Zentimeter aus dem Boden. Das mag nicht nach viel klingen, ist aber für Menschen, die weniger gut zu Fuss unterwegs sind, tückisch. Und gerade wenn, wie an diesem Tag im Spätherbst, zusätzlich Laub auf dem Boden liegt, ist es sehr schwierig, die Unebenheiten zu erkennen. Ich muss aufpassen, dass ich nicht mit dem Fuss einknicke.

Weiter geht es zur Kirchenfeldbrücke, die das Kirchenfeldquartier mit der Berner Altstadt verbindet. Mein Blick fällt auf die Tramhaltestelle, die ich heute nicht nutzen werde: Sie ist so gestaltet, dass ein schwellenloses Einsteigen – mindestens in die Niederflurtrams – problemlos möglich ist. Ich weiss, wie wichtig das ist, denn zu hohe Schwellen machen älteren Menschen Angst. Apropos Tramhaltestelle: Stunde auf den digitalen Informa-

Was hilft, was hemmt

Die Erfahrung zeigt: Oft reichen kleine Anpassungen, um den öffentlichen Raum für ältere Menschen, aber auch für Kinder angenehm zu gestalten. Dazu gehören etwa Sitzgelegenheiten, getrennte Fuss- und Velowege oder öffentliche Toiletten. Problematisch sind Stufen, beschädigte Bodenbeläge, wuchernde Hecken oder schlechte Beleuchtung.

Wie eine gut gestaltete Umgebung für Fussgängerinnen und Fussgänger aussehen könnte, zeigen wir auf unserem Bildstreifen.



tionstafeln zusätzlich, wie weit es bis zur nächsten Haltestelle ist, liessen sich Menschen motivieren, statt zu warten auch mal ein Stück zu Fuss zurückzulegen.

Überholmanöver und Mittelinseln

Beim Überqueren der Brücke wird der Blick auf die Kunsthalle und das Bernische Historische Museum frei. Mein Heimweg führt mich weiter entlang der Thunstrasse zum Thunplatz durch das wunderschöne Kirchenfeldquartier. Auf der rechten Seite der Strasse befindet sich ein breites Trottoir. Hier muss ich mir allerdings als Fussgängerin den Platz mit den Velofahrenden teilen. Dies führt oft zu schwierigen und mühsamen Situationen. Ältere Menschen, aber auch kleinere Kinder erschrecken, wenn sie von einem Velo ohne Vorwarnung und mit geringem Abstand überholt werden.

Beim Kreisverkehr am Thunplatz überquere ich die Kirchenfeldstrasse auf dem Fussgängerstreifen. Zwar hat es in der Strassenmitte einen Verkehrsteiler – umgangssprachlich auch Mittelinsel genannt –, was grundsätzlich die Sicherheit älterer Menschen, aber auch von Kindern erhöht. Trotzdem fühle ich mich beim Queren dieser stark befahrenen Strasse unsicher. Stehe ich in der Mitte, fahren auf der linken Spur hinter mir Autos mit sehr hoher Geschwindigkeit. Die rechte Spur ist zweispurig; ich bin mir nie sicher, ob mich die Fahrerinnen und Fahrer in den heranbrausenden Autos auf der äusseren Spur auch wirklich sehen, wenn ich

auf dem Fussgängerstreifen laufe. Das evoziert gerade bei älteren Menschen mit eingeschränkter Reaktionsfähigkeit Unsicherheiten und Ängste.

Wurzeln und Gauner

Endlich auf der anderen Strassenseite angekommen, befinde ich mich am Rande des Dählhölzliwaldes. Am Waldrand gehe ich in Richtung Elfenauquartier und stosse auf das nächste Hindernis: Baumwurzeln haben den Asphalt an vielen Stellen aufgerissen – für ältere Menschen regelrechte Stolperfallen. Zwar teile ich mir auch hier den Weg mit den Velos, dafür ist der Weg am Waldrand entsprechend belebt. Gerade ältere Menschen wissen das zu schätzen, denn es nimmt ihnen die Furcht davor, Opfer eines Überfalls zu werden.

Der letzte Teil meines Heimwegs führt über einen schönen Fussweg. Es ist Platz genug, um den entgegenkommenden Velofahrerinnen und Velofahrern auszuweichen. Allerdings ist der Weg auf beiden Seiten stark abfallend. Es braucht eine gute Reaktionsfähigkeit und Sehschärfe, um nicht versehentlich abzuknicken und sich den Knöchel zu verletzen.

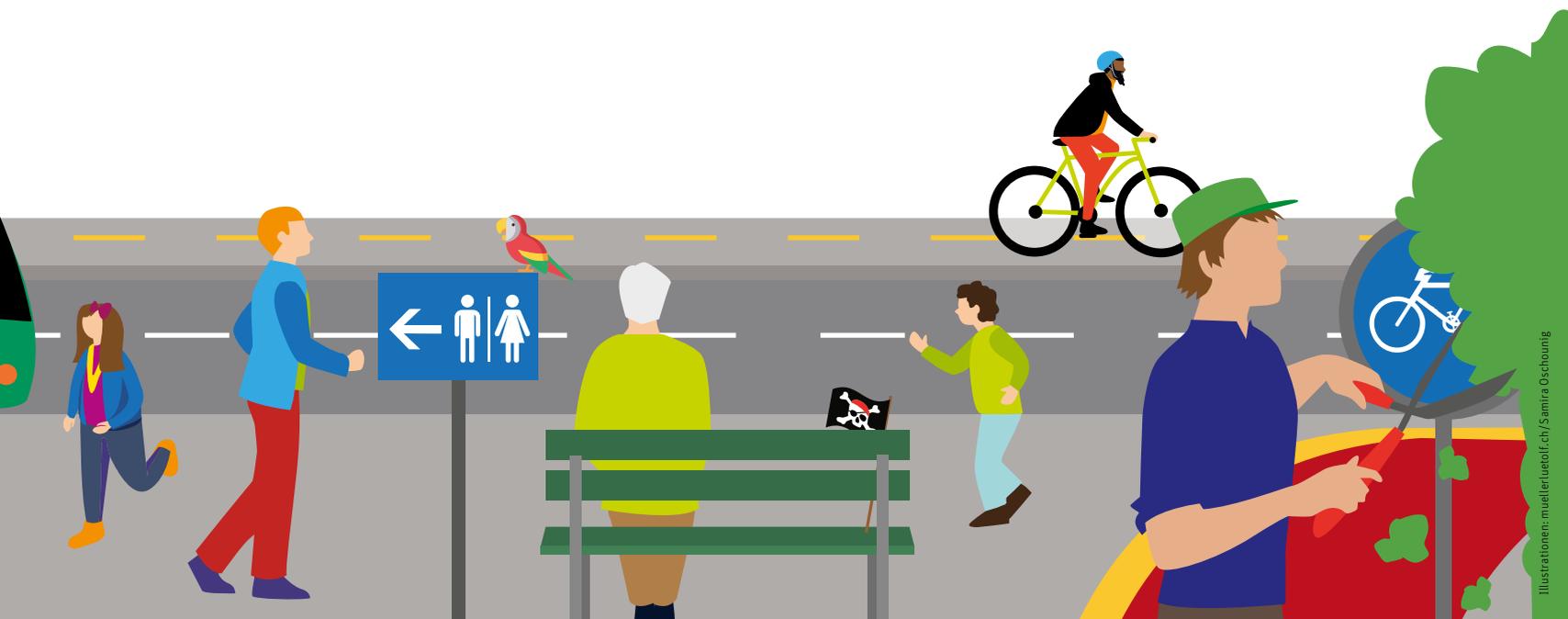
Wundermittel Bewegung

Es ist der ruhigste Moment auf meinem Heimweg und er lässt mir Zeit für ein paar Gedanken zum Thema. Die heutigen älteren Menschen mussten im Gegensatz zu früheren Generationen weniger körperlich anstrengende Arbeiten

ausführen. Daher ist regelmässige Bewegung, sei dies für den Einkauf, das Spazieren in der Natur, Velofahren, aber auch Krafttraining umso wichtiger geworden. Die Bewegung wirkt sich nicht nur positiv auf die Lebensqualität und das Wohlbefinden aus, sie schützt auch vor Krankheiten wie Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Erkrankungen oder Übergewicht. Zusätzlich hilft Bewegung, um im Alter weniger pflegebedürftig zu werden und möglichst lange geistig fit zu bleiben.

Zu Hause angekommen, packe ich Früchte und Gemüse vom «Märit» aus und erfreue mich am eben erlebten, schönen und sonnigen Herbstspaziergang. Werde ich auch im höheren Alter diesen Samstagseinkauf weiterführen können? Mit Wegen, die auch auf die Bedürfnisse älterer Menschen Rücksicht nehmen, könnte ich auch in zwanzig Jahren meine Einkaufstradition aufrechterhalten. Und damit könnte ich am öffentlichen Leben teilhaben, meine sozialen Kontakte pflegen und Einsamkeit vorbeugen. Mit diesem Wunsch bin ich nicht allein: Laut Bundesamt für Statistik dürfte der Anteil der über 65-Jährigen in der Schweiz bis zum Jahr 2050 von heute 18,9 Prozent auf 25,6 Prozent ansteigen. ■

Edith Weber ist Anzeigeleiterin beim VCS Schweiz und ausgebildete Gerontologin. Sie ist täglich zu Fuss unterwegs und plädiert für velofreie Fusswege.



Was macht Strassen einladend?

Von Camille Marion

Gut sichtbare Fussgängerstreifen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, abgesenkte Trottoirs: Ausgehend von den Bedürfnissen der Kinder und alten Menschen führen die Mobilitätskonzepte des VCS zu Empfehlungen, die Lust darauf machen, sich zu Fuss fortzubewegen.

Auf dem Trottoir gehen zwei kleine Mädchen mit Rucksack und Leuchtgurt zur Schule. Ein paar Meter weiter überquert ein junges Paar den Fussgängerstreifen mit einem Kinderwagen, in dem ein Baby vor sich hin plappert. Sie kreuzen einen älteren Mann mit zögerndem Schritt, der sich auf einen Gehstock stützt. Die Ampel wechselt auf Rot, er hält an, um zu warten.

Diese banale Szene kann sich irgendwo abspielen, jeden Tag. Als Spielfeld oder Kampfzone ist die Strasse Mittelpunkt unserer Mobilität. Damit sich jede Nutzerin und jeder Nutzer im öffentlichen Raum sicher und angenehm fortbewegen kann, müssen die Bedürfnisse und Herausforderungen erkannt und bei der Gestaltung berücksichtigt werden.

In den letzten Jahrzehnten hat die Ausbreitung des Autos unsere Städte

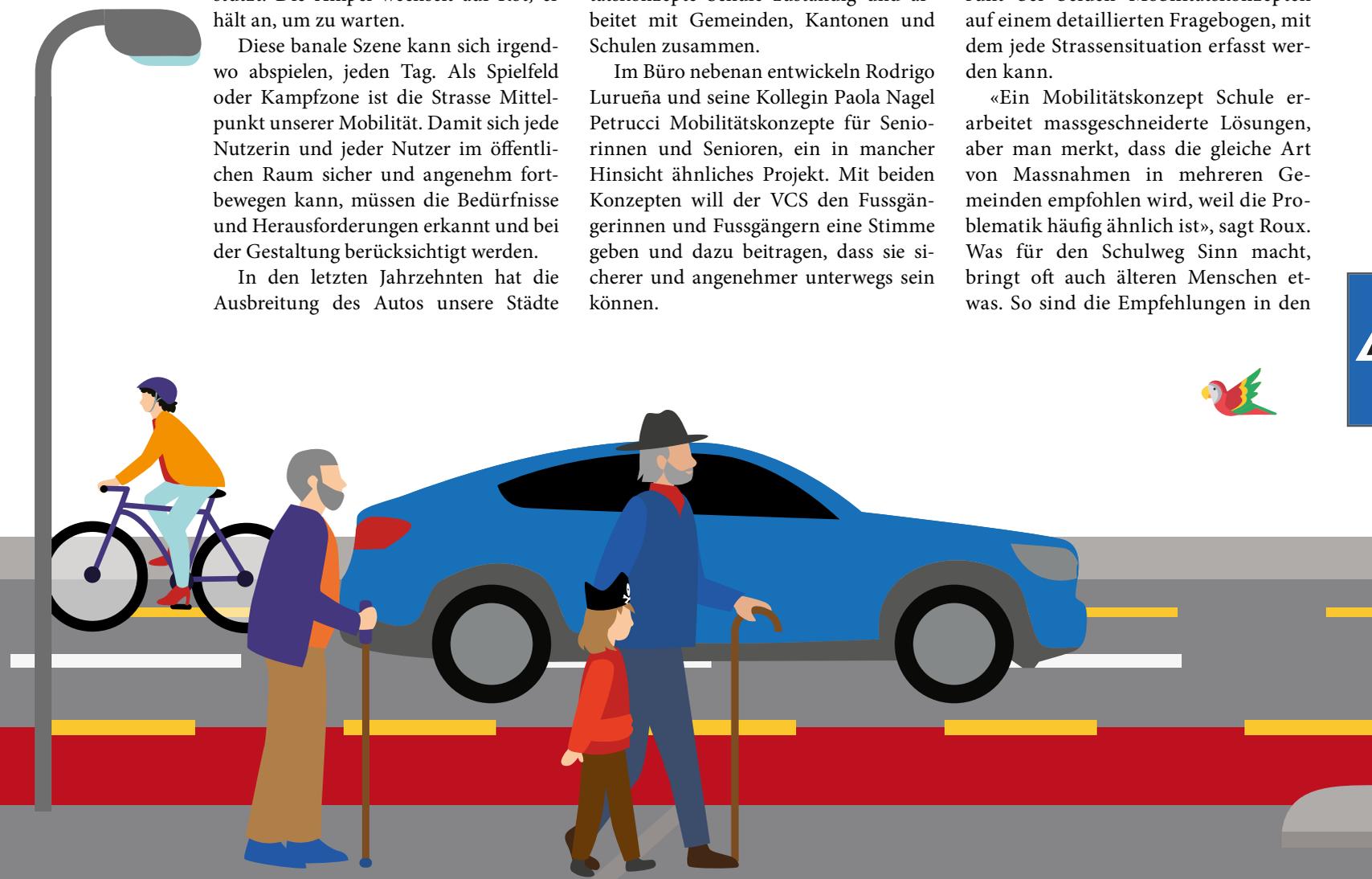
verändert und die Fussgängerinnen und Fussgänger an den Rand der Strasse gedrängt. «Wer zu Fuss geht, muss einen öffentlichen Raum zurückerobern, in dem viele immer grössere Fahrzeuge unterwegs sind», stellt Emilie Roux, Projektleiterin beim VCS, fest. Im «Bureau romand» in Genf ist sie für die Mobilitätskonzepte Schule zuständig und arbeitet mit Gemeinden, Kantonen und Schulen zusammen.

Im Büro nebenan entwickeln Rodrigo Lurueña und seine Kollegin Paola Nagel Petrucci Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren, ein in mancher Hinsicht ähnliches Projekt. Mit beiden Konzepten will der VCS den Fussgängerinnen und Fussgängern eine Stimme geben und dazu beitragen, dass sie sicherer und angenehmer unterwegs sein können.

Alle profitieren von ...

Mit ihrem partizipativen Ansatz stellen die Mobilitätskonzepte die Betroffenen ins Zentrum. Sich auf Augenhöhe der Kinder begeben und mögliche Gefahren auf dem Schulweg erfassen oder verstehen, was ältere Menschen bremsen oder sicherer macht: Das Vorgehen beruht bei beiden Mobilitätskonzepten auf einem detaillierten Fragebogen, mit dem jede Strassensituation erfasst werden kann.

«Ein Mobilitätskonzept Schule erarbeitet massgeschneiderte Lösungen, aber man merkt, dass die gleiche Art von Massnahmen in mehreren Gemeinden empfohlen wird, weil die Problematik häufig ähnlich ist», sagt Roux. Was für den Schulweg Sinn macht, bringt oft auch älteren Menschen etwas. So sind die Empfehlungen in den



Mobilitätskonzepten Schule oft identisch mit den Schlussfolgerungen der Mobilitätskonzepte für Seniorinnen und Senioren. «Zum Beispiel in Sachen Sichtbarkeit oder dem Miteinander mit anderen Verkehrsmitteln können die älteren Personen denselben Schwierigkeiten begegnen wie Kinder», bestätigt Lurueña.

... einem besseren Miteinander

Um die Fussgängermobilität zu fördern, muss der öffentliche Raum für alle gedacht werden. Wenn die Autofahrenden vom meisten Platz profitieren, sind Sicherheit und Komfort aller übrigen Nutzerinnen und Nutzer gefährdet.

Für Kinder ist es ebenso wie für Seniorinnen und Senioren manchmal schwierig, Distanzen und Geschwindigkeiten richtig einzuschätzen. Rund um die Schulen und in den stark befahrenen Zonen ist mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h eine Reduktion der Gefahren und des Autoverkehrs möglich. «Diese Massnahme lässt sich leicht umsetzen und erweist sich als sehr effizient», sagt Roux. «Bei gewissen Schulhäusern wird manchmal sogar ein Fahrverbot für die Zeiten eingeführt, in denen die Schule beginnt respektive zu Ende geht.» Das wird zum Beispiel bei der Vignettaz-Schule in Freiburg der Fall sein, für die der VCS ein Mobilitätskonzept Schule erarbeitet hat.

Wenn die Kinder zu Fuss zur Schule gehen können, eignen sie sich schrittweise Bewegungsfreiheit an. Bei älteren Menschen bedeutet es, dass sie eine wichtige Unabhängigkeit bewahren können.

Sehen und gesehen werden

In den letzten Jahren ist feststellbar, dass die älteren Menschen weniger unterwegs sind. Weil der öffentliche Raum ihnen kaum gerecht wird, aber auch, weil das Vertrauen fehlt. «Das mit dem Alter abnehmende Sehvermögen macht das Unterwegssein zu Fuss komplizierter», erklärt Lurueña. Bei den Empfehlungen achtet man deshalb auf die Höhe der Trottoirs und andere Hindernisse, ebenso auf die Qualität der öffentlichen Beleuchtung.

Personen, die zu Fuss unterwegs sind – welchen Alters auch immer –, brauchen freie Wege, durchgehende Trottoirs und gut sichtbare Querungsmöglichkeiten. «Ein Fussgängerstreifen lässt sich leicht sicherer machen, indem ein zu naher Parkplatz aufgehoben wird», führt Roux als Beispiel an. Das gleiche gilt für Trottoirs, auf die private Ausfahrten hinausführen. Es wird also auf eine möglichst gute Sichtbarkeit geachtet, indem zum Beispiel eine zu dichte Vegetation vermieden wird.

Mehr Selbständigkeit und mehr Freude

Mit seinen verschiedenen Projekten für die Fussgängermobilität verfolgt der VCS ein einheitliches Ziel: die Förderung der Selbständigkeit. Wenn die Kinder zu Fuss zur Schule gehen können, eignen sie sich schrittweise Bewegungsfreiheit an. Bei älteren Menschen bedeutet es, dass sie eine wichtige Unabhängigkeit bewahren können. In allen Fällen erlaubt es den Fussgängerinnen und Fussgängern, Bestandteil einer Stadt zu sein, die ständig in Bewegung ist. ■



«Das tut uns gut»

Von Nelly Jaggi

Es ist eine Erfolgsgeschichte: das Rufbustaxi EBuxi in Herzogenbuchsee. Die Fahrerinnen und Fahrer sind grösstenteils pensioniert und schätzen ihre sinnstiftende Arbeit – für ihr Dorf und für eine nachhaltige Mobilität.

Es gibt unzählige Projekte, deren Fundament das Engagement Freiwilliger ist. Dazu gehört das EBuxi in Herzogenbuchsee (BE): Das elektrisch betriebene Rufbustaxi wurde 2019 in Leben gerufen und ergänzt den öffentlichen Verkehr – täglich, von früh morgens bis nach Mitternacht. Inzwischen werden nebst Herzogenbuchsee, Nieder- und Oberönz in einem einjährigen Pilotbetrieb bis Oktober 2022 auch weitere Orte bedient.

Die Nachfrage ist gross und kann auch dank dem Einsatz von 40 Fahrerinnen und Fahrern gedeckt werden.

Chauffiert wird das EBuxi grösstenteils von Menschen im Ruhestand; sie machen drei Viertel der Fahrerinnen und Fahrer aus. Eine unter ihnen ist Elisabeth Flückiger: «Das EBuxi hat mich überzeugt. Ich kann etwas für andere Menschen, aber auch für mich selber tun.» Sie ist seit Beginn dabei und fährt regelmässig mindestens zwei Mal pro Woche, am liebsten die Frühschicht. Auch Franz Akermann ist ein

Fahrer der ersten Stunde: «Ich wollte etwas Neues kennenlernen und mich für eine nachhaltige Mobilität im Dorf einsetzen.»

Das EBuxi gehört zu den On-demand-Mobilitätsangeboten von mybuxi. Es gibt weder feste Haltestellen noch einen Fahrplan, einzig beim Bahnhof Herzogenbuchsee kann man spontan einsteigen. Wer eine Fahrt buchen will, macht das über die mybuxi-App. Das EBuxi – es bildet unter den mybuxi-Angeboten damit eine Ausnahme – kann auch telefonisch reserviert werden. «Wir haben ein iPad im Auto und buchen die Fahrt dann selber», erklärt Fahrerin Flückiger. Das Prinzip der mybuxi-Angebote ist das sogenannte Carpooling: Mehrere Fahrgäste mit der gleichen Route teilen das Fahrzeug. Die App berechnet dann die optimale Route.

Das Bedürfnis ist da

Zwar chauffiert das EBuxi viele ältere Menschen, die nicht oder nicht mehr Auto fahren. «Es gibt aber auch junge Menschen, die mit dem Zug kommen. Weil es in Herzogenbuchsee keinen Ortsbus gibt, sind sie froh über das Angebot», sagt Flückiger. Gerade während der

Frühschicht bringt sie ihre Fahrgäste oft zur Arbeit. Viele sind Stammfahrgäste: «Eine ältere Frau fahren wir zum Beispiel regelmässig zum Friseur.» Der ehemalige Schulleiter Akermann schätzt den Austausch mit den verschiedenen Menschen während seiner Fahrten: «Oft kommt es zu schönen Begegnungen mit ehemaligen Schülerinnen und Schülern.»

Dass das Bedürfnis nach einem solchen nachfragegesteuerten Mobilitätsangebot in Herzogenbuchsee besteht, wurde schnell klar: Bereits nach einem knappen Jahr Betriebszeit kam ein zweiter elektrisch betriebener Minivan dazu. Für Flückiger ist klar: «Man kann das EBuxi nicht mehr aus Herzogenbuchsee wegdenken.» Die Menschen seien positiv darauf eingestellt – egal, ob alt oder jung. «Man erhält viel Dankbarkeit. Das tut auch uns Fahrerinnen und Fahrern gut.» ■

www.ebuxi.ch
www.mybuxi.ch



Ein Gemeinschaftswerk

Natürlich stehen beim Pedibus die Kinder im Zentrum. Organisiert, unterstützt und gefördert wird er aber von einer ganzen Schar engagierter Menschen.

Von Camille Marion

«Ohne Eltern kann der Pedibus nicht funktionieren», sagt Corine Kibora, Projektverantwortliche beim VCS. Dank deren Initiative und mit deren Begleitung gehen Tag für Tag mehr als 3000 Kinder in der ganzen Schweiz mit dem «Schulbus auf Füssen» zur Schule. Kibora unterstützt vom VCS-Büro in Genf aus die fünf regionalen Koordinatorinnen, die ihrerseits direkten Kontakt zu den Eltern vor Ort haben.

Der Pedibus ist nicht bloss seit mehr als zwanzig Jahren unterwegs, er hat sich auch weiterentwickelt und diversifiziert. Auf manchen Linien begleiten nicht mehr ausschliesslich Eltern die Kinder zur Schule. In Freiburg und Gland (VD) etwa wurden zwei Mehrgenerationen-Pedibus-Linien gegründet: Seit einigen Jahren führen frisch Pensionierte den Zug der Schulkinder an.

Sportliche Patinnen und Paten

Gefördert wird der Pedibus über Sensibilisierungsarbeit vor allem in den Schulhäusern und auf Gemeindeebene. Um dem Projekt mehr Gewicht zu geben, arbeitet der VCS auch mit jungen Schweizer Sportlerinnen und Sportlern zusammen, die die Rolle von Pedibus-Patinnen und -Paten übernehmen. So hat die Skifahrerin Lara Gut-Behrami die Kinder 2019 anlässlich des 20-Jahr-Jubiläums begleitet. 2020 hat Tennis-Profi Tímea Baccinszky im Waadtland die Fotoausstellung über den Schulweg eröffnet. Und im Tessin ist die 25-jährige Sprinterin Ajla Del Ponte seit 2019 Pedibus-Patin. ■



www.pedibus.ch

Drei Fragen an Ajla Del Ponte

Ajla Del Ponte, was bedeutet es für Sie, Pedibus-Patin zu sein?

Der Pedibus ist ein wichtiges Projekt, das mir sehr am Herzen liegt. Es fördert die Sicherheit der Kinder auf der Strasse, und es gibt den Eltern ein gutes Gefühl, wenn sie ihre Kinder in guten Händen wissen. Die Initiative ergibt sowohl für die Kinder als auch für die Eltern Sinn: Der Pedibus ist umweltfreundlich, unterhaltsam und gut für die Gesundheit. Für mich als Patin ist es immer eine grosse Freude, die Kinder im September am Internationalen Zu-Fuss-zur-Schule-Tag zu begleiten.

Wieso ist es wichtig, schon kleine Kinder zu Bewegung zu motivieren?

Körperliche Betätigung stimuliert die Dopamin- und Serotoninproduktion. Fühlt man sich körperlich fit, ist einem auch geistig wohl. Ich bin sicher, dass man auch besser lernt, wenn man zu Fuss zur Schule geht.

Sind Sie als Kind eigentlich zur Schule gerannt?

(Lacht) Nein! Als Kind wohnte ich in Bignasco und ging in Cavigno in die Primarschule. Wir wohnten etwas ausserhalb des Dorfs, ich hatte die Aufgabe, meinen kleinen Bruder heil zur Schule zu bringen. Ich erinnere mich daran, dass die Kantonsstrasse meinen Eltern Sorgen machte, aber es ging immer alles gut.



Velofahren und mehr

Von Nelly Jaggi

E-Bike-Fahren will geübt sein. Die Kurse «amusebike» richten sich insbesondere an ältere Velofahrende und kombinieren eine Ausfahrt mit technischen Übungen, wertvollen Tipps und einem gemütlichen Apéro.

Klingt simpel, braucht aber die richtige Technik und eine ordentliche Portion Mut: eine Vollbremsung mit dem E-Bike. Es ist nach einer kurzen Einführung und wenigen Metern Einfahren die erste Aufgabe für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des E-Bike-Kurses «amusebike». Spätestens beim dritten Anlauf klappt das Manöver bei den meisten und die Erkenntnis ist eindeutig: Bei einem

Tempo fordert auch routinierte Velofahrerinnen und Velofahrer», erklärt Christine Steinmann, Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz.

Üben und Sicherheit gewinnen

Im Rahmen einer gemeinsamen Ausfahrt kann der Umgang mit dem E-Bike geübt werden. Ausserdem erhalten Teilnehmende hilfreiche Tipps. In unse-

liche Motivationen ins Feld. «Vor einem halben Jahr hatte ich einen dummen Unfall und habe das Velofahren an den Nagel gehängt. Bis ich mir Mut zugesprochen und mich für den Kurs angemeldet habe», erzählt einer der älteren Teilnehmer. Über das Resultat ist er sehr glücklich: «Ich musste mich durchringen, wieder praktizieren und Sicherheit gewinnen. Das ist mir heute gelungen.» ■

Im Rahmen einer gemeinsamen Ausfahrt kann der Umgang mit dem E-Bike geübt werden.

gut gewarteten E-Bike mit Scheibenbremsen gelingt eine Vollbremsung problemlos. «Die Übung hat mir eindrücklich aufgezeigt, was es bedeutet, wenn plötzlich ein Mensch vor einem steht. Wie reagiere ich dann?», bilanziert eine Teilnehmerin.

Das Mobilitätsbüro «Rundum mobil» hat mit «amusebike» ein neues E-Bike-Kursformat ins Leben gerufen, das sich vornehmlich an ältere Menschen richtet, die (neu) per E-Bike unterwegs sind. «Das Fahrverhalten eines E-Bikes unterscheidet sich merklich vom Fahrverhalten eines normalen Velos – gerade das höhere

rem Fall gibt es eine attraktive und abwechslungsreiche Runde in der Berner Agglomeration. Es geht durch Wohnquartiere, über Velowege und schön angelegte Nebenstrassen – aber auch über vielbefahrene Hauptstrassen. Dem Begriff «amuse» im Kursnamen werden die Organisatorinnen und Organisatoren mit einem Apéro am Ende der Runde gerecht.

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer führen unterschied-

E-Bike-Kurse «amusebike»

Getreu dem Motto «pedalen und geniessen» stehen bei den E-Bike-Kursen «amusebike» Geselligkeit und Bewegung im Vordergrund. Die Teilnahme ist kostenlos. Weitere Infos und Termine unter www.amusebike.ch



Erste Hilfe im Automatendschungel

Interview: Nelly Jaggi

Gut informiert mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs: Die Kurse «mobil sein & bleiben» vermitteln Seniorinnen und Senioren das nötige Wissen. Einer der Kursleiter ist Niklaus Fürer, Vorstandsmitglied der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell.

Niklaus Fürer, welche Inhalte stehen in den Kursen «mobil sein & bleiben» im Fokus?

Ältere Menschen sollen den Zugang zur ÖV-Mobilität finden respektive behalten. Das erste Thema ist das Kennenlernen der Tarifstrukturen – Zonenbillette, nationale Billette, Abonnemente – und das Bedienen der unterschiedlichen Billettautomaten. Wir beantworten auch Fragen zu den Möglichkeiten, mit dem Smartphone Fahrpläne abzufragen und Tickets zu kaufen. Das zweite ist das sichere Busfahren: Welche Sicherheitssysteme gibt es bei den Bustüren, welche Hilfsmittel gibt es für Menschen mit Rollatoren oder Rollstühlen. Das dritte Thema ist die Unfallprävention im Strassenverkehr – als Fussgänger und als Velofahrerin.

Im praktischen Teil vermitteln Experten der SBB, der örtlichen Busbetriebe und der Polizei den Gruppen Tipps am Billettautomaten, unfall- und sturzfrees Busfahren und Verhalten im Strassenverkehr.

Wer nimmt an den Kursen teil?

Es sind interessierte und neugierige Menschen, die noch möglichst lange selbständig und unabhängig im ÖV unterwegs sein wollen. Oft stehen sie vor dem Schritt, den Führerschein abzugeben, und wollen sich darauf vorbereiten, mobil zu bleiben.

Was sind die grössten Hürden für ältere Menschen bei der ÖV-Nutzung?

Das Lösen des Billetts: Sie haben grossen Respekt vor diesen Automaten, weil für sie die Bedienoberflächen nicht verständlich und die Tarifstrukturen kompliziert sind. Viele scheitern schon daran, einen Fahrplan zu finden, da er fast nur noch digital verfügbar ist. Beratung an bedienten Schaltern fehlt vielerorts. Einige kommen bereits gut mit der SBB-App zurecht, aber das sind nur wenige. Dazu gibt es aber separate Kurse, welche die SBB anbieten.

Welche Ratschläge geben Sie punkto sicheres Busfahren?

Einsteigen und sich möglichst rasch hinsetzen statt durch den Bus zu laufen, nur weil vorne der schönste Platz frei ist. Rückwärtsfahren ist am

sichersten, falls der Bus abrupt bremsen muss und erst aufstehen, wenn der Bus ganz stillsteht. Zudem gibt es spezielle Bedienknöpfe, welche das Fahrpersonal darauf aufmerksam machen, dass man zum Ein- oder Aussteigen länger hat oder die Zugangsrampe benötigt.

Welche Tipps erhalten die Teilnehmenden von der Polizei zum Verhalten im Strassenverkehr?

Da geht es in erster Linie um die Begegnung zwischen Autofahrenden und Zufuss-Gehenden: Habe ich Vortritt auf dem Fussgängerstreifen? Hat mich der Autofahrer wahrgenommen? Tipps gibt es auch zur Sichtbarkeit durch helle Kleidung oder zum richtigen Einschätzen der Geschwindigkeit von Fahrzeugen und Velofahrenden.

Welche Rolle übernimmt der VCS bei der Kursorganisation?

Ich organisiere die Kurslokale, biete die Referierenden auf und moderiere die Kurse. Sie finden meist bei der Pro Senectute statt und erscheinen in deren Kursangebot. Ich passe die Kurspräsentation von «rundum mobil» den örtlichen Gegebenheiten an, vermittele sie an die Referenten und verfasse Medienmitteilungen für die Tagespresse. Am Kurs nutze ich auch die Gelegenheit für den VCS zu werben. ■

Einen Kurs besuchen?

Die Kurse «mobil sein & bleiben» werden vom Büro «rundum mobil» konzipiert, von nationalen Partnern unterstützt und von den VCS-Sektionen durchgeführt.

Die Teilnahme ist kostenlos.

Alle Orte und Termine unter www.mobilsein.ch



© zigg



20% Rabatt auf Bio-Bettwaren

Zizz führt ein Sortiment hochwertiger Bettwaren aus lokal bezogenen und nachhaltigen Materialien, das Ihnen zu einem erholsamen Schlaf verhelfen wird. Aus Qualitäts- und Umweltgründen stellt Zizz seine Duvets, Kissen, Bettwäsche, und Babyschlafsäcke in der EU und der Schweiz aus natürlichen und atmungsaktiven Materialien her: Swisswool, europäische Daune und zertifizierte Bio-Baumwolle. Zizz bietet Gratisversand, eine 30-tägige Testzeit und pflanzt für jeden verkauften Artikel einen Baum. Also probieren Sie die Produkte einfach aus, Sie werden besser schlafen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf alle Artikel im Shop bis am 30. Juni 2022. Das Angebot kann nicht mit anderen Rabatten kombiniert werden.

Bestellen: Gehen Sie auf www.zizz.ch, legen Sie die gewünschten Produkte in den Warenkorb und gehen Sie zur Kasse. Geben Sie den Rabatt-Code «oekoschlaf» unter «Gutscheincode anwenden» ein.

Reise in eine Welt ohne Erdöl

Das Sachbuch «Fatimas fantastische Reise in eine Welt ohne Erdöl» ist in liebevollem Wimmelbuch-Stil gestaltet. Der Illustrator Jakob Winkler schaut sich unseren Umgang mit Erdöl genauer an und zeichnet die dringend notwendige Zukunftsutopie von einer Welt ohne fossile Energie. Ein aussergewöhnliches Buch für weitsichtige Menschen von 8 bis 108 Jahren.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Direkt beim VCS mit 20% Rabatt zum Gesamtpreis von Fr. 35.- (inkl. Versandkosten) bestellen und bequem nach Hause liefern lassen. Solange Vorrat.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/fatima oder per Mail an dok@verkehrsclub.ch.

Spass und Erholung im Alpamare

Rutschen und Baden inmitten von tropischen Pflanzen und Maya-Ruinen. Dank Palmen und Co. gibt es das ganze Jahr Sommerfeeling. Neben der längsten und spektakulärsten Wettrutschbahn, dem Jungle Run, warten elf weitere unverwechselbare Rutschbahnen auf Sie. Ein Erlebnis sind genauso das Rio-Mare-Flussbad oder das grosse Wellenbad mit 1,20 Meter hohen Brandungswellen. Erholung ist in der Alpa-Therme mit Whirlpool, in der Sole-Therme, bei einer Massage oder in der Sauna garantiert.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf den Eintrittspreis für 2 Personen, exkl. Kleinkinder-Tarif (0-5 Jahre). Das Angebot ist nicht kumulierbar mit anderen Vergünstigungen und gültig bis am 30. Juni 2022.

Bestellen: Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises an der Kasse.



© VCS



Isolationsjacke hajk – für den Alltag und die Winterwanderung

Die Wahl einer passenden Winterjacke ist gar nicht so einfach, so sollte sie einerseits wärmen und andererseits für einen modischen Look sorgen. Mit der Isolationsjacke von hajk ist für beides gesorgt. Das wasser- und windabweisende Aussenmaterial im melierten Look wird sowohl durch die unauffälligen Reissverschlüsse,

den dezenten hajk-Logos und einer modischen Absteppung abgerundet. Für die Wärmeregulierung sorgt die Fiberballs@RADYS-Isolation, welche in den konfektionierten Kammern bleibt und somit auch nach dem Waschen oder Komprimieren keinen Volumenverlust erleidet. Die zwei Einschubtaschen und die angeschnittene und gefütterte Kapuze runden die Jacke optimal ab. Für Wohlbefinden in der kalten Jahreszeit ist mit der wärmenden Isolationsjacke bestimmt gesorgt!

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Isolationsjacke hajk Fiberballs Jacket ist für Damen in den Grössen XS–XL und Herren in den Grössen S–2XL erhältlich. Mit dem Rabatt-Code mag0222 profitieren Sie von 15% Rabatt auf beide Modelle. Das Angebot ist gültig bis am 16. Februar 2022 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

Bestellen:

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

Für die letzte Meile

Mit Elektro-Scootern der Premiumklasse will Florian Walberg von Urban Electrics zur modernen, emissionsfreien Mobilität beitragen. Der Visionär entwickelte bereits Elektro-Scooter, bevor sie in irgendeinem europäischen Land zugelassen waren. Besonders als faltbares Modell kann der Roller den Stadtverkehr wesentlich entlasten. Mit über 20 Jahren Erfahrung baut Egret Elektro-Scooter, die den täglichen Herausforderungen mehr als gewachsen sind. Neben dem Umweltschutz kommen auch die Sicherheit, der Fahrspass und die Qualität nicht zu kurz.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Erhalten Sie 20% Rabatt auf einen Elektro-Scooter der Firma Walberg. Sie können sich zwischen den Marken The Urban und Egret entscheiden und für sich den passenden Scooter aussuchen. Falls Sie eine telefonische Beratung möchten, erreichen Sie uns unter der Nummer 041 611 02 31. Alle verfügbaren Modelle finden Sie auf www.funwheel.ch. Das Angebot ist gültig bis am 10.3.2022 / solange Vorrat.

Bestellen:

online mit dem Gutscheincode VCS20.



Das attraktive Film-Streamingabo



Klasse statt Masse: Kennen Sie das Gefühl der Ratlosigkeit angesichts der Tausenden von Filmen bei den grossen Streaming-Anbietern? Die Schweizer Streaming-Plattform cinefile macht es anders. Sie konzentriert sich auf die überzeugendsten Arthouse-Filme der jüngsten Zeit. Das attraktive Abo «Stream99» bündelt 99 Filme aus diesem hochkarätigen Sortiment, jede Woche mit neuen Filmen. Mehr Infos unter www.cinefile.ch.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Jahresabo «Stream99» mit Fr. 20.– Rabatt: 99 Topfilme für nur Fr. 79.–.

Bestellen:

Schicken Sie eine E-Mail an info@cinefile.ch und nennen Sie uns Ihre VCS-Mitgliedsnummer. Cinefile mailt Ihnen als Antwort einen Code, mit dem Sie vom Rabatt profitieren.

Schneesportrucksäcke – optimiert für den Wintersport



Die Wintersaison hat begonnen – höchste Zeit, sich mit der passenden Ausrüstung auszustatten. Unsere Schneesportrucksäcke bieten genug Stauraum für alle essenziellen Dinge, welche für einen Tag im Schnee benötigt werden. Sie verfügen über Ski- resp. Snowboardhalterungen, weich gefütterte Brillenfächer, Helmhalterungen, Fächer für Steigeisen, schneeabweisendes Gewebe und viele weitere clevere Details. Sie eignen sich aber auch bestens für den Einsatz abseits der Piste als Tagesrucksack. Dank innovativen Rückensystemen sitzen die Rucksäcke bequem am Rücken und schränken einen nicht in der Bewegungsfreiheit ein. Für noch mehr Komfort sorgen die spezifisch auf die Bedürfnis-

se von Frauen oder Männer konzipierten Rückenplatten. So finden Sie bei uns S-Modelle, was für «short» steht und sich so optimal für Frauen und Jugendliche oder Männer mit etwas kürzerem Rücken eignet. Besonders reiss- und abriebfeste Materialien sorgen für einen robusten und langlebigen Begleiter.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabattcode mag0222 profitieren Sie von 15% Rabatt auf alle Schneesportrucksäcke. Das Angebot ist gültig bis am 16. Februar 2022 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

Bestellen:

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

ANZEIGEN




Jetzt
kennen
lernen!



Casafair – der Verband für Eigentümer*innen mit Weitsicht. Nachhaltig, fair und kompetent.

Von A wie Altlast bis Z wie zukunftsweisende Lösung. Bei uns sind Sie rundum gut beraten.

www.casafair.ch

Wir machen Klimaschutz

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

www.solarspar.ch/mitmachen





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

WOHNEN

2050 now ! Ab 1.5.2022 können Sie in einem sehr komfortablen Neubau in **Dübendorf** mit nur 2000W **wohnen**. An grauer Energie armer ökologischer, nachhaltiger, bioklimatischer Holzbau von 3x **4.5 Zi** und 2x **2.5 Zi**. Energetisch völlig unabhängig Dank Erdsonden und Photovoltaik. Anschlüsse für Elektromobilität. Ab Fr. 2'990.- T 079 275 60 64.

Bremgarten AG, zu Vermieten: 2 Z. in EFH, ruhig, Garten, sep. Eingang 1'200 Fr./mtl. 079 508 02 62

DIVERSES

F, 62, frühpensioniert, sucht sympathische Begleitung zum Wandern, Langlaufen, Reisen, für Ausflüge etc. swira44@gmail.com

FERIEN SCHWEIZ

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

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

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

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

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

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

Liddes/Wallis 1400 ü.M. Alte, typische, Wohnung, renov., für 4 Pers. Wöchentliche Vermietung. Günstiger Preis. Einfacher Zugang mit öV. Natur, Skifahren, Wandern im Pays de St-Bernard. jmkillich@gmail.com

Contra (TI), nahe Locarno. Wir vermieten unser **Eidechsl-Rustico** mit Blick über den Lago Maggiore an 4 Pers. www.alpunct.ch

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

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

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

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

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

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

„www.ferienhaus-feldis.ch“ Bis 14 B.. Nebens, ab 2 Nächten. Sonnenverwöhntes Bergdorf, schnell mit ÖV erreichbar.

FERIEN AUSLAND

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

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

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

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

Finale Ligure, IT. 10-Automin. v. Meer, dir. an Bike-u. Wanderrte. Haus, 2 Whg., bis 10 Pers. Doku + Info 079 506 83 22

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

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

Homeoffice direkt am Meer? Mit wifi Camargue, Le Grau du Roi, 4-Zi-FeWo mit Panoramablick aufs offene Meer. 0794199311 www.negresco-camargue.ch

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

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

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

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

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

Celtic Spirit Kulturreisen, organisiert und geleitet von Irlandkennerin. www.irish-culture.ch / 044 252 09 18

casa im Herzen des Malcantone
santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Zwei historische und stilvolle Häuser
- Für eine Auszeit und zum Entspannen
- Interessante Kurse und Workshops

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



Cevennen/Ardèche: Komfortables Ferienhaus für 2-4 Pers., grosser Garten, ruhige Lage. Nähe Barjac u. Uzès. Wandern, Kanufahren auf Cèze u. Ardèche, Velofahren +33 466 240 294 www.masleshirondelles.fr

Inseratenschlüsse 2022 für Ihre Kleinanzeigen

Nr. 2 Donnerstag 28. März
Nr. 3 Montag 08. August
Nr. 4 Montag 10. Oktober

Aarberggasse 61
Postfach
3001 Bern
031 328 58 58
Inserate@verkehrsclub.ch

www.verkehrsclub.ch

ORT DER KRAFT

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



HOTEL Sass da Grüm

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

«Al Forno Vacanze» in Pila/Intragna sucht eine neue

Betriebsleitung / Gastgeber:in

Al Forno Vacanze ist eine kleine autofreie Rustico-Ferienstiedlung oberhalb von Intragna im Weiler Pila, am Eingang des Centovalli, erreichbar mit der Seilbahn oder zu Fuss. Die familienfreundlichen Ferienwohnungen in den sanft renovierten Rustici sind einfach, aber gemütlich eingerichtet. Die Ferienhäuser liegen verstreut am Sonnenhang auf etwa 500 Metern über Meer, mitten in wilder Natur. Die Siedlung ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar und umfasst insgesamt etwa 60 Betten, in Rustici sowie in einzelnen Zimmern im Haupthaus.

Das Al Forno hat eine bewegte Geschichte hinter sich, bot es doch während dem Zweiten Weltkrieg Schutz für politische Flüchtlinge aus dem nationalsozialistischen Deutschland. Diesem Erbe fühlt sich Al Forno weiterhin verpflichtet.

Nach 24 erfolgreichen Geschäftsjahren verlässt uns nun das bisherige Betriebsleitungs-Paar. **Wir suchen deshalb ab Frühling/Sommer 2022 bzw. nach Vereinbarung neue Gastgeber:innen, welche das Al Forno Vacanze selbstständig führen und weiter entwickeln.** Ein Paar ist erwünscht, jedoch ist dies keine Bedingung.

Informationen auch unter: www.al-forno.ch.
InteressentInnen nehmen bitte mit dem Präsidenten des Trägervereins Kontakt auf:
Peter Vollmer, Postfach, 3001 Bern / peter@vollmer.ch

Weitere Informationen zum Al Forno findet man auf unserer Webseite: www.al-forno.ch





Ökologisches Verhalten doppelt belohnt – Ja am 13.2.22!

Am kommenden 13. Februar entscheidet das Berner Volk über eine neue Bemessungsgrundlage für die Motorfahrzeugsteuer. Ein Ja dazu ist sachlich richtig und politisch bitter nötig.

Sauber fahren – Steuern sparen!



Am 13. Februar 2022
Ja zur modernen Motorfahrzeugsteuer

Die heutige, im schweizerischen Vergleich sehr tiefe Motorfahrzeugsteuer im Kanton Bern war nie zeitgemäss – und ist es angesichts des Klimawandels erst recht nicht mehr. Darum soll sie nach dem Willen des Regierungsrates und der Mehrheit des Grossen Rates überholt und mit ökologisch sinnvollen Anreizen ausgestattet werden. Gegen die entsprechende Gesetzesänderung haben SVP, ACS und Pro Libertate das Referendum ergriffen.

Wo genau liegt das Problem? Heute besteuert der Kanton Bern Fahrzeuge einzig und al-

lein nach ihrem Gewicht. Weil es degressiv ausgestaltet ist, werden mit diesem Steuersystem schwere und leistungsstarke Fahrzeuge privilegiert, die ökologisch schlecht abschneiden. Neu soll zusätzlich auch der CO₂-Ausstoss berücksichtigt werden. Dies führt zu höheren Steuern für schwere, CO₂-intensive Fahrzeuge, während umweltfreundlichere Modelle gleich hoch be-

steuert oder je nach Modell sogar günstiger werden.

Schub für E-Lieferwagen

Die massvolle Steuerreform wird zu Mehreinnahmen von rund 40 Millionen Franken führen, die in Form einer Steuersenkung für natürliche Personen rückverteilt werden. Wer ein ökologisch vorbildliches Fahrzeug wählt, zahlt also nicht nur tiefere

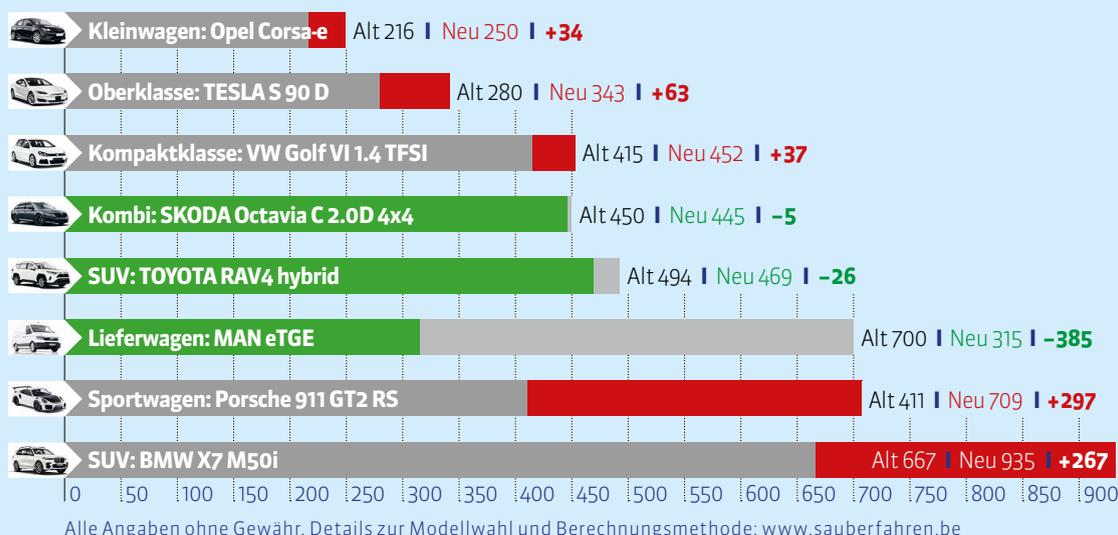
Motorfahrzeugsteuern, sondern profitiert obendrein von der allgemeinen Senkung der Steuern für natürliche Personen.

Es ist offensichtlich: Die Vorlage ist ausgewogen, fair und ökologisch sinnvoll! Die Beispiele in der abgebildeten Grafik führen ihre konkreten steuerlichen Auswirkungen auf unterschiedliche Fahrzeugmodelle vor Augen.

Der Vorstand des VCS Bern

Besteuerung von Fahrzeugmodellen (Beispiele)

Alle Zahlen in CHF/Jahr



Der Elektro-Kleinwagen bleibt trotz einer bescheidenen Erhöhung der Motorfahrzeugsteuer das günstigste Auto, gefolgt vom Mittelklasse-Elektrofahrzeug. Nahezu unverändert bleibt die Steuerrechnung beim kleinen benzinbetriebenen Fünfplätzer. Zu den grössten Gewinnern gehören eindeutig die Elektro-Lieferwagen. Für unser Beispielmobil MAN eTGE verlangt der Staat in Zukunft weniger als die Hälfte: ein eindeutiger Gewinn für Gewerbe und Umwelt. Benzin- oder dieselbetriebene Sportwagen und sehr grosse SUV werden teurer, aber keineswegs diskriminiert: Für diese Kategorien steigt die Motorfahrzeugsteuer auf ein Niveau, das dem landesweiten Durchschnitt entspricht.

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

Im Dauereinsatz für Mensch und Umwelt

Solothurn



Mehr Lebensqualität, minimale Umweltbelastung, sparsame Verwendung von Energie, Schutz von Natur und Kulturgütern – an diesen Leitlinien orientiert sich der VCS. Wie aber geht der Solothurner Vorstand konkret ans Werk? Wir zeigen es hier anhand zweier Beispiele.

Der VCS Solothurn beteiligt sich regelmässig an Mitwirkungen. Er reagiert wenn nötig mit einer Einsprache. Und die Vorstandsmitglieder setzen sich – in politischen Gremien, in Kommissionen und Arbeitsgruppen – für die Interessen der VCS-Basis ein. Ein gutes Beispiel für die damit verbundene Knochenarbeit ist die Prüfung von öffentlich aufgelegten Gestaltungsplänen, die mit wichtigen und grossen Bauprojekten einhergehen.

Anhand eines eigenen Kriterienkatalogs kontrollieren wir solche Gestaltungspläne und wirken da, wo Verbesserungsmöglichkeiten erkennbar sind, darauf ein. Viele Gemeindebehörden sind dankbar für konstruktive Hinweise, wie eine Bebauung zukunftstauglicher zu gestalten wäre. In Verhandlungen kommen so Themen wie gedeckte Bushaltestellen, genügend Sickerflächen für Bäume, Elektroladestationen, Dachbegrünungen mit einheimischen Pflanzenarten, Parkplatzzahl, Massnahmen für Velos und anderes mehr auf den Tisch. Werden unsere Optimierungs-Inputs

in den Sonderbauvorschriften der Gestaltungspläne verankert, haben wir unser Ziel erreicht.

2021 reichten wir rund zehn Mitwirkungsbeiträge zu Gestaltungsplänen und sieben Einsprachen ein. Das Resultat sind teils grössere, teils nur kleine, aber doch erfreuliche Projektänderungen.

Zweites Beispiel: die Parlamentarische Gruppe Natur und Umwelt (PGNU). Sie steht allen Kantonsratsmitgliedern offen. Referate von Fachleuten zu umweltspezifischen Themen vermitteln ihnen Informationen und wichtiges Hintergrundwissen. Finanziert und organisiert werden diese Anlässe von der PGNU-Trägerschaft, zusammengesetzt aus Pro Natura und WWF Solothurn, Bürgergemeinde- und Waldeigentümerverband BWSO, Solothurnischer Bauernverband, VCS Solothurn und 2000-Watt-Region Solothurn.

«Wie können Gestaltungspläne attraktive, nachhaltige und klimafreundliche Projekte fördern?» So lautete der Titel des vom VCS angeregten Referates, das am 8. Dezem-

© Stephan Schader



Das kann es nicht (mehr) sein: Einhaltung der Grünflächenziffer durch flächendeckenden Einbau befahrbarer Rasengittersteine... Vorbildliche Umgebungsgestaltung ist zum Glück im Aufwind (vgl. «Der Wind hat gedreht»).

ber Stephan Schader, Leiter Nutzungsplanung im Amt für Raumplanung, hielt. Er umriss die Ziele und Grundsätze des neuen Raumplanungsgesetzes (RPG) sowie die Vorgaben des kantonalen Bau- und Planungsgesetzes. Mit eindrücklichen Beispielen zeigte Schader auf, wie in der Vergangenheit die

Planungsvorgaben oft umgesetzt wurden: hier das pflegeleichte Begleitgrün in Form einer monotonen Rasenfläche, dort die Einhaltung der Grünflächenziffer durch arealweiten Einbau befahrbarer Rasengittersteine. Und schliesslich das Neubaugartier Olten SüdWest, realisiert ohne Stadtanbindung für den Fuss- und Veloverkehr...

Velobörsen-Kalender 2022

Solothurn: Samstag, 2. April, vor dem Berufsbildungszentrum

Annahme: 8–11 Uhr, Verkauf: 9–13 Uhr

Olten: Samstag, 30. April, im Werkhof, Werkhofstrasse 9

Annahme: 8–13 Uhr, Verkauf: 8.30–16 Uhr – Elektrovlos sind von der Börse ausgeschlossen

Die neue Attraktion an der Börse: «Love is on the road». Unter dem Motto «Perspektivenwechsel–Rollen-tausch» setzt man sich die VR-Brille auf, nimmt auf dem Velofahrsimulator Platz und taucht in das virtuelle, erstaunlich echt wirkende Verkehrsgeschehen ein. Vier knifflige Situationen können Sie so in 3D erleben und sich danach jede Szene aus Velo- und aus Auto-Perspektive am Bildschirm anschauen. Garantiert erhellend und ein Baustein für ein besseres Verkehrsklima!

Grenchen: Samstag, 23. April, beim Stadtdach auf dem Marktplatz

Annahme: 8.15–11 Uhr, Verkauf: 9.15–13 Uhr (Unkostenbeitrag: 10–20% des Verkaufspreises)

Auf www.vcs-so.ch und www.proveloolten.ch ist zu erfahren, ob die Börsen definitiv stattfinden können.

Der Wind hat gedreht

Laut dem neuen RPG ist bei der Erarbeitung von Gestaltungsplänen insbesondere auf die Siedlungs- und Wohnqualität zu achten. Neben ansprechender Architektur geht es auch um die Qualität der Umgebung, um Aussen-, Frei- und Grünflächen, um Infrastruktur für den Fuss- und Veloverkehr.

«Was ist Qualität?» Als Antwort auf diese Schlüsselfrage führte Schader positive Entwicklungen insbesondere bei der Freiraumgestaltung in Siedlun-

gen vor Augen: Das Begleitgrün wird vermehrt durch naturnahe Parks abgelöst. Er erinnerte auch daran, wie wichtig der Dialog mit der Bevölkerung sei, um Akzeptanz für die geforderte qualitätsvolle räumliche Entwicklung nach innen zu schaffen.

Durch die Reihen der 25 Anwesenden ging öfter ein Raunen, Stephan Schaders Botschaften kamen offensichtlich an. Ein Anstoss mehr also, der sich gelohnt hat.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Einladung zur Mitgliederversammlung

**Freitag, 25. März 2022, 19 Uhr, im Begegnungszentrum «CULTIBO»,
Aarauerstrasse 72 am Bifangplatz in Olten**

Wir planen eine schlichte MV ohne Rahmenprogramm und mit den üblichen statutarischen Traktanden, wobei Vorstand und Geschäftsleitung Rechenschaft ablegen und auf grünes Licht für die geplante Weiterarbeit im 2022 hoffen. Wichtig ist uns auch, dass die drei ad interim im Vorstand Mitarbeitenden in einer ordentlichen Wahl bestätigt werden. Nach der Versammlung bietet sich beim Apéro die Gelegenheit Ansichten und Aussichten auszutauschen.

Anmeldung bis 21. März per Mail an info@vcs-so.ch oder auf Combox 079 884 62 06. Bitte Adresse, Telefonnummer und wenn vorhanden Mailadresse angeben (zwecks Information je nach Pandemie-Situation). Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf und können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge sind bis am 17. März 2022 an info@vcs-so.ch einzureichen.

Der Vorstand



Aargau

Keine Parkiergebühr für E-Fahrzeuge?

2007 brachte der VCS den Fall ins Rollen, 2009 gab ihm die Regierung Recht, und seit 2016 liegt auf der Hand, wie das Einkaufszentrum Lenzopark endlich zu «legalisieren» wäre. Jetzt hat die zuständige Behörde einen zusätzlichen Stolperstein eingebaut.

Am Anfang war das ehemalige Modehaus Beyeler in Staufen. Die VCS-Sektion Aargau gelangte mit einer Beschwerde gegen dessen Umnutzung an den Regierungsrat, nachdem die Gemeinde im März 2005 den Umbau zum Einkaufszentrum bewilligt hatte, ohne die gesetzlich vorgeschriebene Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen. Weil das Baugesuch lediglich im kommunalen Anzeiger publiziert worden war, nicht aber – vorschriftsgemäss – im kantonalen Amtsblatt, wurde der VCS erst darauf aufmerksam, als vollendete Tatsachen geschaffen waren. Ihm blieb einzig der Weg der Beschwerde gegen ein Bauwerk, für das keinerlei umweltrechtliche Massnahmen angeordnet worden waren.

Der Regierungsrat hiess die Beschwerde im Jahr 2009 gut, hob die Baubewilligung auf und ordnete an, das Versäumte nachzuholen. Die Gemeinde Staufen tut sich mit der Umsetzung dieses Entscheids jedoch bis heute schwer; eine rechtskräftige Baubewilligung für das Einkaufs-

zentrum Lenzopark steht noch immer aus.

Was heisst lenkungswirksam?

2016 lag endlich der verlangte Umweltverträglichkeitsbericht vor. Er hält fest, dass es sich beim Standort unmittelbar an der Grenze zu Lenzburg um ein lufthygienisches Belastungsgebiet handelt. Als emissionsbegrenzende Massnahme sei in der Baubewilligung eine lenkungswirksame Parkplatzbewirtschaftung anzuordnen, und die kantonale Umweltschutzfachstelle empfahl in ihrer Stellungnahme eine Parkiergebühr von 1.50 bis 2 Franken ab der ersten Minute. Eine erste Teilrevision der Bau- und Nutzungsordnung (BNO) scheiterte 2018 am erbitterten Widerstand der Betreiber, aber auch des VCS Aargau, der zusätzlich eine Reduktion der Parkfeldzahl und einen kostengünstigen Hauslieferdienst verlangte. In der BNO-Neuaufgabe im vergangenen November hat der Gemeinderat die Forderungen des VCS teilweise aufgenommen, insbesonde-

re die Parkplatzbewirtschaftung ab der ersten Minute. Das grosse Aber: Die Gebührenpflicht soll nur für fossil betriebene Fahrzeuge gelten.

Das CO₂ ist nur ein Aspekt

Gegen die geplante Gebührenbefreiung von E-Autos wehrt sich der VCS Aargau nun mit einer Einwendung. Es ist davon auszugehen, dass schon in wenigen Jahren die Mehrheit der Autos elektrisch unterwegs sein wird; die Parkplatzbewirtschaftung als verkehrslenkende Massnahme würde mehr und mehr ausgehebelt. Es sind ja nicht nur die CO₂-Emissionen problematisch, sondern das Verkehrsaufkommen überhaupt. Dies aner-

kennt der Gemeinderat indirekt, steht sein Ansinnen doch im Widerspruch zum eigenen Planungsbericht, der festhält, dass die Bewirtschaftungspflicht nutzungs- beziehungsweise verkehrsplanerische Ziele verfolgen. Unter diesem Gesichtspunkt spielt es keine Rolle, ob die Fahrzeuge elektrisch oder fossil angetrieben sind.

Am Anfang dieser zähen Geschichte steht – leider kein einmaliger Vorgang – eine mangelhafte Publikation des Baugesuchs. Nun hat der Gemeinderat von Staufen einen Weg gefunden, den Fall in eine weitere Warteschleife zu manövrieren.

Christian Keller,
Geschäftsführer VCS Aargau

Revisor/-in gesucht – und «Save the Date!»

Die VCS-Sektion Aargau sucht zur Ergänzung des Revisionsteams eine zahlenkundige Person, die bereit ist, ehrenamtlich unsere Jahresrechnung zu prüfen. Interessierte wenden sich an die Geschäftsstelle (info@vcs-ag.ch), danke! Wahl an der **Mitgliederversammlung vom 24. März 2022, 18.30 Uhr, in Brugg**. Podiumsgast: Verkehrsdirektor Stephan Attiger zum Thema «Klimafreundliche Mobilitätspolitik im Kanton Aargau».

Birch–Luggiwil: Das grosse Aufatmen

Das eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) hat den Bau der Verbindungsstrasse Birch–Luggiwil abgelehnt. Die Erleichterung ist gross.

Im Mai 2017 legte das Bundesamt für Strassen (Astra), Teil des UVEK, das Projekt öffentlich auf. Nach vierjähriger Diskussion unter den involvierten Bundesstellen über mögliche Alternativen zur vorgesehenen Streckenführung hat das UVEK nun entschieden, dass diese Verbindung nicht als National-

strasse betrachtet werden könne. Der Beweis, dass sich ohne ihren Bau die Funktionsfähigkeit und Sicherheit der Autobahn nicht gewährleisten lasse, sei nicht erbracht. Genau auf dieser Sicht der Dinge beruhte die gemeinsam mit Pro Natura und WWF eingereichte Einsprache der VCS-Sektion Freiburg.



VCS-(Vorstands-)Mitglieder posieren anlässlich der letzten Generalversammlung auf dem Trasse der projektierten Strasse Marly–Matran.

© Marlene Wobthausser

Unter dem Strassentrassee wären grosse Fruchtfolgeflächen und viel Natur begraben worden. Das Astra hatte fast ein Dutzend Varianten studiert, blieb aber letztlich bei seiner Anfangsidee. Die Bundesämter für Raumplanung und für Landwirtschaft zogen eine landschaftsschonendere Streckenführung entlang der Autobahn vor. Nun hat das UVEK den internen Streit beendet: Das Projekt verstosse gegen das Prinzip der Verhältnismässigkeit. Punkt.

Den VCS würde eine nähere Begründung sehr interessieren, stand die Verhältnismässigkeit doch im Zentrum seiner Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen den Ausbau des Autobahnanschlusses Matran. Das Gericht hat unsere Argumentation vollumfänglich abgewiesen, auch das Begehren, in die Studien Einsicht nehmen zu können, die dem Projekt zugrunde liegen. Solange unbekannt ist, auf welchen Annahmen zur Verkehrsentwicklung ein Stras-

Einladung zum Mitglieder-treffen und zur GV

Samstag, den 7. Mai 2022, 11 Uhr, im Saal der Salle Quadrant, rue Nicolas de Flüe 2, Freiburg

Im Anschluss an die Generalversammlung ist ein Referat zu einem spannenden, aktuellen Thema geplant.

11 Uhr: Generalversammlung
Traktandenliste: 1. Protokoll der GV vom 28. August 2021; 2. Jahresbericht 2021; 3. Rechnungsbericht 2021; 4. Revisorenbericht 2021; 5. Genehmigung der Rechnung 2021; 6. Budget 2022; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2022; 9. Varia

12.30 Uhr: Aperitif mit Imbiss
13 Uhr: Vortrag

senprojekt beruht, ist dessen Verhältnismässigkeit schwerlich abzuschätzen...

Prisca Vythelingum,
Geschäftsleiterin

Kantonale Veloinitiative lanciert

Getragen von verschiedenen Organisationen, darunter dem VCS Wallis, hat am 25. November 2021 ein Komitee den Startschuss für eine kantonale Veloinitiative gegeben, die vom Staatsrat die Ausarbeitung eines Velogesetzes verlangt. Dies mit folgenden Zielen: die Förderung des Alltagsveloverkehrs im Wallis, die Erarbeitung und Umsetzung einer kantonalen Velostrategie sowie die Schaffung eines Velowegnetzes.

Das Wallis verfügt heute über eine sehr lückenhafte Infrastruktur für die Nutzung des Velos im Alltag. Das Netz besteht aus Teilstücken, die nicht miteinander verbunden sind. Dies bereitet all jenen Kopfzerbrechen, die ihr Kind mit dem Fahrrad zur Schu-

le bringen, mit dem Velo zur Arbeit fahren oder einkaufen gehen, etc. Diese Leute sind tagtäglich mit Situationen konfrontiert, die nicht nur für sie selbst, sondern auch für andere Verkehrsteilnehmende gefährlich sind.

Ungeeignet? Der Schein trügt!

Es fehlt also an Anreizen, auf das umweltfreundliche Zweirad umzusteigen, obwohl unser Kanton, entgegen dem Anschein, als Veloland durchaus geeignet ist. 71 Prozent der Walliser Bevölkerung wohnen weniger als zwei Kilometer von einem Bahnhof entfernt, und fast die Hälfte aller Autofahrten sind kürzer als fünf Kilometer. Darüber hinaus besitzen 42 Prozent der Jugendlichen

unter 25 Jahren keinen Führerschein. Das Entwicklungspotenzial ist also beträchtlich.

Nutzbar ist es allerdings nur, wenn das Velofahren im Wallis sicherer und angenehmer wird. Die heutigen Rechtsgrundlagen sind nicht verbindlich und unzurei-

chend. Das geforderte kantonale Gesetz ist der beste Weg, um das zu ändern. Unterstützt die Initiative via beiliegenden Unterschriftenbogen, herzlichen Dank!

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin



Und los geht's! Marianne Maret, Philippe Nantermod, Brigitte Wolf, Emmanuel Amoos und Stéphane Ganzer an der Medienkonferenz in Sitten.

© Céline Ribordy

Wallis



Freiburg





Graubünden

Mit dem VCS unsere Zukunft gestalten

Ein einig Volk von Autofahrenden: Im Kanton Graubünden wird für 69 Prozent der zurückgelegten Distanzen das Auto gebraucht. Das hat seinen Preis. Dem VCS scheint er zu hoch.



Simon Gredig (2. v.r.) steht mit einem neuen Team in den Startlöchern, um den bisherigen Vorstand mit Jürg Looser, Arne Hegland und Forti Anhorn (v.l.) abzulösen. Stefan Grass wird die Übergangszeit begleiten.

Lediglich 24 von hundert Wegstrecken werden in Graubünden mit dem ÖV zurückgelegt, 7 Prozent zu Fuss und mit dem Velo (Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015). Das Auto wird von vielen als bequem und schnell empfunden. Nur: Diese Bequemlichkeit hat Folgen. Wer zwei Tonnen Blech bewegt, um sich selbst fortzubewegen, nimmt CO₂-Emissionen, Luftschadstoffe, Lärm und Unfälle in Kauf. Wollen wir unseren Kanton in einen klimaneutralen, lebenswerten Ort verwandeln, müssen wir den Anteil des Autos am Mobilitätsmix stark reduzieren. Aus dieser Logik heraus möchten wir folgende Schwerpunkte setzen:

■ Wir zeigen auf, weshalb es einen deutlichen Ausbau des ÖV-Angebots braucht: Nur wo ein gutes Angebot besteht, ist der ÖV eine echte Alternative.

■ Wir zeigen auf, wie viel Fläche das Auto im Siedlungsraum einnimmt – und fordern, oberirdische Parkplätze ab- und die Flächen für Fuss- und Veloverkehr auszubauen.

■ Wir unterstützen das Initiativkomitee bei der Lancierung einer Stadtklima-Initiative in Chur, die sich an Vorbildern aus anderen Städten orientiert.

■ Wir möchten dem anhaltenden Mitgliederschwund des VCS Graubünden entgegenreten: mit gezielter Öffentlichkeitsarbeit, Strassenaktionen und verstärkter Social-Media-Aktivität.

Wir sind überzeugt, dass unsere VCS-Sektion eine wichtige Stimme ist für ein zukunftsfähiges Graubünden. Lasst uns den Fuss vom Gaspedal nehmen und dafür so richtig in die Pedale treten.

Giulia Casale,

Simon Gredig und Gabriel Reiber

Einladung zur MV am 23. März 2022

Der VCS Graubünden lädt seine Mitglieder zur ordentlichen Mitgliederversammlung im Hotel Stern in Chur ein, die im Zeichen personeller Wechsel stehen wird. Der Verabschiedung der verdienten Vorstandsmitglieder Fortunat Anhorn, Jürg Looser und Arne Hegland steht ein dreifacher Zuzug gegenüber: Giulia Casale, Simon Gredig und Gabriel Reiber stellen sich zur Wahl. Weitere Vorschläge können an der MV eingebracht werden. Eine Anmeldung dazu an info@vcs-gr.ch ist erwünscht.

Traktandenliste, ab 19 Uhr: 1. Protokoll der MV im 2021; 2. Jahresbericht 2021 und -programm 2022; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2021; 4. Budget 2022; 5. Wahlen; 6. Varia.

Ab 20 Uhr gibt Jon Pult, Nationalrat und Präsident der Alpen-Initiative, einen Überblick zum Stand der Verlagerung des alpenquerenden Strassengüterverkehrs auf die Bahn.

Die MV findet mit 2G-Zertifikatspflicht und Maskentragen statt; Änderungen wegen Covid19-Massnahmen werden hier kommuniziert: www.vcs-gr.ch → Agenda



St. Gallen/Appenzell

Ökologischer zu tierischen Erlebnissen

Der Walterzoo in Gossau (SG) steht vor einer gründlichen Erneuerung. Gut so, denn es geht vor allem um eine Vergrösserung der Gehege aus Tierschutzgründen. Der VCS fordert jedoch auch mehr Ehrgeiz, was den Modalsplit beim Besucherverkehr betrifft.

Für den Ausbau des Walterzoos wurde ein Masterplan aufgelegt. In seiner Stellungnahme dazu anerkennt und befürwortet der VCS die geplante qualitativ hoch-

stehende Weiterentwicklung des Zoos. Zudem führten wir Gespräche mit den Verantwortlichen vorwiegend zum aus unserer Sicht ungenügenden Mobilitäts-

konzept. Dieses sieht vor, dass der Anteil der Fussgänger, Velofahrerinnen und ÖV-Benutzer am Besucherverkehr von 10 auf 20 Prozent verdoppelt wer-

den soll. Das ist im Kontext der Klimaerhitzung und der nötigen Verhaltensänderung im Mobilitätsbereich zu wenig. Offenkundig sind dem Zoo Natur- und

Artenschutz wichtig. Wer ihn besucht, müsste konsequenterweise in hohem Masse bereit und interessiert sein, umweltfreundlich anzureisen.

Überdimensioniertes Parkhaus

Geplant ist ein unterirdisches Parkhaus mit 400 bis 475 Parkplätzen in unmittelbarer Nähe des neuen Eingangs. Für Spitzentage sind weitere Parkplätze auf dem nahen Militärgelände vorgesehen. Nichts gegen den Bau eines Parkhauses und erst recht nicht gegen die geplante wirksame Bewirtschaftung der Abstellplätze ab der ersten Minute, doch deren Zahl müsste auf insgesamt maximal 400 beschränkt werden. Und mittels Verkehrsregelung muss dafür gesorgt sein, dass bei vollem Parkhaus nicht aufs nahe Wohnquartier ausgewichen wird und kein Suchverkehr entsteht.

An Sonntagen stehen genügend Parkplätze bei Einkaufszentren in Gossau zur Verfügung. Um Konflikte mit dem Fussverkehr und Velofahrenden zu vermeiden, muss aus Sicht des VCS auf der Zu- und Wegfahrt-

strasse durchgehend Tempo 30 gelten. Damit der Zoobesuch im grossen Stil zum vergnüglichen, klimaneutralen Familienausflug werden kann, braucht es mindestens 100 möglichst gedeckte Veloparkplätze in Eingangsnähe, die auch für Kinderanhänger geeignet sind. Zur nötigen Infrastruktur gehören natürlich auch Ladestationen, Pumpen usw.

Mehr Marketing machts möglich

Der Bus ab Bahnhof Gossau muss mindestens im Halbstundentakt verkehren und dies nicht nur am Sonntag, sondern täglich. Zudem soll der Bus mit der Bahn und dem Bus aus St. Gallen besser koordiniert werden. Zu einem besseren Modalsplit können auch die Fuss- und Wanderwege insbesondere ab den Bahnhöfen Gossau und Winkeln beitragen: mit klarerer Ausschilderung und mit verschiedenen Erlebnisstationen, die auf den Zoobesuch einstimmen.

Spezielle Kombitickets Bahn/Bus/Zoobesuch sind bereits im Angebot, lassen sich aber verstärkt bewerben. Und nicht zuletzt könnte mit einem Klima-



Zu einem Zoo, der sich Natur- und Artenschutz auf die Fahne geschrieben hat, gehören Anreize fürs Publikum, umweltschonend anzureisen.

Zuschlag auf die Parkgebühren ein erhöhter Bustakt mitfinanziert werden. Die Werbung für den Zoo soll den Natur- und Umweltschutz ansprechen und

damit zugleich die Anreise ohne individuelles Motorfahrzeug propagieren – für ein tierisch gutes Zoo-Erlebnis!

Richi Faust, Vorstandsmitglied

GV 2022: bitte den 14.3. vormerken

Wir hoffen, die Generalversammlung am Montag, 14. März 2022, in gewohntem Rahmen durchführen zu können. Die offizielle Einladung folgt per Post. Impulsreferat von Berno Nigsch: «Lärmbelastung durch den Verkehr».

Teil der GV sind jeweils auch die Vorstandswahlen. Verkehrspolitik beeinflussen statt nur die Faust im Sack machen? Frauen und Männer mit entsprechendem Interesse an Mobilitätsfragen sind als Verstärkung im VCS-Vorstand herzlich willkommen.

Georg Sele T 232 54 53, vcl@powersurf.li

Interessiert an VCL-News via E-Mail?

Etwa vierteljährlich informieren wir via E-Mail, derzeit ein gutes Drittel unserer Mitglieder.

Bist auch du daran interessiert, genügt ein kurzes E-Mail an den VCL.

Viel Wissenswertes zu aktuellen Themen und Projekten gibt es jederzeit auf unserer neuen Homepage. Es lohnt sich, regelmässig auf www.vcl.li vorbeizuschauen.

«Radfahren für die Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel führen wir vom 1.11.21 bis 17.3.22 den Winter-Wettbewerb durch: Bitte **bis spätestens 17. März** die erreichte Kilometerzahl übermitteln, denn am 18.3. beginnt die Umstellung auf die neue Internet-Plattform.

Vom 1. April bis 31. Oktober läuft der Sommer-Wettbewerb «Radfahren für die Gesundheit»,

dies dank dem Hauptsponsor Hilti AG und den Sponsoren FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, thyssenkrupp Presta AG und Hilcona AG.

Anmeldung ab 1. April via neue Plattform. Auf der VCL-Homepage bieten wir weiterhin das Formular als pdf- und als xls-Datei an.

www.fahrradwettbewerb.li

Fürstentum Liechtenstein



Sicher im Sattel

Wenn uns Corona keinen Strich durch die Rechnung macht, finden unsere Radfahrkurse für PrimarschülerInnen und ihre Eltern – dank der guten Zusammenarbeit mit den Verkehrsinstruktoren der Landespolizei, Elternvereinigungen und Gemeindepolizei – 2022 in folgenden Gemeinden statt: Ruggell mit Gamprin & Schellenberg: 9. April; Mauren-Schaanwald: 14. Mai; Eschen-Nendeln: 21. Mai; Vaduz: 11. Juni. Die Kurse dauern jeweils von 13.30 bis 17.15 Uhr, falls erlaubt mit einer von Elternseite organisierten Zwischenverpflegung. Details: www.vcl.li/?page=2118&lan=de



Uri



Sein Unwille, die Bäume im Kollegi-Areal möglichst zu schützen, hat dem Regierungsrat einen Rüffel des Obergerichts eingetragen.

Bürglen: Warteraum für Velos

Aufgrund der Beschwerde des VCS gegen die WOV hat das Obergericht den Kanton verpflichtet, die Veloführung bei der Einmündung der Bürgler Langmattgasse in die vielbefahrenere Gotthardstrasse nochmals zu überdenken. Lange gab es hier keine Fortschritte – bis der Regierungsrat in Zeitnot geriet: In der Abstimmungsbotschaft zur Kreisel-Initiative wollte er festhalten, dass nun alle Einsprachen erledigt seien und die WOV somit genehmigt und baureif. Damit verliere die Kreisel-Initiative ihre Gültigkeit für die WOV, für die sie eigentlich gedacht war.

Für den Regierungsrat ist die Rechnung mit dem Rückzug der Initiative aufgegangen... Und auch für den VCS, dessen WOV-Beschwerde der letzte zu erledigende Punkt war, ist ein Brosamen abgefallen: Nun wird an der Ecke Langmattgasse/Gotthardstrasse eine kleine Ausstell-

fläche geschaffen, wo ungeübtere Velofahrende vor der Querung gut geschützt warten können. Trotz dieser kleinen Verbesserung bleibt die Veloführung im Bereich des Kreisels Schächlen und des Knotens Langmattgasse/Bürglergrund unbefriedigend. ■

Kurznachrichten

Kantonale Klimaschutzmassnahmen im Verkehr. Der VCS Uri hat dem Regierungsrat 29 Vorschläge für Massnahmen im Verkehrsbereich unterbreitet: vom Bau eines kantonalen Terminals für den unbegleiteten kombinierten Verkehr über die Aufnahme eines ehrgeizigen Verlagerungsziels in die Verfassung bis hin zur Senkung der Tempolimiten, einer Begrenzung des Pendlerabzugs, der Schaffung einer Fachstelle Fuss- und Veloverkehr und der Bereitstellung von Dienstvelos für die Verwaltung. Denn: Eine 1:1-Kopie unseres heutigen Systems wird mangels Rohstoffen auch bei Umstellung auf Elektromobilität nicht möglich sein. Zudem würde diese den CO₂-Ausstoss nur halbieren, nicht aber auf null reduzieren. Die Liste ist auf www.vcs-uri.ch/aktuell/news einsehbar.

Gefährliche Kreuzung in Flüelen. Die Flüeler Bahnhofstrasse ist Teil der nationalen Velolandroute 3 Nord-Süd. Im Aschoren wird sie von einem Anschlussgleis im spitzen Winkel gekreuzt, was immer wieder zu Unfällen führte. Die meisten Stürze – ob glimpflich ausgegangen oder nicht – wurden mangels Mitbeteiligten polizeilich nicht erfasst. Der VCS hat deshalb die Gemeindebehörden gebeten, sich des Problems anzunehmen und den Einbau von Gummiprofilen zu prüfen. Der Gemeinderat hat uns versichert, er sei am Thema dran. Wir warten gespannt auf das Ergebnis.

Hoffnung für Altdorfer Kollegi-Bäume

Mit Entscheidung vom 26. November 2021 hat das Obergericht Uri eine Verwaltungsgerichtsbeschwerde des VCS gutgeheissen und zwei Regierungsratsbeschlüsse zum Umbau der Bushaltestellen Altdorf Kollegium zur Neubeurteilung an die Regierung zurückgewiesen. In der gleichen Sache hat es die Nichtigkeit eines Baubewilligungsentscheids der Baukommission Altdorf festgestellt. Damit besteht Hoffnung, dass viele der geschützten Bäume im Kollegi-Areal doch noch gerettet werden können. Der Entscheid des Obergerichts ist noch nicht rechtskräftig.

Nach Meinung des Obergerichts war die vom Regierungsrat vorgenommene Inter-

essenabwägung unzureichend. «Ernsthaft in Betracht fallende» Alternativvarianten seien zu wenig geprüft worden. Die Schonung des Baumbestandes und die Erhaltung des Baumlehrpfades erachtet das Gericht als gewichtige öffentliche Interessen. Und es hat festgestellt, das Teilprojekt «Umgestaltung Umgebung Kollegium» sei, wie auch der VCS dies angemahnt hatte, «eine notwendige Folge des Strassenbauprojekts und somit untrennbar mit diesem verbunden». Der Regierungsrat hätte die Umgestaltung des Kollegi-Areals nicht an die Gemeindebaubehörde auslagern dürfen.

Alf Arnold

Neue Kassierin

Seit dem Tod von Kurt Döbelin versah Raphael Walker provisorisch das Amt des Kassenwirts des VCS Uri. Jetzt hat sich Johanna Schuler-Herger bereit erklärt, die Aufgabe zu übernehmen. Besten Dank und herzlich willkommen!



Agenda

- 2. April, 8–13 Uhr: Velobörse
- 5. April: «Rundum mobil»-Kurs für SeniorInnen (siehe Website)

Schweizer Premiere in Cham



Wo bis 2014 eine Industriebahn rollte, wurde am 14. Dezember 2021 nach dreijähriger Vorbereitungs- und Bauzeit eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr feierlich der Öffentlichkeit übergeben.

Zum Eröffnungsfest begrüsst Drin Alaj, Vorsteher der Abteilung Verkehr und Sicherheit der Gemeinde Cham. Er wies in seiner Rede darauf hin, dass bei der Projektierung des neuen Fuss- und Veloweges nicht nur die Funktionalität wichtig war, sondern auch der Umweltaspekt. Die Umgebung wurde mit einheimischen Gewächsen bepflanzt, für den Belag wurden Recycling-Materialien verwendet. Und: Am Weg befindet sich eine E-Velo-Ladestation, deren Strom von im Belag integrierten PV-Elementen stammt – eine Schweizer Premiere!

Die neue Infrastruktur, bekannt unter dem Namen «Papiergleisweg», ist ohnehin sehr

geschichtsträchtig. Von 1920 bis 2014 verkehrte darauf die Bahn der Papierfabrik Cham. Womit die heutigen E-Velos auch nicht die ersten autonomen Elektrofahrzeuge sind, die ihn nutzen: Den Gütertransport für die Papierfabrik sicherte eine Akkubetriebene Lokomotive. 94 Jahre lang war die kleine Elektrolok im Einsatz! Nun sind die Bahn und die Fabrik selbst Geschichte, über dem als Fundament dienenden Schotterbett zirkulieren jetzt Velofahrerinnen und Fussgänger...

Einige Mitglieder der VCS-Sektion Zug wie unser ehemaliges Vorstandsmitglied Markus Rast haben sich seit vielen Jahren für die Realisierung des We-

ges eingesetzt – und hatten am 14. Dezember also ganz besonders Grund zum Strahlen.

Goran Vejonvic, Geschäftsführer



Die Chamer Pioniertat: Den an der E-Bike-Ladestation gezapften Strom erzeugen Photovoltaik-Elemente, die im Belag des Fuss- und Velowegs eingebaut sind.

Nutzbringendes Siedlungsleitbild

Die Gemeinde Stans hat ihr neues Siedlungsleitbild in die Mitwirkung geschickt. Der VCS begrüsst das Dokument – und hat zahlreiche Anregungen dazu formuliert.

Landesweit werden die Anliegen des Fuss- und Veloverkehrs, insbesondere innerorts, mehr und mehr berücksichtigt. Die immer längeren und breiteren Autos, für den Verkehr im Zentrum sowieso ungeeignet, müssen ihren Platzanspruch reduzieren. Lebenswerte Städte und Dörfer entstehen nicht einfach so, sie müssen durch Verwaltung und Politik raum- und verkehrsplannerisch gefördert werden.

In Stans blieben wesentliche Teile der Verkehrsinfrastruktur seit den 1960er-Jahren nahezu unverändert. Entsprechend gross ist der Nachholbedarf. Zeitge-

mässe, menschen- und umweltfreundlichere Siedlungsplanung verlangt ein konsequentes Vorgehen, gestützt auf einen Terminplan. Hier hapert es beim vorgelegten Leitbild.

Im Bericht dazu sind zwar Grundsätze und Strategien definiert sowie Massnahmen separat aufgelistet. Einiges davon erscheint uns unvollständig, dementsprechend konzentrierten wir uns in unserem Papier auf die Koppelung von Grundsätzen und Strategien mit daraus ableitbaren, raumplanerisch nötigen Massnahmen. Sie betreffen schwerpunktmässig folgende Themen:

- Verringerung des MIV-Durchgangs- und Suchverkehrs im Zentrum zwecks höherer Aufenthalt- und Wohnqualität
- Verbesserungen bei Fuss- und Veloverkehrsnetzen/Veloparkierung

- Förderung von autofreiem/ autoarmem Wohnen
- Mobilitätsmanagement-Pflicht bei Neueinzonungen
- Zeitnahe Realisierung der Bahnhaltestelle Stans West.

Ebenso beantragt der VCS den Verzicht auf neue durchgehende Strassenverbindungen, sei es zwischen Kreisel Länderpark und Buochserstrasse, zwischen dieser

und der Engelbergstrasse oder zwischen Bergli und Eichli. Hingegen sollen direkte Verbindungen für Fuss- und Veloverkehr entstehen.

Daniel Daucourt

Ob-/Nidwalden



Einladung zur Mitgliederversammlung

Dienstag, 22. März 2022, 19.30 Uhr, im Restaurant Tell, Stans

Traktandenliste: 1. Begrüssung / Wahl der Stimmzählenden; 2. Protokoll der Mitgliederversammlung 2021; 3. Jahresbericht 2021; 4. Rechnung 2021 und Revisorenbericht; 5. Wahlen; 6. Jahresprogramm 2022; 7. Budget 2022; 8. Anträge (10 Tage im Voraus an die Geschäftsstelle einzureichen); 9. Verschiedenes

Der Vorstand heisst dazu alle Mitglieder herzlich willkommen und bittet um Anmeldung per Mail an info@vcs-ownw.ch oder Telefon (079 836 60 11), danke! Kurzfristige Änderungen kommunizieren wir auf www.vcs-ownw.ch (Agenda).

Schadenbegrenzung in Stans West

So unsinnig die Entlastungsstrasse Stans West auch sein mag, sie ist in Auftrag gegeben und ihr Bau steht bevor. Der VCS übt sich in Schadenbegrenzung.

Ende November 2020 genehmigte der Landrat das generelle Projekt mit der Linienführung Müller-Martini. Zum ein Jahr später veröffentlichten Ausführungspro-

jekt reichte die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden eine Einwendung ein mit dem Ziel, das Ganze für Fussgängerinnen und Velofahrer akzeptabler und sicherer zu

machen. Wir bedauern immer noch die unterlassene Variantenprüfung sowie die geringe Entlastungswirkung der geplanten Strasse und drängen auf mehr Koordination zwischen Kanton und Gemeinde. Die immer noch fehlenden flankierenden Massnahmen erachten wir als sehr hohes verkehrsplanerisches Risiko.

Das Projekt besteht aus einem ca. 1 km langen neuen Kantons-

strassenstück samt kombiniertem Rad/Fussweg. Die Knoten Rotzlochstrasse und Ennetmooserstrasse werden als Kreisel ausgeführt. Der VCS wirkt darauf hin, dass diese Anlagen en détail fuss- und veloverkehrsfreundlicher gestaltet werden, zum Beispiel auch mit einer saubereren Gestaltung der Randabschlüsse.

Daniel Daucourt



Luzern

Der für 2040 prognostizierte «Engpass» auf der Luzerner Autobahn, die bisherige Begründung für die Bypass-Planung, verliert mehr und mehr an Glaubwürdigkeit. Einerseits lässt die unabhängige Studie kein gutes Haar am Zahlenmaterial und der darauf aufbauenden Verkehrsmodellierung. Und andererseits zeichnet auch der Bund in seinen im November 2021 vorgestellten «Verkehrsperspektiven 2050» ein komplett anderes Bild, als es dem Bypass hinterlegt ist.

Wenn Planung auf veralteten Annahmen basiert

Die Grundlagen, auf denen das Projekt Bypass Luzern beruht und mit denen Bund und Kanton den Autobahnausbau rechtfertigen, sind überholt. Das zeigt eine von VCS und WWF Luzern in Auftrag gegebene Studie in aller Deutlichkeit.

Im Gegensatz zu früheren Prognosen rechnet der Bund mit einem klaren Rückgang des Wachstums beim Autoverkehr (MIV). Zwischen 2017 und 2050 soll dieses gerade mal 2,6 Prozent betragen. Der Bypass hingegen, mit dem die Autobahnkapazität in Luzern verdoppelt würde, fusst auf einem MIV-Wachstum von sage und schreibe 22 Prozent! Das VCS-WWF-Gutachten zeigt

zudem, dass die Verkehrsmodellierung für das Projekt mangelhaft durchgeführt worden ist und Berechnungs-Normen verletzt wurden. In der Region führt der Bypass auch bei tieferen Wachstumsraten zu einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen. Im Projekt ist dies jedoch so gut wie gar nicht berücksichtigt.

Die Gutachter regen an, Überlegungen anzustellen, wie man

mit der Überkapazität auf der Autobahn umgehen wolle, etwa durch die Einrichtung einer Bus-Expressspur für regionale Verbindungen. Denkbar sei auch eine Reduktion der Gesamtzahl der Spuren.

Klimakosten bös unterschätzt

Ein weiterer wichtiger Kritikpunkt: Die Klimabelastung durch den Bau und den entstehenden Zusatzverkehr wurde nicht ausgewiesen, und der für den übrigen Betrieb eingerechnete CO₂-Preis ist viel zu tief angesetzt. Unter dem Strich rechnet der Bund für das ganze Bypass-Projekt mit Klimakosten von 5 Mio. Franken. Zum Vergleich: Den Nutzen durch den Reisezeitgewinn beziffert das Projekt auf 1,3 Mia. Franken.

VCS und WWF sehen sich durch das unabhängige Gutachten und die «Verkehrsperspektiven 2050» des Bundes bestätigt: Das Milliardenprojekt Bypass Luzern ist ebenso veraltet und klimaschädlich wie unnötig.

Dominik Hertach, Geschäftsführer

Ja zur Velostation Luzern, Ja zur Testplanung Kriens

Am 13. Februar kommen in Luzern und Kriens zwei Verkehrsvorlagen zur Abstimmung. Das Stadtluzerner Volk stimmt über den Bau der Velostation Bahnhofstrasse ab und die Krienserinnen und Krienser über den Kredit für die Testplanung Kriens Zentrum. Der VCS Luzern empfiehlt für beide Vorlagen überzeugt ein Ja.



Die Velostation Bahnhofstrasse ist eine gute Investition in die Zukunft am genau richtigen Ort. Weitere Infos auf: www.velostation-luzern.ch

Die Velostation mit direktem Bahnhofszugang verknüpft Velo und Bahn ideal miteinander. Zudem sind die zusätzlichen 1200 Veloparkplätze dringend notwendig; bereits heute ist der Platz knapp, und mit dem Bau des Durchgangsbahnhofes fallen einige der aktuellen Veloparkplätze weg. Auch die Krienser Kreditvorlage verdient Unterstützung: Die Testplanung bildet die Grundlage für eine Aufwertung des Ortskerns, für die mögliche Einführung von Tempo 30 und die Umgestaltung des heute zu stark strassendominierten Raums.

Weitere Infos auf: www.lebenswertes-kriens.ch

Auf www.vcs-lu.ch ist das ganze Gutachten einsehbar. Jetzt beim Widerstand mitmachen und dem Komitee Bypass Nein beitreten: www.bypass-nein.ch



Zürich



Seit sechs Jahren verlangt der VCS hier wirksamen Lärmschutz und mehr Verkehrssicherheit mit Blick auf den wichtigen Schulwegübergang. Im Dezember 2021 hat der Stadtrat nun im Grundsatz entschieden, dass an der Stauffacherstrasse Tempo 30 kommen wird.

Die Stadt zur grossen Wende bewegt

Seit eh und je hat der VCS Zürich mehr Verkehrssicherheit gefordert. Und seit einem Jahrzehnt kämpft er ganz konkret für Tempo 30 als wirksamen Lärmschutz, wie ihn der Bund schon viel länger verlangt. Jetzt ist der Durchbruch endlich da.

Bisher verfügte der Stadtrat von Zürich nur an untergeordneten Strassen mehr Lärmschutz, obwohl stadtweit immer noch über 140 000 Menschen übermässigem Strassenlärm ausgesetzt sind – und das zugute hätten, was das Umweltschutzgesetz und die Lärmschutzverordnung seit über 30 Jahren vorschreiben. Nun hat die Regierung ihren Fokus neu ausgerichtet: auf die grossen Strassen, also dorthin, wo die Besiedlung dicht, aber auch die Lärmbelastung gross ist.

Wesentlich zu diesem überfälligen Entscheid des Stadtrates beigetragen hat auch der VCS –

mit seinen zahlreichen Einsprachen zugunsten der lärmgeplagten Bevölkerung. Und mit der erfolgreichen Abstimmungskampagne zu den kommunalen Richtplänen im November 2021, bei welcher der VCS federführend war. Damit sind wir unsern Zielen einen grossen Schritt näher gekommen, hat die Bevölkerung doch deutlich Ja gesagt zu Tempo 30.

Zehntausende profitieren spürbar – nachts und tagsüber

Mit seinem Entscheid zu einem gesamtstädtischen Geschwindigkeitsplan – vor allem auch für

stark befahrene Strassen – hat der Stadtrat Klarheit über die künftige Strategie geschaffen. So kann der Lärmschutz deutlich schneller geplant und konkret umgesetzt werden. Wie gross der Fortschritt sein wird, ist an folgenden Zahlen ablesbar: Zu den bisher erst 37 Kilometer Strassen mit Tempo 30 kommen 150 km hinzu. Damit erhalten substanziell mehr Menschen Schutz vor übermässigem Lärm. Ist das Konzept einmal umgesetzt, werden 48 000 Personen tagsüber und 98 000 Personen nachts von einer deutlichen Lärmreduktion gegenüber heute profitieren.

Wie bei einem so grossen Vorhaben nicht anders zu erwarten, bleiben Fragen offen. Wenn keine separaten Tramstrassen möglich sind, soll an der Badenerstrasse wie auch an der Limmatstrasse weiterhin Tempo 50 gelten. An Orten also, wo sehr viele Menschen wohnen und die als Quartierzentren klassiert sind. Entsprechend gross ist das Bedürfnis, diese Strassen sicher queren zu können. Auch an der Wehntalerstrasse soll es – trotz dem geplanten grossen Bevölkerungswachstum – zu lärmig bleiben.

Hier gibt es sicher noch Nachbesserungsbedarf. Der VCS wird die konkrete Umsetzung in den nächsten Jahren deshalb intensiv begleiten.

Gabi Petri/Markus Knauss

MV 2022 mit dem Thema Wil West

Die diesjährige Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Thurgau findet am 16. März im Brauhaus Sternen Frauenfeld statt. Wir heissen unsere Mitglieder dazu herzlich willkommen.

Der erste Teil beginnt um 18.30 Uhr und ist den statutarischen Verbandsgeschäften gewidmet. Im zweiten, öffentlichen Teil wird uns Raffaele

Landi, Leiter Planung und Verkehr im kantonalen Tiefbauamt, über das Projekt Wil West orientieren. Unter dem Stichwort Standortentwicklung soll dort um einen kreisförmigen neuen Autobahnanschluss an die A1 mit einem langen Zubringer Nord eine Industrie- und Gewerbezone mit 3000 neuen Arbeitsplätzen entstehen (vgl. un-

seren Artikel im VCS-Magazin 5/2021). Die Diskussion wird zeigen, wie wir uns dazu stellen sollen.

Gegenwärtig sind auch die Parlamente der Kantone St. Gallen und Thurgau mit dem Grossprojekt beschäftigt.

Der Vorstand

Thurgau



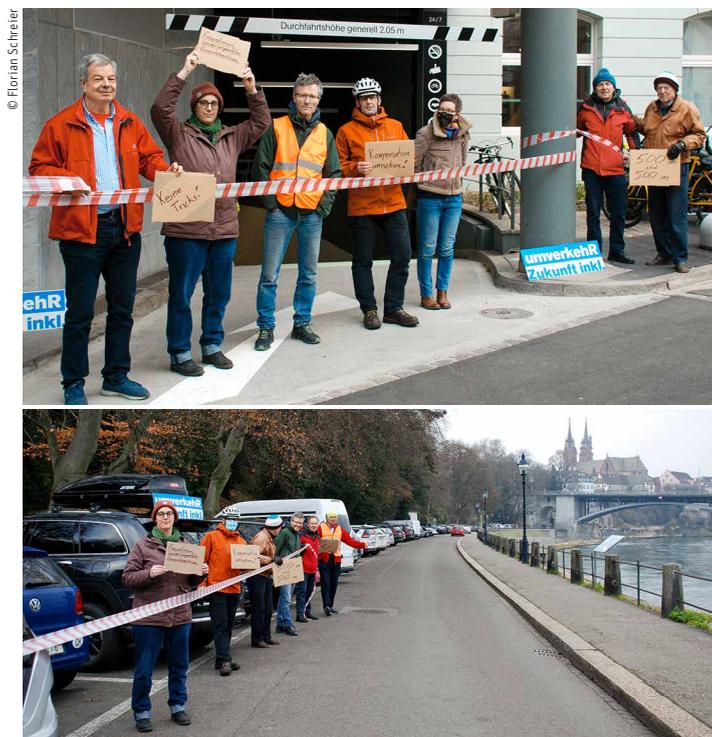
3000 neue Arbeitsplätze sollen hier entstehen – der VCS diskutiert am 16. März in Frauenfeld darüber.



Basel-Stadt/Baselland

Wohin mit den stehenden Autos?

Parkplatzfragen schlagen in Basel-Stadt seit langem immer wieder Wellen. Kein Wunder: Von den schätzungsweise 104 000 Autoparkplätzen in Basel befinden sich über 27 000 auf öffentlichem Grund. Diese beanspruchen eine Fläche von nicht weniger als 48 Fussballfeldern. Eine Tour d'Horizon zu den aktuellen Brennpunkten.



Weil bei der Kompensation der neuen Abstellplätze im Kunstmuseum-Parking getrickst wurde, fand am Eröffnungstag eine Protestaktion vor der Einfahrt statt.

Nach jahrelangen Einschränkungen für Tram- und Strassenverkehr ging am 17. Dezember das überdimensionierte Kunstmuseum-Parking in Betrieb. Als Zeichen des Protests organisierte der VCS am Eröffnungstag eine

Aktion, bei der die Einfahrt symbolisch kurz abgesperrt wurde. Der Hintergrund: 2013 beschloss der Grosse Rat, dass mindestens 210 Parkplätze auf Allmend in einem Umkreis von 500 Metern um das neue Parking aufgehoben werden müssen, was 60 Prozent der neu geschaffenen Parkplätze entspricht. Nun hat der Kanton zwar die zahlenmässige Vorgabe erfüllt, dabei aber den vorgeschriebenen 500-m-Radius sehr grosszügig ausgelegt. So wurden 33 Parkplätze an der Hammerstrasse und dem Schaffhauser Rheinweg aufgehoben, deutlich ausserhalb dieses Bereichs. Weitere befinden sich knapp jenseits der Grenze.

Wir fordern vom Kanton, dass er den Grossratsbeschluss

sauber umsetzt und im definierten Radius rasch nachholt, was ja eigentlich schon vor der Eröffnung des Kunstmuseum-Parkings hätte passieren müssen.

Landhof: Ein voller Erfolg

Jahrelang gingen Direktbetroffene, unterstützt vom VCS beider Basel, gegen den Neubau eines Parkhauses unter dem Landhof vor, auch mit rechtlichen Mitteln. Letzten Frühling zog die Investorin ihr Baugesuch dann überraschend zurück. Das Bundesgericht hat deshalb die rechtskräftig gewordenen Urteile vorheriger Instanzen aufgehoben, und die Prozesskosten werden zum grossen Teil zurückerstattet. Gemeinsam mit den rund 100 Anwohnenden, die sich mit ihren Einsprachen standhaft für einen grünen Landhof eingesetzt haben, freuen wir uns sehr über den Erfolg.

Nicht viel bewegt hat sich dagegen beim Tschudi-Park. Unter dieser fürs Quartier wichtigen Grünfläche soll ein Parking primär fürs Kinderspital (UKBB) entstehen. Zusammen mit über 200 Anwohnerinnen und Anwohnern, die sich mit Einsprachen

für ihren Lebensraum wehrten, haben wir vorgeschlagen, im benachbarten City Parking zusätzliche Parkplätze fürs UKBB zu reservieren. Von dort wäre sogar eine unterirdische Verbindung zum Kinderspital möglich, die das aktuelle Bauprojekt nicht vorsieht. Vorerst liegt das Projekt auf Eis: Der Kanton bearbeitet die zahlreichen Einsprachen, darunter auch unsere, und sucht wohl nach einer besseren Lösung.

Immerhin stimmt die Richtung

Die Diskussion um Parkplätze in Basel wird nicht so schnell enden. Aber sie bewegt sich in die richtige Richtung. Davon zeugt auch das klare Nein am 26. September 2021 zur Parkkarten-Initiative. Immer mehr setzt sich die Einsicht durch, dass der öffentliche Raum geschickter genutzt werden kann denn als Autoabstellplatz. Grosse Parkings sind dabei keine Lösung, sondern Teil des Problems: Sie verlocken zu mehr Autofahrten in die Innenstadt und sorgen für zusätzliche Belastungen in den Quartieren.

Florian Schreier,
Geschäftsführer VCS beider Basel

MV 2022: Datum in der Schwebe

Aktuell ist unsere diesjährige Mitgliederversammlung auf Freitag, 29. April, 18.15 Uhr terminiert, doch die Entwicklung der Corona-Situation bleibt unberechenbar. Konsultieren Sie deshalb unsere Website!

Velomärt Basel am 2. April in der Messe Basel. Infos unter vcs-blbs.ch/agenda

Parkplätze neben Tramschienen

In Basel gab es bis vor kurzem noch Parkplätze, die gefährlich nahe an Tramschienen positioniert waren, eine Gefahr für Velofahrende darstellten und regelmässig auch zur Lahmlegung des Tramverkehrs führten, etwa am Leonhardsgraben. Inzwischen hat der Kanton in zwei Runden viele von ihnen aufgehoben. Speziell in der Austrasse, in der Neubad- und Neuweilerstrasse sowie in der Allschwilerstrasse ist das Velofahren deutlich sicherer und angenehmer geworden und werden die Trams nun weniger durch falsch parkierte Autos behindert.

Und wie sieht es auf Baselbieter Boden damit aus? Dort soll es gemäss Auskünften des Kantons keine Parkplätze geben, die sich zu nahe an Tramschienen befinden.

BL: Tempo 30 nimmt Fahrt auf

Mehrere Gemeinden im Leimental sowie Birsfelden und Oltingen wünschen sich Tempo 30 auf ihren Hauptstrassen. Wo dieser Wunsch erwacht, ist der VCS immer zur Stelle.

Im November 2021 haben wir per Newsletter darüber informiert, dass und wie wir Interessierte bei ihrem Einsatz für Tempo 30 auf Hauptstrassen (Kantonsstrassen) unterstützen. Es haben sich deswegen bereits einzelne Personen bei uns gemeldet. Auf vcs-blbs.ch haben wir Informationen und Muster für Petitionen und Anträge aufgeschaltet – mit dem Ziel, dass im Baselbiet bald niemand mehr übermässigen Strassenlärm erdulden

muss. Denn in den letzten Jahren hat der Kanton in vielen Fällen sogenannte «Erleichterungen» verfügt. Das heisst, dass Strassenabschnitte mit Lärmgrenzwertüberschreitungen nur auf dem Papier saniert wurden und die Lärmbelastungen kaum oder nur unzureichend sanken.

Dagegen hat sich der VCS beider Basel immer gewehrt. Lärmschutz ist gesetzlich festgelegte Pflicht und keine grosszügige behördliche Geste. Alle haben



Ja zum Klimaschutz

Der VCS beider Basel unterstützt die Klimaschutz-Initiative, über die das Baselbiet am 13. Februar 2022 abstimmt.

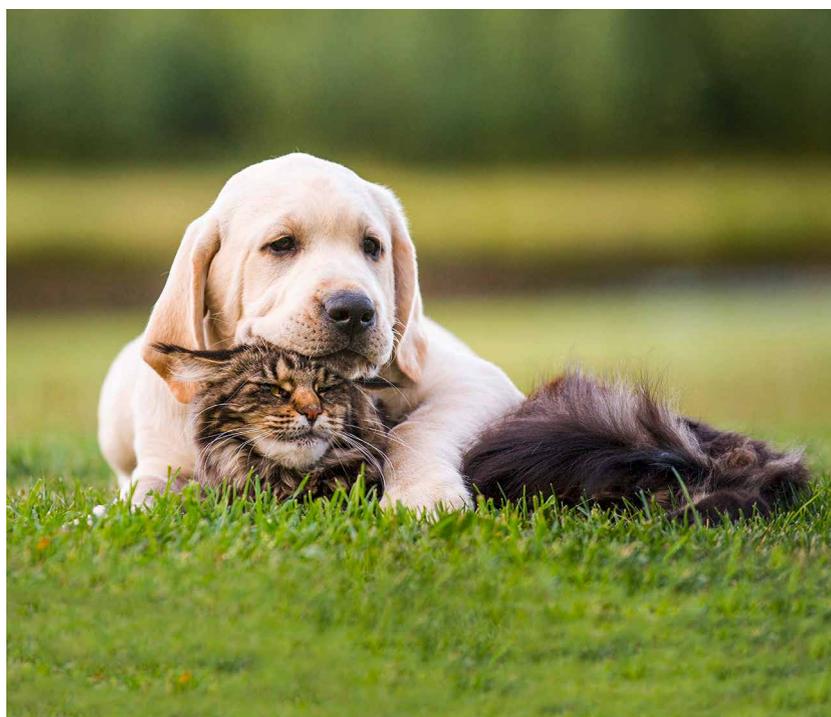
Anspruch auf Ruhe, denn Lärm macht krank. Mögliche Folgen sind ein höheres Risiko für Herzinfarkte, Nervosität, Müdigkeit, Bluthochdruck, Konzentrationsstörungen, geringeres Leistungsvermögen etc. Für uns ist deshalb klar, dass nun flächendeckend Tempo 30 als effektives und kostengünstiges Mittel

zur Lärmreduktion eingeführt werden muss. Es bringt generell mehr Lebensqualität, Sicherheit und Platz für alle.

Schon unterwegs dazu sind Binningen, Bottmingen, Oberwil, Therwil, Birsfelden und Oltingen. Weitere werden folgen. Auch Ihre Gemeinde?

Florian Schreier

PUBLIREPORTAGE



HERAUSFORDERNDE TEENAGERJAHRE BEI HUNDEN

Unser Hund Merlin ist neun Monate alt und verhält sich unmöglich in Gegenwart anderer Rüden. Sein Beschützerinstinkt wird allmählich zur Qual. Hilft eine Kastration?

wau-miau Schon einige Monate nach ihrer Geburt kommen Hunde in ihre Teenagerzeit. Diese kann für Sie als Besitzerin oder Besitzer besonders anstrengend sein. Denn trotz gutem Benehmen und Gehorsam gehen ab und zu die Hormone mit den Tieren durch. Dieses Teenagerverhalten äussert sich dann beispielsweise durch ein ausgeprägtes Interesse am anderen Geschlecht oder der zusätzlichen Energie, welche an Möbeln ausgelassen wird. Die Teenagerzeit ist je nach Geschlecht und Rasse unterschiedlich. Wie bei Menschen kann sie kaum bemerkbar und sichtbar vorübergehen oder aber zu starken Stimmungsschwankungen führen. Ist das Verhalten besonders ausgeprägt, ist das für Sie eine ziemliche Herausforderung. Eine Kastration kann bewirken, dass sich die von Hormonen gesteuerte Verhaltensweise beruhigt. Entscheiden Sie sich für eine Kastration, übernimmt die Zusatzversicherung von wau-miau einen Grossteil der Kosten.

Der Rundum-Schutz für Vierbeiner

Für unsere Vierbeiner unternehmen wir alles, damit sie sich wohlfühlen. Die Tiermedizin bietet immer bessere Behandlungsmöglichkeiten. Um das Risiko der steigenden Gesundheitskosten finanziell abzusichern und den Haustieren gleichzeitig die beste medizinische Versorgung zu ermöglichen, bietet wau-miau ein einzigartiges Versicherungs- und Dienstleistungspaket. Und Sie als VCS-Mitglied profitieren von 10% Rabatt auf die wau-miau-Tierversicherung.

Weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrclub.ch. Wir beraten Sie auch gerne telefonisch.

Telefonische Beratung VCS:
(+41) 031 328 58 11



Dem Winter den Rücken gekehrt

Text und Fotos: Urs Geiser

Als Geheimtipp lässt sich der Weg vom Lukmanierpass nach Olivone im Bleniotal nicht verkaufen. Es sei denn, man nimmt ihn unter die Füsse, wenn es dafür zur Wanderausrüstung hinzu noch Schneeschuhe braucht.

Nichts wie weg aus dieser Bise! Unbarmherzig bläst sie vom Bündnerland ins Tessin hinüber. Dabei hat sie die Bergflanken, die sich über dem Lukmanier-Hospiz erheben, doch längst so gut wie blankgefegt. Hastig schnallen wir die Schneeschuhe an, schlürfen mit klammen Fingern einen Schluck Tee und staksen los, über die dicke Schneedecke in Richtung eines Felskolosses, der aus dem Talboden der Alpe Pertusio aufragt. Nicht stetig und gleichmässig abwärts, sondern von Ebene zu Ebene geht es auf unserer Route, und die erste kleine Stufe, die da zu überwinden ist, hat es gleich in sich. Wollen wir uns, dem nur erahnbaren Wanderweg folgend, durch das abschüssige Gelände, durch rutschigen Schnee hinabmühen?

Wir wollen nicht, ziehen gegen die Passstrasse hinauf und für ein paar Minuten ihr entlang, um dann talaufwärts zum erwähnten Felsen zurückzugehen. Auf seinem Haupt sitzt ein Mast der Starkstromleitung und erinnert uns daran, dass wir nicht nur unbescholtene Naturliebhaberinnen, sondern auch Naturkonsumenten sind. Solcher

Erkenntnisgewinn ist allerdings nicht unser Motiv für den Umweg: Am südlichen Felsfuss entspringt der Brenno, einer der grossen Nebenflüsse des Ticino. Natürlich, kein Vergleich mit den monumentalen Karstquellen zum Beispiel von Loue oder Lison im Jura. Aber das kristallklare Wässerchen, das geheimnisvoll dem Untergrund entströmt, hat etwas Magisches und lädt zum Sinnieren ein. Über den Kreislauf, der da augenscheinlich einen Anfang hat, aber kein Ende. Und ohne den ja weder wir noch sonst wer dastünde.

So etwas hatten wir noch nicht gesehen
Von Frühsommer bis Spätherbst bezaubert der Brenno auf den wild geschlängelten ersten Kilometern seines Laufs viel Wandervolk und Ausflügler. Jetzt, Ende April, ist er noch von hohen Schneemauern gesäumt, und wir haben ihn fast für uns allein. Der eisige Wind hat nachgelassen und seine Verwandlung angetreten. Bald wird er vollends Nordföhn sein, der auf der Alpensüdseite nicht nur für wolkenloses Blau sorgt, son-

dern – abseits der heftigen Böen – auch Wärme bringt.

Mal in Ufernähe, mal in einiger Entfernung legen wir unsere Spur durch die Weite der Alp Casaccia. Mehr und mehr dominiert ein kräftiges Grün das Landschaftsbild, jenes der Arve. Sprösslinge, Jungwuchs, stämmige Exemplare mit säulenartigen Wipfeln, knorrige, über zwei, drei Jahrhunderte würdig gealterte: Der Arvenbestand in der Riserva forestale della Selvasecca, in die wir nun eintauchen, sucht seinesgleichen. Seit bald 20 Jahren betreibt in diesem Reservat einzig der Tannenhäher noch Waldwirtschaft, indem er fleissig Arvensamen sammelt, sie bunkert und dann das eine oder andere von abertausenden Verstecken vergisst ...

Mulden und Hügelchen, Felsbrocken, Gräben, Tümpel und Torfmoore prägen das sich selbst überlassene Schutzgebiet. Auf Naturlehrpfaden lassen sich in der warmen Jahreszeit seine Schätze entdecken. Ausgangspunkt dafür ist das Centro Pro Natura in Acquacalda, auf dessen Sonnenterrasse wir eine Rast einlegen. Nach einer Phase wirtschaftlichen



Ein Stück Wanderland Schweiz vom Feinsten, von den Anfängen des Brenno bis zum zufällig entdeckten Naturjuwel bei Pian Segno (links) und darüber hinaus.

Niedergangs gegenwärtig im Umbau, wird das geschichtsträchtige Haus hoffentlich bald aus seinem Dornröschenschlaf erwachen.

Sanft geht's hinunter auf die nächste Hochebene, den Pian Segno. Immer der Nase nach, sagen wir uns in Anbetracht der offenen Landschaft – und übersehen, dass der Wanderweg auf das rechte Flussufer wechselt. Der Preis dafür ist, dass wir uns kurz durchs Unterholz auf die Strasse hinauf durchschlagen müssen. Belohnt werden wir mit einem nächsten Wunder der Natur. Am Rand eines Moores stossen wir auf ein grosses, tiefes Quellbecken, von dessen Grund Luftblasen aufsteigen und das uns mit seinem Türkis die Augen übergehen lässt.

Über Pü, Sacch und Cètt zum Bier

Das einstige Passsträsschen, das durch den Hang der Pianca Bella nach Campra hinunterführt, ist leider gesperrt, anscheinend dauerhaft. Also versuchen wir uns, mit aller gebotenen Vorsicht, am Steilabstieg via Bergwanderweg, obwohl sich in der Brennoschlucht der Schnee noch türmt. Dieser erweist sich überall als griffig, wir kommen problemlos durch. Wäre es anders, müsste man halt zweieinhalb Kilometer weit der Strasse folgen und das kleine Langlaufparadies von Campra, durch das unser Fluss wunderschön mäandert, von oben betrachten.

Danach sollte der Weg selbst im Hochwinter keine grösseren Schwierigkeiten mehr bieten. Von einem hübschen Maiensäss zum andern – sie heissen Pü, Sacch und Cètt – zieht er sich durch Wald und Flur nach Camperio, der letzten Zwischenebene vor unserem Ziel. Weil dieses nicht mehr weit ist, wir uns inzwischen der Schneeschuhe entledigen konnten und endgültig der Frühling in der Luft liegt, bestellen wir im Ristorante Ospizio, das auch Obdach böte, ein Bier. Die Bedienung ist so freundlich, dass sie hier Erwähnung verdient.

Durch Buchenwald bringen wir die letzte Steilstufe hinter uns, über 200 Höhenmeter

nach Sommascona hinab. Von da weg ist lockeres Auslaufen angesagt. Vor dem Caseificio, der Dorfkäserei, stehen die Leute Schlange, notabene am späten Sonntagnachmittag. Wir wittern einen weiteren Quell der Lebensfreude, kaufen passend zum doppelgesichtigen Tourentag einen «misto» aus Kuh- und Ziegenmilch und beglückwünschen uns später dazu.

Keinen einzigen der vielen Gipfel, die eine prächtige, ständig wechselnde Winterkulisse abgeben, haben wir «bestimmt». Es sind auch

kaum Berühmtheiten darunter. Auf der Zielgeraden, rund sechs Stunden nach dem Start, drängt sich doch noch einer auf. Atemraubend jäh und wuchtig, wie ein Ausrufezeichen, ragt der kegelförmige Sosto hinter Olivone auf, das übrigens über ein paar schöne Gasthäuser verfügt. So attraktiv die Busfahrt nach Biasca auch ist, wir hätten sie ganz gern um eine Nacht aufgeschoben. ■

Urs Geiser ist VCS-Redaktor für die Regionalseiten und kann das Unterwegssein im Valle del Sole, wie das Bletotal im Volksmund heisst, ganz generell empfehlen.

Anreise im Winter/Frühling

Grundsätzlich ganzjährig geöffnet, ist der Lukmanierpass (1916 m ü.M.) per Postauto ab Disentis und Bus ab Olivone (902 m) nur von Juni–Oktober erreichbar. Der Schneetourenbus Disentis–Casaccia, der bis April 2021 das Angebot ergänzte, verkehrt leider nicht mehr, doch nun springt der Greina-Bus in die Bresche. Reservation: info@greinabus.ch oder Tel. 079 150 66 66.

Alternative: www.furgertaxi.ch (Disentis).

www.pronatura-lucomagno.ch





1 Es ist nur ein kurzer Weg von der Seilbahn zum Hotel, mitten im Freiberg Kärpf.



3 Die Langlaufrunde um die Tannalp gehört zu den schönsten Höhenloipen der Schweiz.



2

Musse geniessen statt Après-Ski

Von Peter Hummel

Rummelige Schneesportdestinationen gibt es genügend. Ein stimmiges Winterhotel muss aber nicht in einem mondänen Kurort stehen; wir haben dem besonderen Reiz von fünf der abgelegensten Herbergen nachgespürt.

1 Das Glarnerland aus der Vogelschau

Der Blick ist gleichermassen überraschend wie imposant: Auf das ganze Glarnerland hinunter sieht man, und über die Ostschweizer Hügel bis nach Deutschland. Fernglas statt Fernseher auf dem Zimmer macht da Sinn – wer kennt denn schon die Glarner Berge, ausser Tödi und Glärnisch? Es ist drum auch mutig, dass Sara und Romano Frei-Elmer in diesem Krachen auf 1600 Metern, wo man erst mit Alpentaxi und Seilbähnchen hingelangt, ein topmodernes Hotel eröffnet haben. Als langjährige Hüttenwarte der populären nahen Leglerhütte des SAC wussten sie aber um das grosse Potenzial des Freibergs Kärpf, des ältesten Wildschutzgebiets Europas.

Bewusst wollten die jungen Hoteliers keine Sterne, damit weiterhin «aller Gattig Lüüt» einkehren mögen. Das sind im Winter Schneeschuh- und Skitourenläuferinnen und auch mal Eisfischer und -taucherinnen, die im nahen Garichti-Stausee ihrer Passion frönen. Vom Standard her könnte es das «Berghotel Mettmen» gewiss mit mehrsternigen Häusern aufnehmen: Standesgemäss ist auch der abendliche Überraschungsviergänger. Und darnach lässt sich mit einem Hirnibigger oder Hexätröpfli, den Lokalbränden, wunderbar abheben.

Weitere Infos:

www.berghotel-mettmen.ch

2 Wo der Sternenhimmel am klarsten ist

Wer das «Grimsel Hospiz» anpeilt, hat Superlative gewählt: Es ist das Hotel mit der abenteuerlichsten Anfahrt. Die Anreise ist nur per Werktransport möglich: Ab Handegg mit der Transportseilbahn, in Gersteneegg wird auf den Stollenshuttle umgestiegen, der einen fast 4 Kilometer weit durchs Kraftwerkseingeweide fährt. Wie in Science-Fiction-Filmen öffnen und schliessen sich Tore automatisch und eröffnen zwischendurch den Blick auf riesige Kavernen und Turbinen. Im Sommerloch (ausgerechnet!) muss zu guter Letzt nochmals auf eine kleine Seilbahn gewechselt werden. Einmal beim Hospiz angelangt kann man sich dem süssen Nichtstun hingeben – abschalten, entschleunigen. Das Kaminfeuer lockt zum schmökern in der regionalen Literatur – der Geschichte der Grimselwelt und des «Grimsel Hospiz», das 1142 schon das erste urkundlich erwähnte Gasthaus der Schweiz war. Durch den Bau der Staumauer wurde das Alpinhotel in seinem

charakteristischen Granitmauerwerk 1927 auf dem lawinensicheren Felskopf Nollen neu errichtet. Vor gut zehn Jahren wurde es von Grund auf nachhaltig erneuert; so wird das gesamte Haus mit der Abwärme aus der Stromproduktion beheizt. Durch die stiltreue Renovation erfüllte es aber gleichwohl die Auflagen, um als Swiss Historic Hotel klassiert zu werden.

Die schönste Beschäftigung auf fast 2000 Meter ist wohl aber, das Wetter zu geniessen. Der 20-minütige Rundweg über den Nollen eignet sich dazu bestens. Er reicht auch, um sich den Appetit fürs Abendessen zu holen; auf weissen Tischtüchern wird ein erlesenes 4-Gang-Menü aufgetragen. Schliesslich sind wir in einem alpinen Viersternhaus zu Gast. Es sind aber noch mehr Sterne zu haben – draussen im Hot Pot. Wer bei 10 Grad minus

© zvg



5

Das «Hotel Chetzeron» thronet hoch über dem Nebelmeer.



Alle drei Bilder: Peter Hummel

Spektakulär: Hot Pot unter dem Sternenhimmel.

im wohlig warmen Wasser blubbert, glaubt sich dem Sternenhimmel näher als irgendwo sonst. Bei Schneetreiben kann man sich auch in die Fass-Sauna verziehen. Insgeheim wünscht man sich, hier oben eingeschneit zu werden – was bei akuter Sperrung der Zubringerstrasse ab Innertkirchen gelegentlich sogar passieren soll ...

Weitere Infos:

Wer doch etwas Erlebnis sucht, muss in den Berg hinein: die KWO, «Hausherr» der Grimselhotels, bieten Kraftwerksführungen und eine Besichtigung der Kristallkluft.

www.grimselwelt.ch/grimselhotels/grimsel-hospiz/winter

3 Winterprogramm plus Forelle ganz blau

Die Lage ist an sich schon erhaben auf 1920 Metern. Und das Hotel setzt gleich noch eins drauf mit dem Attribut «Europas höchstgelegenes Viersternhotel an einem See». Jedenfalls hat das «Frutt Mountain Lodge» diesen traditionsreichen, im Winter autofreien Kurort aus seinem Dornröschenschlaf geweckt. Obschon es mit seinem markanten Kubus die Dimension des beschaulichen Ortes etwas sprengt. Gleichwohl stellt sich in der Lobby und der Bar sehr wohl ein behaglich-

gediegenes Lodge-Feeling ein. Und den auf dieser Höhe feudalen Wellnessbereich mit Panoramablick nimmt man gerne als Zugabe. Ein grosser Pluspunkt ist die Vielfalt des sportlichen Angebots: Ski- und Tourenfahren rund ums Hochplateau, Langlaufen auf einer der schönsten Höhenloipen der Schweiz, Schneeschuhlaufen im attraktiven Karstgelände und Schlitteln auf der längsten Schlittelbahn der Zentralschweiz nach Stöckalp (8 Kilometer). Und als Exklusivität lockt noch Eisfischen im Melchsee – die Forelle darf man im Hotel braten lassen!

Weitere Infos:

Zum «Frutt Mountain Resort» gehört auch das preiswertere «Lago Lodge», das sich für Familien empfiehlt.

www.fruttmountainresort.com

4 An der Langlauf-Magistrale, aber im Nirgendwo

Eigentlich kann man mit der Chemin de fer du Jura bis knapp zwei Kilometer ans Hotel fahren, nach La Ferrière, dem einzigen Berner Zipfel in den Freibergen. Und Hotelière Gabriela Haas holt einen gerne am Bahnhofchen ab. Doch richtig «ankommen» tut erst, wer den Weg ans Ziel unter die Skis nimmt; von dieser Lage sind ja auch vor allem Langläuferinnen und Langläufer angesprochen – direkt an der «Magistrale» der Franches Montagnes. Schon gleich zu Beginn geht's juramässig coupiert los – und wie aus dem Nichts erscheint dann die Aubege, auf einer Kuppe auf 1065 Metern. Und wenn einem nach dem Einchecken das Handy sagt «Netzverbindung verloren», dann ist man endgültig angekommen – abschalten! Da vermisst man auch keinen Fernseher. Wenn nicht verkehrstechnisch, so mindestens gefühlt ist man hier völlig «ab vom Schuss», am einen Ende der Schweiz.

So nüchtern sich das «Hôtel de La Chaux-d'Abel» von aussen präsentiert, so charmant ist es im Innern eingerichtet, ganz im Landhausstil. Jedes der 20 Zimmer ist individuell möbliert und hat einen eigenen liebevollen Namen. Im Salon gibt's Piano und Kaminfeuer, und im Speiseraum steht ein gemütlicher Kachelofen.

Lockt für gemütliche Stunden: der Salon des «Hôtel de La Chaux-d'Abel».



Weitere Infos:

Das Hôtel hat eine eigene Zubringerspur zur «Magistrale» quer durch die Freiberge.

www.hotellachauxdabel.ch

www.skidefond.ch

5 Seilbahnbunker zu Landmark veredelt

Solch auffällige Gebäude in solcher Höhe (genau 2112 Meter) sind sonst nur hässliche Seilbahnstationen. Genau so eine war das Hotel «Chetzeron» oberhalb Crans-Montana bis zur Ausrangierung 2001 auch. Doch der schweizerisch-libanesischer Gastrounternehmer Sami Lamaa war vom Potenzial der Lage so überzeugt, dass er sie nach zehn Jahren Dornröschenschlaf in eine edle Bergherberge transformieren wollte.

Aussen wurde die Betonstruktur mit lokalen rohen Steinen, wie man sie bei SAC-Hütten kennt, verkleidet, im Innern aber belassen, was der Lobby eine in solcher Lage kaum gesehene Grosszügigkeit und Luftigkeit verleiht – erst recht durch die Panoramaverglasung der dominanten Kabineneinfahrt, dem neuen Wahrzeichen des Hotels. Auf Bilder wurde bewusst verzichtet: Die Gipfelparade vom Monte Rosa über Matterhorn bis zum Mont Blanc ist eh viel bessere Dekoration. Um dieses Panorama gebührend zu geniessen, haben alle 16 Zimmer eigentliche Fensterplätze. In solch einem Adlerhorst sitzt man sonst in der Tat nur in einer SAC-Hütte – allerdings bei anderem Komfort: Das «Chetzeron» bietet Gourmetküche, Sauna und sogar einen Aussenpool – dank modernster Energietechnik muss dabei nicht mal ein schlechtes Gewissen aufkommen.

Weitere Infos:

Anreise: Shuttle-Service mit Pistenfahrzeug ab Crans-Montana oder auf Winterwanderweg oder Piste ein Kilometer ab Bergstation Cry d'Er runter. www.chetzeron.ch

Peter Hummel ist freier Journalist. Er schätzt unkonventionelle Anreisen und schöne Übernachtungsgelegenheiten.



© Peter Hummel

4

Yvonne, du fehlst!

Nachruf Am 5. Dezember 2021 ist Yvonne Jäger im Alter von 60 Jahren ihrem Krebsleiden erlegen. Das VCS-Team trauert um eine liebenswürdige und wunderbare Arbeitskollegin.

Von Silvia Kamm

«Das weiss ich nicht, aber frag mal Yvonne», kam oft als Antwort, wenn jemand etwas in der Mitgliederdatenbank suchte. Yvonne Jäger wurde im Laufe der 18 Jahren, die sie für den VCS gearbeitet hat, gewissermassen zum wandelnden Lexikon für alle Fragen im Zusammenhang mit unseren Mitgliedern. Wie viele Mitglieder haben wir im Kanton Solothurn, wer hat eine Pannenhilfeversicherung abgeschlossen, welche Mitglieder sind seit Anbeginn dabei, wer bekommt das VCS-Magazin auf Französisch?

Das Finden der richtigen Antworten war für Yvonne nie ein Problem. Immer mit einem Lächeln, stets geduldig und hilfsbereit, absolut zuverlässig und engagiert erledigte sie ihre so wichtige Arbeit. Nebst ihrer Haupttätigkeit als Verantwortliche der Mitgliederadministration hat sie in ihrer Zeit beim VCS aber auch 15 KV-Lernende ausgebildet und war in den letzten zwei Jahren stellvertretende Personalleiterin. Yvonne war nicht nur fachlich kompetent, sondern verfügte auch über eine sehr hohe Sozialkompetenz. Die Menschen vertrauten sich ihr an, suchten ihren Rat und fanden bei ihr stets ein offenes Ohr (und Herz!). «Soll ich dir auch einen Kaffee mitbringen?», fragte sie, wenn sie sich selbst einen holte. «Schön, dass du wieder da bist», empfing sie einen nach den Ferien. Mit solchen kleinen Liebenswürdigkeiten trug sie viel zum guten Betriebsklima bei.

Die jungen Lernenden begleitete sie einfühlsam ins Berufsleben und vermittelte ihnen nicht nur das nötige Fachwissen, sondern zeigte ihnen auch, wie man mit schwierigen Lebenssituationen umgeht.



Nicht selten wurden ihr Liebeskummer oder persönliche Ängste anvertraut.

Nach einem Welschlandjahr absolvierte Yvonne eine Ausbildung zur Detailhandelsangestellten und arbeitet dann mehrere Jahre im Verkauf. Als ihre Tochter Corinne zur Welt kam, widmete sie sich während 14 Jahren primär der Familie, engagierte sich daneben aber immer auch ehrenamtlich in Sportvereinen, in einem Mütterzentrum als Aufgabenhilfe für die Schülerinnen und Schüler und als Beistandin.

An ihrem ersten Arbeitstag beim VCS im Dezember 2003 sei sie sehr aufgeregt gewesen, hat sie mir einmal erzählt. Unsicher, ob sie das alles packe, und gleichzeitig auch sehr neugierig auf die neuen Aufgaben. Es ist ihr hervorragend gelungen. Für ihren Einsatz können wir Yvonne nicht genug danken.

Im September erfuhr Yvonne, dass sie unheilbar krank ist und am 5. Dezember ist sie gestorben. Unfassbar schnell ist alles gegangen und wir können es immer noch nicht fassen. Es schmerzt, dass sie nie mehr zur Türe hereinkommt und wir nie mehr zu ihr sagen können: «Schön, dass du wieder da bist».

Unsere Gedanken sind bei ihr, aber auch bei ihrer Tochter Corinne und ihrem Lebenspartner Hans Jörg. Ihnen wünschen wir Trost und Kraft in dieser schweren Zeit.

Silvia Kamm ist Personalleiterin beim VCS Schweiz.

Das gesuchte Transportmittel hat durchaus Ähnlichkeiten mit dem guten alten Veloanhänger.



© Fabian Lutolf / setrunners.ch

WETTBEWERB

Ein zeitgemässes Fahrzeug

Das Transportmittel, das wir suchen, ist zwar heute in Mode, seine Erfindung liegt aber schon deutlich weiter zurück. Ende des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Modelle auf der Grundlage eines kleinen Fahrzeugs entwickelt, das seit einigen Jahren hoch im Kurs steht. Sie dienten damals zur Auslieferung von Brot, Milch, Post und anderen Waren.

In den folgenden Jahrzehnten wurde die Motorisierung der Fahrzeuge stark vorangetrieben und für den Warentransport setzten

sich immer leistungsfähigere, grössere und schnellere Liefer- und Lastwagen durch. 1957 drehte der französische Regisseur Jack Pinoteau einen Film, der die Karriere von Darry Cowl lancierte und dessen Titel auf das gesuchte Transportmittel anspielt. Doch das konnte nicht verhindern, dass dieses nach und nach in der Versenkung verschwand.

In den Strassen von Kopenhagen

Man musste die 80er-Jahre abwarten, bis das Fahrzeug sein Revival feierte. Das Umwelt-

bewusstsein kam langsam auf und auch die Nachteile des Autos begannen sich zu zeigen. In den Städten Nordeuropas entwickelte sich ein neues Interesse für das gesuchte Transportmittel, das den Bedürfnissen vieler Personen entsprach: Unternehmen setzten es für die Auslieferung ihrer Waren ein, Familien nutzten es, um sich mit ihren Kindern in der Stadt einfach fortbewegen zu können.

Heute sieht man es in den Schweizer Städten immer häufiger. Im Dezember hat auch der Bundesrat die wachsende Bedeutung des Transportmittels erkannt und die zugelassene Gewichtslimite erhöht. Er unterstreicht damit die Rolle dieser ökologischen Lösung für die Warenbeförderung auf dem letzten Kilometer.

Das mit zwei oder drei Rädern ausgerüstete Fahrzeug hat den grossen Vorteil, dass es keine fossilen Brennstoffe verbraucht. Die Person, die es benutzt, kann ihre Beinmuskulatur stärken und ihr Herz trainieren. Mit dem platzsparenden Fahrzeug kommt man in der Stadt rasch vorwärts, ganz besonders seit es seit ein paar Jahren bei Bedarf auch über elektrische Unterstützung verfügt.

Camille Marion

ZU GEWINNEN:

5 x 2 Tageskarten der Drei-Seen-Schiffahrt



© zvg

Wir verlosen 5 x 2 Tageskarten der «Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat» im Wert von je Fr. 69.–. Geniessen Sie einen Tag in Begleitung an Bord eines Schiffs auf den drei Seen von Neuenburg, Murten und Biel. Die Tageskarten sind während der Saison 2022 vom 9. April bis zum 23. Oktober 2022 gültig.

Lösung letzte Ausgabe:

München

Gewonnen hat die vier Übernachtungen in der «Backpackers Villa Sonnenhof» Jean-Michel Etchemaïté aus Troinex (GE).

Wettbewerbspreis
offeriert von



Welches Transportmittel suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis am 27. Februar 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.

UND WANN BEGINNT IHRE BESTE REISE?

Sie fühlen sich in der unberührten Natur zu Hause. Sie entdecken gerne die Schönheiten von Fauna und Flora. Sie möchten mehr wissen über den Klimawandel und seine Folgen. Wir gehen nach draussen und vernetzen Sie mit aussergewöhnlichen Menschen.

ENTDECKUNGSREISE MIT REGULA RYTZ

2. – 4. Juni 2022



Permakultur, Solarpionier, E-Bike: Die Bildungsreise mit Nationalrätin Regula Rytz vom 2. bis 4. Juni 2022 befasst sich mit den Themenschwerpunkten Land- und Ernährungswirtschaft, Energie und Mobilität sowie Holacracy und Kreislaufwirtschaft. Packen wir an!

Ihre Gastgeberin: Regula Rytz

Arrangement ab CHF 1'120.00 p. P.

E-BIKE-ERLEBNIS ENGADIN: SPASS AUF DEM PASS

11. – 14. Juni 2022



Auf der viertägigen Erlebnistour im Bike-Eldorado Engadin radeln Sie durch eine beeindruckende Landschaft. Die Etappen führen im Gebiet des Schweizerischen Nationalparks über grenzüberschreitende Alpenpässe, durch Europas höchstgelegenen Arvenwald, ins italienische Shopping-Paradies Livigno und zu Schellenursli nach Guarda.

Arrangement ab CHF 1'510.00 p. P.

WWW – WANDERN, WEIN & WEIBEL

5. – 9. September 2022



Sie haben Sehnsucht nach den Bergen. Wandern Sie mit dem langjährigen SBB-Chef und Bergführer Benedikt Weibel auf Routen abseits der Touristenströme und geniessen Sie in kleiner, aber feiner Gesellschaft die vielen Aha-Erlebnisse. Wer aufgrund seiner konditionellen Fähigkeiten lieber das Motto «In der Kürze liegt die Würze» beherzigen möchte, kann täglich eine leichte Wanderung in Angriff nehmen.

Ihr Gastgeber: Benedikt Weibel

Arrangement ab CHF 1'460.00 p. P.

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

Wir machen unsere Arbeit nicht zum Selbstzweck. Unser Ziel ist im Zweckartikel der Statuten beschrieben und strebt – auf den Punkt gebracht – einen menschen- und umweltgerechten Verkehr an.



ANDERS GAUTSCHI

Warum Sie Mitglied geworden sind

Wenn Sie, liebe Leserin, lieber Leser, dieses Heft in den Fingern halten, kann ich davon ausgehen, dass Sie Mitglied beim VCS sind. Aber warum sind Sie Mitglied geworden? Weil Sie bei uns eine Pannenhilfeversicherung abgeschlossen haben? Oder weil Sie die politische Arbeit des VCS unterstützen möchten? Die Antwort auf diese Frage ist für die Weiterentwicklung des VCS entscheidend.

Wir machen unsere Arbeit nicht zum Selbstzweck. Unser Ziel ist im Zweckartikel der Statuten beschrieben und strebt – auf den Punkt gebracht – einen menschen- und umweltgerechten Verkehr an. Um es zu erreichen, brauchen wir eine breit abgestützte Mitgliederbasis, die uns finanziell, aber auch inhaltlich unterstützt. Wie zahlreiche andere Mitgliedsorganisationen kämpfen wir mit sinkenden Mitgliederzahlen. Deshalb wollten wir anhand einer Umfrage bei Neumitgliedern erfahren, welche unserer Aktivitäten sie für eine Mitgliedschaft überzeugt haben und somit das Potenzial haben, weitere neue Mitglieder zu gewinnen.

Was mich sehr freut: Rund 60 Prozent der Befragten sind beim VCS Mitglied geworden, weil sie den Umweltschutz und die politischen Aktivitäten des VCS unterstützen wollen. Aber auch unsere Versicherungsprodukte sind eine wichtiger Grund für die Neumitgliedschaft. Interessanterweise besitzt das

«typische» VCS-Neumitglied (noch) ein Auto, obwohl es das Velo als Hauptverkehrsmittel angibt. Die Tatsache, dass eine grosse Mehrheit der Neumitglieder über Freunde und Bekannte auf den VCS aufmerksam geworden ist, weist darauf hin, dass wir bezüglich Bekanntheitsgrad noch Verbesserungspotenzial haben, insbesondere bei jüngeren Personen.

Insgesamt bestätigen die Ergebnisse der Umfrage jedoch, dass wir auf dem richtigen Weg sind. Und es freut mich besonders, dass wir mit dem JungVCS auch jungen Menschen ein Netzwerk bieten können, um sich für eine nachhaltigere Verkehrspolitik zu engagieren. Das ist für die Zukunft des VCS entscheidend.

Wir haben das Ziel noch nicht erreicht. Die Ablehnung des CO₂-Gesetzes war ein herber Rückschlag. Aber es gibt wieder Licht am Horizont. Mit unserem Masterplan für einen fossilfreien Verkehr sind wir für die politische Arbeit der kommenden Jahre gut aufgestellt. Im Bereich Marketing sind wir ebenfalls daran, neue Projekte aufzugleisen. Damit hoffen wir nun auch, den Trend bei den sinkenden Mitgliederzahlen zu brechen und den VCS in eine prosperierende Zukunft zu führen.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer der VCS Schweiz und freut sich auf die Diskussionen mit den Mitgliedern des JungVCS.

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:** Yves Chatton, Selim Egloff, Anders Gautschi, Urs Geiser, Peter Hummel, Andreas Käsermann, Silvia Kamm, Markus Knauss, Nadja Mühlemann, Gabi Petri, Edith Weber, Regula Zehnder, Fanny Zürn. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leija Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 77 213 (deutsch 56 858, französisch 20 355). Die nächste Ausgabe erscheint am 28. April 2022. **Insertionsschluss:** 28. März 2022. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Ecoauto.info: umweltfreundlicher Auto fahren

Die Emissionswerte verschiedener Automodelle waren früher ein «Amtsgeheimnis». Nachdem die Veröffentlichung von einem Bürgerkomitee und dem Parlament erkämpft worden war, machte der VCS die Daten der Öffentlichkeit zugänglich – seit 1983 in der Auto-Umweltliste. 2022 tritt anstelle des gedruckten Magazins die neu konzipierte Website www.ecoauto.info. Zum Auftakt widmen wir das Dossier des VCS-Magazins dem Thema Autofahren. Finden Sie heraus, warum die Autozukunft elektrisch ist, wann Teilen mehr Sinn macht als Kaufen und warum Autos kaum je lächeln.



Bis zu 50% Rabatt

Bei Versicherungsabschluss
bis 31. März 2022



Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

Blieben Sie bei rechtlichen Unstimmigkeiten gelassen. Mit den VCS-Rechtsschutzversicherungen erhalten Sie professionelle juristische Beratung und werden falls nötig durch einen Anwalt vertreten.

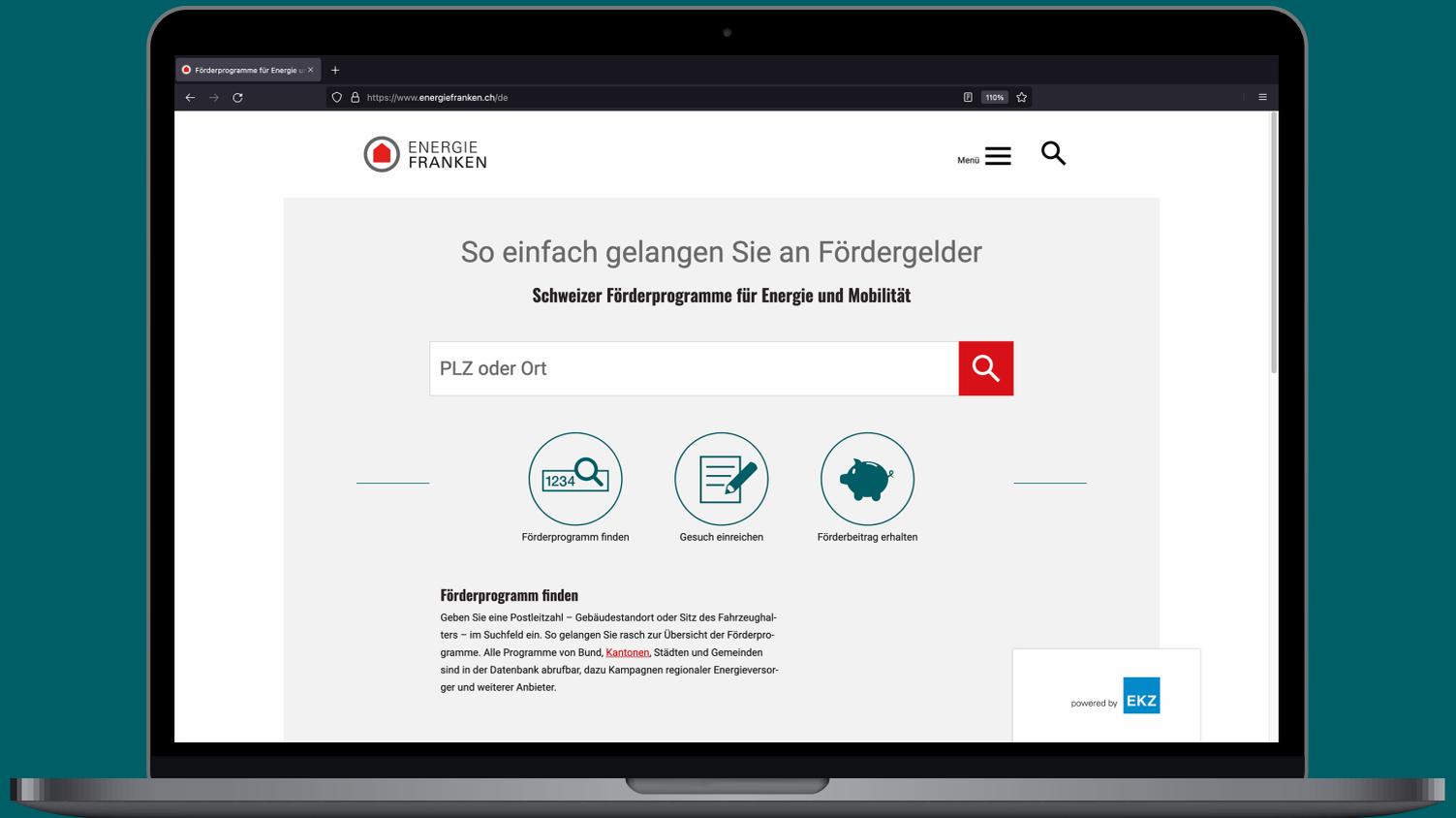
Für Bestellungen und Informationen:

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

Versicherungsträger: Protekta Rechtsschutz-Versicherung AG

Für Mensch
und Umwelt





Fördergelder für Energie und Mobilität

www.energiefranken.ch

Die Schweizer Suchmaschine für Programme von Bund, Kantonen, Städten und Gemeinden sowie Kampagnen regionaler Energieversorger und weiterer Anbieter.

