

Mit den Augen des Kindes

Sicher und nachhaltig unterwegs –
auf dem Schulweg und in der Freizeit

Seite 6





VCS-Bonus

Nebenstehende Karte einlösen und losfahren!

 SBB CFF FFS

Einen Monat lang freie Fahrt im Schweizer ÖV

Schnupper-GA

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

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

Gültigkeit Angebot: Kaufen Sie das Schnupper-GA zwischen dem 10. September und dem 21. Oktober 2020 und es ist ab dem Kaufdatum einen Monat lang gültig.



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

Für Mensch und Umwelt

VCS

Sichern Sie sich jetzt das neue Kursbuch!

Fahrplanwechsel am 13.12.2020



Fr. 19.80 plus Versandkostenanteil Fr. 6.90

Wieder im handlichen A5-Format!

Bequeme Heimlieferung vor dem Fahrplanwechsel

So bestellen Sie das Kursbuch:

- im Webshop: www.verkehrsclub.ch/kursbuch
- per Telefon: 031 328 58 58
- per E-Mail: 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.**

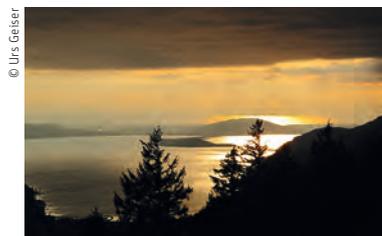
Ein Projekt von

 Pro Bahn Schweiz

 IGöV Schweiz

Für Mensch und Umwelt **VCS**

- 4 **Kurz & bündig**
- 18 **Klimafakten:** Was bei zwei Grad Celsius Temperaturanstieg passiert
- 19 **Veloweggesetz:** Blick über den Velowegrand
- 20 **Porträt:** Illustrator Tom Tirabosco zeichnet für den VCS
- 21 **Bahnverkehr:** Das wird neu
- 22 **Neuwagenziele:** Genügend trotz ungenügender Leistung
- 24 **«Ein klares Wachstumspotenzial»:** Interview mit Armin Weber
- 26 **Strategie 2030:** Sechs strategische Handlungsfelder für die Zukunft
- 27 **Landschaftsinitiative:** Stopp der Zersiedelung der Landschaft
- 29 **CO₂ kompensieren** mit der VCS-Motorfahrzeugversicherung



46 **Wandern von Romont nach Biel:** Loblied auf die Bourgeoisie

- 50 **Zugreise in den Norden:** Åland verbindet Schweden und Finnland
- 52 **Velofahren mit VCS-Karten:** Drei Frauen fahren den grünen Linien entlang
- 53 **Ausflug nach Avenches:** Geschichte vor der eigenen Haustüre
- 30 **Berichte aus den Regionen**
- 42 **Mitgliederangebote**
- 55 **Wettbewerb**
- 57 **Bitte mitdenken!** Stéphanie Penher
- 58 **Cartoon**

Titelbild:
Mit dem Pedibus gehen wir im Gänsemarsch über das Mäuerchen zwischen dem Trottoir und dem Rebenweg.
Mihaly, Satigny (GE)

© Fred Merz/Lundi13

DOSSIER

Unterwegs als Familie

Zu Fuss oder auf dem Velo; auf dem Schulweg, in der Freizeit oder auf Reisen: Kinder und Jugendliche nehmen am Verkehr teil. Ein Dossier, das ihre Perspektive berücksichtigt.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



In dieser Ausgabe des VCS-Magazins stehen Familien im Fokus. Denn gerade Familien mit Kindern sind im Verkehr besonders verletzlich und

leiden unter schädlichen Abgasen und Lärm. Umso wichtiger ist es, dass ihren Anliegen bei Behörden, Politik und in der Öffentlichkeit Gehör verschafft wird.

Der VCS engagiert sich seit 40 Jahren für eine familienfreundliche Mobilität, und dies auch mit Erfolg: So ist etwa die Einführung von Tempo-30-Zonen zu einem grossen Teil ein Verdienst des VCS. Dank unseren Projekten wie Pedibus oder Mobilitätskonzepten für die Schule sind die Kinder sicherer auf ihrem Schulweg unterwegs.

Immer mehr Familien entscheiden sich für ein Leben ohne eigenes Auto. Was gerade in Städten und Agglomerationen sinnvoll ist und der Umwelt hilft, ist auch auf dem Land möglich: Im Bündner Dorf Almens entsteht zurzeit die autofreie Siedlung Pumera. Lesen Sie mehr dazu in unserem Dossier. Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen und Inspiration bei der Lektüre!

Anders Gautschi,
Geschäftsführer VCS Schweiz



6

Hier verstecke ich mich immer, wenn mich meine Grossmama von der Schule abholen kommt.
Andrea, Yverdon (VD)



© Beat Ringger

In Erinnerung an Beat Schweingruber (1948–2020)

Die Gründung des VCS 1979 war für Beat Schweingruber eine Herzensangelegenheit, aus der später mitunter eine Leidensgeschichte wurde. Der Gesamteditor des VCS-Leitbildes «Umwelt–Verkehr–Umkehr» von 1983, bis 1990 mit diversen redaktionellen Aufgaben des Verbands betraut, mochte keine Halbheiten. Als das Schiffchen VCS angestossen war, zeigte sich bald, dass der Dampfer VCS nicht

immer in die ursprünglich geplante Richtung fahren wollte. Sein Engagement für einen ökologischen und fussgängerfreundlichen Verkehr begann allerdings schon vorher. 1973, während seiner Zeit als Architekturstudent, kämpfte er gegen das Vorhaben, in Zürich eine U-Bahn zu bauen, um für vierspurige Einfallsstrassen Platz zu gewinnen. In der zweiten Hälfte seines Berufslebens fokussierte Beat Schweingruber auf die Mobilität behinderter Menschen im öffentlichen Verkehr. Dabei erwarb er sich den Ruf eines international anerkannten und geschätzten Fachmanns. Aufgrund seines Leistungsausweises lässt sich ohne Übertreibung sagen: Beat hat den nachhaltigen Verkehr miterfunden. Privat bleibt uns der Verstorbene als geselliger Lebemann in Erinnerung.

Die Abschiedsfeier findet am 24. September 2020 statt. Informationen unter www.beat-schweingruber.ch

VCS-Präsidium und Zentralvorstand bestätigt

Der VCS hatte schon im April infolge der Bestimmungen zur Corona-Krise umdisponiert und die Delegiertenversammlung in Stans (NW) abgesagt. Die VCS-Delegierten aus den kantonalen Sektionen haben die Verbandsspitze erstmals elektronisch gewählt. Deutlich wiedergewählt sind Präsident Ruedi Blumer (SG) und die bisherigen Vizes, Ständerätin Lisa Mazzone (GE) und Nationalrat Bruno Storni (TI). Im Zentralvorstand bestätigt sind Samuel Bendahan (VD), Evelyne Bezat (VS), Heinz Flück (SO), Raphael Fuhrer (BS), Franziska Grossenbacher (BE), Martin Perrez (BE), Gabi Petri (ZH) und Michael Töngi (LU).

«Mobil sein & bleiben» mit neuer Online-Plattform

Wir werden immer älter, doch wie bleiben wir auch möglichst lange mobil? Mit dieser Frage beschäftigt sich der bewährte Mobilitätskurs für ältere Menschen «mobil sein & bleiben». Basierend darauf ist die Plattform mobilsein.ch aufgebaut und regt dazu an, sich frühzeitig mit der eigenen Mobilität auseinanderzusetzen. Die Plattform richtet sich an ältere Menschen, die ihre Mobilität nicht nur erhalten, sondern pflegen und verbessern wollen: Sie bietet ihnen ein vielfältiges Kursangebot, einen Wegweiser für Dienstleistungen, Wissensbeiträge und Blogartikel. Im halbtägigen Basiskurs «mobil sein & bleiben», den auch einige VCS-Sektionen anbieten, erhalten die Teilnehmenden beispielsweise Tipps, um sicher zu Fuss und im öffentlichen Verkehr unterwegs zu sein.

Weitere Informationen und aktuelle



Kursangebote unter www.mobilsein.ch

© zVg



Mit dem «Bus alpin» in die Berge

Nach leichter Verspätung hat der «Bus alpin», zu dessen Trägern der VCS gehört, im Juni den Betrieb aufgenommen. «Bus alpin» erschliesst in Zusammenarbeit mit regionalen Trägern in 18 Bergregionen die schönsten Flecken des Landes, welche sonst nur für den Privatverkehr zugänglich wären. Diese Angebote müssen nun genutzt werden, damit der einheimische Tourismus unterstützt und der motorisierte Privatverkehr auf den ÖV umgelagert werden kann. Neu dabei ist die Region Zürich Oberland. Der Sommerbetrieb des «Bus alpin» dauert auf den meisten Strecken noch bis Ende Oktober. Während der Wintersaison gibt es in sechs «Bus alpin»-Regionen ein Angebot.

Weitere Informationen, Ausflugsideen und alle Fahrpläne unter www.busalpin.ch



© zVg

Konzernverantwortungsinitiative kommt vors Volk

Am 29. November kommt die Konzernverantwortungsinitiative zur Abstimmung. Sie fordert eine Selbstverständlichkeit: Wenn Konzerne im Ausland Flüsse vergiften oder auf Kinderarbeit setzen, sollen sie dafür auch geradestehen. Der VCS unterstützt die Initiative, weil unsere Mobilität eng mit den Auslandsaktivitäten von Schweizer Konzernen verwoben ist – zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Abbau von Kobalt und Lithium für die Produktion von Batterien für Elektroautos, dem Handel fossiler Rohstoffe oder dem Kautschukanbau für Autoreifen. Zeigen Sie Ihre Unterstützung für die Initiative und schmücken Sie Ihr Velo mit einem Velodreieck!

Jetzt gratis bestellen unter www.konzern-initiative.ch/kampagnenmaterial



Plattform autofrei/autoarm: Tagung 2020

Autofrei wohnen ist in der Schweiz im Aufwind – auch im Grossraum Luzern. Der politische Wille ist vorhanden, ebenso die Notwendigkeit, wirksame Lösungen für den Klimaschutz zu finden. Am diesjährigen PAWO-Fachseminar geht es um Fragen zum Thema Parkplatzreduktion bei privaten Bauprojekten und im öffentlichen Raum: Welches sind die Vorzeigeprojekte? Wie ist der rechtliche Rahmen in Luzern und im Umland? Was ist inhaltlich möglich und was ist politisch machbar? Welches Potenzial hat die Autoreduktion für die Lebensqualität im öffentlichen Raum?

Wann: 19. November 2020, 13.30 bis 16.45 Uhr
Wo: Kriens – mit einer Besichtigung des Wohnwerks Teiggi
Anmelden: www.wohnbau-mobilitaet.ch

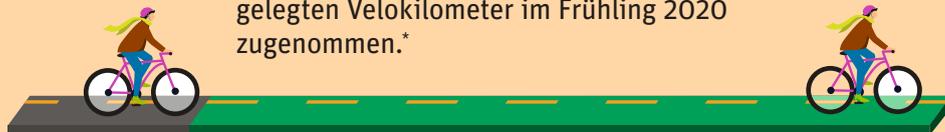


In eigener Sache – Adressänderungen bitte melden

Sind Sie umgezogen? Dann melden Sie unserem Mitgliederservice Ihre neue Adresse unter mga@verkehrsclub.ch oder telefonisch unter 031 328 58 58. Sie helfen uns dabei, unnötige Retoursendungen durch die Post zu verhindern und unsere Administration schlank zu halten. Vielen Dank!

Mit Strom, neu oder repariert – alles fährt Velo

Bis 130 Prozent haben die zurückgelegten Velokilometer im Frühling 2020 zugenommen.*



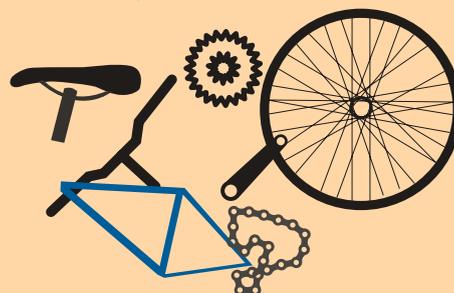
165 000 E-Bikes

wurden vom Juli 2019 bis Juni 2020 in die Schweiz importiert.**



Plus 25 Prozent

beträgt der geschätzte Zuwachs beim Ersatzteilabsatz 2020.***



* im Vergleich zum Herbst 2019, Ergebnisse einer Studie der ETH Zürich

** Hochrechnung der Schweizer Fachstelle für Velo und E-Bike

*** gegenüber dem Vorjahr, Schätzung der Schweizer Fachstelle für Velo und E-Bike



Wie unterstützen wir Kinder dabei, dass sie sicher zu Fuss zur Schule gehen können? Wie können sich Jugendliche mit den Auswirkungen ihrer Reisen auseinandersetzen und dabei sogar etwas für die Umwelt tun? Und warum eignet sich das Velo als Transportmittel für die ganze Familie?

Unser Dossier widmet sich einem Kernanliegen des VCS: der sicheren und nachhaltigen Mobilität für die ganze Familie.



Unterwegs als Familie

Die Erzählrunde Schulweg

Text und Bilder: Giulia Coviello

Ein fliegendes Bett, Regenwürmer und Plüschtiere: Der Schulweg ist spannend. Eine der Gewinnerklassen von «walk to school» 2019 erzählt von ihren Erlebnissen.



Das Mariahilf-Schulhaus in der Luzerner Altstadt ist am besten zu Fuss erreichbar.

Ein enttäuschtes «oooh» erklingt im Schulzimmer. Lehrerin Linda Zraggen kündigt das Ende der Erzählrunde an. Dabei hätten die Erst- und Zweitklässler des Mariahilf-Schulhauses in Luzern noch viele weitere Geschichten von ihrem Schulweg zu erzählen gehabt.

Die 24-jährige Lehrerin hatte sich bereits Anfang Schuljahr dazu entschieden, das Thema Schulweg in den Unterricht zu integrieren. Deshalb hat sie letzten Herbst mit ihrer Klasse an der zweiwöchigen Aktion «walk to school» teilge-

ihre Kinder im Auto zur Schule bringen, im Mariahilf-Schulhaus ein unbekanntes Phänomen. Auch aus der Sicht der Kinder sind Autos für den Schulweg unnötig: «Mir gefällt an meinem Schulweg am besten die frische Luft. Wenn ich im Auto sitze, stinkt es ein bisschen. Da gehe ich lieber zu Fuss», sagt eine Schülerin. «Mir bringt es nichts, wenn ich mit dem Auto zur Schule gefahren werde, das ist ein Umweg. Deshalb gehe ich eigentlich immer zu Fuss oder fahre mit dem Trotinet», betont eine andere Schülerin.

Der Schulweg wird zum Erlebnis, aus dem viele Geschichten zum Weitererzählen entstehen.

nommen. «Der Schultag beginnt bereits auf dem Schulweg und nicht erst im Klassenzimmer», argumentiert sie.

Für Zraggen sind nicht nur Verkehrsregeln wichtig, sie legt auch Wert auf ein korrektes Verkehrsverhalten. Ob bei Schulreisen oder Ausflügen, sie versucht die Themen immer wieder einzubringen. Etwa, indem sie den Kindern weitergibt, dass es anständig ist, eine Person erst aussteigen zu lassen, bevor man selber in den Bus steigt.

Ein Schulhaus in der Innenstadt

Das Schulhaus Mariahilf liegt am Rande der Luzerner Altstadt. Einer der Wege führt über eine lange, steile Treppe hinauf – anstrengend, aber einmal angekommen, belohnt die Aussicht. Aus den Fenstern des Schulhauses öffnet sich der Blick auf die Stadt, die schneebedeckten Berge und den Vierwaldstättersee.

Der Standort ist mit dem Auto schwer erreichbar. Tatsächlich sind Eltern, die

Die meisten Kinder aus Zraggens Klasse gehen – unabhängig von Wetter und Jahreszeit – zu Fuss zur Schule. Auf dem Weg eignen sie sich nützliche Kenntnisse und Fähigkeiten an; etwa Selbstständigkeit und Verantwortungsgefühl. Das bestätigt auch Anina Schweighauser, Projektmitarbeiterin «walk to school» beim VCS Schweiz: «Der Schulweg ist eine Lebensschule. Er erlaubt dem Kind, den Verkehr und die Umgebung kennenzulernen und sich darin zurechtzufinden. Die Kinder können stolz auf sich sein, den Schulweg zu Fuss zu bewältigen.»

Sichtbare Erinnerungen

Seit 2011 organisiert der VCS die Aktionswochen «walk to school». Eltern, Kinder und Lehrpersonen werden damit auf die vielfältigen Vorteile sensibilisiert, die der Schulweg zu Fuss mit sich bringt. Die Aktionswochen passen perfekt in den Lernplan: Nach den lan-

Erzählrunde der Erst- und Zweitklässler von Lehrerin Linda Zraggen: Der Schulweg hält spannende Erlebnisse und Geschichten bereit.



gen Sommerferien gehen die Kindergarten- und Schulkinder zwei Wochen lang zu Fuss zur Schule und sammeln dabei Punkte. Zum einen haben dann viele der Kinder einen neuen Schulweg und können ihn so auf eine unterhaltsame Weise üben. Zum anderen werden nach der langen Schulpause häufig mehr Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren.

Im Schulzimmer der Luzerner Klasse zeugen auch ein Jahr später noch Überbleibsel von der Teilnahme an «walk to school». Auf jedem Pult liegt eine Holzkiste mit VCS-Logo, gefüllt mit Farbstiften: der Trostpreis des Malwettbewerbs im Rahmen der Aktionswochen 2019. Sichtbar an der Wand hängt auch das bunte Diplom, das zum 3. Platz des Klassenwettbewerbs gratuliert.

Geschichten und Funde

Der Schulweg ist kein langweiliges Thema, sondern eine wertvolle Möglichkeit, Erlebnisse zu sammeln. Diese Botschaft ist bei der Luzerner Klasse angekommen. Ob die Erdbeeren aus dem Garten des Nachbarn, die Regenwürmer auf der Strasse oder die Kapellbrücke, auf dem Schulweg ergeben sich spannende Eindrücke.

Die Kinder erleben aber auch Geschichten, mit denen sie die ganze Klasse zum Lachen bringen. So erzählt einer der Schüler: «Einmal war ich so müde, dass ich vergessen habe, wo meine Schule ist. Dann bin ich fast zu meinem alten Kindergarten gelaufen.» Natürlich darf auch die Phantasie nicht fehlen. «Ich finde es blöd, dass man nicht länger schlafen kann. Hätte ich ein fliegendes Bett, könnte ich damit in die Schule kommen und die ganze Zeit schlafen», wünscht sich eine Schülerin.

Manche Schultage sind besonders aufregend. Dann bringen Erzählungen über kuriose Funde wie Plüschtiere, Münzen oder sogar Zwanzigfranken-Noten die Mitschülerinnen und Mitschüler zum Staunen.

Bewegter Schulweg

Bei einem gemeinsamen Rundgang durch das Quartier besuchte Zraggen mit ihrer Schulklasse den Wohnort jedes Kindes. So bekamen die Kinder die Gelegenheit, die unterschiedlichen Schulwege kennenzulernen. Sie wissen nun, wo ihre Klassenkameraden wohnen, und lernten neue Wege zur Schule kennen. Die Kinder durften ausserdem ihren eigenen Schulweg vom Schultor bis nach Hause ausmessen. Diese Aktivitäten haben den Kindern neue Perspektiven eröffnet.

«Für den VCS ist wichtig, dass mit «walk to school» den Lehrkräften die Möglichkeit gegeben wird, die Schulwegsicherheit im Unterricht zu thematisieren und nach ihren Bedürfnissen zu vertiefen. Interessierten Lehrkräften stellen wir dafür ein Unterrichtsdossier zur Verfügung. Ausserdem lässt sich das Thema Schulweg mit anderen Bereichen wie Umwelt, Gesundheit und Bewegung verknüpfen», sagt Schweighauser. Letzteres ist auch für Zraggen ein wichtiger Aspekt. Sie bestätigt, dass sich die Konzentrationsfähigkeit der Kinder erhöht, wenn sie sich vorher bewegen und ausstoben können.

Die Erfahrung der Luzerner Schulklasse zeigt, dass die Teilnahme an «walk to school» sinnvoll ist und der Schulweg zu Fuss Spass macht. Der Schulweg wird zum Erlebnis, aus dem viele Geschichten zum Weitererzählen entstehen. Das wur-

de auch während der Erzählrunde sofort klar. Kaum kam jedes Kind einmal zu Wort, streckten die Ersten bereits wieder die Hände hoch. Am Ende wurde fast einstimmig beschlossen: Der Traumschulweg sollte kostenlose Süssigkeiten und abenteuerliche Passagen mit Rutschbahnen und Rolltreppen einschliessen. ■



Informationen zu den Aktionswochen unter www.walktoschool.ch

Giulia Coviello ist Praktikantin Schulwegsicherheit beim VCS Schweiz und war als Kind Organisatorin der Quartier-Schneckenrennen.

Bei den Hügeln im Park hält der Pedibus an.
Ich weiss nicht warum, aber dort erzählen
wir uns immer schöne Sachen.
Anais, Petit-Lancy (GE)



Alltagshelfer auf Rädern

Von Christine Steinmann

Veloanhänger und Transportvelos sind als praktische, umweltfreundliche Helfer im Alltag nicht mehr wegzudenken. Welches Gefährt welche Bedürfnisse am besten abdeckt im Überblick.



Kinderanhänger:

Ein Kinderanhänger sollte stabil gebaut sein und über einen Überrollbügel verfügen. Ein niedriger Schwerpunkt und eine grosse Spurbreite sorgen für hohe Kippsicherheit, ausbaubare, schnell auf die Grösse des Kindes einstellbare Sitze und Schultergurten für einen sicheren Transport. In einem qualitativ hochwertigen Kinderanhänger sind Kinder deutlich sicherer unterwegs als im Kindersitz – und zudem wettergeschützt.



Kindersitz:

Ein Kindersitz eignet sich für kürzere Strecken. Wichtige Auswahlkriterien sind eine Rückenlehne, die den Kopf des Kindes verlässlich abstützt, verstellbare Gurten und Fussraster sowie eine Federung. Wichtig ist zudem, dass das Velo über einen guten – möglichst zweibeinigen – Ständer verfügt, damit es sicher steht, wenn das Kind ein- und ausgeladen wird. Von Kindersitzen am Lenker ist generell abzuraten.



Transport- und Reiseanhänger:

Ein Transportanhänger hat das Potenzial zum Kofferraumersatz. 1-rädrige Lastenanhänger eignen sich optimal für lange Touren mit viel Gepäck. 2-rädrige Lastenanhänger sind ideal, um Gewichtiges über kurze Strecken zu transportieren. Vorteil gegenüber dem Transportvelo: Der Anhänger kann abgekoppelt werden. Einkaufstrolleys – auch Bike-Shopper genannt – sind Anhänger, die abgekoppelt in den Laden mitgenommen werden können und damit gleichzeitig auch als Einkaufswagen und -tasche dienen.



Transportvelo:

Transportvelos sind ideal für Familien und haben das Potenzial, ein eigenes Auto in vielen Fällen zu ersetzen. Es lassen sich Kinder und Waren gleichzeitig transportieren. Bei einem Transportvelo empfiehlt sich Strom. Ein Transportvelo braucht viel Platz. Deshalb vorher abklären, wo es abgestellt werden kann; möglichst vor Regen geschützt.



Kindervelo-Zugsystem:

Anhänger- und Trailervelos eignen sich als Zwischenlösung für Kinder, die schon Velo fahren können, im Strassenverkehr aber noch nicht geübt sind. Mit einer Tandemkupplung Follow Me kann das Kindervelo unkompliziert an ein Velo angehängt werden – es ist die sicherste Variante, ein Kindervelo anzukoppeln. Achtung: Schläft das Kind während der Fahrt ein, droht ein Sturz!

Allgemeine Tipps:

- Entscheidend beim Velo als Zugfahrzeug sind ein stabiler Rahmen, gute Bremsen (ideal sind Scheibenbremsen) und eine Übersetzung, die das Anfahren auch mit zusätzlichem Gewicht erlaubt. Für steile Strecken oder schwere Lasten bietet sich ein E-Bike an.
- Definieren Sie Ihre Ansprüche vor dem Kauf möglichst genau und achten Sie auf Qualität.
- Ein Helm schützt Kind und FahrerIn oder Fahrer.
- Verdeckt der Anhänger das Licht des Velos, muss er bei Dunkelheit über ein eigenes Rücklicht verfügen.
- Insgesamt dürfen maximal drei Kinder transportiert werden: zwei im Kinderanhänger sowie eines im Kindersitz.
- Egal ob Kindersitz, Lastenanhänger oder Transportvelo, man muss sich zuerst daran gewöhnen. Gerade bei einem langen Transportvelo unterscheidet sich das Fahrverhalten stark von demjenigen eines normalen Velos. Ein Velo mit Anhänger ist breit – deshalb immer mit ausreichendem seitlichem Abstand zum Strassenrand fahren.

Detaillierte Infos zum Kinder- und Warentransport per Velo finden Sie in der gleichnamigen Broschüre des VCS. Sie können die Broschüre unter 031 328 58 58 kostenlos bestellen oder als PDF herunterladen unter



www.verkehrsclub.ch/velotransport



Gute Sicht und eine Schutzinsel in der Mitte: Der Fussgängerstreifen vor einem Schulhaus in Buttikon (SZ) hat den Segen des Experten.

Aus der Perspektive des Kindes

Von Nelly Jaggi

Wuchernde Hecken oder parkierte Autos: Für Kinder ist es auf der Strasse gefährlicher als für Erwachsene. Das Mobilitätskonzept Schule des VCS unterstützt Gemeinden darin, Schulwege kindergerecht und damit sicherer zu machen.

Auf dem kurzen Abschnitt entlang der Hauptstrasse ragt eine Hecke auf das Trottoir hinaus. Zora muss auf der Bordsteinkante laufen, damit sie neben ihrer Freundin Ronja Platz hat. Wenige Meter vor dem Schulhaus müssen sie die Strasse auf dem Fussgängerstreifen überqueren. Dabei nimmt ihnen ein parkiertes Auto die Sicht. Wer einmal versucht, einen Weg aus Sicht eines Kindes wahrzunehmen, wird feststellen, dass die Strasseninfrastruktur für Erwachsene gebaut wird.

Für Kinder ist es – aufgrund ihrer geringen Grösse, aber auch aufgrund ihrer noch nicht voll entwickelten kognitiven Fähigkeiten – auf der Strasse gefährlicher. Auch darf man von Kindern kein zuverlässiges verkehrssicheres Verhalten erwarten. Der Verkehr muss den kinderspezifischen Besonderheiten Rechnung tragen – um Fehlverhalten vorzubeugen oder dessen negative Folgen zu reduzieren.

Mobilitätskonzept für sichere Wege
Häufig ist der Schulweg der erste Weg, den ein Kind ohne Begleitung zurücklegt. Wie also muss ein Schulweg gestaltet sein, damit ihn ein Kind sicher zu Fuss gehen kann? Mit dem Mobilitätskonzept Schule hat der VCS ein Angebot entwickelt, das die Gemeinden darin unterstützt, Schulwege sicher zu machen. In Zusammen-

arbeit mit Kindern, Eltern und Lehrpersonen, den Behörden und der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) analysiert er bestehende Schulwege.

Ein zentraler Bestandteil davon ist die Begehung durch Fachpersonen des VCS und der BFU. Sie führt entlang aller Stellen, die von Eltern und Lehrerschaft im Vorfeld auf einer Karte als gefährlich markiert wurden, und findet unter den Aspekten einer sogenannten Road Safety Inspection und aus Kinderperspektive statt.

Elterntaxis gefährden Kinder

Die Expertinnen und Experten nehmen während der Begehung immer wieder die Perspektive von Ronja und Zora ein: Wuchert die Hecke zu sehr, ist der Fussgängerstreifen übersichtlich? Nebst Infrastruktur, die nicht auf die Kinder abgestimmt ist, können Kindern auch bestimmte Verkehrssituationen gefährlich werden. Etwa wenn andere Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren und mit ihren Manövern diejenigen Kinder gefährden, die zu Fuss unterwegs sind.

Basierend auf der Begehung entsteht ein Bericht mit konkreten Empfehlungen zur Schulwegsicherheit. Oft reichen einfache Massnahmen: ein Heckenchnitt, bessere Beleuchtung oder eine gut sichtbare Markierung. Grössere bau-

liche Massnahmen können bei einer anstehenden Strassensanierung vorgenommen werden. ■

Weitere Infos unter
www.mobiliaetskonzept-schule.ch

Der VCS hat die Kinderperspektive auf dem Schulweg untersucht. In der Ausgabe 5/2020 werden wir darüber berichten.



Mit Velohelm und Schulranzen

Von Camille Marion

Aktive Mobilität ist die ideale Lösung für den Schulweg. Ob zu Fuss oder mit dem Velo: die Kinder können sich bei dieser Gelegenheit das richtige Verhalten im Strassenverkehr aneignen.

Sieben Velos, sieben Kinder in Leuchtwesten, Helme auf dem Kopf und Schulranzen am Rücken. Wir sind im Weiler Rohr bei Tifers (FR). Es ist Freitagmorgen, kurz nach halb acht Uhr, die Velobusgruppe ist startbereit.

Es regnet, Daniela Wohlhauser erwartet uns deshalb unter einem Vordach. Die Mutter zweier Kinder hat diese Velobuslinie lanciert. «Wie die meisten Familien hier nehmen wir für kurze Strecken das Velo, also hat es sich auch für den Schulweg aufgedrängt», sagt Wohlhauser. Zusammen mit den anderen Eltern des Weilers, die reihum die Kinder begleiten, hat sie eine geeignete Strecke ausgesucht.

Die Eltern treffen sich am Anfang des Schuljahres, um sich miteinander ab-

zusprechen. An Wohlhausers Küchenschrank hängt eine Liste mit allen Details für die Begleitperson: Am Dienstag geht eines der Kinder ins Turnen und fährt nicht mit der Gruppe nach Hause, am Donnerstag hat ein anderes Kind Flötenstunde. «Für Unvorhergesehenes haben wir eine WhatsApp-Gruppe, so dass wir einander einfach und schnell informieren können», sagt Wohlhauser.

Neuaufgabe eines früheren Projekts

Die erste Velobuslinie entstand vor über zehn Jahren in Jussy im Kanton Genf. Dieses VCS-Projekt hatte zum Ziel, das Velo als Fahrzeug für den Schulweg zu fördern und seinen Einsatz zu begleiten. Auslöser war dasselbe Problem, das Tifers heute hat: ein Schulweg, der zu lang ist, um ihn zu Fuss zurückzulegen.

In den vergangenen Monaten haben die Kantone Freiburg und Wallis ihre Absicht erklärt, das Velofahren auf dem Schulweg zu fördern. Sie haben deshalb den VCS beauftragt, Lösungsansätze für die Schulen auszuarbeiten und dem Velobus neues Leben einzuhauchen. Paola Nagel Petrucci vom Bureau romand des VCS in Genf hatte schon mitgeholfen, die erste Velobuslinie aus der Taufe zu heben. Sie leitet auch das aktuelle Projekt und hofft, dass ihm Erfolg beschieden ist: «Unser Ziel ist, jedes Jahr mindestens in zwei neuen Gemeinden eine Velobuslinie zu eröffnen. Die Herausforderung besteht darin, die Eltern dafür zu begeistern.»

Sicher, ob zu Fuss oder mit dem Velo

Der Schulweg ist für den VCS seit Langem ein wichtiges Thema. Er hat vor über 20 Jahren den Pedibus eingeführt,



Da, wo ich auf den Pedibus warte, hat es ein Treppengeländer, dort mache ich immer den hängenden Koala. Lucie, Le Mouret (FR)



© François Waire

um das Phänomen der Elterntaxis einzudämmen, die rund um die Schulhäuser zu einer Gefahr für die anderen Kinder werden. Velobus und Pedibus verfolgen beide dasselbe Ziel, sie fördern die aktive Mobilität im Alltag. Was auf dem Schulweg eingeübt wird, kann für ganze Familien zur Gewohnheit werden.

Während sich der Pedibus für die Kleinen ab dem Kindergartenalter eig-

«Auch wenn die Kinder bereits regelmässig mit dem Velo unterwegs sind, entsteht auf dem Schulweg eine ganz andere Dynamik, auf die man vorbereitet sein muss»

Paola Nagel Petrucci

Die Kinder aus dem Weiler Rohr bei Tafers sind auf ihrem Schulweg jeden Tag mit dem Velo unterwegs.



© Corinne Aebberhard

bus. «Auch wenn die Kinder bereits regelmässig mit dem Velo unterwegs sind, entsteht auf dem Schulweg eine ganz andere Dynamik, auf die man vorbereitet sein muss», erläutert Nagel Petrucci. Der VCS arbeitet eng mit Pro Velo zusammen und bietet spezielle Velobus-kurse an. Die Erwachsenen und die Kinder sind eingeladen, vor dem Start einer neuen Linie daran teilzunehmen.

Die Sicherheit ist nicht zuletzt eine Frage des Materials und der Ausrüstung der Fahrerinnen und Fahrer. Der Helm gehört dazu und Leuchtwesten garantieren für eine gute Sichtbarkeit der Velobusgruppe. Der VCS stellt das Material und die Dokumentation zum Organisieren einer Linie bereit und steht den Eltern bei Bedarf zur Seite.

Weder Bus noch Radstreifen

In Tafers haben die Kinder aus dem Weiler Rohr keine andere Möglichkeit, als mit dem Velo oder im Elterntaxi zur Schule zu gehen. «Wir sind zwei Kilometer vom Primarschulhaus entfernt, zu nah, um einen Schulbus fordern zu können», bedauert Wohlhauser. Zwar verkehrt hier auch der Linienbus, aber der Fahrplan richtet sich nach der Oberstufe und passt nicht für die unteren Klassen.

Ausserdem entspricht die Veloinfrastruktur den Bedürfnissen nicht. Die Kinder müssen die Kantonsstrasse ohne Radstreifen benutzen. Weil es keine bessere Lösung gibt, fährt der Velobus deshalb zwischen Rohr und Tafers auf dem breiten Trottoir. Der Schulweg führt durch offenes Gelände, und die Sichtbarkeit ist auf der ganzen Länge sehr gut. «Die Polizei ist sich der Situation bewusst», erklärt Wohlhauser.

Damit die aktive Mobilität mit Sicherheit einhergeht, arbeitet der VCS auch mit den Gemeinden, den Schulen und der Polizei zusammen. ■



Weitere Infos unter www.velobus.ch

Der Pedibus in Bildern

Anlässlich des 20-Jahr-Jubiläums des Pedibus 2019 lässt eine Fotoausstellung 20 Kinder aus der ganzen Schweiz ihren Schulweg erzählen. Das vorliegende Dossier sowie die Titelseite der Ausgabe geben mit Fotos der Agentur Lundi13 einen Einblick. Die Ausstellung ist noch im Kanton Waadt zu sehen. Daten und Informationen: www.pedibus.ch/expositions.

Für den internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule»
nehme ich ein improvisiertes Musikinstrument
mit auf den Schulweg.
Olivia, Lausanne (VD)



© François Wavre

net, richtet sich der Velobus vor allem an Schülerinnen und Schüler ab zehn Jahren. Ein Schlüsselement aber ist dasselbe, nämlich die Sicherheit. Gewährleistet wird sie über Wegführung, Übung und Begleitung.

Kurse und Material

Die Bedingungen beim Velobus sind nicht ganz dieselben wie für den Pedi-

Wohnprojekt mit Pioniercharakter

Text und Bild: Anina Schweighauser

In Almens (GR) entsteht derzeit die Wohngenossenschaft Pumera – die erste autofreie Siedlung auf dem Land. Einer der Initianten, eine künftige Bewohnerin und ein Mobilitätsexperte erklären, was es braucht, um in einem Bündner Bergtal ohne eigenes Auto zu leben.

Pumera, das rätoromanische Wort für Obstbäume, hat in Almens (GR) eine etwas andere Bedeutung. Es ist der Name einer Wohngenossenschaft, die im 225-Seelen-Dorf entstehen soll – basierend auf hohen ökologischen Standards und Nachhaltigkeit. Der Name Pumera erinnert an den Obstpfad – Veia Pumera –, der einst durch Almens hindurchführte. Die ungefähr 25 Mietwohnungen der geplanten Wohngenossenschaft sollen jüngere und ältere Menschen in einer Siedlung vereinen.

Initianten des Projektes sind Urs Chiara und Urs Meng. Ihre Idee, in ihrem Dorf eine Wohngenossenschaft zu gründen, stiess bei der dortigen Bevölkerung auf offene Ohren. «Die Menschen haben

auf ein solches Projekt gewartet. Es ist Zeit, dass es auch auf dem Land Genossenschaftswohnungen gibt», sagt Chiara. Die Wohnbaugenossenschaft verfolgt zwei Ziele: Einerseits soll sie sich in das Dorfbild einfügen, andererseits soll sie in Bezug auf nachhaltige Mobilität und Energiesystem ein modellhaftes Projekt darstellen. Aus diesen Vorgaben entstanden erste Pläne für eine Siedlung mit einer stark beschränkten Anzahl Parkplätze.

Novum Pumera

Autofreie oder autoarme Siedlungen sind vor allem aus städtischen Gebieten bekannt. Für ein Dorf im bergigen Bündnerland ist ein Projekt wie die Pumera hingegen ein Novum. Unterscheiden sich die Anforderungen an eine autofreie Siedlung auf dem Land mit denjenigen an vergleichbare Siedlungen in städtischen Gebieten? Einer, der sich mit diesem Thema auskennt, ist Daniel Baehler. Er hat im Rahmen seiner Doktorarbeit an der Universität Lausanne die Motivationen und das Mobilitätsverhalten von Menschen untersucht, die in autofreien Siedlungen wohnen.

«Es gibt gewisse Mindestanforderungen an solche Siedlungen wie regelmässiger öffentlicher Verkehr (ÖV), eine gute Fuss- und Veloinfrastruktur, Carsharing-Möglichkeiten sowie eine gute Nahversorgung, insbesondere Lebensmitteläden. Im Prinzip kann man aber sagen, dass auch viele ländliche Gegenden diese Mindestanforderungen erfüllen», sagt Baehler.

Was braucht es denn, damit solche Siedlungen auf dem Land eine Chance

haben? «Solche Projekte müssen, wie das bei der Pumera der Fall ist, beispielsweise aus Initiativen künftiger Bewohnerinnen und Bewohner entstehen. Deren Überzeugung spielt eine zentrale Rolle in einem Kontext, in dem mit eigenem Auto leben noch immer eine soziale Norm ist – besonders auf dem Land», erklärt Baehler.

Familienleben ohne eigenes Auto

Eine Wohnung in der Pumera wird bald das neue Zuhause der Familie Lenz sein. Zurzeit leben Regina und Armando Lenz mit ihren beiden Töchtern Madlaina (5) und Linnea (2) im benachbarten Rodels – ohne eigenes Auto. «Wir haben nie etwas anderes gekannt, daher können wir auch nicht sagen, dass wir ein Auto vermissen oder unbedingt eins brauchen», erklärt Regina Lenz.

In den Wintermonaten ist die Familie hauptsächlich mit dem ÖV unterwegs. Im Frühling dann mit Velo und Anhänger. Schwere Einkäufe werden entweder mit dem Veloanhänger transportiert oder ab und an auch mal per Hauslieferdienst gebracht.

Die ältere Tochter beginnt nun selbst Velo zu fahren. «Das bereitet Madlaina grossen Spass», sagt Regina Lenz. Dass die Fahrt ins Unterland, wo die Eltern von Regina Lenz leben, mit dem ÖV länger dauert als mit dem Auto, sieht sie nicht nur als Nachteil: «Mit Kindern ist ÖV praktischer als eine Fahrt im Auto – sie können spielen, lesen und sich frei bewegen.»

Autoteilet statt Quersubventionierung

Für Baehler ist ein durchdachtes Mobilitätskonzept zentraler Punkt einer autofreien Siedlung: «Fakt ist: Je zentraler

Bevor ich mit dem Pedibus nach Hause gehe,
rutsche ich die gelbe Rutschbahn vor unserem
Schulhaus hinunter. Félicien, Courrendlin (JU)



© Nels Ackermann

Die Wohngenossenschaft baut bewusst keine eigenen Gemeinschaftsräume. Sie will nicht zum «Dorf im Dorf» werden.

und besser die Infrastruktur ist, desto einfacher ist es, ohne Auto zu leben. Bei einer dezentraleren Lage könnte man zum Beispiel ein wenig nachhelfen, indem man mehr Carsharing-Autos zur Verfügung stellen würde als in einer städtischen Siedlung.»

Bei der Pumera wird das Carsharing-Angebot «Autoteilet» genannt. Hierbei werden voraussichtlich private Autos zum Teilen angeboten. Zentral für Initiator Chiara ist es, ein Angebot zu haben, das für alle attraktiv ist – für Leute, die viel fahren, genauso wie für solche, die wenig fahren. Nebst Autos sollen auch E-Bikes zur Verfügung stehen, etwa wenn es für Einkäufe ins nahegelegene Thuis gehen soll. Dieses Mobilitätskonzept ermöglicht eine sehr differenzierte Nutzung: Je nach Wetter, Tageszeit, ÖV-Fahrplan, Lasten oder Bequemlichkeit wird das gewünschte Verkehrsmittel gewählt.

Erschlossen und velofreundlich

Chiara ist es ein Anliegen, eine Quersubventionierung von Parkplätzen zu vermeiden. Mit einer Verzichtserklärung auf einen Parkplatz profitieren die künftigen Mieterinnen und Mieter von einem reduzierten Mietzins. «Wir haben bereits 18 Verzichtserklärungen – bei 25 Wohnungen!», erzählt Chiara erfreut. Mit weniger als 0,2 Parkplätzen pro Wohnung erfüllt die Siedlung mittlerweile gar die Kriterien, um als autofrei eingestuft zu werden.

Eine solche Verzichtserklärung hat auch die Familie Lenz unterschrieben. Trotzdem ist es im Gegensatz zu den grösseren Schweizer Städten, wo inzwischen ungefähr die Hälfte aller Haushalte ohne eigenes Auto lebt, auf dem Land nach wie vor eher selten, als Familie auf ein Auto zu verzichten. «Wir haben einige Bekannte, die uns belächeln und die sich nicht vorstellen können, ohne eigenes Auto zu leben. Andere wissen, dass das problemlos möglich ist», sagt Regina Lenz.

Um die Frage zu beantworten, wie man mehr Familien auf dem Land davon überzeugen könnte, ohne eigenes Auto zu leben, muss sie nicht lange nachdenken: «Kleinere Ortschaften sollten besser



Leben ohne eigenes Auto – heute in Rodels, demnächst in der Siedlung Pumera: Regina und Armando Lenz mit ihren Töchtern Linnea und Madlaina.

erschlossen und Bergdörfer velofreundlicher gestaltet werden. Ausserdem wären mehr Konzepte zum Autoteilen sinnvoll – auch unter Familien.»

Mehr als nur autofrei

Ein wichtiger Aspekt (autofreier) Genossenschaftssiedlungen ist die Gemeinschaft. «Viele der Bewohnerinnen und Bewohner haben während meiner Forschungsarbeit die Bedeutung der Gemeinschaft für ein Leben ohne eigenes Auto betont. Nachbarschaftshilfe und gemeinsame Aktivitäten am Wohnort tragen dazu bei, das Bedürfnis nach Mobilität zu verringern», erklärt Experte Baehler. Dazu gehören gemeinsame Räume – eigentlich ein Kernmerkmal genossenschaftlicher Wohnformen – oder eine Umgebung, die gemeinsame Aktivitäten fördert.

Aber in diesem Punkt tanzt die Pumera aus der Reihe: Die Wohngenossenschaft baut bewusst keine eigenen

Gemeinschaftsräume. Sie will nicht zum «Dorf im Dorf» werden. In kurzer Gehdistanz zur geplanten Siedlung liegen das Dorffestaurant «Landhus» sowie der Gemeindesaal mit Küche und Sitzungszimmer. Dadurch sollen ebenso das gemeinschaftliche Leben der Bewohnerinnen und Bewohner als auch das Dorfleben gefördert werden.

Für Baehler hat die Siedlung Pumera Pioniercharakter: «Wenn gezeigt wird, dass es in Almens funktioniert, kann das andere Menschen inspirieren. Es ist sehr wichtig, solche Beispiele zu schaffen. Die Coronakrise hat gezeigt, dass Homeoffice von praktisch überall aus möglich ist. Für jemanden, der nicht täglich pendeln muss, kann ein Wohnort auf dem Land umso attraktiver sein.» ■

Anina Schweighauser ist Projektmitarbeiterin beim VCS Schweiz. Die gebürtige Bündnerin lebt seit acht Jahren ohne Auto in der Stadt Bern.

Spielerisch zu mehr Sicherheit

Von Micha Jegge

Das Swiss-Cycling-Projekt «bikecontrol» vermittelt Kindern und Jugendlichen fahrtechnische Kompetenzen, stärkt auf diese Weise ihr Selbstvertrauen und ruft ihnen die Nachhaltigkeit des Velofahrens ins Bewusstsein.

Der motorisierte Individualverkehr prägt auf Schweizer Strassen das Bild. In den Stosszeiten gehört Kolonnenverkehr in Ballungszentren längst zum Alltag, und die Autos werden immer breiter. Für ungeübte Velofahrende kann die Situation ungemütlich bis gefährlich werden – insbesondere für Kinder.

Vor diesem Hintergrund hat Swiss Cycling im Jahr 2017 «bikecontrol» lanciert. Das Projekt ist auf Kinder und Jugendliche im Alter von 6 bis 16 Jahren ausgerichtet. Es besteht im Kern aus einem Geschicklichkeitsparcours, auf welchem unter fachkundiger Leitung in Schulklassen sowie im Rahmen von Ferienpasskursen fahrtechnische Elemente vermittelt werden. Die Kinder lernen dabei auf spielerische Weise, ihr Gefährt zu beherrschen und in heiklen Situationen richtig zu reagieren.

Ältere Kinder und Jugendliche werden verstärkt mit spezifischen Verkehrssituationen konfrontiert. Zum Programm

gehören beispielsweise eine Sequenz zum Thema Linksabbiegen und eine zum Kreisverkehr. Der Kompetenzzuwachs verleiht den Teilnehmenden jenes Selbstvertrauen, welches nötig ist, um sich auf der Strasse sicher zu bewegen.

Umweltfreundlich und schnell

Die Sicherheit steht im Zentrum, aber «bikecontrol» verfolgt auch andere Ziele. Es geht unter anderem darum, die Kinder zu motivieren, das Velo im Alltag rege zu nutzen. Bei den Jugendlichen komme der Nachhaltigkeitsaspekt dazu, sagt Maurice Rapin, Leiter Breitensport von Swiss Cycling. «Das Velo ist das grünste Verkehrsmittel – und im urbanen Nahverkehr oft eines der schnellsten. Gelingt es uns, diese Fakten glaubhaft zu vermitteln, wird sich der eine oder die andere Teilnehmende künftig vermehrt aufs Velo setzen.»

Gegenwärtig kommen an rund 70 Tagen pro Jahr je drei bis vier Schulklassen oder Ferienpassgruppen in den Genuss eines 90 Minuten dauernden Workshops. In Anbetracht des permanent hohen Interesses ist Swiss Cycling bestrebt, das Angebot auszubauen. Die Vision sei,

dass jedes Kind einmal in seiner Schulzeit einen Workshop absolvieren könne, hält Rapin fest. «Auf diese Weise kämen auch Kinder mit dem Velo in Berührung, die im Elternhaus nicht fürs Velo sensibilisiert werden – unabhängig vom Umfeld.»

Gemäss einem Report der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) waren im Jahr 2016 bei 62 Prozent der Kollisionen Kinder die Hauptverursacher. Rapin ist überzeugt, dass sich diese Quote und dadurch auch die absoluten Unfallzahlen markant senken liessen, wenn sämtliche Kinder und Jugendliche einen «bikecontrol»-Workshop absolvieren könnten. Weil sie sich im Gewusel auf den Schweizer Strassen selbstbewusster und damit sicherer bewegen würden. ■

Micha Jegge ist Leiter Kommunikation beim nationalen Radsportverband Swiss Cycling.

Das Projekt «bikecontrol» wird von der Beisheim-Stiftung, dem Fonds für Verkehrssicherheit und vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) finanziert, die Teilnahme ist für Schulen kostenlos. Weitere Infos und Anmeldung: www.swiss-cycling.ch/infocenter/bikecontrol



©Swiss-Cycling/Ueli Känzler (BASPO)

Auf dem Geschicklichkeitsparcours lernen die Kinder auf spielerische Weise, ihr Gefährt zu beherrschen und in heiklen Situationen richtig zu reagieren.

Das Bike-Paradies auf dem Bauernhof

Zugegeben, die Anreise zum Swiss Bike Park könnte einfacher sein. Vor Ort jedoch, im Weiler Oberried bei Köniz (BE), bleiben kaum Wünsche unerfüllt. Auf einer Fläche von vier Fussballfeldern findet sich alles, was es zum Erlernen und Erleben des Velofahrens braucht. Das Angebot reicht von flowigen bis technischen Trails über diverse Sprung- und Skills-Elemente und ein Outdoor-Velodrom bis zu einem grosszügig angelegten Pumptrack, welcher die Bedürfnisse von Klein und Gross zu befriedigen vermag: Die Kinder erlernen auf spielerische Weise die Grundtechniken des Velofahrens, die Profis ermittelten vergangenen Oktober ihre Weltmeisterinnen und Weltmeister. Die hierzulande einzigartige Anlage steht allen Interessierten unentgeltlich zur Verfügung. Mehr Infos: www.swissbikepark.ch

Der geringste CO₂-Ausstoss beim Reisen: Die Fachmittelschülerinnen und -schüler aus Brunnen (SZ).



©VCS/Camille Marion

«Es gab Aha-Erlebnisse»

Von Nelly Jaggi

Mit der Ecotrip Challenge hat der VCS ein Projekt lanciert, das Schülerinnen und Schüler auf ihren persönlichen CO₂-Ausstoss beim Reisen sensibilisiert. Im Juni konnte die Gewinnerklasse ihren Preis entgegennehmen.

67 kg CO₂ haben die 26 Fachmittelschülerinnen und -schüler aus Brunnen (SZ) mit ihren Reisen im vergangenen Schuljahr im Durchschnitt pro Kopf ausgestossen. Damit sind sie von allen Schulklassen, die an der ersten Ecotrip Challenge des VCS teilgenommen haben, am klimafreundlichsten gereist. Zur Einordnung: Ein einziger Flug von Zürich nach Mallorca und zurück verursacht mehr als 400 kg CO₂.

Für die Ecotrip Challenge protokollieren die Schülerinnen und Schüler während eines Schuljahres den CO₂-Ausstoss all ihrer Reisen. Dadurch schärft sich ihr Bewusstsein dafür, wie viel CO₂ durch das Reisen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln entsteht. «Mir ist noch einmal bewusst geworden, wie viel CO₂ man eigentlich verbraucht, während man eine Reise macht», sagt eine Schülerin der Gewinnerklasse zum Abschluss.

Eine gute Chance

An der ersten Ausgabe der Ecotrip Challenge haben sich 79 Klassen aus 17 Kantonen beteiligt. «Ich bin sehr überrascht und erfreut, wie viele Klassen schon im ersten Jahr mitgemacht haben», sagt Projektleiterin Laura Schmid. «Das zeigt, dass die Jungen nicht nur auf die Strasse gehen, um zu protestieren, sondern sich auch mit dem Thema CO₂-Reduktion be-

fassen und ihr Verhalten ändern wollen.» Das bestätigt auch eine Brunnerer Schülerin: «Es ist eine gute Chance zu sehen, was wir für die Umwelt tun können.»

Auch Klassenlehrer Carlos Furrer hat diesen Effekt wahrgenommen: «Es gab durchaus Aha-Erlebnisse. Die grafische Aufbereitung auf der Website gab einen guten Referenzpunkt dazu, wie gross der Einfluss der unterschiedlichen Transportmittel ist.»

Zweite, erweiterte Durchführung

Schmid ist mit der ersten Ausgabe der Ecotrip Challenge zufrieden. Für sie steht die Sensibilisierung im Zentrum: «Mit diesem Projekt erleben die Schülerinnen und Schüler direkt, wie viel CO₂ durch ihr Reiseverhalten ausgestossen wird. Sie gewinnen so ein tieferes Verständnis, wie sie ihre Reisen klimafreundlich gestalten können.» Dieses Ziel hat Schmid bei den Jugendlichen aus Brunnen erreicht. Sie haben vermehrt darauf geachtet, welches Verkehrsmittel sie wählen, um zu verreisen, oder sind jetzt öfters mit dem E-Bike unterwegs, statt sich von den Eltern mit dem Auto fahren zu lassen.

Nach der gelungenen ersten Ausgabe findet im Schuljahr 2020/2021 die zweite Durchführung der Ecotrip Challenge statt. Neu können neben Gymnasien und Fachmittelschulen auch Klassen der Be-

rufsschulen sowie der Sekundarstufe I mitmachen. Derweilen können die Schülerinnen und Schüler aus Brunnen ihren Preis einlösen: Für das klimafreundlichste Reiseverhalten erhielten sie je einen Gutschein für einen Interrailpass im Wert von 250 Franken, gespendet von den SBB. ■

Die Anmeldung für die zweite Runde der Ecotrip Challenge ist bis zum 13. September möglich: www.ecotrip-challenge.ch



© Francois Wavre

WAS BEI ZWEI GRAD CELSIUS TEMPERATURANSTIEG PASSIERT

Steigende Temperaturen haben direkte Auswirkungen auf die Menschheit – in allen Regionen der Welt. Die Weltbank schätzt, dass bis 2050 mehr als 140 Millionen Menschen wegen der Folgen des Klimawandels auf der Flucht sein werden.

Bergregionen: Schmelzende Gletscher und eine dünnere Schneedecke senken die landwirtschaftlichen Erträge. Veränderungen in den Abflussmengen und der Saisonalität beeinträchtigen die Wasserversorgung von Kraftwerken.

Auf dem Land: Die Zahl der Waldbrände nimmt zu. Häufigere Dürreperioden und Wasserknappheit führen zu geringeren landwirtschaftlichen Erträgen.

Küstenregionen: Bei 2°C Temperaturanstieg steigen die Meeresspiegel um weitere 10 Zentimeter – verglichen mit einem Anstieg von 1,5°C. Durch diese zusätzlichen 10 Zentimeter sind 10 Millionen Menschen der Gefahr von Küstenüberflutungen ausgesetzt.

In Grossstädten: Es drohen häufigere und längere Hitzewellen. In tropischen Regionen sind Grossstädte während der Spitze der Hitzewellen kaum mehr bewohnbar.



März Lancierung Velo-Initiative	Juni Direkter Gegenvorschlag des Bundesrates	März Initiative wird zugunsten des Gegen- vorschlags zurückgezogen	13. Mai bis 10. September Vernehmlassung; Stellung- nahmen der Verbände und Organisation	Frühling Anpassung auf- grund Vernehmlassung; neuer Entwurf geht ans Parlament
2015	2016	2017	2018	2019
Dezember Einreichung Velo-Initiative		September 73,6 Prozent Ja-Stimmen zum Bundesbeschluss über die Velowege	November Runder Tisch zum Gesetzesentwurf	Herbst Auswertung der Stellungnahmen
				Sommer/Herbst Beratung im Parlament Herbst Schlussabstimmung; ohne Referendum tritt das Gesetz in Kraft

Der VCS blickt über den Velowegrand



Von Laura Schmid

Velofahren Endlich geht es vorwärts mit der Velo-Offensive:

Das Veloweggesetz ging diesen Sommer in die Vernehmlassung.

Es wird das Velo in der Schweiz vorwärtsbringen, weist aber auch Schwachstellen auf.

Es sind so viele Velos auf den Schweizer Strassen unterwegs wie noch nie. Das sportliche Verkehrsmittel ist vielen – nicht zuletzt wegen Corona – noch mehr ans Herz gewachsen. Schon im Herbst 2018 hat das Schweizer Stimmvolk seine Sympathie für den Drahtesel zum Ausdruck gebracht: Mit einem deutlichen Ja hat es einen neuen Artikel in die Bundesverfassung aufgenommen und den Bund beauftragt, sich ums Velo als Verkehrsmittel zu kümmern. Als erster Schritt zur Umsetzung dieses Verfassungsartikels muss nun ein Gesetz ausgearbeitet werden.

Der erste Entwurf davon liegt nun vor. Im Frühling eröffnete der Bundesrat die Vernehmlassung zum Bundesgesetz über die Velowege. Der VCS begrüsst das neue Gesetz. Es bringt eine wesentliche Verbesserung: Neu sind die Kantone verpflichtet, zusammenhängende Velowegnetze zu pla-

nen und verbindlich in ihre Richtpläne aufzunehmen. Dabei wird unterschieden zwischen Alltags- und Freizeitnetzen. Gemeint sind nicht nur Velowege, sondern auch andere Anlagen, wie zum Beispiel Abstellplätze. Für diese Anliegen hat sich der VCS sehr lange eingesetzt. Eine durchdachte Planung ist der erste Schritt, um Velofahren attraktiv, direkt und sicher zu machen.

Keine nationale Strategie

Doch gleichzeitig würde ein brandneues Veloweggesetz die Chance bieten, über den Velowegrand zu blicken. Dass es für eine wirkungsvolle Veloförderung mehr braucht als nur Velowege, sieht man in Ländern wie den Niederlanden oder Dänemark. In weitreichenden Masterplänen legen sie Ziele fest: Wie soll sich das Velo als Verkehrsträger entwickeln? Wie viel Prozent des Verkehrsaufkommens soll der Veloverkehr ausmachen?

Gleichzeitig müssen in einem Masterplan Massnahmen und Strategien festgelegt werden, wie diese Ziele erreicht werden können. In den Niederlanden zeigt sich deutlich, dass eine klare Strategie grosse Wirkung zeigt. Der Bundesrat sieht für die Schweiz leider lediglich vor, dass die Kantone Routen planen müssen. Eine nationale Strategie und Zielsetzung fehlt.

Günstig, aber nicht kostenlos

Eine weitere Schwachstelle im neuen Gesetz: Es soll zwar mehr Velowege geben, nicht aber mehr Geld für deren Umsetzung. Veloinfrastrukturen sind nicht teuer – aber auch nicht kostenlos. Eine gut ausgebaute, siche-

re Veloroute quer durch eine dicht bebaute Stadt braucht Planung, Änderungen in der räumlichen Gestaltung und nicht zuletzt eine bauliche Umsetzung. Die komplexen und somit teuren Veloinfrastrukturen sind in der Regel in Städten und Agglomerationen nötig. Dazu muss das notwendige Geld gesprochen werden. Der VCS fordert deshalb, dass vom Geld, das für die Strasseninfrastruktur zur Verfügung steht, ein höherer Anteil für die Agglomerationsprogramme gesprochen wird.

Planung ist gut, Umsetzung besser

Das neue Gesetz sieht vor, dass die Kantone ihre Velowegnetze innerhalb von fünf Jahren nach Inkrafttreten des Gesetzes geplant haben müssen. Eine Frist zur Umsetzung dieser Pläne sieht es hingegen nicht vor. Das kritisiert der VCS scharf. Gerade wenn die finanziellen Mittel knapp sind, werden Vorhaben für Veloinfrastrukturen gerne auf die lange Bank geschoben.

In den vergangenen Wochen stand der VCS mit zahlreichen Organisationen im Kontakt, damit auch sie sich im Vernehmlassungsverfahren äussern und die Kritik teilen. Das stärkt die VCS-Position und gibt dem Engagement fürs Velo mehr Rückenwind. Der Bundesrat wird nun alle Stellungnahmen prüfen und voraussichtlich im Winter den überarbeiteten Entwurf für das Veloweggesetz erstellen. Dann ist das Parlament am Zug. ■

Laura Schmid ist Veloexpertin beim VCS Schweiz und täglich mit ihrem schönen schwarzen Velo im Stadtverkehr unterwegs.

So soll es sein

Sie möchten Beispiele für mustergültige Veloinfrastrukturen in der Schweiz kennenlernen? Sie wollen mehr übers Engagement des VCS fürs Velo wissen oder die ganze Stellungnahme zum neuen Veloweggesetz lesen? Besuchen Sie unsere Website:



www.veloinfrastruktur.ch

Natur und Farben für den VCS (unten), eine düstere Atmosphäre in seinem letzten Comic «Femme sauvage» (links) und ein Plakat mit einer hoffnungsvollen Zukunftsvision für das Festival Delémont'BD: Tom Tirabosco Engagement ist ebenso vielfältig wie seine Werke.



Zeichnen fürs Klima

Porträt Die Illustrationen von Tom Tirabosco lockern seit vielen Jahren den internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» auf. Nicht nur bei seiner Zusammenarbeit mit dem VCS zeichnet der Genfer Künstler für eine bessere Welt

Von Camille Marion

Kinder mit einem Lächeln auf den Lippen. Tiere und viel Grün überall. Ein Rasenteppich und Äste, welche die Szene umrahmen: Wie in einem langsamen Umzug gehen die Kinder auf einen Mann zu, der mit der Hand winkt. Über ihm zwischen den Bäumen hängt ein Transparent mit der Aufschrift «école». Die Zeichnung illustriert die Ausgabe 2020 des internationalen Tages «Zu Fuss zur Schule», der am 18. September stattfindet.

Tom Tirabosco hat sich für eine optimistische Traumwelt entschieden – ein Zeichen für eine ermutigende Zukunft. Nach einem Frühling, der von Einschränkungen geprägt war, wollte der Künstler die Rückkehr zu einem Klima der Offenheit ausdrücken.

Aktivistischer Künstler

Tirabosco trennt seine persönliche Arbeit von den Auftragsarbeiten – mal ist er Künst-

ler, mal Handwerker. Er zeichnet seit über 20 Jahren für politische Organisationen oder Parteien. Zuerst für den WWF, später für die Grünen, aber auch für die Zeitschriften «Revue durable», «La Salamandre» oder andere Projekte im Kampf für den Umweltschutz. Eine Zusammenarbeit, die immer den eigenen Überzeugungen entspricht; Zeichnen ist für Tirabosco etwas sehr Intimes.

Wissen weitergeben

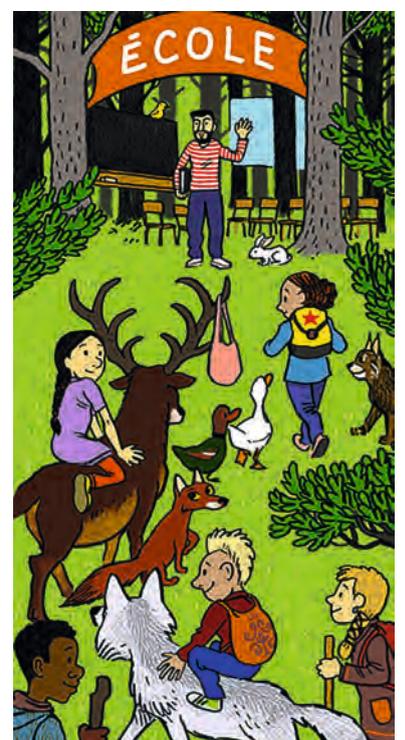
Seit mehreren Jahren kämpft Tirabosco dafür, dem Comic den Stellenwert in der Öffentlichkeit zu geben, den das Genre verdient. Mit der Eröffnung der École supérieure de bande dessinée et d'illustration – dem ersten Studiengang für diese Kunstform in der Westschweiz – wurde sein Einsatz belohnt. Der Erfolg gibt ihm Recht, der Studiengang hat bereits zwei Klassen – in denen er auch unterrichtet.

Nicht immer ist Tiraboscos Arbeit vom positiven Ton geprägt, wie beim internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» zur Geltung kommt. Er zieht den aufgeklärten Pessimismus einem blauäugigen Optimismus vor, schaut die Situation realistisch an, die Zukunft jedoch hoffnungsvoll. In seinem jüngsten Comic «Femme sauvage» (2019) projiziert er diese Zukunft in eine Frauen-

figur, die Leben schenkt, umsorgt und beschützt.



Infos zum internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» unter www.pedibus.ch



Tom Tirabosco arbeitet seit über 15 Jahren mit dem VCS zusammen. Er wurde 1966 in Rom geboren, heute lebt und arbeitet er in Genf. Mehr zu Tiraboscos Werken, die sich zwischen Reflexion, Sensibilität, Humor und Zynismus bewegen, unter www.tirabosco.com

Bahnverkehr – das wird neu

Von Nelly Jaggi

Öffentlicher Verkehr Keine Tariferhöhungen, ein gestrichenes Angebot und verbesserte Passagierrechte: ein kurzer Überblick über die wichtigsten Änderungen fürs kommende Jahr im Bahnverkehr.

Der VCS freut sich, dass es trotz drastischer Umsatzeinbussen in Frühling zu keinen Erhöhungen auf die Billettpreise im öffentlichen Verkehr (ÖV) kommt. Für Kin-

Die Begründung der SBB, dass das Produkt eine Ungleichbehandlung in dieser Alterskategorie schafft, lässt Schmid nicht gelten. «Das Ziel eines Rabattes für Stu-

«Das Ziel eines Rabattes für Studierende war nie eine Gleichbehandlung, sondern vielmehr ein Akt der Solidarität.»

Laura Schmid

der und Jugendliche wird das Bahnfahren in Zukunft gar günstiger: Alleinreisende Kinder fahren bis zum 6. Geburtstag gratis, danach bis zum 16. Geburtstag für maximal 19 Franken pro Tag. Neu wird es ausserdem Sparklassenwechsel und Sparbillette für Kleingruppen geben.

Nicht mehr erhältlich ab Ende Jahr ist hingegen das Generalabonnement Junior für Studierende von 25 bis 30 Jahren. ÖV-Spezialistin Laura Schmid vom VCS bedauert diesen Entscheid: «Es ist eine Tatsache, dass viele Studierende ihr Studium mit 25 Jahren noch nicht abgeschlossen haben. Sei es, weil sie auf Nebenjobs angewiesen sind oder weil sie einen höheren Bildungsabschluss anstreben. Sie verfügen über geringe finanzielle Mittel, sind aber gleichzeitig oft auf den ÖV angewiesen.»

dierende war nie eine Gleichbehandlung, sondern vielmehr ein Akt der Solidarität, denn in diesem Alter sind die finanziellen Verhältnisse sehr unterschiedlich, je nachdem, ob man bereits arbeitet oder noch in Ausbildung ist», sagt sie.

Annäherung ans EU-Recht

Ab August 2021 gelten für ÖV-Nutzerinnen und -Nutzer bessere Passagierrechte: Entschädigungen werden ab einem Betrag von fünf Franken ausbezahlt – anstatt zehn Franken, wie es der Bundesrat ursprünglich vorgeschlagen hatte. Für Verspätungen von mehr als einer Stunde gilt ein Entschädigungsanspruch von 25 Prozent des Fahrpreises und bei Verspätungen von mehr als zwei Stunden sind es 50 Prozent. Entschädigungsberechtigt sind damit Passagiere, die ein Billett für min-



© SBB, CFF, FFS

destens 20 Franken gelöst und mehr als eine Stunde Verspätung erlitten haben, respektive ein Billett für mindestens zehn Franken gelöst und mehr als zwei Stunden Verspätung erlitten haben.

Damit hat der Bundesrat im Mai im Sinne des VCS entschieden, der sich in der Vernehmlassung für die Fünf-Franken-Schwelle eingesetzt hatte. Faktisch gleicht die Schweiz damit ihre Regelung geltendem EU-Recht an. ■

ANZEIGE

COMMUTER-DAYPACK

HIGH VISIBILITY.

ORTLIEB **WATERPROOF**

COMMUTER-DAYPACK HIGH VISIBILITY: High-End Rucksack mit höchster Sicherheitsstufe. Das rundum eingearbeitete Reflektionsgarn verwandelt den eleganten Daypack bei Dunkelheit in deinen persönlichen Bodyguard. PVC-frei und **MADE IN GERMANY.**



KEEP DRY WHAT YOU LOVE.

Eine ungenügende Leistung

Neuwagenziele Die CO₂-Verordnung wird revidiert. Sie legt den maximalen durchschnittlichen Ausstoss für Neuwagen fest. Doch grosse Mängel bleiben bestehen.

Von Laura Schmid

© Fotolia/don57



Neuwagen dürfen durchschnittlich 95 g CO₂/km ausstossen: Eine einfache Rechnung, die wegen zu grosszügiger Bestimmungen nicht mehr aufgeht.

Das Ziel ist klar: Seit diesem Jahr dürfen alle neu verkauften Personenwagen im Durchschnitt maximal 95 g CO₂ pro Kilometer ausstossen – bei den Lieferwagen sind es 147 g CO₂. Diese Emissionsvorschrift für Neufahrzeuge – besser bekannt unter dem Begriff Neuwagenziel – ist die einzige Massnahme, die unsere Klimapolitik kennt, um den CO₂-Ausstoss im Verkehr zu senken.

Die Schweiz hat diesen Mechanismus von der Europäischen Union (EU) übernommen. Die Details regelt die CO₂-Verordnung, die zurzeit revidiert wird. Darin finden sich allerdings Bestimmungen, die das Neuwagenziel als Instrument enorm abschwächen. Der Bundesrat sieht bislang nicht vor, diese abschwächenden Bestimmungen zu ändern. Das kritisiert der VCS scharf.

Die Besten zählen doppelt ...

Die Rechnung ist einfach und lässt sich mit Schulnoten vergleichen. Eine gute Note kann eine schlechte Note kompensieren – Hauptsache, der Durchschnitt ist am Ende genügend. Umgemünzt auf das Neuwagenziel:

Für jedes Auto mit einem Ausstoss über 95 g CO₂/km muss ein Auto mit einem entsprechend tieferen Ausstoss verkauft werden.

Eine Bestimmung namens Supercredits macht es den Autoimporteuren aber europaweit einfacher, das Ziel zu erreichen. Dank dieser Regel zählen nämlich jene Autos mit einem CO₂-Ausstoss unter 50 g CO₂/km doppelt. Immerhin: Diese Mehrfachzählungen werden jedes Jahr weniger, bis 2023 alle Neuwagen nur noch einfach gezählt werden dürfen. Trotzdem – um bei der Analogie mit den Schulnoten zu bleiben: Zählen die guten Noten doppelt, ist es wesentlich einfacher, das Schuljahr zu bestehen.

... und die Schlechten gar nicht

Noch viel einfacher ist es, wenn die schlechtesten Noten zusätzlich gestrichen werden. In der CO₂-Verordnung findet sich eine weitere Bestimmung, die es den Importeuren erleichtert, das Neuwagenziel zu erreichen: der sogenannte Swiss Finish. Dank diesem Schweizer Schliff müssen die Autos mit dem höchsten CO₂-Ausstoss nämlich gar nicht

mitgerechnet werden. Konkret werden im Jahr 2020 die obersten 15 Prozent gestrichen, ein Jahr später zehn Prozent, noch ein Jahr später fünf Prozent. Erst in drei Jahren sollen alle Neuwagen zählen.

Dieser Schweizer Sonderweg wird damit begründet, dass es für die EU insgesamt einfacher sei, die Neuwagenziele einzuhalten. In reicheren EU-Ländern würden zwar zu viele Autos mit hohem CO₂-Ausstoss verkauft, das werde aber durch ärmere Länder kompensiert, wo durchschnittlich kleinere, leichtere Wagen verkauft werden. Da sich in der Schweiz überdurchschnittlich viele Menschen grosse Allradantriebe leisten können, sei das Erreichen der Ziele schwieriger. Mit anderen Worten: Weil die Schweiz so reich ist, soll sie weniger Klimaschutz betreiben müssen.

Nachhelfen auf Kosten des Klimas

In der Schule braucht es einen genügenden Durchschnitt, um zu bestehen. Die Schweizer Neuwagenflotte erreicht das 95-g-Ziel dank Supercredits und Swiss Finish auch mit einer ungenügenden Leistung. Erst in drei Jahren gilt das gesetzte Neuwagenziel tatsächlich. Dabei müsste die Schweiz schon heute alles daran setzen, so effiziente Autos wie nur möglich zu verkaufen. Denn diese Autos werden viele Jahre auf unseren Strassen unterwegs sein – und danach nochmal Jahrzehnte als Occasionen in anderen Ländern. So verzögern wir den dringend nötigen Ausstieg aus den fossilen Energien.

Der VCS hat seine Kritik an diesen Bestimmungen im Vernehmlassungsverfahren eingebracht. Ob sie der Bundesrat in der Übergangsverordnung aufnehmen wird, bleibt abzuwarten. Er hätte in der laufenden Revision die Chance, die Vereinfachungen zu streichen. Damit würde das Neuwagenziel zu einer wirkungsvollen Klimaschutzmassnahme. ■

Laura Schmid verfasst beim VCS Schweiz Vernehmlassungsantworten und lebt selber ohne Auto.



Was hat ein Auto mit unserer Energiezukunft zu tun?

Gas ist fortschrittliche Energie. Denn Erd- und Biogas sind klima- und umweltschonend und vielseitig einsetzbar. Wenn Sie zum Beispiel ein zu 100 Prozent mit Biogas betriebenes Auto nutzen, fahren Sie mit geringer CO₂-Emission und produzieren kaum Feinstaub oder Stickoxide. Den Biogas-Anteil bestimmen Sie übrigens an einigen Gas-tankstellen selbst. Wie einfach auch Sie Teil der Energiezukunft werden, erfahren Sie auf gazenergie.ch

Je mehr man darüber weiss, desto mehr macht es Sinn.





«Ein klares Wachstumspotenzial»

Europa mit dem Zug Armin Weber von der SBB im Gespräch über die steigende Bereitschaft, längere Strecken im Zug zurückzulegen, politischen Druck und den Nachtzug als Instrument für den Klimaschutz.

Interview: Nelly Jaggi und Laura Schmid



© VCS/Nelly Jaggi

«Wir sind davon überzeugt, dass dem internationalen Bahnverkehr die Zukunft gehört»: Armin Weber, Leiter internationaler Personenverkehr bei der SBB.

Armin Weber, wer eine Zugreise ins Ausland buchen will, muss das oft am Schalter tun. Warum geht das nicht einfacher?

Es gibt einen grossen Nachholbedarf und wir haben viel Luft nach oben, um besser zu werden. Ein nationales Tarifsysteem für den gesamten ÖV, wie es die Schweiz mit dem nationalen direkten Verkehr kennt, ist in Europa in dieser Art nicht verbreitet. Das ist aber die Grundlage, um das Ziel «1 Reise – 1 Ticket» realisieren zu können. Stattdessen sind die einzelnen Tarif- und Verkaufssysteme der Bahnen in Europa sehr unterschiedlich aufgebaut und weisen technisch unterschiedlichste Schnittstellen auf. Dazu kommt, dass die Tarifbestimmungen von Land zu Land anders sind: also Kindesaltersregelungen, Anerkennung von Rabattkarten und so weiter.

Was tut die SBB, um den Ticketkauf zu erleichtern, und wo stösst sie an Grenzen?

Unser Fokus liegt für einen ersten Schritt auf der Vereinfachung des Ticketkaufs für

die Verbindungen zu unseren Nachbarn in Deutschland, Frankreich, Italien und Österreich. Die Hürde bleibt dort, wo wir über mehrere Ländergrenzen hinwegmüssen. Skandinavien oder Osteuropa haben vollkommen andere Vertriebssysteme, die grösstenteils auch gar nicht darauf ausgerichtet sind, ein internationales Ticket anzubieten.

Mit welchem Angebot wären Sie zufrieden?

Die Fahrten ab der Schweiz in die Nachbarländer plus die Niederlande und Belgien decken etwa 95 Prozent unserer Ticketverkäufe im internationalen Verkehr ab. Unser Anspruch ist, dass für diese Länder der Ticketkauf so einfach ist wie für eine Inlandreise. Für den verbleibenden Teil wird eine gute Onlinelösung schwer zu realisieren sein. Dort bieten wir Hilfe am Schalter.

Welchen Stellenwert hat der internationale Zugverkehr bei der SBB?

Er hat in den letzten Jahren stark zugenommen. Die SBB sieht ein klares Wachstumspo-

tenzial im internationalen Personenverkehr, auch im Kontext der Nachhaltigkeitsdiskussionen. Wir haben hierfür auch entsprechend hohe Investitionen getätigt, unter anderem mit dem Kauf der neuen Zugflotte Giruno. Wir setzen in den nächsten Jahren also auf einen konsequenten Ausbau des Angebots im internationalen Tag- und Nachtverkehr.

Mit der Petition «1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa» fordert der VCS, dass sich der Bundesrat in der EU für eine Standardisierung der Vertriebssysteme einsetzt. Profitieren Sie von diesem politischen Druck?

Ja, er wirkt vor allem auch in Richtung unserer Partnerbahnen und der anderen Bahnen in Europa. Das Bedürfnis, wie es in der Petition beschrieben wird, ist da. Es gibt Projekte auf der europäischen Ebene, mit dem Ziel, gemeinsame Standards zu definieren und den Bau neuer Vertriebssysteme daran auszurichten. Aber wir spüren auch, dass noch nicht alle Bahnen in Europa mit voller Leidenschaft dabei sind. Für die Schweiz als kleines Land im Herzen von Europa hat der internationale Verkehr eine ganz andere Bedeutung als für andere europäische Länder.

Ein Ziel ist eine Verschiebung des Modalsplits vom Flug zum Zug. Was braucht es dazu nebst eines einfachen Buchungssystems?

Wir brauchen ein grosses und attraktives Angebot, mit dichten Takten und guten Reisezeiten. Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit prägen entscheidend die Qualität, aber auch modernes Rollmaterial und ein guter Service in den Zügen – WLAN beispielsweise – sind sehr wichtig. Mit einem guten Produkt und entsprechenden Preisen werden wir im Modalsplit deutlich wachsen können – das haben wir im letzten Jahr erlebt.

Wie haben Sie das konkret gespürt?

Wir hatten im 2019 bei den Reisenden ein Wachstum von 7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Diese Zuwächse hatten wir auf un-

seren Hauptdestinationen nach Frankfurt, Paris, Mailand und Innsbruck. Das sind die klassischen internationalen Strecken mit rund vier Stunden Reisezeit. Doch was wir im letzten Jahr auch gesehen haben, und das ist für uns der eigentliche Wandel, dass die Nachfrage auch auf den längeren Strecken von sechs bis acht Stunden deutlich gestiegen ist – eben Zug statt Flug. Deswegen rutscht auch der Nachtzug bei den Kunden wieder stärker bei der Verkehrsmittelwahl in den Vordergrund. Das umweltfreundliche Reisen gewinnt klar an Bedeutung.

Das ist erfreulich ...

... und das ist der Grund, warum wir den Ausbau der internationalen Verkehre forcieren. Dazu zählt übrigens auch, dass wir die Anbindung aus dem Ausland zu den touristischen Destinationen in der Schweiz verbessern. Dazu werden wir schon im September weitere Pläne vorstellen.

Im Frühling vor einem Jahr hat die SBB angekündigt, dass sie das Nachtzugangebot ausbauen will.

Wir sehen, dass der Nachtzug von den Kunden wieder deutlich stärker nachgefragt wird. Sonst könnten wir diesen Schritt nicht machen. Grund auch hier ist die klar nachweisbare Klimawirkung von Nachtzügen. Gemäss unserer eigenen Schätzungen führt jede Nachtzuglinie jährlich zu einer Einsparung von 10 000 bis 20 000 Tonnen CO₂. Wir schätzen, dass wir mit unserem heutigen Angebot insgesamt rund 50 000 Tonnen CO₂ einsparen. Das entspricht rund der Hälfte der heutigen Emissionen der SBB oder den durchschnittlichen, jährlichen Emissionen von etwa 30 000 Autos!

«Wir konnten unsere Ausbaupläne für den Nachtverkehr ausarbeiten und planen einen konkreten ersten Ausbauschritt schon ab Dezember 2021.»

Wie haben Sie diese Zahlen geschätzt?

Grundlage dieser Schätzungen bilden die Reisendenzahlen und der Modalsplit je Linie. Wir simulieren dann, wie sich die Reisenden verhalten würden, wenn es den Nachtzug nicht gäbe. Ein Teil der Reisen würde wegfallen, die übrigen Reisen würden mit dem Auto, dem Flugzeug oder dem Fernbus erfolgen. Dem stellen wir dann die Emissionen dieses «neuen» Modalsplits gegenüber. Die errechneten Zahlen sind ein klares Argument, warum wir handeln müssen. Nachtzüge sind ein wirksames Instrument für den Klimaschutz. Und wir als SBB wollen deshalb handeln. Wir haben eine klare Klimastrategie.

Zu beachten ist, dass Nachtverkehre kaum kostendeckend betrieben werden können und wir somit auf Zusatz- oder Fördermittel angewiesen sind. Angesichts der klaren Klimawirkung sind diese Mittel aber gut investiert und wir vertrauen darauf, eine Förderung aus dem Klimafond erhalten zu können.

Wo stehen Sie heute?

Wir konnten unsere Ausbaupläne für den Nachtverkehr in den letzten Monaten ausarbeiten und planen einen konkreten ersten Ausbauschritt schon ab Dezember 2021. Wir beabsichtigen, im September gemeinsam mit unserem Hauptpartner ÖBB eine

entsprechende Vereinbarung zu unterzeichnen. Dann werden wir detaillierter über diese Ausbaupläne informieren.

Inwiefern hat die Coronakrise Einfluss auf die Ausbaupläne?

Sie hat den internationalen Zugverkehr hart getroffen. Aber wir sehen, dass die Nachfrage zurückkommt. Corona wird sicherlich noch länger eine Auswirkung auf den internationalen Verkehr haben. Aber wir sind überzeugt, dass dem internationalen Bahnverkehr die Zukunft gehört. Das ist auch der Grund, weshalb wir trotz der schwierigen finanziellen Lage an unseren Ausbauplänen festhalten.

Wie reisen wir 2030 in Europa?

Meine Vision ist, dass man keinen Unterschied mehr spürt zwischen dem nationalen Reisen in der Schweiz und dem internationalen Verkehr in Europa. ■

Petition eingereicht

Vor wenigen Tagen hat der VCS die Petition «1 Reise – 1 Ticket für ganz Europa» mit knapp 7000 Unterschriften eingereicht. Er fordert darin, dass sich der Bundesrat bei der EU dafür einsetzt, die Schaffung einer internationalen Buchungsplattform voranzutreiben.

ANZEIGE

**SIE SETZEN SICH FÜR
DEN KLIMASCHUTZ EIN.
IHRE GELDANLAGE AUCH?**

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

Genossenschaftlich
Pionier seit 1975
59 000 AnlegerInnen weltweit


in Menschen investieren

www.oikocredit.ch
044 240 00 62



© Felicitas Löffel

Mehr Veloverkehr gehört zu den wichtigen Zielen der VCS-Strategie 2030.

Neue Strategie – ehrgeizige Ziele

Strategie 2030 «Der VCS ist der glaubwürdige Umwelt- und Klimaschutzverband für nachhaltige Mobilität und Lebensqualität»: Basierend auf dieser Vision hat der Verband die Strategie 2030 entwickelt und verabschiedet.

Von Ruedi Blumer

Der VCS sorgt mit seinem Engagement für mehr Lebensqualität. Das zeigt jüngst eine Kampagne mit eindrücklichen Bildern (vgl. Doppelseite zu Beginn des Dossiers) in Baden (AG), wo der Stadtkern vom Autoverkehr befreit und den Menschen zurückgegeben wurde. Überall in der Schweiz gibt es derartige Beispiele – Begegnungszonen, Tempo 30, Velowege, einladende Bahnhöfe und so weiter. Viele davon sind auch ein Verdienst des VCS und seiner Sektionen.

Der Verkehrsverband für Mensch und Umwelt verfügt mit vielen treuen und langjährigen Mitgliedern über ein starkes Fundament. Längst hat sich der VCS schweizweit erfolgreich positioniert als Vordenker an der Schnittstelle von Verkehr, Umwelt und Klima. Die Fachkompetenz ist anerkannt, die Vernetzung breit und etabliert und der Verband wird thematisch von der Basis getragen.

Die strategischen Handlungsfelder

Nach über 40 erfolgreichen Jahren – der VCS feierte 2019 sein 40-Jahr-Jubiläum – ist die Zeit reif für eine Neudefinition der strategischen Ziele. Ergänzend zu den bestehenden strategischen Instrumenten – dem Zweckartikel und den (Mehr-)Jahresprogrammen – wurde eine mittelfristige Zielperspektive erarbeitet. Die Strategie 2030 setzt sich zusammen aus der Vision – «Der VCS ist der

glaubwürdige Umwelt- und Klimaschutzverband für nachhaltige Mobilität und Lebensqualität» –, sechs strategischen Handlungsfeldern und diesen zugeordneten strategischen Zielen.

Die Strategie dient als Grundlage für die Ausrichtung der künftigen Programme. Dadurch können die Aktivitäten zielgerichteter, fokussierter und damit auch wirkungsvoller ausgestaltet werden. Die drei verkehrspolitischen Handlungsfelder sind: Klima- und Umweltschutz, Lebensqualität und Technologie. Wichtigste Ziele dabei sind eine markante Steigerung des Anteils Fuss- und Veloverkehr am Modalsplit: auf kurzen Distanzen mit mehr als 60 Prozent, in den Agglomerationen zusammen mit dem öffentlichen Verkehr mehr als 80 Prozent. Ebenfalls zentral ist eine Verbesserung der Lebensqualität, dank attraktivem Fuss- und Velowegnetz für Alltag und Freizeit, der Priorisierung des Langsamverkehrs, erhöhter Sicherheit insbesondere für Kinder, Menschen mit Behinderung und Betagte sowie besserem Schutz vor Emissionen und Lärm.

Positive Folgen der Coronakrise sind der gewaltige Veloboom und die steigende Bedeutung von Lebensqualität in der unmittelbaren Wohnumgebung und im Naherholungsraum. Diese Chancen gilt es mit kleinen und grossen Aktivitäten und Projekten in der ganzen Schweiz zu nutzen.

Angebote und Alternativen

Zum anderen definiert die Strategie drei verbandspolitische Handlungsfelder: Mitglieder, Dienstleistungen und Produkte, Finanzierung sowie Sektionen und Zentralsekretariat. Der VCS will seine Angebote und Aktivitäten für das Leben ohne eigenes Auto ausbauen sowie Alternativen und Lösungen für ressourcenschonende Freizeit- und Reiseaktivitäten aufzeigen. Sektionen und Zentralsekretariat kooperieren und unterstützen sich gegenseitig. Die Bekanntheit des VCS soll in allen Sprachregionen deutlich gesteigert werden.

Die Strategie wurde von Zentralvorstand und Geschäftsleitung in mehreren Klausuren erarbeitet und danach in zwei Resonanzschleifen den Sektionen und den Mitarbeitenden des Zentralsekretariats vorgelegt und diskutiert. Die Feedbacks daraus flossen in die Strategie ein, welche vom Zentralvorstand am 31. Januar 2020 finalisiert und verabschiedet wurde. ■

Ruedi Blumer ist Präsident des VCS Schweiz und Mitglied des Vereins Öffentlicher Spielplatz (www.spielplatz-gossau.ch) in Gossau (SG). Dieser liegt hinter dem Bahnhof an der Veloroute 33 und wird von Freiwilligen unterhalten.

Stopp der Zersiedelung der Landschaft

Landschaftsinitiative Sie will den Bauboom ausserhalb der Bauzonen stoppen: Die Landschaftsinitiative, die auch dank der Unterstützung durch die VCS-Mitglieder zustande gekommen ist. Hier nochmals kurz zusammengefasst die Ziele des Anliegens.

Von Yves Chatton

Etwas mehr als ein Jahr nach ihrer Lancierung durch den Verein «Ja zu mehr Natur, Landschaft und Baukultur» ist die Landschaftsinitiative zustande gekommen. Das Tempo der erfolgreichen Unterschriftensammlung zeigt, dass die Bevölkerung den Schutz der Schweizer Landschaft stärken will. Die VCS-Mitglieder haben mit dem Einsenden der Unterschriftenbögen, die dem VCS-Magazin vom September 2019 beilagen, wesentlich zum Erfolg der Initiative beigetragen. Vielen Dank!

Doch was will diese Initiative und was hat Landschaftsschutz mit Mobilität zu tun? Hier nochmals ein kurzer Überblick.

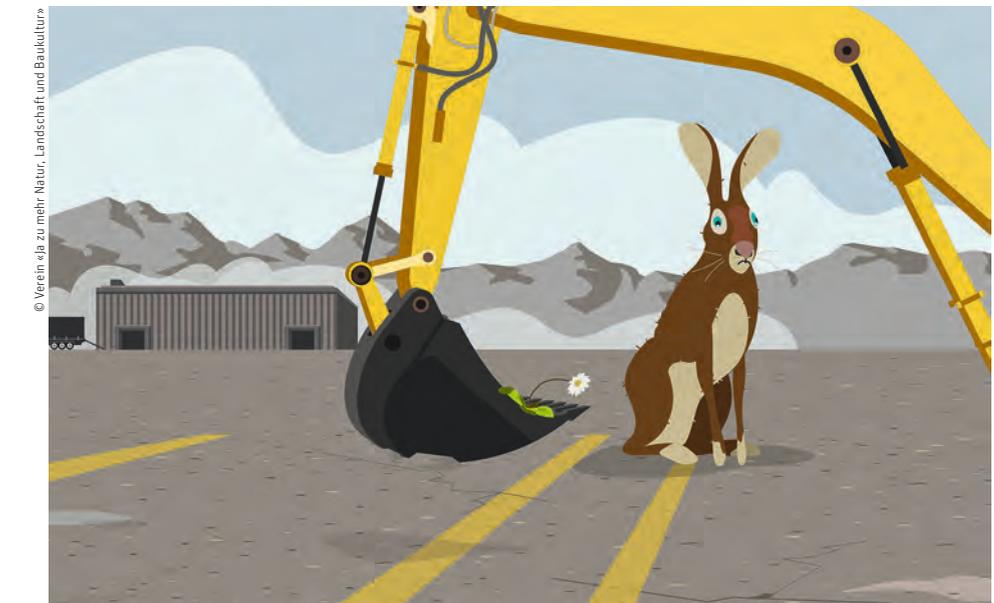
Zu viele Ausnahmen

Die Landschaftsinitiative will mit der Aufnahme strengerer Regeln in die Verfassung den Bauboom ausserhalb der Bauzonen stoppen. Im Raumplanungsgesetz steht das Prinzip der klaren Trennung von Bau- und Nichtbaugebieten. Doch die vielen in den letzten Jahren vom Parlament beschlossenen Lockerungen haben zu einer starken Zunahme der Zersiedelung ausserhalb der Bauzonen geführt. Neue Strassen haben direkt mit der Ausdehnung von Siedlungsflächen zu tun, und umgekehrt führen Neubauten auch zu neuen Strassen.

Die Entwicklung bleibt nicht ohne Folgen für die Landschaft: Zwischen 1985 und 2009 hat die Siedlungsfläche ausserhalb der Bauzonen um mehr als 186 Quadratkilometer zugenommen. Das entspricht mehr als der Gesamtfläche der Städte Zürich, Genf, Basel und Bern! Heute liegen fast 40 Prozent der Siedlungsflächen ausserhalb der Bauzonen. Diese intensive Zersiedelung zerstückelt die Landschaft und führt zu einem Verlust des Lebensraums für Fauna und Flora sowie von Kulturland. Wenn sich nichts ändert, wird die Zersiedelung der Landschaft weiter zunehmen.

Für einen gesunden Boden

Die Landschaft schützen heisst auch den Boden schützen. Eine nachhaltige Landwirt-



Weniger Beton, mehr Leben: Das ist das Ziel der Landschaftsinitiative.

schaft braucht qualitativ hochwertigen Boden, um erstklassige Produkte zu liefern. Gegenwärtig verliert aber die Schweizer Landwirtschaft jede Sekunde einen Quadratmeter Kulturland. Bei diesem Tempo wird es immer schwieriger, die Nahrungsgrundlage der Schweiz sicherzustellen.

Um den Trend zu brechen, fordert die Initiative eine Plafonierung der Anzahl und der Fläche von Bauten ausserhalb der Bauzonen unter Berücksichtigung landwirtschaftlicher Bedürfnisse. Neubauten ausserhalb von Bauzonen bleiben so möglich, wenn sie für die Landwirtschaft nötig sind.

Für einen nachhaltigen Tourismus

Die Initiative wird sich auch auf die Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus günstig auswirken. Die Branche profitiert stark von intakten Natur- und Kulturlandschaften. Gleichzeitig bedroht sie diese auch durch die vielen Infrastrukturen, Unterkünfte und Zweitwohnungen. Mit einer Plafonierung der Bauten ausserhalb von Bauzonen kann deshalb der Schweizer Tourismus seinen wichtigs-

ten Trumpf behalten, gleichzeitig können – bis zu einem gewissen Mass – notwendige neue touristische Infrastrukturen wie zum Beispiel Seilbahnen bewilligt werden.

Für eine zukunftsgerechte Mobilität

Ein Stopp der Zersiedelung der Landschaft ist zentral, um den Schaden der Strasseninfrastrukturen für Natur und Fauna zu verringern. Zudem reduziert eine weniger ausgedehnte Siedlungsfläche die Abhängigkeit vom Auto und fördert so eine nachhaltige Mobilität.

Aus all diesen Gründen hat der VCS die Landschaftsinitiative unterstützt. Die Initiative wurde am 8. September zusammen mit ihrer Zwillingsschwester, der Biodiversitätsinitiative, eingereicht. ■

Mehr Infos zu den Initiativen unter www.biodiversitaet-landschaft.ch.

Yves Chatton ist Projektbeauftragter beim VCS Schweiz für Themen der Raumplanung, des autofreien Lebens und des Flugverkehrs.

Delinat – Bio-Pionier seit 1980.

Giftfrei geniessen

Die reiche Naturvielfalt schafft ein geschlossenes Ökosystem, aus dem gesunde, aromatische Trauben und gehaltvolle Terroir-Weine entstehen. Ohne einen Tropfen Chemie.

Klima schützen

Nachhaltigkeit über den Weinberg hinaus: Delinat setzt auf erneuerbare Energien sowie effiziente Weintransporte – und bietet das erste Mehrwegsystem für Versandkartons an.

Biodiversität fördern

Delinat bringt Leben in den Weinberg zurück. Kräuter, Hecken und Bäume bieten Lebensraum für Tausende Nützlinge, die für das ökologische Gleichgewicht sorgen und die Reben vor Krankheiten schützen.



6 traumhafte
Bio-Weine
aus dem
Naturparadies

statt CHF 84.00

CHF 59.–

Sie sparen 30%
portofreie Lieferung



Jetzt bestellen
und 30% sparen

 delinat.com/vcs

Für persönliche Beratung
071 227 63 00

 **DELINAT**

Wein aus reicher Natur.

«Ein Schritt für den Klimaschutz»

Versicherungen Mit der neuen Motorfahrzeugversicherung von VCS und Zurich können Neukundinnen und Neukunden den CO₂-Ausstoss kompensieren. Wie das funktioniert und wer davon profitiert, erklärt VCS-Beraterin Jessica Bachmann im Interview.

Interview: Nelly Jaggi

Jessica Bachmann, der VCS hat eine Motorfahrzeugversicherung mit CO₂-Kompensation lanciert. An wen richtet sich dieses Angebot?

Neukundinnen und Neukunden können ihr Auto bei uns versichern und wir übernehmen die Kompensation des durchschnittlichen CO₂-Ausstosses während eines Jahres – nicht nur den Verbrauch des Autos, sondern auch der Strasseninfrastruktur und der Bereitstellung des Fahrzeugs.

Der Erlös fliesst in ein Klimaschutzprojekt von myclimate. Was macht myclimate?

Myclimate ist eine Stiftung mit Sitz in der Schweiz, die neben Beratung und Klimabildung auch Klimaschutzprojekte in der Schweiz und im Ausland entwickelt. Dabei werden fossile Energiequellen durch erneuerbare Energien ersetzt, lokale Aufforstungsmassnahmen mit Kleinbauern umgesetzt oder energieeffiziente Technologien implementiert, um CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Projekte – es sind bislang über 130 in rund 30 Ländern – erfüllen höchste Qualitätsstandards. Die Klimaerwärmung kennt keine Landesgrenzen und so ist es für den Klimaschutz nicht relevant, ob das CO₂ in der Schweiz oder in einem anderen Land kompensiert wird.

Noch ist die CO₂-Kompensation beim Autofahren die Ausnahme.

Das stimmt, die Quote derjenigen, die freiwillig CO₂ kompensieren, ist zurzeit gering.

Aber wir müssen handeln. Mit dem Angebot wollen wir einen ersten Schritt machen. Wir sind der erste Versicherungsanbieter, der die Kosten für die CO₂-Kompensation für seine Kundinnen und Kunden übernimmt.

CO₂-Kompensation löst das Klimaproblem nicht. Die gewaltigen Mengen, die ausgestossen werden, können nicht mehr kompensiert werden. Wie schätzen Sie das ein?

Es wird immer Autofahrerinnen und Autofahrer geben. Es gibt Gründe, die es einem verunmöglichen, autofrei zu leben, etwa Wohn- und Arbeitsort, schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr oder die körperliche Verfassung. Bis wirklich alle Autos fossilfrei fahren, braucht es eine Überbrückungslösung für die unvermeidbaren Emissionen. CO₂-Kompensation ist ein erster Schritt für den Klimaschutz, mit dem wir viel bewirken können.

Will der VCS mit dem Angebot auch sensibilisieren?

Der Verkehr ist der Hauptverursacher der CO₂-Emissionen in der Schweiz. Deshalb ist es mir wichtig, dass die Leute wissen, wie hoch der CO₂-Ausstoss beim Autofahren ist. Ich kann mir gut vorstellen, dass das nicht allen gleichermassen bewusst ist. Wir möchten keinen Rebound-Effekt und unsere Kunden im Glauben lassen, dass sie dank der Kompensation uneingeschränkt Auto fahren können, ohne die Umwelt zu belasten. Vielmehr wollen wir sensibilisieren, was un-

© VCS/Nelly Jaggi



«Wir wollen sensibilisieren»: Jessica Bachmann, VCS-Beraterin.

sere Emissionen bedeuten, und aufzeigen, wie auch kleine Handlungen eines jeden und jeder Grosses bewirken können.

Hat die Coronakrise die Menschen dazu bewegt, wieder vermehrt Auto zu fahren?

Es gibt tatsächlich Menschen, die aufgrund der aktuellen Situation wieder vermehrt mit dem Auto unterwegs sind. Darunter sind bestimmt einige, die bisher aus ökologischen Überlegungen darauf verzichtet haben. Ihnen wollen wir eine Möglichkeit bieten, in einem ökologischeren Rahmen unterwegs zu sein. Natürlich fördern wir als nachhaltiger Verkehrsverband nach wie vor die Alternativen. Auch wer ein Auto hat, kann seine Fahrten reduzieren, indem er von Velolieferdiensten oder Mitfahrgelegenheiten profitiert. ■

Mit der Autoversicherung von VCS und Zurich fahren Sie klimaneutral

Schliessen Sie jetzt Ihre Autoversicherung beim VCS ab und wir kompensieren für Sie den CO₂-Ausstoss Ihres Autos bei myclimate – für Neukundinnen und Neukunden übernimmt der VCS im

ersten Jahr die Kosten für die Kompensation.

Helfen Sie mit: Fahren auch Sie CO₂-neutral. Verlangen Sie eine Offerte bis am 31. Oktober 2020 und profitieren Sie von den Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder: per Telefon (031 328 58 21) oder online unter www.verkehrclub.ch/klimaneutral.





Bern

Autobahn-Megaprojekt à la 70er-Jahre

Durchgehend sechs Spuren zwischen Muri und Kirchberg, gar deren acht am Grauholz: So sieht der Bundesrat die Berner Autobahn-Landschaft der Zukunft. Serviert werden die brisanten Pläne häppchenweise.

Fertig sein soll das Megaprojekt irgendwann um 2040. Bis dann muss die Schweiz gemäss dem Pariser Abkommen über 60 Prozent ihres CO₂-Ausstosses reduziert haben. Das geht nur mit weniger Autoverkehr. Mehr Strassenkapazitäten bewirken das Gegenteil. Mit Ausbauten

und der Beseitigung von «Engpässen» öffnet der Bund dem Motorfahrzeugverkehr Tür und Tor. Das Bundesamt für Strassen ASTRA plant wie vor 50 Jahren nach der Logik «wachsende Bevölkerung, mehr Autoverkehr.» Dabei sollten uns solche Prognosen eine Warnung sein: Damit

wir endlich Gegenmassnahmen ergreifen.

Das Ganze wird uns in Häppchen serviert: Am 1. Juli gab der Bundesrat grünes Licht für den Ausbau des Wankdorf-Anschlusses und für die sechs Spuren zwischen Schönbühl und Kirchberg. Bereits in der Detailplanung steckt der Achtspurausbau im Grauholz. Um eine breite Front gegen diese aus der Zeit gefallenen Autobahn-Verbreiterungen aufzubauen, hat der VCS

zusammen mit den Parteien von links bis in die Mitte und weiteren Organisationen den Verein Spurwechsel gegründet. Wir schauen genau hin und wollen die Bevölkerung aufrütteln.

Markus Heinzer,
Präsident Verein Spurwechsel Bern,
VCS-Mitglied

Informiere dich auf
www.spurwechsel-bern.ch und werde Mitglied in unserer Bewegung!

Umfahrung Aarwangen: viel teurer, kaum besser

Hier eine zeitgemäss projektierte Sanierung der Ortsdurchfahrt, die durchaus zu überzeugen vermag, dort eine Umfahrung, die Naherholungsgebiete und wichtige Lebensräume zerstört: Zwiespältiger könnten die Gefühle, die das aktuelle Projekt auslöst, nicht sein.

Die VCS-Regionalgruppe (RG) Oberaargau-Emmental hat im Rahmen der Mitwirkung zur Verkehrssanierung Aarwangen die umfangreichen Unterlagen durchgeackert – und ist einigermassen konsterniert. Als Kontrapunkt zur Ortsdurchfahrt steht da diese Umfahrung mitten durchs Smaragdgebiet Oberaargau – Teil eines europäischen Naturschutzprogramms –, wie ein Relikt aus dem 20. Jahrhundert. In den Unterlagen wird alles versucht, sie in einem positiven Licht erscheinen zu lassen, angefangen beim Thema Klimaschutz: Im Umwelt-

verträglichkeitsbericht wird es, in zwei kurzen Abschnitten, als nicht relevant eingestuft. Dies bei einer Strasse, die unbestritten Mehrverkehr generiert und schon beim Bau der 450 Meter langen Betonbrücke und beim Tunnelausbruch grosse Mengen CO₂ generiert. Die vom Grossen Rat angenommene Motion Vanoni zur Klimafolgenabschätzung aller kantonalen Grossprojekte lässt grüssen.

Die gesamte Smaragdgebiet-Frage wiederum wird mit einem kurzen Zitat aus einem Rechtsgutachten erledigt. Dabei hat sich die Schweiz als Vertragspartnerin der

Berner (!) Konvention verpflichtet, besonders wertvolle Lebensräume zu schützen. Die Auflagen für dieses Smaragd-Netzwerk sind offen formuliert, die betreffenden Lebensräume dürfen jedoch keinesfalls gefährdet werden.

Fragezeichen über Fragezeichen

Auch der Bewertungsbericht wirft Fragen auf. Der Zeitgewinn, der für eine positive Bewertung wichtigste Faktor, wurde im ersten Bericht von 2015 mit 160 000 Stunden angegeben. Nun sind es plötzlich 250 000 Stunden,

ein Plus von 40 Prozent, lapidar begründet mit einer andern Abgrenzung der Modellperimeter. Auch die Kostensteigerung von 44 Prozent gegenüber dem Vorprojekt von 2015 hinterlässt einen Nachgeschmack. In der Referendumsabstimmung zum Projektierungskredit wurde immer mit Kosten vom 135 Mio. Franken, +/- 20 Prozent, argumentiert. Wie relevant ist da das Abstimmungsergebnis noch?

Die VCS-Regionalgruppe lehnt aus all diesen Gründen die Umfahrungsstrasse nach wie vor ab und fordert, dass der Projektteil Sanierung Ortsdurchfahrt abgetrennt und möglichst schnell in Angriff genommen wird. Die Situation in Aarwangen ist anerkanntermassen untragbar.

Christoph Waber,
Geschäftsleiter RG OaEm

REGIONALGRUPPE BIEL

Hauslieferdienst mit gewissen Extras: «Wili» ist gestartet

Am 1. Juli war es so weit: «Wili» beförderte die ersten Einkäufe von Geschäften in Biel, Nidau und Port zu den Kundinnen und Kunden. Im ersten Monat führte der neue Velo-Hauslieferdienst, getragen vom Bieler Landschaftswerk, der Pro Senectute

und dem VCS, bereits über 500 Transporte aus. Herausgewachsen ist er aus der «Biennevole»-Aktion während des Lockdown (s. letztes VCS-Magazin).

«Wili» bietet aber noch einiges mehr, so eine Einkaufsbegleitung, die sich an Seniorinnen

und Senioren sowie an Menschen richtet, die aufgrund eines Handicaps kurzfristig oder dauerhaft in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Auch beim Einräumen der Einkäufe, beim Entsorgen von Abfallsäcken, Papier, Karton, Glas oder Metall oder beim

Pflanzengiessen ist «Wili» gerne behilflich.

Autofreies Einkaufen schafft mehr Raum fürs Zufussgehen, das Velo und den öffentlichen Verkehr. Von Lieferdiensten wie «Wili» profitieren dementsprechend Mensch und Umwelt. Für



© Benjamin Zumbühl

Auf die Plätze ...: (v.l.n.r.) Urs Scheuss, Geschäftsleitungsmittglied VCS BE; «Wili»-Projektleiter Kevin Meyer, Geschäftsführerin Marion van der Meer, Micha Aebi und Natasha Pittet vom Landschaftswerk Biel-Seeland AG; Cyrill Hofer, Regionalleiter a.i. Pro Senectute Biel/Bienne-Seeland.

den VCS ist es zudem wichtig, damit aktiv an der Förderung der sanften Mobilität mitzuarbeiten, Erfahrungen zu sammeln und die positiven Veränderungen im Mobilitätsverhalten infolge der Corona-Pandemie zu verfestigen. «Wili» stammt übrigens aus

dem ostafrikanischen Swahili und bedeutet «Zwei»: Gemeinsam und nicht mit mehr motorisiertem Individualverkehr lösen wir unsere Verkehrsprobleme.

Urs Scheuss,
Geschäftsleiter RG Biel-Bienne
www.service-wili.ch

Bieler Wahlen 2020

Die VCS-Regionalgruppe empfiehlt ihre Vorstandsmitglieder Bettina Epper und Urs Scheuss (beide Liste 8, Grüne Biel, bisher) für den Stadtrat. **Bettina Epper** ist seit Januar 2019 Stadträtin. «Weniger Platz für Autos, mehr Raum für Menschen»: Als passionierter Wanderin sind ihr die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger besonders wichtig. Zu den wichtigsten Erfolgen von **Urs Scheuss** im Stadtrat gehört sein im Mai 2018 mit 48:10 Stimmen angenommener Vorstoss, der namentlich einen breit abgestützten Dialog zum Westast verlangte. Der 2019 angelaufene Dialog ist hoffentlich der Anfang vom Ende dieses stadtzerstörenden Projekts.



© Joel Schweizer

Klimaschutz statt Bypass

VCS und WWF spannen zusammen und fordern in einer gemeinsamen Einsprache, auf den Bau des Bypass zu verzichten. Will der Bund die verbindlichen Klimaziele im Mobilitätsbereich erreichen, ist Autobahnbau genau das Verkehrte.

Der Verkehr ist für rund einen Drittel des CO₂-Ausstosses in der Schweiz verantwortlich. Davon entfallen fast drei Viertel auf den Autoverkehr. Weiterfahren wie bisher liegt deshalb nicht mehr drin. Auch in der Agglomeration Luzern braucht es vielmehr Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und eine effizientere Gestaltung der Mobilität, was heisst: Wir müssen noch stärker auf den öffentlichen sowie den Velo- und Fussverkehr setzen.

Das Projekt Bypass bewirkt genau das Gegenteil: Die neue Autobahn bedeutet eine massive Kapazitätserweiterung und sorgt in der Region Luzern für 14 Millionen zusätzliche Autokilometer pro Jahr. Die Klimafrage wird dabei praktisch ausgeklammert: In der Kosten-Nutzen-Analyse etwa schlägt der Fahrzeitgewinn für die Autofahrerinnen und -fahrer mit 1,3 Milliarden Franken positiv zu Buche, andererseits sind für das gesamte Projekt

gerade mal fünf (!) Millionen Franken «Klimakosten» veranschlagt. VCS und WWF zweifeln diese Berechnungen in ihrer Einsprache an.

Veraltet bis schlicht falsch
Dazu kommt: Die Grundlagen für das Projekt – Verkehrsprognosen und das Verkehrsmodell – sind falsch oder veraltet. Und von der versprochenen Förderung des öffentlichen Verkehrs als flankierender Massnahme zum Bypass findet sich im aktuellen Projekt gar nichts mehr. Somit ist dieses Vorhaben endgültig das falsche Rezept zur Lösung der regionalen Mobilitäts- und Klimaprobleme. Der Bypass ist weder städtebaulich zeitgemäss noch mit den verbindlichen Klimazielen («netto null 2050») vereinbar.

Dominik Hertach,
Geschäftsleiter

Luzern



© VCS

Autobahneinfahrt Kasernenplatz: Mit dem Bypass steigt die Autobahnkapazität in Luzern massiv an.

Online-MV 2020

Im Juni hat der VCS Luzern die diesjährige Mitgliederversammlung via Online-Formular durchgeführt. Danke für die zahlreichen Rückmeldungen. Die Rechnung 2019 und das Budget 2020 wurden von den abstimmenden Mitgliedern grossmehrheitlich angenommen.

Der Präsident Michael Töngi wurde ebenso im Amt bestätigt wie alle anderen Vorstandsmitglieder – Hugo Fessler, Mirjam Landwehr, Samuel Odermatt, András Özvegyi, Andreas Schönbacher und Thomas Eichenberger – sowie die Revisoren Ernst Sandmeier und Moritz Christen. Neu in den Vorstand gewählt worden ist Marco Huwiler. Herzlich willkommen!



Ein Projekt ohne jedes Augenmass

Einen Katzensprung vom Bahnhof Aarau entfernt plant das Kantonsspital Aarau (KSA) einen Personalparkhaus-Neubau mit 710 Parkfeldern, wovon nicht weniger als 465 neu hinzukommen. Nach Meinung des VCS Aargau ist er nicht bewilligungsfähig.



Dienstag, 21. Juli, 13 Uhr: Auf dem Dach des KSA-Besucherparkhauses sind drei Fahrzeuge abgestellt. Die unteren Parkebenen sind etwa zur Hälfte belegt. Nachts steht das Parkhaus weitgehend leer: Viel Abstellplatz für Fahrzeuge von Mitarbeitenden!

Über 50 Einsprachen sind gegen das Grossprojekt eingegangen, eine davon vom VCS, eine weitere vom Verein Aarau Mobil, dessen Städteinitiative zu einem vom Volk vor zwei Jahren angenommenen Gegenvorschlag führte. Seither steht in der Aar-

aauer Gemeindeordnung, dass die Stadt sich namentlich für eine emissionsarme, energieeffiziente und flächenschonende Mobilität einsetzt und den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr fördert, um deren Anteile am Gesamtverkehr zu erhöhen – und mithin je-

Ergebnisse der Urabstimmung

Nachdem die Mitgliederversammlung 2020 abgesagt werden musste, beschloss der Vorstand, die statutarisch notwendigen Entscheide per Urabstimmung herbeizuführen. Mittels Beilage zum VCS-Magazin 3/2020 wurde dazu eingeladen (Teilnahme-

frist: 2. Juli). 73 Mitglieder haben sich beteiligt, den Jahresbericht 2019 und die Schwerpunkte 2020 genehmigt, Rechnung und Budget abgenommen und den Vorstand sowie den scheidenden Kassier entlastet. Vorstand und Präsidium sowie die Delegierten wurden in ihrem Amt bestätigt. Neu in den Vorstand gewählt wurde der junge Verkehrsplaner Michael Knecht aus Ennetbaden. Unser neuer Kassier heisst Clemens Bischofberger und lebt in Brugg. Der Revisorin und dem

Revisor wurde das Mandat für ein weiteres Jahr erteilt. Alle Gewählten arbeiten auf ehrenamtlicher Basis.

Auf Corona-Drüse gedrückt

Der mediale Sturm der Entrüstung war gross. Mitarbeitende des KSA sammelten hunderte Unterschriften für ihre Petition «Corona-Heldinnen in Aarau brauchen mehr als Applaus – sie brauchen ein Parkhaus!». Der VCS Aargau hat zwar ein gewisses Verständnis für den Wunsch des KSA, seiner Belegschaft möglichst nah beim Haupteingang Parkplätze bieten zu können. 24-Stunden-Betrieb und Schichtzeiten verunmöglichen es, dass alle per Velo oder ÖV zur Arbeit kommen, zumal die Arbeitsbedingungen in Pflegeberufen dazu führen, dass das Personal in einem immer grösseren Umkreis rekrutiert werden muss. Doch mit über 1000 Parkfeldern verfügt das KSA heute schon über fast doppelt so viele Abstellplätze wie das weit grössere Universitätsspital Zürich.

Für den Tagbetrieb braucht das KSA in unsern Augen keine weiteren Parkplätze, da Besu-

cher wie Mitarbeitende grossmehrheitlich per ÖV anreisen können. Für die Nachtschicht könnten Teile der grosszügig dimensionierten Besucherparkierung freigegeben werden. Das KSA ist ja durchaus bemüht, mit einem betrieblichen Mobilitätskonzept und einer griffigen Parkierungsordnung das Verkehrsaufkommen zu steuern. So haben etwa Mitarbeitende, deren Arbeitsweg weniger als 5 km lang ist, grundsätzlich keinen Anspruch auf einen Parkplatz. Ein Neubau mit 710 Einstellplätzen, wovon nicht weniger als 465 neu hinzukommen, würde all dies untergraben.

Auch der Kanton ist gefordert

Das geplante Parkhaus steht im Widerspruch zu den kantonalen und städtischen Planungszielen. Diese sehen alle vor, den MIV zurückzubinden, und dabei ist das Parkplatzangebot eine wichtige Stellschraube. Weil es eine Umweltverträglichkeitsprüfung braucht, ist der VCS einspracheberechtigt. Eine Einwendung war schon aus formaljuristischen Gründen nötig, um unsere Rechte zu wahren.

Die dezentrale Struktur des Aargaus wird oft zur Rechtfertigung von Strassenausbauten herangezogen. Die Folgen dieser Politik zeigen sich in den überlasteten Zentren. Der Kanton müsste die Mittel stattdessen in zukunftsfähige Lösungen für eine multimodale Mobilität stecken, in Park+Ride und einen dichten Fahrplan auch in Randregionen und zu Randzeiten. Dass mit dem Auto mitten in die Stadt fährt, wer draussen auf dem Land wohnt, ist nicht mehr zeitgemäss.

Christian Keller, Geschäftsleiter



Neu im Vorstand: Michael Knecht, Verkehrsplaner aus Ennetbaden.

A1-Ausbau: bitte gemäss Umweltschutzgesetz

Solothurn



Lässt sich der Ausbau der A1 zwischen Härkingen und Luterbach auf sechs Spuren nicht verhindern, so muss er wenigstens möglichst verträglich erfolgen. Die VCS-Sektion Solothurn sitzt mit am Runden Tisch, der dies auszuhandeln hat.



© Didi Weidmann / Wikipedia

Die A1 bei Häringen: VCS und Gemeinden fordern die lückenlose Einhaltung der Lärmgrenzwerte, das Bundesamt für Strassen dagegen gewichtet die Wirtschaftlichkeit höher.

Ob auf Kantons- oder Nationalstrassen: Kapazitätserhöhungen sind unzeitgemäss und dem VCS ein Dorn im Auge. Die Solothurner Regierung hat das A1-Ausbauprojekt leider sehr unkritisch durchgewinkt. Wichtig war ihr

offenbar der Ausbau, alles andere nicht. Das hat neben den Umweltverbänden auch die betroffenen Gemeinden und die Bauern auf den Plan gerufen. 2019 wurde im Rahmen eines sogenannten Runden Tisches der Dialog mit

dem Bundesamt für Strassen ASTRA und der Solothurner Regierung aufgenommen. In diesem Rahmen forderte und fordert der VCS unter anderem die lückenlose Einhaltung der Lärmimmissions-Grenzwerte und zieht dabei am gleichen Strick wie die Gemeinden.

Mit «WTI» das USG aushebeln?

Am 1. Juli hat der Kantonsrat verschiedene Vorstösse zum A1-Ausbau beraten. In seinen Antworten zitiert der Regierungsrat einfach die Argumentation des ASTRA. Mit einem «WTI» (Wirtschaftlicher Tragbarkeits-Index) entbindet sich dieses von der korrekten Erfüllung des

Umweltschutzgesetzes (USG): Lärmschutzmassnahmen werden nicht systematisch bei überschränkten Immissionsgrenzwerten realisiert, sondern nur, wenn dies auch «wirtschaftlich» ist. Das USG dergestalt einfach zu unterlaufen, ist aus Sicht des VCS nicht zulässig. Er gilt weiterhin, für einen vollständigen, das heisst USG-konformen Lärmschutz zu sorgen.

Bleibt zu hoffen, dass der Runde Tisch diesbezüglich Fortschritte bringt und die Regierung beim ASTRA unmissverständlich auf die lückenlose Einhaltung der Lärmgrenzwerte pocht.

Heinz Flück, Vorstandsmitglied

Gute Neuigkeit fürs Velowegnetz

Dass neu der Kanton für die meisten Velowege zuständig ist, ebnet den Weg zu einem durchgängigen, attraktiven Solothurner Veloroutennetz.

In seiner Juni-Session hat der Kantonsrat eine Teilrevision des Strassenbaugesetzes beschlossen. Mit ihr wird die Zuständigkeit für sämtliche Velowege von kantonaler Bedeutung klar und sinnvoll geregelt. Auch wenn diese sich auf Gemeindestrassen oder nicht unmittelbar auf oder neben einer Kantonsstrasse befinden, zeichnet nun der Kanton dafür verantwortlich. Jährlich stehen neu bis zu 2 Millionen Franken zur Verfügung, um Lü-

cken im Velowegnetz zu schliessen. Teil der Gesetzesrevision ist auch die Integration des Strassenbauaufonds in die allgemeine Staatsrechnung.

Nicht gerüttelt wurde an der Finanzierung der Strassen durch Motorfahrzeugsteuer, LSVA, Bundesbeiträge und Treibstoffimportzölle. Nach wie vor gilt der Grundsatz: Wer benutzt, bezahlt.

Christof Schauwecker,
Vorstand ad interim

MV 2020 im November – 40-Jahr-Feier verschoben

Die wegen des Lockdown verschobene Mitgliederversammlung soll nun doch noch statutengemäss stattfinden – **am Donnerstag, 5. November**. Auf ein Rahmenprogramm wird verzichtet und der Jubiläumsanlass «40 Jahre VCS Solothurn» auf die MV 2021 verschoben. Wir laden Sie herzlich zu folgendem Programm ein:

■ **19 Uhr MV** im CULTIBO Olten, Aarauerstrasse 73, Bifangplatz, Olten-Ost.

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2019, Jahresbericht des Präsidenten, Kassen- und Revisionsbericht, Budget 2020, Wahlen, Jahresprogramm 2020, Verschiedenes

■ **20 Uhr Apéro**, wenn möglich

Anmeldung bis Dienstag, **27. Oktober 2020**, an info@vcs-so.ch oder 079 884 62 06 (Combox). Bitte Adresse, Telefonnummer und möglichst auch Mailadresse angeben. So können wir Sie je nach Entwicklung der Lage informieren.

Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf und können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge: bis 27. Oktober an info@vcs-so.ch oder VCS-SO, Niklaus-Konrad-Strasse 18, 4500 Solothurn.

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Der Vorstand



Zürich

Zweimal Ja am 27. September!

Am 27. September 2020 kommen in Stadt und Kanton Zürich zwei wichtige verkehrspolitische Vorlagen vors Volk. Der Vorstand des VCS Zürich empfiehlt in beiden Fällen überzeugt ein Ja.

Stadt Zürich: Vorwärts mit der Velorouten-Initiative

In die Pedale zu treten ist gesund, platzsparend und ökologisch – und macht grundsätzlich Spass. In den letzten Jahren – und erst recht in der Coronakrise – hat das Velofahren einen eigentlichen Boom erlebt. Nicht mitgehalten hat dabei leider die Veloinfrastruktur. Gerade in der Stadt Zürich besteht erheblicher Nachholbedarf. Darauf reagiert die Velorouten-Initiative. Wie dringend sie ist, zeigen die 5000 Unterschriften, die innert eines einzigen Tages zusammengekommen sind.

Das neue Volksbegehren setzt bei den wesentlichsten Schwächen des Veloroutennetzes an. Weil das bestehende allzu oft

nur Stückwerk ist, soll innerhalb von 10 Jahren ein durchgehendes Netz von 50 km Länge geschaffen werden. Dessen Qualität wird gegenüber dem, was Zürich heute bietet, erheblich höher sein. Die neuen Routen sollen nämlich über Strassen führen, die grösstenteils autofrei sind. Und damit sie nicht alle 50 Meter abbremsen müssen, sollen ihre Benutzerinnen und Benutzer bei Querstrassen vortrittsberechtigt sein.

Kanton Zürich: Gemeindestrassen gerechter finanzieren

Der Autoverkehr verursacht viele Kosten: einerseits die direkten Kosten für Planung, Bau und Unterhalt von Strassen, andererseits aber auch indirekte Kosten wie beispielsweise durch Luftver-

schmutzung oder im Gesundheitswesen. Während Erstere bei kantonalen und nationalen Strassen verursachergerecht von all jenen, die Auto fahren, bezahlt werden, ist das bei den Gemeindestrassen im Kanton Zürich völlig anders. Sie werden fast vollumfänglich aus allgemeinen Steuermitteln finanziert. 500 Millionen Franken jährlich verschlingen Planung, Bau und Unterhalt der 5400 km Gemeindestrassen, und für gerade mal 12 Millionen kommen jene auf,

welche all diese Kosten verursachen.

Der Kantonsrat will nun, dass 20 Prozent der – von den Autofahrern stammenden – Einnahmen der kantonalen Strassenkasse, also 90 Millionen Franken pro Jahr, an die Gemeinden gehen. So können diese wenigstens einen Teil ihrer Strassenausgaben verursachergerecht finanzieren. Ein Segen gerade für kleinere Ortschaften mit einem hohen Anteil gemeindeeigener Strassen.

Markus Knauss

Winterthur: Grosser Schritt zu mehr Lärmschutz

Fünf von sechs Einsprachen des VCS hat der Winterthurer Stadtrat gutgeheissen und damit den Weg zu Tempo 30 und entsprechendem Schutz vor Strassenverkehrslärm freigemacht.

Vor über 30 Jahren wurde die Lärmschutzverordnung erlassen, und seit dem 31. März 2018 müsste landesweit der Schutz der Bevölkerung vor störendem Strassenlärm auf kantonalen wie kommunalen Strassen garantiert sein. Doch lange Zeit geschah

vielerorts wenig bis nichts. Auch in Winterthur hat ein Vollzugsdefizit den VCS auf den Plan gerufen. Anwohnerinnen und Anwohner von sechs Strassen teilten die Überzeugung, dass bei der Festlegung des Temporegimes der Lärmschutz zu wenig gewich-



Generalversammlung des VCS Zürich

Montag, 21. September 2020, 19 Uhr, Volkshaus Zürich, Stauffacherstrasse 60, 8004 Zürich

Traktanden:

1. Begrüssung, Wahl der Stimmenzähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste
2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 21. Mai 2019
3. Jahresbericht 2019
4. Jahresrechnung 2019, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes
5. Budget 2020
6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren
7. Statutenrevision für gemeinnützige Organisation
8. Verschiedenes

Der Jahresbericht und der Antrag zur Statutenrevision sind auf unserer Webseite www.vcs-zh.ch aufgeschaltet. Mit der Statutenrevision soll die Voraussetzung für die Anerkennung des VCS Zürich als gemeinnützige, steuerbefreite Organisation geschaffen werden.

Die GV wird unter Einhaltung der gesundheitlichen Vorgaben durchgeführt. Für den Saal im Volkshaus sind maximal 60 Personen zugelassen. Eine Anmeldung ist obligatorisch: per Mail an vcsh@swissonline.ch oder per Tel. 044 291 33 00. Die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt und bestätigt.

Zwei Referate und Apéro

Im Anschluss an den statutarischen Teil gibt es zwei Referate für ein besseres Velofahren in Zürich und ein Apéro. **Urs Michel** spricht zum Thema «Ein Netz-widerstandskataster als Grundlage für ein flächendeckend velofreundliches Zürich», während **Oliver Heimgartner** die Velorouten-Initiative vorstellt, über die am 27. September abgestimmt wird.



An der Rychenbergstrasse wird es dank Tempo 30 nicht nur bedeutend ruhiger, auch die Verkehrssicherheit steigt.

Richtplan-Anpassungen durchgewinkt

Zug



Mehrmals wurde das Traktandum «Richtplan-Anpassung» im Zuger Kantonsrat verschoben. Umstimmen liess sich die bürgerliche Mehrheit in dieser Zeit leider nicht.

Trotz starker Präsenz auf der Strasse und in den Medien drang nicht einmal die Interessengemeinschaft «Halbanschluss Nein» – www.ig-halbanschluss-nein.ch – aus Risch-Rotkreuz mit ihrem Anliegen durch. Die Festlegung der Erschliessungen der Industriegebiete Rotkreuz und Bösch (Hünenberg) waren die logische Folge. Weiter wurde der Autobahn-Halbanschluss Steinhäusen Süd mit Verbindung nach

Baar oder Zug mit Anpassungen im Richtplan belassen.

Das bei Redaktionsschluss vor Bundesgericht noch hängige Projekt Umfahrung Cham-Hünenberg wurde zu unserem Leidwesen nicht von der ersten in die zweite Priorität verschoben, obwohl der Regierungsrat zur Zeit ein (hoffentlich) zukunftsfähiges Mobilitätskonzept erarbeitet. Alles in allem sind die beschlossenen Anpassungen bedauerlich und in keiner Art und Weise eine Weichenstellung hin zu einem umweltverträglicheren Modal Split.

Ivo Egger,
Vorstandsmitglied

tet wurde, und erhoben zusammen mit dem VCS Einsprache.

In den Fällen Haldenstrasse, Rychenbergstrasse, Untere Briggerstrasse, Kanzleistrasse und Wülflingerstrasse hat sich der Stadtrat von Winterthur unserer Auffassung angeschlossen, dort wird neu Tempo 30 verfügt werden. Mit diesem hoch erfreulichen Entscheid bekommt der Schutz der Bevölkerung vor

lästigem Strassenlärm endlich den Vorrang gegenüber dem Interesse, mit Tempo 50 durch die betroffenen Quartiere fahren zu können. Angesichts der klaren Rechtslage hätte der VCS weitere rechtliche Schritte nicht gescheut – das Bundesgericht hat die Behörden in diversen Lärmschutz-Verfahren beinahe schon ultimativ zum Handeln aufgefordert. ■

Stopp dem Wanderweg-Asphalt

Die Karte weist sie als Wanderwege aus, in natura stellen sie sich als Pisten mit Hartbelag heraus – ein Ärgernis, Meter für Meter.

Es gibt sie in Uri im Altdorfer Bannwald, im Schächental, im Erstfeldental und an vielen andern Orten. Dazu kommen all die Wald-, Alp- und militärischen Erschliessungsstrassen, die zwar weder asphaltiert noch betoniert sind, aber einen fast ebenbürtigen, zum Wandern wenig geeigneten Hartbelag aufweisen: beispielsweise die Strassen von Andermatt ins Unteralptal oder von Realp ins Witenwasserental. Nicht zu vergessen der Weg der Schweiz am Urnersee: Er führt streckenweise – wohl einmalig in der Schweiz – über eine Nationalstrasse, die Axenstrasse A4!

Im landesweit bekannten Maderanertal soll nun ein Teilstück einer Strasse einen Schwarzbelag erhalten, das auch als Wanderweg ins Etlzital dient. Dabei wird der asphaltierte Wanderwegabschnitt zwar nur von 600 auf 800 Meter verlängert. Trotzdem hat der VCS den Anlass genutzt, um mit einer Einsprache an die Einhaltung des Fuss- und Wanderweggesetzes (FWG) zu erinnern. Dieses sieht in Artikel 7 vor, dass Wanderwege ersetzt werden müssen, wenn sie auf einer grösseren Strecke Beläge erhalten, die für Fussgängerinnen und Fussgänger störend sind. Die



Viel Vergnügen beim Wandern auf der A4!

Uri



zugehörige Verordnung bezeichnet namentlich alle bitumen-, teer- oder zementgebundenen Deckbeläge als ungeeignet.

Gemäss einem Handbuch des Bundesamts für Strassen zum FWG ist die Länge der durch geplante Veränderungen betroffenen Wegstrecke kein massgebendes Kriterium. Es zitiert dabei ein Berner Gerichtsurteil: «Diese rein quantitative Betrachtungsweise [...] berücksichtigt zu

wenig, welche Präjudizwirkung asphaltierten Teilstücken von je ca. 100 Metern anhaftet.»

Wir sind gespannt auf die Reaktion der Bewilligungsbehörde. Dies umso mehr, als die Bauherrschaft selbst in ihrem technischen Bericht bereits auf einen möglichen Konflikt mit dem FWG hinweist und eine allfällige Umlegung des Wanderwegs in Aussicht stellt.

Alf Arnold, Vorstandsmitglied

Ja zum Radweg-Kredit am 27. September!

Das Velo ist eigentlich ideal, um die Alltagswege im Urner Talboden zurückzulegen. Doch damit der Veloverkehr sein Potenzial ausschöpfen kann, muss er attraktiv und sicher sein. Und hier gibt es noch viel Luft nach oben. Mit dem von ihr beantragten

Verpflichtungskredit zur Umsetzung des Radwegkonzepts zeigt die Urner Regierung auf, wie sie die Velo-Infrastruktur in den nächsten Jahren verbessern will. Sie lässt damit den vielen Konzepten der letzten Jahre nun etwas Konkretes folgen.

Agenda

- 15.9.: **Zweite Urner Velokonferenz** zum Thema Veloparkierung, 16–19 Uhr, SisCampus, Schattdorf. Infos auf velo-uri.ch
- 18.9.: **Parking Day** auf dem Oberlehn in Altdorf, 8–18 Uhr.
- 29.9.: **SeniorInnenkurs Rundum mobil**, 13.30–17 Uhr. Dank «mobil sein & bleiben» gut informiert und sicher zu Fuss und mit dem ÖV unterwegs. Inklusive praktischer Übungen am Billettautomaten. Mehr Infos auf vcs-ur.ch/aktuell
- Ende September, evtl. Oktober: **Vereinsausflug für alle Mitglieder**. Informationen unter www.vcs-ur.ch/aktuell/

ben aufwändigen Velo-Brücken ausserhalb der Siedlungen, wie sie vorgesehen sind, soll das Augenmerk auf eine gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis und auf optimierte Verbindungen innerorts gelegt werden.

Der Vorstand



St. Gallen/Appenzell

Das Velo ist Thema in unserer Region, der Ruf nach besserer Infrastruktur für seine Anhängerschaft wird immer lauter! Ende

Juli hat das erste «Critical Mass» in St. Gallen stattgefunden – mit weit über 100 Teilnehmenden. Jeden letzten Freitag im Monat

Der 300 m lange Steg am Sitterviadukt ist viel zu schmal für den Fuss- und Veloverkehr in beide Richtungen. Er soll auf 4 Meter verbreitert werden.

© VCS SG/AP



Schub fürs Velo von allen Seiten

sollen fortan die Strassen von friedlichen Velofahrer*innen zurückerobert werden. Zudem hat die SP Stadt St. Gallen eine Veloinitiative lanciert (stadt.sp-sg.ch/veloinitiative). Und auf der anderen Seite des Rheins, in Lustenau, waren mit dem «FestiVelo» im Juli und August sechs Wochen dem Thema Fahrrad gewidmet. Im Eröffnungstalk ([abrufbar unter lustenau.at/festivelo](http://abrufbar.underlustenau.at/festivelo)) wird treffend festgehalten, die «Fahrradgewöhnung» müsse möglichst früh einsetzen. Wofür es gerade bei den Kleinsten sichere Wege braucht!

Stadtquerende Schnellroute

In der Stadt St. Gallen liegt der Modalsplit fürs Velo, also sein Anteil am Gesamtverkehr, erst bei mickrigen 5 Prozent. Es geht trotz rot-grünem Stadtrat nur schleppend voran. Immerhin wurde nun eine unterbruchfreie Veloschnellroute von Ost nach

West durch die Stadt bis 2030 in Aussicht gestellt. Ein wichtiges Stück davon ist der nur 1,8 m breite Steg an der SBB-Brücke über die Sitter. Auch in Gossau werden Verbesserungen angestrebt: Kürzlich wurde eine Initiative für eine Velounterführung am Bahnhof eingereicht, und ein anderer Vorstoss will zwei Kilometer Kiesweg zwischen Gossau und St. Gallen asphaltieren, weil er zum Alltagsvelonetz gehört und immer stärker genutzt wird.

Hoffentlich entdecken so auch in der Ostschweiz immer mehr Menschen, dass Velofahren lauter Vorteile hat und auch mit Kindern und Gepäck alltags-tauglich ist. Die Voraussetzung: sicheres Gefühl, genug Platz auf den Velowegen.

Ruedi Blumer, Co-Präsident
VCS SG/AP und Präsident VC Schweiz,
und Cristina Bitschnau-Kappeler,
Geschäftsleiterin

Tempo 40 auf Quartierstrassen?

Temporeduktionen auf Quartierstrassen, wie sie aktuell in Schaan zur Diskussion stehen, sind gut – gehen aber nicht immer weit genug.

«Vor der weiteren Diskussion und Beschlussfassung sind Abklärungen zu Tempo 40 durchzuführen», dies hat der Schaaner Gemeinderat Anfang Juni, gestützt auf den Landtagsentscheid vom Dezember 2019, mit 9 Ja gegen 4 Nein beschlossen. In Liechtenstein sind – im Gegensatz zur Schweiz – neben Tempo-30- und Tempo-50-Zonen neu auch Tempo-40-Zonen erlaubt. Die richtige Regelgeschwindigkeit wäre aber für den VCL gerade auch im vorliegenden Fall Tempo 30. Der wichtigste Grund dafür sind die gegenüber Tempo 40 weit weniger schweren Unfallfolgen.

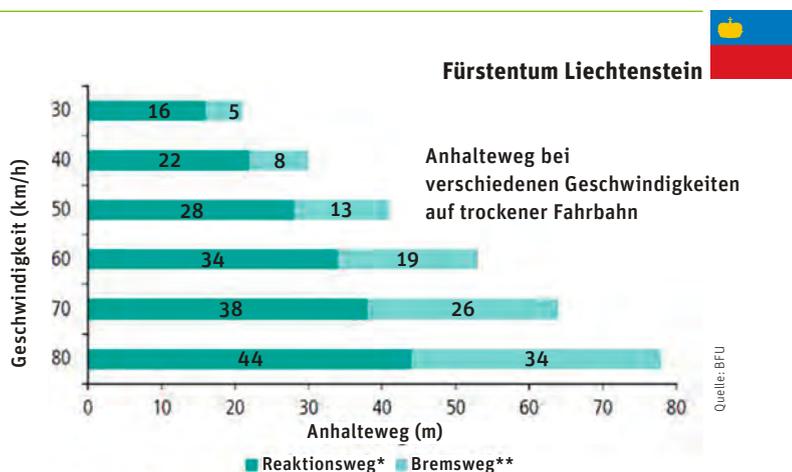
Keine echte Alternative

Darf mit 40 km/h gefahren werden, ist die Kollisionsgeschwindigkeit durchschnittlich noch so hoch, dass schwere – oft sogar tödliche – Verletzungen unvermeidlich sind. Fortschritte im

Autobau hin oder her: Die Verletzungsschwere steigt bei Kollisionsgeschwindigkeiten über etwa 30 km/h immer noch markant an. Aber auch Kollisionsgeschwindigkeiten von 20 bis 30 km/h sind für die am häufigsten Betroffenen – Personen über 60 Jahre und Kinder von 5 bis 9 Jahren – keineswegs harmlos.

Die Wucht, die je nachdem auf den menschlichen Körper einwirkt, ist extrem unterschiedlich: Bei einer Kollision mit Tempo 30 entspricht sie dem freien Fall aus einer Höhe von 3,5 Metern, bei Tempo 40 einem Fall aus 6,3 und bei Tempo 50 einem aus 9,9 Metern. Auf Quartierstrassen scheint dem VCL Tempo 30 deswegen das einzig Logische. Es erhöht die objektive und subjektive Sicherheit und hilft, viel menschliches Leid zu verhindern.

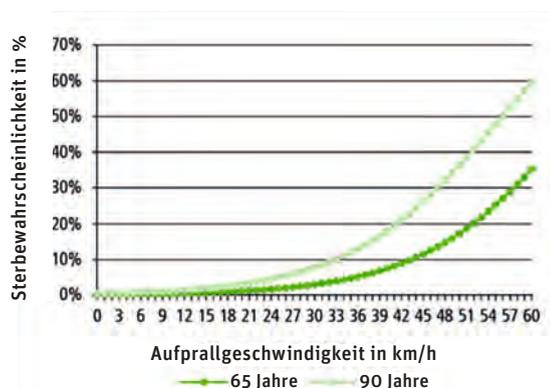
Georg Sele



* Reaktionszeit: 2 s

** Bei Nässe ist der Bremsweg etwa 25% länger als auf trockener Strasse.

Sterbewahrscheinlichkeit eines Fussgängers in Abhängigkeit von der Kollisionsgeschwindigkeit eines Motorfahrzeugs und nach Alter



Rega-Helibasis in Davos: unnötig

Erneut führen Pläne für eine Helikopterbasis in Davos zu Diskussionen. Diesmal will die Rega eine dritte Flugbasis in Graubünden bauen – ohne ersichtlichen Mehrwert für die Patienten- und Rettungsflüge.

Der VCS Graubünden lehnt die geplante Helibasis in Davos Glaris im Einklang mit den Bündner Umweltorganisationen ab. Gemäss den Vorgaben des Bundesamtes für Zivilluftfahrt BAZL können neue Heliports nur bewilligt werden, falls die vorgesehene Verkehrsleistung nicht von einer bestehenden Anlage aus erbracht werden kann. Zudem bedürfen derart schwerwiegende Eingriffe in einen Lebens- und Naturraum

einer besonderen Legitimation. Der VCS ist der Ansicht, dass der erforderliche Nachweis nicht erbracht werden kann und die Legitimation für einen dritten Standort fehlt – ob in Davos oder anderswo im Kanton. Ein dritter Bündner Heliport für die Rega steht den laufenden Bemühungen um vermehrten Klimaschutz und weniger Lärmemissionen diametral entgegen. Der Kanton muss endlich klare Zeichen setzen.

Die Rega ist gut aufgestellt

Ein erster Anlauf der Gemeinde für einen möglichen Standort in Davos Frauenkirch versandete 2006. Dem nächsten Projekt, mit Standort bei der Pisch-Talstation im Flüelatal, erging es 2015 nicht anders. Nun soll es die Rega richten. Diese selbst spricht denn auch nicht von einer Notwendigkeit zur Verbesserung der Rettung im Kanton Graubünden; sie will angeblich «betriebliche Abläufe optimieren». Tatsache ist: Mit ihren zwei – nicht ausgelasteten! – Helibasen in Untervaz und in Samedan ist die Rega in der Lage, jeden Ort im Kanton innerhalb der vor-

geschriebenen 15 Minuten zu erreichen und Hilfe zu leisten.

Am 28. Mai 2020 tagte das Davoser Parlament (der Grosse Landrat) und behandelte eine Resolution, in der sich acht Landräte gegen eine Rega-Basis bei der ARA Gadenstatt/Frauenkirch aussprechen. Leider wurde die Resolution mit 8 Nein zu 7 Ja und 1 Enthaltung abgelehnt. Die Regierung kündigte dabei an, dass sie ohnehin eine Volksabstimmung vorsehe und eine Abstimmungsbotschaft zur Debatte vorlegen werde. *Affaire à suivre...*

Stefan Grass





Thurgau

Mit Dampf, doch klimaneutral

Äusserlich soll es den historischen Vorbildern ähneln, im Betrieb aber zukunftsweisend sein. Der VCS unterstützt die mutige Initiative für ein Rheindampfschiff.



Fotomontage des geplanten Raddampfers, wie er sich bei Stein am Rhein präsentieren könnte.

Für Jahrhunderte waren die Schiffe auf Bodensee und Rhein die wichtigsten Verkehrsträger in unserer Gegend. Früher wurden die Boote mit Segel, Ruder oder Treideln fortbewegt, ab 1817 kamen die Dampfschiffe auf, später Dieselmotoren. Der letzte Rheindampfer wurde 1967 verschrotet. Ein Verein hat sich nun das ehrgeizige Ziel gesetzt, ein modernes Raddampfschiff zu entwickeln und zu finanzieren. Die VCS-Sektion Thurgau ist als Kollektivmitglied dem Verein beigetreten, dessen Präsident Raimund Hipp ein ehemaliges Vorstandsmitglied von uns

ist, denn: Die moderne Zwei-Zylinder-Dampfmaschine soll klimaneutral mit einheimischen Holzpellets angetrieben werden. Der Raddampfer wird weniger Tiefgang als die mit Propeller angetriebenen Fahrgastschiffe haben und kann bei Niedrigwasser im Herbst länger fahren.

Es gibt zwar mehrere Dampfschiffe auf Schweizer Seen, aber keinen niedrig gebauten Flussdampfer, der dank absenkbarer Kamin gewöhnliche Brücken passieren kann. Ein solches Schiff quasi als Prototyp zu bauen, ist eine grosse Herausforderung – und gleichzeitig eine Riesenchance für einen innovativen sanften Tourismus in unserer Region. Weitere Unterstützende sind willkommen.

Peter Wildberger

www.prodampfer.org

Aus für Outlet Center Edelreich?

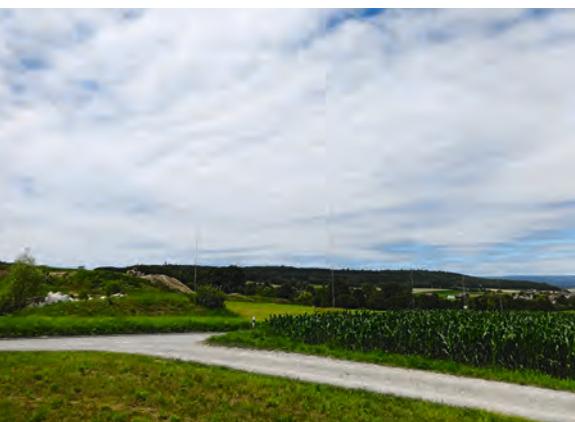
Wie bereits das Departement für Bau und Umwelt im April 2019 hat das Thurgauer Verwaltungsgericht im Juli 2020 dem VCS Recht gegeben. Ein Outlet-Center im Hasli bei Müllheim Wiggoltingen auf sechs Hektaren fruchtbarem Land widerspricht den Richtplanvorgaben. 120 Läden und 30000 m² Verkaufsfläche sowie 930 Parkplätze, fernab von Dörfern und schlecht erreichbar mit öffentlichem Ver-

kehr, zu Fuss oder mit dem Fahrrad: Eine Verkaufsnutzung in dieser Industriezone, die als strategische Arbeitszone gilt, ist gemäss Agglomerationsprogramm der Region Frauenfeld nicht zulässig. Ein Weiterzug ans Bundesgericht durch die Bauherrschaft dürfte chancenlos sein. Für den VCS kommen damit juristische Verfahren wohl an ein gutes Ende, die mehr als 10 Jahre gedauert hatten. ■

Kein Ausbau von Schleichwegen

Unter dem Titel Sanierung Dickihofkreisel – Basadingen (Kantonsstrasse K3) soll ein gut 3 km langes, im Richtplan als Nebenstrasse taxiertes Strassenstück ganz im Westen des Kantons von 6 auf 7,5 Meter verbreitert sowie begradigt werden. Damit würde diese Route für Mensch und Wildtiere gefährlicher und für den Transitverkehr attraktiver. Schon jetzt rollt ein Teil des von Stuttgart kommenden Nord-

Süd-Verkehrs statt über die Nationalstrassen N4 oder N7 über das Zollamt Ramsen und dann entweder über Basadingen-Trüllikon zur N4 oder über Stein am Rhein-Ossingen zur A4. Diese Schleichwege sollen keinesfalls ausgebaut, sondern verkehrsberuhigt werden, wie es der Kanton mit Tempo 40 in Basadingen bereits getan hatte. Der VCS hat am 8. Juli gegen den Ausbauplan Einspruch erhoben. ■



© Peter Wildberger

Visiere des Hallenprojekts in Schlatt.

Motocross-Monsterhalle geplant

Oberhalb der Gemeinde Schlatt TG wird seit einigen Jahren auf einer Piste in einer ehemaligen Kiesgrube drei Mal pro Woche Motocross trainiert. Nun hat der Betreiber ein Baugesuch auflegen lassen für eine riesige Halle – 99 auf 90 Meter in der Grundfläche und 14 Meter hoch – mit zusätzlichen 120 Parkplätzen, weil im Winter Schnee und Eis den Betrieb behindern würden. Die Halle wäre in einem Nichtbaugelände und kilometerweit von der einzigartigen Rheinlandschaft und vom Schaffhauser Reiat aus zu sehen. Zusammen mit anderen Umweltorganisationen hat der VCS dagegen Einsprache eingeleitet.

Mobil sein und bleiben

Nächste Kurse für ältere Menschen, die im Alltagsverkehr und mit den Billettautomaten besser zurecht kommen möchten:

20. Oktober: Frauenfeld
21. Oktober: Kreuzlingen
22. Oktober: Weinfelden

jeweils von 8.30 bis 12 Uhr.
 Anmeldung: Tel. 071 626 10 83,
info@prosenectute.ch

Nein zur überholten Autobahn-Initiative

Mehr Autobahnen, mehr Autoverkehr: Das will die Initiative, die am 27. September im Baselbiet zur Abstimmung kommt.

Seit Anfang 2020 gehören die Hochleistungsstrassen im Baselbiet mit Ausnahme des Chienbergtunnels alle dem Bund. Dieser bestimmt allein, ob und wie bestehende Autobahnen ausgebaut werden. Zweitens steht die Initiative ziemlich quer in der verkehrspolitischen Landschaft:

Die Klimakrise drängt uns zum Handeln, Autos brauchen viel Platz, verursachen Lärm und Luftverschmutzung. Und trotzdem will die Autolobby mit der Initiative weiterhin das Auto (und nur das Auto!) fördern. Kein Wort über Entlastung von Ortsdurchfahrten oder zu an-

deren, umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Kurz: Die Autobahn-Initiative produziert unnötigen Aufwand, weil die Autobahnen gar nicht mehr dem Kanton gehören. Sie will zurück zur verhängnisvollen Autopolitik der 60er-Jahre und widerspricht dem Klima- und Umweltschutz diametral. Darum sagen wir am 27. September Nein.

Jan Kirchmayr, Vorstand VCS beider Basel und SP-Landrat

Basel-Stadt/Baselland



Mitgliederversammlung und Nachtzüge



2020 ist Flexibilität gefragt: Nachdem wir unsere im Frühling geplante MV absagen mussten, nehmen wir am 15. September einen zweiten Anlauf. Die Traktandenliste, alle weiteren

Unterlagen sowie Angaben über unsere Massnahmen zum Schutz vor Ansteckungen gibt es auf unserer Webseite. Dort würden wir auch informieren, falls sich etwas ändern sollte.

Die Nachtzüge hat das Virus nur kurz ausgebremst: Die Nachfrage steigt stark an, einige Strecken sind wieder fast ausgebucht. Im Anschluss an die MV geht es um die Ausbaupläne beim europäischen Nachtzugnetz. Wir freuen uns, euch dabei willkommen zu heissen!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Mitgliederversammlung:
Dienstag, 15. September 2020,
18.15 Uhr

Freie Gemeinschaftsbank,
Meret-Oppenheimer-Strasse 10,
Basel (keine 5 Minuten zu Fuss
ab Bahnhof Basel SBB).

Anschliessend **öffentliche
Veranstaltung:** «Nachtzüge
ab Basel – Im Zentrum des
europäischen Nachtzugnetzes»
mit Gästen von SBB, ÖBB und
VCS Schweiz.

Ja zum Ortsbus für Liestal

Die Stadt Liestal stimmt am 27. September über den Testbetrieb eines Ortsbusses ab. Denn in zwei Quartieren sind die Wege zum ÖV lang und steil.



Der neue Ortsbus soll die Quartiere Sichertern und Langenhag erschliessen. Mit zwei Schlaufen verbindet er beide Quartiere besser mit dem Zentrum von Liestal. Das neue Nahverkehrsangebot ermöglicht es, ohne eigenes Auto zu leben und rasch ins Stedtli und zum Bahnhof zu gelangen. Wer mit Gepäck, Kinderwagen oder den Einkäufen unterwegs ist, wird es gerade bei den steilen Verhältnissen im Sicherternquartier zu schätzen wissen, dass die nächste Bushaltestelle in der Nähe liegt. Kommt dazu, dass bei einem Ja

auch das Alters- und Pflegeheim Frenkenbündten mit seinen Alterswohnungen, das Hanro-Areal mit Freizeitangeboten und Schule sowie das Naherholungsgebiet Sichertern endlich mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein werden.

Der VCS beider Basel unterstützt die Initiative für den Liestaler Ortsbus und empfiehlt dringend, die Ampel für ihn auf Grün zu stellen.

Dominik Beeler,
Co-Präsident VCS beider Basel,
Einwohnerrat Grüne Liestal

Kurzinformationen

Auf 2021 suchen wir eine/n Revisor/in für unsere Jahresrechnung.

Vorkenntnisse sind keine nötig. Interessiert? Die Geschäftsstelle gibt Ihnen gerne Auskunft.

Platz am Rhein geniessen. Parkplätze beanspruchen in Basel-Stadt eine Fläche von rund 50 Fussballfeldern. Auf diesen enormen Platzverbrauch macht jährlich der Parking Day aufmerksam. Diesmal sind wir am Rhein und bieten Velopendlerinnen und -pendlern ein kleines Frühstück (Kaffee und Kuchen) und ein Feierabendbier an. Vorbeikommen lohnt sich! **Freitag, 18. September, ab ca. 07.30 Uhr, St. Alban-Rheinweg (auf Höhe Eptingerstrasse)**

Allschwil: Durchbruch für Tempo 30. Anwohner/innen von besonders lärmigen Strassen in Allschwil haben gegen die Gemeinde geklagt und nun Recht bekommen, der VCS freut sich mit ihnen. Die letzte Gemeinde in der näheren Umgebung von Basel, wo noch auf allen Quartierstrassen Tempo 50 erlaubt ist, muss Tempo 30 inskünftig als mögliche Lösung beim Schutz vor Strassenverkehrslärm prüfen.



Wallis



Sonja Oesch

14 prägende Jahre lang hatte Brigitte Wolf die VCS-Geschäftsleitung im Oberwallis inne. Gerade in jüngster Zeit standen für die Schweiz und

den VCS wegweisende Volksabstimmungen auf ihrer Agenda. Neben verschiedenen anderen Projekten leitete Brigitte Wolf die Oberwalliser Kampagnen zum eidgenössischen Raumplanungs-

Sonja Oesch folgt auf Brigitte Wolf

Unsere neue Geschäftsleiterin Sonja Oesch bringt als Umwelttechnikerin viel Erfahrung im Bereich Projekt- und Verbandsmanagement mit. Herzlich willkommen!

gesetz, zur Finanzierung und zum Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI), zur zweiten Gotthardröhre, zur Energiestrategie 2050, zum Bundesbeschluss Velo usw. Die grösste Kampagne führte sie zusammen mit Laura Schmid vom WWF Oberwallis (heute Projektleiterin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz) gegen das Vorhaben des Kantons, die olympischen Winterspiele 2026 im Wallis durchzuführen. 54 Prozent Neinstimmen ge-

gen das überrassene Grossprojekt waren der Lohn dafür. Der Vorstand des VCS Wallis bedankt sich bei Brigitte Wolf ganz herzlich für ihr unermüdeliches Engagement.

Die gelernte Buchhändlerin Sonja Oesch war sieben Jahre im mittleren Kader einer nationalen Non-Profit-Organisation tätig. Sie absolvierte die Ausbildung zur NPO-Managerin am Verbandsmanagement-Institut VMI sowie die Weiterbildung im

Projektmanagement an der KV Business School Zürich. Bevor sie sich selbständig machte, erwarb sie den «Master of advanced studies» in Umwelttechnik und -management an der Fachhochschule Nordwestschweiz, mit einer Masterarbeit zum Thema Cleaner Production. Wir heissen Sonja Oesch herzlich willkommen.

Im Unterwallis bleibt Evelyne Bezat-Grillet Geschäftsleiterin.

Der Vorstand



Freiburg

Zu Beginn des Lockdown hat sich, mit der VCS-Sektion Freiburg als treibender Kraft, eine breite politische Allianz gebildet, die von Umweltverbänden bis zum Heimatschutz reicht. Mit den Öffnungsschritten wuchs die

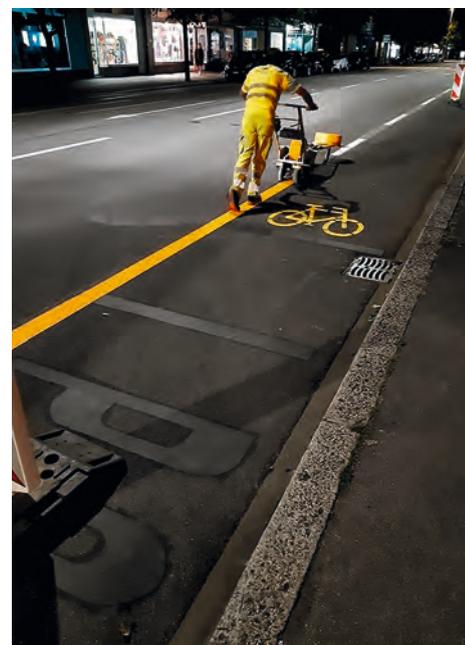
Unser Ruf nach mutigen Massnahmen wurde erhört

Sorge, dass viele Pendlerinnen und Pendler aufs Auto zurückgreifen könnten. In einem offenen Brief rief die Allianz darum die kantonale und die kommunalen Exekutiven Mitte Mai dazu auf, in den Agglomerationen von Freiburg und Bulle den Langsamverkehr entschlossen voranzutreiben. Massnahmen, um den Fussgängerinnen und Velofahrern zusätzlichen Raum zu verschaffen, sollten dabei keinesfalls auf Kosten von Grünraum gehen.

Die Stadt Freiburg hat postwendend darauf reagiert und auf dem Pérolles-Boulevard, der Hauptschlagader des städtischen Verkehrs, auf einem Kilometer Länge für die Zeit bis Ende August einen Veloweg eingerichtet – auf Kosten von 62 Parkplätzen! Die Reaktionen auf dieses mutige Vorge-

hen waren weitherum sehr positiv. Weniger begeistert war ein Teil der ansässigen Gewerbetreibenden. Wir hoffen, dass sich ihre Skepsis dank vieler kaufstüchtiger Velofahrerinnen und Fussgänger legen wird.

Auf dieser Hauptverkehrsachse ist eine eigene Velo-Fahrbahn ganz einfach unentbehrlich. Und die Autos werden zugunsten einer lebenswerten, lebendigen Stadt da und dort weichen müssen.



© VCS Freiburg

Prisca Vythelingum,
Geschäftsleiterin

Aus dem kurzfristig markierten provisorischen Veloweg auf dem Pérolles-Boulevard muss unbedingt eine dauerhafte Lösung werden.



Ob-/Nidwalden

Petition für mehr Lebensqualität in Stans, Einsprache für ein umweltfreundlicheres Ausbauprojekt «Titlis 3020», unsere jüngste Verkehrssicherheitskampagne...: Aktuelle und Hintergrundinformationen zu diesen und weiteren Themen jederzeit auf www.vcs-ownw.ch

Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52

BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21

GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22

LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32

SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19

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

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

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 052 740 28 27

UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33

ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 00423 232 54 53

www.verkehrclub.ch/sektionen

KONTAKTE

Outdoor dreams. Ob per Velo in Italien, ob zu Fuss in den Alpen oder an Meeresküsten, ob im Zelt oder im **** Hotel: Sportliche, humorvolle, mehrsprachige natur- und kulturinteressierte pens. Natw. sucht begeisterungsfähiges und unkompliziertes Pendant (m/f) für gelegentliche Vorhaben zu zweit. Ich (in Zürich) freue mich auf deine Mail! outdoor_dreams@bluewin.ch

Lebensfrohe, natürliche und liebevolle Frau, 60, NR, Seeland/Kt BE, freut sich darauf, gemeinsam mit dir, positiv eingestellten, weltoffenen, humorvollen Mann, ca. 60 NR, durch den bunten Herbst zu streifen, das Leben zu geniessen (auch Musik, Wandern, Kultur, Kunst), die Welt zu entdecken, zu kochen, gute und interessante Gespräche zu führen. Ich freue mich auf deine Nachricht, bitte mit Foto an: 2020gemeinsam@bluewin.ch

WOHNEN

Wer schätzt **Wohnen in Ruhe und Frieden** in eigenem kleinen Haus in netter Nachbarschaft? Idee: gemeinsamer Landkauf für den Bau von ein paar ökologischen Kleinhäusern (je 50 bis 80 qm) im Kt. ZH und umliegenden Regionen. Gerne mail an considerate@bluewin.ch.

Bioklimatisches Genossenschafts- gebäude auf dem Jura Balkon



Ste-Croix, 1100 m.ü.M. im Winter sonnig, im Sommer kühl

In 7 min. zu Fuss zum Bahnhof. Wohnungen von 65 bis 120 m², Lift Ausrichtung: Nord/Süd mit Veranda, Gästezimmer, Werkstatt, Tagungsraum, Gemüsekeller. Grosser Gemüsegarten Familien willkommen www.domahabitare.ch

Kontakt:
Jacqueline Menth
jacqueline.menth.domah@gmail.com
T 078 703 70 63

Schönes, ökologisches Wohnhaus mit Wintergarten zu verkaufen in Crémînes, BE Jura. Ruhige, schöne Lage. Holzbau. 250 m² Wohnfläche. 6 Zimmer, Galerien, Naturkeller, Auto-Velo-Unterstand, Holz-Solar-Heizung. Viele Extras. Naturgarten mit Teich, Hecke, grosse Biodiversität. Nähe Bahnhof, Post, Läden. Fr. 690'000.-, resp. nach Vereinbarung. 079 461 83 17

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

DIVERSE

Schreibworkshop Kreativ Schreiben in Kleingruppe 9.- 11. Oktober 2020
Info: www.theresebichsel.ch

FERIEN SCHWEIZ

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

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

Alpenüberquerung auf Säumerpfaden: Septimerpass-Comersee/Wildes Tessin www.bergwegs.ch T. 061 712 19 79

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

2,5- und 5,5- Zimmerwohnung das Feriendorf Lenk im Simmental bietet neben den landschaftlichen Höhepunkten das ganz Jahr vielseitige Angebote für Sport und Kultur. www.chalet-am-brueggli.ch

3-Seen-Ferien-Land: (VD/NE/FR/BE) Salavaux/Murtensee: Chalet an Broye neu umgebaut/renov., bis 4 Pers., kleines Bijou, mit Speicher-Cheminée-Ofen Kontakt: cubus.marin@bluewin.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

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

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

Ferien in der Schweiz! Kleines **gemütliches Familienchalet** für 4 Pers. in **Rougemont VD** bei Gstaad. Infos: magyansevanti@yahoo.com.

ORT DER KRAFT

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



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

Ruhe und Erholung im Tessin: 1½ Z. Wohnung in Capriasca, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Für Familien zus. Zimmer möglich. 076 4628186 www.casa-cagiallo.ch

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

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

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

**DAMPF
ABLASSEN**

DAS BESTE FÜRS GEMÜT.



Wir bringen Sie täglich 8 Mal auf die Höhe. Als Dankeschön für einen Ticketkauf* schenken wir Ihnen 20.20 % Treuerabatt für den nächsten Gutschein- oder Ticketkauf in unserem Webshop. Buchen Sie hier gleich auch Ihr Ticket mit garantiertem Sitzplatz: shop.brienz-rothorn-bahn.ch

*Bei einem Einkaufswert ab CHF 20.20

BRIENZROTHORNBAHN

033 952 22 22 | brienz-rothorn-bahn.ch

Belvedere im **Val d'Herens / Eringertal**, Dent-Blanche in der Ferne, **sympatisches renoviertes**, ruhiges Chalet. Ideal für Familien, Miete / Woche, 4/6 Pers. www.lesrenards.ch

Ferien im ursprünglichen **Onsernonetal** – Wandern in und über farbigen Lärchenwälder. **Zwei Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

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

Davos-Dorf, 4,5-Zi-FeWo ideal gelegen familien- und bikerfreundlich hspaulik@bluewin.ch, 079 701 37 26

Evolène, komfortables Appartement, 8 Betten, Lift, 2 Badezimmer, 079 200 29 14, cadouxjc@bluewin.ch

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

FERIEN AUSLAND

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

Montpellier, im histor. Zentrum, autofrei, 54 m²-Studio in hist. Geb. 200m v. Comédie, christoph@bluewin.ch

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

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

Camargue 4-Zi-Whg mit Panoramablick aufs offene Meer, direkt am Strand. www.negresco-camargue.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


biketeam
Radreisen

**Radreisen
weltweit:**

**Trekkingbike,
MTB, Rennrad,
E-Bike.**

www.biketeam-radreisen.de

25 % Rabatt auf Plug-in-Hybrid-Autos von Hertz



Bis zu 60 Kilometer rein elektrisch fahren, aber dank Benzin- oder Dieselmotor nicht auf eine Ladestation angewiesen sein: Der Vorteil eines Plug-in-Hybrid-Autos liegt auf der Hand. Es kombiniert den emissionsfreien Elektroantrieb mit der Reichweite eines konventionellen Motors. Ist der Strom aufgebraucht und steht keine Ladestation zur Verfügung, fährt das Auto im konventionellen Modus weiter. Der Autoverleiher Hertz nimmt mehrere hundert Plug-in-Hybrid-Modelle in seine Flotte auf und leistet damit einen aktiven Beitrag zur Senkung der CO₂-Emissionen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

25 % Rabatt bei der Miete aller Plug-in-Hybrid-Modelle in der Schweiz.

Bestellen:

www.hertz.ch/p/fleet-guide/plugin oder telefonisch über 084 882 20 20 (Reservierungszentrale) mit der CDP-Nummer (Rabattcode) 766721.

Gültig bei allen Buchungen bis am 3. Oktober 2020 für alle Mieten ab dem 20. September 2020.

Bio Box mit Schweizer Saisongemüse

Frisch! Saisonal! Klimaneutral! Die Bio Box des Online-Shops von Mahler & Co. ist ein Abo: dienstags geerntet, mittwochs geliefert – portofrei per A-Post in die ganze Schweiz. Mit der Bio Box wöchentlich frische, saisonale Gemüse und Früchte geniessen. Wählen Sie aus einem Gemüse-Abo, einem Früchte-Gemüse-Mix-Abo oder einem Früchte-Abo. Das knackige Saisongemüse wird auf dem Bio-Betrieb der Familie Rathgeb in Unterstammheim (ZH) frisch auf Bestellung geerntet und zusammengestellt. Die Produktion ist seit 1994 mit der Knospe bio-zertifiziert. Die ökologische Post: Mehrwegbox statt Karton und das Stopfmateriale wird auch entsorgt für Sie. Neu kann die Bio Box wahlweise in der Dispobox der Schweizerischen Post geliefert werden.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Auf die Probeflieferung schenkt Ihnen Mahler & Co. 50 % Rabatt.

Bestellen:

unter www.mahlerundco.ch das passende Abo auswählen und beim Gutschein-Code VCS-Magazin-2020 eingeben. Das Angebot ist gültig bis 31. Dezember 2020.

Grande Dame – zwischen Bergwelt und Tradition



Das eindrucksvolle Lindner Grand Hotel Beau Rivage liegt in Interlaken direkt an der Aare. Umgeben von der imposanten Schweizer Bergwelt, bringt es seine Gäste immer wieder ins Schwärmen. Der wunderschöne Hotelpark oder eine der beiden Aussenterrassen laden zum Verweilen ein. Exzellenter Service, kulinarische Highlights und stilvolle Räumlichkeiten sind perfekt für anspruchsvolle Menschen mit Liebe zur Tradition. Unterschiedlichste Angebote in unserem Beautycenter erfüllen höchste Ansprüche für eine genussliche Entspannung.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

3-für-2-Angebot: Fr. 500.- für 3 Nächte und 2 Personen im First-Class-Doppelzimmer inkl. Frühstück und Wellnessnutzung. Gültig von September 2020 bis März 2021.

Bestellen:

Buchung direkt beim Lindner Grand Hotel Beau Rivage mit dem Vermerk «VCS-Mitglieder-Angebot»

Lernen und Erleben in der Umwelt Arena

Die Umwelt Arena Schweiz in Spreitenbach ist Ausflugsziel und Lernort für Erwachsene, Familien, Schülerinnen und Lehrlinge zu aktuellen Themen wie Nachhaltigkeit, Umwelt und Energie im Alltag. In über 45 teils interaktiven Ausstellungen zum Anfassen, Erleben und Experimentieren erfahren Sie Hintergründe und Tipps für ein nachhaltiges Leben. Beliebtes Ziel der Besucherinnen und Besucher ist der Indoor-Parcours, wo spannende 2- und 4-Rad-E-Fahrzeuge kostenlos und unverbindlich getestet werden können: Erwachsene können mit E-Bikes, Segways oder Elektroautos Runden drehen; für Kinder stehen Trekkarts, Micro-Scooters und vieles mehr zum Testen bereit. Weitere Infos unter www.umweltarena.ch

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Im Oktober haben VCS-Mitglieder 50% Rabatt auf den Eintritt in die Umwelt Arena Schweiz (Eintritt für Familien/Erwachsene/Kinder inklusive Testfahrt auf dem Indoor-Parcours).

Bestellen:

Vorweisen des Mitgliederausweises.



Schnupper-GA für einen Monat

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist nur gültig gegen Abgabe des Gutscheins im Umschlag vom 10.09.2020 bis 21.10.2020 an einer bedienten ÖV-Verkaufsstelle. Der erste Gültigkeitstag kann innerhalb der Verkaufszeit frei gewählt werden. Das Schnupper-GA berechtigt zur freien Fahrt auf allen GA-Bereichsstrecken. Beim Kauf und bei der Kontrolle in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein amtlicher Ausweis vorzuweisen. Das Angebot gilt nur für Personen, die in der Schweiz oder im grenznahen Ausland wohnen. Artikelnummer: 12947/Ordercode: VCSG2

Bikepacking – mit leichtem Gepäck unterwegs

Mit dem Fahrrad in der Natur unterwegs zu sein, bedeutet Freiheit und Abenteuer. Alles, was es dazu braucht, ist ein Velo und leichtes Gepäck. Bikepacking verbindet den Fahrspass eines leichten Rades mit der Faszination von Radreisen. Auf ausladende Gepäckträger verzichten die Bikepacker, das spart Gewicht. Durch die Verwendung spezieller Taschensysteme bleibt das Fahrrad agil und geländegängig. Mit der neu überarbeiteten Bikepacking-Ausrüstung von Ortlieb kann man sofort aufbrechen. Ob mit Seat-Pack, Frame-Pack oder Handlebar-Pack – in den verschiedenen, nach Lust und Laune kombinierbaren Packs ist ruckzuck alles Nötige kompakt und wasserdicht auf dem gesamten Fahrrad verstaut. Die brandneuen Bikepacking-Packs von Ortlieb sind in verschiedenen Ausführungen und Grössen unter www.vcs-boutique.ch erhältlich. Seit 1982 produziert Ortlieb mit Leidenschaft hochwertige, langlebige und nachhaltige Produkte – Made in Germany.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Mit dem Rabatt-Code mag0420 gibt es exklusiv 15% Rabatt auf alle Bikepacking-Packs von Ortlieb. Nur solange Vorrat.

Bestellen:

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



Wirklich nachhaltige Bekleidung? Houdini!

100 % der Stoffe, die das schwedische Label Houdini für die aktuelle Kollektion verwendet, sind entweder recycelt, recycelbar, erneuerbar, biologisch abbaubar oder Bluesign-zertifiziert. Denn Houdini hat sich zum Ziel gesetzt, den Fussabdruck der produzierten Textilien so klein wie möglich zu halten. So wird mit Materialien wie Wolle oder Tencel, die in reiner Form von Natur aus nachhaltig sind, gearbeitet. Das «Lana Jacket» besteht entsprechend aus 100 % Merinowolle und ist durch das neuartige Shell-Design natürlich wind- und wasserabweisend. Bei synthetischen Stoffen, wie beim «Fall in Parka», wird darauf geachtet, Gewebe aus recyceltem Material herzustellen. Alle Stoffe bleiben recycelbar. Houdini setzt hohe Standards in Bezug auf Umweltschutz und faire Arbeitsbedingungen, deshalb wird die meiste Bekleidung in Europa produziert. Weitere Houdini-Teile finden Sie in der VCS-Boutique.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die «Lana Jacket» ist zum Preis von Fr. 659.– und der «Fall in Parka» zum Preis von 689.– jeweils in den Grössen S–XL mit 15% Rabatt mit Rabatt-Code mag0420 erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 4. Oktober 2020. Nur solange Vorrat.

Bestellen:

unter www.vcs-boutique.ch.

Tel. 0848 612 612

(VCS-Boutique, Normal-Tarif).



Profitieren Sie von unseren weiteren Angeboten!

Zahlreiche Angebote für VCS-Mitglieder sind das ganze Jahr gültig – zum Beispiel Reisebücher oder Rabatte für Ferien und Ausflüge. Sämtliche Angebote finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/bonus.

Wo finde ich meine Mitgliedernummer?

Auf dem Mitgliederausweis oder auf der Verpackungsfolie des VCS-Magazins (z. B. Kdnr. 600000). Beides nicht zur Hand: Tel. 031 328 58 58 oder vcs@verkehrsclub.ch

ANZEIGE

Bei uns findest du Produkte aus vielfältiger, klimafreundlicher Landwirtschaft, die auf Pestizide verzichtet.

Damit sich ein ökologischer Anbau lohnt, zahlen wir den Produzent*innen ein Mehrfaches vom Weltmarktpreis.

crowdcontainer.ch

CROWD
CONTAINER



Georg Blunier auf seinem Emmerfeld beim Bio Hof Dusch im Domleschg

Sie fahren, wir
kompensieren
Ihren CO₂-
Ausstoss!



«Mit der Autoversicherung von Zurich und VCS fahre ich klimaneutral.»

Verringern Sie Ihren ökologischen Fussabdruck: Schliessen Sie Ihre **Autoversicherung** beim **VCS** ab!
Wir kompensieren im ersten Jahr den CO₂-Ausstoss Ihres Autos bei myclimate. Verlangen Sie eine Offerte bis
am 31. Oktober 2020 und profitieren Sie von den Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder!



Helfen Sie mit: fahren auch Sie CO₂-neutral!

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- per Internet www.verkehrsclub.ch/klimaneutral-fahren

Versicherungsträgerin: CO₂-Kompensationspartnerin:



Für Mensch
und Umwelt





Loblied auf die Bourgeoisie

Text und Bilder: Urs Geiser

Wenn das Stichwort Romont fällt, denken alle ans hübsche Freiburger Hügeltädtchen. Kaum jemand kennt das gleichnamige Dorf im Berner Jura. Dabei ist es der perfekte Ausgangspunkt zum Beispiel für einen Maibummel, en famille oder mit der Schulklasse.

So sehr wir den Jura-Höhenweg, der rund 300 Meter oberhalb des Dorfs über die Montagne de Romont führt, im Allgemeinen schätzen, auf diesem Abschnitt gibt's Schöneres: den Bözingenberg, der hier die vorderste Jurakette bildet. Wiesenwege oder staubiges Fahrsträsschen, Diskussion überflüssig. Seit unsere Bieler Freunde, ausgewanderte Burgdorferinnen und Burgdorfer, uns Anfang Jahr hier eingeführt haben, sind wir schon zweimal zurückgekehrt. Wählerisch, wie wir sind, will das was heissen.

Sehenswürdigkeiten braucht man in Romont nicht gross zu suchen. Wir vermerken: Gleich zwei Fahnen der Konzernverantwortungsinitiative, was doch eine beträchtliche Dichte ergibt, und das freundliche Restaurant Communal, wo wir dem Durst vorbeugen, der sich sehr bald einstellen könnte. Denn 150 der insgesamt 250 Meter Aufstieg warten gleich zu Beginn der Wanderung. Ebenso das einzige Objekt des Tages, von dem sich das Auge beleidigt abwendet: ein Schottergarten, wie er längst verboten gehörte, dazu passend ein Neubau, der nicht weiss, ob er Landvilla oder Blockhaus sein will.

Ab in die Natur, vorerst durch die Weide einer Herde schottischer Hochlandrinder. Ob sie uns schon kennen? Nun, selbst jetzt, da zwei kuschelige Kälber mit krausem, schwarzem Fell dabei sind, verläuft die Begegnung mit den martialisch aussehenden Tieren friedlich. Ein einziges gibt uns sanft zu verstehen, dass es wohl eine Kalberei wäre, die Kleinen kralen zu wollen.

Gepflegte Urwüchsigkeit

Schritt für Schritt wird der Pfad lausiger, all das Grün ringsum betörender. Man durchstreift hier eine typische Juralandschaft, aber da ist noch das gewisse Etwas. Links und rechts begrenzt Wald den breiten Bergrücken. Auf den ausgedehnten Weideflächen dazwischen da eine mächtige Fichte, dort ein paar Buchen oder Vogelbeere, aber auch viele Kirsch- und Apfelbäume, die die Tour für einen Maibummel prädestinieren. Ökologisch vorbildliche Hecken mit Gestrüpp, Hagebuttensträucher und Blumeninseln, eine sogar mit dem edlen Türkenbund.

Zwei mit Sense bewehrte Senioren kommen uns entgegen. Wir fragen sie, welchem

Besitzer wir diese Symbiose von urwüchsiger Natur- und gepflegter Kulturlandschaft zu verdanken hätten. «C'est la bourgeoisie de Romont», lautet die Antwort, also die Burgergemeinde. Eben seien sie einem Kraut zu Leibe gerückt, das sich nicht ausbreiten soll. Auch wenn wir dann und wann über den «Wurmfortsatz des Ancien Régime» – unsere Wortschöpfung – spötteln, wir sind oft genug Wege gegangen oder haben in Hütten übernachtet, die es ohne Bourgeoisien oder Patriziati nicht gäbe ... Was eigentlich anachronistisch ist, kann auch im modernen Sinn nachhaltig sein.

Wo der Weg zum Gehöft «La Bergerie» abfällt, öffnet sich die Landschaft. Der Chasseral steht vor uns, in der Ferne drehen die Windturbinen auf dem Mont Soleil. Wir haben das Gefühl, durch einen Park gewandert zu sein. Dazu passt, dass Romont den Nordostzipfel des weitläufigen Regionalparks Chasseral bildet. Und auch die Burgergemeinde Vauffelin, über deren Terrain wir nun gehen, macht ihre Sache ganz offensichtlich sehr gut. Zahllose Schmetterlinge umsegeln die Blumenblütenpracht.

«Wir haben das Gefühl, durch einen Park gewandert zu sein.» Im Bild der Einstieg dazu oberhalb von Romont.

In Robert Walsers Fussstapfen

Kurz vor dem Kurhaus Bözingenberg (928 m ü. M.) dürfte für Familien Bräteln angesagt sein. Neben den grossen Feuerstellen ergänzt eine Schaukel das Kinderprogramm. Wir lassen uns auf der Kurhausterrasse bedienen. Die Speisekarte: originell, saisongerecht. Die Aussicht: schon von Robert Walser in den höchsten Tönen gelobt. Horizontfüllend der Kranz von Alpen und Voralpen, im Vordergrund das Seeland und unser Ziel, die Uhrenstadt Biel. Ob der Tatzelwurm-Neubau der Swatch Group Walser gefiele? Speziell schön ist es hier, wenn die Abendsonne die drei Seen in goldenes Licht taucht und – eine Bieler Freundin reckte den Arm – auch die das Tor zum Emmental markierenden Burgdorfer «Flühe» beleuchtet.

Für den Abstieg (rund 500 Höhenmeter) durch den Vorbergwald zum Tierpark gibt's drei Varianten, jene über den «Rehweg» ist etwas länger, dafür auch sanfter. Wir schenken uns die Diskussion, ob Tierpärke nicht mindestens so unzeitgemäss sind wie Bürgergemeinden, finden die Zwergziegen, die uns empfangen, herzlich, die Schneeeule, die direkt hinter dem Gitter ungerührt ihr Federkleid putzt, bildschön, und die Marmeltiere durchaus eine Attraktion zumindest für Kinder. Auf der Höhe des Mufflon-Geheges zweigt unser Weg rechts in den abschüssigen Hang ab: Bestens präpariert und gesichert, führt er hinunter zur Schüss und durch den schönsten Abschnitt der vom Bieler Stadtflüsschen geschaffenen Taubenlochschlucht. Er ist weitgehend in den Fels gehauen und

entsprechend überdacht, einer der Tunnel nötigt uns (fast) alle zum Kopfeinziehen.

«Zukunfts-» oder Autostadt?

Die Schlucht mündet direkt ins Urbane. Statt der renaturierten Schüss entlang Richtung Stadtzentrum zu bummeln, nehmen wir den Bus Nr. 1, der uns am Juraplatz in die Altstadt entlässt. Sie ist nicht die grossartigste der Schweiz, aber mit den unzähligen kleinen Läden, der gelebten Zweisprachigkeit und ihrer Gastroszene eine der charmantesten. Ins «Les Caves» stolpert man vom Bus sozusagen hinein. Grosse Portionen zum kleinen Preis, Salate, Rösti oder Spätzli für Veganer, Vegetarierinnen und Karnivoren, eine Kinderkarte, die nicht ein oder zwei, sondern neun Menüs vorschlägt – da gibt's nichts zu meckern.

Wer baden statt schlemmen will, fährt ins stilvolle Bieler Strandbad. Zwischen der Altstadt und dem See laden das Museumsviertel und die Schüsspromenade mit ihrer Allee und französisch angehauchten Villen zum Schauen und Verweilen ein. Wir streifen zum Abschluss durchs Gelände, das durch den Bau des A5-Westasts umgepflügt würde. Der Widerstand, der ihm entgegenschlägt, ist seit Jahren unerbittlich, gut orchestriert – und viel aussichtsreicher als auch schon.

Sie ergänzen sich ganz gut, die Bürgerinnen und Burger, die Landschaftspfleger oben auf dem Berg und die verkehrspolitisch Bewegten unten in der «Zukunftsstadt» – wie sich Biel seit dem 19. Jahrhundert nennt. Ob invasive Pflanzen- oder Fahrzeugarten, sie wollen eingedämmt sein. ■

Urs Geisers Wanderleben begann im Jura. Der ersetzt ihm bis heute die Blauen Berge.

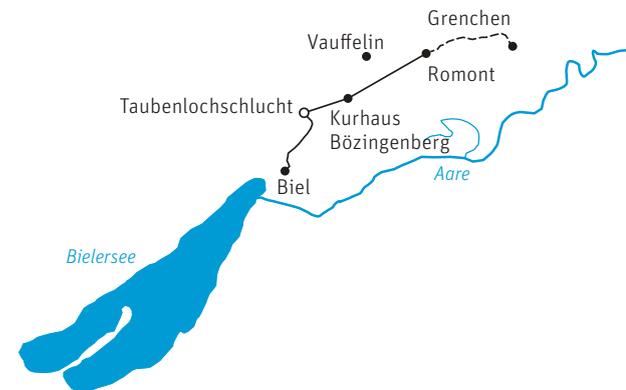
Praktische Informationen

Per Zug nach Biel und Bus 71 – Abfahrt vis-à-vis dem Bahnhofplatz – nach Romont. Wanderzeit: 2 ½ Std., ohne Stadtbummel.

Wanderkarte 1:60 000 Jura/Freiberge – Ajoie.

www.biel-bienne.ch

www.boezingenberg.ch



Der Schwanz des riesigen neuen Swatch-Gebäudes, verkehrspolitische Botschaft in der Bieler Altstadt (zur Lockdown-Zeit) und Juraidylle bei La Bergerie.



vcs boutique



Schöffel

W
women

Schöffel
is a proud
member of
FAIR WEAR
Leader
Status

M
men

Regenjacke Schöffel Neufundland 4 & Toronto 4 | 199.90 statt 249.90

Sehr leichte und funktionelle Jacke aus wind- und wasserfestem Material. Die Jacke ist bluesign-zertifiziert und PFC-frei hergestellt. Schöffel ist Mitglied der Fair Wear Foundation.

WOMEN Grössen: 36–46

13904 blue flower | 13904 dress blues

MEN Grössen: 48–56

13901 fiery red | 13901 bering sea



ORTOVOXX

SWISSWOOL
INSIDE

Wendejacke

W
women

M
men

Wendejacke Ortovoxx Piz Bial Jacket & Piz Boval Jacket | 309.00

Ein Teil, zwei Styles: Leichte und kompakte Isolations-Wendejacke mit Swisswool-Füllung. Merino-Mesh-Einsätze sorgen für warme Hände in den Fronttaschen.

WOMEN Grössen: S–XL

13234 black raven | 13234 night blue

MEN Grössen: S–XL

13239 dark navy | 13239 black raven



Küchenset Opinel Nomad Cooking Kit | 89.90

Das praktische Küchenset für unterwegs, mit 3 Messern, Schneidebrett und Mikrofaser Tuch!

12513 Nomad Cooking Kit

Rucksack Ortlieb Velocity PS | 139.00

Den Klassiker unter den wasserdichten Kurierrucksäcken gibt es jetzt auch im PVC-freien Nylongewebe und handlicher 17-Liter Grösse.

14419 black | 14419 mustard

14419 dark chili | 14419 petrol

NEW



Hydroflask 32oz Wide Mouth | 59.–

Die Isolierflasche aus Edelstahl hält Getränke während Stunden warm oder kalt. Volumen: 946 ml

13958 hibiscus | 13958 spearmint | 13958 pacific | 13958 sunflower

Velolicht-Set KNOG

Lil'Cobber | 99.–

Mit diesem 330° sichtbaren und aufladbaren Lichtset fürs Velo wird man aus allen Blickwinkeln gesehen.

13878 KNOG Lil'Cobber



Velohelm-Aktion 2020: 30.– Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: mag0420

Aktion gültig bis 04. Oktober 2020, nicht kumulierbar



uvex

MIPS

30.– Rabatt

Velohelm uvex Unbound | 119.– statt 149.–

Ausgestattet mit dem MIPS Brain Protection System, gut belüftet und mit bester Passform – Ein Helm mit Allrounderqualitäten. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): 54–58 cm • 58–62 cm

14074 underwater coral | 14074 white | 14074 all black



KED

Gesamte Helmschale
als vollflächiger
360°-Reflektor

30.– Rabatt

Velohelm KED Spiri Two K-Star | 79.– statt 109.–

Der leichte Bike- und City-Helm mit einzigartiger K-Star Technologie sorgt für maximale Sicherheit. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): 52–58 cm • 55–61 cm

10219 green | 10219 blue | 10219 anthracite



uvex

30.– Rabatt

Velohelm Uvex finale visor | 199.– statt 229.–

Der Helm mit leicht getöntem Visier schützt die Augen zuverlässig vor Sonneneinstrahlung und trägt sich komfortabel. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): 52–57 cm • 56–61 cm

11705 silver mat | 11705 black mat



KED

30.– Rabatt

Velohelm KED B-Vis X-Lite | 169.– statt 199.–

Der Helm mit hervorragendem Tragekomfort und reflektierender Rückseite ist ideal für Brillenträger. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): 52–58 cm • 56–63 cm

12853 sand matt | 12853 black matt | 12853 nightblue matt



GREEN
SHAPE
RECYCLED MATERIALS
EARTH FRIENDLY

Seitentasche Vaude eBack Single | 149.90

Gepäckträgertasche speziell fürs E-Bike. Die Tasche verfügt über ein separates Fach für den Akku, Laptopfach und einen herausnehmbaren Wäschesack. Packvolumen: 28 Liter.

13590 orange madder | 13590 black

icebreaker
Move to natural



W
women

M
men

Icebreaker Tech Lite Shirts | ab 85.90

Die hochatmungsaktiven, superbequemen und vielseitig einsetzbaren Merino-Shirts sind funktional und geruchsneutral.

WOMEN Grössen: XS–XL

SS Low Crewe | 85.90

12473 redwood | 12473 black

MEN Grössen: S–XXL

SS Crewe Heating UP | 89.90

14894 nightfall | 14894 cavern

HOUDINI



NEW

Tech Fleece Houdini Power Jacket | 219.–

Die Polartec Fleecejacke mit Power-Stretch macht alle Bewegungen mit und ist angenehm weich und warm zu tragen. Bluesign-zertifiziert: für Mensch, Tier und Umwelt.

WOMEN Grössen: XS–XL

14844 TrueBlack

MEN Grössen: S–XL

14841 BaremarkGreen

14841 Bluellusion

Merino Fleece Houdini Wooler Houdi | 289.–

Ob beim Sport oder im Alltag: Die Jacke aus 100% Merinowolle hält angenehm warm und eignet sich einzeln oder als Isolationschicht unter einer Jacke zum Tragen.

WOMEN Grössen: XS–XL

14843 BluellusionBlue

14843 TrueBlack

MEN Grössen: S–XL

14842 BluellusionBlue

14842 TrueBlack



Jupe Skoop Short Down Skirt | 159.90

Skhoop kombiniert Mode und Flexibilität. Das Überzieh-Jupe mit Daunenfüllung hält warm bei kaltem Herbstwetter. Grösse: S–XXL
14587 black | 14587 ruby red

HS2H



W
women

M
men

Reise- und Trekkinghose HS Stretch | 79.90

Ideal für unterwegs, ob auf Reisen, beim Wandern oder einfach als Freizeitohse.

WOMEN Grössen: 34–46

4733 sand | 4733 anthracit

MEN Grössen: 46–56

4732 sand | 4732 anthracit



Wander-Rucksack

Osprey Archeon 30 | 249.00 statt 299.–

Ausschliesslich recycelte Materialien, robuste Metallkomponenten, ein komfortables Rückensystem sowie die PFC-freie Ausrüstung zeichnen diesen Rucksack aus.

14192 stargazer blue | 14192 stonewash black



W
women

M
men

Multisportschuh Meindl Ontario GTX | 209.–

Das Obermaterial besteht aus Velourleder und Mesh zusammen mit der GTX Membrane ist der Schuh wasserdicht. Ideal für Spaziergänge und Wanderungen.

WOMEN Grössen: 36–42

14224 jeans/gray

MEN Grössen: 40–46.5

13926 marine/schwarz



W
women

M
men

Freizeitshuh Meindl Garda Identity | 259.–

Deutsche Handwerkskunst: Der Schuh aus chromfrei gegerbtem Leder gewährleistet einen angenehmen Tragekomfort.

WOMEN Grössen: 37–41

13922 dunkelbraun

MEN Grössen: 41–46

13923 dunkelbraun



Leicht-Socken Wildsocks | 16.80

Egal ob uni, bunt oder gemustert, die Socken bestehen zu 80 Prozent aus GOTS-zertifizierter Bio-Baumwolle. Mit gutem Gefühl zu tragen. Grössen: 37–40 / 41–44

14492 business black | 14492 diamond | 14492 rainbow | 14492 stargazer

Bestellservice: www.vcs-boutique.ch, per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte.



Schweden oder Finnland? Beides!

Text und Bilder: Stéphanie Penher

Lebensqualität in Dänemark, Geschichte in Schweden und lange Nächte in der nördlichen Ostsee: Eine Zugreise führt die Autorin mitsamt Familie über Kopenhagen und Stockholm bis zur Inselgruppe Åland.

Früh am Samstagmorgen starten wir unsere Zugreise nach Nordeuropa. Um den Anschluss in Basel nicht zu verpassen, entscheiden wir uns in Bern für eine frühere Verbindung als nötig. Schliesslich lernt man aus seinen Erfahrungen: Bei unserer letzten Reise blieb der Zug in Bern wegen eines technischen Defekts stehen und die Fahrt nach Brüssel verzögerte sich massiv.

Kopenhagen mit Schwung

Die eintägige Zugreise führt über Basel, Hamburg, Flensburg und Fredericia (DK) nach Kopenhagen. Wegen der teils zeitlich knapp bemessenen Umsteigezeiten haben wir schon damit gerechnet, verspätet in Kopenhagen anzukommen, wo wir die nächsten drei Tage verbringen werden. Die Reise verläuft jedoch wie am Schnürchen. Just ne-

ben dem Kopenhagener Bahnhof liegt der Freizeitpark Tivoli – die perfekte Entschädigung für jedes Kind, das 15 Stunden in Zügen und an Bahnhöfen verbringen musste. Für die Eltern verblasst dagegen die Erinnerung an die komfortable Zugreise mit dem ersten Looping der Achterbahn.

Kopenhagen gilt schon lange als Vorbild für aufstrebende schweizerische Velostädte. Die dänische Hauptstadt ruht sich aber nicht auf ihren Lorbeeren aus und will bis 2025 die weltbeste Fahrradstadt sein. Dafür werden Radwege auf drei (!) Fahrsteifen erweitert, zusätzliche Brücken nur für Fuss- und Velowege gebaut, Kreuzungen sicherer gemacht und noch mehr Veloabstellplätze erstellt.

Zum nationalen Aquarium von Dänemark nehmen wir die Metro nach Kastrop, einem Vorort von Kopenhagen. Zurück in

Kopenhagen geniessen wir die hohe Lebensqualität: Wir besuchen ein Jazz-Festival in den Gassen, machen eine Bootsfahrt durch den Hafen, flanieren durch die Freistadt Christiania und verschlingen mehrere Varianten von Smørrebrød, der dänischen Spielart des belegten Butterbrots.

Zwischenhalt in Stockholm

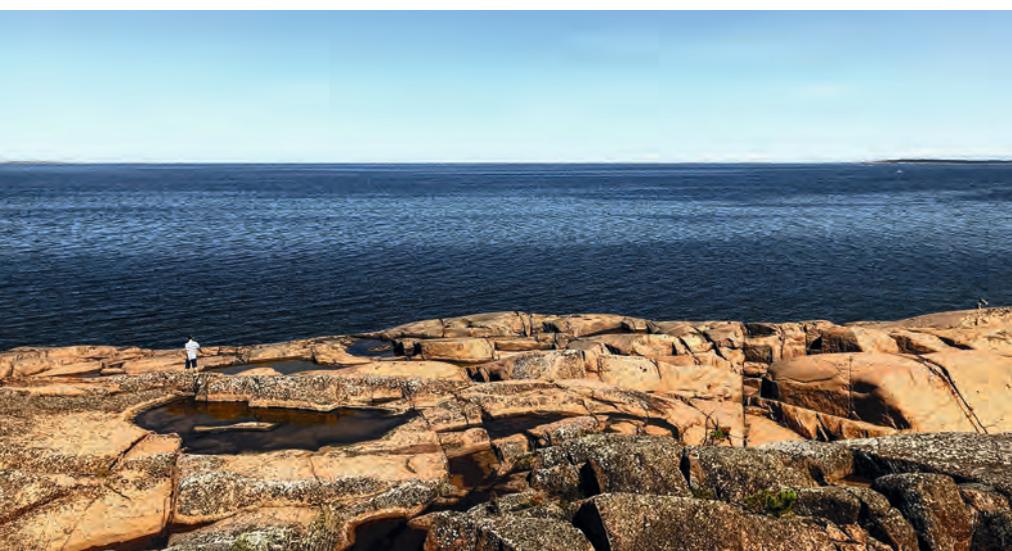
Die Zugreise von Kopenhagen nach Stockholm dauert mit dem Hochgeschwindigkeitszug rund fünf Stunden. Eine riesige Baustelle prägt das Zentrum der schwedischen Hauptstadt: Der Umbau des Bahnhofs Slussen dauert noch bis 2025 und ist der Grund, weshalb sich das Zugbillet für diese Strecke in der Schweiz zurzeit nur schwer buchen lässt.

Die ortskundige Bevölkerung bewegt sich erstaunlich souverän und entspannt durch die



Kein Tag vergeht ohne einen Saunabesuch und eine Abkühlung im Meer.

Åland umfasst 6700 Inseln und Schären und liegt zwischen Schweden und Finnland in der Ostsee.



Umleitungen und Ersatzwege. Gäste können sich auf die vorbildliche Signalisation verlassen oder werden von hilfsbereiten Angestellten der öffentlichen Verkehrsdienste angesprochen und auf den richtigen Weg geleitet.

Ein Muss ist der Besuch des Vasa-Museums! Das Schiff Vasa sank 1628 vor Stockholm wegen schwerer Konstruktionsfehler bereits bei seiner Jungfernfahrt. Es war derart instabil gebaut, dass ein Windstoss ausreichte, um es zum Kentern zu bringen. Nach 333 Jahren auf dem Meeresgrund wurde das imposante Kriegsschiff geborgen. Die fast 70 Meter lange Holzkonstruktion mit Hunderten kunstvoll geschnitzten Holzskulpturen blieb dank des hohen Schwefelanteils im Hafenwasser vollständig erhalten.

In zwei Ländern

Nach drei Tagen in Stockholm geht es weiter mit der Fähre nach Åland. Die Fahrten zur Inselgruppe in der Ostsee, eine autonome finnische Provinz mit schwedischsprachiger Bevölkerung, sind – nicht zuletzt wegen der zollfreien Einkäufe – sehr beliebt. Sie werden sowohl von Einheimischen als auch von Touristinnen und Touristen gerne als Tagesausflug gebucht. Die Fahrt dauert rund drei Stunden und führt entlang grösserer bewaldeter Inseln und später zunehmend kleinerer, karger Felsenarchipelen bis ins offene Meer nach Åland.

Åland hat ein eigenes Autokennzeichen, eigene Briefmarken und eine eigene Flagge – ein gelb umrandetes rotes skandinavisches Kreuz auf blauem Grund. Finnland oder Schweden? Die Flagge vereinigt die Farben der Flaggen beziehungsweise der Wappen beider Länder und steht damit symbolisch für die Zugehörigkeit zu beiden Ländern.



Auf der Hauptinsel führen fünf Buslinien aus der Hauptstadt Mariehamn hinaus. Wir haben ein Häuschen an einer abgelegenen Stelle ganz im Norden der Hauptinsel gemietet und uns daher entschieden, ein Auto zu mieten. Åland ist aber ziemlich flach und lässt sich auch gut per Velo erkunden – selbst wenn es nicht überall Velowege gibt. Dafür ist im Sommer ein Inselhüpfen mit Velofahren möglich.

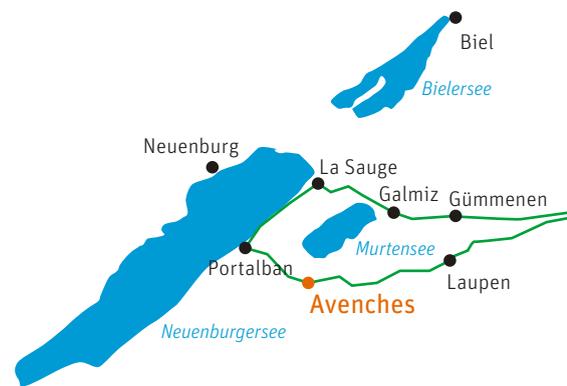
Auf Wiedersehen Wildnis

Durch seine Lage in der Ostsee hat Åland ein milderes Klima als Schweden oder das finnische Festland. Der Klimawandel macht auch vor den Schäreninseln keinen Halt: Mächtige Bäume liegen entwurzelt am Boden, gefällt von einem Jahrhundert-Orkan, der an Neujahr 2019 rund einen Drittel des Baumbestandes der Hauptinsel zerstört hat. Und mit Temperaturen um die 30 Grad Celsius erleben wir im Sommer Werte weit über dem Durchschnitt.

Åland ist ein Anglerparadies: Im Wasser tummeln sich Hecht, Barsch, Forelle oder Zander. Wir bevorzugen es allerdings, Fische, aber auch Seeadler, Gänse und Ringelnattern beim Stehpaddeln oder Kajakfahren zu beobachten. Dafür geniessen wir lokale Produkte: Mit Stallhagen-Bier, Beerenlimonade, Apfelsaft – Åland ist Finnlands Apfelparadies –, Salaten, Lachs, Lammfleisch, Broten und den vielen Milchprodukten lässt es sich ausgezeichnet bis spät in die ewig helle Nacht aushalten.

Nach zwei Wochen in der Wildnis ist die Rückkehr in die Zivilisation gewöhnungsbedürftig. Auf der Rückreise übernachteten wir in Stockholm und fahren anschliessend am Stück zurück nach Bern – mit wunderschönen Bildern im Kopf. ■

Stéphanie Penher ist Leiterin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und fährt lieber Zug als Achterbahn.



Schöne Landschaft, bedingt befahrbar: entlang dem Neuenburgersee von Portalban nach Cudrefin.

Den grünen Linien entlang

Text und Bild: Nelly Jaggi

Seit 1982 empfiehlt der VCS Velorouten, inzwischen auf 22 regionalen und einer nationalen Karte. Drei Frauen aus drei Generationen auf drei ganz unterschiedlichen Velos haben sie getestet.

Wir sind ein buntes Gespann: Die Älteste fährt ein schnelles E-Bike, die Mittlere wählt das Rennvelo und die Jüngste fährt ihr in die Jahre gekommenes Alltagsvelo. Klingt ungerecht? Vielleicht, aber die E-Bikerin startet in Burgdorf, die Rennvelofahrerin begibt sich in Bern in deren Windschatten und die Alltagsradlerin stösst in Avenches dazu. Gemeinsam wollen wir die VCS-Velokarten testen.

Aber beginnen wir in Burgdorf. Der E-Bike-Motor surrt leise, aber stetig in möglichst geringer Unterstützungsstufe – die geplanten 150 Kilometer werden dem Akku einiges abfordern – auf langjährig erprobter Route Bern entgegen. Dort gibt es eine erste Pause und für die hungrige E-Bike-Batterie eine Ladung Strom.

Erste Schwärmereien

Kaum haben wir Bern hinter uns gelassen, kommen wir ins Schwärmen. Bereits die erste grüne Linie – so sind die vom VCS explizit empfohlenen Strecken auf den Velokarten dargestellt – überzeugt. Sie führt uns von Matzenried durch den Forst nach Laupen. Weiter geht es durch allerlei Dörfer in Richtung Seeland. Wir kommen flott voran; Rennvelo und schnelles E-Bike lassen sich auf dem flachen bis leicht hügeligen Gelände gut kombinieren.

Apropos flott: Landkarten sind etwas Schönes. Eine Landkarte in voller Fahrt lesen, ist aber ein Ding der Unmöglichkeit. Weil es

keinen Spass macht, bei jeder Kreuzung zu bremsen, haben wir die Route im Voraus auf ein GPS-Gerät übertragen. Das können wir weiterempfehlen, auch wenn es nicht einfach ist, das unterschiedliche Kartenmaterial der verschiedenen Anbieter abzugleichen. Welche der zahlreichen grünen Linien man wählt, ist gar nicht so wichtig. Schön sind sie – so erleben wir es jedenfalls – fast alle.

Nach knapp anderthalb Stunden sehen wir das Städtchen Avenches am Horizont. (Mehr dazu lesen Sie auf der rechten Seite.) Dort angekommen versorgt uns die Jüngste im Bunde mit Kaffee. Der nimmersatte Akku des E-Bikes kommt erneut an die Steckdose.

Matsch und spitze Steine

Für die folgenden 30 Kilometer ignorieren wir das GPS und verlassen uns auf die Planung unserer ortskundigen Jüngsten. Ob die geplante Route – eine der grünen Linien ist gestrichelt – für uns alle passt? Ja, die Strasse sei problemlos befahrbar, versichert deren Bruder, der den Abschnitt kürzlich selbst befahren hat, am Telefon.

Nach dem Hafen von Portalban am Neuenburgersee biegen wir auf besagte Passage ab. Wir sind uns einig: Befahrbar ja, aber wir haben den Bruder auch nicht gefragt, mit welcher Art Velo er unterwegs war. Also konzentrieren wir uns darauf, auf dem ungewohnt schweren E-Bike und mit ausgeschaltetem Motor (auf der Strasse sind Mofas nicht zugelassen) nicht

im Matsch auszurutschen, respektive mit den schmalen Rennvelopneus keine spitzen Steine zu erwischen. Lachende Dritte ist die Fahrerin des Alltagsvelos. Mit ihren breiten Pneus ist sie sicher unterwegs und kann die Schönheit des Naturschutzgebietes geniessen.

Die letzten Körner

Von Cudrefin bis La Sauge weichen wir auf die stark befahrene Hauptstrasse aus. Anschliessend umfahren wir den Mont Vully, bis sich kurz vor Galmiz unsere Wege trennen. Die Jüngste biegt nach rechts in Richtung Murten ab. Zuerst dem See entlang, dann von einem kleinen Dorf zum nächsten, fährt sie durch die Kantone Waadt und Freiburg und schliesst in Avenches ihre Schleife.

Die zwei anderen fahren nach links in Richtung Bern und verlassen sich erneut aufs GPS. Einzig in Gümnen geht die Strecke kurz der Hauptstrasse entlang. Die Steigung nach Mauss und Allenlüften kostet die letzten Körner. Nach einer letzten Akkufütterung fährt die Älteste weiter nach Burgdorf. Währenddessen kühlt die Jüngste längst ihre müden Beine im Murtensee. ■



Die VCS-Velokarten sind in der VCS-Boutique und im Fachhandel erhältlich.



Farbige Fassaden und alte Pflastersteine verleihen den Gassen im Zentrum ihren Charme.

Die Arena, Symbol der Stadt Avenches.



Ein Sommer zu Hause

Text und Bilder: Camille Marion

Viele haben dieses Jahr auf die Sommerferien im Ausland verzichten müssen. Für unsere Redaktorin aus Avenches eine gute Gelegenheit, um das Motto «Reisen beginnt vor der eigenen Haustür» in die Tat umzusetzen.

Avenches, eines der schönsten Dörfer der Schweiz, wartet mit zahlreichen historischen und kulturellen Höhepunkten auf. Das beliebte Reiseziel für Touristinnen und Touristen, die hier bei einer Velotour in der Region gerne eine Pause einlegen (lesen Sie dazu auch den Beitrag links), erfreut auch die eigenen Bewohnerinnen und Bewohner.

Die glorreiche Zeit von Avenches als Hauptstadt Helvetiens zur Römerzeit liegt mehr als 2000 Jahre zurück. Damals zählte der Ort 20 000 Seelen und war damit die grösste Stadt auf «schweizerischem» Territorium. Die Fans von Sommerfestivals kennen die Arena, weitere Überreste zeugen von der vielfältigen Geschichte von Aventicum.

Auf den Spuren der Geschichte

Unser Spaziergang beginnt bei ebendiesem Amphitheater, das im 2. Jahrhundert unserer Zeitrechnung erbaut wurde. Zu Beginn fasste es bis zu 16 000 Personen, die sich hier mit Gladiatorenkämpfen und der Jagd auf exotische Tiere unterhalten liessen. Von der Arena hat man auch einen schönen Blick

auf das wesentlich jüngere Schloss. Dieses stammt aus dem 13. Jahrhundert und gilt als eines der schönsten Zeugnisse der Renaissance-Architektur in der Schweiz.

Im Stadtzentrum schlendern wir durch die Strassen des mittelalterlichen Ortes. Am zentralen Platz mit dem Rathaus und der Kirche Sainte Marie-Madeleine beginnt auch die Hauptstrasse mit ihren hübschen Lauben. Wir ziehen jedoch die verschiedenen ruhigeren und pittoresken Nebengassen vor.

Störche und Eidechsen

Mehr als drei Viertel der historischen Überreste von Aventicum sind noch nicht ausgegraben, doch die bisherigen Ausgrabungen bieten einen guten Einblick über das Leben zu jener Zeit. An mehreren Stätten können mit Stereoskop-Brillen Reproduktionen der antiken Monumente bestaunt werden.

So auch bei den Ruinen des Cigognier-Heiligtums, zu dem man gelangt, indem man von der Arena Richtung Murten hinuntergeht. Das Heiligtum verdankt seinen

Namen Störchen (französisch: *la cigogne*), die vor mehreren Jahrhunderten auf der Säule nisteten. Man geht davon aus, dass das Monument dem Kaiserkult von Marc Aurel diene: Seine Büste wurde hier 1939 in einem der Abwasserkanäle gefunden (im römischen Museum bei der Arena steht heute eine Reproduktion). Der weite Tempel dehnte sich bis zum ehemaligen Theater aus, dessen Ruinen heute als Spielplatz für Kinder und Eidechsen dienen.

Der Rundgang geht weiter Richtung Osttor. Man geht zwischen Blumenfeldern, um die Ringmauer zu erreichen, die 5,5 Kilometer lang und von 73 Türmen flankiert war. Davon hat nur einer überlebt – der Aussichtsturm La Tornallaz. Der Eintritt ist frei, deshalb nichts wie hinauf auf den höchsten Punkt. Von hier aus hat man eine schöne Rundumsicht: Man sieht die Stadt auf dem Hügel, Felder so weit das Auge reicht, die Rebberge am Mont Vully und den glitzernen Murtensee. Der Strand ist nicht weit und damit der ideale Ort, um diesen Ferientag zu Hause ausklingen zu lassen. ■

Das gute Rad!

Fahrräder werden heutzutage aus verschiedensten Rohstoffen gefertigt. Vor acht Jahren haben sich Maximilian Schay und Jonas Stolzke von «my Boo» vor eine ganz besondere Herausforderung gestellt: hochwertige Bambusfahrräder in Serie zu produzieren. Bambus vereint alle guten Eigenschaften herkömmlicher Materialien und eignet sich so hervorragend als Rahmenmaterial: stabil

wie Stahl, leicht wie Aluminium, komfortabel wie Karbon – die Produktion erfolgt in Handarbeit.

Bald fanden die Firmengründer aus Kiel einen passenden Partner aus Ghana und bauten dort die Produktion der Bambusrahmen auf. Gemeinsam mit dem «Yonso Project» wurden so über 40 fair bezahlte Arbeitsplätze geschaffen. Die in Ghana erzielten Erlöse werden ausserdem in verschiedene Bildungsprojekte investiert. So konnten in den letzten Jahren mehrere Hundert Schulstipendien vergeben und ebenso viele my-Boo-Bambusfahrräder an Kinder ausgegeben werden. Im Herbst 2019 eröffnete dann die gemeinsame Schule der deutsch-ghanaischen Partnerschaft und ermöglicht seitdem über 200 Kindern den Zugang zu einer hochwertigen Bildung!

Die Bambusfahrräder von «my Boo» werden in aufwendiger Handarbeit gefertigt: 80 Stunden benötigt ein Konstrukteur in



Weitere Informationen:
www.my-boo.de



Ghana für den Rahmenbau. Weitere vier bis acht Stunden investiert das Kieler Team in die Endmontage mit hochwertigen Komponenten: und alles in einer fairen Wertschöpfungskette. Für jeden Kunden bietet «my Boo» ein passendes Rad: vom gemütlichen City-Bikes über Trekkingräder oder Mountainbikes bis hin zum hochwertigen E-Bike – ab Preisen von 1799 Euro. Unterschiedliche Rahmengrössen und eine individuelle Konfigurierung ermöglichen das persönliche Traumfahrrad. Erhältlich bei über 150 Fachhändlern europaweit, auch in der Schweiz!

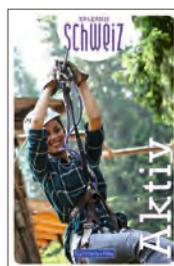
ANZEIGE

ERLEBNIS Schweiz

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

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

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





Der steile Gipfel des Berges, den wir suchen, macht die Gegend zu einem Bergsteigerparadies.

WETTBEWERB

Der Berg der drei Quellen

Der Berg, den wir suchen, liegt in einem Massiv, das auch «Wasserschloss Europas» genannt wird. Er ist von vier berühmten Schweizer Pässen umgeben, von denen einer für die Gründung der Schweiz sehr wichtig war.

Auch wenn der Berg, abgesehen von seinem auffällig langen Namen, auf Anhieb

unscheinbar erscheint, weist er doch eine hydrologische Besonderheit auf. Von seinem «Dreiländereck» aus geht ein Tropfen in die Nordsee, ein zweiter endet im Mittelmeer und der dritte landet in der Adria. In der Schweiz gibt es einen einzigen anderen Ort mit der gleichen Eigenschaft. Dieser liegt im Kanton Graubünden beim Lung-

hinpass. Von dort aus fliessen die Gewässer ebenfalls in die Nordsee und die Adria, der dritte Fluss hingegen erreicht das Schwarze Meer.

Ein Gebirgsmassiv für Sportfans

Die Grenzregion zwischen den Kantonen Wallis, Uri und Tessin bietet zahlreiche Möglichkeiten für sportliche Ausflüge. Bikerinnen und Biker können sich auf den vielen Routen über die umliegenden Pässe austoben. Einer von diesen war übrigens bereits 37 Mal Schauplatz der Tour de Suisse. Der letzte Tour-de-France-Sieger hat hier im letzten Jahr eine Etappe gewonnen.

Wanderfans kommen sowohl im Sommer als auch im Winter auf ihre Kosten, auch wenn die nächsten Ortschaften einige Kilometer entfernt vom gesuchten Berg liegen. Und selbst die ganz Wagemutigen, die gerne dem Bergsteigen frönen, finden hier ihr Glück.

Camille Lepetit ist ehemaliger Praktikant des VCS Schweiz und freut sich darauf, die Region mit dem Velo oder zu Fuss zu erkunden, sobald er Zeit dafür hat.

ZU GEWINNEN:

Auszeit mit der Familie auf dem Briener Rothorn im Wert von Fr. 600.-



Am türkisblauen Brienzersee gelegen dampft und stampft die Brienz Rothorn Bahn dem Brienz Rothorn entgegen. Mit einer Übernachtung im Berghaus Rothorn Kulm in 2266 m ü. M. runden Sie und Ihre Familie den Ausflug im Berner Oberland ab. Lassen Sie sich von der Abendstimmung und vom Sonnenaufgang in luftiger Höhe und absoluter Ruhe verzaubern.

Der Wettbewerbspreis beinhaltet Gutscheine für

- vier Tickets Brienz–Rothorn retour
- eine Übernachtung im Familienzimmer inkl.

Halbpension und Frühstück für vier Personen
Einlösbar für zwei Erwachsene und zwei Kinder bis 15 Jahre.

Lösung letzte Ausgabe:

Reichenbachfälle

Gewonnen hat das Biowein-Jahresabo von Delinat Barbara Hübscher aus Otelfingen (ZH).

Wettbewerbspreis
offert von



Um welchen Berg handelt es sich?

Beantworten Sie die Frage bis am 4. Oktober 2020 und senden Sie Ihre Lösung an

- VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder
- www.verkehrsclub.ch/wettbewerb, oder
- wettbewerb@verkehrsclub.ch

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

E-Bike selber
abschleppen?



Besser fährt, wer beim VCS eine E-Bike-Pannenhilfe abgeschlossen hat!

Gehen Sie auf Nummer sicher und schliessen Sie jetzt für nur Fr. 25.– pro Jahr eine **E-Bike-Pannenhilfe** beim VCS ab. Das lohnt sich. Egal ob Sie Ihr E-Bike für die täglichen Fahrt zur Arbeit oder für längere Veloreisen einsetzen. In jedem Fall können Sie sich darauf verlassen, dass Ihnen bei einer Reifenpanne oder einem unverhofften Defekt am E-Bike schnell und unkompliziert geholfen wird.

- Per Internet www.verkehrsclub.ch/ebike-pannenhilfe
- Per Telefon 031 328 58 11 oder
- Per E-Mail assistance@verkehrsclub.ch und Sie sind sorgenlos unterwegs.

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Verändert sich in der Familie etwas – durch die Geburt eines Kindes, Einschulung, Umzug oder einen neuen Arbeitsplatz –, ist das eine gute Gelegenheit, neue Strategien und Mobilitätsformen auszuprobieren.



STÉPHANIE PENHER

Mobilität beginnt im Kinderwagen

Das Leben mit Kindern stellt Eltern vor neue Herausforderungen. Sie müssen nicht nur eigene Verpflichtungen und Versorgungswege organisieren. Auch Kinder haben viele Termine und Wege, die es zu organisieren gilt. Jüngere Kinder sind dabei meist auf Begleitung angewiesen. Insgesamt haben die Kinderbegleitwege im Laufe der letzten Jahrzehnte zugenommen. Sie werden am häufigsten mit dem Auto zurückgelegt. Die Gelegenheiten, in denen sich Kinder frei bewegen können, werden damit zunehmend eingeschränkt.

Doch es gibt Mobilitätskonzepte, die ein Plus an Zeit und Lebensqualität ermöglichen und gleichzeitig das Klima und das Portemonnaie schonen. Verändert sich in der Familie etwas – durch die Geburt eines Kindes, Einschulung, Umzug oder einen neuen Arbeitsplatz –, ist das eine gute Gelegenheit, neue Strategien und Mobilitätsformen auszuprobieren. Wenn dabei die Kinder durch Zufussgehen und Velofahren motorisch fitter, selbstständiger und sozial kompetenter werden, lohnt es sich besonders.

Aus der Wahl des Wohnorts leiten sich die Art und die Länge der Wege ab, die die verschiedenen Familienmitglieder zurücklegen müssen. Wir haben uns für die Stadt entschieden. Kindertagesstätte, Kindergarten, Primarschule und Läden für den täglichen Gebrauch sind zu Fuss innerhalb von 15 Minuten erreichbar. Zu unseren Arbeitsplätzen fahren wir mit dem Velo.

So sind wir individuell mobil. Wir stecken weder im Stau noch werden wir durch Zugsausfälle aufgehalten – gerade wer kleine Kinder in der Kita oder Tagesschule abholen muss, weiss Pünktlichkeit zu schätzen.

Der Bewegungsradius wächst mit den Kindern – so auch ihre Selbstständigkeit. Unser Wohnort ermöglicht es Kindern, sich ihrem Alter entsprechend individuell zu bewegen und Schritt für Schritt neue Orte zu entdecken – zuerst zu Fuss, später mit dem Trottinett und dem Velo. Die eigenständige Mobilität von Kindern wird durch verkehrsberuhigende Massnahmen und sichere Velowege gefördert.

Zusätzliche Angebote decken die weiteren Mobilitätsbedürfnisse einer Familie ab: ein gutes Angebot des öffentlichen Verkehrs, Parkplätze für geteilte Fahrzeuge, Leihvelos und nicht zuletzt genügend Veloabstellplätze. Letzteres ist denn auch der einzige Wermutstropfen an unserem Wohnort: Bei unserem Vier-Parteien-Mietshaus teilen sich zwölf Velos vier gedeckte Abstellplätze – Veloanhänger, Bobbycars und Trottinette ausgenommen.

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen und Mitglied der Geschäftsleitung des VCS Schweiz. Sie wohnt mit ihrem Partner und ihrem Sohn (9) in der Stadt Bern.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Ruedi Blumer, Yves Chatton, Giulia Coviello, Anders Gautschi, Urs Geiser, Micha Jegge, Camille Lepetit, Stéphanie Penher, Laura Schmid, Anina Schweighauser, Christine Steinmann. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 96 554 (deutsch 55 175, französisch 14 379). Die nächste Ausgabe erscheint am 5. November 2020. **Insertionsschluss:** 5. Oktober 2020. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

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

Das Klima und der Verkehr

Die Temperaturen von Luft und Wasser steigen, die Gletscher schmelzen: Massnahmen, um die Klimaerhitzung zu stoppen, werden immer dringlicher. Aber welche Auswirkungen hat ein Temperaturanstieg von 1,5°C überhaupt? Was passiert im Unterschied bei einem Anstieg von 2°C? Das Dossier der Novemberausgabe widmen wir dem Klimawandel. Wir werden uns mit den Ursachen und den Folgen befassen, aber auch Szenarien diskutieren, wie wir die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen im Verkehrsbereich überwinden können. Und ein Schweizer Unternehmen stellt seine Pläne vor, wie die schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrs aufs Klima reduziert werden können.



© Camille Marion



Bild: Tomas Würthrich

IHRE VELOSPENDE BEWEGT MENSCHEN

Alle Sammelstellen: velafrica.ch

velafrica

Mobilität mit Perspektiven



HOTEL POST BIVIO

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela.

Herbstangebot: 4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer CHF 465.-. Einzelzimmerzuschlag: CHF 20.- pro Nacht. Exkl. Taxen.

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


casafair
Eigentum
mit Verantwortung

Jetzt
Mitglied
werden!



Weil Ihnen
Klimaschutz zuhause
so wichtig ist,
wie unterwegs.

Casafair ist der Verband für verantwortungsbewusste und weitsichtige Wohneigentümer*innen, ökologisches Bauen und gesundes Wohnen.

www.casafair.ch



VCS-Bonus

25%
Rabatt

Hertz Plug-in & Drive

Charge your future

Entdecken Sie die Plug-in Modelle von Hertz jetzt unter www.hertz.ch/plugin



Hertz 

25% Rabatt auf Plug-In-Hybrid Autos von Hertz

Bis zu 60 Kilometer rein elektrisch fahren, aber dank Benzin- oder Dieselmotor nicht auf eine Ladestation angewiesen sein: Der Vorteil eines Plug-In-Hybrid-Autos liegt auf der Hand. Es kombiniert den emissionsfreien Elektroantrieb mit der Reichweite eines konventionellen Motors. Ist der Strom aufgebraucht und steht keine Ladestation zur Verfügung, fährt das Auto im konventionellen Modus weiter.

Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder profitieren bei der Miete aller Plug-In-Hybrid-Modelle in der Schweiz von einem Rabatt von 25%.

Bestellen mit dem Rabattcode 766721:

- Per Telefon 084 882 20 20 (Reservierungszentrale) oder
- Per Internet www.hertz.ch/plugin

Gültig bei allen Buchungen bis am 3. Oktober 2020 für alle Mieten ab dem 20. September 2020.

Weitere Angebote für Mitglieder

- Per Telefon 031 328 58 58 oder
- Per Internet www.verkehrsclub.ch/bonus

Für Mensch
und Umwelt

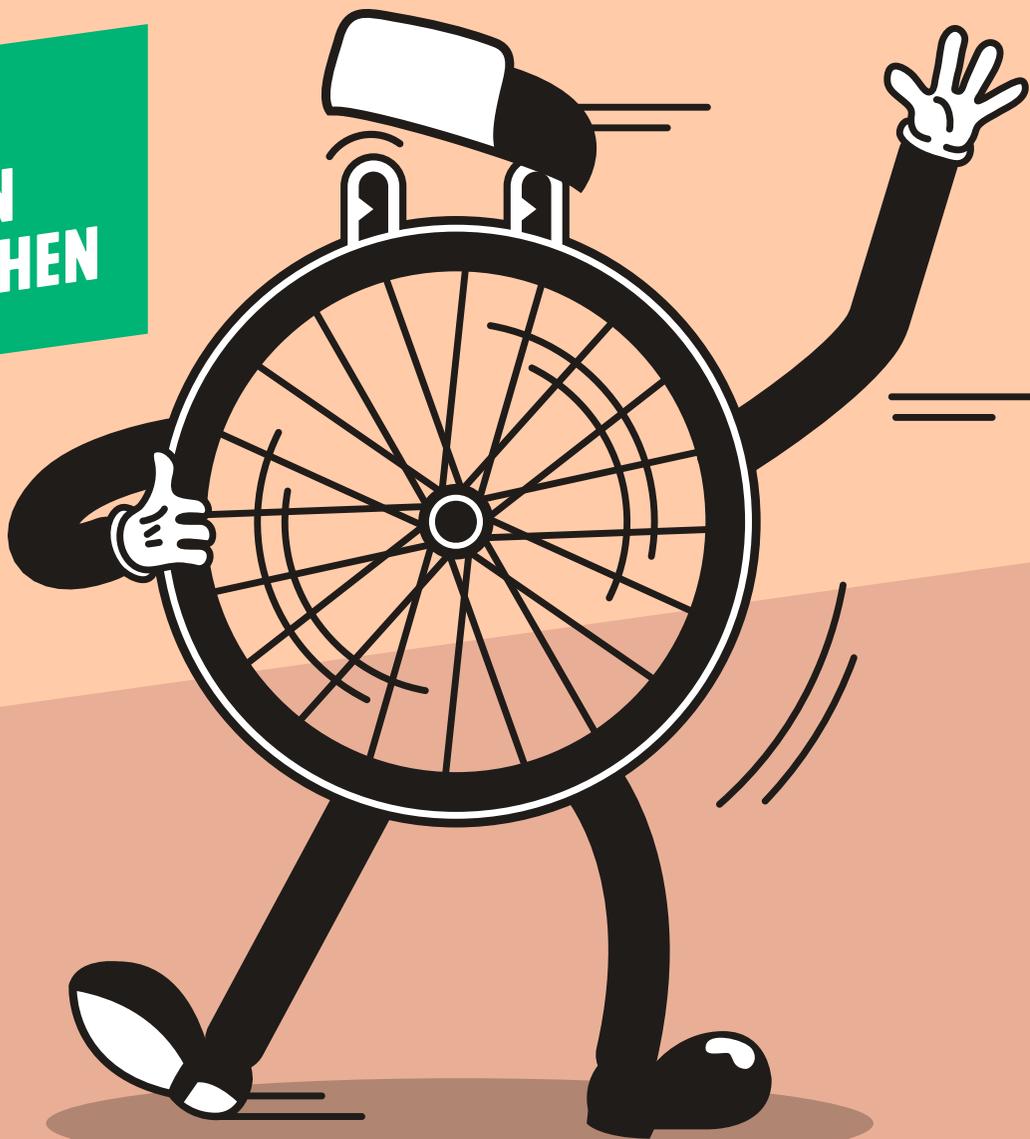
VCS

1.-30.
SEPTEMBER 20

CYCLO MANIA

DIE NATIONALE VELO-CHALLENGE

JETZT APP
DOWNLOADEN
UND MITMACHEN



Available on the
App Store

GET IT ON
Google play

CYCLOMANIA.CH

Eine Aktion von:

 **PRO VELO**
SCHWEIZ

Projektpartner:

 swisscom

 panter

Unterstützt von:

**STIFTUNG
MERCATOR
SCHWEIZ**

 **energieschweiz**
Unser Engagement: unsere Zukunft.