

# VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



## Die Welt im Wohnzimmer

Über die Auswirkungen einer eingeschränkten Mobilität

Seite 18

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**

# VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

PASSION AUF ZWEI RÄDERN



«UNSERE WERKSTÄTTEN SIND EINZIGARTIG, WEIL WIR DEN KUNDEN MIT UNSEREM GROSSEN KNOW-HOW SÄMTLICHE DIENSTLEISTUNGEN FÜRS VELO BIETEN KÖNNEN.»

Unser Werkstattchef Kevin sitzt auf dem Velo seit er denken kann. Er pendelt täglich mit dem E-Bike zur Arbeit und behandelt Kundenvelos wie sein eigenes.

Kevin  
WERKSTATTCHIEF

↓ FILM ANSEHEN

[WWW.VELOPLUS.CH/](http://WWW.VELOPLUS.CH/)  
[MITARBEITER-PORTRAITS](#)

## Sichern Sie sich jetzt das neue Kursbuch!

Fahrplanwechsel am 13.12.2020



Fr. 19.80  
plus Versand-  
kostenanteil  
Fr. 6.90

Wieder im  
handlichen  
A5-Format!

Bequeme Heimlieferung vor dem Fahrplanwechsel

### So bestellen Sie das Kursbuch:

- im Webshop: [www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch)
- per Telefon: 031 328 58 58
- per E-Mail: [kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch)

Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen mit Zug, Schiff oder Seilbahn. **Jetzt wieder im beliebten A5-Format.**

Ein Projekt von



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Europa mit dem Zug:** eine engagierte Webplattform des VCS
- 8 **Grüne Genesung für Europa:**  
das Jahresprogramm von Transport & Environment
- 9 **Klimafakten:** Was bei zwei Grad Celsius  
Temperaturanstieg passiert
- 12 **«Klimaschutz tut irgendwann weh»:**  
Interview mit Klimaexpertin Anja Kollmuss
- 14 **Dorfladen trifft Onlinehandel:** die viaVelo-App  
unterstützt Heimlieferdienste
- 15 **Mischverkehr:** So verhindern  
Velofahrende und Zu-Fuss-Gehende Konflikte
- 16 **«Ein Ort der Freiheit»:** Schulwegexpertin Katja Marthaler  
über den Schulweg zu Fuss



© Claude Jaccard – www.vaud-photos.ch

40 **E-Bike-Tour:**  
eine Entdeckungsreise  
im Waadtländer Jura

- 42 **Wandern im Montafon:** gemütlich statt glamourös
- 47 **Ausflugstipp:** erfrischendes Bad auf der Alp Mora
- 28 **Mitgliederangebote**
- 30 **Berichte aus den Regionen**
- 48 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte Mitdenken!** mit Martin Enz
- 50 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## DOSSIER

### Zurück zu vorher?

Von hundert auf null: Die letzten Wochen waren von einer stark eingeschränkten Mobilität geprägt.

Wo zwischen vorher und Stillstand wir uns in Zukunft finden sollten, lesen Sie im Dossier.

## EDITORIAL

### Liebe Leserin, lieber Leser



© Camille Marion

Das Klima und ein Virus haben nichts miteinander gemein. Aber die Coronakrise hat gezeigt, dass fast nichts nicht geht: Firmen, die sich

dagegen gesträubt haben, machten Homeoffice innert Tagen möglich. Dem Schrottplatz geweihte Velos wurden wieder flottgemacht. Und endlich ist man mit dem Nachbarn per du, den man vorher nur flüchtig im Treppenhaus grüsste.

Der VCS hat sich in den letzten Wochen intensiv mit der Zukunft auseinandergesetzt: Was können wir tun, um die bessere Luftqualität zu bewahren? Wie lässt sich die Rettung der Fluggesellschaften an Klimaschutzmassnahmen koppeln? Und wann sind Onlinebestellungen umweltfreundlich? Antworten in unserem Dossier ab Seite 18.

Die Ferien im Sommer werden wir vermutlich in der Schweiz verbringen (Tipps dazu auf den Seiten 40, 41 und 47) – aber träumen geht immer: Lesen Sie unseren Bericht zu Europa mit dem Zug (Seiten 6 und 7) oder zum Wandern im Montafon (Seiten 42 bis 44).

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre und grüssen Sie Ihren Nachbarn von mir.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



© Fabian Lütolf/setrunners.ch

18

## Klimaschutz heisst auch Alpenschutz

Die Klimaerwärmung hat dramatische Folgen – auch für die Schweiz und deren Alpenraum. Mit der Kampagne «Klimaschutz heisst auch Alpenschutz» unterstreicht die Alpen-Initiative ihre Forderung nach einer mutigen und energischen Klimapolitik. In den Schweizer Alpen steigen die Temperaturen doppelt so stark an wie global. Die Gletscher schmelzen rasant. Der Permafrost, der Klebstoff unserer Alpen, taut auf. Die Berghänge verlieren ihren Halt.

Ohne Kurswechsel in der Klimapolitik werden sich diese Probleme drastisch verschärfen. Bei einer weiterhin ungebremsten Klimaerwärmung werden die Sommer heisser, der Wald trocknet aus. Die Folgen sind verheerend: Menschen, Dörfer und Verkehrswege sind nur ungenügend vor Lawinen und Steinschlag geschützt. Starkniederschläge nehmen spürbar zu. Zusammen mit der höheren Schneefallgrenze drohen Überschwemmungen und Erdbeben in den Alpentälern und Hochwasser im Mittelland.

«Klimaschutz heisst auch Alpenschutz» unterstreicht den Einsatz der Alpen-Initiative für einen umweltfreundlichen Transitverkehr durch die Alpen und den Widerstand gegen die klimaschädliche Lastwagenflut.

Weitere Infos im Regioteil auf Seite 37 und unter [www.protectouralps.ch](http://www.protectouralps.ch)



## Veloinfrastrukturen: Wir zeigen die Besten

Manchmal fährt man auf dem Velo durch die Stadt und denkt sich: Toll, diese Kreuzung ist richtig gut gemacht. Derart velofreundlich sollten viel mehr Kreuzungen sein! Genau aus diesem Grund hat der VCS auf einer neuen Website die besten Beispiele für gelungene Veloinfrastrukturen gesammelt – von Kreiseln über Unterführungen und Einspurstrecken bis hin zu Parkierungsmöglichkeiten.

Diese Sammlung guter Beispiele soll Schule machen. Sie richtet sich an Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner der Städte und Gemeinden, an engagierte Menschen in Quartieren oder einfach an Interessierte. Gesammelt haben wir auch Beispiele schlechter Veloinfrastruktur: Hier zeigen wir den dringenden Handlungsbedarf auf.

Kennen Sie Beispiele guter Veloinfrastrukturen aus Ihrer Umgebung?



Senden Sie sie uns! Weitere Informationen unter [www.velo-infrastruktur.ch](http://www.velo-infrastruktur.ch)

## Gletscher-Initiative: direkter Gegenvorschlag angekündigt

Am 27. November 2019 hatte der Verein Klimaschutz Schweiz die Gletscher-Initiative nach einer Sammelphase von wenigen Monaten eingereicht. Der Bundesrat unterstützt das Hauptziel der Initiative,

die Schweiz bis 2050 klimaneutral zu machen, und hat Anfang April nun entschieden, einen direkten Gegenvorschlag auszuarbeiten. Die Initiantinnen und Initianten, darunter der VCS, bedauern zwar, dass der Bundesrat die Gletscher-Initiative ab-

lehnt, begrüßen aber, dass er das Anliegen für einen ausreichenden Klimaschutz aufnimmt.

Die Initiative fordert, dass die Treibhausgas-Emissionen bis spätestens 2050 auf Netto null sinken – und damit die Umsetzung des Pariser Klimaschutzabkommens, das die Schweiz ratifiziert hat. Konsequenterweise muss auch die Nutzung fossiler Brenn- und Treibstoffe bis spätestens 2050 aufhören. Ausnahmen sind möglich, wo es keine technischen Alternativen gibt, sofern die dadurch verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Inland kompensiert werden.

Ein Gegenentwurf muss den Zielen und den Grundsätzen der internationalen Klimaabkommen gerecht werden. Die Massnahmen müssen zielführend und sozialverträglich sein und die Volkswirtschaft stärken. Der VCS wird die Vernehmlassung dazu nutzen, seine Forderungen einzubringen. Mit einer aktiven Klimapolitik kann die Schweiz die notwendige Veränderung als Chance für Gesellschaft und Wirtschaft nutzen.



## Wir wurden laut – zu Hause

Der nationale Klimastreik vom 15. Mai wurde kurzerhand zum Aktionstag «Challenge for Future». Mit lauten und farbenfrohen Aktionen haben Menschen auf den Klimanotstand aufmerksam gemacht. Auch der VCS hat auf der Website der Bewegung Klimastreik zu Taten aufgerufen. Denn der Verkehr ist der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen in der Schweiz. Der VCS hat einen Musterbrief an die Gemeinden verfasst – mit konkreten Vorschlägen, wie im Verkehrsbereich CO<sub>2</sub> eingespart werden kann – und ein Quiz zu den Klimaauswirkungen des Verkehr organisiert. Der Höhepunkt des Tages war der Klimaalarm um 11.59 Uhr: Im ganzen Land haben wir unsere Politikerinnen und Politiker mit Töpfen, Pfeifen und Instrumenten aufgeweckt.



## Flâneur d'Or – angepasstes Programm

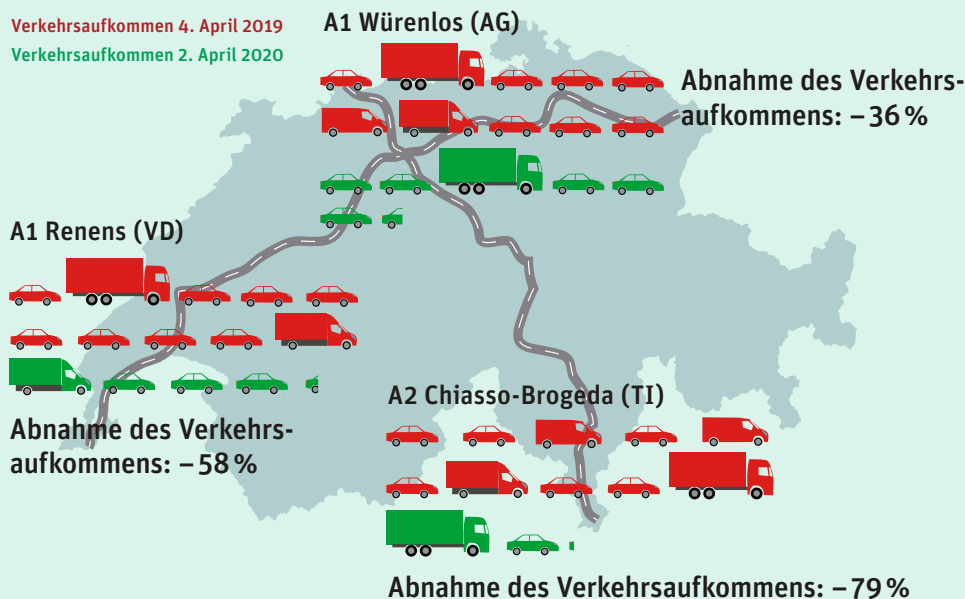
Im kommenden Herbst hätte der «Flâneur d'Or» zum zehnten Mal vergeben werden sollen. Der Preis für herausragende Projekte für den Fussverkehr wurde 1987 durch den VCS und weitere Organisationen ins Leben gerufen. Zu den Siegerprojekten der letzten Jahre gehören die Neugestaltung der Bieler Schüssinsel (Bild), die flankierenden Massnahmen zur Westumfahrung Zürich oder das umgestaltete Zentrum von Grenchen (SO). Aufgrund der Coronakrise musste das Programm für den «Flâneur d'Or 2020» angepasst werden und das Siegerprojekt wird statt im Herbst 2020 im Frühling 2021 prämiert.



Weitere Informationen unter [www.flaneurdor.ch](http://www.flaneurdor.ch)

## Deutlich weniger Verkehr auf den Nationalstrassen

Verkehrsaufkommen 4. April 2019  
Verkehrsaufkommen 2. April 2020



Das Bundesamt für Strassen ASTRA unterhält auf dem Nationalstrassennetz mehrere Zählstellen. Gezählt werden pro Fahrtrichtung sämtliche Fahrzeuge, aufgeteilt in die zwei Kategorien Personenwagen/Cars/Busse und Lastwagen.

Der Vergleich der Zahlen vom Donnerstag, 4. April 2019, und vom Donnerstag, 2. April 2020, zeigt deutlich den massiven Verkehrsrückgang auf den Autobahnen aufgrund der Massnahmen gegen die Verbreitung des Coronavirus.

Mehr über die kurzfristigen Auswirkungen des Verkehrsrückgangs auf die Luftqualität und darüber, was es langfristig braucht, lesen Sie im Dossier auf den Seiten 22 und 23.

Quelle: Bundesamt für Strassen, ASTRA/Grafik: muellerluetolf.ch

# Eine engagierte Plattform

**Europa mit dem Zug** Der VCS hat eine umfangreiche Webplattform mit Informationen und Tipps zum Zugfahren in Europa auf die Beine gestellt. Möglich gemacht hat das auch das Engagement von VCS-Mitgliedern.

Von Nelly Jaggi



© Fabian Lüthli

Auf der Webplattform «Europa mit dem Zug» gibt es unter anderem eine Zusammenstellung aller bestehenden Nachtzugverbindungen in Europa.

**W**as muss ich bei einer Zugreise nach London beim Umsteigen in Paris beachten? Wie komme ich vom Bahnhof Bari am einfachsten zum Hafen? Die Antworten auf diese und viele weitere Fragen zum Reisen mit dem Zug in Europa liefert die VCS-Webplattform «Europa mit dem Zug». Ins Leben gerufen hat sie Laura Schmid, ÖV-Spezialistin beim VCS.

Selbst begeisterte Zugreisende, haben sie auch die eigenen Erfahrungen dazu motiviert: «Ich wollte mit dem Zug nach Griechenland reisen. Am Bahnschalter konnten sie mir nur Auskunft über die Züge in Italien geben, nicht aber, wo ich am besten die Fähre nehmen sollte und ob ich dort den Anschluss

erwischen würde. Auch nach längerer Suche im Internet fand ich keine schlüssigen Antworten, über welchen Hafen ich am besten reise und wie sich die Weiterreise in Griechenland gestalten würde.»

Damit stand für Schmid fest: Es braucht eine Website, auf der auch für längere und komplexere Reisen in Europa alle nötigen Informationen und Tipps zu finden sind. Gleichzeitig will sie Reisenden Lust machen, mit dem Zug statt mit dem Flugzeug zu reisen.

## Die erfolgreiche Nachtzugkarte

Am Anfang stand das ambitionierte Vorhaben, alle noch bestehenden Nachtzugverbindungen aus der Schweiz und dem nahen

Ausland nach Europa zusammenzutragen. Für einen Löwenanteil an der aufwändigen Recherchearbeit konnte Schmid auf die Unterstützung eines Freiwilligen zählen: Urs Möckli arbeitet als Bahnhofliter und kennt sich mit dem Verkauf von Zugreisen bestens aus. Er hat sich bereit erklärt, sein umfangreiches Wissen und seine Erfahrung in die Plattform einzubringen.

«Meine Zusammenstellung soll als Orientierungshilfe dienen. Die bestehenden Nachtzuglinien sind meist nationale oder binationale Einzelangebote, es gibt keinen offiziellen europäischen Netzplan», fasst Möckli seinen Beitrag zusammen. Die Karte stiess auf Begeisterung und inzwischen umfasst sie Verbindungen auf dem ganzen Kontinent.

## Gewektes Interesse ...

Europa mit dem Zug ist keine statische Plattform, sondern wächst laufend – auch dank Reiseberichten oder Hinweisen und Informationen, die bei Schmid eingehen: «Ich habe seit dem Start unglaublich viele Zuschriften erhalten. Einige haben so viele gute Informationen mit mir geteilt, dass ich sie direkt gefragt habe, ob sie Lust hätten, bei der Weiterentwicklung der Website mitzuhelfen. Und so ist eine ganze Gruppe von Helferinnen und Helfern entstanden.»

Einer dieser Helfer ist Walter Züst, VCS-Mitglied der ersten Stunde und von der Plattform sofort angetan. «Für mich ein gefundenes Fressen!», erzählt der Eisenbahnfan. «Ich fand es immer schon schön, die Landschaft vorbeiziehen zu sehen und dann einen fremden Ort zu erkunden. Allein die

**VCS**  
aktiv!

«1 Reise, 1 Ticket  
für ganz Europa»

Jetzt Petition unterschreiben:  
[www.europamitdemzug.ch/  
petition](http://www.europamitdemzug.ch/petition)



unterschiedlichen Gleisanlagen, die Bahnhofshallen und -gebäude sagen viel aus über den Ankunftsort.»

### ... und offene Wünsche

Züst hat Schmid einige Reiseberichte geschickt und seine Unterstützung bei der Recherchearbeit angeboten. Und so hat Schmid Züst gebeten, Informationen zum Umsteigen vom Zug auf die Fähre zusammenzustellen.

«Die grossen Fähren sind ganz auf Autotouristen ausgerichtet», fasst Züst zusammen, «eine Familie mit kleinen Kindern, die mit dem ÖV unterwegs ist, hat Mühe, den Weg vom Bahnhof zur Fähre zu finden. Ich habe mehr als 30 Tourismusbüros per Mail um Auskunft gebeten, vieles habe ich im Internet selber recherchiert. Oft war es aufwändig und mühsam, verlässliche, detaillierte Infos zu erhalten.»

### Alternative zum Flugverkehr ...

Und es ist durchaus möglich, dass es nicht seine letzte Tat war. «Mit den immer kürzer werdenden Fahrzeiten könnte zusätzlich zu den Nachtzügen auch auf schnelle internationale Städteverbindungen aus der Schweiz

hingewiesen werden», äussert Züst einen offenen Wunsch an die Plattform.

«Europa mit dem Zug» bietet aber nicht nur nützliche Informationen, sondern vereint auch Menschen, die sich dafür engagieren, dass der Zug in Europa gegenüber den (Kurzstrecken-)Flügen wieder an Bedeutung gewinnt. Dass der Zugverkehr zur praktischen und günstigen Alternative zum Flugverkehr werden muss, darin sind sich Schmid, Möckli und Züst einig.

Schmid möchte den Menschen Lust machen, den Kontinent mit der Bahn – und damit auf klimafreundliche Art – zu bereisen. Möckli wünscht sich einen Netzausbau: «Das Nachtverkehrsangebot müsste im Gleichschritt mit dem Infrastrukturausbau entwickelt werden. Beispiel: Ein Nachtzug Basel–Paris ist wegen des schnelleren Schienennetzes nicht mehr interessant. Auf der verbesserten Infrastruktur würde aber ein Nachtzug Basel–London konkurrenzfähig.»

### ... auch dank einer Petition

Ein Thema, das alle drei beschäftigt und beim VCS zurzeit weit oben in der Agenda steht, ist der Billettkauf. Zwar habe das Inter-

net die Informationsmöglichkeiten massiv verbessert, sagt Möckli und ergänzt: «Man bekommt heute praktisch von jeder Regionalbuslinie der Welt zuverlässige Fahrplan- und Preisauskünfte. Die unterschiedlichen Ticketpreise der verschiedenen Onlineshops führen hingegen zu grossen Preisdifferenzen und Verwirrung.»

Auch um diesen Wildwuchs zu verhindern, hat der VCS im Frühling die Petition «1 Reise, 1 Ticket für ganz Europa» lanciert. Darin fordert er eine engere Zusammenarbeit in Europa – damit Zugreisende in Zukunft mit einem einzigen Ticket durch Europa reisen können. «Viele Bahngesellschaften haben ihre eigenen Buchungssysteme und die sind oft nicht kompatibel miteinander. Deshalb ist es so mühsam, längere Zugreisen online zu suchen und buchen. Wir wollen, dass sich das ändert», erklärt Schmid. Die Petition läuft noch bis September. ■

Weitere Informationen unter [www.europamitdemzug.ch](http://www.europamitdemzug.ch)

Urs Möckli berät und bucht Tickets unter [www.combitransfer.ch](http://www.combitransfer.ch)

## Mit dem Zug durch den Ärmelkanal

Kern- und Glanzstück der Plattform sind die zahlreichen Reiseberichte. Sie vereinen konkrete Tipps und Hilfestellungen mit inspirierenden und spannenden Erlebnisberichten – eine Kostprobe.

Unsere Reise startete an einem Mittwoch frühmorgens am Berner Hauptbahnhof. Unsere Ziele: Oxford und London! Wir waren zu dritt unterwegs – einer, der Flugangst hat, ich, die aus ökologischen Gründen aufs Fliegen verzichten will, und einer, der sich uns (glücklicherweise) gefügt hat.

Die erste Etappe führte uns von Bern nach Paris Gare de Lyon. Da der Zug von Paris nach London vom Bahnhof Paris Gare du Nord fährt, mussten wir in der französischen Hauptstadt den Bahnhof wechseln. Das dauert nur rund 20 Minuten, dazu sollte man rund 20 Minuten für die Sicherheitskontrolle an der Gare du Nord einplanen. Die Kontrolle verläuft unspektakulär: Billetts zeigen, Gepäck durchleuchten lassen, zwei Mal Identitätskarte vorweisen, fertig.

In knapp zweieinhalb Stunden brachte uns der komfortable Eurostar-Zug unter dem Ärmelkanal hindurch nach London St. Pancras. Ein grosser Vorteil gegenüber dem Flug ist die Ankunft direkt im Stadtzentrum! Unsere Reise führte uns direkt weiter nach Oxford. Der Zug in die englische Universitätsstadt fährt in London Paddington ab, nur ein paar U-Bahn-Stationen von London St. Pancras entfernt.

Oxford zeigte sich von seiner besten englischen Seite: grau in grau. Das touristische Programm beinhaltete den Besuch althehr-

würdiger Universitätsgebäude und einiger Harry-Potter-Kulissen. Der zweite Teil unserer Reise führte uns zurück nach London, wo Tower of London, Buckingham Palace, Camden Town und weitere sehenswerte Ecken auf dem Programm standen. Höhepunkt für uns war der Besuch von «Phantom der Oper», ein erstklassiges Musical mit einer tollen Kulisse. ■

Nach London und Oxford gereist ist Anina Schweighauser, Projektmitarbeiterin beim VCS Schweiz.

Den ungekürzten Reisebericht lesen Sie unter [www.europamitdemzug.ch/reiseberichte](http://www.europamitdemzug.ch/reiseberichte)



Blauen Himmel gab es nur bei der Ankunft der Reisenden in der englischen Universitätsstadt Oxford.

# Grüne Genesung für Europa

Von Oliver Kempa



© romande energie

Elektrifizierung der Mobilität, aber mit Energie aus erneuerbaren Quellen. Im Bild: Solaranlage auf dem Lac des Toules (VS).

**E**igentlich hätte 2020 ganz im Zeichen des «European Green Deal» stehen sollen, einem Massnahmenpaket, das die Treibhausgas-Emissionen drastisch reduzieren soll. Doch dann hat das Coronavirus die Wirtschaft in Europa nahezu lahmgelegt. Die Folgen der Krise werden für die Wirtschaft noch lange spürbar sein. Es wird viel Unterstützung der öffentlichen Hand brauchen.

Umso mehr gilt es nun sicherzustellen, dass diese Unterstützung nicht einfach eine Rückkehr zum bisherigen, krankenden System bewirkt, welches soziale Ungleichheit fördert und das Klima an den Rand des Kollapses gebracht hat. Vielmehr braucht es einen «Green Recovery Plan»: Investitionen in eine nachhaltige, faire und umweltfreundliche Wirtschaft statt einer Rettung umweltschädlicher und unrentabler Industrien, die ohnehin keinen Platz in der Wirtschaft von morgen haben.

Die VCS-Dachorganisation Transport & Environment (T&E) hat gemeinsam mit anderen europäischen Umweltverbänden diese Forderungen in einer Petition an die EU gerichtet.

**International** Die EU will in eine grüne Ära starten. 2020 kann auch wegen Corona ein entscheidendes Jahr werden, deshalb setzt sich der europäische Verband Transport & Environment dafür ein, dass der grüne Wandel kein leeres Versprechen bleibt.

## 2020: Weichen stellen ...

Derweil bleibt der längerfristige «European Green Deal» eine Priorität der neu amtierenden EU-Kommission um Präsidentin Ursula von der Leyen. T&E wird sich dafür einsetzen, dass der Verkehr seinen Teil leistet, um in Europa bis 2050 die Netto-Emissionen von Treibhausgasen auf null zu reduzieren.

Konkret gilt ab diesem Jahr europaweit das Neuwagenflottenziel von 95 g CO<sub>2</sub>/km, das dem Verkauf von Elektroautos zusätzlichen Schub verleihen dürfte. Diesen Schwung will T&E nutzen, um für die nächsten Jahre noch ambitioniertere Ziele festzulegen: Bis 2030 muss der CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Neuwagenflotte nochmals mindestens halbiert werden. Und 2020 ist auch der Moment, um das komplette Verkaufsverbot von Autos mit Verbrennungsmotoren auf die längerfristige Agenda zu bringen.

## ... und trotz allem feiern

Ein weiteres Kernanliegen ist der immense CO<sub>2</sub>-Ausstoss in der Luft- und Schifffahrt. Dank verschiedener Klimabewegungen ist die Aufmerksamkeit auf dieses Problem in den letzten Jahren gewachsen. Nun gilt es, konkrete Massnahmen einzuleiten, um den Ausstoss zu reduzieren. T&E setzt sich dafür ein, dass die Luft- und Schifffahrt bei den Klimazielen der EU eingebunden werden.

**VCS  
aktiv!**

## Petition unterzeichnen

Rettungsaktionen? Ja, aber für die Menschen und für den Planeten. Unterzeichnen Sie jetzt die Petition für einen «Green Recovery Plan» der führenden europäischen Umweltverbände unter [www.WeMove.eu](http://www.WeMove.eu).

Ziel ist die Einführung neuer Instrumente, etwa die Besteuerung von Kerosin, CO<sub>2</sub>-Standards für Schiffe oder die Schaffung von Anreizen für fossilfreie Treibstoffe und Gefährte. Ausserdem legt T&E in diesem Jahr ein Augenmerk auf verschiedene Massnahmen, um die Luftqualität in Europas Städten zu verbessern – Stichwort Umweltzonen – oder damit die Finanzindustrie nachhaltiger aufgestellt wird.

Es steht also viel Arbeit an. Trotzdem gibt es heuer aber auch einen Grund zu feiern: Vor genau 30 Jahren wurde T&E gegründet – unter anderem durch den VCS. Wegen des Coronavirus wurden die Feierlichkeiten verschoben und sind nun für September geplant. ■

Oliver Kempa ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

## VCS im Vorstand von Transport & Environment vertreten

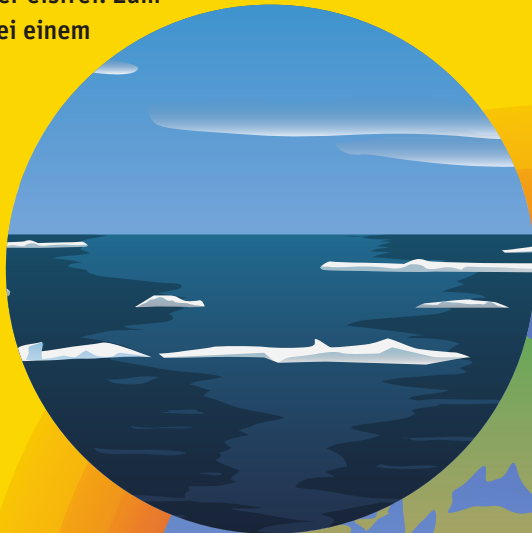
Anfang April wurde Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz, in den T&E-Vorstand gewählt. Damit ist der VCS wieder auf höchster europäischer Ebene vertreten. «Der VCS setzt sich zurzeit mit einer Petition dafür ein, dass ein Zugticket für eine Reise in Europa Standard wird. Bei T&E werde ich mich dafür einsetzen, dass dahingehend im EU-Parlament lobbyiert wird», sagt Penher.

Weiter will sich Penher dafür starkmachen, dass die Elektrifizierung der Mobilität mit der Produktion erneuerbarer Energien gekoppelt wird. Auch wenn die Schweiz nicht EU-Mitglied ist, vollzieht sie in den meisten Fällen das EU-Recht – zum Beispiel beim Neuwagenflottenziel. «Der «Green Recovery Plan», den T&E mitgestaltet hat, soll sicherstellen, dass wir wirklich einen grünen Aufschwung bekommen. Die Schweiz wird davon profitieren können!», betont Penher.



# WAS BEI ZWEI GRAD CELSIUS TEMPERATURANSTIEG PASSIERT

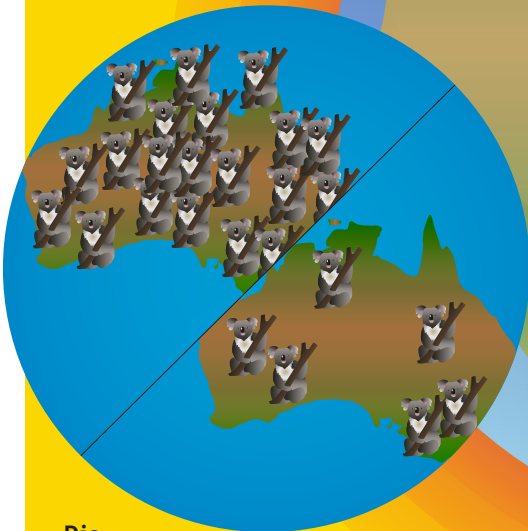
Alle drei bis fünf Jahre ist das Nordpolarmeer im September eisfrei. Zum Vergleich: Bei einem Temperaturanstieg von 1,5° Celsius ist das nur alle 40 Jahre der Fall.



Heutige Hitzerekorde werden zur Normalität und die Wahrscheinlichkeit für eine Hitzewelle wie im Jahr 2003 liegt bei 59 Prozent.



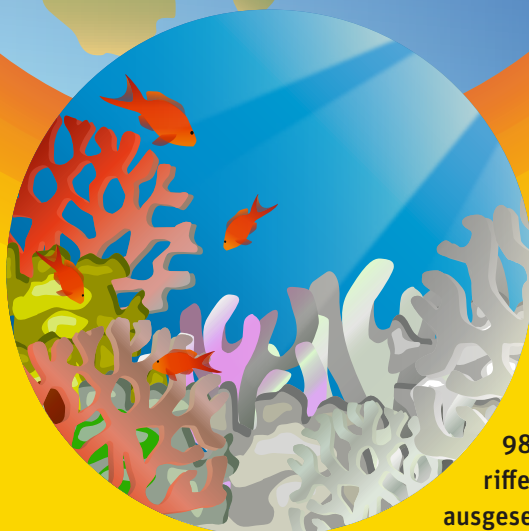
Die Artenvielfalt geht drastisch zurück: 16 Prozent aller Pflanzenarten, 18 Prozent aller Insektenarten und 8 Prozent aller Wirbeltiere weltweit verlieren mehr als die Hälfte ihres Verbreitungsgebiets.



Auf 21 Prozent der Landfläche weltweit steigt das Risiko für Überschwemmungen aufgrund stärkerer Niederschläge.



98 bis 99 Prozent aller Korallenriffe sind der Korallenbleiche ausgesetzt.





Mit einer Wertsachenversicherung geniesst auch der Trauring einen umfassenden Schutz.

## Aus dem Tagebuch eines Eherings

Was einer Wertsache alles passieren kann: Ein Trauring erzählt aus seinem aufregenden Leben.

«Jedes Schmuckstück hat seine eigene Seele», behaupten erfahrene Goldschmiede. Bei mir stimmt das auf jeden Fall. Ein kleines Vermögen hat Reto für mich gezahlt. Den Hochzeitstag werde ich nie vergessen: Retos Hände zittern so stark, dass es ihm fast nicht gelingt, mich an Katarinas Ringfinger zu stecken. Und für die nächsten Stunden stehe ich voll im Mittelpunkt: Stolz hält mich die frischgebackene Braut an ihrer Hand allen Gästen entgegen.

Die nächsten Jahre an Katarinas Hand vergehen wie im Flug. Nur zum Schlafen und beim Teigkneten nimmt sie mich ab. Alle fünf Jahre lässt

Reto mich reinigen und polieren und gönnt mir gelegentlich einen neuen Brillanten. Einmal ist auf dem Weg zum Juwelier beinahe etwas Schlimmes passiert: Reto hat mich sorgsam in seiner Aktentasche verstaut. Als er die Tasche kurz abstellt, greift ein Strassendieb flink danach und rennt davon. Gut, dass Reto regelmässig joggt. Er verfolgt den Dieb minutenlang, bis dieser die Beute erschöpft und entnervt fallen lässt.

### In die Schublade verbannt

Ein anderes Mal wäre ich fast in einem Hotelzimmer liegen geblieben. Reto und Katarina

streiten sich ständig und sie reist vorzeitig ab. Sie wirft wütend all ihre Kleidung in den Koffer. Erst im letzten Moment schaut sie nochmals ins Badezimmer und steckt mich in die Jackentasche. Die nächsten Tage verbringe ich in einem Kuvert in der Sockenschublade. Eines Abends holt sie mich heraus. Nervös dreht sie mich in den Händen und bemerkt nicht, dass einer der Edelsteine aus der Fassung kullert. Am nächsten Morgen landet er im Staubsauger. Drei Tage später steht Reto mit einem Strauss Rosen vor der Tür. Als die beiden den fehlenden Stein bemerken, bringt mich Katarina zum Juwelier und kurz darauf bin ich wieder vollständig. •

## FÜR WEN LOHNT SICH EINE WERTSACHENVERSICHERUNG?

### Brauchen nur sehr reiche Leute eine Wertsachenversicherung?

Nein, es lässt sich alles versichern, was einem lieb und teuer ist: Trauring, Designerbrille oder Surfbrett, aber auch medizinische Hilfsmittel wie Brille, Rollator oder Hörgerät.

### Gegen welche Schäden sind meine Sachen versichert?

Sie profitieren vom umfassenden All-Risk-Schutz. Alles ist versichert, was nicht explizit ausgeschlossen ist.

### Ist dieser umfassende Schutz nicht viel zu teuer?

Nein, die Versicherung für einen Ring im Wert von Fr. 5000.– kostet zum Beispiel pro Jahr nur Fr. 53.–.

### Und wenn mir selbst etwas kaputtgeht?

Die All-Risk-Deckung greift auch bei Schäden, die Sie selbst aus Versehen verursachen – wenn die Parfümflasche in der Designerhandtasche ausläuft oder die Skulptur beim Abstauben vom Sockel fällt.

### Ich habe bereits eine Hausratversicherung abgeschlossen. Weshalb lohnt sich eine zusätzliche Wertsachenversicherung?

Dank der All-Risk-Deckung ist der Versicherungsschutz viel umfassender als bei der Hausratversicherung. Die entsprechend versicherten Gegenstände können sie aus der Hausratversicherung herausnehmen und dort Prämien sparen.

### Rundum geschützt

Wenn Ihnen ein Gegenstand besonders am Herzen liegt, möchten Sie ihn schützen. Die Zurich Wertsachenversicherung bietet Ihnen mit der All-Risk-Deckung umfassenden Schutz. Sie greift bei Verlust, Diebstahl, Beschädigung und Zerstörung – sogar dann, wenn Sie den Schaden aus Unachtsamkeit selbst verursachen.

Weitere Informationen erhalten Sie unter [www.verkehrsclub.ch/wertsachenversicherung](http://www.verkehrsclub.ch/wertsachenversicherung) oder unter 031 328 58 21 oder [eco@verkehrsclub.ch](mailto:eco@verkehrsclub.ch)

# VCS boutique

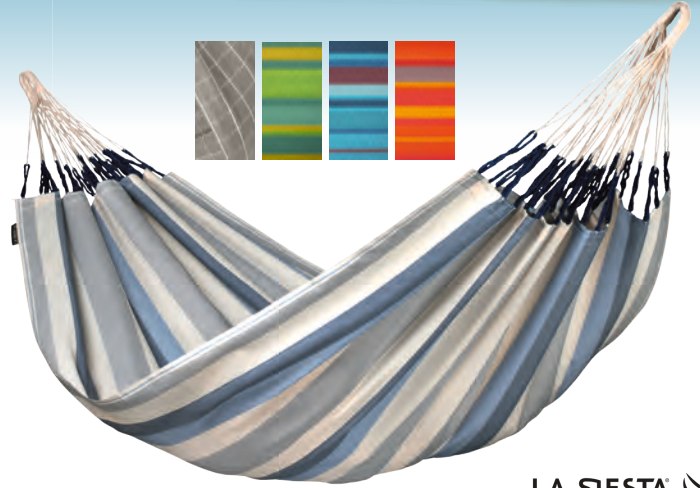
Über 1'500 Outdoor-Artikel  
und 12'000 Reisebücher rund  
um die Uhr bestellen:  
[www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)



**Solarlampe Luci String Lights | 59.90**  
Die Lichterkette funktioniert mit Sonnenenergie und lässt sich draussen flexibel einsetzen.  
**12778** Luci String Lights



**Brändi KUBB Junior | 94.-**  
Das Wikingerschach oder Wurfspiel für draussen mit grossem Suchtpotenzial.  
**8190** KUBB Junior



**Hängematte La Siesta Brisa | 109.90**  
Mit der wetterfesten Hängematte lassen sich Balkon und Garten zur Ruheoase ausbauen.  
**12947** sea salt | **12947** almond | **12947** lime | **12947** wave | **12947** toucan

LA SIESTA



**Sitzmatte Therm-a-Rest Lite Seat | 39.-**  
Die Sitzmatte bietet mit 33 x 41 cm eine praktische Sitzgelegenheit unterwegs.  
**12677** green | **12677** blue



**Wander-Rucksack Osprey Archeon 30 | 299.-**  
Ausschliesslich recycelte Materialien, robuste Metallkomponenten, ein komfortables Rückensystem sowie die PFC-freie Ausrüstung zeichnen diesen Rucksack aus.  
**14192** stargazer blue | **14192** stonewash black



NEW



**Hydroflask Standard Mouth | 49.-**  
Die farbenfrohen Edelstahl-Flaschen halten Kaltes kalt und Heisses heiss. Inhalt: 621 ml  
**10816** spearmint | **10816** hibiscus  
**10816** sunflower | **10816** stone | **10816** pacific  
**10816** watermelon | **10816** cobalt



**Light my Fire MealKit BIO | 39.90**  
Das nachhaltige Geschirrsatz aus Bio-Kunststoff macht alle Abenteuer mit.  
**12712** hazy blue | **12712** musty yellow  
**12712** sandy green | **12712** rusty orange  
**12712** dusty pink



**Reiseschlafsack Cocoon Silk | 99.-**  
Material: 100% Seide. Masse: 210 x 88 cm  
Packmass: 14.5 x 6.5 cm. Gewicht: 160 g.  
**10586** ultramarine Rechteck



**Leichtes Reise-Pyjama Cocoon Adventure Nightwear | 89.-**  
Material: 55% Seide, 45% Baumwolle, Packmass: 10 x 13 cm.  
**WOMEN** Grössen: S • M • L **MEN** Grössen: M • L • XL  
**9828** raspberry **9827** tuareg



**Petromax Feuertopf | ab 49.90**  
Der Gusseisentopf ist ideal geeignet zum Kochen auf offenem Feuer.  
**11016** ft3, 1.4 Liter | **49.90**  
**11016** ft4.5 4.0 Liter | **74.90**  
**11016** ft6 5.7 Liter | **82.90**  
**9638** Deckelheber | **14.90**



**Petromax Waffeleisen | 49.90**  
Ob auf dem Grill oder am Lagerfeuer, mit diesem Eisen wird jede Waffel zum Hit.  
**10777** Waffeleisen



**Petromax Kastenform | ab 59.-**  
Die perfekte Gusseisenform für Brot, Kuchen & Co.  
**10316** 2.4 Liter | **59.-**  
**10859** 5.5 Liter | **99.-**

**Petromax Grill- und Feuerschale | ab 99.-**  
2 in 1: Grillpfanne und Feuerschale, das Multitalent aus Stahl.  
**10318** ø48 cm | **99.-**  
**10318** ø56 cm | **119.-**

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



Findet Reisen wunderschön und würde sich über mehr attraktive Alternativen zu Flugreisen freuen: Klimaexpertin Anja Kollmuss.

## «Klimaschutz tut irgendwann weh»

**Klima** Beim Flugverkehr schaden nicht nur die CO<sub>2</sub>-Emissionen dem Klima. Im Interview erklärt Klimaexpertin Anja Kollmuss, welche anderen Faktoren mitspielen, warum Kompensation das Problem nicht löst und wie wenig vom Kuchen tatsächlich übrig ist. Interview: Nelly Jaggi

**Früher setzte die Natur den Menschen beim Reisen Grenzen. Heute sind Reisen – auch dank Flugzeugen – zum Massenphänomen geworden. Anja Kollmuss, können wir so weitermachen?**

Wie wir momentan reisen, ist nicht nachhaltig. Schnelle technologische Lösungen gibt es nicht. Lieber früher als später müssen wir wieder anders mit dem Reisen und mit dem Fliegen umgehen.

**Fliegen schadet dem Klima. Die Zahlen dürften aber Viele nicht zu sehr erschrecken: Fliegen ist weltweit für fünf Prozent der Klimaerhitzung verantwortlich.**

Das stimmt, im Vergleich zum Gesamtverkehr oder zur Landwirtschaft macht es einen kleineren Teil aus. Grund dafür ist aber nicht, dass es weniger klimaschädlich ist, sondern dass es viel weniger Menschen gibt,

die fliegen. Etwa 80 Prozent der Weltbevölkerung sassen noch nie in einem Flugzeug.

**Dabei wird es kaum bleiben?**

Man geht davon aus, dass sich die Zahl der Flugpassagiere bis 2035 verdoppelt – auf 7 Milliarden pro Jahr.

**Gemäss Statistiken entsprechen die Emissionen des Flugverkehrs in der Schweiz 12 Prozent der Inlandemissionen. Hört man auf die Umweltorganisationen, sind es 20 Prozent. Wie erklären sich diese unterschiedlichen Zahlen?**

Die Flugemissionen sind in unseren Inlandemissionen nicht eingeschlossen. Wir verursachen sie natürlich trotzdem. Die 12 Prozent kommen zusätzlich zu den jährlich 48 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub> an Treibhausgasen. Beim Flugverkehr gibt es aber nebst

dem CO<sub>2</sub> noch andere klimaschädliche Emissionen.

**Bleiben wir vorerst beim Kohlenstoffdioxid: Welchem CO<sub>2</sub>-Ausstoss entspricht ein Retourflug Zürich–New York?**

Er verursacht pro Person etwa eine Tonne CO<sub>2</sub>. Zählt man die anderen klimaschädlichen Effekte dazu, entspricht es 2 bis 3 Tonnen CO<sub>2</sub>. Das ist bei einem jährlichen Pro-Kopf-Ausstoss von circa 6 Tonnen Inlandemissionen durchaus relevant.

**Worauf müsste ich im Gegenzug verzichten, um meinen Fussabdruck gleich zu behalten?**

Diese Rechnung geht nicht auf. Wir können nur noch sehr wenig CO<sub>2</sub> ausstossen, wenn wir unseren Planeten nicht mehr als 1,5 Grad aufheizen wollen. Momentan sind es noch

etwa 43 Tonnen für jeden Menschen. Danach dürften wir gar nichts mehr ausstossen. Ich kann also nicht sagen, ich esse weniger Fleisch und fliege dafür nach New York. Den Menschen ist noch nicht bewusst, an welchem Punkt wir heute stehen. Klimaschutz tut irgendwann weh. Um es ganz plakativ zu sagen: Entweder ich verzichte auf den Flug oder meine Enkelin wird ein schwieriges Leben haben.

**Und die 12 Prozent sind ja nur die halbe Wahrheit: Die tatsächliche Klimawirkung des Flugverkehrs ist weit grösser.**

Es gibt verschiedene andere Klimateffekte, aber sie wirken unterschiedlich lange. Stickstoffoxide können zu einem Ozonanstieg führen. Ozon ist ein Treibhausgas, aber es zerfällt sehr schnell und der Wärmeeffekt hält nur ein paar Monate an. Beim Russ spielt es eine Rolle, wo er ausgestossen wird: Landet er auf einer Schneefläche, macht er die Oberfläche dunkler und es kommt schneller zu einer Schneeschmelze; ein zusätzlicher Effekt, der eher lokal ist.

In anderen Worten: Es ist schwierig, die Effekte miteinander zu vergleichen. Das wird gerne dazu genutzt, sie gar nicht erst einzurechnen. In der politischen Diskussion ist das aber oft einfach eine Ausrede. Bei ande-

**«Klimaneutrales Fliegen ist momentan nicht möglich und wird es auch in Zukunft kaum sein.»**

ren Klimagasen einigte man sich auch darauf, wie sie berücksichtigt werden. Das würde auch für den Flugverkehr funktionieren.

**Und damit generell von 20 Prozent zusätzlichen Inlandemissionen sprechen?**

Das ist sogar eine konservative Annahme. Die Forschung sagt, die gesamten Klimateffekte sind zwei- bis fünfmal so stark wie die CO<sub>2</sub>-Emissionen alleine.

**Könnten bald technische Innovationen Entwarnung geben?**

Es wird viel geforscht, und das ist sicher richtig. Flugzeuge sind effizienter geworden – das liegt auch im Interesse der Fluggesellschaften, die dadurch weniger Treibstoffe bezahlen müssen. Klimaneutrales Fliegen ist aber momentan nicht möglich und wird es auch in Zukunft kaum sein. Es gibt zwar biologische oder synthetische Treibstoffe, aber nicht in unbeschränkten Mengen. Da stellt sich die Frage, wofür wir die einsetzen wollen.

**«Reisen ist wunderschön. Es wäre gut, wenn man die Alternativen ausbauen würde – mehr Nachtzüge oder attraktive Alternativen, die näher sind.»**

**Was halten Sie von CO<sub>2</sub>-Kompensation?**

Persönliche CO<sub>2</sub>-Kompensation ist für mich aus zwei Gründen heikel. Das globale CO<sub>2</sub>-Budget ist schlicht zu klein. Soll man es für die Produktion von Nahrungsmitteln oder für Ferien nutzen? Und Studien zeigen, dass drei Viertel der Zertifikate keine CO<sub>2</sub>-Reduktionen gebracht haben.

**Warum nicht?**

Bei einem Windpark zum Beispiel ist die Haupteinnahmequelle der Stromverkauf. Die wenigen Prozente der Einnahmen, die durch den Zertifikatverkauf zustande gekommen sind, haben den Windpark nicht ermöglicht. Anders ist es, wenn dank Ihres Geldes die Methanemissionen einer Abfallhalde abgefangen werden. Dafür stellt sich dort die Frage, ob Ihr Geld verhindert, dass die Regierung ein entsprechendes Gesetz er-

**Ist eine Flugticketabgabe auf nationaler Ebene eine brauchbare Lösung?**

Sie ist sicher ein wichtiger erster Schritt. Noch vor kurzem konnte man sich nicht vorstellen, dass es dafür eine breite Unterstützung gibt. 80 Prozent der Flüge aus der Schweiz sind Europaflüge. Beträgt diese Abgabe 30 Franken, verdoppeln sich die Kosten vieler Billigflüge und sie hat eine Lenkungswirkung. Die Abgabe allein wird unser Reiseverhalten nicht genügend klimatauglich machen, aber die Einnahmen können sinnvoll für Klimamassnahmen eingesetzt werden.

**Reisen in ferne Länder werden gerne mit Weltbürgertum und Völkerverständigung gleichgesetzt und gelten deshalb als wichtige kulturelle Bereicherung.**

Natürlich ist es eine Bereicherung für die Person, die reist. Ob es tatsächlich zur Völkerverständigung beiträgt, wenn man nach Florida in die Badeferien fliegt, sei dahingestellt. Aber dass man als junger Mensch das Bedürfnis hat, die Welt zu sehen, kann ich sehr gut verstehen. Ich bin früher auch viel gereist. Ich finde es schwierig, den Jungen jetzt zu sagen, ihr dürft nicht mehr fliegen, weil ich leider euer Stück vom Kuchen schon aufgegessen habe. Reisen ist wunderschön. Es wäre gut, wenn man die Alternativen ausbauen würde – mehr Nachtzüge oder attraktive Alternativen, die näher sind.

**Sollte ich am besten nie mehr fliegen?**

Für mich persönlich habe ich das so entschieden. Ich bin aber in meinem Leben auch schon genug geflogen. Damit rette ich nicht die Welt, aber ich setze ein Signal. Die grossen Veränderungen kann nur die Politik erreichen. ■

lässt. Ein Projekt muss als Projekt nicht unbedingt schlecht sein. Schwierig ist die Argumentation, dass damit etwas neutralisiert oder kompensiert wird.

**Es braucht also dringend politische Lösungen. Brisant ist ja, dass die Flugemissionen nicht Bestandteil des Pariser Klimaabkommens sind.**

Der Flugverkehr wird in einer separaten UN-Organisation verhandelt. Sie hat den Klimamechanismus CORSIA beschlossen. Er verlangt, dass der Zuwachs bei den internationalen Emissionen – etwa 40 Prozent der Emissionen fallen bei Inlandflügen an! – ab 2021 kompensiert wird. Die Teilnahme ist bis 2027 freiwillig. Und auch hier ist die Qualität der Zertifikate ein grosses Problem.

**CORSIA ist in Ihren Augen also nur ein halbherziges Bekenntnis?**

Es ist völlig unzureichend und sicher nicht mit einem 1,5-Grad-Ziel – und auch nicht mit einem 2-Grad-Ziel – kompatibel.

Das Gespräch mit Anja Kollmuss fand im Dezember 2019 statt. Die aktuelle Situation (mehr dazu lesen Sie auf Seite 21) hat aber an den klimaschädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs und den düsteren Langzeitprognosen nichts geändert.

# Dorfl den trifft Onlinehandel via Velo

**Einkaufen** Velohauslieferdienste verbinden das Beste aus zwei Welten: Einkaufen im lokalen Geschäft und nachhaltige Heimlieferung. Die Software viaVelo macht die Koordination per Smartphone möglich.

Von Pascal Steinemann und Noëlle Fischer



© VLD

Statt Lieferschein und Telefon: die viaVelo-App vereinfacht Velolieferdienste.

**B**eim Einkaufen ist das Auto leider Trumpf. Im Kofferraum lässt sich der Wocheneinkauf schliesslich bequemer von Tür zu Tür befördern als auf dem Velogepäckträger. Selbst wenn die Wartezeit auf einen freien Parkplatz beim Shoppingcenter länger dauert als die Fahrt von zu Hause an den Zielort, bleibt das Auto das dominierende Verkehrsmittel im Einkaufsverkehr.

Die Erkenntnis ist in Bezug auf das Einkaufen im Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 statistisch gut untermauert: 40 Prozent aller Einkaufsfahrten erfolgen mit dem Auto, obwohl drei Viertel aller Einkaufswege kürzer als fünf Kilometer sind. Mit Blick auf eine nachhaltige Mobilität kommt dem Einkaufen eine Schlüsselrolle zu.

## Velolieferdienste als Ergänzung

Gefragt sind praktische Dienstleistungen, die das Einkaufen ohne Auto ermöglichen. Mit dieser Überzeugung ging der erste Velohauslieferdienst der Schweiz 1997 an den

Start. Kundinnen und Kunden in Burgdorf hatten fortan die Möglichkeit, ihre Einkäufe im Laden zu deponieren. Das Ladengeschäft übernahm das Aufgebot des Kuriers der Velostation Burgdorf, der die Einkäufe innerhalb von drei Stunden per Velo und Anhänger nach Hause lieferte.

Seither wurden alleine im Raum Burgdorf über 600 000 Lieferungen mit insgesamt 9000 Tonnen Ware per Velo durch Mitarbeitende in Sozialprogrammen ausgeführt. Damit konnte, so eine Wirkungsanalyse nach den ersten fünf Jahren, bei rund 20

Prozent der Kundinnen und Kunden Autofahrten zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs verlagert werden. Profitiert haben auch die Burgdorfer Innenstadt und die Beschäftigten der Sozialprogramme. Diese Ergebnisse überzeugten auch die IG Detailhandel Schweiz, die den Verein Velo-Lieferdienste Schweiz (VLD) 2012 mitgründete. Mittlerweile bestehen Velolieferdienste in 26 Städten und Gemeinden.

## viaVelo als zentrale Neuerung

Heute tritt beim Velohauslieferdienst an Stelle von Lieferschein und Telefon die viaVelo-App: Die Kundinnen und Kunden melden mit dem Smartphone ihre Lieferung an, bezahlen mit dem hinterlegten Zahlungsmittel und geben an, ob sie zuhause auch noch Recyclinggut zur Abholung haben. Die Betreiberin des Hauslieferdienstes disponiert die Lieferungen mit viaVelo und kommuniziert über die Kurier-App.

Entwickelt wurde viaVelo vom VLD in enger Zusammenarbeit mit seinen Mitgliedern, die Velolieferdienste als Sozialfirmen und kommerzielle Velokuriere betreiben. Auch dank der Förderung durch die Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO) des Bundes und den Migros-Genossenschafts-Bund findet viaVelo bereits in Burgdorf, St. Gallen und Wil Anwendung. Als offene Plattform ermöglicht viaVelo Velohauslieferdiensten auch in Zukunft eine tragende Rolle in einer nachhaltigen City-Logistik.

Noch sind Velolieferdienste und die viaVelo-App nicht überall verfügbar. Die letzten Monate zeigen jedoch, dass Einkaufsgewohnheiten nicht in Stein gemeisselt sind. Sowohl der Onlinehandel als auch das Einkaufen im Dorfladen haben ihre Vorzüge. Velolieferdienste verbinden beide Welten in nachhaltiger Weise. ■

Noëlle Fischer ist Geschäftsführerin des VLD Schweiz, Pascal Steinemann arbeitet als Projektmitarbeiter bei der Büro für Mobilität AG.

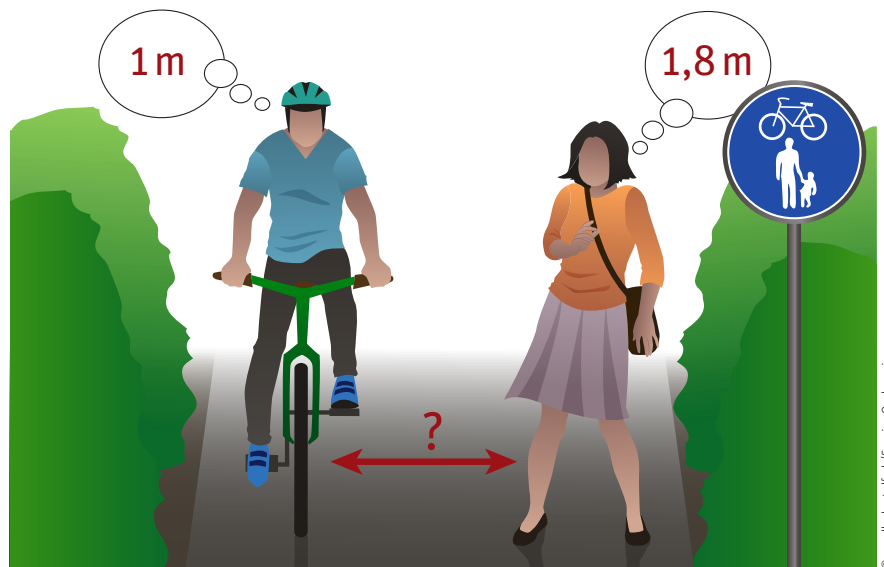
## Velolieferdienste in der Schweiz

Der Verein Velo-Lieferdienste Schweiz (VLD) unterstützt Initiativen zum Aufbau und Betrieb von Velolieferdiensten, den fachlichen Austausch sowie die technologische Innovation.

Die digitale Plattform viaVelo wurde vom VLD und seinen Mitgliedern als Gesamtlösung für Velolieferdienste konzipiert und entwickelt. ViaVelo koordiniert im Cockpit den gesamten Distributionsprozess und kommuniziert in Echtzeit über eine Kunden-App (Android und iOS) sowie eine Kurier-App. Dank Erweiterbarkeit eröffnen sich mit viaVelo auch vielfältige Möglichkeiten im Rahmen von Smart-City-Strategien.

Weitere Informationen: [www.viavelo.ch](http://www.viavelo.ch); [www.velolieferdienste.ch](http://www.velolieferdienste.ch)

Wie viel Abstand genügend ist, hängt auch vom Sicherheitsbedürfnis der überholten Person ab – der VCS empfiehlt mindestens 1,5 Meter.



© muelleretopf.ch/Samira Oeschung

# Wie mit dem Velo auf der Autobahn

**Velofahren** Teilen sich Velofahrerinnen und Fussgänger dieselben Flächen, kommt es häufig zu Konflikten. Wo keine räumliche Trennung möglich ist, braucht es daher ein rücksichtsvolles Verhalten beider Verkehrsgruppen.

Von Lea Schmutz

**S**tellen Sie sich vor, Sie fahren mit dem Velo auf der Autobahn und werden von einem Auto überholt. Eine erschreckende Vorstellung. Nicht anders ergeht es einem Fussgänger, der von einem Velofahrer überholt wird. Während Velos natürlich nicht auf Autobahnen fahren dürfen, kommt es ständig vor, dass Fussgängerinnen und Fussgänger von Velofahrenden überholt werden.

Es erstaunt daher nicht, dass sich viele Menschen auf Mischflächen – Flächen, die frei von Motorfahrzeugverkehr sind und auf denen neben dem Fussverkehr auch der Veloverkehr zugelassen ist – nicht sicher fühlen. Gerade für ältere Menschen, Menschen mit Beeinträchtigungen sowie kleinere Kinder sind rasante Überholmanöver durch Velofahrende unangenehm.

Unterschiedliche Geschwindigkeiten und eine intensive Nutzung bei engen Platzverhältnissen führen schnell zu Konflikten. Dazu kommen die verschiedenen Ansprüche an den Strassenraum: Wer spaziert, ist oftmals in Gedanken versunken. Wer Velo fährt, will möglichst schnell von A nach B gelangen.

## Was Rücksicht bedeutet

Im Idealfall hat jedes Verkehrsmittel eine eigene Spur. Christine Steinmann, Experte für Velosicherheit beim VCS, vertritt einen klaren Standpunkt gegenüber Mischflächen: «Die Öffnung der Flächen des Fussverkehrs

für den Veloverkehr soll die Ausnahme sein. Wenn eine Trennung zwischen Velowegnetz und Fusswegnetz unter keinen Umständen möglich ist, und wenn bestimmte Rahmenbedingungen erfüllt sind, können Mischflächen zweckmässig sein.»

Eine Bachelorarbeit im Auftrag der Stadt Luzern hat gezeigt, dass lediglich sechs Prozent der Velounfälle in der Stadt mit Fussgängerbeteiligung und neun Prozent der Fussgängerunfälle mit einer Velobeteiligung passieren. Martin Urwyler, Projektleiter Mobilität der Stadt Luzern, erklärt: «Wir versuchen, Mischzonen möglichst zu vermeiden. Das ist aber nicht immer möglich. Objektiv besteht eigentlich keine Gefahr, aber vor allem ältere Personen erschrecken häufig und empfinden die Velos als gefährlich und störend.»

Die Ergebnisse der Arbeit zeigen auch, dass die subjektive Wahrnehmung der beiden Verkehrsgruppen sehr unterschiedlich ist. Wer zu Fuss unterwegs ist, beklagt sich, dass Velofahrende zu wenig Rücksicht nehmen und mit zu geringem Abstand überholen. Wer Velo fährt, ist hingegen der Meinung, sowohl Rücksicht zu nehmen als auch mit genügend Abstand zu überholen. Während Fussgängerinnen und Fussgänger fast zwei Meter als genügend grossen Abstand beim Überholen erachten, reicht für die Velofahrenden schon ein Meter aus. «Ein Perspektivenwechsel kann viel bewirken», meint Steinmann dazu.

## Blick in die Zukunft

Der demografische Wandel wird die Konflikte zwischen den beiden Verkehrsgruppen weiter verschärfen. Dazu kommt, dass beide Fortbewegungsarten umweltschonend, platzsparend, günstig und gesund sind und weiter gefördert werden sollten. Das Bundesamt für Raumentwicklung hat prognostiziert, dass die zurückgelegten Velo- und Fusswege bis ins Jahr 2040 um 30 Prozent zunehmen werden. «Dazu kommt der E-Bike-Boom: Damit vergrössert sich der Tempounterschied auf den gemeinsam benutzten Wegen weiter», sagt Steinmann.

Der politische Wille ist nun gefragt. Velofahrende brauchen ein zusammenhängendes und sicheres Wegnetz, ohne dass sie auf die Fusswege ausweichen müssen. Mit dem Ja zum Bundesbeschluss Velo hat sich die Stimmbevölkerung klar für die Veloförderung ausgesprochen.

Ist das nicht möglich, plädiert Steinmann für ein rücksichtsvolles Verhalten: «Am besten machen sich Velofahrerinnen und Velofahrer vor dem Überholen mit einem Klingeln oder Rufen bemerkbar und drosseln das Tempo.» Schliesslich soll sich niemand fühlen, als führe er mit dem Velo auf der Autobahn. ■

Lea Schmutz ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Dank der Gespräche mit Christine Steinmann wird sie in Zukunft auf Mischflächen noch rücksichtsvoller Velo fahren.

# «Ein Ort der Freiheit»

**Schulweg** Lern- und Erlebnisort: Der Schulweg ist viel mehr als einfach nur der Weg zur Schule. Warum Kinder zu Fuss zur Schule gehen sollten und mit welchen Aktionen der VCS Kinder auf dem Schulweg unterstützt, erklärt VCS-Schulwegexpertin Katja Marthaler im Interview.

Interview: Nelly Jaggi

## Katja Marthaler, welche Rolle spielt der Schulweg für die Entwicklung eines Kindes?

Der Weg zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule ist ein wichtiger Lern- und Erlebnisort. Durch das regelmässige Zurücklegen des Wegs eignen sich die Kinder die erforderlichen Verkehrskompetenzen an und werden selbständiger. Sie schliessen Freundschaften und bewegen sich regelmässig – zuerst an der Hand der Eltern, später zusammen mit anderen Kindern. Wichtig ist, dass die Kinder bereits in jungen Jahren die Möglichkeit erhalten, sich genügend Verkehrskompetenzen anzueignen – zuerst zu Fuss und später mit dem Velo.

## Wann ist ein Kind dazu bereit, den Schulweg alleine zu absolvieren?

Darauf gibt es keine allgemeingültige Antwort. Nebst Art und Länge des Schulwegs spielen auch das Alter und der Entwicklungsstand des Kindes eine entscheidende Rolle.

Ich empfehle Eltern, den Schulweg bereits vor dem ersten Schultag mit dem Kind mehrmals zu üben. Dabei soll nicht der kürzeste, sondern der sicherste Weg ausgewählt werden. Schwierige Situationen sollen vor Ort angeschaut und besprochen werden. Das Kind muss das korrekte Verhalten nicht nur kennen, sondern auch verstehen. Es soll so lange begleitet werden, bis sich die Eltern sicher sind, dass ihr Kind das Geübte umsetzen kann.

Der Schulweg kann ein Ort der Freiheit sein. Die Kinder können unter sich den Weg erkunden und Neues entdecken. Trotzdem empfiehlt es sich, sobald das Kind alleine oder mit anderen Kindern unterwegs ist, das Verhalten auf dem Schulweg regelmässig zu überprüfen und allenfalls zu korrigieren.

## Was empfehlen Sie, wenn Kinder einen langen Schulweg haben und nicht zu Fuss gehen können?

Es gibt natürlich Fälle, in denen ein Schulweg zu Fuss aufgrund der langen Distanz schlicht nicht möglich respektive nicht zumutbar ist. Wird der Schulweg als unzumutbar eingestuft, sind die kommunalen Schulbehörden verpflichtet, eine Lösung anzubieten, beispielsweise indem sie einen Schulbus organisieren.

Ältere Kinder können, wenn es von der Schule her erlaubt und von der Länge her zumutbar ist, auch mit dem Velo fahren. Oder sie kombinieren Fussweg und öffentliche Verkehrsmittel.

«Der Weg zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule ist ein wichtiger Lern- und Erlebnisort. Durch das regelmässige Zurücklegen des Wegs eignen sich die Kinder die erforderlichen Verkehrskompetenzen an und werden selbständiger.»

ANZEIGE

**VELOCITY**  
**CHOOSE YOUR VELOCITY.**

**VELOCITY:** Wasserdichter Rucksack für den täglichen Einsatz in der Schule, Studium, Sport und Freizeit – und für den Weg zur Arbeit. Mit gepolstertem Laptop-Fach und in zwei Größen (17 & 23 Litern) erhältlich. **MADE IN GERMANY.**

**ORTLIEB** WATERPROOF



**KEEP DRY WHAT YOU LOVE.**





Abenteuer und Lernen: Auf dem Weg zu Fuss zur Schule ist für beides genügend Platz.



### Was sollen Eltern nach einem längeren Unterbruch – nach den Sommerferien, aber auch nach dem Unterbruch des Präsenzunterrichts in diesem Frühling – beachten?

Das lässt sich nicht ganz vergleichen. Nach den Sommerferien werden viele Kinder eingeschult oder wechseln in ein anderes Schulhaus. In beiden Fällen ergeben sich neue, unbekannte Schulwege, die im Voraus geübt werden sollten. Anders gestaltete sich die Situation nach der Zwangspause: Die Kinder hatten den Schulweg davor bereits regelmässig zurückgelegt. Es ist jedoch wichtig, dass ihn die Eltern zusammen mit den Kindern auffrischen.

### Manche Eltern finden es einfacher, die Kinder mit dem Auto vor der Schule abzuliefern. Was spricht gegen solche Bring- und Holfahrten?

Man hindert die eigenen Kinder nicht nur daran, sich die nötigen Verkehrskompetenzen anzueignen, sondern verbaut ihnen ein Stück Freiheit und Selbständigkeit. Sie werden von gemeinsamen Erlebnissen mit anderen Kindern ausgegrenzt und es schränkt ihre Bewegungsmöglichkeiten ein.

Zudem gefährden Elterntaxis diejenigen Kinder, die zu Fuss unterwegs sind: durch gefährliche Fahr- und Wendemanöver rund um die Schulhäuser.

### Wieso werden trotzdem viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht?

Die Gründe sind vielfältig. Häufig werden beispielsweise das Wetter, das Zeitmanagement, das Alter des Kindes oder die Länge des Schulwegs genannt. In einigen Gemeinden gibt es kaum Elterntaxis, in anderen führen sie zu Problemen und gefährlichen Situationen.

### Apropos gefährliche Situationen: Der VCS setzt sich für sichere Schulwege ein und prüft im Rahmen der Mobilitätskonzepte Schule Schulwege und empfiehlt den Gemeinden Massnahmen.

Das Mobilitätskonzept Schule ist ein Angebot für Gemeinden, Kindergärten und Primarschulen, die ihre Schulwege analysieren lassen und gezielt optimieren wollen. Damit wollen wir die Basis dafür schaffen, dass Kinder sicher zu Fuss zur Schule gehen können. Gemeinsam mit Behörden und Verkehrsexpertinnen, aber auch mit Lehrern, Eltern und Kindern analysieren wir die bestehenden Schulwege. Anschliessend erarbeiten wir konkrete Empfehlungen, mit denen die Schulwege der Kinder sicherer und attraktiver gestaltet werden können.

### Weiter unterstützt der VCS Kinder, Eltern und Lehrpersonen mit Sensibilisierungsmassnahmen.

Genau, eine davon ist «Walk to school»: Während zweier Wochen gehen Kinder zu Fuss zur Schule und sammeln dabei Punkte. Die Lehrerinnen und Lehrer können während dieser Zeit das Thema Schulweg vertiefen und somit die Verkehrskompetenzen der Kinder erhöhen. Klassen vom Kindergarten bis und mit der sechsten Klasse können kostenlos daran teilnehmen.

### In der Romandie und zunehmend im Tessin und auch in der Deutschschweiz erfreut sich eine andere Aktion grosser Beliebtheit: der Pedibus. Wie muss man sich diesen Schulbus auf Füssen vorstellen?

Der Pedibus wurde vor 20 Jahren lanciert und unterstützt Eltern bei der Organisation des Schulwegs. Eine Gruppe Kinder legt den Schulweg gemeinsam mit einer erwachsenen Person zurück. Die Begleitpersonen wechseln sich untereinander ab. Die Eltern müssen also ihr Kind nicht täglich zur Schule begleiten, wissen es aber stets in sicheren Händen. Beim Pedibus gibt es, wie bei einer richtigen Buslinie, Haltestellen und einen Fahrplan. Die Eltern organisieren sich untereinander und der VCS steht ihnen mit regionalen Koordinatorinnen und Koordinatoren mit Rat und Material zur Seite.

Letztlich dient der gesamte Fächer an Angeboten dazu, die Schulwegsicherheit zu erhöhen: Wir wollen, dass kein Kind auf dem Schulweg verunfallt. ■



© VCS

Der VCS beantwortet Ihre Fragen zum Thema Schulweg gerne:

schulwege@verkehrsclub.ch oder direkt bei Katja Marthaler unter Tel. 031 338 58 46.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.walktoschool.ch](http://www.walktoschool.ch), [www.pedibus.ch](http://www.pedibus.ch) und [www.mobilitaetskonzept-schule.ch](http://www.mobilitaetskonzept-schule.ch).

# Zurück zu vorher?

Eine verbesserte Luftqualität, ein Veloboom und das Büro auf dem Balkon: Der Coronakrise lässt sich auch Positives abgewinnen. Damit diese Effekte nicht temporär bleiben, müssen wir jetzt kluge Entscheidungen fällen. In unserem Dossier widmen wir uns drängenden Fragen zur Mobilität in der Krise und machen uns Gedanken dazu, aus welchen Erfahrungen wir lernen können.



## KOMMENTAR

## Vom Anfang einer Transformation



© VCS

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz.

Innerhalb weniger Tage hat die Coronakrise unser gesellschaftliches System auf den Kopf gestellt und unseren Alltag massiv verändert. Nachdem in der Anfangsphase die Gesundheitspolitik im Zentrum stand, hat sich der Fokus nun auf wirtschaftliche und gesellschaftspolitische Themen verschoben.

Um den ökonomischen Schaden in Grenzen zu halten, hat die öffentliche Hand tief ins Portemonnaie greifen müssen. Sie wird es zur Bewältigung der Klimakrise, die keinen Aufschub duldet, nochmals tun müssen: Die Produktion erneuerbarer Energien muss massiv ausgebaut werden – damit unter anderem Elektroautos tatsächlich fossilfrei angetrieben werden können. Es braucht Schieneninfrastrukturen, um den Flugverkehr – er ist für einen Fünftel des CO<sub>2</sub>-Ausstosses verantwortlich! – durch Hochgeschwindigkeitslinien zu ersetzen.

### Jetzt langfristig denken

Nach den ersten Lockerungen der Massnahmen rannten die Menschen die Gartencenter und Baumärkte ein. Werden sie dereinst auch die Flughäfen einrennen? Denn was jetzt unbedingt vermieden werden muss, aber mit den richtigen Entscheidungen auch vermieden werden kann: Dass der CO<sub>2</sub>-Ausstoss nach der Krise – wie nach vergangenen Wirtschaftskrisen – über das Ausgangsniveau ansteigt. Und man darf sich keine Illusionen machen: Der durch die Coronakrise bedingte Emissionsrückgang ist nur temporär.

Was aber sicher ist: Investitionsentscheide von heute wirken lange nach. Was heute mit dem Klimaschutzziel vereinbar ist, wird

morgen dabei helfen, die Klimakrise zu bewältigen. Das gilt für Verkehrsinfrastrukturen: Schienenausbau statt neue Flugpisten, grosszügige Fuss- und Velowege statt breitere Autobahnen, ein aufgewertetes Lebensumfeld und Naherholungsgebiete statt Parkplatzwüsten.

Dazu gehören aber auch Massnahmen wie Verkehrsreduktion oder Begegnungszonen, die Ortskerne beleben und das lokale Gewerbe unterstützen. In Unternehmen müssen Konzepte für flexible Arbeitszeiten und -orte, Verpflichtungen zur Umstellung auf Fahrzeugflotten ohne CO<sub>2</sub>-Ausstoss und weitere Klimaschutzmassnahmen zum Standard werden.

### Aus der Krise lernen

Den Menschen war der Ernst der Lage während der akuten Phase der Coronakrise bewusst. Das führte zu einer hohen Akzeptanz der Massnahmen, darunter auch Verbote. Einige dieser Massnahmen und Verlagerungen im Mobilitätsbereich, deren Umsetzbarkeit sich jetzt gezeigt hat, lassen sich auch zur Bewältigung der Klimakrise nutzen.

Die Klimakrise lässt sich nicht durch einen Lockdown überwinden. Dazu braucht es eine Transformation. Dabei können uns die Erfahrungen der letzten Wochen aber durchaus helfen: Homeoffice ist ein probates Mittel, um den Pendlerverkehr und den Bedarf an zentralen Büroarbeitsplätzen zu reduzieren. Durch Videokonferenzen lassen sich unnötige Fahrten vermeiden. Das Bündeln von unvermeidbaren Einkaufsfahrten reduziert den Verkehr. Velofahren und Spaziergehen in der nahen Umgebung macht Freude. Überhaupt bietet die nähere Umgebung gute Möglichkeiten zur Erholung – aufgewertet durch die Reduktion des Autoverkehrs und die Schaffung zusätzlicher Grünflächen. Kurz: Es gilt, nicht überall in die alten Verhaltensmuster zu fallen. ■

### Unterstützen Sie die Transformation

Jetzt werden die Weichen für die nächsten Jahre und Jahrzehnte gestellt. Der VCS arbeitet gegen alle Widerstände daran, die zur Bewältigung der Klimakrise nötige Transformation voranzubringen. Bitte unterstützen Sie uns dabei mit einer Spende! Herzlichen Dank.

Per Kreditkarte spenden: [www.verkehrsclub.ch/transformation](http://www.verkehrsclub.ch/transformation)

Per Banküberweisung spenden:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Aarberggasse 61, 3011 Bern, Konto-Nr. 49-1651-0, PostFinance AG, Bern, IBAN: CH48 0900 0000 4900 1651 0, Stichwort: Corona-Milliarden



Himmel ohne Kondensstreifen: Der drastisch eingeschränkte Flugverkehr der letzten Monate wirkt sich positiv auf Mensch und Umwelt aus. Nach der Krise müssen dringend Klimaschutzmassnahmen umgesetzt werden.

# Der Himmel atmet auf

Von Yves Chatton

Die Frühlingstage haben mit einer Besonderheit aufgewartet: ein Himmel ohne Kondensstreifen. Ein Anblick, den jüngere Generationen nicht mehr kennen. Aber was kommt nach der Krise? Wenn die Behörden nicht handeln, müssen wir es tun.

Am 21. April um 15 Uhr fliegen weniger als zehn Flugzeuge über die Schweiz. Europaweit zählte man um die 4000 Flugzeuge am Himmel – 87 Prozent weniger als am gleichen Tag ein Jahr zuvor. Der spektakuläre Einbruch des Luftverkehrs brachte viel Angenehmes für die Menschen und die Natur mit sich. Was also, wenn wir die Chance packen und die Zukunft der Branche hinterfragen?

Die Anwohnerinnen und Anwohner der Schweizer Flughäfen werden es bemerkt haben: Der Fluglärm – normalerweise startet in Zürich alle zwei Minuten ein Flugzeug – hat Vogelzwitschern Platz gemacht. Das hat positive Auswirkungen auf die Gesundheit. Und es ermöglicht, sich an einfachen Dingen zu erfreuen, etwa dem Schlafen bei offenen Fenstern. Für die 67000 Personen, die jeden Tag unter starkem Fluglärm leiden (in der Nacht sind es gar 100000 Personen!), eine klare Verbesserung der Lebensqualität.

Der vorübergehende Stopp des Flugverkehrs tut auch dem Klima gut. In der Schweiz ist der Flugverkehr für über 20 Prozent der menschengemachten Klimaerwärmung verantwortlich (warum das so ist, erklärt Anja Kollmuss im Interview auf den Seiten 12 und 13). Ohne eine massive Reduktion werden wir die Klimaziele

nicht erreichen. Vor der Coronakrise sahen die Prognosen ein starkes Wachstum des Luftverkehrs voraus. Damit würde der Flugverkehr bis 2030 zum klimaschädlichsten Sektor in der Schweiz.

## Und während des Sturms ...

Der Lockdown zwingt uns, über die Zukunft nachzudenken. Wir dürfen nicht vergessen, dass gleichzeitig ein anderer Sturm wütet: der Klimawandel. Gegen seine Folgen helfen weder Impfung noch Medikamente und sie werden für die künftigen Generationen irreparabel sein. Die Behörden nehmen trotz wissenschaftlicher Beweise die Bedrohung weiterhin nicht ernst. Anfang Mai hat das Parlament beschlossen, den Luftverkehr mit einem Verpflichtungskredit von 1,875 Milliarden Franken zu unterstützen, davon 1,275 Milliarden, um für Bankkredite für Schweizer Fluggesellschaften zu bürgen – ohne ökologische Gegenleistungen!

Der VCS bedauert sehr, dass der Klimaaspekt übergangen wurde. Zusammen mit 45 weiteren Organisationen und politischen Parteien hatte er im April in einem offenen Brief den Bundesrat aufgefordert, jede öffentliche Unterstützung an klare klimapolitische Ziele zu knüpfen. Namentlich mit der Förderung einer Verlagerung des Flugverkehrs und der

entsprechenden Arbeitsplätze auf nachhaltigere Branchen.

## Nicht zurück zu vorher

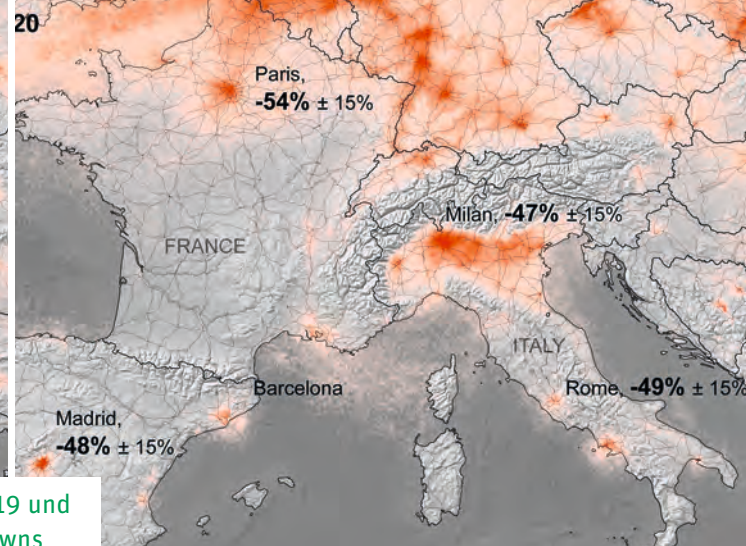
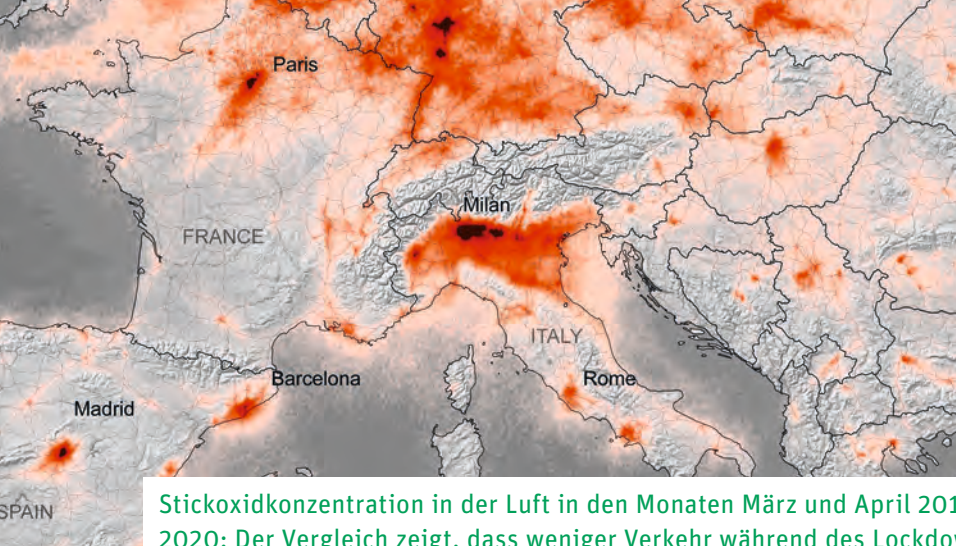
Es ist an der Zeit, dass die Luftfahrt den Wandel einleitet, der bei vielen anderen Wirtschaftszweigen längst begonnen hat. Bisher wurden beim Flugverkehr keine konkreten Klimamassnahmen ergriffen. Noch hat das Parlament die Möglichkeit, einen ersten Schritt in die richtige Richtung zu machen: mit der Einführung einer Flugticketabgabe von 30 bis 120 Franken auf jedes Ticket. Darüber wird derzeit im Rahmen der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes diskutiert.

Eine Flugticketabgabe ist zwar ein ermutigendes Zeichen, der Höchstbetrag von 120 Franken reicht aber nicht, um eine signifikante Wirkung zu erzielen. In den kommenden Wochen wird sich der VCS für diese erste Klimamassnahme einsetzen. Wir müssen dafür sorgen, dass es auch in Zukunft Momente ohne Kondensstreifen am Himmel geben wird. ■

Yves Chatton leitet beim VCS Schweiz Flugverkehrskampagnen.

Wir haben unsere Website mit detaillierten Informationen und wissenschaftlichen Referenzen

zum Thema Flugverkehr erweitert:  
[www.verkehrsclub.ch/flugverkehr](http://www.verkehrsclub.ch/flugverkehr)



Stickoxidkonzentration in der Luft in den Monaten März und April 2019 und 2020: Der Vergleich zeigt, dass weniger Verkehr während des Lockdowns einen positiven Einfluss auf die Luftqualität hat. Der Effekt zeigt sich weltweit.

# Weniger Verkehr, bessere Luft

Von Martin Winder

Weltweit gingen die Industrietätigkeit und der Verkehr aufgrund von Massnahmen gegen die Corona-Pandemie deutlich zurück. Das hatte auch in der Schweiz einen positiven – leider jedoch zeitlich begrenzten – Nebeneffekt auf die Luftbelastung.

Anfang April berichteten mehrere Medien, dass in der indischen Stadt Jaipur die Luft erstmals seit Jahrzehnten wieder so klar ist, dass man den rund 200 Kilometer entfernten Himalaya sehen kann. Die Massnahmen zur Eindämmung der Verbreitung des Corona-

## Damit die Luftqualität in der Schweiz dauerhaft besser wird, müssen Fahrzeuge mit übermässigem Schadstoffausstoss aus dem Verkehr gezogen werden.

virus beeinflussen die Luftqualität: Durch die massive Verkehrsreduktion und die Stilllegung von Fabriken sind die Emissionen von Stickoxiden und Feinstaub deutlich zurückgegangen. Insbesondere in den stark belasteten Regionen der Welt kam es zu einer deutlichen Verbesserung der Luftqualität.

Weil die Luft in der Schweiz generell weniger belastet ist als in China oder in Indien, kann sich die Luftqualität hier gar nicht im selben Ausmass verbessern. Dennoch gibt es auch in der Schweiz regelmässig zu hohe Schadstoffwerte in der Luft. Der Verkehr trägt insbesondere bei den Stickstoffdioxiden, dem Feinstaub und indirekt auch bei den Ozonwerten stark zur Luftbelastung bei.

### Der Einfluss der Dieselaautos ...

Hauptgrund sind die vielen Dieselaautos der Abgasnormen Euro 6b und älter. Zwar wurden nach dem Dieselskandal von 2015 die Abgastests für Neuwagen verschärft, doch die bereits verkauften Autos dürfen, trotz zu hoher Schad-

stoffemissionen, weiter auf den Schweizer Strassen fahren. Auch kommt es regelmässig vor, dass Dieselpartikelfilter unbemerkt kaputt gehen oder gar absichtlich ausgebaut werden. Bei Polizeikontrollen werden immer wieder Lastwagen entdeckt, deren Halter mit der Manipulation der Abgasreinigung Betriebskosten sparen wollen. All dies führt dazu, dass die Luftbelastung auch in der Schweiz in der Nähe von stark befahrenen Standorten regelmässig gesundheitsschädigende Werte erreicht.

### ... aber auch des Wetters

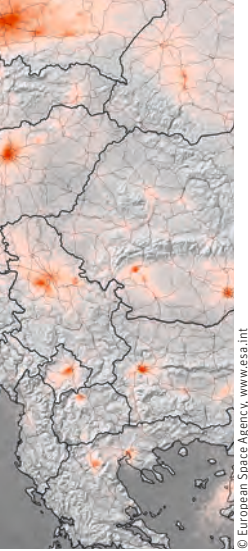
Die Statistik des Bundesamts für Strassen ASTRA belegt nach dem Lockdown einen massiven Verkehrsrückgang auf dem Na-

tionalstrassennetz. Besonders extrem ist er auf der Gotthard-Autobahn mit teilweise bis zu 90 Prozent weniger Verkehr an gewissen Tagen im April dieses Jahres im Vergleich zum April 2019. Aber auch auf der A1 bei Würenlos ist der Verkehr im April 2020 im Vergleich zum Vorjahr um über 30 Prozent zurückgegangen (vgl. dazu auch die Grafik auf Seite 5).

Es erstaunt daher nicht, dass auch die Daten des Bundesamts für Umwelt BAFU eine deutlich geringere Belastung der Luft durch Schadstoffe als in früheren Jahren ausweisen. Allerdings lässt sich dieser Rückgang in der Schweiz nicht nur auf den Lockdown zurückführen: Luftschadstoff-Forscher der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt Empa kamen zum Schluss, dass die Werte auch auf die Wetterlage zurückzuführen sind: milde Temperaturen Anfang Jahr und viel Wind in der zweiten Märzhälfte. Das Wetter hat einen grossen Einfluss darauf, wie sich die Luftschadstoffe verteilen, chemisch umwandeln oder durch den Regen ausgewaschen werden.

### Effekt an befahrenen Strassen

Um die Auswirkungen der Massnahmen in Zusammenhang mit dem Lockdown möglichst rasch zu sehen, verwendet die



© European Space Agency, www.esa.int



© VCS/Nelly Jaggi

**Velos weit und breit: Das Velo ist das Transportmittel der Stunde. Eine Studie belegt, dass im April im Vergleich zu den Vormonaten fast drei Mal so viel Velo gefahren wurde. Ein Trend, der anhalten darf!**

Empa ein statistisches Modell, das den Einfluss des Wetters auf die Belastung durch Luftschadstoffe beschreibt. «Mit diesem Modell kann die Luftschadstoffkonzentration, die bei einer bestimmten Wettersituation unter normalen Bedingungen erwartet werden kann, vorhergesagt werden. Abweichungen von diesen Modellschätzungen erlauben es uns, die Veränderungen durch die reduzierten Luftschadstoffkonzentrationen während des Lockdowns nachzuweisen», erklärt Christoph Hüglin von der Empa.

Dank dieses Modells zeigte sich, dass die Stickoxidkonzentrationen an stark befahrenen Standorten deutlich gesunken sind. «Messungen an den Messstationen Bern-Bollwerk und Lausanne César-Roux haben ergeben, dass die Stickoxidkonzentrationen seit dem 16. März um etwa 45 Prozent abgenommen haben», sagt Hüglin. Bei ländlichen Messstationen zeigte sich hingegen kein Einfluss des Verkehrsrückgangs auf die Stickoxidkonzentrationen.

### Keine langfristige Lösung

Letztlich handelt es sich aber um einen kurzfristigen Effekt, der nur während der Dauer des Lockdowns anhält. Damit die Luftqualität in der Schweiz dauerhaft besser wird, müssen Fahrzeuge mit übermässigem Schadstoffausstoss aus dem Verkehr gezogen werden. Besonders wirksam wären eine dauerhafte Reduktion des motorisierten Strassenverkehrs und der Umstieg auf Elektrofahrzeuge. Diese Massnahmen sind so oder so notwendig, um die Klimaerhitzung zu bremsen. Und im Gegensatz zum Lockdown haben sie eine dauerhafte positive Auswirkung auf die Luftqualität. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

## Schwung fürs Velo

Als Transportmittel im Alltag und in der Freizeit oder als Sportgerät: Das Velo ist während der Coronakrise gefragt. Das bestätigen Studien und davon zeugt die starke Nachfrage nach Ersatzteilen.

Eine Studie der ETH Zürich bestätigt, was die subjektive Wahrnehmung schon länger vermuten liess: Es wird zurzeit mehr Velo gefahren. Das ist zwei Faktoren geschuldet: Die geforderte physische Distanz zwischen zwei Menschen lässt sich auf dem Velo prima einhalten. Aber klar, auch das aussergewöhnlich trockene und milde Wetter in den Monaten März und April hat zum Velofahren eingeladen.

Wetter hin oder her, die Zahlen sind beeindruckend: Schweizerinnen und Schweizer sind im Vergleich zu den Vormonaten fast drei Mal so viel Velo gefahren. Und das obwohl die insgesamt zurückgelegten Strecken wegen der Coronakrise massiv abgenommen haben.

Die Zahlen basieren auf den Bewegungsdaten von über 1000 Freiwilligen. Diese haben bereits von September 2019 bis Januar 2020 für das Forschungsprojekt «Mobilitätsverhalten in der Schweiz» (Mobis) ihre täglich zurückgelegten Wege mit einer App aufgezeichnet. Um zu visualisieren, wie die Coronakrise das tägliche Leben und die Mobilität in der Schweiz beeinflusst, haben die ETH Zürich und die Uni Basel die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Mobis-Studie nach dem Lockdown gebeten, den GPS-Tracker erneut zu installieren.

### Mehr Reparaturen

Den Veloboom widerspiegelt auch die erhöhte Nachfrage bei den Reparaturen,

wie Martin Platter von Velosuisse, dem Verband der Schweizer Veloimporteure, bestätigt: «Mehrere Importeure haben deutliche Zuwächse beim Verkauf von Ersatzteilen gemeldet. Ausserdem habe ich die Rückmeldung erhalten, dass viele Fachhändler mit den Reparaturen die Einbussen im schwierigeren Veloverkauf kompensieren.» Dass vermehrt Reifengrössen von 26 Zoll nachgefragt werden, die heute kaum mehr zum Einsatz kommen, deutet gemäss Platter darauf hin, dass viele Leute ältere Mountainbikes und Velos wieder fahrtüchtig machen.

Beim Velosuisse ist man sich momentan noch uneinig, wie nachhaltig der derzeitige Velotrend ist. Doch Platter ist optimistisch: «Ich persönlich glaube, der Trend wird anhalten – nicht zuletzt deshalb, weil der Platz auf der Strasse in den Städten und der Agglomeration ja nicht mehr wird. Von denjenigen, die aus Not und wegen der Hygienevorschriften zum Velo gegriffen haben, werden uns einige erhalten bleiben.»

Optimistisch stimmen auch die Ergebnisse einer Umfrage des Verkehrsclub Österreich: Ein Viertel der 2500 Befragten will nach dem Abklingen der Pandemie mehr oder viel mehr Velofahren. Damit der Schwung fürs Velo anhält, muss weiter in die Infrastruktur investiert werden: Gerade wenn wieder mehr Autos auf den Strassen unterwegs sein werden, braucht es gute und sichere Velowege.

Nelly Jaggi



© Katrina Sulikova/CTK Photo/Alamy

Schlupflöcher im Übergangsgesetz: Das Neuwagenflottenziel von 95 g CO<sub>2</sub>/km soll erst ab 2022 statt ab 2021 gelten. Damit droht die Verwässerung der einzigen Massnahme zur CO<sub>2</sub>-Reduktion im Verkehrsbereich.

# Klimaziele für neue Autos attackiert

Von Luc Leumann

Der Bundesrat schwächt in der laufenden Vernehmlassung zur CO<sub>2</sub>-Verordnung die Emissionsziele für Neuwagen. Die Autoimporteure schieben als Begründung die Coronakrise vor. Das ist bei genauer Betrachtung haltlos.

Im Mai hat der Bundesrat bekannt gegeben, dass er die CO<sub>2</sub>-Ziele für neue Autos 2021 noch weniger klimafreundlich ausgestalten will als die EU. Weil das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz Verspätung hat, hat er eine Verordnung in die Vernehmlassung geschickt. Der Bundesrat widerspricht darin seinen langfristigen Klimazielen – einmal mehr vor allem im Verkehrsbereich.

Das Neuwagenflottenziel, das den CO<sub>2</sub>-Ausstoss auf durchschnittlich 95 g CO<sub>2</sub>/km begrenzen will, soll nun erst 2022 statt 2021 vollumfänglich gelten. Damit nimmt der Bundesrat eine «massive Verwässerung der CO<sub>2</sub>-Ziele» vor. So

**Für Lastwagen sollen Schlupflöcher gar explizit im Gesetz vorgesehen werden.**

zumindest hat er diese Art von Schlupfloch 2015 im Ständerat selber bezeichnet.

Wenn man dann noch weiss, dass die Schweizer Klimapolitik beim Verkehr noch immer keine anderen Massnahmen kennt als diese CO<sub>2</sub>-Neuwagenflottenziele und der Verkehr seit 1990 seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss nicht reduzieren konnte, ist das unverständlich. Der Bundesrat ignoriert damit auch die Haltung des Ständerates vom 2. Dezember 2019 und die eigenen

Versprechen, die er vor der Abstimmung zur Energiestrategie 2050 gemacht hat.

## Herbeigeredetes Problem

Obwohl der Bundesratsentscheid die Jahre 2021 und 2022 betrifft, begründete auto schweiz, der Verband der Schweizer Autoimporteure, gegenüber Radio SRF die Notwendigkeit dieser Ausnahmen explizit mit der Coronakrise. Angebliche Lieferprobleme aus China machten eine Corona-Extrawurst nötig, berichtete der «Tages-Anzeiger» bereits am 18. April. Nur: Woher wollen sie wissen, dass es 2021 zu Lieferproblemen kommt und der Bundesrat nun grosszügige Regeln beschliessen soll?

Dumm nur, dass der Verband der Europäischen Automobilindustrie, der sich in der EU als Klimabremser einen Namen gemacht hat, die CO<sub>2</sub>-Ziele für Neuwagen wegen der Coronakrise keinesfalls abschwächen oder verschieben will, wie diverse deutsche Medien berichten.

Auch die Zahlen der Schweizer Importeure zeigen, dass hier ein Problem herbeigeredet wird: Im März 2020 haben sie ihr selbstgestecktes Ziel von 10 Prozent Marktanteil für Elektro- und Plug-in-Hybrid-Autos erreicht. Trotz Corona sind sie also perfekt im Zeitplan.

## Handlanger für Klimadumping

Auch drohte auto schweiz im «Blick» vom 3. Mai damit, dass die Branche ein weiteres Schlupfloch noch stärker nutzen will, sollte die Politik den Hilferuf nicht erhören: «Möglicherweise bleiben dann kaum Autos für die Schweiz. Oder sie werden nach sechs Monaten als spottbillige Occasionen aus dem Ausland eingeführt.» Weil diese, selbst wenn faktisch unbenutzt, bereits nach einem halben Jahr als Occasionen gelten, erscheinen sie nicht in der CO<sub>2</sub>-Buchhaltung der Neuwagenflotten. Der Bund muss aktiv werden und zumindest diese viel zu kurze Frist verlängern.

Für Lastwagen sollen Schlupflöcher gar explizit im Gesetz vorgesehen werden. Die Verwaltung und die Mehrheit der Umweltkommission des Nationalrates wollen, dass die Schweiz für Lastwagen die EU-Vorschriften nicht übernehmen muss. Ausländische LKW mit besonders hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoss würden profitieren. Das Parlament ist gefordert, dies im CO<sub>2</sub>-Gesetz zu korrigieren. Die Politikerinnen und Politiker haben trotz Klimajahr 2019 dringend einen Weckruf nötig. ■

Luc Leumann ist Koordinator Bundespolitik beim VCS Schweiz.





Spitzen brechen: Damit mehr Pendlerinnen und Pendler vom Auto auf den öffentlichen Verkehr umsteigen, braucht es eine Verlagerung von den Spitzen- auf die Nebenzeiten – unter anderem mit Homeoffice und flexiblen Arbeitszeiten.

# Doppelte Verlagerung

Von Laura Schmid

Der öffentliche Verkehr ist während der Stosszeiten randvoll. Was man dagegen tun kann, haben die letzten Wochen eindrücklich gezeigt: Flexible Arbeitszeiten, Homeoffice und Videokonferenzen entlasten die Spitzenzeiten und ermöglichen die nötige Verlagerung vom Auto auf den Zug.

Am Morgen früh zu Hause einige Akten studieren und erst auf die 10-Uhr-Sitzung ins Büro gehen? Die Sitzung mit den Kolleginnen aus der anderen Stadt per Videokonferenz durchführen? Die letzten Wochen haben gezeigt, dass sehr viele mindestens einen Teil ihrer Arbeit problemlos zu Hause erledigen können.

Wir müssen in der Schweiz dringend den klimaschädlichen motorisierten In-

**Wir brauchen also eine doppelte Verlagerung: von den Spitzen- in die Randzeiten, und vom Auto auf den Zug.**

dividualverkehr (MIV) reduzieren. Dazu braucht es eine grosse Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV). Doch wie kann das umgesetzt werden? Der ÖV ist in den Spitzenzeiten bereits heute voll. Für die nötige Verlagerung vom MIV auf den ÖV ist also gar kein Platz.

So scheint es zumindest. In Wahrheit aber ist unser ÖV über den gesamten Tag gesehen nur zu 30 Prozent ausgelastet. Wir brauchen also eine doppelte Verlagerung: von den Spitzen- in die Randzeiten und vom Auto auf den Zug.

## Work Smart funktioniert

Rezepte, um die überlasteten Verkehrsspitzen zu brechen, sind flexible Arbeitszeiten, Homeoffice und Videokonferenzen. Während der Coronakrise konnten fast die gesamten Büroangestellten in der Schweiz das Arbeiten im Homeoffice ausgiebig testen. Klar, es mag nicht alle gleichermassen ansprechen. Aber viele haben in dieser Zeit gemerkt, dass es sehr gut funktioniert.

Der VCS setzt sich bereits seit Langem für die dringend nötige Verlagerung ein. Im vergangenen Herbst hat er die Charta der Work Smart Initiative unterzeichnet. Die Initiative setzt sich dafür ein, dass Arbeitgeberinnen und Arbeitgeber flexible Arbeitsformen fördern. Dazu gehören die eigene Gestaltung der Arbeitszeit, das Arbeiten zu Hause und unterwegs oder das Arbeiten in lokalen Coworking Spaces.

Seit sieben Jahren versucht die Work Smart Initiative, solche Lösungen vermehrt in die Arbeitswelt zu bringen. Lange Zeit ging es nur in sehr kleinen Schritten vorwärts. Vielerorts war die Skepsis gegenüber dem Arbeiten zu Hau-

se gross. Durch die Ausnahmesituation in den letzten Wochen wurde Homeoffice in weiten Teilen der Schweiz Alltag und neue Arbeitsmodelle zwangsläufig getestet.

## Vorbehalte abbauen

Viele Pendlerinnen und Pendler berichten davon, entspannter und effizienter zu arbeiten, schlicht weil sie durch den Wegfall des Arbeitsweges länger schlafen können. Andere erleben, dass gewisse Sitzungen in Form von Videokonferenzen effizienter ablaufen: Nicht nur die Anreise fällt weg, auch technische Vorteile erschliessen sich, wie beispielsweise das Teilen des Bildschirms.

Es ist zu hoffen, dass diese Erfahrungen dazu führen, einige Vorbehalte gegen flexible Arbeitsmodelle abzubauen. Das ist ein wichtiger Schritt, um in Zukunft den Pendlerverkehr zu reduzieren. Es entlastet die Verkehrsspitzen und macht den Weg frei für die nötige Verlagerung vom MIV auf den ÖV. ■

Laura Schmid hat sich beim VCS als ÖV-Spezialistin schon vor der Krise für die Verkehrsverlagerung eingesetzt.



Arbeiten im Homeoffice: Das Gegenüber sitzt statt im selben Büro in einer anderen Stadt. Die VCS-Redaktorinnen haben diese Form der Zusammenarbeit in den letzten Wochen auf Herz und Nieren geprüft.



# Die Welt im Wohnzimmer

Zu Hause arbeiten oder nicht zu Hause arbeiten? Das war in den letzten Wochen keine Frage der persönlichen Vorlieben, sondern schlicht notwendig. Erfahrungen zweier, die sich für gewöhnlich gegenübersetzen.

**Ja, aber ...** «Nein, Sie stören nicht, ich bin auf dem Sessellift!» Diesen Satz meines Vaters als Antwort auf Geschäftsanrufe in den Skiferien habe ich so oft gehört, dass er zwischen mir und meinen Geschwistern zum Running Gag geworden ist. Wer will heute noch wissen, von wo aus unsere Gesprächspartnerinnen und -partner uns antworten? Die Paradigmen in der Geschäftswelt ändern sich laufend.

Schon im «früheren Leben» war die Definition von Arbeitsplatz flexibel geworden. Der VCS bot interessierten Mitarbeitenden die Flexibilität, zu Hause zu arbeiten, lange bevor das

Coronavirus die meisten von uns dazu gezwungen hat. Weniger Fahrten, Zeitge-

## Sich von Routine lösen, um Inspiration und Kreativität zu finden.

winn, andere Arbeitszeiten, andere Dynamik: Wer diese Arbeitsform liebt, sieht viele Vorteile, die ihm entgegenkommen.

Das erzwungene Homeoffice stellt unsere Gewohnheiten auf den Kopf. Ratschläge sind hoch im Kurs: Routine finden, fixe Arbeitszeiten aufstellen, sich anziehen, den Arbeitsplatz einrichten. Aber nichts davon ist obligatorisch – im Gegenteil. Die Situation bietet die Chance, eine andere Art des Arbeitens auszuprobieren, uns zu hinterfragen und zu entdecken, unter welchen Bedingungen sich unsere Produktivität entfaltet.

Am Ende dieser Krise werden es nicht wenige schätzen, sich von der strengen «traditionellen» Arbeitsroutine gelöst und Inspiration und Kreativität gefunden zu haben. Aber natürlich sieht es nicht für alle gleich aus. Die Aufgabe ist einfacher, wenn die Arbeit zu Hause nicht neben einer unerwarteten Funktion als Lehrerin, Erzieher, Köchin, Hausmann erledigt werden muss – oder wenn möglich alles gleichzeitig.

Camille Marion ist VCS-Redaktorin und arbeitet seit vielen Jahren einen Tag pro Woche im Homeoffice.

**Nein, aber ...** Vom Bett in die Küche und mit einer Tasse Kaffee in der Hand ins Wohnzimmer: Das ist kein Arbeitsweg. Und ein geöffnetes Fenster ersetzt niemals die Velofahrt ins Büro. Im Wohnzimmer steht seit Mitte März neben dem Sofa und dem Bücherregal ein kleiner Holztisch, der die letzten Jahre ein dunkles und einsames Dasein im Keller gefristet hatte.

Die Sitzgelegenheit der ersten Tage – ein Küchenstuhl aus Holz – steht wieder da, wo er hingehört. Sein Nachfolger ist ein blauer Gymnastikball, der nun unaufhörlich an die vielgepriesene Selbstoptimierung erinnert. Oder: Das Zuhause ist zurzeit auch eine Turnhalle! Immerhin schmerzt der Hintern seither nicht mehr.

## Der persönliche Tiefpunkt sind die Videositzungen.

Bewegung in den Tag kommt – nebst der obligaten Turnstunde nach Anleitung allerlei moderner Jane Fondas –, wenn der gelegentliche Gang ins Büro ansteht. Da steht nämlich der Drucker. Seien wir ehrlich, wer hat zu Hause einen Drucker?

Der persönliche Tiefpunkt sind die Videositzungen – die Vereitelung aller nonverbalen Kommunikation: das aufmunternde Nicken verschwindet im digitalen Nirgendwo und das zustimmende Ja unterbricht jäh den Redefluss der Kollegin.

Zugegeben, es funktioniert, das vorliegende VCS-Magazin entstand zu hundert Prozent in Wohnzimmern – oder in Küchen und möglicherweise auf Balkonen, was durchaus seinen Reiz hat. Aber das interessiert am Ende niemanden. Das Resultat zählt. Und ob dafür nicht der regelmässige und unkomplizierte Austausch mit dem Gegenüber wichtiger ist als die entspannte Arbeitsatmosphäre auf dem Balkon?

Nelly Jaggi ist Redaktionsleiterin des VCS-Magazins und freut sich darauf, die Septemberausgabe im Büro zu schreiben.

Nach Hause liefern lassen: Ist dieses Einkaufsverhalten eigentlich gut oder schlecht für die Umwelt? Das lässt sich nicht pauschal beurteilen, ein Leitfaden hilft aber bei der Orientierung.



# Gut und schlecht für die Umwelt

Von Laura Schmid

Die Ökobilanz von Hauslieferdiensten kann nicht pauschal beurteilt werden. Für die Umwelt macht es einen Unterschied, ob der Kopfsalat mit dem Lieferwagen oder der Fernseher mit dem Lastenvelo gebracht wird. Ein Leitfaden zur Orientierung.

**W**ir alle sollten in den letzten Wochen möglichst zu Hause bleiben. Deshalb und weil viele Geschäfte geschlossen waren, blieb oft als einzige Möglichkeit, Produkte online zu bestellen. Wer zum Beispiel den Balkon frisch bepflanzen wollte, musste sich die Setzlinge nach Hause liefern lassen.

Beim Empfang des Pakets vor der Haustüre stellte sich die Frage: Ist dieses Einkaufsverhalten eigentlich gut oder schlecht für die Umwelt? Leider gibt es darauf keine eindeutige Antwort. Die Wahrheit ist: Es kommt darauf an – und zwar hauptsächlich auf fünf Faktoren:

## 1. Wie kaufen Sie sonst ein?

Wie hätten Sie die Setzlinge unter normalen Umständen gekauft? Per Velo, ÖV oder zu Fuss? Dann ist die Antwort sehr einfach: Dagegen ist der Heimlieferdienst schlechter für die Umwelt. (Ausser er liefert per Velokurier aus, aber mehr dazu später). Falls Sie aber mit dem Auto eingekauft hätten, dann ist es gut möglich, dass der Heimlieferdienst besser abschneidet. Denn anstatt dass alle mit dem Auto selber zum Setzlingsmarkt fahren, kann ein Lieferwagen gleich ein ganzes Quartier beliefern. Das ist effizienter, aber nicht in jedem Fall.

## 2. Wo wohnen Sie?

Ein einziger Lieferwagen kann das ganze Quartier beliefern? Das funktioniert nur in dicht besiedelten Gebieten. Falls Sie auf dem Land leben, geht dieser Effizienzgewinn wieder verloren.

## 3. Was haben Sie bestellt?

Es ist umweltfreundlicher, sich einen Fernseher nach Hause zu bestellen anstatt einen Kopfsalat. Scheint nicht einleuchtend? Stellen Sie sich vor: Wenn Sie in ein Elektronikgeschäft gehen, kaufen Sie selten gleich mehrere Fernseher und zwei Staubsauger. Das ergibt eine Einkaufsfahrt für einen Artikel. Bündelt das Geschäft die Bestellungen und liefert sie in einer Fahrt aus, schont das folglich die Umwelt. Wenn Sie hingegen Lebensmittel einkaufen, landet kaum nur ein Kopfsalat im Einkaufskorb. Das wäre ineffizient.

Grundsätzlich gilt: Eine Bündelung der Einkäufe ist immer umweltschonender. Das heisst, wenn man schon zum Einkaufen fährt, dann erledigt man dabei am besten gleich den ganzen Wocheneinkauf, anstatt mehrmals zu fahren.

## 4. Wie schnell soll es gehen?

Eine Bündelung der bestellten Waren ist einfacher, wenn ein Geschäft mehrere

Bestellungen sammeln und gleichzeitig ausliefern kann. Das ist bei Expresslieferungen oder Zustellungen am selben Tag quasi nicht möglich.

## 5. Welches Fahrzeug liefert?

Eine wichtige Rolle spielt natürlich das Zustellfahrzeug: Wird per (E-)Cargovelo oder Elektrolieferwagen ausgeliefert, ist das viel umweltfreundlicher als mit einem dieselbetriebenen Lieferwagen.

Das Fazit: Heimlieferdienste können nicht pauschal als umweltfreundlich oder umweltschädlich eingestuft werden. ■

Laura Schmid ist ÖV-Spezialistin beim VCS Schweiz und stolze Besitzerin eines Cargo-Anhängers für ihr Velo. Damit kann sie auch grosse Einkäufe CO<sub>2</sub>-neutral erledigen.

## Die Handgelenk-mal-Pi-Regel:

- Einkaufen möglichst per Velo, mit dem ÖV oder zu Fuss.
- Bündelung ist immer besser: Möglichst viele Einkäufe mit einer einzigen Fahrt erledigen.
- Bei Zustellungen auf Expresslieferung verzichten.
- Anbieter mit umweltfreundlichen Zustellfahrzeugen bevorzugen.



## Du bist nicht allein, kleiner Aletschfloh

Der Grosse Aletschgletscher schwitzt. Eben hat das Schmelzwasser die Wohnung des kleinen Aletschfloh weggespült. Das

Freundschaften, Solidarität, vom Wandel der Welt. Die Themen Alpenraum, Klima und sorgfältiger Umgang mit der Natur werden in einem zweiten Teil vertieft. Dazu gibt es Tipps für Ausflüge ins UNESCO-Welt-erbe Jungfrau-Aletsch – Informationen, die auch im Schulunterricht dienlich sind.

beobachtet der Distelfalter und verspricht dem Aletschfloh, sich mit den Tieren und Pflanzen zu beraten. Die Bilder Geschichte «Du bist nicht allein, kleiner Aletschfloh» von Beat Hugli und Karin Widmer für Menschen ab vier Jahren handelt von der Suche nach dem grossen Glück, von

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch «Du bist nicht allein, kleiner Aletschfloh» zu einem Spezialpreis von Fr. 25.– statt Fr. 29.– inkl. Porto.

**Bestellen:** unter [www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus), mit dem Gutscheincode O446.

## Ballenberg – das Museum im Freien!

Auf dem Ballenberg entdecken Sie mehr als 100 originale, jahrhundertealte Gebäude aus allen Landesteilen der Schweiz. Erleben Sie wie Käse hergestellt wird, schauen Sie dem Töpfer über die Schulter und lernen Sie die 200 Bauernhoftiere kennen. Gourmets besuchen die hauseigene «Chocolaterie du Ballenberg» und verpflegen sich in den heiligen Gaststuben.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Profitieren Sie von 25% Rabatt auf die regulären Tickets. Das Angebot ist gültig bis am 31. August 2020 für max. 2 Personen.

#### Bestellen:

[shop.ballenberg.ch](http://shop.ballenberg.ch) mit dem Rabattcode «VCS2020» in der Kategorie «Tickets». Der Rabatt ist nicht gültig auf bereits reduzierte Preise (Familie, AHV etc.) und kann nicht kumuliert werden.



## Weitsicht über den Grossen Aletschgletscher

Von den Aussichtsgipfeln in der Aletsch Arena eröffnet sich Ihnen ein grandioser Blick auf den Grossen Aletschgletscher inmitten des

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf ein «Mountain Lunch Package», gültig für die ganze Familie (Erwachsene Fr. 52.– statt Fr. 65.–, Kinder und Halbtax Fr. 36.– statt Fr. 45.– und GA-Preis Fr. 28.– statt Fr. 35.–). Angebot gültig vom 1. Juli bis 11. September 2020.

#### Bestellen:

Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises am Schalter der Aletsch Bahnen in Mörel, Betten Talstation oder Fiesch. Änderungen der Betriebszeiten vorbehalten, informieren Sie sich vor Reisebeginn unter [www.aletscharena.ch](http://www.aletscharena.ch).

UNESCO-Welterbes Swiss Alps Jungfrau-Aletsch. Mit über 300 km markierten Wanderwegen ist die Aletsch Arena ein wahres Erholungs- und Wanderparadies.

Mit dem Tagesangebot «Mountain Lunch Package» geniessen Sie freie Fahrt auf allen Bergbahnen der Aletsch Arena und ein Mittagessen in einem Gastro-Betrieb der Aletsch Bahnen. Im Tagesticket inbegriffen ist ausserdem die Fahrt mit der Matterhorn Gotthard Bahn zwischen Mörel, Betten Talstation, Fiesch und Fürgangen.

## Atempause vom Alltag in Bivio

Mit viel Charme und persönlichem Ambiente begrüsst Sie das Hotel Post im Bündner Bergdorf Bivio, mitten im Naturpark «Parc Ela». Das 3-Sterne-Haus mit seinen individuellen, frisch renovierten Zimmern und seinem unverwechselbaren Charakter ist bekannt für seine hervorragende Küche mit lokalen Produkten und exklusiven Weinen. Für Ausflüge in die traumhafte Bergwelt rund um den Julier- und Septimerpass ist Bivio ein idealer Ausgangsort. Ob entspannende Spaziergänge, ausgiebige Wanderungen oder anspruchsvolle Bergtouren, hier kommen alle auf ihre Kosten.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

4 für 3 Nächte mit Halbpension im Doppelzimmer im Haupthaus, Fr. 465.– respektive Fr. 399.– pro Person im Doppelzimmer in der Chesa Lanz (Zuschlag für Einzelzimmer Fr. 15.–). Angebot gültig vom 12. Juni bis 25. Oktober 2020.

**Bestellen:** direkt beim Hotel mit dem Vermerk «VCS-Mitglieder-Angebot»



## VCS-Pannenhilfe fürs E-Bike und fürs Auto

Für seine mobilen Mitglieder kombiniert der VCS die Pannenhilfen fürs E-Bike und fürs Auto: Wir organisieren die Hilfeleistung vor Ort, übernehmen die Abschleppkosten sowie die Kosten für die Rückschaffung, die Heim- oder die Weiterreise. Gültig ist die Pannenhilfe in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein, für das E-Bike gar inklusive des grenznahen Auslands (150 km).

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:** Schliessen Sie die Pannenhilfecombo einmalig zum Halbjahres-Aktionstarif für nur Fr. 29.– ab (statt Fr. 35.–, Jahresprämie: Fr. 70.–). Wenn Sie bereits eine VCS-Pannenhilfe besitzen, erhalten sie die E-Bike-Assistance einmalig bis 31. Dezember 2020 für Fr. 9.–. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannerversicherungen (Schweiz/FL) bis 31. Dezember 2020.

**Bestellen:** weitere Informationen und Versicherungsabschluss unter [www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe-combo](http://www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe-combo) oder unter 031 328 58 11.



© kaif9 / iStock

## Wildsocks – die coole Bio-Socke



Was im bernischen Worb als Familienidee begann, ist heute mit dem jungen Label Wildsocks ein Vorzeigeprojekt in Sachen Nachhaltigkeit. Während Idee und Design aus der Schweiz stammen, werden die Socken von einem Traditionsunternehmen im nahen Norditalien produziert. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf der nachhaltigen Auswahl der Rohstoffe. So werden die Wildsocks aus GOTS-zertifizierter Bio-Baumwolle hergestellt. Die Global-Organic-Textile-Standard(GOTS®)-Richtlinien gewährleisten Sicherheit für die Umwelt und faire Arbeitsbedingungen für Baumwollhersteller und Textilkettenarbeitende. Verpackt sind die umweltfreundlichen Wildsocks mit einer schlichten, plastikfreien Papierbänderole.

Egal ob uni, bunt oder gemustert, die Socken für Damen und Herren sind mit einem Bio-Baumwoll-Anteil von 80 Prozent angenehm und mit gutem Gefühl zu tragen.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

Die Wildsocks sind in den abgebildeten Farbvarianten in den Grössen 37–40 und 41–44 mit dem Rabatt-Code mag0320 zum Preis von Fr. 13.40 statt Fr. 16.80 erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 19. Juli 2020. Solange Vorrat.

**Bestellen:** unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch). Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).

## Made in Switzerland: RocAlpes-Teleskopstöcke

Aus der Begeisterung für Sport allgemein, insbesondere fürs Bergwandern, entwickelte das Schweizer Unternehmen RocAlpes die ultraleichten Teleskopstöcke Roc Trekking RT620 Carbon E. Die Stöcke werden in Yverdon-les-Bains entwickelt und hergestellt. Für den Feldtest bieten sich Jura und Alpen gleichermaßen an. Die Stöcke aus federleichtem Carbon und mit einfach bedienbaren Aluminium-Clips bieten Stabilität beim Aufstieg und entlasten beim Abstieg. Die Stocklänge kann zwischen 63 cm als Packmass bis maximal 135 cm individuell und stufenlos eingestellt werden, je nach Länge, die es gerade braucht.

Sei es zum Schneeschuhwandern im Winter oder zum Wandern im Sommer, die Roc-Trekking-Stöcke werden mit Sommer- und Wintertellern sowie Gummispitzen ausgeliefert und sind vielseitig einsetzbar.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

Die Teleskopstöcke RocAlpes RT620 Carbon E sind mit Rabatt-Code mag0320 zum Preis von Fr. 109.– statt Fr. 119.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 19. Juli 2020. Solange Vorrat.

**Bestellen:** unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch). Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normal-Tarif).



© zVg



Basel-Stadt/Baselland

## VCS-Fahrplan für nachhaltige Mobilität

Am 9. Februar hat Basel-Stadt nicht nur die beiden Auto-Initiativen abgelehnt, sondern auch einen fortschrittlichen Gegenvorschlag gutgeheissen. Er verlangt die Förderung umweltfreundlicher Mobilität und Ziele für die Reduktion der Treibhausgasemissionen, wie es sie bei den Heizungen schon gibt. Wir haben in den letzten Wochen intensiv an Umsetzungsvorschlägen dazu gearbeitet und diese nun in einem Papier zusammengefasst, publiziert auf [www.vcs-blbs.ch/politik](http://www.vcs-blbs.ch/politik). Hier ein kurzer Überblick.

■ **Autofreie Quartier-Gebiete, vernetzte Begegnungszonen:** Jedes Quartier soll einen autofreien Bereich haben, in welchem Kinder (und Erwachsene) gefahrlos auf der Strasse sein können. Basel-Stadt hat bereits einige Begegnungszonen, in denen das zumindest in der Theorie möglich ist. Doch diese müssen noch besser vernetzt werden, sodass auch Kinder selbständig unterwegs sein können. Dauerparkplätze haben in Begegnungszonen nichts verloren.

■ **Vom Tram aufs Leihvelo – und zurück:** Es gibt viele umwelt-

freundliche Verkehrsmittel, doch manchmal fällt es schwer, sie gut zu kombinieren. Wenn Basel nächstes Jahr ein Veloverleihsystem erhält, soll dieses auch mit dem Ticketsystem für den ÖV verknüpft sein. Auch sollte mit Apps und Informationen der Umstieg erleichtert und beispielsweise an Haltestellen angezeigt werden, wie viele Leihvelos zur Verfügung stehen.

■ **Basel verdient ein Velonetz:** Zwar gibt es in Basel schon einige Velowege, Velospuren und velofreundliche Infrastruktur an vielen Kreuzungen, doch kaum

etwas davon ist durchgehend. Wir fordern deshalb, dass endlich ein gutes Velonetz entsteht: mit Velostrassen, mehr gedeckten Veloabstellplätzen und grünen Wellen für Radelnde.

Unsere Vorschläge bringen die umweltfreundliche Mobilität voran. Wir legen dar, wo anzusetzen ist, um mehr Leute aufs Velo, ins Tram und «auf die Füsse» zu bringen, um weniger Autoverkehr und mehr Lebensraum zu haben.

Nathalie Martin, Vizepräsidentin

## Wenn Mitglieder Recherchen auslösen

Im VCS-Magazin 1/2020 stellten wir unser Jahresthema vor: Das Tram als klimafreundliches Stadtverkehrsmittel, das viele Vorteile hat. Ein Mitglied schrieb uns daraufhin, auch Trams könnten sehr lärmig sein und seien nicht nur positiv zu sehen. Ein paar Abklärungen später wissen wir nun mehr zu diesem Thema.

Selbstverständlich ist der Autoverkehr die grösste Lärmquelle

in und um Basel. Keine Verkehrsachse in der Stadt, durch einen Vorort oder auf dem Land, wo die Lärmgrenzwerte nicht überschritten würden! An den wenigsten fahren Trams – und wenn, dann abends nur selten und nachts gar nicht.

**Was sich bewegt, macht Lärm**  
Trotzdem stört natürlich auch übermässiger Tramlärm. Abhilfe

schaffen können spezielle Dämmmatten, welche die Erschütterungen unter den Schienen dämpfen. Setzte man hier in den letzten Jahren offen auf wenig effektive Techniken, werden jetzt wirksame Dämmmaterialien verwendet. Eine weitere Form der Lärmdämmung sind Rasentrassées, die auch optisch ansprechend und in Basel-Stadt bereits an verschiedenen Orten im Einsatz sind.

Das Problem ist auch, dass neue Trams schwerer sind und grössere Radlasten haben. Bei den Autos erzeugt der Trend zu Übergewicht und grösseren Reifen deutlich mehr Lärm. Fazit: Auch wenn der öffentliche Verkehr längst nicht überall und im Gegensatz zum Autoverkehr nicht permanent unterwegs ist: Lärmemissionen muss auch er auf ein erträgliches Mass begrenzen.

Florian Schreier, Geschäftsleiter

### Kurzinformationen

#### Doch noch ein Velomärt?

Nach der Absage des grossen Velomärts in der Messe Basel vom 28. März prüft das OK die Organisation des Sommer-Velomärts: Wir informieren baldmöglichst mit einem Newsletter und auf unserer Webseite.

#### Vorläufiges Budget genehmigt

Der Vorstand hat wegen der Absage der Mitgliederversammlung die Basler Delegation für die Delegiertenversammlung des VCS Schweiz ernannt und ein vorläufiges Budget genehmigt (s. [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch) -> «Mitgliederversammlung»), damit wir weiterarbeiten können.

#### Kein Autobahn-Ausbau im Baselbiet!

Am 2. April hat der Landrat beschlossen, die Volksinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassenetzes» zu unterstützen. Diese will die Kapazitäten auf den Baselbieter Autobahnen noch weiter ausbauen und kommt bereits im Herbst vor Volk. Wir werden alles daransetzen, diesen klimapolitischen Unsinn zu verhindern.

### Die VCS-Sektionen

**AG:** [www.vcs-ag.ch](http://www.vcs-ag.ch)  
Tel. 062 823 57 52

**BE:** [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)  
Tel. 031 318 54 44

**BL/BS:** [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch)  
Tel. 061 311 11 77

**FR:** [www.vcs-fr.ch](http://www.vcs-fr.ch)  
Tel. 026 422 29 74

**GL:** [www.vcs-gl.ch](http://www.vcs-gl.ch)  
Tel. 055 640 34 21

**GR:** [www.vcs-gr.ch](http://www.vcs-gr.ch)  
Tel. 081 250 67 22

**LU:** [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch)  
Tel. 041 420 34 44

**OW/NW:** [www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch)  
Tel. 079 836 60 11

**SG/AI/AR:** [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)  
Tel. 071 222 26 32

**SH:** [www.vcs-sh.ch](http://www.vcs-sh.ch)  
Tel. 052 672 28 19

**SO:** [www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch)  
Tel. 079 884 62 06

**SZ:** [www.vcs-sz.ch](http://www.vcs-sz.ch)  
Tel. 041 202 14 04

**TG:** [www.vcs-tg.ch](http://www.vcs-tg.ch)  
Tel. 052 740 28 27

**UR:** [www.vcs-ur.ch](http://www.vcs-ur.ch)  
Tel. 041 871 10 16

**VS:** [www.vcs-vs.ch](http://www.vcs-vs.ch)  
Tel. 027 927 14 33

**ZG:** [www.vcs-zg.ch](http://www.vcs-zg.ch)  
Tel. 041 780 88 38

**ZH:** [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)  
Tel. 044 291 33 00

**FL – VCL:** [www.vcl.li](http://www.vcl.li)  
Tel. 00423 232 54 53

[www.verkehrsclub.ch/sektionen](http://www.verkehrsclub.ch/sektionen)

## Strafgericht BS: Velofahrer freigesprochen

Nach dem bösen Sturz an einer Kaphaltestelle folgte der Strafbefehl. Das liess der Betroffene nicht auf sich sitzen – und hat nun Recht bekommen.

An einem warmen Sommerabend fuhr ein Velofahrer die Elisabethenstrasse vom Bahnhof SBB her Richtung Bankverein hinunter. Bei der Kaphaltestelle Kirschgartenstrasse verengt sich die Fahrbahn: Unser Velofahrer geriet in die Rille der rechten Tramschiene und stürzte. Sein Helm zerbrach und mit der Ambulanz ging's ins Spital.

Zum Glück trug er nur ein paar Schrammen davon. Doch damit war die Sache nicht erledigt. Die Staatsanwaltschaft stellte einen Strafbefehl wegen «Nichtbeherrschen des Fahrzeugs» aus. Zwar verzichtete sie auf eine Busse, die Gebühren be-

trugen jedoch über 800 Franken.

Dagegen erhob der Velofahrer Beschwerde und so kam es zur Verhandlung vor dem Strafgericht Basel-Stadt. Dort zeigte sich rasch: Die Staatsanwaltschaft hatte keine Beweise für ihre Anschuldigung. Die einzige Zeugin, die die Polizei finden konnte, sah den Unfall nicht einmal. Fürs Gericht war nach einer Stunde klar: Beweise für eine Verletzung der Verkehrsregeln fehlen, der Velofahrer ist vollumfänglich freizusprechen.

### Übereifrige Justiz?

Auch aus anderen Kantonen haben wir inzwischen von solchen

Fällen gehört. Offenbar stellen Staatsanwaltschaften immer wieder solche fragwürdige Strafbefehle aus. Ist denn, wer bei Kaphaltestellen vom Velo stürzt, damit nicht schon genug gestraft? Wir empfehlen deshalb Velofahrerinnen und -fahrern, die vor ähnlichem Hintergrund einen Strafbefehl erhalten, die Sache genau zu prüfen und je nachdem Rechtshilfe zu suchen.

Der VCS beider Basel setzt sich seit längerem für mehr Sicherheit an Kaphaltestellen ein. Bei Strassenbauprojekten sind wir immer mit den Kantonen im Gespräch – und haben so die gummigefüllte Tramschiene



Bequemes Einsteigen, tückisches Vorbeifahren: Bei Kaphaltestellen ist wenig Raum zwischen Kante und Tramschiene.

vorangebracht, die aktuell noch getestet wird. In gewissen Fällen lassen sich Kaphaltestellen mit einer Velospur um- oder dank einer Rampe sogar befahren.

Florian Schreier, Geschäftsleiter

## Der Verkehrsknotenpunkt Nummer eins

Eben hat der Kanton Zug die ÖV-Zahlen für das Jahr 2019 veröffentlicht: Es wurde eine starke Zunahme von 6,4 Prozent innert einem Jahr verzeichnet. Mehr als 30 Millionen Mal bestieg ein Fahrgast auf Kantonsgebiet ein öffentliches Verkehrsmittel.

Der Bahnhof Zug mit seinem modernen Gebäude, das 2004 an die Stelle des 140-jährigen Altbaus trat, bildet das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Für die VCS-Sektion Zug war immer schon klar, dass dieser Bahnhof sich zu einem echten Verkehrsknotenpunkt entwickeln und dabei verschiedene Bedingungen erfüllen muss, damit er das Seine zur Lebensqualität der Bevölkerung und zum Aufschwung der umweltgerechten Mobilität beitragen kann.

Was heisst das? Erstens sollte rund um den Bahnhof der Langsamverkehr (LV) die höchste Priorität haben, vor allem indem sich alle Eingänge in LV-Zonen befinden. Der Eingang West wird

vorwiegend durch die Pendlerinnen und Pendler benutzt, die in den grossen Firmen im Siemens-Areal arbeiten. In diesem Bereich ist wichtig, dass die Ströme ungehindert durchfliessen können. Darum sollte der «Kiss-and-ride»-Bereich nicht direkt vor dem Eingang sein.

### Der VCS lässt nicht locker

Weiter kann ein im Bahnhofareal integriertes Velo-Dienstleistungszentrum (DLZ) viel zur Förderung des umweltfreundlichen kombinierten Verkehrs beitragen: Kleine Reparaturen, Reinigung und Wartung könnten stattfinden, während die Velobesitzer/innen mit der Bahn unterwegs sind. Und wenn kein Motorfahrzeugverkehr mehr den

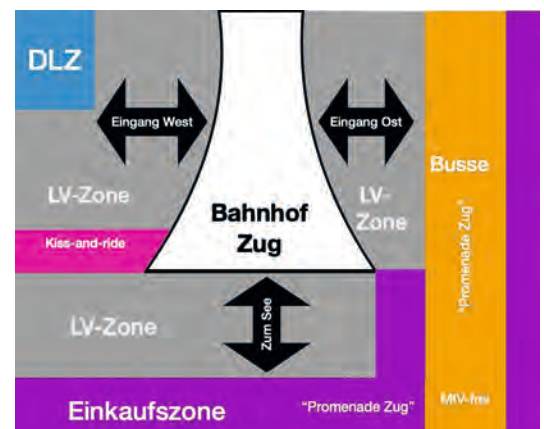
Zugang zu den Bushaltestellen behindert, wird das Umsteigen zwischen Bus und Bahn sicherer und attraktiver.

Ein DLZ hatten wir der Stadt schon vor drei Jahren vorgeschlagen, leider ohne Erfolg. Wir wollen jetzt einen neuen Anlauf nehmen, diesmal zusammen mit einem starken Partner. Das 2016 lancierte Projekt «Durchfahrt Zug» wiederum haben wir durch ein Busver-

So sollte der Bahnhof Zug nach Vorstellung des VCS seine Drehscheibenfunktion wahrnehmen.

kehr-Konzept erweitert. Unter dem neuen Namen «Promenade Zug» wird der VCS versuchen, es den Behörden und einem breiteren Publikum schmackhaft zu machen.

Goran Vejnovic, Geschäftsleiter



Zug



Uri

## Axen: Zwiespältige Plangenehmigung

Das Departement von Bundesrätin Simonetta Sommaruga hat den Plänen der Kantone Schwyz und Uri für den Bau der neuen Axenstrasse A4 zwischen Brunnen und Sisikon Süd im Prinzip zugestimmt. Einen Lichtblick immerhin gibt es.

Das UVEK vermag im Projekt keine Verletzung der Alpenkonvention zu erkennen, die den Ausbau alpenquerender Transitstrassen verbietet. Vorgesehen sind zwei insgesamt mehr als 7 Kilometer lange Tunnels und eine kleine offene Strecke dazwischen. Nicht bewilligt wurden hingegen die Pläne zum Ausbau der heutigen Axenstrasse. Damit hat das UVEK den einsprechenden Umweltorganisationen –

beide betroffene VCS-Sektionen, Alpen-Initiative sowie Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz – wenigstens teilweise recht gegeben.

Dazu beigetragen hat die Beurteilung durch die Eidg. Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK). Diese lehnt den teilweisen Ausbau der heutigen Strasse auf 9 Meter Breite als Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet Vierwaldstättersee ab. Zudem

verweist das UVEK auf das Generelle Projekt des Bundesrates, das für die alte Strasse u.a. eine «Reduktion der Leistungsfähigkeit» vorgegeben habe.

### Nein zu faktisch verdoppelter Kapazität

Schwyz und Uri wollten auf der heutigen Strasse eine 3 Meter breite Spur für den Langsamverkehr einrichten, gleichzeitig aber den Motorfahrzeugen so viel Raum lassen, dass jederzeit eine Umleitung des gesamten Verkehrs auf die bestehende Strasse möglich gewesen wäre. Das hätte eine Verdoppelung der Kapazität von zwei auf vier Spuren bedeutet, denn die Kantone wollten auch die ursprünglich vorgesehene Dosierstelle nicht realisieren. Das UVEK fordert die Bauherrschaft auf, die entsprechenden

Pläne noch vor Inbetriebnahme der neuen Tunnel zu überarbeiten, genehmigen zu lassen und umzusetzen – und vertröstet so die Einsprecher auf eine ferne, unsichere Zukunft. Garantien für diese flankierenden Massnahmen fehlen, während die neue Strasse ungehemmt realisiert werden kann.

Kein Thema ist für das UVEK die Felssturzgefahr im Gumpischtal, die immer wieder Verkehrsunterbrüche verursacht. Ob die vorgesehene Galerie auf einer Brücke genügend Sicherheit gewährleistet, ist umstritten. Die Umweltorganisationen müssen nun entscheiden, ob sie beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde einlegen wollen.

Alf Arnold,  
Vorstandsmitglied

### Parlament ausgebootet

Eher seltsam ist die Haltung des UVEK in Bezug auf die Aufklassierung von einer drittklassigen Gemischtverkehrsstrasse zu einer Nationalstrasse 2. Klasse. Diese wurde vom Bundesrat und nicht, wie gesetzlich vorgeschrieben, vom Parlament beschlossen. Das UVEK will den Entscheid jedoch nicht in Frage stellen und beruft sich darauf, das Nationalstrassengesetz sei ja in der Zwischenzeit geändert worden. Inhaltlich geht die Argumentation nicht auf.

## Altdorf–Stans: Ausbau in Sicht



Die Vorschläge des VCS für bessere Verbindungen zwischen Nidwalden und dem Kantonsbahnhof Altdorf sind auf offene Ohren gestossen.

Keine zwei Jahre mehr geht es, bis der Kantonsbahnhof Altdorf in Betrieb ist. Er könnte auch Reisenden aus dem Raum Nid-

walden in Richtung Tessin interessante Perspektiven eröffnen. Mit einem guten Busangebot von Stans nach Altdorf inklusive An-

schluss an die IC-Züge würde sich ihre Fahrt um eine Stunde oder mehr verkürzen – kein Umweg mehr um den Vierwaldstättersee herum! Auch das Urserntal, das Goms und die Surselva würden bedeutend näher rücken. Und je mehr Ein- und Ausstiege in Altdorf stattfinden, desto klarer lassen sich IC-Halte im Urnerland rechtfertigen.

Der Vorstand des VCS Uri ist mit konkreten Vorschlägen an die Volkswirtschaftsdirektion herantreten. Die zwei bestehenden Busangebote zwischen Uri und Nidwalden, der Winkelriedbus (Werktage) und der Gotthard-Riviera-Express (Wochenende), könnten zu einem einheitlichen Angebot auf der Linie Altdorf–Stans via Ennetbürgen, Buochs und Beckenried zusammengelegt

und auf mindestens acht Kurspaare ausgebaut werden. Die Antwort der Volkswirtschaftsdirektion ist erfreulich: Im Hinblick auf das neue Busangebot, bereits ab 2022, werde derzeit ein Fahrplanentwurf erarbeitet. ■

### Agenda 2020

- 15. September: 2. Urner Velokonferenz ([www.velo-uri.ch](http://www.velo-uri.ch))
- 18. September: Parking Day, Anlass in Altdorf
- 29. September: Seniorenkurs «Rundum mobil»
- Mitgliederversammlung: auf den Herbst verschoben  
Infos auf [www.vcs-ur.ch](http://www.vcs-ur.ch)



## Wechsel auf der Geschäftsstelle



© Foto Fischlin  
Alice Wigger hat die Geschäftsstelle der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden, die sie seit Februar 2017 leitete, verlassen, um sich

verstärkt ihrer selbstständigen Tätigkeit im Gesundheitsbereich, als Yoga-Fachperson, widmen zu können. Der Vorstand dankt ihr für die angenehme Zusammen-

arbeit sehr und wünscht Alice beruflich wie privat alles Gute.

Seit dem 1. Mai 2020 amtiert Daniel Daucourt (unser Bild) als ihr Nachfolger. Als langjähriges Vorstandsmitglied und Präsident der Sektion ist der ausgebildete Geograf, hauptberuflich im Informatikbereich tätig, dafür bestens vorbereitet. Der Vorstand heisst Daniel in seiner neuen Rolle herzlich willkommen. ■

### Mitgliederversammlung 2020

Für die ursprünglich am 6. Mai geplante Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden sind inzwischen zwei provisorische Ersatzdaten festgelegt:

**Donnerstag, 10. September, und Donnerstag, 29. Oktober 2020.**

Wir informieren baldmöglichst über definitives Datum, Zeit und Ort. Bitte konsultieren Sie unsere Webseite:

[www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch) -> Agenda (Quicklinks) oder -> Neues - Agenda

## Ebikon will Blumen statt Autos

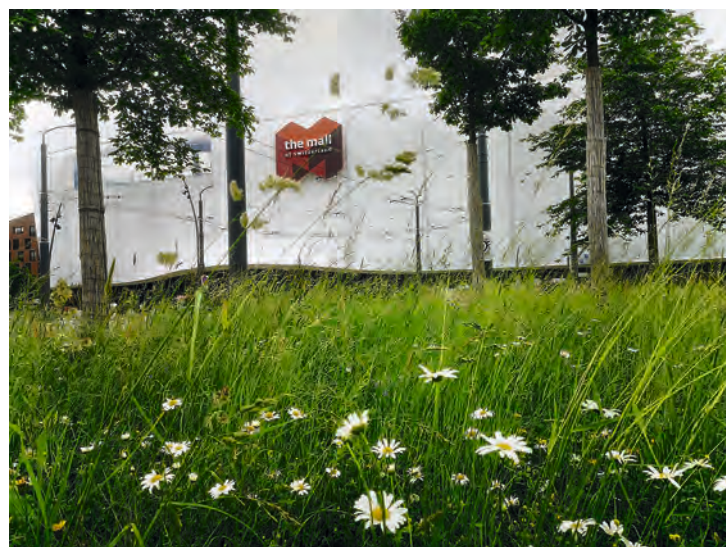


**Keine zusätzlichen Parkplätze für die Mall of Switzerland: Die Gemeinde Ebikon hat die Einsprache des VCS Luzern gutgeheissen und die Umwandlung des betreffenden Kiesplatzes in eine Blumenwiese angeordnet.**

An Spitzentagen wie Black Friday oder vor Weihnachten kommt das Parkhaus der Mall of Switzerland (MoS) in Ebikon an den Anschlag. Deshalb wollte das Shoppingcenter über 80 zusätzliche Ausweichparkplätze erstellen. Diesen Plänen hat die Gemeinde Ebikon jetzt eine Abfuhr erteilt: Die Einsprache des VCS Luzern wurde gutgeheissen, das Baugesuch abgelehnt: «Die Nutzung des Baufelds 5 als Ausweichparkplatz widerspricht sowohl den Bebauungsplanvorschriften als auch dem

behördenverbindlichen Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost», begründen die Gemeindebehörden ihren Entscheid. Die Erstellung von temporären Ausweichparkplätzen sei «als nicht zwingend erforderlich» zu erachten.

Die Konsequenz daraus: «Der bestehende Kiesplatz ist bis spätestens 4 Monate nach Rechtskraft des vorliegenden Entscheids in eine Blumenwiese zu verwandeln.» Allerdings ist der Entscheid der Gemeinde Ebikon noch nicht rechtskräftig; die Mall of Switzerland hat die Mög-



© Dominik Hertach

Ob die MoS-Betreiber den Entscheid schlucken, ist noch offen.

lichkeit, den Fall an das Kantonsgericht weiterzuziehen.

### Bemerkenswerte Kehrtwende

Der VCS Luzern freut sich sehr über diesen Erfolg, zumal er eine Kehrtwende der Gemeinde Ebikon bedeutet. Noch im letzten Herbst erhielt eine Senkung der Parktarife in der Mall grünes Licht, obwohl das logischerweise den Autoverkehr fördert. Jetzt lehnt Ebikon die Schaffung zusätzlicher Parkplätze ab, weil dies den Autoverkehr fördere.

Gemäss Gesamtverkehrskonzept muss das Verkehrswachstum im Gebiet Luzern Ost mit einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den ÖV und Langsamverkehr bewältigt werden. «Damit das Verlagerungspotenzial jedoch ausgeschöpft werden kann, sind einschränkende Massnahmen beim MIV notwendig», verlaute aus Ebikon. Mit dem jüngsten Entscheid wird nun diese Vorgabe aus dem Gesamtverkehrskonzept umgesetzt.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter

### MV 2020 – jetzt online!

Aufgrund der aktuellen Covid-19-Bestimmungen können wir die Mitgliederversammlung vorderhand nicht in der gewohnten Art durchführen. Der Vorstand des VCS Luzern hat deshalb beschlossen, die Abstimmungen und Wahlen 2020 online durchzuführen. Die Unterlagen zu den einzelnen Traktanden sowie der Link zur Online-Abstimmung sind auf der Webseite aufgeschaltet:

[www.vcs-lu.ch/aktivitaeten/mitgliederversammlung/](http://www.vcs-lu.ch/aktivitaeten/mitgliederversammlung/)

Das Login für die Online-Abstimmung finden Sie auf dem diesem Magazin beigelegten Einladungsblatt. Die Frist für die Abstimmung läuft bis zum 30. Juni 2020. Danke fürs Teilnehmen!



Bern



© Landschaftswerk Biel-Seealand

«Biennevole»-Freiwillige: in gelben Westen, ohne Protestabsichten.

In Biel und Nidau können Angehörige von Covid-19-Risikogruppen, die zu Hause bleiben sollen, einen Einkaufs- und Hauslieferdienst von Freiwilligen in Anspruch nehmen. Diese Aktion unter dem Namen «Biennevole» wurde innerhalb eines Tages vom Landschaftswerk Biel-Seealand in Zusammenarbeit mit der VCS-Regionalgruppe Biel, Pro Senectute, Velokurier und Benevol auf die Beine gestellt. Für uns

## REGIONALGRUPPE BIEL

### Solidarisch im Velosattel

ist entscheidend, dass die Transporte umweltfreundlich abgewickelt werden. Bis Anfang Mai wurden bereits ca. 200 Lieferungen ausgeführt.

«Biennevole» funktioniert denkbar einfach. Wer unter der Telefonnummer 032 328 11 44 eine Bestellung für den Lebensmittelkauf durchgibt, legt anschliessend einen kostendeckenden Betrag in einem Couvert in den «Milchkasten», der für die freiwilligen Kurierere – gut erkennbar an den extra angefertigten gelben Schutzwesten – ohne Umstände zugänglich sein muss. Der Kurier tätigt die Einkäufe in einem nahe gelegenen Laden, bringt diese sowie das Rückgeld in einer neuen Tragetasche zur Haustür, klingelt und geht dem nächsten Auftrag nach.

Wie sich herausgestellt hat, erfüllt «Biennevole» auch eine wichtige soziale Funktion. Die Bestellaufgabe am Telefon

ist für viele ein willkommener Kontakt nach aussen, aus dem sich mitunter ausgiebige Gespräche ergeben.

Die Aktion dauert an, solange die Massnahmen zum Schutz der Risikogruppen in Kraft sind.

Mario Nobs, Geschäftsleiter

Die nächsten – für Mitglieder wie immer öffentlichen – Vorstandssitzungen finden statt am Freitag, 26. Juni, und Donnerstag, 27. August 2020, 18.00 Uhr, in der «Störchuchi» an der Aarbergstrasse 91 in Biel.

### «Von Verkehrsberuhigungen profitiert auch das Gewerbe!»

Ein Anlass organisiert von der VCS-Regionalgruppe Bern, am

**Mittwoch, 16. September 2020, um 19 Uhr im Le Cap, Predigergasse 3 in Bern**

Die Wiener Wirtschaftskammer ist begeistert von Begegnungszonen und fordert mehr davon. In Bern dagegen stellen sich die etablierten Gewerbeverbände gegen Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Nach einem Referat von Andreas Dillinger von der Wiener Wirtschaftskammer stellt uns Markus Gmünder von der Hochschule Luzern eine wissenschaftliche Studie vor, welche die positiven wirtschaftlichen Auswirkungen von Begegnungszonen belegt. Es folgt ein Podiumsgespräch mit Gewerbevertretern aus Bern.

Mehr Infos später auf: [www.vcs-rgbern.ch](http://www.vcs-rgbern.ch)

## Diese 40 Millionen sind zu wenig

**Wer ein Auto fährt, das viel Gewicht auf die Waage bringt und viel Sprit braucht, soll im Kanton Bern dafür tiefer ins Portemonnaie greifen müssen. Die Korrektur ist überfällig, der konkrete Plan aber noch zu zögerlich.**

Der Kanton Bern revidiert momentan sein Motorfahrzeugsteuergesetz und will es mit ökologischen Anreizen ausstatten. Durstige und schwere Fahrzeuge sollen höher besteuert und die Mehreinnahmen von jährlich 40 Mio. Franken über eine Steuerenkung für natürliche Per-

sonen rückverteilt werden. Die Revision leistet somit keinen Beitrag, um das Defizit in der Strassenkasse zu verringern. Die VCS-Sektion Bern fordert darum, Mehreinnahmen von 100 Mio. Franken zu generieren.

Der VCS vertritt grundsätzlich die Haltung, dass der Stras-

senverkehr verursachergerecht finanziert werden soll. Davon ist unser Kanton weit entfernt: Als im Jahr 2011 – mit Daten von 2009 – zum letzten Mal eine separate Strassenrechnung erstellt wurde, wies diese ein Defizit von 146 Mio. Franken auf. Unter Berücksichtigung der externen Kosten resultierte sogar ein Minus von sage und schreibe 946 Millionen, und mit der fatalen Senkung der Motorfahrzeugsteuer im Jahr 2012 kamen weitere 100 Millionen hinzu. Dieser Fehlbetrag wird durch die Allgemeinheit bzw. durch allgemeine Steuermittel getragen – Jahr für

Jahr. Eine massivere Korrektur ist also dringend angebracht.

### Überzeugendes neues Modell

Bisher wurden Personenwagen basierend auf ihrem Gewicht progressiv besteuert. Für die erste Tonne wurden 24 Rappen pro Kilo verrechnet, für die nächste Tonne 86 Prozent dieses Betrags usw. Dies führt zu einer ökologisch kontraproduktiven Bevorzugung schwerer Fahrzeuge. Gleichzeitig kamen leichte, emissionsintensive Sportwagen besser weg als mancher Familien-Kombi mit bedeutend tieferem CO<sub>2</sub>-Ausstoss.

Das vorgesehene neue Berechnungsmodell behebt diesen Fehlanreiz. Es basiert für alle Antriebsarten auf den zwei

### Mitgliederversammlung VCS Bern

Für die verschobene Mitgliederversammlung 2020 der VCS-Sektion Bern ist ein neuer Termin fixiert worden: Sie findet statt am **15. September im Velschensaal des Restaurants Rathaus in Thun**. Alle weiteren Informationen werden zu gegebener Zeit auf [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch) aufgeschaltet.

Anteilen «Gewicht linear» und «CO<sub>2</sub>-Ausstoss», womit emissionsintensive und schwere Autos gegenüber heute teurer werden. Die Steuerrechnung für Kleinwagen, Kombis und Lieferwagen

hingegen bleibt gleich oder fällt sogar tiefer aus. Bei Fahrzeugen, die im Betrieb keine Emissionen verursachen, fällt die CO<sub>2</sub>-Komponente weg und sie werden entsprechend tiefer besteuert.

So sinnvoll die damit gesetzten Anreize auch sind: Illusionen über die ökologische Lenkungswirkung sollte man sich nicht hingeben. Die Steuer ist weiterhin zu tief, um einen entscheidenden

Einfluss auf die Modellwahl zu haben. Es ist ein kleiner Schritt Richtung Kostenwahrheit, dem viele weitere Schritte folgen müssen.

Benjamin Zumbühl,  
Geschäftsleiter VCS Bern

## Umfahrungsprojekt Klus: Variante vier, Note drei

Solothurn

**Der Kanton will in der Klus bei Balsthal eine Umfahrungsstrasse bauen – für 65 Millionen, das heisst 60 000 Franken pro Meter. Nachdem die Regierung die Beschwerde des VCS abgewiesen hat, muss nun das Verwaltungsgericht entscheiden.**

Die Geschichte verläuft so wie viele andere, die den VCS beschäftigen: Irgendwo gibt es Verkehrsprobleme, die Behörden reagieren mit der Planung einer neuen Strasse, Bewohnerinnen und Bewohner befürchten mehr Verkehr, mehr Lärm, zu hohe Kosten. Der VCS versucht, das Projekt zu stoppen oder zumindest möglichst viele Verbesserungen zu erreichen.

Diesmal also in der Klus von Balsthal: Erstes Projekt des Kantons für eine Umfahrungsstrasse im Jahr 2005, mit geschätzten Kosten von 30 Millionen Franken. Gegen den Plan werden

über 50 Einsprachen eingereicht. 2017 legte die Kantonsregierung die mittlerweile vierte Variante des Projekts vor, die Kosten waren inzwischen auf 65 Millionen Franken gestiegen. Der VCS erhob – wie schon gegen frühere Varianten – Beschwerde.

### Es droht mehr Transitverkehr

Die wichtigsten Argumente gegen die projektierte Umfahrung sind immer noch dieselben: Der Kanton geht von einem jährlichen Verkehrswachstum von 1,5 Prozent aus, obwohl in den vergangenen Jahren der Verkehr zurückgegangen ist. Und die Be-

völkerungsentwicklung im Thal – die Einwohnerzahl stagniert – lässt keine Zunahme des «hausgemachten» Verkehrs erwarten. Sehr wohl zunehmen könnten hingegen der Transitverkehr und die Lärmbelästigung. Leiden dürften ausserdem etliche Gewerbebetriebe, denen Kundenschaft abhanden kommen könnte. Sehr störend ist ferner, dass die geplante neue Strasse am Rand eines Gebiets läge, das im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN) figuriert.

Die Geschichte ist und bleibt typisch: Der Regierungsrat hat

am vergangenen 2. April die Einsprache des VCS – wie auch jene von WWF und «Läbige Klus» – abgewiesen. Er ist «nach eingehender Prüfung» zum Schluss gekommen, dass «das Vorhaben recht- und zweckmässig» sei.

Dagegen hat der VCS beim Verwaltungsgericht rekuriert. Wenn die Geschichte sich entwickelt wie die letzten paar «Geschichten» des VCS Solothurn, besteht Grund zu Optimismus. Seit letztem November hat das kantonale Verwaltungsgericht zwei seiner Beschwerden gegen regierungsrätliche Entscheide zu Verkehrsfragen ganz oder teilweise gutgeheissen.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

## Im Einsatz gegen Food Waste

**Seit dem Lockdown hat das Oltner VCS-Cargovelo einen andern, nicht weniger sinnvollen Zweck erfüllt.**

In diesem Frühling konnte das Oltner VCS-Cargovelo nicht ans Publikum vermietet werden. Stattdessen nutzte es der Velo-Lieferdienst Collectors für die Deckung der grossen Nachfrage nach Hauslieferungen: Seit Mitte März steht es im täglichen Einsatz für die RestEssBar. Diese strebt eine vollständige Verwertung nicht verkaufter Lebensmittel an.

Da während des Lockdowns die Esswaren nicht in der Zentrale an der Rosengasse abgeholt

werden konnten, wurden sie per Cargovelo ausgeliefert. Sobald dieser Lieferdienst nicht mehr nötig ist, wird das VCS-Cargovelo beim Lebensmittelladen «Marktecke» in der Oltner Altstadt einen neuen, zentralen Standplatz erhalten – und wieder zu privaten Transportzwecken gemietet werden können.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

[www.oltnimwandel.ch/projekte/cargovelo](http://www.oltnimwandel.ch/projekte/cargovelo)  
[www.restessbar-olten.ch](http://www.restessbar-olten.ch)

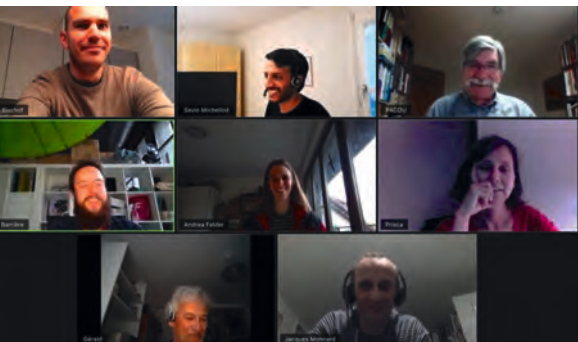


Zusammentragen von Lebensmitteln, die sonst weggeworfen würden: Nora im Freiwilligen-Einsatz für die RestEssBar.



## Viel Arbeit mitten im Stillstand

Die VCS-Sektion Freiburg ist in der Zeit des landesweiten Lockdown alles andere als untätig gewesen – selbstverständlich unter Einhaltung der verordneten Schutzmassnahmen.



Verkehrspolitik mit zeitgemässen Mitteln: Der Vorstand tagt am Bildschirm statt am Sitzungstisch.

Videokonferenz statt traditionelle Vorstandssitzung, nur noch einmal pro Woche Präsenz im Sekretariat: Rasch hatte sich auch der VCS Freiburg der ausserordentlichen Lage angepasst. Zahlreiche dringliche Geschäfte liessen ihm auch gar keine andere Wahl. Nicht nur die von Kassier Alexis Barrière vorgelegte Rechnung 2019 und das Budget 2020 hatte der Vorstand zu diskutieren, sondern auch eine ganze Reihe verkehrspolitischer Dossiers. Angefangen bei der Einsprache gegen den Detailrichtplan Stöckentilen – Wegmatt, wo es um rund 1300 Parkplätze geht,

für die unseres Wissens nie eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemacht wurde. Dazu kommen allerlei Strassenbauprojekte (siehe Artikel unten), wichtige Bahnvorhaben, die Vernehmlassung zur Nachhaltigkeitsstrategie des Kantons und Geschäfte, die im Grossen Rat gewälzt werden.

### Was können wir aus der Krise lernen?

Erfreulicherweise ist unser Kanton – im Gegensatz zu andern – dem Bundesrat gefolgt und hat laufende Fristen in Baubewilligungsverfahren suspendiert. Dieser Stopp wurde am 20. April aufgehoben, doch zum Glück wurden die Unterlagen, die uns interessie-

ren, entweder von der betroffenen Gemeinde ins Internet gestellt oder elektronisch übermittelt. Dies wissen wir sehr zu schätzen.

Die Krise hat uns als Gesellschaft gelehrt, dass wir rasch und wirksam zu handeln vermögen,

wenn allseitige Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Verbesserung der Luftqualität und die Reduktion des Strassenlärms waren beeindruckend – und hoffentlich Vorbote einer nachhaltigeren Mobilität der Zukunft. ■

### Einladung zur Mitglieder-/Generalversammlung

Samstag, 12. September 2020

Im Saal der Salle Rossier, Rue de l'Hôpital 2, 1700 Freiburg

11 Uhr: Mitgliederversammlung mit folgenden Traktanden:

1. Protokoll der GV vom 9. Mai 2019; 2. Jahresbericht 2019; 3. Rechnungsbericht 2019; 4. Revisorenbericht 2019; 5. Genehmigung der Rechnung 2019; 6. Budget 2020; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2020; 9. Verschiedenes

12.30 Uhr: Aperitif mit Imbiss

13 Uhr: Referat (Thema noch offen)

14.30 Uhr: Geführte Besichtigung der Stadtmauern Ost mit Florence Da Cruz

## Nein zu noch mehr Strassen

Die Planung weiterer Umfahrungs- und Verbindungsstrassen ist im Kanton Freiburg leider immer noch gross in Mode. Der VCS hält mit guten Argumenten dagegen.

Die in der Agglomeration Freiburg angesiedelten Projekte waren schon Teil des Agglomerationsplans der ersten Generation (PA1), namentlich die Strasse Marly-Matran und die Umfahrungen von Belfaux und Düdingen. Bekanntlich verweigerte der Bund damals eine Mitfinanzierung, weil er den PA1 als ungenügend taxierte. Und nun – elf Jahre und zwei auf Verkehrsverlagerung abzielende Agglomerationspläne später – wollen die verantwortlichen kantonalen Stellen immer noch Steuergelder und natürliche Ressourcen für diese Neubauprojekte opfern.

Priorität hat für den Kanton im Moment dreierlei. Erstens die

Verbindungsstrasse Birch-Lüggwil: Hier hat das zuständige Bundesamt für Strassen mittlerweile 14 Varianten geprüft – um zum Schluss zu kommen, dass die erste die beste war und ist. Die ebenfalls als vordringlich erachtete Verbindung Marly-Matran soll die Pérolles-Brücke entlasten. Ob dies überhaupt nötig ist, darf anhand der neuesten Zahlen (2015) bezweifelt werden. Und drittens geht es um die Umfahrungen von Ro-

mont, Kerzers und Prez-vers-Noréaz.

Der VCS Freiburg hat all diesen Vorhaben öffentlich den Kampf angesagt. Zwei Rechtsverfahren (Birch-Lüggwil und Anschluss Matran) sind bereits im Gang. Denn wollen wir dem Klimanotstand gerecht werden, müssen wir unsere gesamte Mobilität neu denken und organisieren – unter Verzicht auf neue Infrastrukturen, die zusätzlichen Verkehr generieren.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin



Die Pérolles-Brücke im Pandemie-Ausnahmestand – eine potenziell lehrreiche Erfahrung.



### GV verschoben

Die Generalversammlung des VCS Zürich ist wegen der aktuellen Situation auf nach den Sommerferien verschoben. Wann und in welcher Form die Mitgliederversammlung durchgeführt wird, wird rechtzeitig kommuniziert. Bitte konsultieren Sie unsere Webseite: [www.vcs-zh.ch](http://www.vcs-zh.ch)

## Mobilitätskonzept 2030 – gemischte Gefühle

Fürstentum Liechtenstein



**Der VCL-Vorstand begrüsst das vorgelegte Mobilitätskonzept 2030. Es enthält viele positive, aber auch kritikwürdige Elemente.**

Zwar wurde für die Erarbeitung des Konzepts eine breit angelegte Mobilitätsumfrage durchgeführt. Noch besser wäre ein eigentlicher Beteiligungsprozess gewesen – offen für alle, die im Land leben oder arbeiten. Wie auch immer: Die vielen Massnahmen im Mobilitätskonzept 2030, die auf eine enkeltaugliche Verkehrsabwicklung abzielen, sind ein Fortschritt. In besonderem Mass gilt das für den Ausbau des Liechtenstein-Takts zwischen Buchs und Feldkirch zur S-Bahn Liechtenstein im 30-Minuten-Takt.

Sehr positiv zu werten ist auch der Ausbau der Infrastrukturen für den Fuss- und Radverkehr. Leider fehlen Aussagen zu Qualität, Wartung und Winterdienst. Ebenso begrüsst der

VCL-Vorstand den Ausbau des Linienbusverkehrs; allerdings stimmt es nachdenklich, wenn man liest, dass bei Busbevorzugung durch Pfortnerung der Zeitverlust für den Autoverkehr gering zu halten sei. Langfristig braucht es Busspuren mit richtiger Pfortnerung, bis dahin preiswerte, kurzfristig realisierbare Fahrbahnhaltestellen statt teurer Busbuchten.

### Es fehlt die letzte Konsequenz

Ein wirklich enkeltaugliches Mobilitätskonzept orientiert sich an der 3-V-Kaskade – Verkehr vermeiden > verlagern > verträglich gestalten –, bezweckt also eine Veränderung des Modalsplits hin zu mehr Aktiv- (Fuss-/Radverkehr) und kollektivem Verkehr (ÖV, Fahrgemeinschaften,

Werkbus). Was explizit nicht attraktiver werden soll, ist der Autoverkehr. Im Mobilitätskonzept spielen jedoch Optimierungen des Strassennetzes eine sehr wichtige Rolle.

Dem VCL fehlt auch das Bekenntnis zu verpflichtendem Betrieblichem Mobilitätsmanagement (BMM) für Firmen mit 50 und mehr Mitarbeitenden. Infrastruktur-Verbesserungen für die umweltfreundlichen Verkehrsmittel vereint mit BMM sind das A und O, damit «Alleinim-Auto» für den Arbeitsweg immer seltener wird.

Georg Sele



Im Haberfeld bei Vaduz: Damit auch bei Regen mehr geradelt wird, braucht es attraktive Infrastrukturen.

### Detailinformationen

- BuA 32/2020 & Mobilitätskonzept 2030: [vcl.li/?page=1&id=100](http://vcl.li/?page=1&id=100)
- Mobilitätsumfragen: [vcl.li/?page=18&id=493](http://vcl.li/?page=18&id=493)
- Stau – eine nötige Erscheinung: [vcl.li/bilder/1320.pdf](http://vcl.li/bilder/1320.pdf)
- Raumkonzept Liechtenstein 2020: [vcl.li/?page=1&id=101](http://vcl.li/?page=1&id=101)

**Achtung: Die GV wurde auf den Herbst verschoben.**

## Klimaschutz heisst auch Alpenschutz

**Die Temperaturen in den Alpen sind doppelt so stark angestiegen wie im globalen Durchschnitt – mit gravierenden Auswirkungen. Es gilt, mit Blick auf die Alpen eine zukunftstaugliche Verkehrs- und Klimapolitik zu entwerfen.**

Die Berge sammeln in ihrem Innern Wasser, in hohen Lagen ab 2500 m ü. M. ganzjährig als Eis. Dieses verborgene Dauer-Eis in Moränen, Schutt, Felsrissen und ganzen Kluft-Systemen nennt man Permafrost. Es wirkt wie Klebstoff und hält brüchige Felspartien, aber auch Lockergestein zusammen. Taut der Permafrost auf, brechen oder rutschen die losen Teile weg und stürzen zu Tal. Vermischen sich solche Felsstürze mit viel Wasser, entstehen zerstörerische Murgänge wie jener, der 2017 bei Bondo im Bergell niederging. Die trockenen

und heissen Sommer werden den Schutzwald in den Alpen weiter schwächen. Deshalb muss sich die Klimapolitik an folgenden Zielen orientieren:

- Verlagerung des alpenquerenden Gütertransports von den Lastwagen auf die klimaschonende Bahn;
- schärfere Vorschriften für den Ausstoss von CO<sub>2</sub> bei LKW;
- LSVa mit einem CO<sub>2</sub>-Element ergänzen, auf den maximal möglichen Betrag erhöhen oder sie mit einer Alpentransitabgabe ergänzen;
- Dekarbonisierung des Güter-



Der alte Slogan «TIR sul treno, subito!» ist aktuell wie eh und je – auch auf der A13.

verkehrs durch die Alpen bis 2035: Der alpenquerende Verkehr soll bis in 15 Jahren ohne fossilen Treibstoff erfolgen.

Alpen-Initiative / Thomas Bolli

Gekürzte Fassung des Texts im «Echo» vom April 2020

Auf [www.protectouralps.ch](http://www.protectouralps.ch) gibts weitere Infos zur Kampagne «Klimaschutz heisst auch Alpenschutz» der Alpen-Initiative.

Graubünden





St. Gallen/Appenzell

## Pläne für klimafeindliche Autobahnprojekte

**In St. Gallen wie in Appenzell gibt es Kräfte, die der Autoeuphorie der 60er-Jahre nachtrauern und beim Güterbahnhof St. Gallen sowie westlich des Stadions je einen neuen Autobahnanschluss ins Appenzellerland bauen wollen – ein Unding zur Unzeit.**

Im Zentrum der mehr oder weniger zusammengewachsenen Städte St. Gallen, Gossau und Herisau steht seit 12 Jahren das Stadion des FC St. Gallen mit seinen 18000 Zuschauerplätzen und der überdimensionierten Shopping-Arena direkt neben dem Autobahnanschluss Winkeln. Die Spiele im Kybunpark sind stets gut besucht. Der

VCS hat sich seinerzeit hartnäckig und erfolgreich für eine hervorragende ÖV-Anbindung des Einkaufs- und Sporttempels eingesetzt. Bus und Zug werden seit der Eröffnung rege benutzt, Parkplätze braucht es weit weniger, als die Investoren damals gerne gebaut hätten.

Zwischen Gossau West und St. Gallen Ost gibt es auf einer

Strecke von nur 15 km fünf Autobahnanschlüsse. Das reicht, auch in Zukunft! Jeder weitere ist eine Zwängerei, die lediglich zu noch mehr unerwünschtem motorisiertem Individualverkehr führt. Der Anschluss Güterbahnhof würde die Arealentwicklung für Wohnen und Gewerbe enorm beeinträchtigen und der Tunnel hinauf in die Liebegg der neu ausgebauten Durchmesserlinie der Appenzellerbahn das Wasser abgraben.

Appenzellerland ausreichend ans Autobahnnetz angeschlossen.

Die von den zwei Baudepartementen propagierten Zeitgewinne – wenige Minuten! – müssten durch zwei teure Tunnel durch die Wachtenegg und den Nieschberg sowie erheblichen Kulturlandverschleiss erkauft werden. Und: Im Gutachten von Ecoplan steht, dass der zu erwartende Mehrverkehr wegen fehlender Datengrundlagen nicht berücksichtigt wurde, dieser die Gesamtbilanz aber negativ beeinflussen würde. Leider wird das in den Medienberichten verschwiegen.



Die neu gestaltete und begradigte Appenzellerstrasse führt komfortabel von der Autobahn A1 nach Herisau. Ein neuer Autobahnanschluss wäre unsinnig.



Auch für den Veloverkehr wurden Verbesserungen realisiert. Die Mittelinsel ist allerdings schmal.

### Klimaziele und Raumplanung ade?

Zu allem Überfluss haben letzten Herbst die Tiefbauämter der Kantone SG und AR bei Ecoplan eine Studie in Auftrag gegeben: Die Befragung von 1370 Unternehmen soll belegen, dass beim Kybunpark ein zweiter Autobahnanschluss für die wirtschaftliche Entwicklung erstrebenswert sei. Bescheidene 23 Prozent der Konsultierten haben geantwortet. Dass diese sich über noch bessere strassenseitige Anbindung freuen würden, ist so klar, wie sich Arbeitnehmende über eine Lohnaufbesserung oder eine zusätzliche Ferienwoche freuen würden. Gefragt sind heute jedoch klimafreundliche Mobilitätskonzepte, die aufs Velo, den ÖV, Fahrgemeinschaften und Homeoffice setzen – nach den Lehren aus der Corona-Krise erst recht.

Nur einen Kilometer westlich des gut ausgebauten Anschlusses Winkeln einen weiteren teuren Autobahnanschluss zu errichten, wäre eine schweizweit einmalige Übertreibung. Mit dem soeben abgeschlossenen Ausbau der Appenzellerstrasse von Winkeln nach Herisau ist das

### Ohne Auto zur Arbeit

Die Studie geht davon aus, dass der neue Zubringer auf dem bestehenden Netz die Situation für den öffentlichen Bus- und den Veloverkehr verbessern würde. Aus Sicht des VCS und namhafter Verkehrsplaner ist das gleiche Ziel mittels Busspuren und optimaler Veloinfrastruktur schneller und viel günstiger zu erreichen! Immerhin wurden mit dem Ausbau der Appenzellerstrasse auch die Velowege verbessert.

Die Lehren aus der Corona-Krise, die Klimaerhitzung, die Raumplanung verpflichten uns zur Veränderung unseres Mobilitätsverhaltens. Für die Güter, die wirklich mit LKWs auf der Strasse transportiert werden müssen, hätte es dann mehr als genug Platz. Alleine im ZweitönnersUV zur Arbeit und zum Vergnügen zu fahren, ist verantwortungslos gegenüber Umwelt und Gesellschaft. Das Langzeitprojekt Autobahnanschluss Appenzellerland wird wohl in wenigen Jahren von der gesellschaftlichen Entwicklung eingeholt und folglich nie realisiert werden.

Ruedi Blumer, Präsident VCS Schweiz, Co-Präsident VCS St. Gallen/Appenzell

## Täglich 100 LKW, zerstörte Lebensqualität

Im «Sonnenfeld» zwischen Rüti ZH und Eschenbach SG wird Kies abgebaut. Im neuen Richtplan ist hier eine Deponie für Inertstoffe vorgesehen – x-fach grösser als die bestehende Kiesgrube. 30 000 m<sup>2</sup> Wald sollen dafür gerodet werden.



Der Betrieb der Deponie durch die JMS AG würde – 20 Jahre lang! – Werktag für Werktag 100 Lastwagenfahrten verursachen, doppelt so viele wie heute. Im Mitwirkungsverfahren sind bei der Gemeinde Eschenbach Dutzende kritischer Rückmeldungen eingegangen, so auch vom VCS und der Gemeinde Rüti. Aus Sicht des VCS ist darauf zu achten, dass hier nicht das grosse Geschäft mit Kiesabbau, -aufbereitung und -verkauf und anschliessender Einlagerung von Aushub und Inertstoffen (leicht belastete Bauabfälle) aus mehreren Kantonen aufgezogen wird. Pikant in diesem Zusammenhang: Seit Frühling 2019 baut die JMS AG auf dem Boden ei-

nes privaten Grundeigentümers ohne dessen Erlaubnis Kies ab.

Geplant ist, 754 000 m<sup>3</sup> Kies zu gewinnen und 937 000 m<sup>3</sup> Deponiegut abzulagern. Die jährlich 24 200 LKW-Fahrten sollen je zur Hälfte durch Ermenswil und Eschenbach bzw. durch Rüti führen. Die damit verbundene enorme Belastung durch Lärm, Russ, Erschütterungen und Sicherheitsrisiken, gerade auch für Schulkinder, ist inakzeptabel.

**«Inertstoff-Tourismus» Nein!** Nebst der Lebensqualität der Betroffenen würde auch der Wert von Liegenschaften geschmälert. Nach Meinung des VCS darf der Kanton dieses Projekt nicht bewilligen; Deponiestandorte sol-

len nahe an einer Autobahn liegen. Bei St. Dionys, nahe der Ausfahrt Jona der A53, ist eine Inertstoffdeponie in Planung und Abklärung, die zwar nur halb so gross ist wie jene bei Ermenswil, aber ausreichen würde. Der VCS anerkennt, dass die Region eine Deponie für Aushub und Inertstoffe braucht – aber nur für Material aus der Region. Ausufernder «Inertstoff-Tourismus», um der einflussreichen Baufirma JMS AG ein möglichst lukratives Geschäft zu beschern, kann und darf nicht die Absicht eines verantwortungsvoll agierenden Gemeinderates und Baudepartementes sein. Kurz: Der VCS verlangt, dass auf die überdimensionierte Deponie bei Ermenswil verzichtet und eine anwohner- und klimagerechte Lösung angestrebt wird.

Ruedi Blumer

Mehr Infos: [www.depo-nie.ch](http://www.depo-nie.ch)



Das Interesse an der Informationsveranstaltung zum Deponieprojekt war gross (Bild links), die Kritik daran ebenso: Der Steinbruch Sonnenfeld, links der von der Rodung bedrohte Wald, im Hintergrund das Dorf Ermenswil.

ANZEIGEN

**PANORAMA**  
BIO GENUSS HOTEL

**MEIN BIO URLAUB**  
IN SÜDTIROL

JETZT BUCHEN UND BESTPREIS SICHERN

MALS IM VINSCHGAW  
WWW.BIOHOTEL-PANORAMA.IT

**5%**  
RABATT AUF IHRE ERSTBUCHUNG  
Rabattcode: CLUB

## Wir machen Klimaschutz

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert schaffen Solarspar-Mitglieder Fakten: Über 90 PV-Anlagen sparen in der Schweiz gegen 2000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Mit Ihrer Unterstützung bauen wir weiter.

[www.solarspar.ch/mitmachen](http://www.solarspar.ch/mitmachen)



**solarspar**

**Solarspar** T +41 61 205 19 19 [www.solarspar.ch](http://www.solarspar.ch)

# Auf Entdeckungsreise im Waadtland

Der Parc Jura vaudois im Norden des Kantons Waadt und direkt an der Grenze zu Frankreich bietet den Besucherinnen und Besuchern Natur pur. Wir haben uns in den Velosattel geschwungen, um die Hügellandschaft zu erkunden – Kultur und Küche inbegriffen. Von Camille Marion

Die regionalen Naturparks der Schweiz wollen nicht nur Natur und Landschaft erhalten, sondern vermitteln dazu den kulturellen Reichtum einer Region und ihre Produkte. Dies gilt auch für den Parc Jura vaudois, der rund dreissig Gemeinden von Nyon über Morges bis zum Hochtal Vallée de Joux und zum Waadtländer Jura umfasst.

Der Nordteil des Kantons überrascht nicht nur mit seinen unterschiedlichen Landschaften, sondern auch mit weitherum bekannten regionalen Produkten und Know-how der Spitzenklasse, in der Uhrenherstellung zum Beispiel. Dieser Reichtum lässt sich mit einer zweitägigen Velotour perfekt entdecken. Wir haben uns für E-

Bikes entschieden; damit meistern wir das hügelige Waadtland mühelos.

## Los gehts durch Waldweiden

Start der Tour ist Le Sentier, im Vallée de Joux. Der Verkehrsverein bietet die E-Bikes für zwei Tage zur Miete an. Bevor wir richtig loslegen, müssen wir uns allerdings an die im Vergleich zu gewöhnlichen Velos ein wenig schwereren Räder gewöhnen.

Die erste Etappe führt uns Richtung Marchairuz, so heisst die Passhöhe auf der Jurakette. Schon bei den ersten Kehren sind wir froh um die elektrische Unterstützung. Bald einmal zweigen wir von der Hauptstrasse ab in die Combe des Amburnex und lassen den Autoverkehr hinter uns. Der



© Claude Jaccard - www.v...

Weg führt uns zwischen Alpweiden hindurch und über die Hügelzüge mit ihren für die Juralandschaft typischen Trockensteinmauern.

Nach knapp dreissig Kilometern Naturlandschaft legen wir im kleinen Ort Le Vaud erstmals einen Halt ein und besuchen den Tierpark La Garenne. Exotische Tiere sind hier keine zu sehen, dafür werden im Bedarfsfall Wildtiere gepflegt und seltene Arten bei der Fortpflanzung unterstützt. Bildung und Sensibilisierung sind ebenfalls wichtige Aufgaben des Tierparks. Bei unserem Besuch stossen wir auf Ferienpasskinder, die fasziniert einem Tierpfleger zuhören, der ihnen von den Luchsen erzählt. Hier befindet sich auch die höchstgelegene Voliere Europas, in der man den legendären Bartgeier beobachten kann.

## Käse zum Mittagessen

Unser Weg führt uns weiter durch die Dörfer Gimel, Bière und Berolle, und dies vor einem prächtigen Alpenpanorama. Der erste Tag endet in Montricher. Die idyllischen Zimmer der «Auberge aux 2 Sapins» lassen uns in ungestörten Schlaf sinken.

Am nächsten Morgen sind die Batterien der Räder und jene der Velofahrerinnen und Velofahrer frisch geladen. Wir bleiben im Dorf und statten der Schaukäserei Fromagerie Gourmande einen Besuch ab. Betrieben wird sie von zwanzig Milchproduzentinnen und -produzenten der Region. Vom Espace Gourmand im ersten Stock aus kann man durch den gläsernen Boden hindurch die Herstellung des Greyerzer AOP hautnah miterleben.



© Claude Jaccard - www.vaud-photos.ch

Sommer am Lac de Joux: wie in einer anderen Welt.





Der Parc Jura vaudois ist auf vielen ausgeschilderten Strecken zu Fuss oder mit dem Velo zu entdecken. / Die Abteikirche Romainmôtier ist eine Oase der Ruhe im Herzen der Natur. / In der Fromagerie Gourmande kann man am Vormittag bei der Herstellung von Greyerzer AOP zuschauen.

### Meditieren und Innehalten

Dank strahlendem Wetter ist das Velofahren eine besondere Freude. Wir pedalen weiter Richtung L'Isle, Mont-la-Ville und La Praz. Die Strassen rund um die pittoresken Dörfer am Jurafuss sind kaum befahren und die wenigen Autos halten angenehm Abstand zu uns Ausflüglern. Unbedingt eine Pause einlegen müssen wir in Romainmôtier, um in dessen reiche Vergangenheit abzutauchen. Die Ortschaft ist für ihren mittelalterlichen Kern und die eindrückliche Abteikirche aus dem 10. Jahrhundert bekannt. Die historischen Gässchen bilden eine Oase der Ruhe und der Einkehr. Romainmôtier liegt auf dem Jakobsweg und ist jahraus, jahrein Etappenort für ein ganzes Pilgerheer.

Die von Mönchen aus Cluny zwischen 990 und 1030 gebaute Abteikirche ist eine der ältesten romanischen Sakralbauten der Schweiz. Daneben zeugen die Klosteranlage und das Haus des Priors von der jahrhundertalten Geschichte des Orts: Die mittelalterliche Frömmigkeit hat ihre Spuren ebenso hinterlassen wie die Berner Besatzung und die neuzeitlichen Besitzer. Das Innere wirkt so geheimnisvoll wie eindrücklich; genutzt werden die Räumlichkeiten heute für private Anlässe.

### Ein See hinter sieben Bergen

Mitten am Nachmittag steigen wir wieder in den Sattel und machen uns auf die letz-

ten Kilometer unserer Exkursion. Im kleinen Dorf Premier steigen wir kurz ab, weil man von hier aus bei guter Sicht sowohl den Neuenburger- und den Genfersee als auch den Lac de Joux sehen kann.

Noch spektakulärer wäre der Blick von der Dent de Vaultion hoch über uns, aber diesen Aufstieg sparen wir uns für ein anderes Mal. Wir umfahren den Berg vielmehr an seiner Flanke und geniessen dann die lange Abfahrt ans untere Ende des Lac de Joux. Während wir dem See entlangradeln, schweift unser Blick immer wieder auf die ruhig daliegende Wasserfläche – im ganzen Jurabogen ist keine so gross wie sie.

Nach knapp hundert Kilometern auf dem Stahlross sind wir wieder in Le Sentier, wo wir unsere E-Bikes abgeben. Aus der Ferienwelt inmitten der Natur bringt uns der Zug zurück nach Hause.

## Informationen

### Strecke

Start und Ziel in Le Sentier  
95 Kilometer, 1950 Höhenmeter

### E-Bike-Vermietung in Le Sentier

- Verkehrsverein Vallée de Joux (Rue de l'Orbe 8)
- Bahnhof Sentier-Orient (Rue de la Gare 12)

### Zwischenstopps

- Tierpark La Garenne (Le Vaud)
- Schaukäserei Fromagerie Gourmande (Montricher)
- Abteikirche und Haus des Priors in Romainmôtier

### Unterkunft

- «Auberge aux 2 Sapins» in Montricher





# Gemütlich statt glamourös

Text und Bilder: Urs Geiser

Freundinnen, die begeistert vom Skifahren im Montafon zurückkehrten, Freunde, die von geborenen Gastgebern und reichen Pilzern schwärmten ... Grund genug, den Südteil des Bundeslandes Vorarlberg mal ein Stück weit selbst zu erkunden.



Schön über  
die Schweiz hinaus

Mit jedem Meter, den wir an Höhe gewinnen, weitet sich das Panorama der Bündner Bergwelt. Unter einem strahlend blauen Himmel leuchten am Hang gegenüber die Heidelbeerstauden in Gelb-, Orange- und Rottönen, während der Silvretta-Gletscher fast wie in seinen besten Tagen glänzt. Auf halbem Weg zur Seetalhütte holen wir die Familien ein, die mit uns im Taxi von Klosters zur prächtigen Alp Sardasca (1646 m ü. M.) hochgefah-

ren sind, und hören einen der Väter die Kinder fragen: «Habt ihr schon einmal Wasser direkt aus dem Bach getrunken?» Die Antworten bekommen wir nicht mit, wohl aber die Jauchzer beim Schritt zur Tat.

Zufrieden gewesen ist die Kinderschar sicher auch mit der SAC-Selbstversorgerhütte, die von aussen einer besseren Baracke – oder einem Hexenhäuschen – gleicht, aber komfortabel eingerichtet ist (zwölf Schlafplätze). In ein paar Minuten ist man am «See» (2062 m), wie ihn die Landeskarte prosaisch nennt, dessen Türkis je nach Lichteinfall fast schon überirdisch wirkt. Die Zufriedenheit

mit unserer Routenwahl erreicht einen ersten Höhepunkt.

## Viele Wege führen ins Montafon

Grundsätzlich war der Plan rasch geschmiedet: Wir wandern vom Prättigau aus ins Montafon ein. Das grosse Werweissen begann beim Kartenstudium. Gafier Joch, Schlappiner Joch oder Carnäira- beziehungsweise Garnerajoch? Oder doch die sehr alpine Route übers Plattenjoch? Letzteres und damit die Tübinger Hütte des Deutschen Alpenvereins als Zwischenziel reizte uns letztlich am meisten.

In der Verlängerung des Grats, auf dem die Wandergruppe vom Gipfel der Madrisella absteigt, ist am Horizont unser Grenzpass zu erkennen, das Plattenjoch.

Auch wer im Mittelland wohnt, ist dank dem Gotschnataxi zur Mittagszeit in Sardasca startbereit – und schafft es so auch am Saisonschluss, Ende September, bei Tageslicht bis ins Montafon. Vier Stunden etwa sind zu veranschlagen, Pausen exklusive. Auf dem nun schmalen, anspruchsvollen Bergweg ziehen wir unter Chlein und Gross Seehorn weiter ins Tal hinauf. Unversehens folgt sozusagen die Schlüsselstelle, eine etliche Meter hohe Felsbarriere, die mithilfe der angebrachten Eisenstifte und -griffe gut zu überwinden ist. Gerne hätten wir die Jäger, die uns kurz zuvor entgegengekommen waren und mit denen wir nette Worte zur bevorstehenden Gämsjagd wechselten, nachträglich gefragt, wie sie ihren Hund über dieses Hindernis bringen.

### Grenze mit düsterer Vergangenheit

Und schon stehen wir, 400 Meter höher, in der obersten Etage des Seetals, im ausgedehnten, von erstaunlich viel Grün durchzogenen Vorfeld, das der Seegletscher geräumt hat. Links der düstere Schottensee, in der Felskulisse vor uns irgendwo unser Passübergang. Der Pfad ist nicht mehr überall ausgeprägt, aber bestens markiert. Bald treffen wir auf den Weg, der von der Saarbrücker Hütte im Kromental (A) über die Seelücke



In zauberhafter Kulisse schlängelt sich das Schmelzwasser des Seegletschers Richtung Schottensee.

hierher führt. Der steile Schlussumstieg ins Plattenjoch (2727 m) treibt den Puls nochmals kräftig in die Höhe.

Grenzen verbinden, Grenzen trennen, Grenzen sind abbau-, verschiebbar und zugänglich, aber plötzlich ganz schnell auch wieder hochgezogen. So oder ähnlich sinnieren wir jeweils, wenn wir wie heute von einem Land ins andere wechseln. Was für ein Glück, einfach darüber hinwegsetzen zu können. Von der tragischen Zeit dieses Grenzabschnitts während des Naziregimes erzählt sommers im Montafoner Dorfgargellen ein Stationentheater an Originalschauplätzen: Es vermittelt unter die Haut gehende Geschichten von Fluchtversuchen,

Geschichten übers Schlechteste und Beste, wozu der Mensch in Extremsituationen fähig ist – und beleuchtet Grauzonen dazwischen. Die Vorstellungen sind seit Jahren permanent ausgebaut.

Die ersten 100 Höhenmeter auf österreichischem Boden sind ein einziges Vortasten und Rutschen: über Moränenschutt und um Felsbrocken herum, zwischen denen Blankeis bleckt, kümmerliche Reste des Plattengletschers. Anfangs Saison, mit einer noch schön dicken, griffigen Schneedecke, wäre diese Passage bestimmt vergnüglicher.

### So wanderte man gern bis Tübingen

Den restlichen Abstieg schaffen wir, dünkt uns, elegant und zülig, sosehr ihn Murmeltiere auch mit Pfiffen quittieren. Die Tübinger Hütte (2191 m) entspricht vollauf unseren Erwartungen: gastlich und (sehr) gut belegt das Haus, währschaft die Küche. Beim Gutenachtbier auf der grossen Terrasse schauen wir besorgt zum Himmel: Ob das Wetter hält? Ob uns der Tübinger Höhenweg morgen den traumhaften Überblick über das Montafon beschert, den er verspricht?

Um acht Uhr nieselt es. Trotzdem brechen wir auf, umrunden den Talkessel, überqueren einen ersten Wildbach, einen zweiten, einen dritten ... Auch das Garneratal steuert viel Rohstoff zur Versorgung der Region mit einheimischer Energie bei. Der Himmel stellt den Nachschub ein, und wir kommen zur Verzweigung, wo wir gelandet wären, hätten wir uns für die Variante Car-



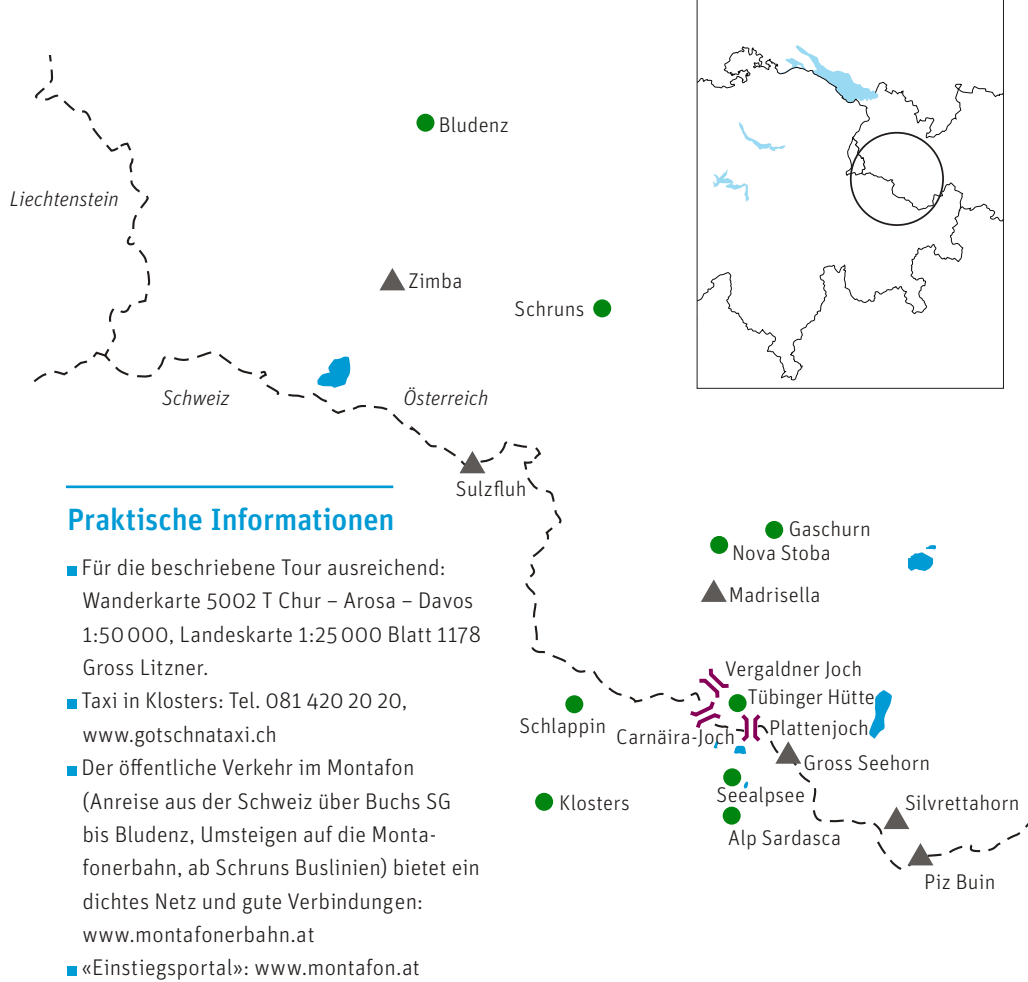
Beliebte Selfservice-Tankstelle vor dem Start ins Seetal oder auch zur Silvretta-Hütte: die «Sirup-Bar» auf der Alp Sardasca.

näira-Joch entschieden (von Klosters zum hübschen Bergdorf Schlappin, von dort in vier Stunden auf unproblematischem Bergwanderterrain zur Tübinger Hütte).

Der Aufstieg ins Vergaldner Joch (2511 m) führt durch eine versteckte Geländekammer, danach ist man dem Himmel ständig ganz nah: zuerst auf der Krete, die zur Heimspitze hinüberzieht, nach dem Matschuner Joch dann auf dem Bergzug, in dessen Mitte die Madrisella (2466 m) thront, die den kleinen Umweg für die Gipfelbesteigung mehr als nur lohnt. Im Sommer dürfte für die in ihrer Ostflanke eingebetteten Seelein Gleiches gelten.

**Die Zimba, das Matterhörnchen**

Gute fünf göttlich schöne Stunden sind wir gewandert, als wir in der Nova Stoba, dem Maxirestaurant bei der Bergstation der Versettlabahn (2020 m), den grossen Durst löschen und nach all der erlebten Stille merken, dass es nicht überall im Montafon so einsam ist. Aber es ist viel Platz in und zwischen den Gebirgsketten der Silvretta, des Verwall und des Rätikon. Viel – ganz besonders auch fa-



**Praktische Informationen**

- Für die beschriebene Tour ausreichend: Wanderkarte 5002 T Chur – Arosa – Davos 1:50 000, Landeskarte 1:25 000 Blatt 1178 Gross Litzner.
- Taxi in Klosters: Tel. 081 420 20 20, [www.gotschnataxi.ch](http://www.gotschnataxi.ch)
- Der öffentliche Verkehr im Montafon (Anreise aus der Schweiz über Buchs SG bis Bludenz, Umsteigen auf die Montafonerbahn, ab Schruns Buslinien) bietet ein dichtes Netz und gute Verbindungen: [www.montafonerbahn.at](http://www.montafonerbahn.at)
- «Einstiegsportal»: [www.montafon.at](http://www.montafon.at)

milienfreundlicher – Platz für verschiedenste Ferienbedürfnisse und sportliche Disziplinen.

Nach Gaschurn hinuntergegendelt, finden wir ein Dorf vor, das prima vista nichts Spektakuläres bietet. Ob Vierstern-Etablissement mit Wellnesswelt und renommierter Küche oder einfacher Landgasthof: Die Freundlichkeit ist im Preis gleichermassen eingeschlossen. Wir suchen nach einer treffenden Charakterisierung des Ganzen – und finden den Titel zu diesem Text.

Die Schweiz hat das Matterhorn, gewiss eine grandiose Kulisse. Doch selbst wenn die bergsteigerischen Fähigkeiten da wären, brächten uns da keine zehn Rosse rauf. Die Zimba, das «Montafoner Matterhorn», hingegen müssen wir uns mal näher ansehen. Und das Europaschutzgebiet Verwall nördlich und östlich von Gaschurn sowieso.

Urs Geiser ist Regionalseiten-Redaktor des VCS-Magazins und hofft, dass sich der Corona-Schutzvorhang um die Schweiz bald erübrigt.



Landart der rustikalen Sorte, am Weg vom Plattenjoch zur Tübinger Hütte.

Flammendes Herbstlaub vor den Bergszügen des Verwall-Naturschutzgebiets.

Eine eindrückliche Landschaft hat der Seegletscher am Fuss von Kromerspitze, Gross und Chlein Seehorn (v.l.n.r.) modelliert.



## Kont Akte

**Naturverbundene, kulturinteressierte,** gefühlvolle Seniorin sucht unternehmungsfreudigen, humorvollen Partner. Umkreis Zug. Freue mich auf bald. Offerten an VCS, unter Chiffre 2006, Magazin Inserate, Postfach 3001 Bern.

**Mann** mit reicher Lebenserfahrung, nach Definition im Risikoalter, aber zwägi, sucht neue Partnerin mit innerer und äusserer Schönheit, lebensfreudig, unkompliziert, originell und mit Humor, kulturell aktiv oder interessiert (v.a. Musik). Alter zweitrangig, die Zuneigung zählt! Bemühe mich selber um Empathie und Respekt, um sich das Leben gegenseitig leicht zu machen. Region BE/FR, Sprachen D/F (it., e), GA, eig. EFH mit Garten. Ich freue mich auf ein Zeichen von dir per Mail an: thimian56@gmail.com.

## Wohnen

**Helle Attikawohnung,** 3-Zimmer mit Terrasse, gute Lage in 8053 Zürich, ÖV, Fr. 2'630.— incl. NK. Wir sind vier Parteien in diesem neu umgebauten Haus und suchen einen Mitmieter mit Interesse an verbindlichen Wohnformen. Offerten an VCS, Chiffre Nr. 2005, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Reiferes Paar sucht ruhigen **Wohnraum in Mehrgenerationen-Siedlung.** Gute Bausubstanz, ÖV-Anbindung und achtsame Nachbarschaft sind uns wichtiger als Komfort. Raum Zürich, Ostschweiz, Basel. Tel. 079 350 06 41

Zu vermieten in **Thun-Allmendingen,** 3<sup>1/2</sup>-Zimmer-Gartenwohnung in 2-Familienhaus auf September 2020, eigene Heizung mit Holz und Pellet, Mietzins 1060.- + NK, Nahe ÖV, Schule, Einkaufsläden, kilian.schmid@vtxmail.ch

## Ferien sch Weiz

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

**Haus Olivone/Bleniotal,** 1-6 Personen, ruhig, Aussicht, 3 Sitzplätze, grosse Terrasse, Tel. 071 688 26 71.

... denn das Gute liegt so nah. Chalet in **Amden** mit traumhaftem Blick. Wandern, Klettern, E-Biken und Geniessen. www.ulula.li

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

Altes Tessinerhaus, Garten, Parkplatz, **in Dorf in der Nähe von Biasca,** Grotto, Baden im Wasserfall, Wandern, christacaflisch@gmail.com

**Im Tal der verborgenen Schätze,** in Heiligkreuz im Binntal im Wallis, im Naturpark, abseits von Trubel und Hektik, liegt eine Oase zum Nichtstun, Bergwandern, Biken: [www.gasthaus-heiligkreuz.ch](http://www.gasthaus-heiligkreuz.ch)

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

**Wolfhalden AR - 1-1/2-Zi-Häuschen** mit Kü/Du, WC. Ruhige Lage mit Seesicht im Grünen, 1-3 Schlafplätze. Fr. 380.-/Wo (Sa/Sa). Reinigungs- und Nebenkosten 110.- einmalig. WLAN auf Anfrage. Tel. 071/888 17 12

Wildromantisches "**Paradiesli**" einfach & günstig, 1-15 Personen. [www.Meraggia.ch](http://www.Meraggia.ch) T 077 427 16 43

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

**Neue Ferienwohnung** 3.5 Zimmer mit Gartensitzplatz im Verzascatal Tel. 079 746 53 85

**Höhenluft in Churwalden/GR,** Dachwohnung mit Charme für 4 Personen, mit Veranda und Garten, ÖV, Parkplatz, riedbach.churwalden@gmail.com

**Erholung pur in unserer einzigartigen Musikloft** mit Hausorgel und Klavier im Bühl, Toggenburg, ruhig, idyllisch, traumhafte Aussicht auf Churfürsten und Stockberg. Weitere Infos: [www.webstube.org](http://www.webstube.org) T 077 465 17 87 [regula.stadler@gmail.com](mailto:regula.stadler@gmail.com)

**Arosa,** 2-Fam-Chalet, mega Aussicht, Arvenstuben, Garten, Sauna, Voltaik, 490 000 Sfr. Tel. 079 56 88 600

**www.ferien-wohnung-wengen.ch,** BE, autofrei, Digital Detox, 2,5 Zimmer, Wohnung für 2-5 Personen, Wandern in der phantastischen Jungfrauregion

**Verdasio, Centovalli.** Komfortable Dachwohnung in altem Palazzo. Westbalkon, Gartensitzplatz, Loggia. 4 Schlafplätze. Ideal zum Wandern und Entspannen. 079 252 48 70 oder [foroglio@bluewin.ch](mailto:foroglio@bluewin.ch)

**Bergün/GR:** 3-Zi. F'whg, 2-4 P. Sonnig, ruhig, Nähe RhB, Wander- u. Bahnparadies, 081 407 13 20, [hamfisch@bluewin.ch](mailto:hamfisch@bluewin.ch)

**Ruhe und Erholung im Tessin:** 1½ Z. Wohnung in Capriasca, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fassauna. Für Familien zus. Zimmer möglich. 076 4628186 [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

Wir vermieten Ferienwohnungen (2, 4 und 8 Betten) im **familienfreundlichen Grächen.** Auskunft 044 261 29 93

**ORT DER KRÄUTER**

Hier tanken Sie Energie in freier Natur. Biologisch gebautes Hotel mit BIO-Küchen, 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](http://www.sassdagruem.ch)

**Brissago/TI, helles Haus** für 2 bis 6 Personen, sehr ruhig, Seeblick schöner Garten. [www.bio-nullenergie.com](http://www.bio-nullenergie.com)

**Valle Onsernone, Zimmer im Palazzo** Wilde Natur, Sonne und Stille. [www.palazzobarione.ch](http://www.palazzobarione.ch)

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

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

**Anzère,** Wohnung, 3 gr. Zimmer, herrliche Aussicht, Sonne, Ruhe, ideal für Familien-, Berg- und Dorfkaktivitäten. Wochenweise zu vermieten: 079 212 71 67

**Reckingen, Goms.** 3,5-Zi-WHG (max. 4 Pers.), mind. 6 Tage, NR, keine Haustiere. Holzhaus, Balkon, Parkplatz. Wandern, Ruhe, Biken. [www.auszeit-im-goms.ch](http://www.auszeit-im-goms.ch)

**Bettmeralp,** autofrei: 4\*-Studio, 2 P., Südbalkon, ruhig. Tel. 032 389 17 59, [www.allegro1.bettmeralp.ch](http://www.allegro1.bettmeralp.ch)

**ENGELBERG OW** entdecken? Private Ferienwohnung für 2-4 Personen. Zentral. Gute ÖV Verbindung. ...wandern, biken, klettern, schwimmen, bräteln... oder gar nichts tun? Oder viel mehr? [www.engelbergferien.com](http://www.engelbergferien.com)

**Evolène,** komfortables Appartement, 8 Betten, Lift, 2 Badezimmer, 079 200 29 14, [cadouxjc@bluewin.ch](mailto:cadouxjc@bluewin.ch)

Ferien in der Schweiz! Kleines **gemütliches Familienchalet** für 4 Pers. in **Rougemont VD** bei Gstaad. Infos: [magyansevani@yahoo.com](mailto:magyansevani@yahoo.com).

## Ferien Ausl And

**3-Zi-WG in Collioure (Roussillon, F)** Für 4-6 P., kinderfreundlich. Meersicht. Frühling und Herbst ideal f. Wandern, Biken... Sommer und Herbst auch fürs Baden. Guter ÖV. Tel. 031 735 50 36 Mail: [marianne.haeni@gmx.ch](mailto:marianne.haeni@gmx.ch)

**Maremma: das feine Bio-Hotel** auf dem Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, [www.riparbella.com](http://www.riparbella.com)

**CINQUE TERRE,** Manarola; Küste 50m, malerisches 4Zi-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab 1040 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, [www.manarola.ch](http://www.manarola.ch)

**Wie können wir SIE überzeugen?** 2020 vermieten wir im 8. Jahr, u.a. an Gäste, die bereits 8mal kommen: **Insel Brač/Split, 6-Personen-Haus** Südküste, ab April, auch per ÖV, alleinstehend, Vor/Nachsaisonrabatt Überzeugt? Infos bei: [sl.an@gmx.ch](mailto:sl.an@gmx.ch)

Echte Italienische Gastfreundschaft, **Costa dei Fiori, Imperia. Casa Pierina,** 3 km vom Meer (ÖV), Wohnung im Grünen, 2 (max. 4) Personen. **Casa Clara,** Pantasina, 12 km vom Meer (ÖV), Olivenhain und Meersicht, grosser Balkon, 4 (max. 5) Personen. Infos: [www.liguria-extravergine.com](http://www.liguria-extravergine.com). Auskunft [ital.00393880624525](mailto:ital.00393880624525), deutsch [0774426348](mailto:0774426348).

**Val Vigezzo/IT** hübsches Ferienhaus in Trontano. ideal f. Fam. verk.frei, ÖV, Aussicht, Terrasse, Bach 10', gr. Pergola, 4-5 Personen. Mail: [ferien@vigna.ch](mailto:ferien@vigna.ch) [www.vigna.ch](http://www.vigna.ch)

**GR-Peloponnes, Koroni:** Gepflegte Ferienhäuser am Meer. Natur und Stille. 041 811 51 16. [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch)

**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](http://www.ortasee.info)

**Provence/Côte d'Azur:** Schönes, herrlich gelegenes FH! 077 414 11 91 [www.airbnb.ch/rooms/21762372](http://www.airbnb.ch/rooms/21762372)

**BURGUND Haus 18. Jh,** 2,5 Z-Whg, schön eingerichtet, zentralgeheizt, hell, Hof, Garten, Ruhe, Natur Kultur, Velos, Wandern, Wein 0041-765896043/0033-385911872 [www.maisonrose.ch](http://www.maisonrose.ch)

**Berlin:** 2-Zi-Wohnung, max. 3 Pers., ruhig, zentral nahe Ku'damm [www.beberlin.ch](http://www.beberlin.ch), Tel. 052 222 14 20

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

**Ferien im europäischen Urwald** Velofahren, Wandern, Wildtiere Familienferien im Zirkuswagen Ferienhäuser und Wohnungen Kultur- und Literaturreisen [www.wisent.ch](http://www.wisent.ch), 043 333 25 25



## Ein Öl für alles

Der Petrus-Schmierstoff von Veloplus schmiert dauerhaft alle beweglichen Teile am Velo: Kette, Wechsel, Federung – im Sommer wie im Winter. Drei Jahre dauerten Entwicklung und Tests auf der Kettenöl-Testmaschine. Das Resultat: Das synthetische Hightech-Öl sorgte für den geringsten Verschleiss an den Komponenten. Denn bei nassen Bedingungen wird das Öl langsamer ausgewaschen und bei trockenen Verhältnissen verlängert es das Schmierintervall. Petrus – in der Schweiz entwickelt und hergestellt – besteht zu über 70 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen, ist biologisch leicht abbaubar und erfüllt die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen des EU-Ecolabels.

[www.veloplus.ch](http://www.veloplus.ch)

## Unterwegs mit Gleichgesinnten

Bührer Reisen Hirzel bietet unter dem Namen [veloerlebnis.ch](http://veloerlebnis.ch) seit vielen Jahren Veloreisen an, welche jene Personen ansprechen, die gerne aktiv Ferien machen, aber nicht sportliche Höchstleistungen erbringen wollen. Pro Reise können 15 bis maximal 30 Gäste teilnehmen, sicher geführt durch zwei Radleiter. Alle Unterkünfte sind 3- bis 5-Stern-Häuser. Die abwechslungsreichen Programme beinhalten nebst dem Radfahren kulturelle Höhepunkte wie Besichtigungen, Konzerte oder Weinproben. Der Grossteil der Gäste befindet sich in der Altersklasse 55+. Auch Alleinreisende fühlen sich bei [veloerlebnis.ch](http://veloerlebnis.ch) wohl und finden schnell Anschluss. Dem Familienbetrieb Bührer AG liegt das Wohl der Gäste besonders am Herzen, lassen Sie sich überzeugen!



Detaillierte Angaben sowie weitere Reisen finden Sie auf der Webseite [www.veloerlebnis.ch](http://www.veloerlebnis.ch) oder bestellen Sie den kostenlosen Reisekatalog. Tel.: 044 729 92 41, [info@veloerlebnis.ch](mailto:info@veloerlebnis.ch) [www.veloerlebnis.ch](http://www.veloerlebnis.ch)

## Urban Outdoor trifft Nachhaltigkeit trifft Fashion

ORTLIEB baut seine Rucksackrange weiter konsequent aus. Mit dem Klassiker Velocity (23 Liter), der seit über 18 Jahren im Portfolio ist, zeigt ORTLIEB hierbei, wie sich die Themen Urban Outdoor, Langlebigkeit und Fashion ergänzen. Weil man Gutes immer noch besser machen kann, hat der beliebte Rucksack jetzt ein gepolstertes Laptop-Fach, noch mehr nachhaltige, praktische Details – einen kleinen Bruder (17 Liter), eine grosse Schwester (29 Liter) und eine zusätzliche Materialität (Velocity PS) bekommen. Der Rucksack im Kurieraschenstil ist seit Jahren eines der beliebtesten ORTLIEB-Produkte. Er ist einfach unschlagbar für den täglichen Einsatz in Schule, Studium, Sport und Freizeit – und für den Weg zur Arbeit. Der Velocity und der Velocity PS sind natürlich wasserdicht, leicht reparierbar und in Deutschland hergestellt.

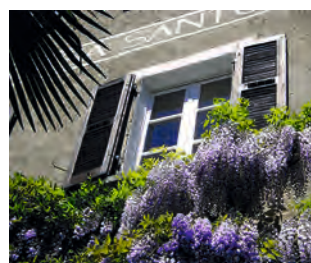
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)



## Träumen – sich inspirieren – geniessen!

Inmitten grüner Natur, in einem kleinen stillen Tessiner Dorf – in der «Casa Santo Stefano». Hier werden Sie von den Gastgebern Angeli und Christian Wehrli in einem historischen und stilvoll renovierten B&B und Seminarhaus empfangen.

In einer speziellen Atmosphäre ein leckeres Bio-Frühstück, gesundes Essen, Yoga und Massagen geniessen. Wunderbar zum Entspannen, für eine Auszeit und Aktivferien – für Individualgäste und Seminarteilnehmer.



Gelegen in einem wildromantischen Wandergebiet mit üppigen Kastanienwäldern und Wasserfällen. Wir bieten Ihnen Einfachheit und Qualität, Engagement und Innovation, Persönlichkeit und Herz.

Infos und Ferienangebote, 091 609 19 35, [www.casa-santo-stefano.ch](http://www.casa-santo-stefano.ch)

ANZEIGE

**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](mailto:info@terra-wohnen.ch), [www.terra-wohnen.ch](http://www.terra-wohnen.ch)

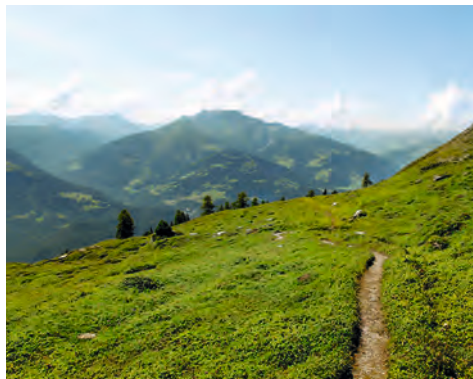


Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela – dem grössten Naturpark der Schweiz.

Familie Lanz +41 81 659 10 00 [www.hotelpost-bivio.ch](http://www.hotelpost-bivio.ch)

Die Gletschermühlen der Alp Mora garantieren eine erfrischende Pause.

In der Höhe bietet der Wanderweg eine herrliche Sicht auf die Bündner Gipfel.



# Erfrischung auf der Alp Mora

Text und Fotos: Camille Marion

Rund um den Piz Sardona, an der Grenze zwischen den Kantonen Glarus und St. Gallen, gibt es faszinierende geologische Formationen zu bewundern. Dazu gehören die Gletschermühlen, die als krönender Abschluss einer tollen Wanderung mit einem Bad locken.

**D**ie Wanderung in den Glarner Alpen beginnt in Graubünden, im Dorf Trin. Von Chur aus schlängelt sich das Postauto mitten in eine einladende Bergregion hinauf. Es ist noch früh, die Luft ist frisch und die Sonne scheint. Die Wanderung beginnt bei der Bushaltestelle Trin, Quadris. Das Ziel ist ehrgeizig: Der Aufstieg von Trin bis zu den Gletschermühlen mit ungefähr 1200 Metern Höhenunterschied dauert fast vier Stunden.

Für den ersten Teil nimmt man den alten Alpweg. Die Insekten sind bereits emsig unterwegs und summen in den Sonnenstrahlen. Der Weg ist angenehm, die Bäume bieten guten Schutz vor der sich immer stärker durchsetzenden Sommersonne. Dann hört der Wald auf und der Blick wird frei auf die Ebene und die umliegenden Gipfel. Der Anstieg wird steiler, der Weg enger.

## Perlen im Felsen

Die Lawinenverbauungen von Platt Alva zeigen uns, dass wir auf dem richtigen Weg sind und unser Ziel nicht mehr allzu weit entfernt

ist. Wir wandern nun auf den Wiesen des Val Maliens, weiten Alpweiden mit Kuhherden, vor denen uns verschiedene Schilder warnen. Die Landschaft hat sich verändert; es gibt keinen Weg mehr, nur noch Fussspuren im Gras.

Ein tiefer Graben zieht sich durch den Vegetationsteppich. Der schmale Wanderweg führt der weissen Felsschlucht entlang, bis wir das Ziel der Wanderung erreichen. Die Gletschermühlen befinden sich zu unseren Füßen, im kristallklaren Wasser spiegeln sich die Sonnenstrahlen. Die natürlichen Schwimmbekken haben sich durch die ständigen Wasserstrudel in den Kalkfelsen eingefressen. Das Bad ist ebenso verdient wie erfrischend.

## Innehalten und die Aussicht geniessen

Für den Rückweg kann man den gleichen Weg nehmen oder via Bargis gehen, was etwas länger dauert, aber weniger steil ist und hübsche Abwechslungen bietet. Wir kreuzen einige Wanderinnen und Wanderer sowie Menschen auf Mountainbikes, die sich in hohem Tempo den Hang hinunterstürzen.

Das Schauspiel der Berge ist schlicht überwältigend. Beim Aussichtspunkt Plaunca Dira auf 2140 Meter Höhe – dem höchsten Punkt der Wanderung – nehmen wir uns Zeit für das schwindelerregende Spektakel, das sich uns bietet. Weit unten zeichnen der Cauma- und der Crestasee zwei türkisblaue Tupfer in die Tannenwälder.

## Ende eines schönen Tages

Um von den Gletschermühlen aus Bargis zu erreichen, muss man fast drei Stunden einrechnen. Der Weg ist angenehm – keine abrupten Höhenunterschiede, eher ein gutes Gleichgewicht zwischen Ebenen, sanften Abhängen und letzten steinigen Aufstiegen. In Bargis bietet die Terrasse des kleinen Restaurants eine perfekte Rückkehr in die Zivilisation. Von Trin aus haben wir auf dieser schönen Wanderung 17,5 Kilometer hinter uns gebracht. Die müden Beine sind froh, bringt uns der Shuttlebus in die nächsten Dörfer. Die ganz Tapferen machen auch das noch zu Fuss. ■



© swiss-image.ch/Ivo Schatz

Das gesuchte Naturspektakel hat einen englischen Autor so tief beeindruckt, dass er sich von ihm zum Schauplatz für den Tod seines Helden inspirieren liess.

## WETTBEWERB

# Tiefer Fall

**D**as Naturspektakel, das wir suchen, diente als Kulisse für das dramatische Ende einer der berühmtesten Figuren der englischen Literatur. Es liegt in einem langen Voralpental und ist mit einer altertümlichen Standseilbahn zu erreichen, deren Wagen aus Holz ihrem Original aus dem 19. Jahrhundert nachgebaut wurden.

### Das Ende?

Verfolgt von seinem Erzfeind, Professor M., flieht der literarische Held in die Schweizer Alpen, wo ihn ein alles entscheidendes Duell an besagter Stelle in den todbringenden Abgrund reisst. Der Erzähler der Geschichte, ein adeliger Abenteuerautor, liebte die wunderschöne Region, hatte von seinem Prota-

gonisten allerdings genug und bereitete ihm deshalb ein bitteres Ende. Aus finanziellen Gründen liess er ihn jedoch einige Jahre später wiederauferstehen.

Der Schöpfer der Figur – Achtung Spoiler! – trägt einen leicht lächerlichen Hut und raucht eine überdimensionierte Pfeife. Er hat zusammen mit anderen Autoren dazu beigetragen, die Schweiz bei den reichen Britinnen und Briten zu einer beliebten Tourismusdestination zu machen. Man sagt ihm sogar nach, der Verbreitung des Skisports in der Schweiz Pate gestanden zu haben.

### ZU GEWINNEN:

Ein Biowein-Jahresabo von Delinat



© ZVG

Zu Hause spielend einfach neue Weine entdecken:

Mit einem Wein-Abo von Delinat klingelt der gute Geschmack direkt an Ihrer Türe. Verkosten Sie unsere exklusiven Weinperlen und vertiefen gleichzeitig auch Ihr Weinwissen. Delinat ist der Schweizer Biowein-Pionier seit 40 Jahren. Gewinnen Sie ein Startpaket mit je einer Flasche Conterocca, Toscana IGT, 2017, Château Coulon Sélection spéciale, Corbières AOP, 2018, und Osoti Vendimia Seleccionada, Rioja DOCa, 2017. Dazu gibt es einen Profi-Korkenzieher. Im Anschluss erhalten Sie während eines Jahres weitere vier Pakete mit je drei Flaschen.

Weitere Infos unter [www.delinat.com/weinabo](http://www.delinat.com/weinabo)

### Kultur, Panorama, Gastronomie

Die Ortschaft, die sich unterhalb der von uns gesuchten Stelle befindet, erwartet Sie mit einem der erwähnten Figur gewidmeten Museum. Schleckmäuler werden die Meringues mit viel Schlagrahm zu schätzen wissen, die nach einer abenteuerreichen Tagestour auf sie warten.

Camille Lepetit ist Praktikant beim VCS Schweiz. Auf seinen Entdeckungsreisen in der Schweiz zieht er Meringues waghalsigen Sprüngen vor.

### Welches Naturspektakel suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis am 12. Juli 2020 und senden Sie Ihre Lösung an

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

■ [www.verkehrsclub.ch/wettbewerb](http://www.verkehrsclub.ch/wettbewerb), oder

■ [wettbewerb@verkehrsclub.ch](mailto:wettbewerb@verkehrsclub.ch)

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

### Lösung letzte Ausgabe:

Velo-Offensive

**Gewonnen** hat das E-Citybike Brigitte Bänziger aus St. Gallen.

Wettbewerbspreis  
offertiert von





«Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig – in der Schweiz, in Europa, weltweit. Angebot und Nachfrage müssen sich wieder finden. Wie wäre es, wenn wir als Nachfragerinnen und Konsumenten die Gelegenheit nutzen und uns neu ausrichten würden?»



MARTIN ENZ

## Bewusst reisen und zu Hause feiern

In der Märzausgabe des VCS-Magazins habe ich an dieser Stelle über Ferien zu Hause, schonungsvolles Reisen und Menschenmassen an touristischen Hotspots geschrieben. Nie hätte ich gedacht, dass meine Gedanken so schnell Realität werden. Denn jetzt erleben wir das: Die nahe Umgebung ist zum zentralen Ort für Freizeit und Ferien geworden.

Dadurch hat der Verkehr massiv abgenommen. Wer trotzdem noch auf Reisen ist, muss sich in aller Regel aufs Inland beschränken, weil unsere Nachbarländer die Grenzen grundsätzlich geschlossen haben (Stand Mitte Mai). Dieses Verhalten, nicht nur unserer Bevölkerung, sondern weltweit, zeigt wunderbare Effekte auf die Umwelt: bessere Luft- und Wasserqualität, sich erholende Flora und Fauna. Das ist leider nur eine vorübergehende Erscheinung und hat nichts mit der Entwicklung des Klimas zu tun. Aber es zeigt, wie schön es sein kann und künftig sein könnte.

Die Kehrseite der Medaille sind die wirtschaftlichen Auswirkungen. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig – in der Schweiz, in Europa, weltweit. Angebot und Nachfrage müssen sich wieder finden. Wie wäre es, wenn wir als Nachfragerinnen und Konsumenten die Gelegenheit nutzen und uns neu ausrichten würden? Weniger Flugreisen nachfragen, Destinati-

onen klüger auswählen (nicht hinreisen, wo alle hinreisen), die nahen Erholungsräume nutzen (die kennen wir jetzt), Velo- und Wanderreisen bevorzugen – kurz: einfach unsere Reisegewohnheiten überdenken.

Der Tourismus ist nicht nur als Wirtschaftsfaktor wichtig. Unser nationaler, kontinentaler und weltweiter Zusammenhalt setzt gegenseitiges Verständnis voraus. Und das geht nicht ohne die Auseinandersetzung mit anderen Kulturen. Reisen ermöglicht diese kulturellen Erfahrungen. Und Reisen bildet, das ist nach wie vor richtig. Aber mit Verlaub: Ich bezweifle, dass Badeferien am überfüllten Strand oder Feiern bis zum Umfallen lehrreich sind. Darauf kann man schlicht verzichten und das Sonnenbad auf den Balkon verlegen und mit den Nachbarn feiern. Ausreichend Gelegenheit, uns mit den Nachbarn anzufreunden, hatten wir ja nun.

Martin Enz ist Bereichsleiter Marketing, Produkte, Services und GL-Mitglied des VCS Schweiz. Den Tourismus kennt er sowohl als Anbieter wie als Feriengast.

### 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](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Yves Chatton, Martin Enz, Urs Geiser, Oliver Kempa, Camille Lepetit, Luc Leumann, Noëlle Fischer, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Pascal Steinemann, Lea Schmutz, Anina Schweighauser, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lesbeo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71578 (deutsch 56789, französisch 14789). Die nächste Ausgabe erscheint am 10. September 2020. **Insertionschluss:** 11. August 2020. **Adressänderungen:** [mga@verkehrsclub.ch](mailto:mga@verkehrsclub.ch).

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

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

#### Familie und Mobilität

Das Dossier der Septemбераusgabe des VCS-Magazins steht ganz im Zeichen der Familie. Was braucht es, damit eine Familie ohne eigenes Auto auf dem Land leben kann? Das VCS-Magazin hat sich im bündnerischen 250-Seelen-Dorf Almens umgehört, wo die autoarme Siedlung Pumera geplant wird (im Bild). Wir gehen der Frage nach, wie ein Kind den Verkehr sieht, und nehmen nachhaltige Mobilitätsangebote für die ganze Familie unter die Lupe. Und natürlich kommt der Weg zu Fuss zur Schule – eines der Kernthemen des VCS – nicht zu kurz.





## Wir kombinieren unsere Pannenhilfen!

Schliessen Sie die **Pannenhilfecombo** einmalig zum Halbjahres-Aktionstarif für nur Fr. 29.– ab statt Fr. 35.–\*. Wenn Sie bereits eine VCS-Pannenhilfe besitzen, erhalten sie die **E-Bike-Assistance** einmalig bis 31.12.2020 für Fr. 9.–. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannerversicherungen (Schweiz/FL) bis 31.12.2020. \* Jahresprämie Fr. 70.–

Für Bestellungen und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet [www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe-combo](http://www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe-combo)



Machen Sie mit bei unserem Online-Quiz und gewinnen Sie E-Bike Ferien!  
<https://ebike-quiz.verkehrsclub.ch>


Für Mensch  
und Umwelt





# Jetzt ab in die Natur...




 SchweizMobil

 Wanderland 12'800 km

 Veloland 11'000 km

 Mountainbikeland 9'500 km

 Skatingland 1'200 km

 Kanuland 350 km

Karten bis 1:10'000

40'000 Fotos zu den Routen

Gratis-App

Gratis Karten ausdrucken

[www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)