



VCS-Bonus

Nebenstehende
Karte einlösen
und losfahren!



Einen Monat lang freie Fahrt im Schweizer ÖV

Schnupper-GA

Bereisen Sie wieder einmal nach Herzenslust die Schweiz, ohne dass Sie sich um ein Billett kümmern müssen. Das Schnupper-GA des öffentlichen Verkehrs macht's möglich. Es wird auf Wertpapier ausgegeben und kann an den meisten bedienten Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs bezogen werden.

Verkauf nur gegen Abgabe des nebenstehenden Gutscheins (oder Download unter www.verkehrsclub.ch/bonus).

Gültigkeit Angebot: Kaufen Sie das Schnupper-GA zwischen dem 25. April und dem 6. Juni 2019 und es ist ab dem Kaufdatum einen Monat lang gültig.

Detailinfos auf Seite 19

Weitere Angebote für Mitglieder
unter www.verkehrsclub.ch/bonus
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch
und Umwelt

VCS

gebana ist Pionierin des Fairen Handels in der Schweiz. Hervorgegangen ist sie aus der Bewegung der «Bananenfrauen», die sich seit den 1970er Jahren für bessere Arbeitsbedingungen auf den Bananenplantagen einsetzte. Daher auch der Name: «GERECHTER BANANENHANDEL».

Heute sind wir in verschiedenen Ländern mit Partnerfirmen vor Ort und arbeiten mit Bauernfamilien und kleinen Verarbeitungsbetrieben zusammen. Deren hochwertige Bio-Produkte vertreiben wir direkt an Konsumenten in der Schweiz. Wir engagieren uns langfristig und investieren in Arbeitsplätze und ökologische Nachhaltigkeit.



- 4 Kurz & bündig
- 6 Interview mit Marcel Hänggi zur Gletscher-Initiative
- 8 Fünf Jugendliche sprechen über die Bewegung Klimastreik
- 10 10 000 Unterschriften **gegen nächtlichen Fluglärm**
- 11 **Strassenbau:** Geplanter Autobahn-Ausbau torpediert Klimaziele
- 13 **Öffentlicher Verkehr:** Ja zu Multimodalität, aber als guter Service public
- 15 **Motion Moser:** Warum eine Wiedereinführung der Abgastests Sinn ergibt
- 16 **E-Bike-Fahrkurse** für mehr Fahrspass und Sicherheit
- 17 **Der VCS-Schutzbrief** für alle Fälle



54 **Urs Geisers Blick zurück** auf die Reise-Rubrik im VCS-Magazin

- 58 **Velofahren:** über zwei Hügel und rund um einen See

18 **Mitgliederangebote**

44 **Berichte aus den Regionen**

63 **Wettbewerb**

65 **Bitte Mitdenken!** mit Stéphanie Penher

66 **Cartoon**

Titelbild: © muellerluetolf.ch/Pasquale Herren

JUBILÄUMSSPEZIAL

Geboren am 15. Mai 1979

Ein Jubiläumsdossier prall gefüllt mit den wichtigsten, schönsten und interessantesten Geschichten aus 40 Jahren Verkehrs-Club der Schweiz – in der Heftmitte zum Herausnehmen und Aufbewahren.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Am 15. Mai feiern wir 40 Jahre VCS Schweiz. An den grössten und wichtigsten Erfolgen lassen wir Sie in einem umfangreichen und far-

benfrohen Dossier in der Heftmitte teilhaben. Jubiläum hin oder her, wir schauen kritisch auf das aktuelle Geschehen. Am meisten brennt es bei der Klimapolitik. Das Schweizer Parlament hat das Pariser Klimaabkommen von 2015 ratifiziert. Und torpediert es gleich selbst, wie der Blick auf die jüngsten Pläne zum Autobahn-Ausbau des Nationalrats nahelegt. Der Glaube, dass sich Stau-probleme beheben lassen, indem man Engpässe erweitert, scheint unerschütterlich.

Wir feiern, aber wir gönnen uns keine Pause. Im Gegenteil, wir bleiben am Ball und setzen uns auch in den kommenden 40 Jahren für eine Verkehrswelt ein, die auf Mensch und Umwelt Rücksicht nimmt – denn es bleibt noch viel zu tun. Heben Sie mit uns das Glas auf den VCS, geniessen Sie die Lektüre und kämpfen Sie mit uns weiter.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



© Jelena Filipovic



Klimastreik, 15. März 2019: Zehntausende Menschen gehen für eine bessere Klimapolitik auf die Strasse. Nicht nur die Politik kann etwas tun – wer nicht fliegt, leistet einen wichtigen Beitrag.

Zum Schutz der Natur: Landschaftsinitiative

In den letzten Jahren hat das Schweizer Parlament das bestehende Gesetz immer wieder aufgeweicht und immer mehr Ausnahmen für Bauten ausserhalb der Bauzonen zugelassen. Worauf läuft diese Tendenz hinaus? Auf eine starke Zunahme der Zersiedelung weitab der Bauzonen. Allein im letzten Jahr entstanden 3000 neue Bauten – ausserhalb der Bauzonen!

Diese Zersiedelung hat direkte Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. Je dezentraler die Besiedelung, desto mehr Strassen werden für die Versorgung benötigt – das heisst mehr Verkehr und Bedarf nach neuer Strasseninfrastruktur. Wollen wir die Natur und die Landschaft in der Schweiz schützen, müssen wir das Zepter rasch in die Hand nehmen. Deshalb unterstützt der VCS die vom Trägerverein «Ja zu mehr Natur, Landschaft und Baukultur» lancierte Landschaftsinitiative. Sie fordert strengere Regeln beim Bauen ausserhalb der Bauzonen bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Bedürfnisse der Schweizer Landwirtschaft.

Erfolgreicher Spendenaufruf fürs Klima

Die Klimakrise ist Thema Nummer eins. Die Gletscher-Initiative fordert das Verankern der Ziele des Pariser Klimaabkommens in der Bundesverfassung. Im Interview auf der folgenden Doppelseite erklärt Mitinitiant Marcel Hänggi, wie das gelingen kann. Seit Monaten setzen Jugendliche auf Klimastreiks. Auf den Seiten 8 und 9 haben wir spannende Voten fünf junger Menschen gesammelt, die Einblick in ihre Bewegung geben. Auch für unsere Mitglieder steht das Thema Klima im Mittelpunkt.

Bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe sind zahlreiche Mitglieder unserem Spendenaufruf gefolgt. Der VCS kann sich nun gezielt für eine nachhaltige Klimapolitik einsetzen. Ein grosses Dankeschön an dieser Stelle an alle bisherigen Spenderinnen und Spender. Wer noch nicht gespendet hat und dies noch nachholen möchte, kann das gerne tun unter www.verkehrsclub.ch/spenden-klima. Wir freuen uns über jeden Beitrag!

Klima und Mobilität

Flugzeug, Auto, Velo, öffentlicher Verkehr: Wie wirkt sich unsere Mobilität auf das Klima aus? Die neue Plattform «Klima und Mobilität» liefert aktuelle Statistiken zum Thema und schlägt konkrete Lösungen für eine Zukunft ohne fossile Energie vor. www.klima-mobilitaet.ch



© Trägerverein «Ja zu mehr Natur, Landschaft und Baukultur»



© Pro Velo Schweiz

Fürs Velofahren belohnt werden

Klimaschutz und Bewegungsförderung im Kombipack: Mit der Aktion «Velo-Mittwoch» belohnt Pro Velo Schweiz Pendlerinnen und Pendler, die sich für das Velofahren entscheiden. Wer mittwochs auf das Velo steigt, kann jede Woche attraktive Preise gewinnen. Als Belohnung winken zum Beispiel Rucksäcke von Freitag oder Gutscheinebücher für vegetarische Restaurants. Und als Hauptpreis verlosen die Macherinnen und Macher des «Velo-Mittwoch» ein E-Bike von Stomer im Wert von über 5000 Franken.

Die Teilnahme erfolgt über die kostenlose App. Wer am Mittwoch mindestens 3 km weit radelt und seine Velofahrten aufzeichnet, qualifiziert sich für die Verlosungen der Preise. Die Aktion von Pro Velo Schweiz findet das ganze Jahr hindurch statt und wird von EnergieSchweiz, von Engagement Migros, dem Bundesamt für Gesundheit und weiteren Partnern unterstützt. Mehr Infos: www.velomittwoch.ch

Mehr Ökostrom dank Solar-Pass

Mit 90 Prozent Wasserkraft im Bahnstrommix sind die SBB eine der umweltfreundlichsten Bahnen der Welt. 90 Prozent sind aber noch nicht 100 Prozent! Der VCS setzt sich mit den SBB dafür ein, die Nachhaltigkeit noch weiter zu steigern. Der Solar-Pass erlaubt es VCS-Mitgliedern, nur noch mit sauberer Energie Bahn zu fahren. Er garantiert einen fixen Anteil von 10 Prozent Solarstrom im Bahnstrommix. Diese 10 Prozent Ökostrom ersetzen die 10 Prozent Strom aus anderen Energiequellen wie zum Beispiel Atomkraft. Die SBB verpflichtet sich, entsprechende «naturemade star Solarstrom Herkunftsnachweise» einzukaufen und bestätigen dem VCS den Einkauf.

Der Solar-Pass ist ein Jahr gültig und in drei Kategorien erhältlich: für Gelegenheitsfahrerinnen für 5000 Kilometer (Fr. 20.-), für

Halbtax-Abonnenten für 10 000 Kilometer (Fr. 40.-) und für GA-Kundinnen für 15 000 Kilometer (Fr. 60.-). Weitere Infos: www.verkehrsclub.ch/angebote

Der ehemalige VCS-Vize-Präsident Roger Nordmann mit einem Modell des Solar-Passes.



© VCS

Geschenkbox zum 40-Jahr-Jubiläum des VCS



© VCS

Zu unserem 40-Jahr-Jubiläum offerieren wir unseren Mitgliedern eine tolle Geschenkbox mit vier nützlichen Outdoor-Artikeln. Damit sind Sie bei all Ihren Aktivitäten in der Natur perfekt ausgerüstet. Die Box eignet sich auch perfekt als Geschenk.

Inhalt:

- ein Taschenmesser mit 10 Funktionen
- eine LED-Taschenlampe
- eine 400-ml-Trinkflasche
- eine Taschenapotheke mit den wichtigsten Verbandsmaterialien

Preis: Fr. 35.- (inkl. Porto und Jubiläumsverpackung)

Bestellung: telefonisch unter 031 328 58 58 oder

per E-Mail unter vcs@verkehrsclub.ch



«Wir sind Menschen, die Angst davor haben, was passiert»

Interview: Nelly Jaggi

Klima Bis spätestens 2050 sollen die Treibhausgas-Emissionen der Schweiz netto null betragen. Mit der Gletscher-Initiative will der Verein Klimaschutz Schweiz dieses Ziel in der Bundesverfassung verankern. Ein Gespräch mit dem Umweltjournalisten und Mitinitiator Marcel Hänggi.

Marcel Hänggi, nach der Klimakonferenz 2015 in Paris hatten Sie die Idee, eine Volksinitiative zum Schutz des Klimas zu lancieren.

Ich war als Journalist in Paris und schrieb in einen Kommentar, dass das Abkommen von Paris zwar gut sei, man aber die Welt nicht rette, indem man beschliesst, dass sie nicht untergehen darf: Man müsse jetzt von den Regierungen auch einfordern, was sie ausgehandelt hätten. Bald darauf dachte ich: Ich mag nicht mehr nur schreiben, was man tun soll. Ich will es selber tun.

Dafür haben Sie im letzten Jahr den Verein Klimaschutz Schweiz mitgegründet. Warum?

Wir wollen eine breite Bewegung sein. Wir sind keine bestehende Umweltorganisation, wir sind keine Partei, wir sind einfach Menschen, die Angst davor haben, was passiert.

Im Mai wird der Verein die Gletscher-Initiative lancieren, was fordert sie?

Die Treibhausgas-Emissionen müssen bis spätestens 2050 auf netto null sinken.

Was heisst in diesem Zusammenhang netto null?

Es ist wie eine «schwarze Null» in einer Buchhaltung: Einnahmen und Ausgaben müssen im Lot sein. Es gibt sogenannte Senken, die CO₂ aus der Atmosphäre holen. Deren Potenzial ist aber sehr beschränkt – man kann zum Beispiel aufforsten, aber nicht beliebig. Eine logische Folgerung aus dem Netto-null-Ziel ist, dass ab 2050 keine fossilen Energieträger mehr zugelassen werden dürfen. Wir erwähnen das im Initiativtext explizit, weil sich die Emissionen aus der fossilen Energie am einfachsten senken lassen: Man kann Energie einsparen und alternative Energieformen nutzen. An-

dere Emissionen, zum Beispiel Lachgas aus dem Ackerbau, Methan aus der Viehzucht oder CO₂ aus der Zementproduktion, sind schwerer zu reduzieren. Für sie wird es Senken brauchen.

Warum der Name Gletscher-Initiative?

Wir wollten etwas Sichtbares. Selbst wenn die Ziele erreicht werden, können wir die Gletscher nicht retten. Sie sind für uns ein Menetekel: ein Warnsignal, das sichtbar ist.

Ketzerisch gefragt: Warum braucht es überhaupt eine Initiative, um die – völkerrechtlich verpflichtenden – Forderungen des Pariser Klimaabkommens umzusetzen?

Das ist gar nicht ketzerisch. Die Initiative wäre tatsächlich überflüssig, wenn die Schweiz ihre völkerrechtliche Verpflichtung aus dem Pariser Abkommen ernst nähme.

Die Gletscher – im Bild der abgedeckte Rhonegletscher – wird die Initiative leider nicht retten können.

Die Beratungen zum neuen CO₂-Gesetz im Dezember im Nationalrat haben aber gezeigt, dass das Parlament dies nicht tut.

Es gibt in der Bundesverfassung bereits Artikel, die Nachhaltigkeit und Umweltschutz fordern und nicht durchgesetzt werden. Glauben Sie, dass ein weiterer Artikel das ändern kann?

Je genereller ein Artikel, desto schwieriger ist es, ihn einzuhalten. Artikel 2 der Bundesverfassung legt eine «nachhaltige Entwicklung» als einen Zweck der Eidgenossenschaft fest. Nachhaltigkeit ist ein Begriff, bei dem man lange streiten kann, was er genau bedeutet. Wenn wir hingegen sagen, ab 2050 darf keine fossile Energie mehr in Verkehr gebracht werden, dann ist das sehr klar. Es wird schwerfallen, das einfach zu ignorieren.

Heute ist der Verkehr zu fast 90 Prozent von fossilen Energieträgern abhängig, die zu 100 Prozent aus dem Ausland stammen. Ein Ausstieg würde eine grosse Umstellung bedeuten. Wie schätzen Sie die Chance ein, dass dies gelingt?

Künftige Motorfahrzeuge werden elektrisch oder allenfalls mit Wasserstoff-Brennzellen fahren. Es gibt Autofachleute – ich bin keiner –, die sagen, im Jahr 2035 seien Verbrennungsmotoren sowieso überholt. Ich halte es persönlich aber nicht für wünschbar, dass wir den heutigen Verkehr einfach auf elektrisch umstellen und sonst weitermachen wie bisher. Der Verkehrsbereich ist ein Musterbeispiel für etwas, das nicht nachhaltig funktioniert.

Auch bürgerliche Politikerinnen und Politiker unterstützen die Gletscher-Initiative. Wäre es nicht sinnvoller, das CO₂-Gesetz griffiger zu machen, anstatt wertvolle Zeit mit der Lancierung einer Initiative zu verlieren?

Das CO₂-Gesetz wird auch dann ungenügend sein, wenn der Ständerat das Beste daraus macht. Vor allem fehlt das verbindliche Null-Ziel. Dass die FDP und die SVP dem Gesetzesentwurf im Nationalrat noch die letzten Zähne ziehen wollten, hat uns vermutlich geholfen: Der Unmut vor allem in der Basis der FDP war gross. Nun bewegt sich diese Partei – wenigstens ein bisschen. Und wir haben festgestellt, dass wir im ganzen politischen Spektrum, von links bis rechts, auf Sympathien stossen.

Initiativen haben es vor dem Volk bekanntlich schwer. Ein Gegenargument dürfte sein: Warum soll sich ein kleines Land mit einem global gesehen geringen CO₂-Ausstoss um eine Vorreiterrolle bemühen?

«Der Verkehrsbereich ist ein Musterbeispiel für etwas, das nicht nachhaltig funktioniert.»

Man kann heute nicht mehr sagen, die Schweiz gehe voraus. Mit Schweden, Finnland oder Costa Rica haben mehrere Länder bereits das Ziel netto null bis 2050 oder früher beschlossen. Zu sagen, es fällt nicht ins Gewicht, wenn ich aufhöre, CO₂ zu emittieren, also mache ich es gar nicht, taugt nichts: Was man als falsch erkannt hat, soll man nicht tun. Aber es liegt auch im Interesse der Schweizer Wirtschaft:



Er gilt als geistiger Vater der Gletscher-Initiative: Journalist Marcel Hänggi.

Die Lösung der Klimakrise bedarf einer umfassenden technischen Transformation. Wenn wir da mitmachen, ist das eine Chance. Wenn wir abwarten, verpassen wir einen Zug.

Haben Sie nicht Angst davor, dass viele Stimmbürgerinnen und Stimmbürger denken, die Forderungen seien gar nicht umsetzbar?

Hierzu mache ich mir schon viel weniger Sorgen als noch vor einem Jahr. Wir haben Sympathisanten von links bis rechts, wir haben einen gros-

sen wissenschaftlichen Beirat. Es gibt zahllose Studien, die aufzeigen, dass ein Umstieg auf fossilfreie Energie technisch möglich und wirtschaftlich vorteilhaft ist. Wir schicken jedes Jahr sechzehn Milliarden Franken für fossile Energie in Länder wie Saudi-Arabien oder Russland. Wenn es gelingt, die Energie in der Schweiz bereitzustellen, bleibt die Wertschöpfung im Land. ■

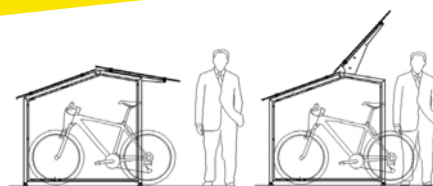
Das fordert die Gletscher-Initiative

Der Klimaschutz wird explizit in der Bundesverfassung verankert. Im Zentrum steht die Forderung, dass, soweit in der Schweiz weiterhin vom Menschen verursachte Treibhausgasemissionen anfallen, deren Wirkung auf das Klima spätestens ab 2050 durch sichere Treibhausgasenken dauerhaft neutralisiert werden muss. Weiter werden ab diesem Zeitpunkt in der Schweiz keine fossilen Brenn- und Treibstoffe mehr in Verkehr gebracht. Ausnahmen sind zulässig für technisch nicht substituierbare Anwendungen, soweit sichere Senken im Inland die dadurch verursachten Emissionen der Atmosphäre dauerhaft entziehen.

Die Gletscher-Initiative wird im Mai lanciert – weitere Infos unter www.klimaschutz-schweiz.ch.

ANZEIGE

Solarer Fahrradunterstand



AVENTA AG
076 465 44 73
info@aventa.ch
www.aventa.ch

Schützt Ihr Fahrrad und produziert nebenbei Strom.
Laden Sie Ihr E-Bike direkt im Unterstand.
Bequemes Einbringen der Fahrräder dank klappbarem Dach.

«Wir machen Druck»

Von Martin Winder und Nelly Jaggi

Klima Im Herbst fand der erste nationale Klimastreik statt. Seither gehen junge Menschen regelmässig fürs Klima auf die Strasse. Der VCS hat mit fünf von ihnen über diese Bewegung gesprochen. Das Magazin war beim Austausch dabei und hat wichtige, spannende und überraschende Voten zusammengestellt, über ...

... die Sensibilisierung für die Umwelt

Malin: Ich bin in einer ökologischen Familie aufgewachsen. In der 9. Klasse habe ich mich über das Thema Fleischkonsum informiert und bin Vegetarierin geworden. Mit dem Beginn der Klimastreiks habe ich mich noch besser informiert – und mir wurde erst richtig bewusst, wie aktuell das Problem tatsächlich ist.

Pascal: Obwohl wir in unserer Familie für die Umwelt sensibilisiert wurden, stand das Thema nicht zuoberst in der Tagesordnung. Die ersten Schritte habe ich zu Beginn meines Biologiestudiums gemacht: Du kannst nicht die Welt verändern wollen und selbst nichts machen.

Jelena: Mir war früh klar, dass ich Politikwissenschaft studieren will. Während des Studiums hat sich herauskristallisiert, dass mir vor allem umweltpolitische Themen am Herzen liegen.

... die Erwartung an sich und an andere

Malin: Wenn jemand jeden Tag Fleisch isst, erwarte ich nicht, dass er Veganer wird.

Pascal: Als Bewegung fordern wir ganz klar eine Änderung in der Politik und nicht bei jedem Einzelnen. Letztere Möglichkeit haben wir ja schon seit Langem, und trotzdem hat sich nicht viel geändert.

Jelena: Wir haben gar keine Zeit mehr. Wenn wir die Ziele erreichen wollen, müssen wir jetzt handeln. Dafür braucht es eine politische Umstrukturierung.

Dennis: Es braucht klare Verbote: keine Ölheizungen, keine SUVs ohne Zweck.

Pascal: Die Politik und die Wirtschaft schieben die Verantwortung seit Jahren auf die Individualpersonen. Und sie machen das sehr erfolgreich. Man sollte zuerst nachhaltig produzieren müssen und danach die Wahl dem Konsumenten oder der Konsumentin überlassen.

Jelena: Bei der Rolle des Staates scheiden sich die Geister. Bei Themen wie Klimawandel ist

es wichtig, dass jemand sagt: bis da und nicht weiter. Wir sehen ja, dass sich nicht alles mit dem freien Markt lösen lässt.

Pascal: Es sind zwei Teilbereiche: einerseits die Verantwortung, andererseits das Bewusstsein. Wir brauchen die Eigeninitiative der Leute. Aber wir können nicht auf die Eigenverantwortung pochen.

... den Einfluss der Bewegung auf die Politik

Pascal: Wir machen vor allem Druck. Auch Frau Sommaruga bestärkte uns im Gespräch, unsere Unabhängigkeit zu wahren und uns nicht zu stark in die Politik einzumischen. Durch unsere Bewegung ist das Thema Klima im Moment sehr präsent. Das setzt die Parteien unter Zugzwang.

Milo: Wir haben am nationalen Treffen Forderungen ausgearbeitet. Die stellen wir der Politik zur Verfügung. Wir sind allen dankbar, die sich unseren Forderungen anschliessen – ob

den Händen, wer ihm nicht zustimmt, kreuzt die Arme. Sind nicht alle einverstanden, sucht man eine Lösung. Dabei geht es nicht darum, mit jedem einzelnen Punkt, sondern generell einverstanden zu sein. Sonst findet man keine Lösung. Das gefällt mir. Wenn wir uns im Kern einig sind, gibt uns das eine grössere Kraft.

Pascal: Warum nicht das Konsensprinzip auf die Gesellschaft übertragen?

Malin: Es ist zeitaufwändig ...

Milo: ... und es ist langsam. Wir nehmen uns die Zeit bewusst, aber es ist sicher nicht die effizienteste Vorgehensweise.

Pascal: Langfristig ist es die effizienteste. Wenn du immer jemanden hast, der für eine Gruppe entscheidet, läufst du Gefahr, dich aufzuspalten. Die Kommunikation ist zeitaufwändig ...

Dennis: ... und die Medienarbeit ist schwierig. Wir haben kein Gesicht nach aussen. Das macht es schwierig, die Bewegung zu fassen. Gleichzeitig ist es auch ein Vorteil.

«Wenn jemand jeden Tag Fleisch isst, erwarte ich nicht, dass er Veganer wird.» Malin (18 Jahre)

die nun aus bürgerlichen oder aus linken Reihen kommen, spielt für uns keine Rolle. Wir haben nicht das Ziel, bestimmte Parteien zu fördern.

Dennis: Positiv ist sicher, dass wir die Jugend wieder politisch interessierter machen.

Jelena: Mein Traum ist, dass wir alle zusammen wählen gehen!

Milo: Die Jungparteien bekommen Zuwachs. Menschen, die noch nicht einmal selber wählen und abstimmen können, werden aktiver.

... die Stärken und die Schwächen der Konsensfindung

Malin: Wenn wir Entscheide treffen, gibt es einen Vorschlag: Wer ihm zustimmt, wedelt mit

Man kann keinen persönlichen Profit daraus schlagen. Das macht uns wiederum produktiver als andere Organisationen.

... die Zukunft der Bewegung

Malin: Wir werden nicht aufhören zu streiken und zu demonstrieren, bis sich etwas ändert. Klar, einige gehen einfach einmal hin und dann wieder nicht mehr. Aber sehr viele stecken viel Herzblut rein.

Milo: Im Gegensatz zu anderen Jugendbewegungen ist das Klima ein Thema, das nicht verschwinden wird. Im Gegenteil, je länger wir warten, desto akuter wird es.

Dennis: Durch das Konsensprinzip verärgeren wir auch keine Leute. Im Gegenteil, wir



Dennis Bucher, 21, Lehrling aus Luzern, Jelena Filipovic, 26, Studentin und VCS-Praktikantin aus Bern, Milo Schefer, 16, Schüler aus Eggwil, Malin Philipp, 18, Schülerin aus Langnau, und Pascal Kipf, 21, Student aus Brenzikofen, (v. l. n. r.) sind in der Bewegung Klimastreik aktiv.

holen dadurch eher noch mehr Leute. Die Bewegung ist im Prinzip nicht extrem. Wir haben unsere Klimaforderungen, aber abgesehen davon schliessen wir die Politik aus.

... die Forderung «netto null bis 2030»

Milo: Wir überlegen nicht, was möglich ist, sondern was nötig ist. Das ist der grosse Unterschied zu den Parteien, die vielleicht weniger fordern, um ihre Forderungen einhalten zu können.

Malin: Wir haben den Punkt verpasst, an dem kleine Massnahmen etwas bringen.

Pascal: Darum fordern wir den Klimanotstand. Damit alle alles fallen lassen und wir geschlossen ein Ziel erreichen können. Es ist keine Frage der Machbarkeit, es ist eine Frage des Willens. Lösungsansätze gibt es seit Jahren. Ich glaube daran, dass es möglich ist, auch wenn es sicher schwierig ist.

... den Verkehr am Boden ...

Dennis: Als junger Mensch kann man nicht so viel beeinflussen, weil man entweder noch kein oder nur wenig Geld verdient. Wenn ich nur mit dem Zug fahren will, kostet mich das relativ viel, wenn ich meine Mutter frage, ob sie mich fährt, kostet mich das nichts.

Milo: Das ist auch abhängig von der Familiensituation. Wir haben kein Auto. Früher sass ich im Kinderanhänger, heute fahre ich selber mit dem Velo. Das ist günstig und gesund.

Pascal: Es gibt immer mehr Elektroautos und Wasserstoffautos. Aber bis man fossilfreien Verkehr hat, zieht man mit jedem Ausbau der Strassen auch Benziner und Diesler mit.

Man will auf die Zukunft vorbereitet sein, und gleichzeitig subventioniert man ein System mit, das genau dieser Hoffnung entgegenwirkt.

ändern sich zum Beispiel meine Eltern nicht. Ich würde mir wünschen, dass ihr Flugticket 200 Franken teurer wird und sie sich dreimal überlegen müssten, ob sie fliegen.

«Es ist absurd, dass es überhaupt erlaubt ist, von Zürich nach Sitten zu fliegen.» Milo (16 Jahre)

Dennis: Für mich ist ein Elektroauto auch nicht unbedingt eine Lösung. Das Problem ist der zunehmende Individualverkehr. Alle haben das Gefühl, sie müssten zu jeder Zeit überall hinkommen. Das ist ein Luxus, den wir uns umwelttechnisch nicht leisten können. In einem Elektroauto steckt extrem viel graue Energie.

... und in der Luft

Malin: Es ist viel billiger, zu fliegen, als mit dem Zug zu fahren. Das ist ein grosses Problem.

Milo: Es ist absurd, dass es überhaupt erlaubt ist, von Zürich nach Sitten zu fliegen. In meiner Klasse haben wir diskutiert, wie wir auf die Maturreise gehen. Ich denke, vor einem halben Jahr wäre ich als Einziger gegen eine Flugreise gewesen. Jetzt sind wir acht, die sich aktiv dagegen gewehrt haben. Und wir fliegen jetzt auch nicht.

Jelena: In meiner Schulzeit war das kein Thema. Ich war damals mit solchen Gedanken eher allein. Trotzdem: Es braucht drastische Massnahmen. Es ist schön und gut, dass wir alle etwas für die Umwelt tun, aber davon

... Gespräche mit Gleichaltrigen

Milo: Am Mittagstisch in der Mensa haben wir ganz andere Diskussionen als noch vor einem halben Jahr.

Dennis: Ich gehe in Zürich in die Berufsschule, wir haben im Unterricht über die Bewegung gesprochen. Ich konnte sagen, was ich wollte – alle sind auf ihrem Wohlstand sitzen geblieben. In meiner Klasse nimmt die Bewegung niemand ernst.

Malin: Bei uns gab es heftige Diskussionen, auch in Bezug auf die Streiks. Die einen waren sehr motiviert, die anderen wollten eher in Ruhe gelassen werden. Das sehe ich schon als Schwierigkeit. Klima betrifft uns schliesslich alle.

Jelena: Ich sehe vor allem eine grosse Chance, in den Schulen etwas zu bewirken. Früh ansetzen finde ich wichtig. In meinem Alter sind die Meinungen gemacht. Da wird das Diskutieren schwierig. ■

Das Gespräch moderierte Martin Winder, Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS. Aufgezeichnet von Nelly Jaggi.

Unterschriften gegen den Fluglärm

Flugverkehr Fast 10 000 Unterzeichnende fordern das Parlament und den Bundesrat auf, die Bevölkerung vor Fluglärm zu schützen. Am 4. März hat die Koalition KLUG, der auch der VCS angehört, ihre Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!» in Bern eingereicht.

Von Camille Marion



Die KLUG-Co-Präsidentinnen überreichen die Unterschriften einer Mitarbeiterin der Parlamentsdienste.

Flugzeuge überschwemmen unseren Himmel, verschmutzen unsere Luft, belästigen Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen und die Bevölkerung der Schweiz ganz allgemein: Bereits heute sind 65 000 Personen während des Tages über-

mässigem Fluglärm ausgesetzt – in der Nacht sind es mehr als 95 000. Regelmässige Lärmbelästigung stört nicht nur den Schlaf, sondern schadet auch der Gesundheit.

Die Lärmschutz-Verordnung (LSV) definiert, wo die Immissionsgrenzwerte liegen, ab welchen Lärm gefährliche Folgen für die Gesundheit kommen aber zum Schluss, dass bereits tiefere Lärmwerte die Gesundheit beeinträchtigen.

Ein Hoffnungsschimmer

Die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) lancierte deswegen im Mai 2018 ihre von Gesundheitsexperten unterstützte Petition «Für Nächte ohne Flug-

lärm!». Sie fordert ein Nachtflugverbot an allen Schweizer Flughäfen von 22 bis 7 Uhr und die Festlegung neuer Lärmgrenzwerte.

Am 4. März 2019 traf sich eine KLUG-Delegation in Bern, um die gesammelten 10 000 Unterschriften zu übergeben. «Statt konkrete Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung zu ergreifen, setzt der Bundesrat auf ein unverantwortliches Wachstum des Flugverkehrs», kritisierte Lisa Mazzone, Vizepräsidentin des VCS und Co-Präsidentin der KLUG.

Trotz der ärgerlichen Untätigkeit der Behörden gibt der jüngste Wechsel im Bundesrat Anlass zu einem gewissen Optimismus. «Wir hoffen, dass Simonetta Sommaruga das Problem ernst nimmt und eine Kursänderung vornehmen wird», erklärte Priska Seiler Graf, Co-Präsidentin der KLUG.

Sommaruga hat denn auch bereits ange-tönt, radikalere Massnahmen zugunsten der Umwelt ergreifen zu wollen. Nach den Worten erwarten wir nun Taten. ■

ANZEIGE

geführte und erlebnisreiche Velloferien für Geniesser...

- * organisierte und begleitete Veloreisen in ganz Europa
- * familiäre Atmosphäre
- * top 3-5* Hotels mit hervorragender Küche
- * sehr zentrale Stadthotels / idyllische Landhotels
- * für alle Velofahrer - mit oder ohne Unterstützung
- * zwei Radleiter pro Tour mit maximal 30 Gästen
- * All inclusive Angebote - nur wenige zusätzliche Kosten während der Reise

Veloreisen - Sommer 2019

Südfrankreich —vom Canal du Midi durch das Land der Katharer	06.06. bis 13.06.2019 Donnerstag bis Donnerstag	8 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 1965.00	Etappenreise
„Vom Rad ins Bad“ Bad Endorf bei Chiemsee	07.07. bis 12.07.2019 Sonntag bis Freitag	6 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 1'300.00	unplugged
Velo- und andere Abenteuer für Gross und Klein	13.07. bis 17.07.2019 Samstag bis Mittwoch	5 Tage gemäss Programm im Familienzimmer ab Sfr. 520.00	Familientour
In Ulm und um Ulm herum	24.07. bis 28.07.2019 Mittwoch bis Sonntag	5 Tage gemäss Programm im Doppelzimmer ab Sfr. 1090.00	Standortreise

Buchungen und weitere Informationen unter: www.veloerlebnis.ch | 044 729 92 41

 **veloerlebnis.ch**

Autobahnbau torpediert Klimaziele

Strassenbau Im März hat der Nationalrat über das Ausbauprogramm Strasse 2019 beraten. Anstatt seinen umwelt-, energie- und klimapolitischen Verpflichtungen nachzukommen, gab er grünes Licht für teils stark umstrittene Projekte.

Von Nelly Jaggi

Am 12. Februar 2017 hat das Volk die Verfassungsänderung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) angenommen. Und damit gutgeheissen, dass jährlich eine Milliarde – grösstenteils Geld aus der Bundeskasse – zusätzlich in den Strassenbau fliesst. Mit dem Ausbauschritt STEP 2019 hat der Bundesrat nun eine erste Tranche Projekte vorgelegt.

Es braucht viel guten Willen, die Vorhaben damit zu legitimieren, dass sie bestehende Engpässe beheben – was notabene Hauptargument der Abstimmungsbeürworter war. Noch problematischer ist, dass die vorgelegten Projekte den umwelt-, klima- und energiepolitischen Zielen des Bundes diametral entgegenstehen. Zur Erinnerung: Im Mai 2017, also nur drei Monate nach dem JA zum NAF, hat sich das Volk zur Energiestrategie 2050 bekannt. Ganz zu schweigen von kommunalen Zielen zur 2000-Watt-Gesellschaft oder zum Modalsplit.

Und nicht zuletzt sabotiert das Parlament seine eigenen Ziele – schliesslich hat es das Pariser Klimaabkommen von 2015 ratifiziert. Es liegt aber auf der Hand, dass ein Ausbau in jedem Fall Mehrverkehr generiert.

Michael Töngi, Nationalrat und VCS-Vorstandsmitglied, hatte im Vorfeld einem Rückweisungsantrag gestellt. Darin forderte er eine Überarbeitung der Vorschläge unter Berücksichtigung der Umweltziele. Der Antrag blieb in der grossen Kammer chancenlos. Obwohl die Botschaft des Bundesrates nicht einmal eine Schätzung enthält, wie sehr die Ausbauvorhaben den CO₂-Ausstoss erhöhen.

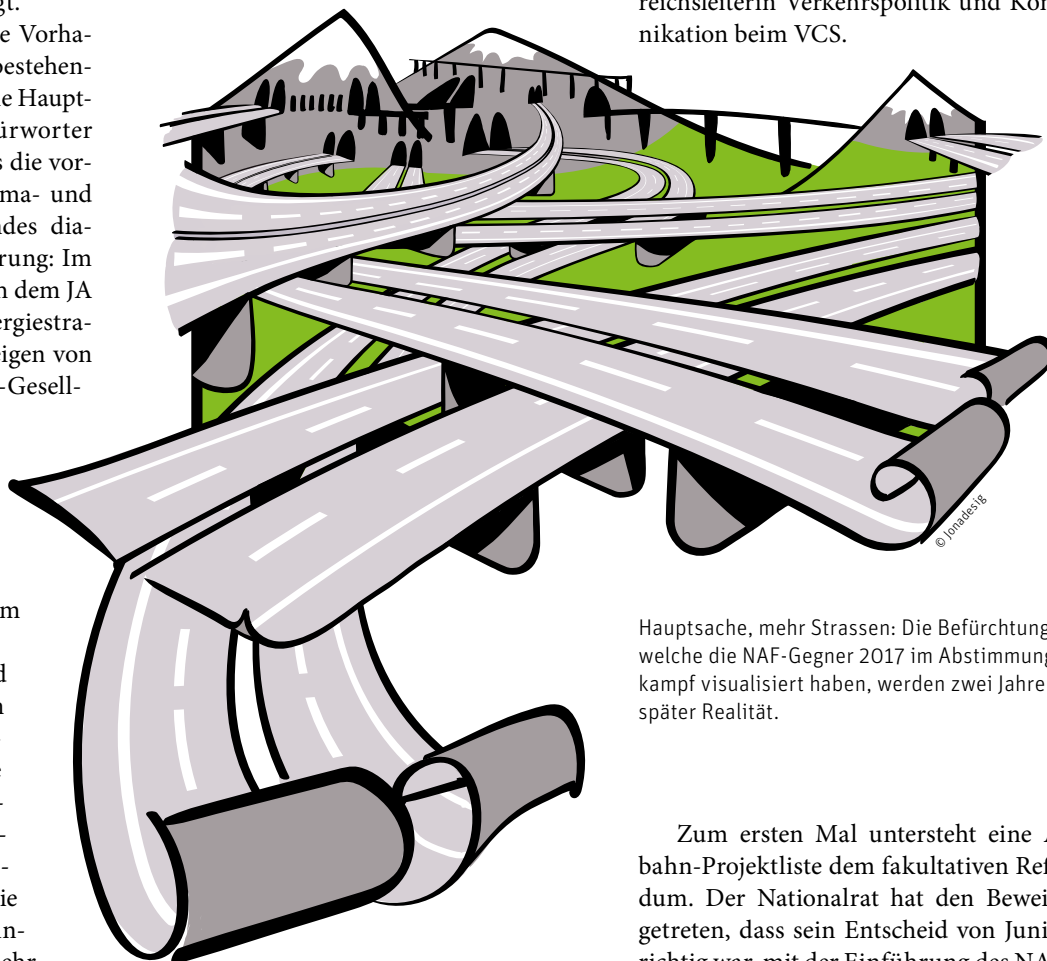
Heute beschliessen – später bezahlen

Mit dem Bypass Luzern ist eine zweite vierspurige Autobahn parallel zur bestehenden mit Kosten von 1,4 Milliarden Franken beschlossen worden. Und zwar ohne den Ent-

scheid über die «Spange Nord» abzuwarten, sprich: ohne die Zufahrt aus der nördlichen Innenstadt geklärt zu haben. Trotzdem hat der Nationalrat Jürg Grossens (Grünliberale) Antrag abgeschmettert, erst den Entscheid über dieses Kantonsstrassenprojekt abzuwarten.

bergtunnel (150 Mio.) – hat er noch weitere Projekte dazu bestellt.

Die Kosten des Autobahn-Neubaus im Zürcher Oberland sind noch gar nicht bekannt. «Die vom Nationalrat beschlossenen Entscheide sind planerisch unseriös, finanziell unverantwortlich und äussert klimaschädlich», sagt Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS.



Hauptsache, mehr Strassen: Die Befürchtungen, welche die NAF-Gegner 2017 im Abstimmungskampf visualisiert haben, werden zwei Jahre später Realität.

Dem Nationalrat reichten die vom Bundesrat verplanten 4,7 Milliarden jedoch nicht. Mit den Umfahrungen von La-Chaux-de-Fonds (546 Mio.) und Näfels (454 Mio.) und zwei noch nicht einmal baureifen Projekten – der Thurtal-Strasse (je nach Schätzung zwischen 310 Mio. und 1,5 Mia.!) und dem Muggen-

Zum ersten Mal untersteht eine Autobahn-Projektliste dem fakultativen Referendum. Der Nationalrat hat den Beweis angetreten, dass sein Entscheid von Juni 2016 richtig war, mit der Einführung des NAF der Bevölkerung bei allen Autobahnausbauten neu ein Veto-Recht zu geben. Entgegen bisherigen Abläufen bewilligte der Nationalrat Autobahn-Neubauten, ohne Projekte und Kosten zu kennen. Korrigiert der Ständerat im Juni die Masslosigkeit des Nationalrates nicht, wird der VCS ein Referendum in Erwägung ziehen. ■

IHR WOHLFÜHL-URLAUB IM 1. BIOHOTEL ITALIENS



PANORAMA
BIO GENUSS HOTEL

- VinschgauCard: alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol gratis
- Eigene Qualitäts-Brennerei
- Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau
- Ladestation für ihr Elektroauto

*Rabattcode gleich heute auf unserer Website im Anfrageformular eingeben und später davon profitieren

Buchung und Infos Familie Steiner
Mals im Vinschgau • +39 0473 83 11 86
www.biohotel-panorama.it/reise • info@biohotel-panorama.it




5%
RABATT AUF IHRE ERSTBUCHUNG
Rabattcode: Club*




Unklare
Schuldfrage?

Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

Bleiben 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

Für Mensch
und Umwelt



Multimodal ja, aber als Service public

Öffentlicher Verkehr Die Digitalisierung eröffnet neue Möglichkeiten, Verkehrsmittel zu kombinieren. Wo ist in Zukunft die Grenze zwischen privatem und öffentlichem Verkehr, und was ist Service public? Eine neue Gesetzesvorlage bringt die Diskussion ins Rollen.

Von Laura Schmid

Denken Sie sich einen Schritt in die Zukunft: Sie haben soeben in einem Restaurant gegessen und teilen dem Sprachassistenten Ihres Smartphones mit, dass Sie nach Hause möchten. Sofort sucht Ihnen eine App im Hintergrund die beste Transportkette. Kurz darauf fährt ein selbstfahrendes Auto von Google vor, das Sie zum nächstgelegenen Bahnhof bringt. Nach der Zugfahrt fahren Sie das letzte Stück auf einem bereits reservierten Sharing-Velo. Die Abrechnung der Kosten läuft im Hintergrund.

Eine solche Kombination aus unterschiedlichen Verkehrsmitteln – öffentlicher Verkehr (ÖV), Velo- und Carsharing, Taxi und in Zukunft auch selbstfahrende Autos – nennt sich Multimodalität. Im Idealfall lassen sich alle denkbaren Transportketten bequem über eine App vergleichen, buchen und bezahlen.

Chancen und Risiken

Multimodalität in diesem Sinne ist natürlich nicht neu. Doch während Sie sich heute mit verschiedenen Apps herumschlagen müssen und beispielsweise Taxi und Zug nicht mit derselben Rechnung bezahlen können, wird es in unserer Zukunft keine Grenzen mehr geben zwischen privatem und öffentlichem Verkehr. Das effizienteste Verkehrsmittel wird automatisch ermittelt und eingesetzt.

Das scheint auf den ersten Blick wunderbar. Doch klingt es noch immer so perfekt, wenn man dem obigen Szenario anfügt, dass die App im Hintergrund Google heisst? Und vor dem Restaurant auch ein Bus in Richtung Bahnhof gefahren wäre, Google aber sein eigenes Fahrzeug bevorzugt hat? Es ist nämlich durchaus denkbar, dass sich langfristig private, grosse Firmen wie Uber oder Google im Verkehrsmarkt durchsetzen.

Die jetzigen ÖV-Unternehmen wie SBB oder Postauto könnten hingegen in die Rolle eines «Fuhrparkhalters» gedrängt werden und bloss noch Infrastrukturen und Rollmaterial instandhalten. Die Frage drängt sich auf, ob private Firmen ein Interesse daran haben, Mobilität so effizient, umwelt-

freundlich und diskriminierungsfrei wie möglich zu gestalten, oder doch lieber von möglichst vielen Fahrten profitieren.

ÖV in Zukunft breiter denken

Heute sieht der Service public seinen Auftrag einzig darin, ÖV im klassischen Sinn zur Verfügung zu stellen. Doch die Grenze zwischen diesen beiden Systemen verwischt zunehmend. Wo ist beispielsweise das Angebot von Mobility einzuordnen? Es ergibt wenig Sinn, wenn sich der ÖV strikt als Bus oder Bahn versteht, Verkehr aber gleichzeitig immer stärker multimodal gestaltet wird.

Damit es für die Kundinnen und Kunden attraktiv ist, muss ÖV in Zukunft breiter gedacht werden. Das bedeutet auch, dass Service public breiter, sprich auch in neuen Mobilitätsformen, gedacht werden muss. Aber damit multimodale Mobilitätssysteme aufgebaut werden können, die einen möglichst ökologischen, effizienten und diskriminierungsfreien Verkehr gewährleisten, braucht es einen klaren Auftrag der öffentlichen Hand.

Ebenso müssen Auflagen – etwa die Gleichstellung von Menschen mit Behinderung oder bezüglich Nachhaltigkeit und fairen Löhnen – für alle Anbieter gelten. Nur so ist gewährleistet, dass der Verkehr der Zu-

kunft den Interessen der Allgemeinheit und nicht der Profitmaximierung dient.

Vorsicht einseitige Öffnung!

Der Bund möchte mit einer Revision des Personenbeförderungsgesetzes multimodale Mobilitätsdienstleistungen fördern. Die Öffnung ist allerdings nur einseitig geplant. Das heisst, private Firmen dürften künftig Zugbillets verkaufen, die SBB die Taxifahrt hingegen nicht. Dies bringt zwar multimodale Angebote, verschafft aber den privaten Anbietern einen enormen Vorteil. Der Service public wird mit diesem Schritt sicher nicht gestärkt.

Die Revision ging im Winter in die Vernehmlassung. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz lehnt den Vorschlag unter anderem mit der Begründung ab, dass für Private und für Unternehmen des ÖV gleich lange Spiesse gelten müssten. Er fordert stattdessen, dass der Bundesrat ein neues Bundesgesetz über die Mobilitätsdienstleistungen erarbeitet. Ein solches Gesetz würde es ermöglichen, die heutige, strikte Trennung von ÖV und Privatverkehr aufzuweichen. Multimodalität könnte nach klaren Grundsätzen geregelt und der Auftrag des Service public breiter gefasst werden. ■

Laura Schmid ist Spezialistin für den öffentlichen Verkehr beim VCS Schweiz.

Umsteigen vom Bus auf das Mobility-Auto:
Mit der Digitalisierung verschieben sich die Grenzen zwischen ÖV und Privatverkehr.



HOL DIR
DIE APP



VELO MITTWOCH .CH

*Du kannst
nur gewinnen!*



MEHR ALS 500
PREISE GEWINNEN!

ZUM BEISPIEL
EINEN STROMER
IM WERT VON CHF 7600.-

MEHR INFOS: VELOMITTWOCH.CH




EINE AKTION VON:

 **PRO VELO**
SCHWEIZ

PROJEKTPARTNER:

ENGAGEMENT
EIN FÖRDERFONDS DER MIGROS-GRUPPE

UNTERSTÜTZT VON:

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG

 panter



energieschweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.

Wenige Autos mit grossem Einfluss

Emissionen Ein Lämpchen im Auto macht auf Defekte am Partikelfilter aufmerksam – oder sollte das zumindest. Weil dieses Warnsystem fehleranfällig ist, fordert eine Motion die Wiedereinführung von Abgasprüfungen.

Von Nelly Jaggi

Dieselaautos werden heute serienmässig mit einem Partikelfilter ausgerüstet. Er filtert bis zu 99,9 Prozent der Schadstoffe heraus, und eine On-Board-Diagnose (OBD) zeigt der Lenkerin oder dem Lenker automatisch Fehlfunktionen an: Leuchtet ein Lämpchen, muss das Auto in den Service, leuchtet kein Lämpchen, besteht kein Handlungsbedarf – so zumindest die Information an die Autofahrenden. Deshalb müssen Autos, die über ein OBD verfügen, seit 2013 nicht mehr zum Abgastest antreten.

Nun haben jedoch Untersuchungen des Amts für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) der Zürcher Baudirektion gezeigt, dass die OBD nicht alle Defekte erkennt. Bei Fahrzeugkontrollen des Strassenverkehrsamts stiessen zehn Prozent der Autos eine zu hohe Anzahl an Partikeln aus, ohne dass es das OBD-System angezeigt hätte. Das legt den Verdacht nahe, dass viele Dieselaautos mit kaputten Filtern unterwegs sind. Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat im Juni 2018 angekündigt, eigene Messungen durchzuführen.

Krebserregend und schädlich

Für die Luftreinhaltung stellt das ein grosses Problem dar: Ein Auto mit defektem Filter stösst dieselbe Menge an Russpartikeln aus wie 1000 Dieselaautos mit funktionierendem Filter. Im März hat Martin Winder, Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz, für die Nachrichtensendung «10vor10» am Berner Bahnhofplatz mit einem mobilen Messgerät den Schadstoffausstoss vorbeifahrender Autos gemessen. Das Gerät zeigte gleich mehrmals alarmierende Werte an. «Sehr wenige Autos haben einen grossen Einfluss. Russpartikel aus Dieselmotoren gelten als krebserregend und sind somit sehr schädlich», sagt Winder.

Im Zuge des Dieselskandals wurde der Ruf nach einer Wiedereinführung periodischer Abgastests laut – im Fokus standen Manipulationen durch Autobesitzende. Mehrere EU-Länder, darunter Deutsch-



Martin Winder prüft für die Nachrichtensendung «10vor10» am Berner Bahnhofplatz den Schadstoffausstoss vorbeifahrender Autos.

land, Belgien oder Holland, haben sie aus diesem Grund kürzlich wieder eingeführt. Die AWEL-Ergebnisse haben gezeigt, dass auch auf Schweizer Strassen viele Autos mit kaputtem Filter unterwegs sind und damit unbemerkt für eine hohe zusätzliche Feinstaubbelastung sorgen.

Periodische Prüfung gefordert

Mit einer Ausfallquote von zehn Prozent sind OBD offensichtlich nicht zuverlässig genug. Daher fordert Nationalrätin Tiana Moser (Grünliberale) in einer Motion – auch aufgrund der neusten Erkenntnisse –, dass die periodische Abgasprüfung wieder eingeführt wird. Diese soll sicherstellen, dass die Nachbehandlung der Abgase durch Ka-

talysatoren und Filter nicht nur bei der Typengenehmigung, sondern auch während der gesamten Betriebsdauer eines Fahrzeugs ordnungsgemäss funktioniert. So sollen defekte, ausgebaute oder nachträglich manipulierte Abgasreinigungs-Systeme erkannt werden.

Winder begrüsst die Forderungen der Motion Moser: «Heute kann es vorkommen, dass Autos mit defekten oder gar bewusst ausgebauten Partikelfiltern jahrelang umherfahren, ohne dass dies bemerkt wird. Es braucht regelmässige Kontrollen, um diese wenigen, aber extrem verschmutzten Fahrzeuge zu identifizieren und zu reparieren.» ■

Die wichtigsten Tipps für Fahrspass und Sicherheit

Die richtigen Einstellungen sorgen für besseren Fahrkomfort und mehr Sicherheit



Sattelhöhe prüfen: Ferse aufs Pedal stellen; Knie ist nur leicht angewinkelt

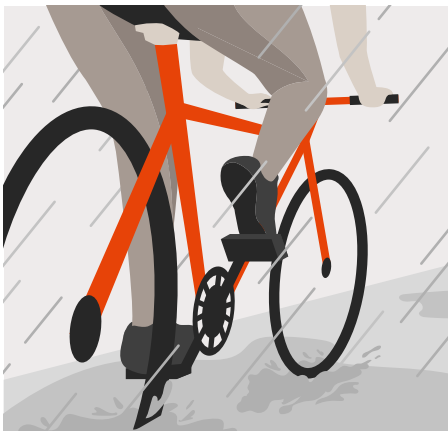


Bremshebel einstellen: Zeige- und eventuell Mittelfinger erreichen den äusseren Rand

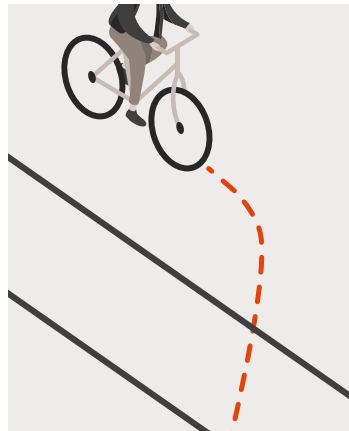


Helm richtig anziehen: Zwei Fingerbreit über Nasenwurzel; mit straffen Bändern

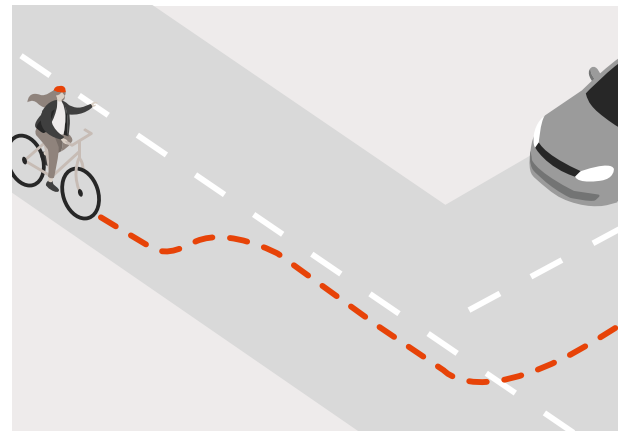
Wer heikle Stellen kennt, kann sie besser meistern



Bei nassen, schnee- oder eisbedeckten Fahrbahnen Tempo anpassen

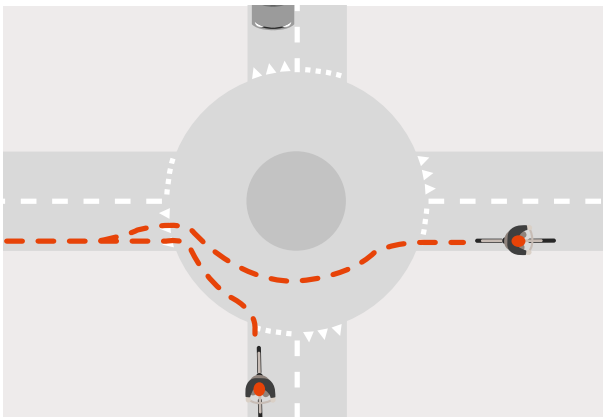


Schienen und Absätze in einem möglichst rechten Winkel überqueren

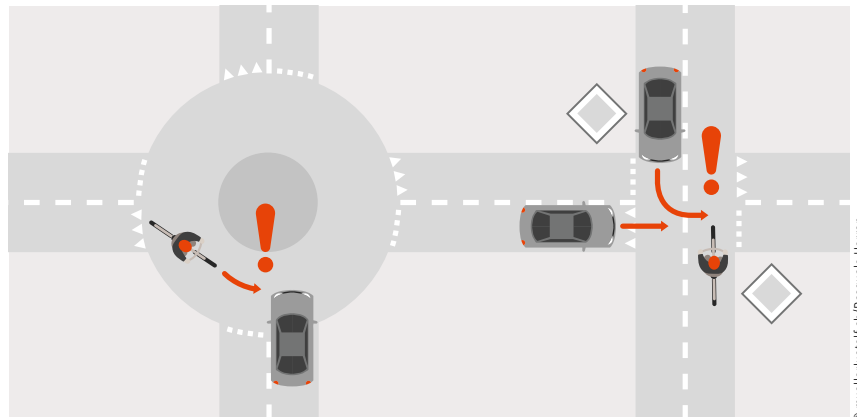


Beim Linksabbiegen: Blick zurück, Handzeichen geben, einspuren, Kurve nicht schneiden

E-Bikes werden oft übersehen. Fahren Sie vorausschauend, konzentriert und stets bremsbereit



Im Kreisell immer in der Mitte der Fahrbahn fahren. Ausnahme: Verlassen des Kreisells bei der 1. Ausfahrt



Mit dem Fehlverhalten Anderer rechnen: Vorausschauendes Fahren ist das A und O

«Manöver üben wir an einem verkehrsfreien Ort»

Interview: Christine Steinmann

Herr Wälti, Sie empfehlen E-Bike-Neulingen, ein spezielles Fahrtraining zu besuchen. Warum?

E-Bike-Fahren ist absolut keine Hexerei, wenn ein paar Grundregeln beachtet werden. Aber ein E-Bike unterscheidet sich bezüglich des Fahrgefühls und des physikalischen Fahrverhaltens vom konventionellen Velo. Die schnellere Beschleunigung und das höhere Gesamtgewicht können zu ungewohnten Situationen führen.

Wie läuft ein solcher E-Bike-Kurs ab?

Die Teilnehmenden sind vereinzelt etwas überrascht, dass das Training in einem Theorieraum beginnt. Den kurz gehaltenen Verkehrskunde-Unterricht schätzen sie dann aber jeweils sehr. Danach geht's nach draussen. Zuerst wird überprüft, ob das E-Bike optimal eingestellt ist. Die richtige Sitzposition trägt bereits zur besseren Beherrschung des Velos bei. Die wichtigsten Manöver üben wir anschliessend an einem verkehrsfreien Ort – etwa auf einem Schulhausplatz.

Warum Manöver üben, wenn es doch darum geht, sicher im Strassenverkehr unterwegs zu sein?

Ein E-Bike reagiert anders, als man es sich von einem konventionellen Velo gewohnt ist. Damit es später auf der Strasse zu keinen bösen Überraschungen kommt, lohnt es sich, zuerst abseits des Verkehrs zu üben. Ich zeige zum Beispiel, wie die beste Bremswirkung erreicht wird. Beim Üben der Vollbremsung quietscht es dann auch mal. Wir lernen, wie eine Kurve auf der Ideallinie sowie mit korrekter Blicktechnik durchfahren wird. Oder wir loten aus, wie Absätze elegant überfahren werden können, ohne dass man dabei beinahe vom Velo fällt.

Velofahren Ein E-Bike ist viel mehr als einfach ein Velo mit Unterstützung. Spezielle Fahrtrainings sind darum besonders empfehlenswert. Wer sicher unterwegs ist, Gefahren im Strassenverkehr rechtzeitig erkennt und vorausschauend fährt, wird daran viel mehr Freude haben, sagt E-Bike-Guide Romeo Wälti im Gespräch.



Romeo Wälti (links) – E-Bike-Guide bei Thömus Bike Academy – zeigt den Kursteilnehmenden, wie sie eine Tramschiene sicher überfahren.

Wann beherrscht jemand sein E-Bike?

Wer in einem Kurs einen Geschicklichkeitsparcours absolviert hat, bekommt ein besseres Gespür für sein E-Bike. Er ist sich bewusst, dass er vor einer Ampel die Unterstützungsstufe reduzieren und in einen kleinen Gang schalten muss, um anschliessend zügig anfahren zu können. Wichtig ist auch der Blick zurück über die Schulter, um sicher links abzubiegen und sich im Verkehrsraum zu orientieren. Weil man in eine andere Richtung blickt, als das E-Bike fährt, ist er aber nicht einfach auszuführen. Das bedeutet: üben, üben, üben.

Was sollten E-Bike-Fahrende im Verkehr besonders beachten?

Sie sollten sich bewusst sein, dass sie oft nicht oder zu spät gesehen werden. Die Geschwindigkeit von E-Bikes wird regelmässig unterschätzt. Dies geschieht besonders oft bei

Verzweigungen und Kreiseln. Deshalb empfehle ich, immer das Licht einzuschalten, helle Kleidung und zusätzlich reflektierende Materialien zu tragen.

Welche Rückmeldungen erhalten Sie nach den Kursen?

Für viele sind sie ein Aha-Erlebnis. Sie würden sich wünschen, dass beim Kauf eines E-Bikes ein Kurs im Preis inbegriffen ist. ■

Informationen zu E-Bike-Fahrkursen sowie zur VCS-E-Bike-Kampagne auf www.verkehrsclub.ch/e-bike

Christine Steinmann ist Expertin für Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Sie fährt Velo normalerweise ohne Tretunterstützung.



UNESCO-Welterbe RhB entdecken

Über 100 Jahre steht sie da: Die Bahnstrecke über Albula und Bernina ist in Sachen Bautechnik und Linienführung eine Meisterleistung. Die beiden einzigartigen Bahnlinien von Thusis bis Tirano fügen sich mit spektakulären Kunstbauten wie Viadukten und Kehrtunnels harmonisch in die bezaubernde Landschaft ein und zählen zum UNESCO-Welterbe. Mit dem UNESCO-Welterbe-Pass reisen Sie an zwei (innerhalb von vier) Tagen beliebig in allen Zügen auf der Welterbe-Strecke – z. B. ins Bahnmuseum Albula, in den Gletschergarten in Cavaglia oder zum Mittagshalt nach Poschiavo. Überall gibt es beliebte Fotosujets zu entdecken wie den Landwasserviadukt, die Kehrtunnels zwischen Bergün und Preda oder der Kreisviadukt von Brusio.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

30% Rabatt auf den UNESCO-Welterbe-Pass. Gültig bis 31. August 2019.

Bestellen: unter www.rhb.ch/welterbepass mit Code «VCS_RhB19».

Merrell Vapor Glove 4 – für maximale Bewegungsfreiheit

Der extrem leichte Barfuss-Schuh Vapor Glove 4 von Merrell mit einer dünnen Vibram-Sohle und flachem Profil bietet maximalen Bodenkontakt und ein ausgeprägtes Barfuss-Gefühl. Gleichzeitig ist der Fuss vor spitzen Steinen oder anderen gefährlichen Gegenständen geschützt. Die flache Fussposition sorgt für eine neutrale Körperhaltung, wodurch Fuss- und Beinmuskulatur trainiert werden. Dank seiner Kompaktheit und dem geringen Gewicht findet der Vapor Glove 4 aber auch in jedem Gepäck Platz. Das atmungsaktive und schnell trocknende Material macht den veganen Barfuss-Schuh auch zu einer guten Wahl für Aktivitäten im oder am Wasser.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Barfuss-Schuh Merrell Vapor Glove 4 ist für Damen und Herren in den gängigen Grössen mit Rabatt-Code mag0219 zum Preis von Fr. 104.90 statt Fr. 119.90 erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 31. Mai 2019.

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

Natura-Trail-Wanderführer und «Naturfreund»

Praktisch und informativ: Die zehn Natura-Trail-Taschen-Wanderführer mit detaillierten Routenbeschreibungen. Die handlichen Bücher enthalten spannende Informationen zu Tieren und Pflanzen der jeweiligen Gegend sowie zur Landschaft, zur Kultur und zur Geschichte der Region.

Anregend und spannend: Das Magazin «Naturfreund» berichtet für gesundheits-, sport-, natur- und kulturinteressierte Menschen. Es sensibilisiert mit vier jährlichen Ausgaben für die Belange der Natur, animiert zum

Draussen-Sein, ermöglicht Ein- und Ausblicke, erzählt Geschichten – bietet eben eine packende Lektüre.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Alle **zehn Natura-Trail-Taschen-Wanderführer** für Fr. 35.– inkl. Porto und Verpackung (statt Fr. 50.– plus Porto). Dazu gratis die **Sammelbox** im Wert von Fr. 10.–. Angebot gültig bis 30.6.2019 oder solange Vorrat. Die einzelnen Taschenführer können zum Normalpreis von Fr. 5.– bestellt werden.

Abonnement «Naturfreund» für 1 Jahr zum Sonderpreis von Fr. 15.– statt Fr. 30.– (4 Ausgaben)

Bestellen: www.verkehrsclub.ch/bonus (Rubrik Bücher, resp. Rubrik Diverses)



© Schweiz Tourismus - André Meier

Freie Fahrt auf der Route Verte

Mit dem E-Bike von Schaffhausen nach Genf durch sechs regionale Naturpärke. Während der ganzen Reise überwinden Sie mit dem E-Bike mühelos die sanften Hügel des Jura-Gebirgszuges und Sie können Energie tanken inmitten dieser ruhigen und Kraft spendenden Natur. Sie radeln durch die

schönsten Landschaften des Jura-bogens und geniessen unzählige Köstlichkeiten aus den Naturpärken. Für eine Woche Ferien im Grünen, ein Wochenende unter Freunden oder sogar für einen Tagesausflug – La Route Verte bietet Ihnen ein einzigartiges und unvergessliches Erlebnis!

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Fr. 10.– Rabatt auf eine E-Bike-Tagesmiete bei Rent a Bike auf den Normalpreis – nicht kumulierbar mit anderen Reduktionen. Einlösbar beim Vorweisen dieses Inserats an einer der folgenden Mietstationen: Schaffhausen, Bad Zurzach, Olten, Liestal, Basel, St-Ursanne, Saignelégier, Tramelan, Noiraigue, Buttes, Le Sentier, St-Cergue und Genf. Gültig bis 31. Oktober 2019. Payserie: 0218 0000 0115

Schnupper-GA für einen Monat

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Das Angebot ist nur gültig gegen Abgabe des Gutscheins im Umschlag vom 25.4.2019 bis 6.6.2019 an einer bedienten ÖV-Verkaufsstelle. Der erste Gültigkeitstag kann innerhalb der Verkaufszeit frei gewählt werden. Das Schnupper-GA berechtigt zur freien Fahrt auf allen GA-Bereichsstrecken. Beim Kauf und bei der Kontrolle in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein amtlicher Ausweis vorzuweisen. Das Angebot gilt nur für Personen, die in der Schweiz oder im grenznahen Ausland wohnen. Artikelnummer: 12947/Ordercode: VCS19

Gut unterwegs mit den VCS-Velokarten

Die regionalen Velokarten stellen die schönsten vom VCS empfohlenen Radwege vor. Ob bei der Planung oder unterwegs – die Karten im Massstab 1:60 000 liefern wertvolle Zusatzinformationen über Steigungen, Verkehrsaufkommen und Strassenbeläge. Ebenfalls eingezeichnet sind Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Picknickplätze sowie Mietvelo- und Bahnverladestationen. Dank aufgedrucktem Code lassen sich die Karten auch aufs Smartphone oder Tablet laden. Das Pionierwerk besteht heute aus 22 Regionalkarten, die ausser den Hochalpen und dem Engadin die ganze velogängige Schweiz abdecken.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Die VCS-Velokarten sind mit 20% Rabatt zum Preis von Fr. 23.– statt Fr. 28.80 pro Karte erhältlich. Aktion gültig bis 31. Mai 2019.
Bestellen: Unter www.vcs-boutique.ch oder Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).



© zVg



© zVg

Bergsommer im Engadin

Frische Bergluft, tiefblauer Himmel, idyllische Bergseen – das ist Natur pur und mittendrin authentische Engadiner Dörfer und das wunderbare Mineralbad. Geniessen Sie Wander- und Badeferien in einem und profitieren Sie von täglichen Eintritten ins Engadin Bad Scuol, freier Fahrt mit dem Postauto inklusive Dreiländerfahrt, mit der Rhätischen Bahn bis nach Zernez und freie Fahrten mit der

Bergbahn Motta Naluns (während der Betriebszeiten).

Das 3-Sterne-Superior-Badehotel Belvair ist durch eine Passarelle direkt mit dem Thermalbad verbunden. Die 33 teils frisch renovierten Zimmer erstrahlen in warmen Farben – sie sind nach Süden ausgerichtet, verfügen über Balkon oder Terrasse und sind mit dem Lift erreichbar. www.belvair.ch



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

2 Übernachtungen in einem schönen Doppelzimmer (inkl. Frühstück, Zvieri und Nachtsessen); unbeschränkte Eintritte ins Engadin Bad Scuol, Bus und Postauto mit 3-Länder-Fahrt, RhB bis Zernez (ab 3.11.2019 bis St. Moritz/Pontresina), Bergbahnen Motta Naluns (bis 2.11.2019) – alles auch am An- und Abreisetag – für Fr. 299.– pro Person, exkl. Kurtaxe, limitiertes Kontingent. Gültig vom 10. Mai bis 28. September 2019. Wochenende und Hochsaison im Juli/August/Oktober auf Anfrage mit Aufpreis.

Bestellen: unter Tel. 081 861 25 00 oder per E-Mail: info@belvair.ch

So geht Klimapolitik

Das Klimaproblem ist im Kern entwaffnend einfach – wenn man es sich denn eingestünde: Wärmer wird es vor allem deshalb, weil die Menschheit Öl, Gas und Kohle verbrennt. Klimapolitik kann also nur funktionieren, wenn sie darauf hinwirkt, die fossilen Energieträger vom Markt zu verbannen. Der CO₂-Ausstoss muss nicht einfach sinken.

Er muss runter auf «netto null».

Scharfsinnig und pointiert blickt der Umweltjournalist Marcel Hänggi – Mitinitiant der «Gletscher-Initiative» – mit diesem Buch in die klimapolitische Zukunft. Dabei fordert er Mut zur Utopie und mehr gesellschaftspolitische Fantasie.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Bestellen Sie das Buch zum Sonderpreis für Fr. 17.– statt 22.– zzgl. Fr. 2.– Versandkosten beim Rotpunktverlag. Das Angebot ist gültig bis 31.12.2019.

Bestellen: E-Mail mit dem Vermerk «VCS Mitglieder Aktion» an vertrieb@rotpunktverlag.ch

Ein Haus für Marienkäfer

Sie sind weit mehr als nur Glücksbringer, vertilgen sie doch Blattläuse äusserst effizient. Oft fehlen Marienkäfern aber heutzutage natürliche Orte, an denen sie überleben können. Mit einem eigens für sie konstruierten Haus bietet man den Insekten, und auch ihren Larven, einen perfekten Unterschlupf. Es kann im Garten, am Boden oder auf dem Sitzplatz in der Nähe von Pflanzen, die häufig von Blattläusen befallen sind, platziert werden.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Das 40 cm hohe, 2,1 kg schwere Marienkäferhaus aus Schweizer FSC-Holz gibt es für Fr. 45.– statt Fr. 50.– (zzgl. Fr. 9.50.– Versandkosten). Das Angebot ist gültig bis 31. Mai 2019.

Bestellen: Zu bestellen bei Bioterra, Stichwort «Aktion VCS-Marienkäferhaus» via E-Mail: service@bioterra.ch oder Tel.: 044 454 4848.

Licht und Strom unterwegs mit der Luci String Lights

Die Solarleuchte Luci String Lights hüllt jeden Ort – ob draussen oder drinnen – in ein warmes Umgebungslicht und sorgt damit jederzeit für ein gutes Ambiente. Das Geheimnis dahinter sind 10 LED-Knoten, die auf einem 5 Meter langen Nylon-Kabel verteilt sind. Daraus ergeben sich viele beliebige Möglichkeiten zum Erleuchten der Umgebung. Wie alle Luci-Lampen nutzt die Luci String Lights die Kraft der Sonne, um den integrierten Akku aufzuladen. Zudem verfügt die Solarleuchte über einen USB-Anschluss, der zum Aufladen des Akkus, aber auch zum Laden mobiler Kleingeräte unterwegs dienen kann.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Luci String Lights ist mit Rabatt-Code mag0219 zum Preis von Fr. 49.90 statt Fr. 59.90 erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 31. Mai 2019.

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



Misstritt im Mattiswald

VCS-Versicherungen Geplant war eine zweiwöchige Wanderung durchs winterliche Schweden auf den Spuren von Ronja Räubertochter. Zum Verhängnis wurde der Protagonistin dieser Geschichte allerdings kein Räuber, sondern ein gebrochener Fuss.

Von Jessica Bachmann

© Fotolia/Pratryk Kosmidler



Weder Räuberhöhle noch Luxushotel: Unsere Protagonistin hat sich auf das Übernachten in typisch schwedischen Häuschen gefreut.

Einmal Ronja Räubertochter sein, das wäre schön, dachte sich die Protagonistin dieser Geschichte und plante eine Wanderung durchs winterlich verschneite Schweden. Angereist kam sie in Begleitung ihres treuen Gatten – gemütlich in zwei Etappen mit dem Zug von Basel über Hamburg. Nach ein paar letzten Besorgungen – mit guter Verpflegung macht ein Abenteuer gleich doppelt Spass – machten sich die beiden zu Fuss auf in Richtung Mattiswald. In 13 Etappen wollten sie durch den schwedischen Wald wandern. Die Übernachtungen planten sie natürlich weder in Burgen noch in Bärenhöhlen, sondern in einfachen Hütten oder Hostels. Sie waren glücklich, denn all das entsprach exakt ihren Vorstellungen von erholsamen Ferien.

Derartige Abenteuer waren nicht neu für die beiden. Oft schon hatten sie mehrtägige Wanderungen unternommen – mit und ohne Schneeschuhe. Mit dem Lesen eines Kompasses und speziellen geografischen Gegebenheiten kannten sie sich gut aus. Die eisige Kälte konnte ihnen mit der richtigen Kleidung nichts anhaben. Unsere Protagonistin und ihr

Gatte waren also auf alles vorbereitet. Oder auf fast alles, denn bereits auf der ersten Etappe geschah das Unvorhersehbare: Sie übersah eine Wurzel unter einer dicken Schicht Schnee und brach sich den Knöchel.

Sorgenfrei genesen

Es war ihr sofort klar, dass ihr Abenteuer damit endete. Der besorgte Gatte brachte sie ins nächstgelegene Krankenhaus. Glücklicherweise war unsere Protagonistin im Besitz des VCS-Schutzbriefes und konnte nach der Kontaktaufnahme im Krankenhaus umgehend die Notfallnummer anrufen. Der Arzt vor Ort schilderte dem Vertrauensarzt der VCS-Notrufzentrale Medicall den Fall und besprach mit den betrubten Abenteurern das weitere Vorgehen. Da zum Glück nur der Fuss verletzt war, konnte die Behandlung vor Ort erfolgen.

Der Gatte hatte keine Lust, die Reise alleine fortzusetzen, also beschlossen die beiden, mit dem nächstmöglichen Zug zurück in die Schweiz zu fahren. Hätte man die Reisende gefragt, wie sie sich nun fühle, hätte sie vermutlich ungefähr so geantwortet: «Natürlich

macht es mich traurig, dass unsere langersehnte Reise so schnell zu Ende war. Aber ich bin froh, dass ich mir nur den Fuss verletzt habe und wir beide mit dem Zug zurückreisen konnten».

Gefreut hat sie sicher auch, dass ihr die Notrufzentrale mit Rat und Tat zur Seite stand. Sie forderte sämtliche Rechnungen ein und sandte einen Teil an die Unfallversicherung weiter. Der VCS-Schutzbrief übernahm alle Annullierungs- und Rückreisekosten – auch diejenigen für den ursprünglich für die Rückreise gebuchten Zug. So konnte sich die Protagonistin auf die Genesung konzentrieren und mit ihrem Gatten bereits erste Pläne für die nächste Reise schmieden. Sie waren sich einig, Schweden hatte ihnen gefallen. Als Nächstes steht eine Velotour von Malmö nach Sevedstorp auf dem Programm. ■

Jessica Bachmann ist Beraterin beim VCS Schweiz und fährt am liebsten mit dem Zug in die Ferien.

Der VCS-Schutzbrief

Einer für alles – mit dem VCS-Schutzbrief sparen Sie eine Vielzahl separater Annullationsversicherungen. Er versichert die Annullierungskosten und Reisezwischenfälle infolge von Unfällen und Krankheiten im Ausland wie auch in der Schweiz. Ab jetzt können Sie sich entspannt zurücklehnen. Der Rundumschutz gilt für alle Reisen und Freizeitaktivitäten, das ganze Jahr lang – egal, welches Reisemittel Sie wählen und ob Sie eine gefährliche Kletterwanderung unternehmen oder sich in einer Hotelanlage erholen.

Den VCS-Schutzbrief gibt es

- für Einzelpersonen (ab Fr. 55.–)
- für Familien (ab Fr. 67.–)
- mit und ohne Pannenhilfe
- für ganz Europa oder weltweit

Weitere Informationen und Bestellung:
www.verkehrsclub.ch/schutzbrief

DIVERSES

Italienisch lernen, denken, sprechen und fühlen! Lernen vor Ort und hautnah – in der Toskana, in Umbrien oder auf Sizilien. Sprachkurse mit Kulturreisen, italienischer Gastronomie und Ferienstimmung in traumhafter Umgebung! Carmela Tedaldi-Cisto, www.ctedaldi.ch

Workshop Speckstein im Hotel Rätia, Filisur, 21. bis 27. Juli 2019. www.kreativ-steinundfoto.ch

Von Zauber und Weisheit der Bäume Fünfzig Baummärchen aus aller Welt, 232 S., ganzseitige Farbbilder, mit begleitenden Texten, CHF 35.-. Info und Shop: www.mutaborverlag.ch Auch in jeder guten Buchhandlung!

KONTAKTE

Ig, w, 53, us em Solothornische, finges öd, au Morge elei Zmorge z'ässe! Ig be gäre ongerwägs ir Natur, z'Fuess, schwömmend, mit Drohtesu oder mit ÖV! Bisch ou zärtlich, trööi, schööumisch, ufgstöt ond vöusittig interessiert? Frööie mii of dis Echo! Melden bei VCS, Chiffre 19021, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Jeder Mensch begegnet 1x im Leben dem Menschen seines Lebens ... doch die wenigsten erkennen ihn rechtzeitig. Ich habe noch nicht aufgegeben! Bist Du **m zwischen 65/72** gerne in den Bergen und noch beziehungsfähig? Freue mich: uarg@gmx.ch

9 Tage Velotour in Andalusien im September. (Organis. Individualtour) Fitter **Rentner sucht Mitfahrer(in)**. SMS am 079 676 37 45

Den Frühling im Herzen spüren... Naturverbunde, weltoffene, kreative, warmherzige Frau (62,170cm) wünscht sich für die Weiterreise einen **freudvollen, achtsamen Weggefährten**. Unter der 100jährigen, blühenden, duftenden Linde öffne ich dein Brieflein (bitte mit Foto)! Chiffre Frühlingsglück 19022, VCS, Postfach, 3001 Bern

WOHNEN

Zu verkaufen in **IT-Ligurien**, schönes altes Haus, renoviert mit grandioser Aussicht aufs Mittelmeer. Interessiert? Infos: www.casabordighera.wordpress.com



Rickli Wanderreisen

Marokko, Kapverden, Azoren, Rumänien, Montenegro, Bulgarien, Schottland, Schweden



Grosse Naturerlebnisse - sorgfältig reisen - bewusst geniessen
Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch

Zu verkaufen im **Elsass, Sundgau**: Gepflegtes Fachwerkhaus. Pellet Zh. Dach 2015, Scheune/Garage, Bio-Obstgarten Nähe EuroVelo 6 info@clic.li

Für **TÖPFER**: 3 Zi. Haus + Laden + Töpferkeller am LUGANERSEE, Fr. 390'000.- Tel. 077 440 95 52

Zu verkaufen auf Korfu / Griechenland ruhig gelegene, kleine **B&B Ferienanlage** mit herrlicher Meersicht.



Haupthaus, 4 Bungalows, Pool, Gartenanlage mit Olivenbäumen. Ideal für engagierte Gastgeber, Naturfreunde, Aussteiger, Grossfamilien **Tel. 079 225 34 43**. www.elaionas.ch

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Sedrun: Ferien im **denkmalgeschützten Bauernhaus**. Frisch renoviert. 6 Pers. Nähe Badese, kinderfreundliche Umgebung. www.giassa10.ch

Prättigau (GR), Jenaz: Ferienwohnung B&B für 1-2 Pers., Infos + Reservation www.ferienwohnung-vela.ch

Chardonne: Zimmer für 2-3 Pers. Tolle Lage an Weinberge und dem See für Spaziergänge usw. philcosa@gmail.com

Valle Onsernone. Stilvolle Zimmer im Palazzo. Sonne, wilde Natur, Ruhe. www.palazzobarione.ch

Ruhe und Erholung im **Tessin: 1 ½ Z. Wohnung in Capriasca**, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Zusätzliches Zimmer möglich. Tel.: 076 462 81 86 www.casa-cagiallo.ch

Gruyère: Bed & Breakfast in Bauernhaus an wunderschöner Lage. Töpferatelier und Velos inkl.! www.bnb-gruyere.ch

Ftan / U-Engadin: ruhige, sonnige Ferienwohnung. 3 Zi., für 4 Pers., mit Gartensitzplatz. Natur pur. Tel.: 079 284 92 16

Heimelige **3-Zi-Wohnung in Fèrme** bei Le Locle NE. Wandern, Velo, etc. www.crozot.ch / Tel. 079 924 35 43

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

Vairano am **Lago Maggiore: Ferienwohnung für 4 Personen**. Tolle Lage mit Panorama-Seesicht und Pool. www.ferienwohnung-gemelli.ch

Freistehendes Ferienhaus, Maggital mit 4 Betten, Sommerferien noch frei. www.e-domizil.ch/1888248

Seminar-Hotel Rhodania Albinen (VS) Ferien, Wanderwochen, Kräuterkurse, Praktikum im Heilkräutergarten, Musikwochen, Konzerte, Bistrobetrieb 079 345 76 61 www.hotelrhodania.ch

Direkt am See zw. P. Ronco-Brissago FeWo 2-4 P., ÖV 3 Min / Bushaltestelle CRODOLO bereits belegt in Wo 28-32, crkumli@bluewin.ch

Santa Maria / GR sanft renoviertes Bündnerhaus / - Wohnung für 2 – 8 Personen. Viel Platz für Velo etc. sites.google.com/site/plattamala48

Lenk: 5½- und 2½-Zi.-Ferienwohnung (siehe unter www.chaletambrueggli.ch). Wir freuen uns auf Sie! Tel. 031 301 20 40

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



www.kleintierstaele.ch

Mit gutem Gewissen Meer-schweinchen und Kaninchen halten!
Tierfreundliche Gehege sozial produziert.
kleintierstaele.ch



ORT DER KRÄUTER

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

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

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

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

Wolfhalden / AR: 1½-Zi-Häuschen, ruhige Lage mit Seesicht im Grünen, 1-3 Schlafplätze. WLAN vorh. Fr. 380.-/Wo (Sa – Sa) Reinigungs- und Nebenkosten Fr. 110.- einmalig. Tel. 071 888 17 12

Ausspannen im Jura? Grosszügiges Gästezimmer mit wunderschönem Garten. www.bnb-jura.ch, Tel. 079 758 93 17

Entdecke deine Kreativität in der Tessiner Natur. Kreativität leben 28.7. bis 2.8.2019. Gestalten im Holz 4. bis 9.8.2019. Kontemplativ & kreativ 11. bis 16.8.2019. Infos unter casanelbosco.ch

Brione im Verzascatal: Neue Ferienwohnung für 2-4 Personen mit grossem Gartensitzplatz. Telefon 079 746 53 85 rohrer-camenzind@bluewin.ch

MALCANTONE/BRENO am Mt. Lema: sonnige App. + B&B-Zimmer in Patrizierhaus m. romant. Patio. Wandern, baden, biken – Natur pur! www.casaleone.ch

Locarno-Minusio: Häuser, Whn. Studios. Seesicht, beh. Schwimmbad, ruhig. Tel. 091 743 16 10 www.paganetti.ch

Malcantone / TI: FeWo für 2-4 Pers. in altem Tessinerhaus in Pura zu vermieten. Tel. 091 606 38 81 www.casalibella-pura.ch

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

FERIEN AUSLAND

Töpfern in den Toskanaferien vom 25.5. bis 8.6. und vom 31.8. bis 14.9.2019. Ausführliche Infos: www.olivi.ch

Süd-Frankreich: Idyllisches Ferienhaus am Meer. Naturschutz- + Wandergebiet, mit ÖV mögl., ruhig, 2-4 Pers. 041 360 44 55

Englisch lernen und wandern im Lake District (GB): 14.-27.7. 2019
Verbessern Sie Ihre Englischkenntnisse und lernen Sie schöne Landschaften kennen. 052 625 86 68.
www.englishadv.com

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50 m, malerisches 4-Zimmer-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab Fr. 1040.-/Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Zu verkaufen gepflegtes Landhaus in der TOSCANA mit Nebengebäude. Ort der Ruhe, Ort der Kraft in intakter Natur. Alter Baumbestand, Olivenhain, unverbaubare Lage. Nähe Massa Marittima, 30 Min. vom Meer entfernt. Kontakt: anderhi@bluewin.ch (Hilde Anderegg)

Wunderschönes Rustico im **Val Prino Prelà, Ligurien**, zu vermieten für 3 - 6 Personen. Kleiner, ruhiger Weiler. Meersicht. Mit ÖV erreichbar. Auskunft erteilt 079 698 23 82



Al Forno vacanze

5 gemütliche Tessiner Rustici
 Im autofreien Weiler Pila
 Intragna/Centovalli

Ursula & Hannes freuen sich auf euch!

www.al-forno.ch

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

Samothraki GR, Insel der Nike, abseits der Touristenströme. Landhaus mit Pool. Wochenweise für 2 Paare oder Familie. Info unter www.samothraki-holiday.net

Vermietung Seminarhof Toskana für Töpfern, Malen, Veloferien u. A. Ausführliche Infos: www.olivi.ch

BURGUND, Haus, 18. Jh. Helle, schön eingerichtete **2,5-Zimmer-Whg.** Zentral gelegen, ruhig, mit Hof, Garten, Velos, Natur, Kultur, Wein. Tel. 076 589 60 43 / 0033 38 591 187 2. www.maisonrose.ch

Porlezza/IT: Ferienhaus mit 3 Zimmer, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. www.satiren.ch/casa.html, 044 482 54 86

Côte d'Azur – La Croix Valmer: 600 m vom Meer Haus mit 8 Betten, grossem Garten, Kamin. Mit ÖV direkt erreichbar. kkmarti@bluewin.ch / Tel. 079 514 69 57

Erholung Unterakunft für Ihre **Ferien in Mittelitalien** gesucht? www.coldifiori-bnb.com

casa im Herzen des Malcantone
santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Gepflegte und stilvolle Einfachheit
- Abschalten und Ruhe finden
- Im wildromantischen Wandergebiet

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



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

Radfahren am Ostsee-Fjord Schlei. Übernachten im **lux. Zirkuswagen.** Alleinlage. info@vie-de-boheme.de

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita... Private Ferienwohnungen für 2-6 Personen. 290-660 €/Wo. NR. Hunde willk. 079 208 9 802; www.ortasee.info

ACHTSAM REISEN - FRÜHLINGS-ERWACHEN. Innehalten, Entschleunigen, Stille, Wandern, Kreativität, Yoga, Ayurveda, Qi Gong... Am Meer und in den Bergen. Auch für Alleinreisende. Programm: www.inspiration-reisen.ch

Ferienhaus an der Saône (F) max. 10 P. / 2.5 Autostd. von Basel ab Fr. 550.- / Woche Tel. 044 860 47 15 dieterliechti@hispeed.ch

Südfrankreich. Landhaus mit Pool für 9 Pers. Haustiere erlaubt. Abgelegen. www.aiguallier-bernas-montclus.fr

Im **Val Vigizzo / IT** vermieten wir ein **sonniges Ferienhaus.** 2 - 4 Personen. Ideal für Familie. Verkehrsfrei, Aussicht, Badebach, Wandern, öV Centrovallibahn. Kontakt: ferien@vigna.ch. Infos/Bilder: www.vigna.ch

Ferien im europäischen Urwald- Velofahren, Wandern, Wildtiere Familienferien im Zirkuswagen Ferienhäuser und Wohnungen Kultur- und Literaturreisen www.wisent.ch
 043 333 25 25

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

TOSCANA / Suvereto: Ferien in gepflegtem **Landhaus.** Natur pur, Ruhe, wandern, biken, Kultur, Nähe Meer. www.prata-suvereto.ch / 079 356 83 66

Maccagno am Lago Maggiore/Italien, Ferienhaus, 5 Personen. Sonniger, idyllischer Garten mit direktem Seeanstoss, Gartenterrasse am See, baden, surfen, segeln, wandern, wunderbare Aussicht auf den See und die Castelli di Cannero. Mit Zug (Anschluss Maccagno) oder Auto, 2 priv. Parkplätze. Infos: Tel. 041 310 12 22 oder www.casa-al-lago-maggiore.ch

Kykladeninsel Syros, Griechenland / Inselhaus in autofreier Altstadt mit Blick aufs Meer. Festivals, Wandern, Schwimmen. www.kaparihomesyros.com



Willkommen im nachhaltig geführten Albergo Biologisches Frühstücksbuffet - Kraftort - Wander und Bikerparadies direkt vor der Haustür!
 Verlockende Angebote auf meiner homepage
www.casa-ambica.ch, info@casa-ambica.ch

CH 6672 Gordevio, Vallemaggia
 Tel. +41 (0) 91 753 10 12

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



Wohnenuss mit Naturholzküchen
 Umbauplanungen von A-Z • Küchen aus eigener Produktion

Willkommen in unserer grossen Ausstellung in Rohrbach
 062 965 09 59 • www.holzwerkstatt-schmocker.ch



Radreisen weltweit:

Trekkingbike, MTB, Rennrad, E-Bike.

www.biketeam-radreisen.de

Unsere **Gästezufriedenheit** (Skala -2 bis +2) **liegt bei +1.82** und wir vermieten seit 8 Jahren: Dalmatisches Bijou auf **Adria-Insel Brač**, auch per ÖV. Infos: sl.an@gmx.ch

PROVENCE, Uchaux (30 min von Avignon + Ardèche), Haus + Pool, Pinienwald, 8 Betten, Nebensaison Fr. 600.- Hauptsaison Fr. 1100.-, 079 328 59 20, lauranlachat@sunrise.ch

Ferien in **Südfrankreich / Barjac**, Dep. Gard, Nähe Ardèche. Wandern, baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus. www.champdelaplume.com

Toscana/Maremma: Idyllische Ferien im Olivenhain - Zimmer od. Ferienhaus. www.usignolo.eu +39 3355 384 033

Toscana, stilvolle Dachwhg. (f. 2 Erw.), mit Terrasse, Altstadt Arezzo, für Kunst u. Wandern, guter ÖV, Tel. 056 664 07 01

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



Like und folge uns!

www.facebook.com/verkehrsclub.ch



WALDHAUS ZENTRUM LÜTZELFLÜH

Das internationale Seminarhaus im Emmental mit köstlicher vegetarischer Küche und liebevoller Atmosphäre

www.waldhaus.ch

vcs boutique

über 1'500 Outdoor-Artikel
und 12'000 Reisebücher rund
um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch



Klean Kanteen

Classic Sport Cap | 36.90

Die farbenfrohen, einwandigen Edelstahl-Flaschen sind leicht mitzunehmen. Inhalt: 800 ml
13339 lemon curry | 13339 sea crest
13339 sierra sunset | 13339 wild orchid



Schöffel

M
men

W
women

Wetterschutz-Jacke Schöffel Easy | 229.90

Leichte und multifunktionelle Jacke aus wind- und wasserdichtem, atmungsaktivem Material. Die Jacke kann in der Innentasche klein verpackt werden.

MEN Grössen: 48-56

8032 dress blue | 8032 asphalt

WOMEN Grössen: 34-46

7632 fanfare | 7632 jazzy | 7632 dressblue



W
women

hajk Merino Tank Dress | 129.90

Das feminine Kleid aus feinsten Merinowolle sowie etwas Elasthan sorgt für eine schöne Silhouette. Grössen: XS • S • M • L • XL
11752 dark grey melange | 11752 black



Wollschlafsack

Gruezi bag Biopod Plus | 199.-

Der hochwertige Leicht-Schlafsack mit Wollfüllung sorgt für ein optimales Schlafklima von Frühling bis Herbst.
11053 Gruezi bag Biopod Plus



Strandtuch Dock & Bay

Beach Fruity Collection XL | 34.90

Das Mikrofaserstuch ist fruchtig bunt und braucht kaum Platz in der Tasche. Grösse: 90 x 200 cm.
13375 playful pineapple | 13375 wild watermelon



Rucksack Osprey Daylite Plus | 89.-

Im leichten Rucksack lässt sich alles für einen Tag organisiert verstauen. Volumen: 20 l.
12784 stone grey | 12784 black
12784 tahoe blue | 12784 eggplant purple



W
women

M
men

Reise- und Trekkinghose HS Stretch | 79.90

Ideal für unterwegs, ob auf Reisen, beim Wandern oder einfach als Freizeitohse.
WOMEN Grössen: 34-46 MEN Grössen: 48-56
4733 sand 4733 sand
4733 anthrazit 4733 anthrazit



Hängematte Ticket to the Moon King Size Hammock

Die Leicht-Hängematten aus hochwertigem Fallschirm-Nylon sind extrem leicht, widerstandsfähig, klein verpackbar und innerhalb kürzester Zeit aufgebaut. Ideal für unterwegs!
13376 emerald green | 13339 dark yellow | 13339 royal blue | 13339 orange



Grill- und Feuerschale | ab 89.-

2 in 1: Grillpfanne und Feuerschale, das Multitalent aus Stahl.
10318 Feuerschale ø48 cm | 89.-
10318 Feuerschale ø56 cm | 109.-

Petromax Kastenform | ab 59.-

Die Gusseisenform ist perfekt für Brot, Kuchen, Auflauf und Co.
10316 Kastenform 2.4 Liter | 59.-
10859 Kastenform 5.5 Liter | 99.-



W
women

M
men

Toms Seasonal Rope Alpargata und Venice Alpargata Rope | ab 79.90

Die stylischen Sommerslipper sind leicht, superbequem und für jedes Paar verkaufte Schuhe spendet TOMS ein Paar neue Schuhe an ein Kind in Not. One for One!
WOMEN | 79.90 MEN | 89.90
Grössen: 36.5-42 Grössen: 41-45
12754 birch metallic slup 13130 lichen green
12754 black tiny chambray

Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter vcs-boutique.ch
Bestellservice: www.vcs-boutique.ch, per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte am Umschlag.

baumeler

Echt unterwegs.



8 Tage
bereits ab CHF 1'470.-
pro Person

Geführte Wanderreise vom Spezialisten.

Janine Schuler, baumeler Reisespezialistin.

Wanderreise Cinque Terre.

*Seit über 50 Jahren die
beliebteste baumeler-Reise!*

Echt unterwegs: Cinque Terre abseits der betretenen Pfade erkunden. Monterosso, Vernazza, Corniglia, Manarola, Riomaggiore – schon die Namen der teils auf Felsvorsprüngen über dem Meer gebauten Dörfer klingen wie Musik. Dort, wo wir unterwegs sind, finden wir noch ein Stück unverfälschtes Italien und haben immer wieder den Blick aufs Meer. Diese Reise verspricht Entspannung, Erholung und echten Feriengenuss.



Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:
Tel. 041 418 65 65 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 186

BIKE DAYS

DAS NATIONALE
VELOFESTIVAL



SOLOTHURN
10.-12. MAI 2019

VELO EXPO | VELOTEST | BOSCH eMTB CHALLENGE | ÖUFI CUP | PROFFIX SWISS BIKE CUP
MTB DIRTJUMP | BMX FLATLAND | Tickets: bikedays.ch

MIGROS

SCOTT

BOSCH

SPORTXX

BERGSTROM

ricardo.ch

Arosa Lenzerheide

Ride

bike

SWISS BULLETIN

traildevils.ch

RADIO 32

HESS AM

SOLOTHURN
Tourismus

velo
suisse

Veranstalter: Bikedays.ch GmbH, Zürich
KREIENBUEHL UND VOGELER

UND DAS VELO?



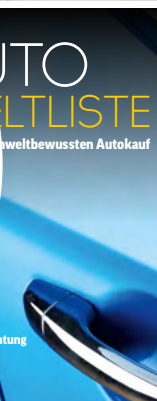
VELOPLUS
AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

«Das kaufe ich bei VELOPLUS, weil es dann perfekt auf meinen Körper eingestellt ist – für eine gemütliche Ausfahrt ins Grüne.»

Jetzt
das optimale
Velo finden:
veloplus.ch

BASEL BIEL EMMENBRÜCKE OSTERMUNDIGEN ST.GALLEN WETZIKON WINTERTHUR ZÜRICH HB ZÜRICH OERLIKON

JUBILÄUM | SPEZIAL



Liebe Mitglieder, geschätzte Leserinnen und Leser



Der VCS feiert seinen 40. Geburtstag. Und es gibt viele Gründe zu feiern. Der VCS setzte sich von Beginn weg konsequent für die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden und damit gezielt auch für die Interessen des Fuss- und Veloverkehrs ein. So etwa in den 90er-Jahren mit der ersten Begegnungszone in Burgdorf oder jüngst mit der Velo-Initiative. Mit nationalen Initiativen wie «Strassen für alle» oder der «Initiative für den öffentlichen Verkehr» haben wir sehr viel bewirkt: Heute gibt es zahllose Tempo-30-Zonen, und der öffentliche Verkehr profitiert von einem massiven Entwicklungsschub.

Nach der Gründung des VCS Schweiz entstanden innert weniger Jahre landesweit Sektionen. Damals wie heute darf sich der VCS über deren tatkräftigen Einsatz freuen – für regionale ebenso wie für nationale Anliegen. Dafür bedanke ich mich herzlich.

Die aktuelle Diskussion rund um die Klimaerhitzung zeigt, dass der VCS noch stärker werden muss. Verkehr vermeiden, vermindern und verlagern bleibt unsere Leitlinie, mit den Zielen fossilfreier Verkehr und starke Zunahme autofreier Siedlungen. Billigfliegerei, Lärmbelastung und Zersiedelung müssen überwunden werden.

Herzlichen Dank für Ihre Unterstützung – und viel Vergnügen beim Lesen.

Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz

IMPRESSUM

Redaktion: Urs Geiser, Nelly Jaggi, Camille Marion. Das vorliegende Jubiläumsdossier ist als Beilage des VCS-Magazins 2/2019 erschienen.

Grafik: muellerluetolf.ch





1979

© VCS

Die VCS-Gründungsmitglieder Toni Lüchinger, Paul Romann, Beat Schweingruber, Ania Padrutt, Werner Mäder, Urs Michel, Walter Büchi, Martin Sommer, Christian Thomas (v. l. n. r.). Markus Sigrüst fehlt auf dem Bild.

MARTIN SOMMER, Gründungsmitglied und

erster VCS-Zentralsekretär «Kaum war der VCS gegründet, packten wir auch gleich international an: Als Geburtshelfer für ausländische Schwesterclubs und den europäischen Verband T&E. Uns war schon damals klar: Verkehrs- und Umweltprobleme lassen sich nur grenzüberschreitend lösen.»

16.1.1979
Gründung
Schweizerische
Verkehrs-Stiftung

15.5.1979
Gründung
Verkehrs-Club
der Schweiz

Gründung T&E
1989

Der VCS bekommt das
Verbandsbeschwerderecht

1991

Association Suisse des Transports AST wird zu Association transports et environnement ATE

1993

Der VCS führt die
Quotenregelung ein

2008

Das Volk sagt
Ja zum Verbands-
beschwerderecht

40 Jahre Engagement für Mensch und Umwelt

Geburtstage werden bevorzugt an einem bestimmten Tag gefeiert. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz bläst seine Kerzen am 15. Mai aus – heuer zum 40. Mal. Doch ganz ohne Vorarbeit kam es im Mai 1979 natürlich nicht zur VCS-Gründung: Bereits im Vorjahr arbeiteten die späteren Gründungsmitglieder – neun Männer und eine Frau – unermüdlich am Vorhaben, einen Verkehrs-Club zu gründen, der nicht das Auto, sondern Mensch und Umwelt ins Zentrum stellt. Verkehrspolitik war in aller Munde, mit «Albatros», «Demokratie im Nationalstrassenbau» und «12 autofreie Sonntage» nahmen sich drei Volksinitiativen des Themas an.

Die Idee eines solchen Verkehrs-Clubs stiess auch in Europa auf Interesse. Nach der Gründung von Schwesterclubs in verschiedenen Ländern kam es schliesslich 1989 zur Gründung

des europäischen Dachverbands «Transport & Environment». Im selben Jahr erhielt der VCS das Verbandsbeschwerderecht. Damit verfügte er fortan über ein wirksames Instrument, um sich erfolgreich für Umwelthanliegen einzusetzen – einen Abschaffungsversuch durch die Zürcher Freisinnigen lehnte das Volk 2008 mit einer Zweidrittelmehrheit rigoros ab.

1993 hat sich der VCS übrigens auch auf einem anderen politischen Parkett innovativ hervorgetan: Er führte eine Quotenregelung ein – fortan waren in sämtlichen Gremien mindestens 40 Prozent Frauen.

Einen Überblick über das breite (politische) Tätigkeitsfeld des VCS finden Sie auf den nachfolgenden sechs Doppelseiten. ■

ANIA PADRUTT, Gründungsmitglied ««Mehr Lebende, weniger Bebende; mehr Gras, weniger Gas», schrieb ich in einer Gründungspublikation des VCS. CO₂ und Klima unserer Erde – mein damaliger Wunsch ist leider dringender denn je!»

1979

1981

Wohnstrassen
entstehen, erstes
Anzeichen eines
tiefgreifenden Wandels

1985

Start der Gross-
aktion «Fussgänger-
freundlich», die bis
1986 dauert

1989

Ablehnung der Volksinitiative
für die Rückkehr zu Tempo 100/130

1996

Start des **Versuchsbetriebs**
der **Flanierzone** in Burgdorf

1999

Einreichung der Volksinitiative
«Strassen für alle» mit
112395 Unterschriften

2002

Offizielle **Einführung** der
Begegnungszone

2010

Bundesgericht erklärt
Tempo 30 auf Haupt-
strassen für zulässig

2019

Die Wohnstrasse, Vorbote eines verkehrspolitischen Frühlings, der den Strassenraum nachhaltig verändern wird. Das VCS-Buch «Heute Strasse – morgen Wohnstrasse» wird ein Renner, das Kerngeschäft Verkehrsberatung zum Imageträger.



© Thomas Cunz



© Daniel Wiest/SABA

MATTHIAS ZIMMERMANN,

Präsident VCS Schweiz 1992–2003 «Der Schlüssel zum optimalen Miteinander im Verkehr ist die Anpassung der Geschwindigkeit an die Bedürfnisse der Schwächeren.»

Tempo 30 revolutioniert das Land

Ab 1959 war in der Schweiz das Tempo innerorts begrenzt – auf 60 km/h. Trotzdem steuerte sie ungebremst auf den wohl schrecklichsten Rekord ihrer Geschichte zu: 1773 Menschen starben 1971 auf Schweizer Strassen. 1984 kam Tempo 50. Hysterische Reaktionen aus TCS-Kreisen löste 1987 ein Grossversuch mit Tempo 30 in Luzerner Quartieren aus. Derweil arbeitete der VCS unaufgeregt daran, dass die Verkehrsberuhigung auf lokaler und nationaler Ebene mehr und mehr Fuss fasste: mit Beratung, Handbüchern und Leitfäden, Sensibilisierungsaktionen und -kampagnen.

Als die Böhi-Initiative 1989, kräftig unterstützt von TCS und ACS, verlangte, vom Temporegime 80/120 zu 100/130 km/h zurückzukehren, hatte sich der Wind längst gedreht. Tausende TCS-Mitglieder wechselten verärgert zum Verkehrsclub der Vernunft. Zehn Jahre später machte Zentralpräsident Matthias Zimmermann in der VCS-Jubiläumsschrift 1979–1999 eine klare Ansage: «Wir einigen uns auf

die Rückeroberung des öffentlichen Raumes als neue Hauptaufgabe des VCS.»

Als Vehikel dazu sollte vorab die Volksinitiative «Strassen für alle» dienen. Zwar scheiterte diese an der Urne haushoch, doch als Wegbereiterin entfaltete sie enorme Wirkung. Ungeahnt rasch breitete sich Tempo 30 in Quartieren von Genf bis Romanshorn aus und hielt dann auch in Ortszentren oder gar auf Durchgangsachsen Einzug. Sicherheit, Lärmschutz, Lebensqualität: Plötzlich war die Zeit dafür reif.

Dasselbe gilt für die gar zum Exportprodukt gewordene Begegnungszone (Tempo 20), welche die Schweiz ganz wesentlich dem VCS zu verdanken hat. Die «Rückeroberung» macht also Fortschritte. Auch wenn die Autolobby dann und wann noch Rückzugsgefechte liefert, konnte und kann sie sich dem Mentalitätswandel, den der VCS mit vorangetrieben hat, je länger, desto weniger entziehen. Tempo 100/130? Herr Böhi würde heute nur noch ein müdes Lächeln ernten. ■

Tempo-30-Zonen in Wohnquartieren – heute so gut wie unbestritten – machten den Anfang. Weil Tempo 30 auch den Verkehrsfluss verbessert und ein patentes Lärmschutzinstrument ist, kommt es längst auch anderweitig zum Zug, so wie hier in Köniz (BE).



1984

Eröffnung der VCS-Beratungsstelle für Verkehrsberuhigung am Hauptsitz in Herzogenbuchsee

1992

Der VCS erringt endlich einen Sitz im Fonds für Verkehrssicherheit

1997

Lancierung der Volksinitiative «Strassen für alle»

2001

Das Schweizer Volk versenkt «Strassen für alle»

Der grosse, mitunter lebensrettende Unterschied zwischen 30 und 50 km/h: Mit einem spektakulären Stunt auf dem Berner Bundesplatz lanciert der VCS seine Initiative «Strassen für alle».



Im Burgdorfer Bahnhofquartier startet der Versuchsbetrieb der «Flanierzone», die mit Tempo 20 und generellem Fussgängertritt die Idee der friedlichen Koexistenz verkörpert. Als Begegnungszone schafft die Erfindung heute landauf, landab Strassenraum, der wieder allen gehört.

HANS KASPAR SCHIESSER,

Leiter Verkehrspolitik 1988–2001 «2001 wurde «Strassen für alle» plattgemacht. Und nun kommt Tempo 30 auf Hauptstrassen. Schon Galilei hatte mit dem Beharrungsvermögen der Zeitgenossen Ärger. Aber: Eppur si muove – sie bewegt sich halt doch.»

Grünes Licht des Bundesgerichts für Tempo 30 (auch) aus Lärmschutzgründen

2018

2019

1979

Lancierung der Kleeblatt-Initiativen
1986

1987
Einreichung der Kleeblatt-Initiativen

1990
Ablehnung der Kleeblatt-Initiativen



© VCS



Unterschriftentransport Herzogenbuchsee-Bern für die Kleeblatt-Initiativen. Was hoffnungsvoll begann, endete mit einer herben Enttäuschung: Nur 31 bis 34 Prozent sagten im Jahr 1990 Nein zum Bau der Autobahnen Yverdon-Murten, Wettswil-Knonau und Zuchwil-Biel.



FRANZISKA TEUSCHER, Präsidentin VCS Schweiz
2003–2013 «Den klima- und umweltspezifischen Gewinn, den wir aus dem Bahnausbau ziehen, machen wir mit dem Autobahnausbau gleich wieder zunichte.»

Komiteegründung «Avanti-Nein» unter Federführung des VCS
2002

2004
Die «Avanti»-Vorlage scheidet deutlich (62,8 % Nein)

2006
Gelder aus den Treibstoffzöllen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr losgeeist

Die zweite **Gotthard-Strassenröhre** kommt – doch die **Milchkuh-Initiative** wird mit 71 % Nein gebodigt
2016

2017
Nur 35 % Nein zum NAF – **Geldsegen für den Strassenbau**
2019

Alle Mineralölsteuer-Einnahmen für den Strassenbau? Um vor Augen zu führen, was die Milchkuh-Initiative für die Schweiz bedeutet hätte, griff der VCS zu einem für ihn untypischen Arbeitsinstrument.



© Jérôme Favre



1994

Die Bahn 2000 läutete ein neues Zeitalter ein. Der Meilenstein beim Infrastruktur-Ausbau war VCS-intern allerdings nicht unumstritten: Bringt uns das nicht einfach Wachstum der Gesamtmobilität statt Verminderung des Motorfahrzeugverkehrs?



Die Avanti-Initiative beziehungsweise der Gegenvorschlag des Parlaments hätten den Autobahnausbau, inklusive zweiter Gotthard-Strassenröhre, angekurbelt. Die Spendenbereitschaft der VCS-Mitglieder für die Gegenkampagne war riesig.

2014



Die bahnbrechende SBB-Durchmesserlinie Zürich geht auf eine Volksinitiative des VCS Zürich zurück, die 1997 einen unterirdischen Durchgangsbahnhof für die S-Bahn mit Tunnel zwischen Hauptbahnhof und Zürich Oerlikon forderte. Im Bild: die Letzigrabenbrücke.

Renaissance der Bahn – und Strassenbauwahn

Ist das Glas halb voll oder halb leer nach 40 Jahren Einsatz für einen leistungsfähigen öffentlichen Verkehr und gegen die weitere Asphaltierung der Landschaft?

Nachdem in der Hochblüte der Massenmotorisierung Bahnlinien stillgelegt und Tramschienen herausgerissen worden waren, setzte eine bis heute anhaltende Trendwende ein. Der VCS darf für sich beanspruchen, massgeblich daran beteiligt gewesen zu sein. Das geballte verkehrsplanerische Know-how, das er von Anfang an in seinen Reihen vereinigte, machte ihn speziell im ÖV-Sektor zum einflussreichen Akteur – von der Diskussion über die NHT (Neue Haupttransversale) über die NEAT, wo er die Netzlösung ins Spiel brachte, bis zum Kampf für neue Tramlinien und zukünftige ÖV-Schlüsselprojekte. Die 2018 eröffnete Bahnlinie Mendrisio–Varese beruht ebenso auf Grundlagenarbeit des VCS wie die generelle, langfristige Sicherung der Finanzierung: Aus der ÖV-Initiative von 2009 wurde in der parlamentarischen Beratung die Vorlage für den Ausbau und die Finanzierung der Bahninfrastruktur (FABI).

Aber: Nicht nur der ÖV verzeichnete stolze Zuwachsraten... Die angestrebte Verkehrsverlagerung ist punktuell gelungen, aber nicht auf breiter Front. Und der Glaube, dass sich Stauprobleme beheben lassen, indem man Engpässe erweitert, scheint unerschütterlich. Natürlich gab es auch Erfolge: das Nein zur Avanti-Initiative, zum Stadttunnel Zug, zum A2-Zubringer durch die Magadino-Ebene oder zu Versuchen der Autolobby, das Rad der Zeit im städtischen Verkehr zurückzudrehen. Zudem wurden wichtige flankierende Massnahmen zu Bauprojekten erstritten. Eine nachhaltige Eindämmung des Strassenbaus aber steht noch aus, und der Skandal, dass die CO₂-Abgabe auf Treibstoffen immer noch tabu sein soll, dauert an.

Immerhin, ein bisschen Lenkung übers Portemonnaie ist erreicht: Die FABI-Vorlage beinhaltet auch die Begrenzung des Fahrkostenabzugs bei der Bundessteuer. Ab 1991 hatte der VCS hartnäckig gefordert, den absurden Anreiz zum motorisierten Pendeln über grosse Distanzen zu beseitigen. ■



2018

Für «digital natives» mag es wie aus der Zeit gefallen scheinen. Doch das von VCS, IGöV und Pro Bahn gerettete Kursbuch in gedruckter Form ist quicklebendig – und äusserst beliebt.

Das Volk sagt Ja zum Projekt Bahn 2000

1987

1988

Der VCS formuliert 13 Grundsätze für den Transitverkehr – Bedingungen für sein Ja zur NEAT

1992

Das Volk heisst den NEAT-Bau mit 63,5% Ja gut

1998

30 Mia. Franken für den ÖV-Ausbau: klares Ja zur FinöV-Vorlage

Lancierung der Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr»

2009

2010

Erfolgreiche Petition gegen die Stilllegung von Bus- und Regionallinien

FABI-Abstimmung gewonnen (62% Ja)

2014

Lohn fürs VCS-Engagement: Der Weissensteintunnel wird saniert

2017

2019

1979

1983

Die erste **Auto-Umweltliste** erscheint

1985

Der VCS stellt die **Idee Ökobonus** vor: wer die Umwelt durch Verkehr belastet, soll eine Abgabe zahlen

1995

Der VCS lanciert die Autoversicherung **Eco-Club**

2007

Der VCS fordert mit Verhüllungsaktion von Bäumen die **Schaffung von Umweltzonen**

Die erste **Lieferwagen-Umweltliste** erscheint

2014

Gletscher-Initiative fordert Netto-null-Emissionen bis 2050

2019



2007

«Ich bin auch eine Lunge»: Ein verhüllter Baum macht auf die Feinstaubbelastung aufmerksam.



2018

Die Luftqualität bleibt schlecht: Der Stadtluftanzeiger beim Berner Bahnhof leuchtet zu oft rot auf.

Weniger Emissionen für mehr Klimaschutz

Der motorisierte Verkehr stinkt – 1979 weit mehr als heute –, macht Lärm und ist schlecht fürs Klima: Die Emissionen von Autos und Co. beschäftigen den VCS seit je an vielen Fronten. 1981 lancierte er die «Volksinitiative für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs». Zwar lehnte das Volk sie 1986 an der Urne ab, doch mit dem Ja zur leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) endeten die Aktivitäten zwölf Jahre später trotzdem erfolgreich. Bereits 1994 verbuchte der VCS mit dem Ja zur Alpeninitiative einen Erfolg in seinem Engagement, den Schwerverkehr durch die Alpen auf die Schiene zu verlagern.

Bereits 1981 veröffentlichte der VCS die erste Abgasliste. Damit legte er den Grundstein für die Auto-Umweltliste, die seit 1983 jährlich als eigenständige Publikation erscheint.

Seither hat sie sich für Autokäuferinnen und Autokäufer zum verbindlichen Hilfsmittel für den ökologischen Autokauf gemauert.

In den 80er-Jahren setzte der VCS die Hoffnung auf Katalysatoren und Solarmobile und machte regelmässig auf das Waldsterben aufmerksam. Als 2015 aufflog, dass VW und andere Hersteller im grossen Stil Abgasgrenzwerte für Dieselaautos umgangen hatten, leistete er Aufklärungsarbeit und engagierte sich für eine Verschärfung der Abgasgesetzgebung. Heute und in Zukunft liegt der Fokus auf fossilfreiem Verkehr. 2017 sagten 58,2 Prozent Ja zur Energiestrategie 2050, die Gletscher-Initiative fordert fossilfreie Energie bis 2050 und zehntausende Jugendliche gehen fürs Klima auf die Strasse – für den VCS bleibt auch nach 40 Jahren viel zu tun. ■



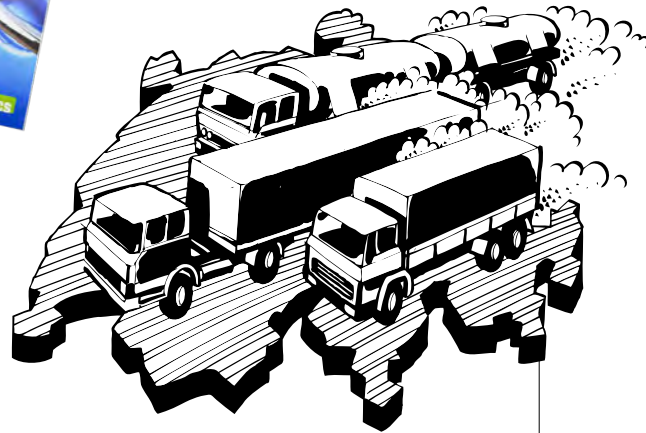
© alle Bilder VCS

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.

1983



1995 Ein Markenzeichen der VCS-Dienstleistungspalette: die Eco-Drive-Versicherung.



1981 Der VCS lanciert seine erste Volksinitiative: «für eine gerechte Belastung des Schwerverkehrs».

1981 Lancierung der Initiative für Schwerverkehrsabgabe

1986 Die Initiative für Schwerverkehrsabgabe wird abgelehnt

1989 Lancierung der Alpeninitiative

1994 51,9% sagen Ja zur Alpeninitiative

1998 Das Volk sagt Ja zur LSVA

ANDERS GAUTSCHI, Geschäftsführer VCS Schweiz «Der Verkehr der Zukunft wird ohne fossile Energien angetrieben werden. Dazu braucht es Innovationen und effiziente Technologien. Um die Klimaziele zu erreichen, werden wir aber auch unser Mobilitätsverhalten ändern müssen.»



17 Jahre hat es gedauert, bis das Volk eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe abgesegnet hat. Das Ja zur LSVA am 27. September 1998 bestätigte die Verkehrspolitik des VCS.

1979

Im Dezember 2018 fordern zwei Klimaschutzengel auf dem Berner Bundesplatz die Einführung einer Flugticketabgabe.



1986

Der VCS eröffnet ein Bahnreisezentrum

Ab 1986 führt der VCS mit Erfolg sein eigenes Bahnreisezentrum. Die VCS-Mitglieder kaufen dort Bahntickets und Abonnemente zu Vorzugspreisen.

1990

Der VCS führt nachhaltige Reiseangebote für Mitglieder ein



Das VCS-Reisezentrum wird selbständig unter dem Namen **via verde reisen**

2005

2006

Die bisher vom Zentralsekretariat geführte **VCS-Boutique** wird ausgelagert und von Hajk übernommen

TINETTA MAYSTRE,

Verantwortliche Luftverkehr 1995–1996: «Bereits 1990 haben wir uns dem Thema Luftverkehr politisch verpflichtet. Wir haben nicht nur gegen Lärm und Umweltverschmutzung gekämpft, sondern auch die Auswirkungen von Kondensstreifen in sehr grosser Höhe auf das Klima und die Steuervergünstigungen, die der Luftverkehr genießt, angeprangert.»

2010

In einer ersten Ausgabe der Beilage «Ride & Glide» publiziert der VCS eine Liste von Winterferienorten, die mit dem ÖV erreichbar sind.

Reisen: die Alternativen ...

2010

Erstausgabe von «**Ride & Glide**», der Orientierungshilfe für ÖV-Reisen in Winterferienorte

Seit seiner Gründung regt der VCS dazu an, die eigene Art des Reisens zu hinterfragen. Die Folgen der Schadstoffemissionen wurden früh ein wichtiges Thema, bei dem der VCS sein Wissen und seine Ressourcen einbringen konnte. 1986 eröffnete er ein kleines Bahnreisezentrum mit dem Ziel, Alternativen zum Flugverkehr anzubieten und die Bewusstseinsbildung zu fördern. Die Abteilung wurde 2005 unter dem Namen **via verde reisen** selbständig.

1990 nahm der VCS die Unterstützung des nachhaltigen Reisens in seine Ziele auf. Seit 1982 publiziert er Velokarten und fördert damit den Velotourismus – eine echte Pioniertat. Die Website «Europa mit dem Zug» präsentiert eine Auswahl

von Bahnverbindungen mit Angabe der Reisezeit und des CO₂-Ausstosses für jedes Verkehrsmittel. Ebenso werden mit Aktionen wie «Ride & Glide» oder der Beilage «Mobil und ökologisch» die Winterferienorte nach ihrer Erreichbarkeit bewertet, die Nutzung des ÖV für den Wintersport gefördert und erleichtert. Sport, Natur und Abenteuer: VCS-Mitglieder finden in der VCS-Boutique Kleider und weitere Artikel für ihren Lebensstil.

Auch das VCS-Magazin informiert und berät seine Mitglieder seit 1990 mit wertvollen Reisetipps – lesen Sie dazu den Artikel auf den Seiten 54 bis 57.

2019

... zum Klimasünder Flugverkehr

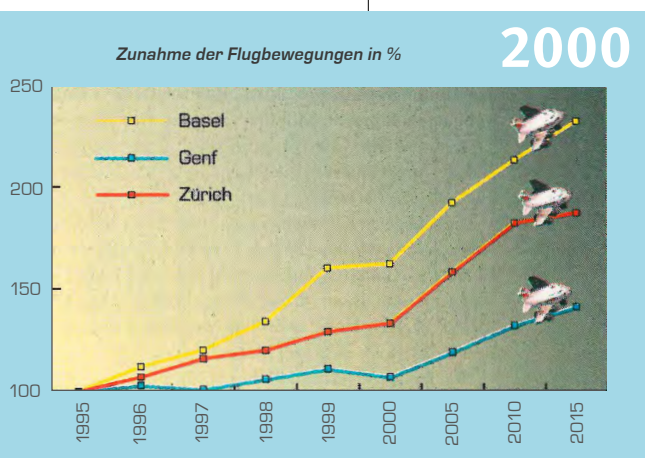
Der VCS geht davon aus, dass sich die Flugbewegungen bis 2020 verdoppeln werden. Er unterstützt deshalb die Anwohnerinnen und Anwohner des Flughafens Zürich, die unter den Lärmimmissionen der späten Flüge leiden.

Bei der Gründung behandelte der VCS den Flugverkehr noch nicht als eines seiner wichtigsten Themen – es gab genug anderes zu tun: Verkehrssicherheit, Emissionen, Geschwindigkeitsbeschränkung. Ab 1989 wurden die Bedrohungen des Flugverkehrs jedoch zum konkreten Thema für den VCS, er widmete der Frage eine eigene Abteilung. Der Verband war durch die rasend schnelle Zunahme des Flugverkehrs beunruhigt und unterstützte schon ab 1999 die Einführung einer Flugticketabgabe. Eine Forderung, die wenig Gehör fand, aber der VCS liess nicht locker und bekräftigte sein Begehren in den folgenden Jahren immer wieder – bis heute.

Der Flugverkehr wurde zu einem immer zentraleren Thema der Verkehrspolitik, doch der Kampf spielte sich auf regionaler Ebene ab, namentlich durch Anwohnervereinigungen. Um deren Anliegen beim Bund Gehör zu verschaffen, machte der VCS 2016 bei der Gründung der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) mit. Sie kämpft insbesondere für die Einführung einer Flugticketabgabe sowie die Begrenzung der Lärmbelastung, der VCS führt das Sekretariat. ■

1989

Der VCS gründet eine **Abteilung für Flugverkehr**



Der VCS unterstützt eine **Abgabe auf Flugtickets**

1999

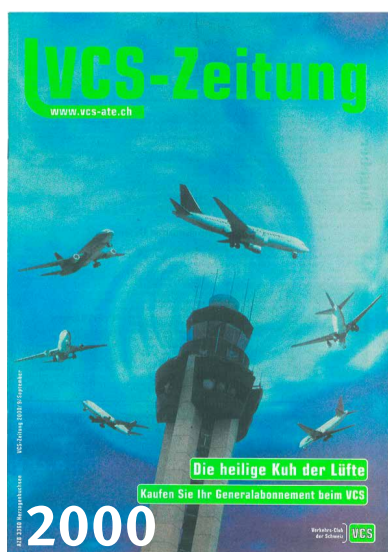


2019

Im März reicht die Koalition KLUG ihre Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!» ein, die eine Nachtruhe von 22 bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen und die Einführung neuer Lärmgrenzwerte fordert.

2002

Gemeinsamer Kampf mit den lärmgeplagten Flughafen-Anwohnerinnen und Anwohnern in Zürich und Genf



Der VCS widmet ein Magazin der Frage des Flugverkehrs und seinen Folgen für die Umwelt. Er fordert die Einführung einer freiwilligen Flugticketabgabe, deren Einnahmen Projekte im Bereich der erneuerbaren Energien finanzieren sollten.

LISA MAZZONE, VCS-Vizepräsidentin: «Im Zug reisen: zuschauen, wie die Landschaft am Fenster vorbeizieht, unbekannte Ecken der Schweiz und Europas entdecken. Der Einsatz des VCS für ein erstklassiges Bahnangebot ist von zentraler Bedeutung, um solche Reisen für alle zu ermöglichen!»

Die Klimaschutzengel fordern eine **Flugticketabgabe**

2018

Der VCS übergibt die **Petition «Für Nächte ohne Fluglärm!»** zusammen mit KLUG

2019



1979

1985

Erster grosser Aufruf zum Autoteilen scheitert

Die Strasse den Velos: Seit 1980 findet jährlich im Juni ein nationaler Velotag statt. Im Bild: Velotag 1983 in Bern.

Bei der Gründung der Mobility Genossenschaft standen 17 400 Kundinnen und Kunden 760 Autos zur Verfügung. Heute ist die rote Flotte in allen Gemeinden mit über 10 000 Einwohnenden präsent.

1997

Gründung der Mobility Genossenschaft



© Mobility Genossenschaft

1997



© VCS

1982

Der VCS bringt Velokarten auf den Markt – die erste erscheint 1982.

Erste autofreie Siedlung in der Schweiz: Burgunder in Bern

2011

2013

Aufbau der Plattform autofrei/autoarm Wohnen

2019

Für eine Schweiz mit weniger Autos ...

Heute hat die Hälfte der Haushalte in grösseren Schweizer Städten kein eigenes Auto – viele davon aus Überzeugung. Das war in den 70er-Jahren ganz anders: Trotz der – bereits bekannten – Umweltaspekte teilte meist nur ein Auto, wer sich kein eigenes leisten konnte. 1985 blieb der erste grosse Aufruf des VCS zum (privaten) Autoteilen ohne Erfolg. Erst als 1997 ShareCom und die Auto-Teilet-Genossenschaft zur Mobility Genossenschaft fusionierten, gelang dem Car-sharing in der Schweiz der Durchbruch. Wohl auch dank der

Digitalisierung, denn tatsächlich klingen die Berichte von anno dazumal über telefonische Absprachen und physische Schlüsselübergaben umständlich.

Ein zentraler Punkt im Kampf gegen den motorisierten Individualverkehr ist die Parkplatzbewirtschaftung. Dank zahlreicher Einsprachen, auch durch die VCS-Sektionen, konnten in den letzten 40 Jahren geplante Parkplätze reduziert und bestehende bewirtschaftet werden – etwa bei Einkaufszentren.



© Dominique Uffry

2018



Vorläufiger Höhepunkt im Einsatz für den Veloverkehr: Das Volk sagt Ja zum Bundesbeschluss Velo und dieses bekommt seinen Platz in der Verfassung.



Seit 1989 ist es verboten, Autos auf dem Trottoir zu parkieren. Trotzdem halten sich viele nicht daran. Der VCS bietet seinen Mitgliedern «Trottoirparkierkärtli» an, die Automobilisten ans Fahrzeug gesteckt werden können.

© VCS Sektion Bern

... und mehr Velofahrenden

Gerade bei kurzen Strecken kein Geheimnis: Das Velofahren und das Zufussgehen sind schneller und günstiger als das Autofahren. Für den VCS ist darum klar, dass es mehr und bessere Veloinfrastruktur braucht – der Veloverkehr muss dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr in der Planung gleichgestellt werden. 1980 versammelten sich Velofahrende in der ganzen Schweiz zum ersten nationalen Velotag. 35 Jahre später gehörte der VCS zu den Mitinitianten der Velo-Initiative. Das jahrzehntelange Engagement fürs Velo gipfelte im vergangenen Jahr in der Annahme des Bundesbeschlusses Velo. Nicht ohne Grund unterläuft noch heute einigen der Irrtum, VCS stehe für Velo-Club der Schweiz. ■

DANIEL LEUPI, Zürcher Stadtrat und ehem. VCS-Vorstandsmitglied «Fuss- und Veloverkehr sind die idealen Verkehrsmittel im urbanen Raum. Der VCS war und ist ein unverzichtbarer Anwalt im politischen Kampf für sichere, durchgehende Routen.»



2014

© Nelly / J&B

Autoarme und autofreie Siedlungen scheitern oft an der Parkplatz Erstellungspflicht. Der VCS setzt sich dafür ein, dass es in Zukunft mehr davon gibt – im Bild die Siedlung Kalkbreite in Zürich.

1999
Der VCS zeigt in einer Broschüre, wie Velos **sicher durch Kreisel** fahren

2006
«Wenn Kinder Räder bekommen» – ein **Ratgeber** für Eltern erscheint

Lancierung der **Velo-Initiative** **2015**

Das Volk sagt Ja zum **Bundesbeschluss Velo** **2018**

2019

1979

1980
Erster **nationaler Velotag**

1982
VCS-Velokarten

Mobilisierung vor dem Autosalon für Strassenverkehrsoffer im Kindesalter

1980

1981

Gründung der Mitfahrzentrale

1985

«Fussgänger-freundlich» ist die erste grosse VCS-Sensibilisierungskampagne

1980



Der VCS lanciert die schweizweite Kampagne «Sicher zu Fuss». Sie sensibilisiert alle Verkehrsteilnehmenden und fördert den gegenseitigen Respekt. «Habe ich auf dem Fussgängerstreifen Vortritt?» – das Maskottchen der Kampagne beantwortet alle Fragen, die man ihm stellt.



2011

2011

Lancierung der Kampagne «Sicher zu Fuss»

Der VCS setzt sich für die Sicherheit und das Miteinander aller Verkehrsteilnehmenden ein und hat ein besonderes Augenmerk auf die verletzlichsten unter ihnen. Von allem Anfang an kämpfte er für mehr Platz für die Kinder und stellte sie ins Zentrum der Debatte – entgegen der damals herrschenden Meinung, sie hätten sich dem Verkehr anpassen. Mit verschiedenen Aktionen und Kampagnen machte er auf die prekäre Situation der Kinder aufmerksam.

Ab 1981 organisierte er einen Fahrdienst für Menschen mit Behinderung und Senioren und hat damit einen beträchtlichen Erfolg: 1983 liessen sich von 197 Anfragen, die beim Radio eingingen, 110 erfüllen. Das Bewusstsein dafür,

wie wichtig es ist, Seniorinnen und Senioren in die Gestaltung und Entwicklung von Verkehrsangeboten einzubinden, führte zu verschiedenen Sensibilisierungskampagnen. Der VCS organisiert auch Kurse, um diesen Teil der Bevölkerung zu unterstützen, mobil zu bleiben.

«Wir sind alle Fussgänger», rief der VCS bei der Lancierung der Aktion «Fussgänger-freundlich» 1985 in Erinnerung. Es handelte sich dabei um die umfangreichste VCS-Kampagne der ersten sechs Jahre. 2011 folgte eine weitere Sensibilisierungskampagne mit der Kampagne «Sicher zu Fuss», die schweizweit auf grosses Echo stiess. Diesem Thema hat sich der VCS im Lauf der letzten vier Jahrzehnte in aller Konsequenz gewidmet. ■

2016

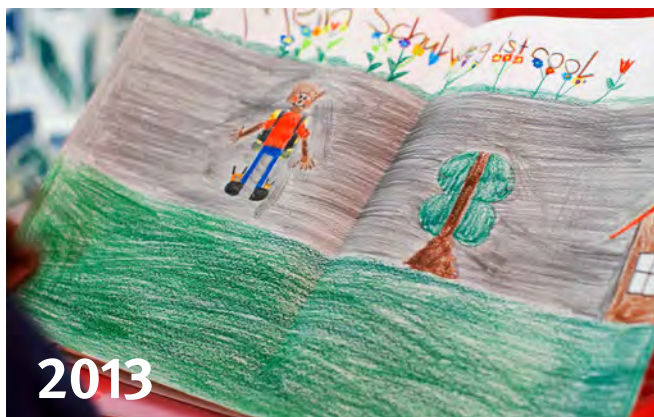


Die vom VCS für Seniorinnen und Senioren angebotenen Kurse fördern deren Unabhängigkeit; Sie lernen beispielsweise, Billettautomaten der öffentlichen Verkehrsbetriebe zu bedienen.

Ein Augenmerk auf die Verletzlichsten

2019

Vier Schulklassen treffen sich vor dem Genfer Autosalon zu einer symbolischen Versammlung aller jährlich von einem Verkehrsunfall betroffenen Kinder.



2013

Im Rahmen der Aktionswochen «Walk to school» gehen tausende Kinder zu Fuss zur Schule oder in den Kindergarten. In diesem Jahr animiert ein Wettbewerb sie dazu, ihren Schulweg zu zeichnen.



1985

«Fussgänger-freundlich» ist die bis dahin grösste Sensibilisierungskampagne des VCS. Sie führt vor Augen, wie wichtig es ist, die Fussgängerinnen und Fussgänger im Verkehr wahrzunehmen und ihnen genügend Platz zuzugestehen – und vermittelt Empfehlungen für mehr Sicherheit.



2018



1999

Der VCS organisiert im Rahmen der Kampagne «Platz da!» eine Ausstellung. Dabei wird ein Riesenauto aufgestellt, das die Perspektive der Kinder im Verkehr erlebbar macht.

Fokus Schulweg

Der VCS setzt sich für attraktive und sichere Schulwege ein, die zu Fuss statt mit dem Elterntaxi zurückgelegt werden. 1999 weihte er die erste Pedibus-Linie ein. Das Projekt ist ein Riesenerfolg: 20 Jahre später gibt es über 300 Linien in der ganzen Schweiz. Die Aktion «Walk to school» motiviert die Jüngsten, zwei Wochen lang zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule zu gehen. Seit der ersten Durchführung 2011 haben fast 50 000 Kinder daran teilgenommen.

Mit seinen Erfahrungen und Kompetenzen im Hinblick auf sichere Schulwege arbeitet der VCS mit Schulen, Eltern, Polizeien und Gemeinden zusammen. Er bietet Mobilitätsanalysen rund um Schulstandorte und massgeschneiderte Lösungen an, die sich unter der Bezeichnung «Mobilitätskonzept Schule» einen Namen machen. ■

Seit 1999 gehen die Kinder dank des Pedibusses sicher zu Fuss zur Schule; immer wieder kommen neue Projekte dazu. So hat der Pedibus von Gland VD 2018 eine generationenübergreifende Linie organisiert, bei der zwei Seniorinnen aus dem Quartier die Kinder begleiten.

1999

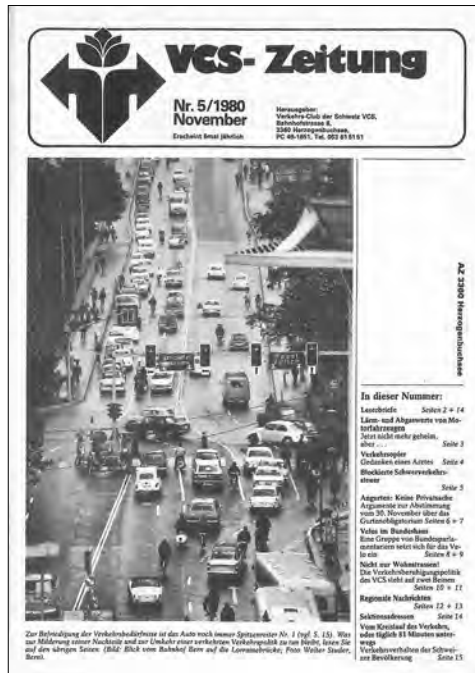
Erste **Pedibus-Linie** in der Westschweiz

2011

Erste «**Walk to school**»-Aktionswochen

Erstes **Mobilitätskonzept Schule** der Deutschschweiz, in Pratteln

2019



1980

Die erste VCS-Zeitung erscheint im Oktober 1979. Auf der Titelseite ist ein Kind abgebildet, das bei einem Verkehrsunfall schwer verletzt worden war – wir zeigen hier deshalb lieber die Nummer 5/1980 mit einem Foto des bekannten Berner Fotografen Walter Studer.



1984

Einmal pro Jahr gibt die VCS-Redaktion eine Sondernummer heraus – 1984 zum damals hochaktuellen Thema Waldsterben.

Von der Zeitung zum Magazin

Das Magazin gehört untrennbar zum VCS. Das «offizielle Publikationsorgan» ist erstmals im Oktober 1979 erschienen – die «VCS-Zeitung» war ebenso nüchtern wie ihr Name. 1990 platzierte die Redaktion einen Aufruf: «Wer kennt einen besseren VCS-Zeitungs-Namen?». Offenbar verlief er im Sand, denn erst 2001 wechselte das Magazin seinen Namen zu «Leonardo».

Sieben Jahre später wurde daraus das «VCS-Magazin» – auch wenn im oben erwähnten Inserat zu lesen war: «Die VCS-Zeitung ist per Definition keine Zeitung, sondern eher ein Magazin. «VCS-Magazin» ist aber ebenso trocken und banal wie «VCS-Zeitung.» Wir von der Magazin-Redaktion finden übrigens nicht, dass das stimmt. Aus der einstmals bittersten Zeitung ist ein farbenfrohes Magazin geworden, in dem nebst verkehrspolitischen Aktualitäten auch informative Hintergrunddossiers oder spannende Reise-geschichten Platz finden.



2001

Neuer Name, neues Format, neues Layout: Von 2001 bis 2007 erscheint «Leonardo».



2009

Als Gegengewicht zur Auto-Umweltliste, der ersten Ausgabe des VCS Magazins des Jahres, erscheint das «Supplément Velo».



2008

Aus «Leonardo» wird das VCS-Magazin.



Trekking- und Wanderreisen!

Loslaufen. Bekanntes einen Moment lang hinter sich lassen. Eintauchen in eine fremde Welt. Neues erleben und Altes in neuem Licht erkennen. Jeden Tag weitergehen durch grossartige Landschaften. Den Boden unter den Füssen spüren. Weite und Raum, Überraschendes und Urtümliches erleben. Die Natur in den rumänischen Karpaten und im Donau-Delta, in Montenegro, Bulgarien, im Hochland Schwedens, in Schottland, auf den Azoren und den Kapverden, in der Wüste von Marokko oder im Gebirge des Hohen Atlas direkt erleben: Rickli Reisen.

www.ricklireisen.ch

Verantwortlich für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Firmen. Bilder: zVg.

Lockerer, zeitloses Sein!

Sich etwas Gutes tun, abschalten und Ruhe finden: Ein Ort, an dem dies gelingt, ist die Casa Santo Stefano im Südtessiner Dorf Miglieglia. Mit den zwei historischen und stilvoll renovierten Tessinerhäusern vereint das «etwas andere» Albergo Komfort mit gepflegter Einfachheit. Zum Frühstück gibt es Brot und Zopf – täglich frisch gebacken – sowie hausgemachte Konfitüren, Käse aus der Region und ein leckeres Bio-Müesli.

Gelegen ist die Casa Santo Stefano in einem wildromantischen Wandergebiet mit üppigen Kastanienwäldern und Wasserfällen. Erkundigen Sie sich nach unseren verschiedenen Yogakursen und dem umfangreichen Massageangebot. Und seit Neustem geht der Chef persönlich mit seinen Gästen auf geführte Wanderungen. Willkommen sind Individualgäste und Seminarteilnehmer. Weitere Informationen und das Kursprogramm 2019 unter der Telefonnummer 091 609 19 35 oder

www.casa-santo-stefano.ch



Neue Freizeitführer «Erlebnis Schweiz»



Erlebnis Schweiz – Kids weist Ihnen und Ihrem Nachwuchs den Weg zu den Highlights des Landes für Minis, Kids und Teenies: Klettern, Bouldern, Raften, Biken, Besuche bei Hexen und Tieren, in Museen und Erlebniswelten, Exkursionen zum Goldwaschen und zu Schatzsuchen – die Vielfalt der Angebote im Land ist unglaublich, Spass, Action und Abenteuer sind garantiert!

www.swisstravelcenter.ch



Erlebnis Schweiz – Brauchtum präsentiert typisch eidgenössische Traditionen und führt Sie termingenaue zu den Orten, Veranstaltungen und Höhepunkten im Jahr, die Ihnen die authentischsten und spektakulärsten lokalen, regionalen und nationalen Bräuche der Schweiz nahebringen und zum Mitfeiern einladen.

www.swisstravelcenter.ch

Unser Land für zahlbares Wohnen

Die Terra Schweiz AG will zusammen mit der Habitare Schweiz AG Liegenschaften der Spekulation entziehen und nachhaltig bezahlbares Wohnen fördern.



Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:

T 052 202 80 80, info@terra-wohnen.ch, www.terra-wohnen.ch

ANZEIGE

DIVERSO
Walser & Rufer
6372 Ennetmoos
041 6107126
diverso.ch

Pashley
Britannia
Handmade
in England



REGIONALGRUPPE BIEL-BIENNE

Uralter Zankapfel – auf Eis gelegt

Das VCS-Jubiläumjahr hat in Biel sehr erfreulich begonnen: Zum heiss umstrittenen A5-Westast läuft ein partizipativer Dialogprozess, und der Bund hat das Ausführungsprojekt sistiert. Ein grosser Erfolg, an dem der lokale VCS massgeblichen Anteil hat.

Das Projekt, an dem seit den 1950er-Jahren geplant wird, sieht zwei Anschlüsse im Westen Biels zwischen Stadt und See vor. Der VCS wehrte sich von Anbeginn gegen diese «Stadtautobahn». Als nach den Unfällen im Mont-Blanc- und im Gotthardtunnel (1999/2001) die Sicherheitsvorschriften verschärft wurden, wodurch die geplanten Anschlüsse beim Bahnhof und beim Strandboden nur noch offen gebaut werden durften, präsentierte der VCS 2008 eine Visualisierung des Projekts. Sie machte den Behörden und der

Bevölkerung das wahre Ausmass des Bauwerks bewusst.

Der Kanton setzte daraufhin eine Arbeitsgruppe unter Leitung des damaligen Stadtpräsidenten Hans Stöckli ein, die Alternativen prüfen sollte. Das Ergebnis war enttäuschend, das Vorhaben sollte lediglich redimensioniert werden, die offenen Anschlüsse bleiben. Die Behörden folgten dieser Stossrichtung und erarbeiteten ein neues generelles Projekt, das der Bundesrat 2014 genehmigte.

Beispiellose Widerstandswelle

Der VCS koordinierte damals die Arbeit der Schutz- und Umweltverbände sowie der rot-grünen Parteien und versuchte, den kritischen Stimmen in der Begleitgruppe der «Arbeitsgruppe Stöckli» Gehör zu verschaffen. Als dies nichts fruchtete, erwuchs dem stadtzerstörerischen Westast ein für Biel beispiel-

loser Widerstand: durch Tausende von Menschen, die mit Velo-Flashmobs und Baummarkieraktionen agierten, für eine Petition 10000 Unterschriften sammelten und zweimal 4000 bis 5000 Demo-Teilnehmende mobilisierten.

Mit dem über 2000 Mitglieder zählenden Komitee «Westast – so nicht!» koordinierte der VCS 2017 die Einsprachen zum Ausführungsprojekt und reichte zusammen mit dem WWF selber eine Einsprache ein. Wenn nötig, wird der VCS bis vor Bundesgericht gehen. Hoffen wir, dass sich dieser Schritt schliesslich erübrigen wird – indem sich aus dem vom Kanton Bern gestarteten Dialogprozess ergibt, dass Autobahn-

schlüsse mitten in der Stadt nicht zweckmässig sind und von der Bevölkerung nicht mitgetragen werden.

Urs Scheuss

Die nächste für alle Mitglieder öffentlich zugängliche Vorstandssitzung findet statt am Mittwoch, 19. Juni, um 18 Uhr an der Aarbergstrasse 91 in Biel.

Velobörse Moosseedorf

Die Velobörse der SP Moosseedorf findet am 18. Mai statt: Max-Bill-Platz, 9–12 Uhr. Für das leibliche Wohl der Besucher/-innen ist ebenfalls gesorgt.



Einladung zur MV 2019 des VCS Bern

**Montag, 13. Mai, Altes Tramdepot, Grosse Muristalden 6, Bern
19.00 Uhr: Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Bern**

Traktanden: 1. Begrüssung; 2. Protokoll der MV 2018; 3. Jahresbericht 2018; 4. Rechnung 2018 (Revisorenbericht und Entlastung des Vorstandes); 5. Wahlen (Präsidium, Vorstand, Delegierte); 6. Schwerpunkte und Budget 2019; 7. Statutenänderung; 8. Anträge der Mitglieder; 9. Verschiedenes

19.45 Uhr: Kurze Pause

20.00 Uhr: Podium «Alternativen zum Autobahnausbau»

Mit Regula Rytz (Vorstandsmitglied VCS-Sektion Bern, Nationalrätin GP) und Martina Dvoracek (Geografin, Büro für Mobilität).

Anschliessend Diskussion mit den Rednerinnen und Apéro.

Mehr Informationen unter www.vcs-be.ch, Anträge richten Sie bitte bis am 26. April schriftlich an info@vcs-be.ch.



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. 026 422 29 74

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
Tel. 052 672 28 19

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

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. 027 927 14 33

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



Immer wieder Recht bekommen



© Christian Keller

Keinen Moment hätte der VCS Aargau gezögert, eine Volksinitiative zu starten, um dieses Naturidyll zu retten. Der Druck wirkte, die N3 wurde weiter westlich gebaut, das zuhinterst im Fricktal versteckte Sagemülital mit seinen Wasserfällen blieb unversehrt.

Der Kampf gegen Autobahnen, Ortsumfahrungen und Einkaufszentren auf der grünen Wiese zieht sich wie ein roter Faden durch die Geschichte des VCS Aargau. Aus Anlass des 40-Jahr-Jubiläums unseres Verbands werfen wir einen Blick zurück.

Von Beginn weg wehrte sich die VCS-Sektion Aargau gegen die Zerstörung von Siedlung und Landschaft – und hatte alle Hände voll zu tun. Mitte der Achtzigerjahre, als der VCS stark wuchs, galt der Widerstand einem halben Dutzend Ortsumfahrungen, dem Bözbergtunnel und dem Waldsterben gleichzeitig.

Der Vorstand zählte 15 Mitglieder und traf sich monatlich zu einer Sitzung; daneben waren Arbeitsgruppen zu verschiedenen Themen am Werk. Im Laufe der Jahre gehörten dem Vorstand auch einige spätere Berühmtheiten an, etwa die amtierende

Zürcher Stadtpräsidentin Corine Mauch und der ehemalige Nationalrat und alt Stadtammann von Baden, Geri Müller.

Kunstgriff eines Baudirektors
Im Kampf um die Linienführung der Nationalstrasse N3 am Bözberg kämpfte der VCS Aargau erfolgreich gegen die Zerstörung des Sagemülitals – eine wilde, romantische Ecke im hintersten Winkel des Fricktals bei Linn. Hier führt ein Wanderweg an drei Wasserfällen vorbei, darunter der Linner Wasserfall, mit fünfeinhalb Metern der höchste des Kantons.

Wie einem Sitzungsprotokoll des Vorstands von 1982 zu entnehmen ist, soll der damalige Aargauer Baudirektor bei einem Künstler ein Gemälde in Auftrag gegeben haben, um der Nachwelt die Schönheit des Tals zu «erhalten». Derweil plante der VCS eine Volksinitiative, um die Zerstörung zu verhindern. Schliesslich wurde die Linienführung der N3

um 200 Meter nach Westen verlegt: Das Sagemülital blieb dem Aargau in natura erhalten. Was aus dem Gemälde wurde? Wir werden darauf zurückkommen.

Regelmässig ergriff die Aargauer Sektion Rechtsmittel, um Umweltsachen Gehör zu verschaffen. An der Notwendigkeit, geltendes Recht zu verteidigen, hat sich nichts geändert. Mit dem Ausbau des Umweltschutzrechts und dem Verbandsbeschwerderecht erhielt der VCS Instrumente, deren sich die Sektion Aargau bis heute konsequent bedient – und so sorgfältig, dass sie in Rechtsfällen gegen den Kanton und Private immer wieder Erfolge feierte.

Ein langer, letztlich erfolgreicher Widerstandskampf galt der dritten Tunnelröhre durch die Baregg, unter anderem mit dem Argument, dass ein Ausbau den Staugeplagten ohnehin nur wenige Jahre Linderung verschaffen würde. Wenigstens in diesem Aspekt haben wir auch hier Recht bekommen. Christian Keller

Herzlich willkommen!

Seit Anfang Februar führt **Christian Keller** die Geschäftsstelle der VCS-Sektion Aargau. Der 50-jährige Historiker und Germanist aus dem Ostaargau hat die letzten neun Jahre im Vorstand mitgearbeitet und ist mit den laufenden Dossiers gut vertraut. Er hat als Journalist und Redaktor gearbeitet und zuletzt den Fachverband Fussverkehr Schweiz in der Kommunikation unterstützt. Der Vorstand wünscht Christian Befriedigung und Erfolg in seiner Tätigkeit.





Basel-Stadt/Baselland

Reminder: Mitgliederversammlung 2019

Montag, 29. April 2019, 18.15 Uhr, im Borromäum (Studentenwohnheim), Byfangweg 6, 4051 Basel. Anschliessend findet ab 19.45 Uhr die öffentliche Veranstaltung «Wem gehört die Stadt? – Leben statt parkieren» statt.

Details zu MV und Veranstaltung finden Sie in der bereits per Post verschickten Einladung oder auf unserer Website. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Grossprojekt ohne Verkehrskonzept

Angehängt an den Basler Zoo soll schon bald ein riesiges Aquarium entstehen. Das Vorhaben wirft Fragen auf – und hat einen grossen Pferdefuss.

Das Grossprojekt Ozeanium, dem der Grosse Rat zugestimmt hat, will jährlich eine halbe Million bis 800 000 Besucher/-innen anlocken. Was der Öffentlichkeit

als neue touristische Attraktion verkauft wird, ist aus Umweltsicht höchst fragwürdig. Dies gilt nicht nur in Bezug auf das Tierwohl und den hohen Energie- und Wasserbedarf, sondern vor allem auch aufgrund der ungeklärten Verkehrsfrage.

Bei erwarteten 300 000 Besucherfahrten mit dem Auto braucht es ein griffiges Verkehrskonzept, das die Anfahrt per öffentlichen Verkehr fördert. In der Vorlage wird all dies komplett ausgeklammert. Bei der Heuwaage stehen momentan grosse Umwälzungen und Veränderungen an. Diese Bauvorhaben müssen aber erst noch publiziert werden. Damit verstösst das Projekt Ozeanium gegen den Grundsatz, dass bei einer neuen Bebauung auch die Erschliessung geregelt sein muss. Die Basler Quartiere und ihre Wohnqualität hätten das Nachsehen.

Daher unterstützt der VCS beider Basel die Referendums-kampagne und empfiehlt für die Volksabstimmung am 19. Mai ein Nein zum Ozeanium.

Nathalie Martin, Vize-Präsidentin



Spannende Aufgabe in spannender Region

Wer sich für Mobilitätsfragen interessiert, kommt in der Region Basel voll auf seine Rechnung. Es wird am Herzstück geplant, gleichzeitig sollen neue, monströse Autobahnen entstehen. Der Fuss- und Veloverkehr wird zaghaft gefördert, gleichzeitig fliegen so viele ab dem Euroairport wie noch nie. Hier den Verkehr nachhaltig zu entwickeln, ist eine riesige Herausforderung. Ich freue mich darauf, sie als neuer Geschäftsführer zusammen mit dem Vorstand und engagierten Mitgliedern des VCS beider Basel anzupacken.

Seit elf Jahren bin ich im Vorstand der SP Birsfelden und sogar

noch etwas länger Mitglied der JUSO Baselland. Die politische Arbeit macht mir Spass und ich bin überzeugt, dass wir mit geschicktem Vorgehen viele Probleme angehen und lösen können. Schon immer interessierte ich mich für Technisches und die Natur. Nichts als logisch also, dass ich Biologie studierte – eine Disziplin, mit der wir die Natur verstehen lernen und dabei komplexe Methoden und Technik einsetzen. In meiner Freizeit versuche ich möglichst oft in die Höhe zu kommen. Ein guter Ausblick auf die Alpen und etwas Anstrengung müssen dazugehören.

Spitzenreiter Birsfelden

Zu Hause in Birsfelden, von wo man in weniger als zehn Minuten im Zentrum von Basel ist, erlebe ich, wie nachhaltige Mobilität funktionieren kann. Bus und Tram erschliessen die Stadt bestens, sogar ohne Bahnanschluss. Nirgendwo im Baselbiet ist der Anteil an Menschen mit Privat-

PW kleiner: Pro tausend Einwohnerinnen und Einwohnern gibt es «nur» 395 Autos! Trotzdem müssen auch bei uns in der Regel 1,3 (oder mindestens 0,8) Parkplätze pro Wohneinheit gebaut werden. Also viel zu viel für den Bedarf – ein Irrsinn.

Bei meiner Vorgängerin Stephanie Fuchs, die mein neues Amt über Jahre mit Bravour ausgeübt hat, bedanke ich mich herzlich für die professionelle Übergabe.

Florian Schreier, Geschäftsführer



Aktionswoche Velo-Charta

Pünktlich zum Frühlingsbeginn haben wir vom 25. bis 29. März an zahlreichen Stellen in der Stadt Basel für fussgängerfreundliches Velofahren sensibilisiert. Ausgerüstet mit einem frisch gedruckten Roll-up-Banner mit dem Velo-Charta-Sujet, verteilten wir den Velofahrenden Flyer und leckere Schokoladen-Täfelchen – eine kleine, süsse Verführung, sich die Ziele der Velo-Charta zu Herzen zu nehmen.

Auf unserer Kampagnen-Website www.velo-charta.ch finden sich Bilder von der Aktionswoche. Wer es bis jetzt versäumt hat, kann dort jederzeit seine Unterschrift unter die Velo-Charta setzen.

Beteiligt waren an der Aktionswoche auch zahlreiche Velohändler/-innen aus der Region, die unsere Velo-Charta ihren Kundinnen und Kunden mitgaben. Unser herzlicher Dank für ihre Unterstützung geht an: Cycling Emotion, Liestal; D.I.B., Oberwil; Gundeli Velos, Basel; Kunz und Kaiser, Basel; Obst & Gemüse, Basel; Scheller Radcenter, Reinach; Veo Bikes, Basel; Velore Velowerkstatt, Arlesheim; Velo Schrade, Therwil.

Damian Weingartner, Projektmitarbeiter

Diese Häuser würden dem Rosengartentunnel zum Opfer fallen – wie zahlreiche andere auch.

Zürich



falsch geplant und bringen keine bessere ÖV-Erschliessung.

An vielen Stellen verschlechtern sie sogar die verkehrliche und städtebauliche Situation in den Wohnquartieren, wofür ebenfalls zahlreiche Häuser abgerissen werden müssten. Heute stark frequentierte, bedarfsgerechte Buslinien (72 und 83) finden keinen Platz mehr, da die neuen Trams nicht über den Albisriederplatz, den zentralen Knoten des neuen Tramsystems, geführt werden können, ohne die Kapazität des Autoverkehrs zu tangieren. Weg mit «belastenden» Haltestellen und Buslinien, ÖV-freie Kreuzung für freie Autos – so funktioniert die bürgerliche Politik im Kanton.

Gegen diese rücksichtslose Strassenbaupolitik auf Kosten der Wohnbevölkerung, der Umwelt und des Klimas wird der VCS Zürich zusammen mit anderen Organisationen das Referendum ergreifen. Sparen wir uns dieses Loch!

Gabi Petri/Markus Krauss

Beteiligen auch Sie sich am Referendum gegen dieses unsinnige, teure und stadtzerstörerische Projekt. Den Unterschriftenbogen finden Sie auf der Website des VCS Zürich, besten Dank.
www.vcs-zh.ch

Tunnelgate am Rosengarten

Seit Jahrzehnten ist die Rosengartenstrasse ein Politikum weit über die Stadt Zürich hinaus. Um sie angeblich zu entlasten, soll nun ein mehrspuriger Tunnel den Verkehr vom Milchbuck her direkt ins Stadtzentrum spülen. Die Folgen dieses Monstbauwerks wären fatal.

Mit offiziell 56000 Autofahrten pro Tag stark belastet, führt die Rosengartenstrasse zwischen Zürich Nord und Zürich West mitten durch ein Wohnquartier. Weil man es 1985 beim Bau der Nordumfahrung verpasst hat, den Verkehr auf dieser innerstädtischen Achse mit flankierenden Massnahmen zu reduzieren, ist die anfängliche Verkehrsreduktion schnell wieder verpufft. Aktuell wird die Nordumfahrung von Zürich, der Gubristtunnel, weiter ausgebaut – und flankierende Massnahmen an der Rosengartenstrasse fehlen erneut.

Regierungsrat und Kantonsrat wollen zu deren angeblicher Entlastung nun einen neuen, drei- bis vierspurigen Tunnel bauen, mit dem vom Milchbuck her eine direkte, hindernisfreie Zufahrt ins Herz der Stadt Zürich geschaffen würde.

Nie gesehener Gigantismus

Die geplante Röhre endet kurz vor der Hardbrücke am Wipkingerplatz, womit sich der Verkehr weiterhin ungebremst in die Wohnquartiere 3, 4, 5, 6 und 10 ergiessen würde – obwohl seit Jahren ein kapazitätsmindernder Spurabbau erforderlich wäre, weil der Verkehr ja seit 1985 Zürich im Norden «umfahren» kann.

Mit dem gigantischen Portal am Wipkingerplatz – der Tunnel soll im Portalbereich doppelstöckig sein, eine Bausünde ohne Beispiel – wird die bestehende 4-spurige Strasse auf 9 Fahrspuren aufgeweitet. Allein dafür müssen vier Wohngebäude ab-

gerissen werden. Die sogenannte Entlastung durch den Tunnel betrifft eine Strecke von nur 700 m, an der lediglich rund 900 Personen wohnen. Kostenpunkt: rund 1,1 Mia. Franken. Die restlichen Lärmprobleme entlang der rund 230 Strassenkilometer, wo die Immissions- oder Alarmgrenzwerte überschritten werden – mit rund 140000 betroffenen Personen – bleiben ungelöst.

Bärendienst für Tram und Bus

Die Planung läuft darauf hinaus, den Westen der Stadt Zürich noch autogängiger zu machen. Der politische Preis dieses anachronistischen Projekts, das «Greenwashing», sind zwei neue Tramlinien. Weder ist der Bedarf für sie nachgewiesen, noch sind die Linienführungen sachlich richtig (vgl. Tages-Anzeiger vom 1.2.2019). Weil die Tramlinien lediglich dazu dienen, den Strassenausbau zu legitimieren, weisen sie zahlreiche konzeptionelle Mängel auf bei Plätzen, bei den Verbindungen und bei der Weiterführung. Sie sind schlecht, ja

Generalversammlung des VCS Zürich

Dienstag, 21. Mai 2019, 18.30 Uhr

Kulturpark Zürich, Pfingstweidstrasse 16, 8005 Zürich, Nähe Bahnhof Hardbrücke (von dort ca. 5 Minuten zu Fuss). Tram: 4 Haltestelle Schiffbau | 13, 17 HS Escher-Wyss-Platz. Bus: 83, 72, 33 HS Schiffbau

Traktanden: 1. Begrüssung – Wahl der Stimmenzähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste; 2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 29. Mai 2018; 3. Jahresbericht 2018; 4. Jahresrechnung 2018, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes; 5. Budget 2019; 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren; 7. Verschiedenes

«Hütet Euch am Rosengarten»

Warum das Rosengartenprojekt der Stadt Zürich schadet und dem öffentlichen Verkehr nichts bringt – Referat von Simone Brander zum Projekt Rosengartentunnel und Rosengartentram und den negativen Auswirkungen auf die Stadtquartiere

Nachdem der Kantonsrat das 1,1 Milliarden teure Grossprojekt trotz grösster Bedenken genehmigt hat, ergreift der VCS Zürich zusammen mit weiteren Organisationen das Referendum.

Anschliessend Apéro – aus organisatorischen Gründen wird um eine Anmeldung gebeten (per Mail an vcsh@swissonline.ch oder per Tel. 044 291 33 00).

Muriel Stillhard von Miux und Edi Rölli von Pro Velo organisieren das Sattelfest vom 28. April in Chur.



Graubünden

Sattelfest in Chur am Sonntag, 28.4.

Am Sattelfest in der Churer Altstadt dreht sich alles um das Zweirad und das damit verbundene Lebensgefühl. Die Kleinsten liegen beim Laufradrennen auf dem Kornplatz in die Kurven, die Grösseren stellen ihr Können beim Geschicklichkeitsparcours auf dem Arcas unter Beweis. Alle, die schon immer mal Tandem, Einrad oder Hochrad fahren wollten, haben die Gelegenheit, diese und noch verrücktere Vehikel auf dem Martinsplatz zu entdecken.

Am Sattelfest wird aber nicht nur gefeiert: In verschiedenen Workshops zeigen die Velofachgeschäfte, wie man platte Reifen flickt, Pneus wechselt oder sein Gefährt richtig pflegt. Der Eintritt ist kostenlos, für die Verpfle-

gung auf dem Festgelände sorgen lokale Gastro-Partnerinnen.

Für jeden Geschmack etwas

Beim «bischtfit.ch»-Ride kurven wir mit dem eigenen Velo quer durch die Stadt oder entdecken bei der geführten Ausfahrt die urbanen Grünflächen. Oder darf's eine gemütliche Rikschatour durch die Altstadt sein? Oder eine Veloreise rund um den Globus beim Vortrag in der Stadtgalerie?

Die Downhill-Strecken am Hausberg Brambrüesch sind zwar nichts für schwache Nerven, aber am Sattelfest kann man die Trails auch hautnah und ohne Schweissperlen in Virtual Reality erleben. Vielleicht schnellt der Adrenalinpegel dann aber doch



nach oben, wenn die Trial-Bike-Fahrer Hindernisse mit spektakulären Sprüngen überwinden oder auf schmalen Balken balancieren.

Zu guter Letzt können Klein und Gross auf dem Martinsplatz

ihrer Kreativität freien Lauf lassen – malen, kleben, stylen in ein Kunstwerk zu verwandeln.

Edi Rölli, Pro Velo Graubünden

www.sattelfestchur.ch

Offizielle Einladung zur MV 2019

Am Samstag, 15. Juni, ab 9.15 Uhr, sind die Mitglieder des VCS Graubünden zur ordentlichen Mitgliederversammlung im Restaurant Binari beim Bahnhof Landquart eingeladen.

Traktandenliste: 1. Protokoll der MV vom 16. Juni 2018; 2. Jahresbericht 2018 und Jahresprogramm 2019; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2018; 4. Budget 2019; 5. Wahlen; 6. Varia. Anschliessend Wanderung vom Dürrboden nach Davos.

Detailangaben: www.vcs-gr.ch/aktivitaeten/agenda

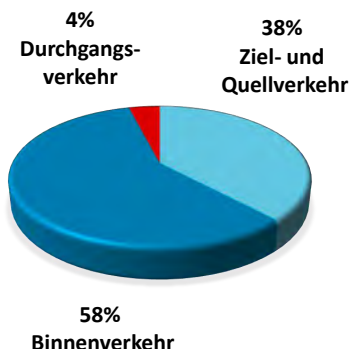
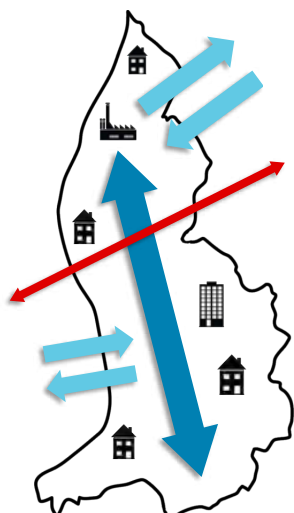


Fürstentum Liechtenstein

Umsatteln beim Pendeln

Mit welchem Zweck und Ziel werden in Liechtenstein wie viele Kilometer zurückgelegt? Die nebenstehende Grafik zeigt die Verkehrsanteile auf Basis der Gesamtverkehrsleistung auf.

VERKEHRSRICHTPLAN MIV Liechtenstein Gesamt



Basis Gesamtverkehrsleistung in km (Quelle: verkehringenieure)

Präsentiert hat die Grafik Alexander Kuhn (Verkehringenieur Eschen), als er am 20.2.2019 in Eschen den Entwurf des Verkehrsrichtplans vorstellte.

Es sticht heraus: Der Binnenverkehr – also Fahrten mit Quelle und Ziel im Land, auch solche via Autobahn – ist unser Hauptproblem. Es braucht ein Umdenken in der Verkehrsmittelwahl für Alltagswege, speziell für Arbeitswege, denn Stauprobleme haben wir nur in den Hauptverkehrszeiten. Es braucht ein Umsteigen auf die eigenen Füsse, das Fahrrad, den LIEmobil-Bus und Fahrgemeinschaften. Arbeitgeber können dies durch Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Parkplatzbewirtschaftung stark begünstigen. Land und Gemeinden

sind gefordert, die Infrastrukturen für Fuss- und Radverkehr zu verbessern und die LIEmobil-Busse durch konsequente Busbevorzugung attraktiver zu machen. Dann rollt der wirklich nötige Strassenverkehr wieder besser – ohne neue, teure Strassen.

Wo der Bedarf am grössten ist

Am Beispiel der Arbeitsplätze in Vaduz lässt sich die Problematik bestens illustrieren. Laut Volkszählung 2015 legen die in Vaduz Wohnhaften den Arbeitsweg zu 40% zu Fuss oder per Rad zurück, zu 12% mit dem Bus und zu 48% per Auto. Doch aus Schaan kommen 74% per Auto und aus Triesen 77%. Die Maurer sind mit 56% und Triesenberger mit 50% deutlich vorbildlicher. So gesehen sind es vor allem die Schaaner und Triesner, die dringend auf das Fahrrad um-

steigen sollten. Und auch mehr Vaduzerinnen und Vaduzer.

Dank den Grenz-Fahrradzählstellen (Mauren Egelsee, Schaan Energiebrücke, Vaduz Holzbrü-

cke) wissen wir auch einiges über die an Werktagen zwischen vier und neun Uhr morgens per Fahrrad ins Land Pendelnden. Es waren an den drei Messstellen von

Mai bis Dezember 2018 täglich durchschnittlich 253 Radfahrerinnen und -fahrer, mit einer Spitze von 365 im Juni.

Georg Sele

Details und Vergleichszahlen aus andern Gemeinden: www.vcl.li/?page=18&id=467 (/470). Der VCL durfte bei der Erarbeitung des Eschner Richtplans Verkehr seine Meinung kundtun. Siehe www.vcl.li/bilder/1256.pdf

Für mehr und besseren Lärmschutz

In Walterswil plant der Kanton, mit dem Einbau von lärmmin- dernden Belägen gegen den schädlichen Strassenlärm anzuge- hen. Zielführend ist das nicht wirklich.

Das Lärmsanierungsprojekt (LSP) Walterswil würde gerade mal fünf Gebäuden und ca. 15 Personen Schutz vor dem übermässigen Lärm verschaffen. Für alle anderen lärmbeeinträchtigten Liegenschaften beantragt der Kanton sogenannte Erleichterungen, das heisst: An der Lärmquelle soll rein gar nichts passieren.

Dabei hat das Bundesgericht längst Klartext gesprochen: «Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge haben, dass die An-

wohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ist Ultima Ratio» – also die allerletzte Möglichkeit. Zuvor müssen alle anderen Massnahmen ausgeschöpft sein, um dem gesetzlichen Lärmschutzauftrag möglichst Genüge zu tun.

Vor diesem Hintergrund stellt der VCS in seiner Einsprache fest: «Da allein mit dem Einbau von lärm-dämmenden Belägen die Bewohnerinnen und Bewohner

nicht vor dem Lärm geschützt werden können, braucht es zusätzliche Massnahmen.» VCS-Präsident Fabian Müller fordert, dass die Sanierung deshalb – wo sinnvoll – mit einer Temporeduktion kombiniert wird, damit die Grenzwerte bei möglichst vielen Liegenschaften eingehalten werden können, was die Lebensqualität der Walterswiler Bevölkerung wesentlich verbessern würde.

Gemeinden wollen Tempo 30

Erfreulicherweise haben Einheimische das Heft in die Hand genommen. 27 Einsprachen seien gegen das LSP eingegangen. Gemäss Aussage des zuständigen Fachmanns im Amt für Verkehr und Tiefbau muss sich der Kanton nun zur Grundsatzfrage

Solothurn



«Tempo 30 auf Kantonsstrassen zur Lärm-minderung» auseinandersetzen. Bis zu einer Entscheidung werde es mehrere Monate dauern.

Da Tempo 30 nicht nur weniger Lärm, sondern auch mehr Verkehrssicherheit bedeutet, scheint es logisch, vor allem in Ortszentren darauf zurückzugreifen. Das haben auch andere Dörfer erkannt und beim Kanton interveniert, so zum Beispiel die Gemeinde Rüttenen. Der VCS erwartet, dass sich der Kanton den entsprechenden Sorgen und Wünschen nicht länger verschliesst.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Ein perfekt passender Rahmen

Für die MV 2019 reiste der VCS Solothurn an den äussersten östlichen Rand des Kantons – an einen für den schweizerischen Bahnverkehr sehr zentralen Ort, die Baustelle des Eppenbergtunnels in Wöschnau.

Vor gut einem Jahr wurde der Tunnel «durchgebohrt» und Anfang 2019 die Tunnelwand fertig betoniert, jetzt läuft der Einbau der Bahntechnik. Ab Ende 2020 wird die Strecke zwischen Zürich und Olten vierspurig und damit der letzte zweispurige Flaschenhals auf der stark befahrenen Ost-West-Achse beseitigt sein. Laut den zwei SBB-Vertretern, die die VCS-Gäste durch die Ausstellung führten, ist das Projekt zeitlich und finanziell auf Kurs.

Vor Fehlinvestitionen bewahrt
An der anschliessenden Mitgliederversammlung hob Fabian Müller, Präsident des VCS Solothurn, in seinem Jahresbericht vor allem eines hervor: den Rückzug des Gestaltungsplans für den Ausbau des Einkaufszentrums Gäupark durch Migros und Coop, eine Folge der Umbrüche im Detailhandelsgeschäft. Die Einsprache des VCS Solothurn hat Migros und Coop vor einer Fehlinvestition bewahrt.

Damit wurde das Verfahren vor dem Verwaltungsgericht gestoppt. Leider werden so unsere Argumente nun nicht gerichtlich geprüft, dafür hat der VCS Solothurn den grössten Teil des Geldes zurückbekommen, das er für Anwalts- und Gerichtskosten ausgegeben hatte. Das hilft beim

weiteren Einsatz für eine umweltfreundliche Verkehrspolitik im Kanton. So wurde im Budget 2019 ein namhafter Betrag reserviert für einen allfälligen Weiterzug unserer Einsprache gegen das Projekt Umfahrung Klus vor das Verwaltungsgericht.

Ebenso erfreulich: Für unseren Vorstand konnten wir ein neues Mitglied gewinnen: Pauline Froidevaux aus Grenchen. Sie

wurde – wie auch der bisherige Vorstand – einstimmig gewählt.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Neu im Vorstand: Pauline Froidevaux. / Stimmungsbild von der MV in Wöschnau.





Zug

Das einstufige Abstimmungsverfahren bei Bauprojekten wird im Kanton Zug seit etwa 20 Jahren angewendet. Stimmt die Bevölkerung einem Projekt zu, werden gleichzeitig auch Planung und Bau bewilligt. Dass dieses schlanke Verfahren viele Unsi-

Das einstufige Verfahren hat Haken

cherheiten mit sich bringt, zeigt sich gegenwärtig am Beispiel der Umfahrung Cham–Hünenberg.

Im Abstimmungskampf zur umstrittenen Strasse ging der Kanton von 11,1 ha benötigtem Landwirtschaftsland aus. Sieben Jahre später wurde ein Auflageprojekt präsentiert, das gemäss Umweltverträglichkeitsbericht

18,6 ha verschlingen wird. Und das Bauvorhaben würde heute proportional gerechnet etwa 300 Millionen Franken kosten – nicht 180, wie damals versprochen... Ob unter diesen Umständen die hauchdünne Ja-Mehrheit von 50,3 Prozent nicht sehr rasch gekippt wäre? Der Kanton hat bis heute, fast zwölf Jahre danach,

keine neue Kostenberechnung präsentiert, die Einsprachen sind immer noch in Bearbeitung.

Darum sind wir der Meinung, dass mindestens für grössere Projekte wieder das zweistufige Abstimmungsverfahren zum Zug kommen muss. Zu gross ist die Tragweite von möglichen Fehlentscheidungen wegen Unkenntnis der genauen Sachlage.

Goran Vejnovic, Geschäftsführer



Thurgau

Mobil sein und bleiben

Nächste Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit den Billettautomaten besser zurechtkommen möchten: 15. Mai **Romanshorn**, 16. Mai **Arbon**, jeweils von 8.30–12 Uhr. Anmeldung: Tel. 071 626 10 83, info@tg.prosenectute.ch.

Diskussion mit Edith Graf-Litscher und Ruedi Blumer

Im ersten Teil der VCS-Jahresversammlung am 27. März in Amriswil konnte erfreulicherweise der Vorstand verstärkt werden: durch die Wahl eines Angehörigen der «Klimageneration», des 17-jährigen Marc Killoh. Im zweiten Teil erläuterte Edith Graf-Litscher, wie in der Märzsession der Nationalrat chaotisch über Strassen wie die BTS oder die Zürcher Oberlandautobahn

abstimmte, zu denen nur nebulöse Kostenangaben vorlagen.

In der anschliessenden, emotional geführten Diskussion erklärte Graf, warum sie als unsere rot-grüne Vertretung ihre Stimme vorerst für die BTS abgab (2012 hatten 45 Prozent im Thurgau dagegen gestimmt!). Ihr war es wichtig, dass die BTS auf der Agenda bleibt. Angesichts der verfügbaren Gelder sei ein Bau-

beginn vor 2030 unrealistisch.

Unser Kanton hat, nach Basel-Stadt und Genf, das dichteste Strassennetz der Schweiz. Gemäss Ruedi Blumer ist es ein Ziel des VCS, keine zusätzlichen Landflächen mehr dafür zu opfern. Wenn eine neue Strasse gebaut wird, soll an anderer Stelle die entsprechende Strassen- oder Parkplatzfläche aufgehoben werden.

Peter Wildberger



Ob-/Nidwalden

Der erste Knoten ist gelöst

Gleich zwei Verkehrsknoten haben den VCS Ob- und Nidwalden in jüngster Zeit beschäftigt, weil Fuss- und Veloverkehr in der Planung zu kurz kamen.

Beim Knoten St. Heinrich in Oberdorf NW, einer Kreuzung samt wichtiger Querung der Engelbergstrasse für Fussgängerinnen und Velofahrer, ist der Durchbruch gelungen. Die Gemeinde plante im Rahmen der Instandstellung der Kantonsstrasse lediglich minimale Ver-

besserungen, so bei der Beleuchtung. Der VCS Ob- und Nidwalden reichte – wie zwei weitere Parteien – eine Einwendung ein mit dem Ziel, der Knoten sicherer zu gestalten, im Interesse vor allem der vielen Schulkinder und Velofahrenden, die hier unterwegs sind. Viele Autos überschreiten auf der Kantonsstrasse die erlaubten 50 km/h bei weitem.

Stark unterstützt durch eine Unterschriftensammlung von Leuten aus dem Quartier, forderten wir eine Querungshilfe, bessere Platzverhältnisse für den

Langsamverkehr sowie eine Torwirkung. Die Gemeinde erarbeitete darauf mit dem kantonalen Amt für Mobilität eine Lösung, die nun Teil der nächsten Etappe der Strassensanierung ist. Der Knoten wird mit Fussgängerinsel und Verschwenkung der Fahrbahn realisiert.

Halben Meter abgezackt

Im Fall des Knotens in Büren haben VCS und Pro Velo Unterwalden Beschwerde einreichen müssen. Zwar unterstützen sie das Vorhaben, einen Kreisel samt Bahnübergang zu realisieren, voll und ganz, weil es allen dienlich ist – aber nur, wenn die Radwegbreite die minimalen Anforderungen wieder erfüllt. Seit der öffentlichen Planaufgabe wurde das Projekt wegen des Widerstands einer Grundeigentümerin

wesentlich abgeändert: Die Trottoirs – für den Veloverkehr zugelassen – sind von 2,50 auf 2 Meter verschmälert worden, womit sie den geltenden Normen nicht mehr entsprechen.

Gar nicht geringfügig

Was der Kanton als «geringfügige» Änderung taxierte – er umging so das Mitwirkungsverfahren –, tangiert ernsthaft die Verkehrssicherheit; Radfahrende können nicht mehr sicher kreuzen, die friedliche Koexistenz auf dem kombinierten Rad- und Fussweg ist gefährdet. 4,3 Mio. Franken für eine nicht normgerechte neue Verkehrsanlage auszugeben, geht nicht an. VCS und Pro Velo bemühen sich parallel zum Rechtsverfahren um eine aussergerichtliche Lösung.

Der Vorstand



Hier kommt die Velostation unterirdisch zu liegen.

Ja zur neuen Velostation!

Das Stadtparlament von Luzern hat Ende 2018 Ja gesagt zum Planungskredit für eine neue, unterirdische Velostation an der Bahnhofstrasse. Weil die SVP das Referendum ergriff, kommt es nun am 19. Mai zur Abstimmung.

Bereits 2013 beschloss die Luzerner Stadtbevölkerung, die Bahnhofstrasse solle autofrei werden. Lange ging nichts, doch nun tut sich einiges: Ungefähr ab Mai gehört die Bahnhofstrasse nur noch dem Langsamverkehr (mit Ausnahme von einzelnen Zulieferungen). Und: Der Stadtrat hatte im Dezember 2018 dem Parlament einen zusätzlichen Kredit von 2,05 Mio. Franken beantragt, um eine Velostation unter der Bahnhofstrasse planen zu können.

Wir Velofahrenden kennen die Situation rund um den Bahnhof nur zu gut: An allen Ecken und Enden mangelt es an Veloabstellplätzen.

Jene an der Bahnhofstrasse sind oft überbelegt, denn egal, ob man aus Richtung Emmen, Littau oder vom rechten Seeufer kommt und ob der Zug, der Wochenmarkt oder die Altstadt das Ziel ist: Es ist ein idealer Veloparkplatz.

Das Stadtparlament bewilligte den Kredit grossmehrheitlich. Es gibt erfreulicherweise eine klare politische Mehrheit für die Veloförderung in Luzern. Umstritten blieben zwei Fragen: 1. Soll die Velostation gebührenpflichtig werden? 2. Was geschieht mit den heutigen oberirdischen Veloabstellplätzen? Das Parlament beschloss, hier erst zu entscheiden, wenn das Projekt weiter ausgearbeitet ist.

Voller Einsatz ist gefragt

Zu teuer sei das Ganze, fand die SVP – und so kommt es am 19. Mai nun halt zum Showdown an der Urne. Ein Nein wäre ein Steilpass für jene, die finden, es brauche gar keine Veloförderung. Dementsprechend werden wer-

den wir uns für die neue Velostation engagieren: Gut gelegene, gedeckte Veloabstellplätze im Stadtzentrum, mit direktem Zugang zum Bahnhof, sind ein enormer Gewinn.

Wir sind zuversichtlich, dass viele Partner die Kampagne mittragen werden. Es braucht aber auch eure Mithilfe: Macht in eurem Freundeskreis Werbung für ein Ja zur Velostation, teilt die entsprechenden News auf Facebook, schreibt Leserbriefe und meldet euch bei uns (info@vcs-lu.ch), wenn ihr im Quartier Flyer verteilen könnt.

Nico van der Heiden, VCS-Mitglied,
Co-Präsident Pro Velo Luzern



So könnte die Zufahrt in die neue Velostation aussehen.

Mitwirkung Pilatus Arena Kriens

Unlängst lag der Bebauungsplan der Pilatus Arena zur öffentlichen Mitwirkung auf. In einer Stellungnahme haben wir auf diverse Schwachpunkte betreffend Verkehrssicherheit und Parkierung hingewiesen.

Der aktuelle Bebauungsplan sieht vor, die Radverbindung zwischen der neuen Arena und dem Bahnhof Kriens Mattenhof im Mischverkehr mit den FussgängerInnen zu führen: ein No-Go für eine Veloachse, die als Haupttroute Luzern–Mattenhof–Horw geplant ist. Und: Die sehr gute ÖV-Anbindung ermöglicht es, die Wohnungen ohne Autoparkplätze zu planen. Wir beurteilen die Lage als ideal für autofreies/autoarmes Wohnen.

Elias Vogler, Geschäftsleiter VCS Luzern

Praktikant mit grossem Aktionsradius

Seit letztem September sorgt im Sektionsbüro Claudius Leopold als Praktikant «Actions & Manifestations» dafür, dass der VCS in der Öffentlichkeit sichtbarer wird. Er zeichnet hier ein Kurzporträt seines neugeschaffenen Jobs.

Beispiel «Ich fahre fair»: Diese Aktion besteht darin, Radfahrerinnen und Fussgänger auf der Strasse freundlich anzuhalten und ihnen, mithilfe eines Fragebogens, einige Verkehrsregeln in Erinnerung zu rufen, die die Koexistenz von Velo- und Fussverkehr erleichtern. Falls Sie also im Frühling durch die Stadt Freiburg spazieren und hellgrün leuchtende VCS-Westen sichten, zögern Sie nicht, auf uns zuzu-

kommen und Ihr Wissen über den Veloverkehr zu testen!

Zu meinen Aufgaben als Praktikant gehören Organisation und Koordination solcher Aktionen und ebenso die Vorbereitung des jährlichen Mitgliedertreffens oder der Generalversammlung. Manchmal ist viel Geduld erforderlich, wenn Mails oder Anrufe Mal für Mal ins Leere laufen. Aber es lohnt sich. Am letzten Sankt-Nikolaus-Fest gingen Kin-

der als freudestrahlende Cargo-Velo-Passagiere quer durch die Stadt auf Lebkuchen-Jagd. Die Eltern schwatzten derweil bei Tee und Kuchen mit VCS-Vorstandsmitgliedern.

Sehen wir uns am 9. Mai an der Generalversammlung oder am Mitgliedertreffen am 11. Mai, mit vorhergehender Radtour durch Freiburg mit Antoine Bussard, Chef des städtischen Mobilitätservice? Er wird uns neue Infrastrukturanlagen für den Veloverkehr zeigen. Danach geht's zum gemütlichen Beisammensein in der Salle Nord des Arsen'Alt. ■

Das ganze Programm findet sich auf: <https://www.vcs-fr.ch/aktivitaeten/agenda/>

Freiburg



Es gilt, den VCS der Bevölkerung näher zu bringen: Claudius Leopold in Aktion.

Allmendstrasse in Attinghausen: Der VCS möchte sie den Velofahrenden und dem Zubringerverkehr vorbehalten. Die übrigen Motorfahrzeuge sollen über die Industriestrasse verkehren.



Uri



© Kurt Döbelin

Behindertengerecht dank VCS

Mit der Einsprache gegen das Bürohochhaus der Urner Kantonalbank am Kantonsbahnhof hat der VCS 42 Veloabstellplätze für Besucherinnen und Kunden erreicht. Die übrigen Anträge lehnte die Altdorfer Baukommission leider ab.

Zur Einsprache im eisenbahnrechtlichen Verfahren, bei der es u.a. um die Gleisanlagen und die Bustransporte geht, haben Einspracheverhandlungen und Fahrversuche in Schattdorf und Küssnacht a. R. stattgefunden. Dank dem gemeinsamen Druck von VCS und Procap werden die Bushaltestellen nun behindertengerechte Perronkanten mit einer Höhe von 22 statt der geplanten 16 cm erhalten. Zudem wird dank der VCS-Einsprache die Rampe von der Personenunterführung zum Bushof West überdacht. Die SBB haben auch zugesagt, Fotovoltaik-Anlagen zu installieren.

Der Kanton seinerseits ist bereit, mit der Gemeinde über eine Verlängerung des Trottoirs aus der Unterführung Reussacherstrasse bis zum Bushof West zu verhandeln. Ausserdem hat er versprochen, bei Bedarf nördlich des Güterschuppens zulasten der Parkplätze weitere Veloabstellplätze zu schaffen. Die Baubewilligung des Bundesamtes für Verkehr steht allerdings noch aus. Insbesondere die Geschwindigkeitsregelung auf dem Bahnhofplatz ist ein ungeklärter sensibler Punkt. ■

West-Ost-Verbindung: Erster Erfolg

Nachdem der Regierungsrat unsere Einsprache vollumfänglich ablehnte, hat der VCS beim Urner Obergericht Beschwerde eingereicht. Wir wollen, dass der in verschiedenen Konzepten des Kantons enthaltene Veloweg Schattdorf–Altdorf durch den Schächenwald gleichzeitig mit der WOV realisiert wird und dass auf dieser, wie in der Abstimmungsbotschaft versprochen, Tempo 60 gilt. Das Obergericht hat bereits verfügt, dass die Bagger nicht auffahren dürfen, bevor das Gericht in der Sache entschieden hat.

Der Vorstand

Weniger ist mehr

Die Mündung des Palanggenbachs in Seedorf soll aus Hochwasserschutzgründen ausgeweitet und die Brücke durch eine höher liegende ersetzt werden. Deshalb muss die Reussstrasse ein Stück weit verlegt werden. Die Veloverbindung vom Reussdamm zur Palanggen-Brücke soll auf einem von der Fahrbahn getrennten Langsamverkehrsweg (LV-Weg) geführt werden. Eine separate LV-Brücke über den Bach erhöht die Sicherheit für alle. Was die

Einmündung der Unteren Feldgasse in die Reussstrasse betrifft, hat der VCS für den Veloverkehr statt eines aufwändigen Bauwerks eine einfache Strassenquerung mit Mittelinsel vorgeschlagen. Dankbar sein werden Velofahrende auch für die vom VCS empfohlene Verschmälerung der Einmündung der Reussstrasse in die Allmendstrasse und ein Lastwagenfahrverbot auf der Allmendstrasse Richtung Attinghausen.

Alf Arnold

Mobilitätskurs für Senior/-innen:

Donnerstag, 9. Mai, 13.30 bis 17 Uhr. Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, marianne.arnold@ur.pro-senectute.ch

Vortrag «Autofrei wohnen» und Mitgliederversammlung:

Donnerstag, 16. Mai, 18.30 Uhr, Rest. Fomaz, Altdorf. Referat von Samuel Bernhard, VCS Schweiz. Im Anschluss laden wir zu einem Apéro ein.



Schwyz

Einfach clever mobil – auch 2019

Der VCS Schwyz organisiert, gemeinsam mit Pro Senectute und weiteren Partnern, erneut zwei Kurse für Seniorinnen und Senioren, die sich über Neuerungen im öffentlichen und im Strassenverkehr informieren wollen. Denn auch ältere Menschen wollen und sollen möglichst lange selbständig und unabhängig unterwegs sein. Am Halbtageskurs erhalten sie nützliche Tipps von ÖV-Experten und der Kantonspolizei Schwyz.

Wie kaufe ich am Automaten mein Billett, welches ist das beste ÖV-Angebot für mich? Wie

funktioniert der Tarifverbund? Was gibt's Neues an Strassenverkehrsregeln? Worauf muss ich als Fussgänger/-in besonders ach-

ten? Die vermittelte Theorie sowie praktische Übungen machen fit für den mitunter hektischen Alltag – einfach clever mobil! ■

Kurs in Brunnen: 7. Mai 2019, 13.30–17.15 Uhr, Forum kreativ, Pro Senectute, Bahnhofstrasse 29. **Anmeldung/Auskunft:** Pro Senectute, Fachstelle Bildung und Sport, 6440 Brunnen, Tel. 041 825 13 83 (8–11.30 Uhr), beratungsstelle@sz.prosenectute.ch

Kurs in Lachen: 28. Mai 2019, 13.30–17 Uhr, Bahnhofplatz 3. **Anmeldung/Auskunft:** Beratungsstelle Pro Senectute Ausserschwyz, 8853 Lachen, Tel. 055 442 65 55 oder lachen@sz.pro-senectute.ch

Die Kurse finden bei jeder Witterung statt und sind kostenlos. Die Teilnehmenden erhalten danach einen Geschenkgutschein der SBB.

Zum richtigen Billett zu kommen, ist – mit ein wenig Starthilfe und Übung – keine Hexerei.



© Daniel Rytz

Billette
Billets
Biglietti
Tickets

**Finde
deinen Stil.**

**In deiner
Farbe
bei deinem
Händler**

brompton.ch

**Grosse
Auswahl
- sofort
lieferbar**



BROMPTON



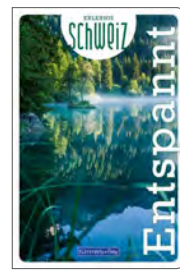
#vollalltagstauglich

ERLEBNIS
Schweiz

Acht Bände voller Tipps und Empfehlungen für eine aktive Freizeit: Spektakuläre, trendige, (ent-)spannende und ausgefallene Touren und Ziele!

Couch-Potatoes waren gestern – heute ist aktive Freizeitgestaltung angesagt. Spass und Spannung, Action und Unterhaltung, Einblicke in Unbekanntes, Ausflüge in die Natur, in Städte und zu Sehenswürdigkeiten liegen im Trend.

144 – 168 Seiten, Format 12,5 x 18,7 cm, je CHF 24.90



Kümmerly+Frey
www.swisstravelcenter.ch



Der VCS radelte auf Rügen – hier die berühmten Kreidefelsen –, dampfte mit der Wassertalbahn durch Nordrumänien, erfrischte sich bei Prato-Sornico nach der Tour über die nagelneue Via Alta della Vallemaggia und schwärmte auch von der Schwalmere, dem fabelhaften Skitourenberg hoch über dem Thunersee.

«Schön und schonend reisen»

Text und Bilder: Urs Geiser

Seit langem ist das VCS-Organ auch ein Freizeitmagazin. Von Meereshöhe bis auf 4153 Meter über Meer, beim Besuch des Bishorns, waren Autorinnen und Autoren unterwegs, um Lust zu machen auf Ausflüge und Touren, die keinen grossen ökologischen Fussabdruck hinterlassen. Und umso mehr bleibende Eindrücke.



«Die wahre Grösse der Insel offenbart sich, wenn man sie erwandert.» Als Blickfang für die Elba-Reportage diente diese Aufnahme der Bucht von Cavoli.

Tatsächlich, es ist noch da, sogar mit neuem Logo versehen. Es, das Fossil. Als solches wurde im Leonardo 1/2003, wie das VCS-Magazin damals hiess, die abgebildete ACS-Notrufsäule am Eingang des Onsernonetals betitelt. Von «Sonnensuche am Südhang» handelte dieser allererste «Touren-Tipp» des VCS, der – ausgehend von der Postauto-Haltestelle Cratolo – über die Alp Vii nach Cavigliano führte.

Unlängst waren wir wieder mal dort, frotzelten ein weiteres Mal darüber, dass alle automobilistische Herrlichkeit ein Ablaufdatum hat, und fanden auch sonst alles so vor, wie wir es in bester Erinnerung hatten. Sogar die Gämse – eine (Ur-)Enkelin der damaligen? – war wieder da. Hinzugekommen sind neue Wegverbindungen, die das Wandern an den Hängen des Salmone (1559 m) noch variantenreicher machen.

Nichts geworden ist aus dem Nationalpark im Locarnese, auf dessen Boden wir uns nun befunden hätten. Nicht dass der Erlebniswert ein anderer wäre, aber das knappe Scheitern



© Peter Krebs, Karen Cordes (2. Bild v. r.)

haupt das Augenmerk auf die Schweizer Naturparklandschaft und deren Erschliessung richtete.

Die neue Rubrik kommt gut an

Reisen bildet nicht nur, es verändert auch die Welt, leider nicht nur zum Guten. Selbstverständlich war dies im VCS-Heft schon ein Thema, bevor der Touren-Tipp als Serviceleistung seinen festen Platz bekam, sei es in der Rubrik Kultour oder in Form eines Artikels über ein neues Radroutennetz in Grossbritannien. Natürlich bewarb man die «hauseigenen» Angebote von Via verde. Und ein sommerlich leichtes Dossier verführte via Buchbesprechungen zur Reise an kriminalliterarische Schauplätze.

Das neue Gefäss erntete Lob, regelmässig trafen Bitten um Zusatzauskünfte ein. Auffällig viel Echo löste der Touren-Tipp aus, als er sich erstmals mit dem Velo in den französischen

Fortsetzung auf Seite 57

dieses naturschützerisch wie touristisch richtungsweisenden Projekts wurmt. Zuvor war ja schon der bündnerisch-tessinische Nationalpark Adula an berglerischer Engstirnigkeit zerschellt. Beide Projekte hatte das VCS-Magazin dann und wann begleitet – wie es über-

So hatten wir's nicht gemeint

Lange vor dem Social-Media-Zeitalter pries der Touren-Tipp die Krokusteppiche am Rämismuggen – zur Freude vieler Mitglieder und auch des Schriftstellers E.Y. Meyer, der im Text zitiert worden war. Inzwischen findet dort, zum Verdruss von Einheimischen, jeden Frühling ein motorisierter Massenansturm auf das Naturphänomen statt. Wir waschen unsere Hände in Unschuld: Was wir empfehlen, ist zu Fuss, auf Langlauf- oder Tourenski, mit dem Velo oder dem Boot, per Alpentaxi oder Seilbahn, jedenfalls aber ohne Privatauto und EasyJet erreichbar beziehungsweise machbar, selbst wenn Dublin das Ziel ist oder der nördlichste Leuchtturm auf dem europäischen Festland.

Die Krokusblüten-Geschichte und eine Reihe weiterer Reportagen, die im Text erwähnt sind, finden Sie unter: www.verkehrsclub.ch/unterstuetzen/services/magazin/

Der Sinn guter Reisegeschichten und wie sie entstehen

Die rasant gewachsene Freizeitmobilität verlangt nach Antworten. Der VCS beschäftigt sich seit je damit, wie das Ausfliegen in umweltfreundlichere Bahnen zu lenken wäre. Dienen da eigene Reise-Rubriken der Sache? Das VCS-Magazin hat bei einem nachgefragt, der es wissen muss.

Peter Krebs, wozu braucht es überhaupt Reisereportagen und Ausflugstipps in einem Heft wie dem unseren?

Es braucht sie, damit die Leute, die auswärts etwas unternehmen wollen, auf gute Ideen kommen – statt eine Kreuzfahrt zu buchen oder mit dem Camper 20 Liter Benzin pro 100 Kilometer zu verbrauchen. Solche Reiseformen richten grosse Schäden an. Die Vorschläge im VCS-Magazin führen vor Augen, dass sinnvollere Formen ebenso erlebnisreich sein können. Am schönsten ist es, wenn die Leute noch nach Jahren sagen, man habe ihnen zu unvergesslichen Ferien, zu ungeahnten Entdeckungen verholfen.

Aber verstehst du, wenn jemand sie für Platzverschwendung auf Kosten der politischen VCS-Anliegen hält?

Eigentlich nicht. Sicher: Die Leute wollen über Verkehrspolitik informiert sein, aber eben nicht nur. Ausserdem sind auch Reisen politisch relevant. Wenn der VCS keine Vorschlä-

ge macht, bleiben die Leute deswegen ja nicht zu Hause. Sie suchen die Ideen dann woanders. Ich selber schrieb übrigens genauso gerne politische Artikel wie Reiseberichte. Die Vielseitigkeit ist doch die Stärke eines Magazins.

Bist du damals, als du die Rubrik stark ausbaute, auf Widerstand gestossen?

In der Zentrale in Bern am Anfang kaum. Vorbehalte kamen aus einzelnen Sektionen. Sie waren zum Teil halbwegs nachvollziehbar, zum Teil aber auch besserwisserisch.

Hast du eine Definition dafür, was eine gute Reisereportage ausmacht?

Gut ist sie dann, wenn man sie mit Gewinn liest, auch wenn man die Reise gar nicht antritt: weil man etwas über das Land erfährt und weil der Text gut geschrieben ist. Ich achte Sprachwitz und Stil als gleich wichtig wie den Inhalt. Ein guter Reisebericht ist wie jeder gute Text mit Arbeit und Recherche verbunden. Unterwegs ein paar Notizen und

Föteli zu machen und dann seine Erlebnisse in der Ich-Form bequem in die Tasten zu tippen, reicht nicht.

Sind deiner Meinung nach die Teilnahme an Pressereisen und unabhängiger Journalismus miteinander vereinbar?

Ich habe es vermieden, auf organisierte Reisen zu gehen. Nicht in erster Linie wegen der finanziellen Abhängigkeit, die so entstehen kann, sondern weil man weniger intensiv und weniger aufmerksam unterwegs ist, wenn alles serviert wird. Das gibt keine guten Geschichten. Auch wenn ich mir die Übernachtungen mal finanzieren liess, bestand ich auf einem eigenen Programm.

Zum Schluss dein Geheimtipp, den du bislang nie verraten hast ...

Gehe deine eigenen Wege, sei kritisch auch gegenüber den Kritischen, und unternimm eine Reise nicht nur, weil du damit in deinem Milieu und auf Facebook angeben kannst. ■

Der Berner Journalist Peter Krebs war von 2007 bis 2012 Redaktor des VCS-Mitgliedermagazins. Er schreibt Wanderbücher und engagiert sich als Präsident des Vereins Sentieri Ossolani für die Instandstellung von Wanderwegen in den Ossolatalern (sentieriossolani.ch).

Ein paar Highlights aus 17 Jahren

En France, à vélo

Nach seiner Lieblingsgeschichte im VCS-Magazin gefragt, sagt Peter Krebs rückblickend, es gebe da so einige, kurze und lange. Aber Veloreisen in die «France profonde» habe er immer besonders ergiebig gefunden.

Zum Auftakt (Nr. 3/08) nahm Krebs die Leserschaft auf seine 550-km-Tour zwischen Mâcon und Cahors mit und schickte voraus: «Frankreich ist eine besondere Radfahrnation. Das Fahrrad heisst hier «kleine Königin» und wird behandelt wie eine Magd, wenn es kein Rennvelo ist, das an der Tour de France teilnimmt.» Und doch sei es das wunderbarste Veloland, das man sich den-



Auf solchem Terroir sind Peter Krebs und seine «petite reine» in ihrem Element.

ken könne, dank der unzähligen verkehrsarmen Nebenstrassen und Pässe, die kein Reiseführer erwähne. «Man darf sie selber entdecken, wofür man mit der Zeit eine Nase hat. Sie führen in das Geheimnis jenes ländlichen Frankreichs, das im Schatten von Paris seinen Beschäftigungen nachgeht und für den Durchreisenden einen eigenen Charme entfaltet, wie eine verkannte Blume.»

Zu ganz ähnlichen Schlüssen kamen auch andere VCS-Autoren, die zwischen Mittelmeer, Atlantik und Ärmelkanal geradelt waren. Es ist da ein Fundus an Geschichten zusammengelassen, die als Ganzes eine hübsche Publikation ergäben – vielleicht eine Idee fürs 50-Jahr-Jubiläum des VCS. ■



Die fröhliche Equipe der Rivetti-Hütte in den Bielleser Alpen im kalten Juli 2011.

Zu Fuss ans Meer

Disziplin Nummer eins auf den Reiseseiten ist das Zufussgehen – vom Seeuferbummel bis zur Gratwanderung. Die längste beschriebene Route führt von den Ossolatälern dem Alpenbogen entlang nach Ventimiglia. In der Ausgabe 3/13 war eine Liebeserklärung an die GTA, die Grande Traversata delle Alpi, zu lesen, an dieses «piemontesische Schlemmermenü

für Weitwanderlustige, die gerne Höhenmeter sammeln», aber auch an Menschen, die der Autor und Mitwandernde kennen gelernt hatten.

«Gibt es eine bessere Form, Fernweh zu stillen, als Schritt für Schritt – mit aller Zeit der Welt für Begegnungen, die neue Horizonte eröffnen?» Natürlich nicht. Man kann nicht genug Werbung machen für diesen muster-gültigen Versuch, den sanften Tourismus in einer peripheren Region anzukurbeln. ■

Zug statt Flug

Über 60 Städte in Europa und die besten Bahnverbindungen dorthin sind auf der Übersichtskarte verzeichnet, die der VCS erstellte, um zu zeigen, dass es sehr gut oder gar besser auch ohne Flugzeug geht. Sehr oft sogar auch noch billiger, nicht nur bequemer.

Zug statt Flug ist auch der Gedanke, der hinter dem Projekt «Youth Alpine Interrail» steckt (VCS-Magazin 4/18, S. 9 und 46/47). Die VCS-Redaktorin Camille Marion gehörte zu den 100 jungen Menschen, die im Alpenraum unterwegs waren und darüber in den sozialen Netzwerken berichteten. Ihre Reportage «Alpen: Immer dem Wasser nach», die sie bis nach Slowenien führte, wurde mit einem Preis ausgezeichnet. Die Bilanz des Projekts ist äusserst positiv, es wird im nächsten Sommer zum zweiten Mal durchgeführt. ■

Reise-Sondernummern

Die Nr. 3/08 war die erste einer ganzen Reihe von Sondernummern zum Thema Reisen. Sie verriet unter anderem, «wo die Schweiz baden geht», verführte zum Wandern vom Mittelland bis auf die Äolischen Inseln, propagierte Basel-Moskau retour per Zug, ging mit dem Postauto paddeln und griff unter dem Titel «Neue Wege braucht das Land» – nicht zum letzten Mal – das leidige Problem der Asphaltierung von Wanderwegen auf.

Wer eine umweltfreundliche (Freizeit-) Mobilität fördern will, muss sich um die Infrastruktur kümmern – und Ideen zum damaligen Motto «Schön und schonend reisen» liefern. ■





Blick vom Südhang des Balladrum auf den noch verschneiten Bergkamm, den das VCS-Magazin im Visier hat: als Teil einer Reiseserie zu exquisiten Grenzquerungen zwischen der Schweiz und ihren Nachbarländern. Rechts: Birkenhainzauber unterhalb der Alp VII.

Fortsetzung von Seite 55

Jura, die Franche-Comté, vorwagte, und als er zu Wanderungen im meernahen italienisch-französischen Grenzgebiet, dem Roya-Tal, aufbrach. Natürlich gab und gibt es auch Kritik: Unseren Leserinnen und Lesern scheint nichts zu entgehen, weder dass der Türkenbund keine Orchidee, sondern eine Lilie ist, noch dass nicht von der Dent, sondern von den Dents de Morcles die Rede zu sein habe. Aus Reklamationen, ob berechtigt oder nicht, entsteht Dialog.

Erhellendes und Erheiterndes

Eine neue Ära brach an, als Peter Krebs zum VCS wechselte. Er hatte zuvor mit seinem Team das SBB-Magazin «Via» zu einem Heft gemacht, das den Vergleich mit Outdoor-Fachzeitschriften nicht zu scheuen brauchte. Nun öffneten sich die Spalten des VCS-Magazins fürs Genre der Reisereportage, für haus-eigene wie für solche aus der Feder renommierter Gastautorinnen und -autoren. Seither sind Geschichten aus nahezu allen Kantonen, aus Süd-, West-, Nord-, Mittel- oder Südost-europa erschienen.

Dem Boom der Städtereisen trug das VCS-Magazin Rechnung, indem es, um nur ein paar zu nennen, Wien und Berlin, Nantes und Lyon, Olten und Morges, Genua und Bologna besuchte. Daneben pflegte Peter Krebs auch den Essay, schrieb über den tieferen Sinn des Wanderns, die erstaunliche Geschichte des Wanderstocks oder über eine Amour fou, die ihn ereilt hatte: zu einem Sportgerät, dem Rennvelo.

Maia, Barbescio und Balladrum

Zurück dorthin, wo alles begann – und weiter auf die gegenüberliegende Talseite, zu einem Streifzug durch die eigentümliche Landschaft zwischen Losone und dem Langensee. Bewaldete Hügel und Tälchen mit Wasserläufen, markante Felsbuckel, Weiher und Sümpfe prägen ihr Bild. Ein Wegnetz durchzieht sie, auf dem sich stundenlang wandern, wandeln oder joggen lässt, rund ums Jahr. Ausgenommen vielleicht schwüle Sommerabende, weil blutrünstige Plage-geister die Freude dann zu sehr vergällen.

Als Startpunkt – und als Destination – ideal ist das Grotto Raffael in Losone. Zu seiner Rechten geht der Wanderweg ab, linker Hand markiert eine Infotafel mit Übersichtskarte den Anfang eines Pfads. Beide führen in das sich selbst überlassene Waldreservat namens Maia. Optimistisch, wie man war, wurde auf der Karte auch der provisorische Perimeter des Nationalparks eingezeichnet.

Unsere Parcours-Empfehlung: Auf dem Weg links zum Mondrigo-Weiher, dann kurz talwärts, wieder hinauf in Richtung Maia – am besten über den Hügelrücken hinweg –, dann hinab und hinüber zum Barbescio, um ihn zu umrunden oder, natürlich noch besser, zu besteigen. Die Felsbastion ist auch eine familienfreundliche Spielwiese für Kletterlustige.

Es folgen Lauro, Zelindo oder la Risata: keine weiteren Hügel, sondern Grotti im Dörfchen Arcegno. Danach den Gratena-



Hügel anzugehen, ist schon mal sehr schön. Vor allem aber lasse man sich den Balladrum, mit 483 m die höchste Erhebung des Landstrichs, nicht entgehen. Nur 80 Höhenmeter trennen ihn von der Strasse nach Ronco sopra Ascona (Buslinie 314), trotzdem kommen angesichts des Panoramas Gipfelgefühle auf. Blühen die zahllosen Erikas, trägt der Balladrum eine rosa-purpurne Mütze.

Etwa eine halbe Stunde dauert der Abstieg zum Hausberg Asconas, dem berühmten Monte Verità. Die sanftere Variante ist jene links. Die seeseitige bietet Bergwanderterrain und felsige Aussichtsbalkone, offenbart die wilde Seite Asconas. Die Topografie, die Natur: zweifelsfrei nationalparkwürdig. Die Asconesi hatten denn auch klar Ja gesagt. ■

Urs Geiser darf sich VCS-Reiseseiten-Autor der ersten Stunde nennen und beweist auf Seite 54 seine Kaltwasserfestigkeit.



Bei der Anfahrt auf Zimmerwald öffnet sich ein formidabler Blick auf die Alpen.

© Irma Jaggi

Velowetter: Zwei Touren für den Frühling

Aus Vorfreude auf den Frühling haben die Redaktorinnen Nelly Jaggi und Camille Marion bereits im Februar zwei Velotouren unternommen. Erstere drehte eine moderate Runde auf dem Rennvelo über den Längen- und den Belpberg, Letztere fuhr rund um den Murtensee.

Von Nelly Jaggi und Camille Marion

Über zwei Hügel neben Bern ...

Es ist ein erstaunlich warmer Tag im Februar. Auf den Feldern liegt noch Schnee, aber die Strassen sind aper und trocken. Der perfekte Tag also für die erste Runde der Saison auf dem Rennvelo. Interessiert Sie nicht, denn Rennvelofahren ist anstrengend und braucht eine teure Ausrüstung? Mitnichten. Die vorgestellte Runde – auf durchwegs asphaltierten Strassen – können Sie ebenso gut als Halbtagesausflug in T-Shirt und Trainerhose oder als E-Bike-Tour planen.

Startort ist Bern. Los geht es auf der Schweizmobil-Route 62 in Richtung Schwarzenburg. Das Fahrvergnügen durch den Königer Agglomerationsverkehr hält sich – trotz Tempo 30 auf der Hauptstrasse – noch in Grenzen. Der Aufstieg nach Schliern erfolgt dafür auf einem separaten Veloweg. Nach einem kurzen Stück

auf der Hauptstrasse Richtung Riggisberg geht es auf der Veloroute nach links, hinauf bis Kühlewil. Kurz vor Zimmerwald geniesse ich die erste kurze Abfahrt: linker Hand mit Blick auf die Abhöranlagen des Nachrichtendienstes des Bundes, rechter Hand erstmals auf das formidabile Alpenpanorama.

Zwischen Niedermuhlern und Riggisberg verlasse ich die Route 62 und folge der Hauptstrasse bis nach Riggisberg. Der Längenberg, ein elf Kilometer langer Rücken, der sich auf der westlichen Seite von Kehrsatz bis Riggisberg dem Gürbetal entlangzieht, ist geschafft!

Der zweite folgt sogleich

Wer es gemütlich mag, trinkt in Riggisberg einen Kaffee oder isst einen Happen. Für kulturell Interessierte – und adäquat gekleidete –

Velofahrerinnen und Velofahrer empfehle ich die Abegg-Stiftung (Saisoneröffnung am 28. April) mit spannenden Ausstellungen rund um das textile Kunstschaffen.

Doch zurück aufs (Renn-)Velo: Von Riggisberg fahre ich auf der Hauptstrasse weiter in Richtung Bern. Wer den Belpberg anhängen will, darf auf der Strecke durch den Wald die Abzweigung nach Thun nicht verpassen. Nach der rasanten Abfahrt runter zur Gürbe und einem kurzen Flachstück nehme ich den Aufstieg nach Kirchdorf und Gerzensee in Angriff.

Wer sich allerdings an einem heissen Tag auf ein Bad im Gerzensee freut, wird enttäuscht sein: Der See ist ein Naturschutzgebiet. Es gibt keinen Fussweg ans Ufer, die beiden Badestellen dürfen nur von den Bewohnenden der Anstössergemeinden genutzt

werden. Für alle anderen gibt es 100 Meter nach der Auffahrt Richtung Belpberg immerhin einen Brunnen mit kühlem Wasser.

Vorsicht bei der Abfahrt

Bei der Fahrt über den Belpberg kann man übrigens zwischen zwei Varianten wählen: Links um den höchsten Punkt herum durch Hostetten oder rechts herum vorbei an den beiden Weilern mit den lustigen Namen Vordere Chlapf und Hindere Chlapf. Ich ziehe Variante zwei vor – die Höhenmeter sind gleichmässiger verteilt. Bei der Abfahrt nach Belp ist

Vorsicht geboten. Nicht nur, weil es meine erste Tour der Saison ist, sondern vor allem, weil die Strecke eng und unübersichtlich ist.

Von Belp geht es auf Velowegen wieder nach Bern. Zurück zu Hause habe ich 50 Kilometer und knapp 1000 Höhenmeter auf dem Zähler. Wer die Strecke verlängern möchte, dem empfehle ich, in Gerzensee eine Schleife nach Uetendorf (Belpbergroute 361) anzuhängen. Wen hingegen die Höhenmeter abschrecken, nimmt einfach anstelle eines der beiden Hügel die Route 74 durchs Gürbetal (nicht durchgehend asphaltiert). ■

... und rund um den Murtensee

Wer bereits am SlowUp Murtensee teilgenommen hat, kennt den angenehmen Parcours entlang des Seeufers. Doch an den 364 Tagen im Jahr, an denen die Strassen nicht den Velos vorbehalten sind, ist es ratsam, sich an die offiziellen Velowege zu halten. Diese sind zwar weniger flach, bieten aber sehr schöne Teilstücke.

Seit letztem Jahr liegt in den Tourismusbüros der Region Murtensee, von Avenches, Estavayer-le-Lac/Payerne und Moudon eine illustrierte Karte auf, die den Velotourismus fördern will. Darauf sind nicht nur die markierten Velowege eingezeichnet, sondern auch weitere Sehenswürdigkeiten entlang der Route.

Aussicht nicht verpassen

Die Rundfahrt beginnt im hübschen mittelalterlichen Städtchen Murten. Man fährt in Ruhe durch die gepflasterte, einladende Hauptstrasse. Im Schatten der Lauben bieten zahlreiche Restaurants eine breite Auswahl an einheimischen und fremdländischen Gerichten. Die sonnigen Terrassen laden zur Musse sein, doch unser Programm sieht anders aus! Wir fahren durch das Berntor und dann in Richtung See. So kommen wir zur Route 480, einer Rundfahrt von 28 Kilometern.

Ausgangs Muntelier nehmen wir die Abzweigung links auf einen kleinen Kiesweg mitten durch den Wald. Im Schatten der hohen Bäume und begleitet vom Vogelgezwitscher treten wir vergnügt in die Pedale. Nach einigen Kilometern durch das dichte Grün führt der Weg ins Dörfchen Sugiez.

Wir überqueren den Zihlkanal, bevor wir den grössten Höhenunterschied der Strecke zu bewältigen haben. Wer ein E-Bike sein Eigen nennt, fühlt sich auf den steilen Kurven,

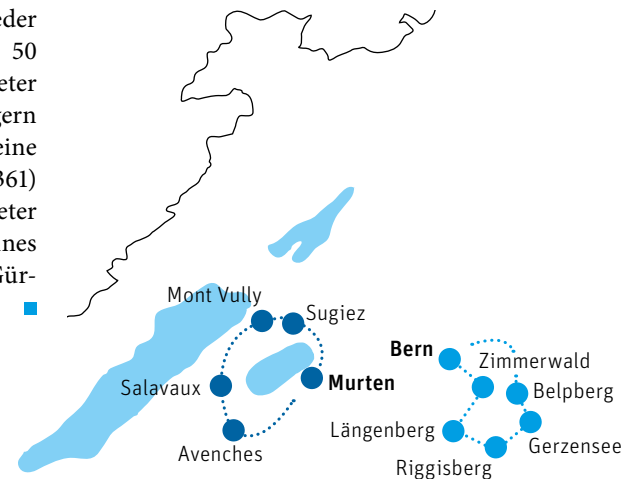
die zum Mont Vully hinaufführen, vermutlich etwas wohler. Auf dem Gipfel brauchen wir eine Pause, nur schon um die wunderbare Aussicht nicht zu verpassen! Das Seeland scheint nicht enden zu wollen, und zu unseren Füssen spiegeln sich die frühlinghaften Sonnenstrahlen im Murtensee. In der Ferne sieht man die noch weiss überzuckerten Gipfel der Alpen und Voralpen.

Römer und Kaffee

Der Mont Vully spielte geschichtlich mehrmals eine wichtige Rolle. Im 2. Jahrhundert vor Christus erstellten die keltischen Helvetier hier ein Oppidum mit einer Stadtmauer, von der heute noch ein teilweiser Wiederaufbau sichtbar ist. Den Jüngeren wird ein Besuch der Lambert-Grotten gefallen, ein unterirdisches Stollennetz, das die Schweizer Armee im Ersten Weltkrieg ausgehoben hat.

Wir steigen wieder in den Sattel, um die Dörfer am Vully in Angriff zu nehmen. In dieser Hügellandschaft erstrecken sich die grünen Reben bis ans Seeufer hinunter. Bei der Kirche von Cotterd oberhalb Salavaux werfen wir einen letzten Blick auf das Panorama, bevor wir uns in die Abfahrt Richtung Broymündung stürzen. Mit der jüngsten Renaturierung erhielt dieses Gebiet ein neues Gesicht und wurde in ein weites Naturdelta verwandelt.

Route 1 und Route 2
Detaillierte Karten und weitere Informationen zu den Routen: www.schweizmobil.ch



Die letzten Kilometer führen der Hauptstrasse entlang und bringen uns zum Camping und zum Städtchen Avenches. Es lohnt sich, die eigentliche Route zu verlassen und die Römerstadt zu besuchen. Man lässt sich vom Kaffeeduft leiten, der aus der grossen Nespresso-Fabrik kommt, bevor man in den Ort hineinfährt und ein malerisches Zentrum entdeckt. Nach dem Besuch der historischen Stätten ist es Zeit, das letzte Wegstück in Angriff zu nehmen, auf der Route 99 mit dem schönen Namen «Herzroute». Der Feldweg quert die kleinen Dörfer Faoug und Greng. Noch einmal bietet sich ein toller Ausblick auf den See und die Rebberge am Vully, bevor wir wieder in Murten einfahren. ■

© Camille Marion



Der von Wein gesäumte Weg auf den Mont Vully bietet einen herrlichen Blick auf den Murtensee.

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen
der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



© Henry Czauderna - Fotolia

Individuelle Velotour 3 Inseln

- Gemütliche Veloetappen an der Ostsee
- Drei Inseln in 8 Tagen
- Reisen mit dem Velo, Zug und Schiff
- Meeresluft schnuppern

Preis pro Person	ab CHF 1230*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	Webcode: 2802
Anreise täglich vom 20.04. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Henry Czauderna - Fotolia

Individuelle Velotour Bodenseeveloweg

- Familienfreundliche Etappen
- Historisches Konstanz und Zeppelinstadt Friedrichshafen
- Schwimmen und Plantschen im Bodensee
- Velofahren am beliebten Bodensee

NEU

Preis pro Person	ab CHF 995
7 Tage/6 Nächte ab/bis Bregenz	Webcode: 2753
Anreise täglich vom 29.03. bis 20.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Henry Czauderna - Fotolia

Individuelle Velotour Wien - Budapest

- Drei-Länder-Velotour entlang dem Donauveloweg
- Walzerstadt Wien
- Romantisches Bratislava
- Budapest mit seinem prächtigen Parlamentsgebäude

NEU

Preis pro Person	ab CHF 1105
8 Tage/7 Nächte ab Wien/bis Budapest	Webcode: 2760
Anreise freitags, samstags und sonntags vom 03.05. bis 29.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Girolibero

Individuelle Velotour Piemont

- Wunderschöne Städte
- Kulturelle Besichtigungen
- Kulinarische Spezialitäten
- Möglichkeit für individuellen Ausflug nach Turin

Preis pro Person	ab CHF 1170
8 Tage/7 Nächte ab/bis Alessandria	Webcode: 2745
Anreise samstags vom 06.04. bis 12.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



© Manuel Schönfelder - Fotolia

Individuelle Wandertour Insel Rügen

- Die berühmten Kreidefelsen
- Historische Dörfer und Ostseebäder
- Ausflug auf die vielfältige Insel Hiddensee
- Stralsund als Start- und Endpunkt der Reise

Preis pro Person	ab CHF 1170*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	Webcode: 2502
Anreise täglich vom 20.04. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Individuelle Wandertour Bregenzerwald

- Erholen in Wellnesshotels
- Wanderungen durch den Bregenzerwald
- Schöne Waldlandschaften
- Geniessen Sie die österreichische Gastfreundschaft

Preis pro Person	ab CHF 890*
8 Tage/7 Nächte ab Sulzberg/bis Mellau	Webcode: 2336
Anreise täglich vom 04.05. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Individuelle Wandertour Rheinsteig

- Wunderschöne Sicht auf den Rhein
- Ausblick auf die Weinberge
- UNESCO-Weltkulturerbe-Region Mittelrhein
- Unglaubliche Landschaft und Kultur

Preis pro Person	ab CHF 1310*
11 Tage/10 Nächte ab Mainz/bis Koblenz	Webcode: 2334
Anreise täglich vom 06.04. bis 13.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© innakireenok - Fotolia

Individuelle Wandertour Frankreich - Spanien

- Naturpark Cap de Creus
- Herrliche Ausblicke auf das weite Meer
- Typische Gerichte der Thüringer Küche
- Wanderungen zum imposanten Kloster Sant Père de Roda



Preis pro Person	ab CHF 955*
7 Tage/6 Nächte ab Coilloure/bis Cadaquès	Webcode: 2540
Anreise täglich vom 03.01. bis 15.12.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter www.via-verde-reisen.ch

*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie inkl. Bahnreise** 2. Klasse ab/bis Wohnort mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei Aktivferien beinhaltet der Preis auch das Mietvelo, Gepäcktransport und Routenbeschrieb. Frühbucher-rabatt für Erwachsene bei Buchung bis 4 Monate vor Abreise. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch **Frankreich exkl. Bahnreise wegen variabler TGV-Tarife.

Mitglied:

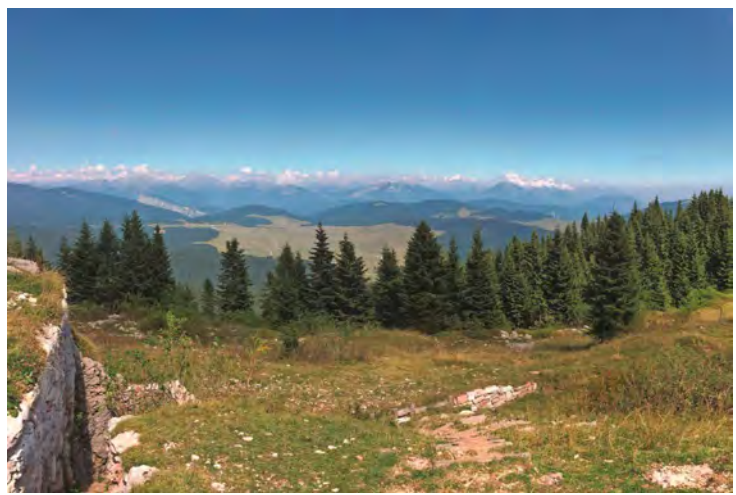




Elektrovelo-Reise Ardèche und Provence

- Imposante Steinbrücke Pont d'Arc & Grotte Aven d'Orgnac
- Avignon, die prächtige «Stadt der Päpste»
- Kulinarischer Genuss im Hotel
- 1 Hotel = kein Kofferpacken nötig

Preis pro Person	ab CHF 2210**
7 Tage/6 Nächte ab/bis Genf	Webcode: 890
Anreise 09.06. - 15.06.2019 und 09.09. - 15.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderreise Veneto

- Wanderungen stets mit Ausblick auf die Dolomiten
- Venetische Spezialitäten und Weindegustation
- Mittelalterliche Kulturstädtchen
- Venetische Villen und antike Taufkirchen

Preis pro Person	ab CHF 1870**
8 Tage/7Nächte ab/bis Zürich	Webcode: 207
Anreise 01.06. - 08.06.2019*** und 28.09. - 05.10.2019***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderferien Piemont

- Wanderungen durch die Weingebiete des Piemonts
- Hochgenüsse echter piemontesischen Küche & Weine
- Schlossbesichtigung
- Besuch einer Enothek und Weindegustation.

Preis pro Person	ab CHF 1790**
6 Tage/5 Nächte ab/bis Zürich	Webcode: 195
Anreise 27.05. - 01.06.2019*** und 14.10. - 19.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Mal Akademie Wildhaus

- Intensive Auseinandersetzungen mit Öl- oder Acrylfarben
- Magie der Schwendeseen
- Hotel mit Wellness in traumhafter Voralpenkulisse
- Individuelle Bildbesprechung

Preis pro Person	ab CHF 1970**
8 Tage/7 Nächte – individuelle Anreise nach Wildhaus	Webcode: 623
Anreise 13.07.2019***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter www.via-verde-reisen.ch

**Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie, bei Auslandsreisen inkl. Bahnreise 1. oder 2. Klasse ab/bis Schweiz mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei geführten Aktivferien beinhaltet der Preis auch Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch/baumeler/

*** Garantierte Abreisen.

Mitglied:





Der Uhrturm steht auf dem Schlossberg in der Mitte der Stadt. / Die Aiola Island Brücke über die Mur beheimatet auch ein Café.

WETTBEWERB

Mit dem Nachtzug in die Kulturstadt

Gesucht ist ein europäisches Reiseziel in einem Nachbarland der Schweiz. Wer dort hin reisen will, nimmt am besten frühabends den Nachtzug. Am nächsten Morgen erwacht man mitten in einer wundervollen Stadt – der bevölkerungsreichsten des Landes nebst der Hauptstadt. Es gibt ein sehr angenehmes Ambiente mit viel Natur zu entdecken. Die Stadt hat sich rund um einen grünen Hügel entwickelt, auf dessen Gipfel der Uhrturm steht. Von hier aus bietet sich eine fantastische Sicht auf die Dächer, den Hauptplatz und den Fluss, der sich unten durchschlängelt.

Die Altstadt, ein UNESCO-Weltkulturerbe, hat eine reichhaltige Vergangenheit. Zu

bewundern sind barocke Fassaden und mittelalterliche Strässchen, die sich gegen kleine, italienisch angehauchte Innenhöfe hin öffnen. Der Dom gehört zu den Sehenswürdigkeiten, um die man nicht herumkommt. Von aussen mag er etwas bescheiden aussehen, innen jedoch ist er reich verziert.

Langsamverkehr

In der lebhaften Studentenstadt ist man gern zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Das Tram im Stadtzentrum ist gratis. Die Autos wurden aus den meisten Gassen verbannt, die eine der ältesten Fussgängerzonen Europas bilden.

Trotz ihrer Grösse und den über 280 000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat die Stadt, die wir suchen, ihren authentischen Charakter und pittoresken Charme bewahrt. Ob an den bewaldeten Flussufern oder in einem der vielen Parks im Stadtzentrum, es fehlt nicht an Möglichkeiten, um Ruhe und Natur zu geniessen.

Kultur und Handwerk

Kunst, Geschichte, Architektur, Wissenschaft: Der gesuchte Ort kann mit zahlreichen Museen aufwarten. Bekannt ist die Europäische Kulturhauptstadt des Jahres 2003 für ihr Kunsthaus im originellen Design. Das futuristische Gebäude, das an ein Raumschiff erinnert und den Übernamen «our friendly alien» trägt, beherbergt zeitgenössische unstaustellungen.

Einen Namen hat sich die Stadt auch mit ihrer Unterstützung von Kunstschaaffenden gemacht. Als UNESCO City of Design des Jahres 2001, berühmt für ebendiese Industrie, organisiert sie jeden Frühling den «Designmonat». Im Zentrum laden zahlreiche Geschäfte dazu ein, die kreativen Arbeiten der Künstlerinnen und Künstler zu entdecken und zu unterstützen.

Camille Marion

ZU GEWINNEN:

2 Brompton-Faltvelos im Wert von je Fr. 1250.–



Das Brompton ist so leistungsfähig wie ein hochwertiges Stadtvelo und so flexibel, wie es nur ein hochwertiges Faltrad sein kann. Gewinnen Sie eine von zwei Brompton-Basisversionen (M1E, H1E oder S1E) im Wert von Fr. 1250.–. Auf Wunsch können Sie diese nach Belieben mit Optionen und Accessoires erweitern.

Lösung letzte Ausgabe:

Der VCS wird 40 Jahre alt

Gewonnen hat das E-Bike von Canyon Monika Käufeler aus Kirchdorf (AG).

Wettbewerbspreis
offert von

CANYON
SWISS

Wie heisst die gesuchte Stadt?

Beantworten Sie die Frage bis am 10. Mai 2019 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.

baumeler

Echt unterwegs.

Neue Reise!
28.04. bis 01.05.2019
4 Tage | ab CHF 890

Geführte Wanderreise vom Spezialisten.

Diana Kohlmann, baumeler Reiseleiterin.

Wanderreise Comersee.

Echt unterwegs: Comersee abseits der betretenen Pfade erkunden. In die südlichen Ausläufer der Alpen eingebettet, vereint die Gegend um den Comersee mediterranes Klima, lebenslustige Italianità und alpine Bergwelt. Wir erleben grossartige Parkanlagen, erholsame Wanderungen auf alten Saumpfaden, durch Gärten, Weinberge und Kastanienwälder. Auch eine kurze Besichtigung des Doms in Como darf auf dieser Reise natürlich nicht fehlen.



Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:
Tel. 041 418 65 65 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 179

Die betroffenen Strassenzüge profitieren von erhöhter Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit.



STÉPHANIE PENHER

Grenzenlose Begegnungsfreude

Begegnungszonen sind beliebt. Sie ermöglichen das Nebeneinander von spielenden Kindern, Autos, Velos sowie von gelebter Nachbarschaft und erhöhen die Verkehrssicherheit. Quartierstrassen werden so zu Orten, an denen man sich trifft und austauscht oder ein Fest feiert. In Begegnungszonen darf maximal mit einem Tempo von 20 km/h gefahren werden, und Fussgängerinnen und Fussgänger haben Vortritt. Wer zu Fuss unterwegs ist, darf die ganze Verkehrsfläche benutzen – ohne den rollenden Verkehr unnötig zu behindern.

Begegnungszonen in Quartieren werden heute auf Gesuch der Anwohnenden durch die Gemeinde geprüft und, falls bewilligt, umgesetzt. Während meiner Zeit als Mitglied des Berner Stadtparlaments habe ich ein Pilotprojekt gefordert, das andersrum funktioniert. Bei dem also der Anstoss nicht von den Anwohnenden, sondern von den Behörden kommt. Die Stadt Bern hat den Schritt gewagt: Im Burgfeldquartier – ein Quartier im Norden der Stadt an der Grenze zur Gemeinde Ostermündigen – ist die erste grossflächige Begegnungszone der Schweiz entstanden.

Bestehende Begegnungszonen wurden erweitert und zu einer integralen Begegnungszone zusammengeschlossen. Für die Erweiterung wurden 8 von insgesamt 120 Parkplätzen aufgehoben. Die betroffenen Strassenzüge profitieren von erhöhter

Aufenthaltsqualität und Verkehrssicherheit. Diese erste grossflächige Begegnungszone macht gerade Schule: Die städtische Verkehrsplanung erarbeitet weitere solche grossflächigen Begegnungszonen.

Als Verkehrspolitikerin und als Mutter ist mir die Qualität von Begegnungszonen ein Herzensanliegen. Dafür müssen vermehrt grössere und zusammenhängende Begegnungszonen geschaffen werden – statt vieler kleiner, die sich im Schilderwald kaum zu erkennen geben.

Die Kinder können sich in Begegnungszonen über weitere Strecken gefahrlos bewegen. Es gibt vielleicht Spielzeugdepots und Orte, an denen man sich ohne Konsumzwang hinsetzen und reden kann. Dass dieses Bedürfnis vorhanden ist, hat sich im Burgfeldquartier offenkundig gezeigt: Wo es vorher nur wenige Spielmöglichkeiten gab und viele Hauseingänge ohne Trottoir direkt auf die Strasse führten, sorgen heute Kinder und Jugendliche sowie Erwachsene für ein reges Quartierleben.

Begegnungsfreude stösst – ganz im Gegensatz zu Autoverkehr – in den Städten an keine Grenzen.

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz. Sie wohnt in einem Berner Quartier, das demnächst eine zusammenhängende Begegnungszone erhalten wird.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-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:** Jessica Bachmann, Ruedi Blumer, Urs Geiser, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Christine Steinmann, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71521 (deutsch 57080, französisch 14441). Die nächste Ausgabe erscheint am 13 Juni 2019. **Insertionsschluss:** 13. Mai 2019. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 40

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.

Diese Zeitschrift wird in einer umweltverträglichen Polyethylenfolie verschickt. Diese schneidet im Ökovergleich gleich gut ab wie Recyclingpapierhüllen. Hingegen bietet eine Papierhülle weniger Schutz und führt so häufiger zur Beschädigung von Zeitschriften.

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Bitte landen!

In einer Zeit, in der die Klimakrise auf den Strassen und in den Medien Thema Nummer eins ist, muss die Mobilität neu gedacht werden. In der Schweiz verursacht der Verkehr rund 40 Prozent der CO₂-Emissionen – und der Anteil des Luftverkehrs steigt ständig. Darum ist der Luftverkehr Thema unseres nächsten Dossiers. Wir gehen unter anderem folgenden Fragen nach: Welche Vorstellungen von Luftverkehr und seinen Auswirkungen auf die Umwelt gibt es? Was geschieht auf politischer Ebene in der Schweiz? Welche Alternativen gibt es? Und in der Rubrik Reisen laden wir Sie ein, die Schweiz zu Fuss oder mit dem Velo zu verlassen.



Hausrat optimal
versichert?



Einbruch – ein ungutes Gefühl!

Die **VCS-Hausratversicherung** schützt Ihr Hab und Gut. In Kombination mit einer **Privathaftpflichtversicherung** sind Sie zudem gegen Ansprüche von Dritten versichert, falls Sie einmal für einen Schaden geradestehen müssen. Ein umfassender Versicherungsschutz, auf den man nicht verzichten darf!

Schnell und einfach zur Offerte:

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS

ÖSTERREICH NEU ENTDECKEN
 TIPP 8/9
 KUFSTEINERLAND



 Österreich
 ankommen
 und aufleben

ANREISE MIT DER BAHN

Bequem reisen – ausgeruht ankommen. Mit dem Railjet alle 2 Stunden ab Zürich HB nach Österreich. 5 Direktverbindungen pro Tag nach Kufstein. Fahrplan und Buchung auf sbb.ch.

Weitere Tipps für Ihre Österreich-Reise finden Sie auf austria.info/entdecken.