

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Unser Arbeitsweg

Von vollen Zügen und Strassen –
und willkommenen Alternativen


Seite 22


Für Mensch
und Umwelt



Passion für hochwertige Bioweine

Spitzenbioweine 6er-Probierpaket

 Aus Spanien
Castilla de Enguera, Reserva 2014
Gold Mundus Vini 2019
CHF 14.50 pro Flasche

 Aus Frankreich
Clos du Caillou, Nature 2018
Einer der besten, ohne Schwefel
vinifizierten Rotweine.
CHF 25.00 pro Flasche

 Aus Italien
Pomona, Chianti Classico 2016
Das ist Toskana! Ein Klassiker.
CHF 18.50 pro Flasche



6er Probierpaket
nur **CHF 95.00**
(statt 116.00) inkl. Porto

Das Plus für VCS-Mitglieder:
Sie sparen CHF 21.00 und profitieren
von einer **portofreien Lieferung**.

Bestellmöglichkeiten
Online **www.amiata.ch/vcs**
Coupon unfrankiert einsenden
Telefon 071 250 10 15

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



Winzerpartner von amiata pflegen ihre Reben mit Sorgfalt und Respekt vor einer gesunden Natur.

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



ARCATOUR
sinnvoll reisen

sinnvoll reisen:

- ✓ UNESCO Weltnaturerbe Wattenmeer
- ✓ Besuch des Deichgrafen
- ✓ Traditionelle Teezeremonie
- ✓ Dünenwanderung auf Langeoog

Auf der ostfriesischen Insel Langeoog kommen Naturfreunde und Erholungsuchende voll auf ihre Kosten. Wir sind mit Joke Pouliart unterwegs, der es bestens versteht, seinen Gästen die Eigenart des Wattenmeeres und der dazugehörigen Inselwelt näher zu bringen.

- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Zug statt Flug:** Interview mit dem Snowboarder Mat Schaar
- 8 **Bitte keine Autobahnbaugelüste** in Zürich, Biel und Luzern
- 9 **CO₂-Gesetz:** ein zu kleiner Schritt
- 11 Die neue **VillageOffice-Plattform** für Gemeinden
- 12 Die vier nominierten Verkehrsknoten für den **Flux-Preis**
- 15 **Elektromobile** – eine neue VCS-Broschüre klärt auf
- 16 Ein Rückblick in Bildern auf **20 Jahre Pedibus**
- 17 Interview: **Blanka Klimešová bringt walk to school nach Prag**
- 20 **Verbandsfinanzierung** in Zeichen der Transparenz
- 21 Verkehr: **das Kind als Indikator**



© Ruedi Eichenberger

46 Der Drang nach Osten – **mit dem Velo von Polen bis Finnland**

- 50 **Mit dem Schneetourenbus** in den Napf
- 56 **SchweizMobil** erwacht aus dem Winterschlaf

- 32 **Mitgliederangebote**
- 35 **Berichte aus den Regionen**
- 62 **Wettbewerb**
- 63 **Bitte Mitdenken!** mit Stéphanie Penher
- 66 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf

DOSSIER

Wir Pendlerinnen und Pendler
 Vier Millionen Menschen in der Schweiz pendeln. Ein Dossier mit wichtigen Zahlen und Fakten, drängenden Fragen und umsetzbaren Lösungen.

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



© Camille Marion

Die frühen Morgenstunden nutze ich gerne für Sport und komme deswegen öfters erst später ins Büro. Das Privileg flexibler Arbeitszeiten

geniesse ich ebenso wie meinen sehr kurzen Arbeitsweg: Er ist einen knappen Kilometer kurz – im Durchschnitt sind wir Pendlerinnen und Pendler pro Arbeitstag eine ganze Stunde lang unterwegs.

Damit bringen wir den öffentlichen Verkehr und die Strasseninfrastruktur während der Stosszeiten regelmässig an ihre Grenzen. Flexible Arbeitszeiten sorgen, ebenso wie Homeoffice-Tage oder das Umsteigen aufs Velo, für Entlastung. In unserem Dossier ab Seite 22 finden Sie Zahlen und Fakten sowie Denkanstösse und Lösungsvorschläge rund um das Thema Pendeln.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre – vielleicht auf Ihrem Arbeitsweg im Zug?

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion



© Fabian Lütolf

«Züge statt Flüge» – klare Forderung des VCS an der nationalen Klimademo vom 28. September 2019 in Bern.

In die Skiferien – ohne Gepäck

Ein Leben ohne Auto ist für viele Menschen längst Realität. Zweifel an diesem Lebensstil kommen ihnen mitunter im Winter – zeitgleich mit der Lust auf Schnee und Wintersport. Zugfahrten mit drei Kindern, mindestens ebenso vielen Koffern und einer Handvoll Skiausrüstungen sind tatsächlich eine logistische Herausforderung. Wer sich das nicht antun will, setzt auf den Tür-zu-Tür-Transport der SBB.

Das Gepäck wird vor der Haustür abgeholt und am nächsten Tag zur Ferienwohnung oder ins Hotel gebracht. Beim Transport achten die SBB darauf, dass möglichst viele Strecken mit dem Zug zurückgelegt werden – für die Feinverteilung können auch Liefer- oder Personenwagen zum Einsatz kommen.

Eine Alternative für Menschen, die nur hin und wieder Skisport betreiben: Snow'n'Rail bietet preisgünstige Angebote für die Hin- und Rückfahrt und den Skipass für einen, zwei oder sechs Tage 15 Prozent Ermässigung auf die Miete der Ausrüstung bei vielen Intersport-Geschäften. Wer noch dazu den Koffer aufgibt, reist nur mit Handgepäck in die Skiferien – entspannter geht es nicht mehr. Beim Kauf des 6-Tages-Kombi-Angebots ist ein Gepäckstück sogar inklusive.

Weitere Informationen finden Sie unter www.sbb.ch/gepäck und www.sbb.ch/snowrail



© Benjamin Zumbühl



© Jonadesign

Ecotrip Challenge: über 1500 Schülerinnen und Schülern machen mit

Die erste Ausgabe der Ecotrip Challenge ist ein voller Erfolg: Es haben sich 79 Schulklassen aus 17 Kantonen angemeldet. Während eines Schuljahres werden sie den CO₂-Ausstoss ihres Reiseverhaltens beobachten. Die Schülerinnen und Schüler lernen dadurch, wie viel CO₂ durch das Reisen mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln entsteht. Wer am klimafreundlichsten reist, gewinnt.

«Ich bin sehr überrascht und erfreut, wie viele Klassen schon im ersten Jahr mitmachen», bilanziert 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 befassen und ihr Verhalten ändern wollen.» Das erste Zwischenklassement wird Mitte November veröffentlicht und danach regelmässig aktualisiert, bis September 2020 die Sieger gekürt werden.

Der Schweizer Snowboarder Mat Schaer engagiert sich für nachhaltiges Reisen. Im Interview auf den Seiten 6 bis 7 spricht er über seine Beweggründe. Weitere Informationen: www.ecotrip-challenge.ch




© SBB

Walk to school mit fast 10 000 Kindern

Der VCS blickt auf erfolgreiche walk-to-school-Aktionswochen zurück: Mit 9911 Schülerinnen und Schülern, respektive 536 Schulklassen konnte er einen Teilnehmerrekord verbuchen. Ebenfalls erfreulich war die erstmalige und bereits rege Teilnahme deutsch- und französischsprachiger Klassen aus dem Kanton Freiburg. Dank des grossen Engagements aller Lehrpersonen haben die Kinder Grosses geleistet. Der VCS bedankt sich dafür!

Freude bereitet hat auch eine Nachricht aus Prag: Inspiriert vom VCS hat Blanka Klimešová im letzten Jahr in der Hauptstadt Tschechiens walk-to-school-Aktionswochen durchgeführt. Lesen Sie mehr dazu im Interview auf Seite 17.

 Mehr Infos: www.walktoschool.ch



Wahlen 2019: Ein ermunterndes Resultat und ein Award

Am 20. Oktober 2019 hat das Schweizer Stimmvolk gewählt. Die Zusammensetzung des Nationalrats stimmt den VCS zuversichtlich. Wichtig sind die in einigen Kantonen noch ausstehenden zweiten Wahlgänge für den Ständerat: Der VCS erhofft sich auch dort in Zukunft mehr Engagement für die Umwelt. Jetzt erwartet er vom neuen Parlament den überfälligen Kurswechsel in der Umweltpolitik. Nur indem es die Klimakrise zur Priorität macht, kann die Schweiz

ihre Verpflichtungen gemäss Pariser Abkommen erfüllen und die schlimmsten Folgen der Klimakrise abwenden. Wer im Vorfeld wissen wollte, wie die Kandidierenden zu Umweltfragen stehen, konnte sich auf umweltrating.ch informieren. Das Portal der Umweltallianz wurde an der Konferenz für Digitale Nachhaltigkeit in Bern mit einem «DINAcon Award» in der Kategorie «Open Data» ausgezeichnet.

LANGE WEGE – AUCH FÜR DIE AUSBILDUNG

Bewohnerinnen und Bewohner städtischer Gebiete haben einen Weg* von **19,1 km** bis zur Ausbildungsstätte.



 **36,7 Minuten**

Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Gebiete haben einen Weg* von **28,4 km** bis zur Ausbildungsstätte.



 **47,6 Minuten**

Weitere Zahlen und Fakten rund ums Thema Pendeln finden Sie ab Seite 22.



© Vernon Deck

«Wir sind zugleich Teil des Problems und Teil der Lösung»

Interview: Camille Marion

Ecotrip Challenge Der Genfer Snowboarder Mat Schaer verbindet seine Leidenschaft für den Wintersport mit seinem Engagement für die Umwelt. Der Botschafter von Protect Our Winters Schweiz inspiriert damit die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Ecotrip Challenge.

Mat Schaer, die Ecotrip Challenge des VCS ermutigt Jugendliche, ihr Reiseverhalten zu überdenken. Was hat Sie am Projekt überzeugt?

Sie entspricht den Anliegen, für die ich mich einsetze. Ich finde es wichtig, dass wir unsere Gewohnheiten überdenken. Meine Botschaft dazu ist: Freiheit, Abenteuer und Abwechslung brauchen wir alle. Diese Bedürfnisse lassen sich auch befriedigen, wenn wir der Natur mit Respekt begegnen.

Die Ecotrip Challenge richtet sich an Gymnasiastinnen und Gymnasiasten. Was für ein Gymeler waren Sie?

Ich musste den Schulbesuch und die Leidenschaft für den Sport schon sehr früh unter einen Hut bringen. Als ich im Gymnasium war, tauchten die ersten Sponsoren auf, und meine Karriere als Profisnowboarder begann sich abzuzeichnen. Parallel dazu fing ich in dieser Zeit an, mich für Umweltfragen zu interessieren. Wir diskutierten solche Dinge

zu Hause, im Unterricht kamen sie ebenfalls zur Sprache. Wir waren damals allerdings noch weit entfernt von heutigen Bewegungen wie den «Fridays for Future». Diese Mobilisierung macht mir grosse Hoffnung. Da wäre ich gerne noch einmal Gymnasiast!

Sie haben eben einen Master in Umweltwissenschaften abgeschlossen.

Nach der Matura habe ich die Chance der Profikarriere am Schopf gepackt, ich wollte

Mat Schaers Leidenschaft ist der Schneesport: «Es gibt so viele Möglichkeiten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Carsharing in die Berge zu fahren.»

meinen Traum zu hundert Prozent leben und habe drei Jahre dafür investiert. Allerdings hatte ich immer im Sinn, danach zu studieren, und Umweltthemen interessierten mich. In meinem Umfeld waren Leute, die dieses Studium machten, davon habe ich mich inspirieren lassen. Während meiner Zeit an der ETH rückte die Dringlichkeit der Probleme stärker in mein Bewusstsein; ich musste feststellen, dass mein CO₂-Fussabdruck als Profisportler nicht gerade bescheiden ist.

Welchen Einfluss hatte diese Erkenntnis auf Ihre Karriere?

Bei der Beschäftigung mit den Herausforderungen des Klimawandels erkannte ich, wie stark er den Wintersport bedroht und wie sehr er unsere Lebensweise infrage stellt. In den Bergen konnte ich die Entwicklung mit eigenen Augen verfolgen: abnehmende Schneemenge, späterer Saisonbeginn ... Ich war auf dem Gipfel meiner Karriere als Snowboarder, als ich mich dazu entschied, zu handeln und eine radikale Kehrtwende zu machen. Der grösste Teil der von mir verursachten CO₂-Emissionen ist dem Verkehr anzulasten, also habe ich mein Verhalten angepasst und fahre seither nur noch in den umliegenden Bergen Snowboard.

Wie setzen Sie das in Ihrem Alltag um?

Nachdem ich auf meinem Board all die Hänge ausgekostet hatte, die schon die Idole meiner Jugend faszinierten, und in der ganzen Welt herumgekommen war, musste ich mich auf das Wesentliche besinnen. Ich mag das Mantra «discover your own backyard» und bin ihm gefolgt: Ich habe in den letzten Jahren denn auch meine Region regelrecht wiederentdeckt. Es gibt so viele Möglichkeiten, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder Carsharing in die Berge zu fahren. Dies hat auch den Bezug zum Snowboard, und wie ich es benütze, verändert. Sich die Zeit zum Reisen nehmen, mit eigener Kraft einen Gipfel besteigen, vor der Abfahrt den Schnee berühren und austesten – das eigene Verhalten bekommt auf einmal eine ganz andere Qualität.

Ist denn die Sportwelt bereit, Ihrem Ansatz zu folgen?

Die Herausforderungen des Klimawandels stehen für alle Bereiche im Zentrum der Gedanken, die wir uns machen müssen, auch für den Sport. In den vergangenen Monaten liess sich

ein echter Bewusstseinswandel beobachten, und das macht Mut. Allerdings müssen den Worten Taten folgen. Auf politischer Ebene braucht es Massnahmen, die den Wandel unterstützen. Ich bin überzeugt, dass die Entwicklung nachhaltiger Transportinfrastrukturen umweltfreundlichere Verhaltensweisen nach sich zieht. Die Nachfrage ist da, jetzt muss man darauf reagieren. Im Bergsportbereich gibt es konkrete Initiativen für eine umweltbewusste Praxis.

Sie sind auch Botschafter von Protect Our Winters (POW) Schweiz. Worum geht es da?

Die POW-Bewegung entstand vor über zehn Jahren in den USA. Dahinter stehen Sportler, die sich für die Sensibilisierung zum Thema Klimawandel im Zusammenhang mit der Bergwelt einsetzen. Wir von POW Schweiz ermuntern die Community der Athleten, jeden Einzelnen sowie die Akteure der Wirtschaft, auf eine neue Praxis hinzuarbeiten. Wir wollen allen, die sich von der Bergwelt angezogen fühlen, zeigen, dass man seine Leidenschaft ökologischer ausleben kann, ohne gleich alles aufgeben zu müssen.

Dies ist auch das Ziel der Filme, in denen Sie mitspielen.

Ich will nicht bloss mit gutem Beispiel vorangehen, sondern meine Überzeugung vermitteln, dazu dienen diese Filme. «Shelter», die jüngste Produktion, ist soeben fertig geworden und liegt mir besonders am Herzen. Wir wollten einen wirklich umweltfreundlichen Film machen und so wenig CO₂ ausstossen

wie möglich. Also waren wir ausschliesslich mit öffentlichen Verkehrsmitteln und Tourenskis unterwegs und haben in Berghütten mit geringem Komfort übernachtet.

Sie sind in den sozialen Netzwerken sehr engagiert. Finden Sie Gehör?

Für mich ist es ganz wichtig, die sozialen Netzwerke als Verstärker zum Informieren und Sensibilisieren einzusetzen. Mein Umfeld interessiert sich vor allem für Bergsportarten; ich gehe davon aus, dass es mein Anliegen wahrnimmt. Ich versuche, keine Panikstimmung zu verbreiten, sondern fundierte Informationen und klare Botschaften zu vermitteln. Ich bin mir bewusst, dass ein Bergfoto anziehender wirkt als Grafiken, trotzdem erhalten diese auf meinen sozialen Netzwerken ihren Platz, und ich weiss, dass man sie zur Kenntnis nimmt.

Die jungen Leute gehen fürs Klima auf die Strasse. Reicht dies, um Wirtschaft und Politik aus der Reserve zu locken?

Ich bin von der Dringlichkeit einer Generalmobilmachung für unseren Planeten überzeugt. Es geht nicht darum, jemanden verantwortlich zu machen, denn wir sind alle zugleich Teil des Problems und Teil der Lösung. Die Unternehmen müssen ihren Teil der Verantwortung übernehmen. Und die Politik muss endlich Mut beweisen und in zukunftsfähige Lösungen investieren, damit wir die Ziele des Pariser Abkommens erreichen. Nicht zuletzt müssen wir uns alle auf unserer Ebene engagieren, indem wir wählen und abstimmen gehen und unser Verhalten anpassen. ■



Der 29-jährige Snowboarder Mat Schaer kommt aus Genf. Er hat eben seinen Masterabschluss in Umweltwissenschaften und -technologie an der ETH Lausanne abgeschlossen und arbeitet als wissenschaftlicher Mitarbeiter bei MeteoSchweiz in Genf.

Stopp Stadtautobahn-Gelüste!

Strassenbau Neue Strassen mitten durch die Stadt: Autobahn-Bauvorhaben in Zürich, Biel und Luzern wecken Erinnerungen an längst vergangene Zeiten. Die VCS-Sektionen haben gegen diese drastischen Fehlentwicklungen mobilisiert.

Zusammengestellt von Nelly Jaggi

Zürich: Unnötiges Monsterprojekt

Mit dem Projekt Rosengartentunnel sollen in Zürich die Verkehrskonzepte der 70er-Jahre wieder salonfähig gemacht werden: Eine direkte Zufahrt für Autos ins Herz der Stadt. Ohne Rücksicht auf die gewachsene Stadt, die Wohnbevölkerung, die Luft- und Lärmprobleme. Für das Tunnelportal am Wipkingenplatz will der Kanton ganze Häuserzeilen abreißen lassen. Kostenpunkt für die 700 Meter Tunnel: mehr als eine Milliarde Franken.

Als grünes Mäntelchen wird dem Projekt ein Tramprojekt beigegeben, dessen Nutzen für den öffentlichen Verkehr fragwürdig ist. Um Platz für eine neue Tramhaltestelle zu schaffen, sollen beim Irchel 3000 Quadratmeter Park zerstört werden. Am Albisriederplatz wird die Umsteigedrehscheibe für Bus- und Trampassagiere aufgehoben und in die Seitenstrassen verlegt. Die Umsteigewege werden länger, und neu dominiert eine Strassenkreuzung den alten städtischen Platz. Das Tramprojekt hat einzig und allein zum Ziel, politische Mehrheiten für den Strassenbau zu generieren.

Die VCS-Sektion Zürich hat gegen dieses unsinnige Monsterprojekt das Referendum ergriffen – über 5000 Personen haben unterschrieben. Der Gemeinderat der Stadt Zürich hat im Namen der Stadt Zürich mit überwältigender Mehrheit selbst ein Gemeinde-referendum eingereicht. Im Februar 2020 kommt das Projekt nun vor das Stimmvolk.

«Für einen gigantischen Tunnel – sieben Spuren nebeneinander, mitten in Zürich, mitten im Wohnquartier, für über 1,1 Milliarden Franken – werden rücksichtslos Häuser abgebrochen, der Irchelpark verkleinert, Baumalleen ersatzlos gefällt und ein Stück Stadt zerstört. Das widerspricht allen klimapolitischen Zielen von Stadt und Kanton Zürich!», lautet das klare Verdikt von Gabi Petri, Co-Geschäftsleiterin der VCS-Sektion Zürich. Mehr zum Thema ab Seite 36.

Biel: Westast so nicht!

Erste Studien zur Bieler Westumfahrung entstanden in den 50er-Jahren. Das aktuelle Projekt würde mit seinen offenen Autobahnanschlüssen den Stadtraum zerstören. Gegen

das Vorhaben hat sich breiter Widerstand formiert. Das Komitee «Westast so nicht!» will den Bau in der vorliegenden Form verhindern und sucht im Dialog die Grundlage für eine zukunftsgerichtete Stadtentwicklung.

«Der Widerstand gegen den Westast zeigt: Wenn der Wille da ist, kann auch ein jahrzehntealtes Milliardenprojekt gekippt werden. Was nicht gebaut ist, kann man ändern – aber man muss es tun! Und das heisst mit den Menschen sprechen, ihnen die Mängel des Projekts aufzeigen und Alternativen vorschlagen», sagt Urs Scheuss von der VCS-Regionalgruppe Biel/Bienne.

Luzern: Spange NO

Mit dem Bypass soll die Stadt Luzern eine neue Autobahn-Umfahrung erhalten. Um mehr Verkehr auf die neue Strasse zu bringen, initiierte der Luzerner Regierungsrat den Zubringer Spange Nord. Gegen beide Projekte hat sich Widerstand formiert. Die Stadt Kriens sowie ein überparteiliches Komitee verlangen beim Bypass-Projekt Anpassungen. Die Spange Nord bedeutet einen massiven Einschnitt in Wohnquartiere, selbst ein Teil eines Schulhausplatzes müsste den neuen Strassen weichen. Nach massiven Protesten sah sich der Kanton gezwungen, neue Varianten abzuklären. Sie werden im Herbst 2019 vorgestellt. Der Kanton beruft sich derweilen auf die Verkehrsprognosen für die nächsten Jahrzehnte, wonach der motorisierte Individualverkehr zunimmt.

«Der VCS lehnt die Spange Nord entschieden ab und engagiert sich aktiv dagegen. Noch mehr Strassen für den motorisierten Individualverkehr sind – erst recht im innerstädtischen Raum – keine Lösung der Verkehrsprobleme. Der vorhandene Platz muss effizienter und nachhaltiger genutzt werden», hält Michael Töngi, Nationalrat der Grünen und Mitglied des VCS-Zentralvorstands fest. ■

Weitere Informationen: www.rosengarten-nein.ch, www.westastsonicht.ch, www.spange-no.ch



Projekt Rosengartentunnel in Zürich: Nein zu einer direkten Zufahrt für Autos ins Herz der Stadt!

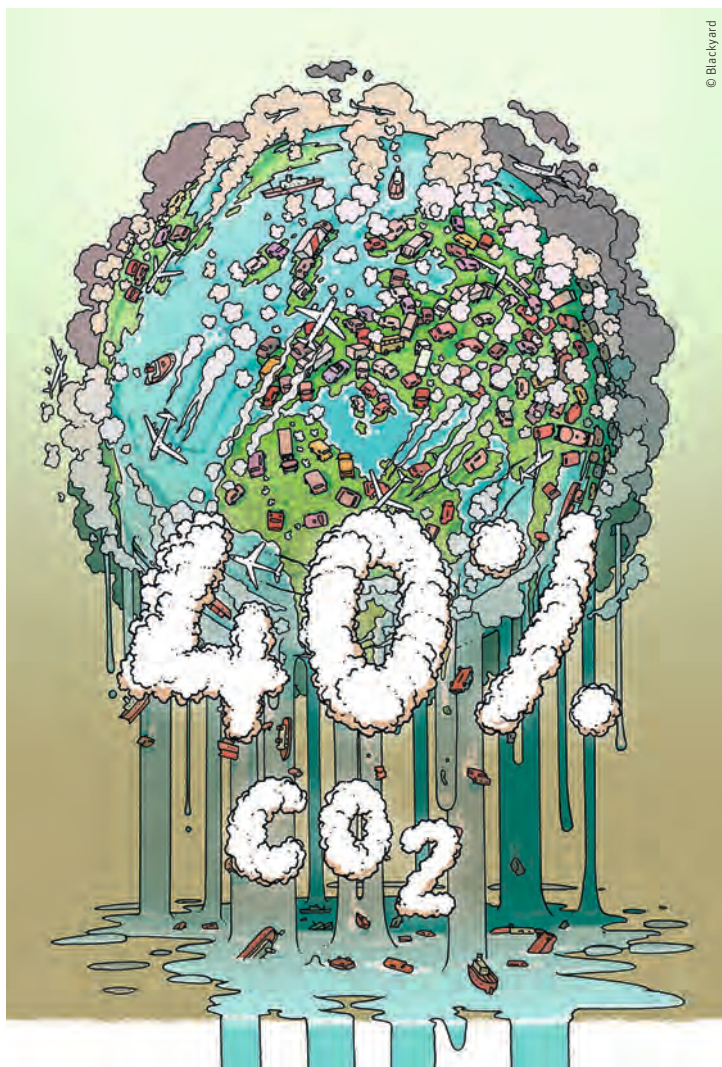
Ein zu kleiner Schritt fürs Klima

Klimaschutz Der Ständerat hat bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes einige Verbesserungen beschlossen. Um das Ziel netto null zu erreichen, gehen die geplanten Massnahmen aber noch viel zu wenig weit. Der Nationalrat muss deutlich nachbessern.

Von Oliver Kempa

Flugticketabgabe, Neuwagenziel, höhere Kompensationsabgabe auf fossilen Treibstoffen – die Instrumente wären eigentlich da. Der Ständerat hat bei der Totalrevision des CO₂-Gesetzes den Vorschlag des Bundesrats in einigen Punkten deutlich verbessert. Das wurde bis vor nicht allzu langer Zeit kaum für möglich gehalten und ist deshalb zu anerkennen.

Noch ist es aber zu früh, um sich zurückzulehnen und auf die Schulter zu klopfen. Denn faktisch reichen die beschlossenen Massnahmen bei Weitem nicht, um das Netto-null-Ziel des Bundesrats bis 2050 zu erreichen – ganz zu schweigen vom Ziel 2030, das sich der VCS Verkehrsclub der Schweiz gesetzt hat. «Damit werden Verkehrsemissionen zwar teilweise kompensiert, aber kaum reduziert. Nur mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist der Wandel hin zur Mobilität ohne fossile Energie nicht zu schaffen», so die Einschätzung von Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS. Denn: Der Verkehr ist in der Schweiz für 40 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich. Hier sind griffige Massnahmen also besonders dringend.



Der Verkehr verursacht 40 Prozent der CO₂-Emissionen: Griffige Massnahmen sind dringend.

Zu wenig mutig

Der Ständerat will die Kompensation fossiler Treibstoffe ausbauen, um erneuerbare Antriebe stärker fördern zu können. Damit steigt der Benzinpreis maximal um fünf beziehungsweise sieben Rappen pro Liter im Vergleich zum heute geltenden Recht – angesichts der normalen Preisschwankungen auf dem Markt für Autofahrerinnen und Auto-

fahrer ein kaum spürbarer Anstieg. Beim CO₂-Flottenziel für neue Fahrzeuge ist positiv zu werten, dass die Schweiz auch ab 2025 die Ziele zumindest analog zur EU festlegt.

Das CO₂-Neuwagenziel ist die wichtigste klimapolitische Massnahme im Verkehr: Es schafft finanzielle Anreize, damit Importeure den CO₂-Ausstoss ihrer Flotten senken. Um die Ziele des Bundesrats und des Pariser

Klimaabkommens zu erreichen, bräuchte es aber deutlich ambitioniertere Ziele für Neuwagen.

Ein längst überfälliger Schritt ist die beschlossene CO₂-Abgabe auf Flugtickets. Damit kann zumindest das massive Wachstum des Flugverkehrs gebremst werden. Fliegen ist heute viel zu billig, und je teurer Flugtickets sind, desto attraktiver werden andere Transportmittel. Allerdings reicht der Maximalbetrag von 120 Franken gerade bei Langstrecken- und First-Class-Flügen bei Weitem nicht, um die verursachten Umweltschäden zu bezahlen.

Hoffen auf neuen Nationalrat

Die Schweiz kann es sich nicht mehr leisten, beim Klimaschutz im Rückstand zu bleiben. Nach den Wahlen hat der Nationalrat nun die Aufgabe, das Gesetz endlich mit den klaren wissenschaftlichen Anforderungen kompatibel zu machen.

Signifikante Verschärfungen braucht es – neben den erwähnten Punkten – auch beim generellen Reduktionsziel im Inland, bei der Klimafinanzierung für besonders betroffene Entwicklungsländer und bei den Regeln für die Finanzplatzakteure. Denn tritt das Gesetz in der aktuellen Form in Kraft,

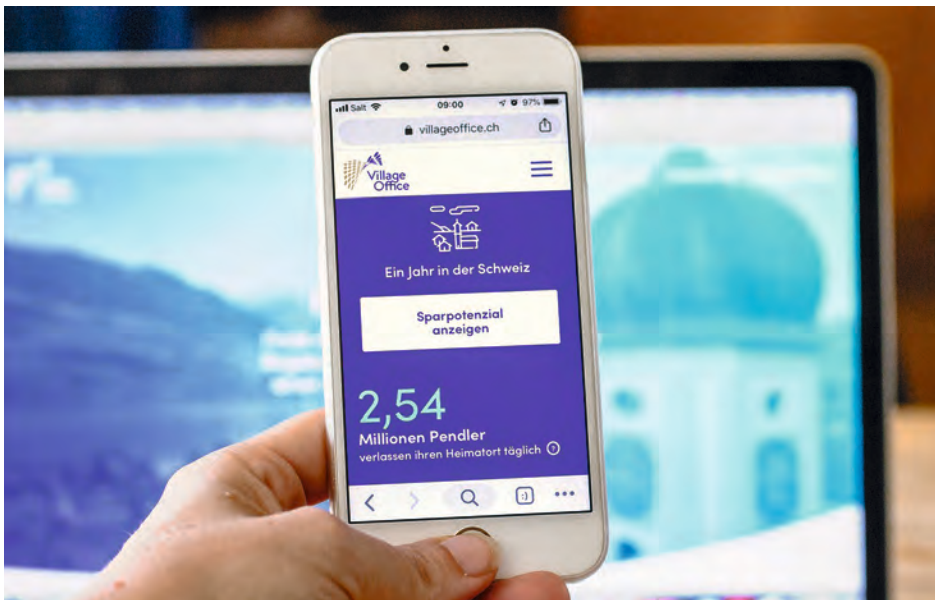
wird der CO₂-Ausstoss nur halb so stark gesenkt, wie es für die Erreichung der Pariser Klimaziele nötig wäre. ■

Oliver Kempa ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Plattform zeigt Coworking-Potenzial

VillageOffice Eignet sich meine Gemeinde für den Aufbau eines Coworking Space? Besteht dafür bereits Interesse vor Ort? Die digitale Plattform von VillageOffice berechnet, vernetzt und verschafft Überblick zum Potenzial von Coworking in Schweizer Gemeinden.

Von Fabienne Stoll



© VillageOffice

Sparpotenzial ausrechnen auf der VillageOffice-Plattform.

Die Mobilität der Zukunft und die Digitalisierung sind Themen, mit denen sich heute sowohl Gemeinden als auch Unternehmen und Private auseinandersetzen. Wie wollen wir uns künftig fortbewegen, und wie wollen wir arbeiten? Mit der Digitalisierung haben sich neue Formen von Arbeit entwickelt. Dazu gehören auch Coworking Spaces: professionelle und flexibel nutzbare Arbeitsplätze. Coworking Spaces entlasten die Verkehrsinfrastruktur, tragen zu einer besseren Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben bei und fördern den Austausch. Und sie kurbeln die Wirtschaft vor Ort an – insbesondere in ländlichen Gebieten.

Die VillageOffice-Genossenschaft ist vom Potenzial von Coworking ausserhalb von grossen Städten überzeugt. Mit ihrer digitalen Plattform unterstützt die Genossenschaft die Schweizer Gemeinden und deren Bürgerinnen und Bürger. Das Ziel: Bis zum Jahr 2030 erreicht jede Person in der Schweiz den nächsten Coworking Space innerhalb von 15 Minuten per Velo oder ÖV. Weniger pendeln, höhere Lebensqualität,

mehr Zeit für Arbeit, Gemeinschaft, Familie und Freunde.

Eignet sich meine Gemeinde?

Anzahl Pendlerinnen und Pendler, zurückgelegte Kilometer und damit verbundene Kosten – auf der neuen Plattform stellt VillageOffice allen Schweizer Gemeinden eine eigene Seite zur Verfügung mit individuellen Kennzahlen und einem Sparpotenzialrechner. Der Rechner zeigt, wie viel eine Gemeinde einsparen kann mit einem VillageOffice-Coworking-Space (siehe Kästen).

Um zu klären, ob sich ein Coworking Space für eine Gemeinde eignet, bietet VillageOffice den «Gemeinde-Check» an: Ein kostenloser, interaktiver Online-Fragebogen. Der «Gemeinde-Check» fragt das Potenzial aus Sicht der interessierten Person ab und berücksichtigt die vorhandenen Ressourcen.

Vernetzen, vorwärts machen

Will eine Person die Initiative ergreifen und sich in ihrer Gemeinde für einen Coworking

Space einsetzen, kann sie auf der Plattform eine Petition einreichen. Die Anzahl Petitionen ist direkt auf der Seite ihrer Gemeinde sichtbar. Interessierte können sich zudem untereinander vernetzen, um ein mögliches Coworking-Projekt in ihrer Gemeinde zu besprechen.

Mit der Idee der digitalen Plattform stösst VillageOffice auf grosses Interesse. So etwa bei EnergieSchweiz in der nachhaltigen Mobilität und bei der Klimastiftung Schweiz, die sich für KMU und Klimaschutz einsetzt. Die beiden Institutionen unterstützen die Entwicklung und den Ausbau der Plattform finanziell. ■

Fabienne Stoll leitet die Kommunikation von VillageOffice und arbeitet in verschiedenen Coworking Spaces.

VillageOffice auf einen Blick

- Eigene Seite für jede Gemeinde: z. B. villageoffice.ch/aadorf
- Sparpotenzialrechner: Vergleich Pendlerkosten mit und ohne Coworking Space
- Gemeinde-Check: Potenzial aus Sicht von Bürgerinnen und Bürgern
- Petition: Interesse in der Gemeinde bekunden
- Online-Dialog: Vernetzung und Austausch mit Interessierten
- Erfolgsgeschichten: Know-how und Inspiration für Gemeinden

Die 2016 gegründete VillageOffice-Genossenschaft fördert neue Arbeitsformen und baut ein schweizweites Netzwerk von VillageOffice-Partner-Spaces auf. Das sind Coworking Spaces, eingebettet in ein Netzwerk von lokalen Dienstleistern. Dazu begleitet und berät VillageOffice Gemeinden, Unternehmen, Immobilieneigentümer und Coworker.

Weitere Informationen: villageoffice.ch

Die Schweiz
günstiger
entdecken mit
rekarail



Profitieren Sie jetzt von 4 % Spezialrabatt.

Mit der myOne-Kundenkarte erhalten Sie **bis zum 31. Dezember 2019** einen Spezialrabatt von 4 % auf Reka Rail. Damit bezahlen Sie Bahnbillette, Bus-, Postauto-, Bergbahn- und Schifftickets und reisen für kurze Zeit noch günstiger.

MANOR[®]



Bestellen Sie jetzt das neue Kursbuch!



Fr. 19.80
plus Versand-
kostenanteil
Fr. 6.90

Fahrplanwechsel am 15.12.2019

Der Reiseplaner in gedruckter Form,
ideal für die Planung von Freizeitreisen:
sämtliche Zug-, Schiffs- und Seil-
bahnverbindungen des Schweizer ÖV
im neuen, übersichtlichen A4-Format.

Zahnradbahn Rigi Kulm. © Fotolia - Viktorflowerfly

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

Ein Projekt von



Welcher Bahnhof wird ausgezeichnet?

Öffentlicher Verkehr Welcher Verkehrsknoten überzeugt die Jury? 2018 ging der Flux-Preis an den Bahnhof Papiermühle in Ittigen. In diesem Jahr haben es La Chaux-de-Fonds, Lugano, St. Gallen und Zürich Oerlikon in die engere Auswahl geschafft.

Von Zélie Schneider

Seit 2007 verleihen der VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postauto und der Verband öffentlicher Verkehr den Flux-Preis an eine Schweizer Gemeinde für die besonders gut gelungene Gestaltung eines Verkehrsknotens. Der Flux-Preis 2019 wird am 29. November anlässlich des Mobilitätsforums «Movimento» verliehen. Von den 45 zur Auswahl ste-

henden Bahnhöfen erfüllen 4 die allermeisten Kriterien und haben den Final erreicht: La Chaux-de-Fonds, Lugano, St. Gallen und Zürich Oerlikon. Sie erhielten Punkte aufgrund von Kriterien wie Kundendienst, Gestaltung der Infrastruktur und Umsteigemöglichkeiten zwischen verschiedenen Transportmitteln. ■

Zélie Schneider ist Praktikantin beim VCS Schweiz.



Lugano: modern und attraktiv

ANZEIGE

ADEV



MiSTROM.ch + MiWÄRMI.ch

WERDEN SIE IHR EIGENER ENERGIEVERSORGER!

Produzieren Sie Ihre erneuerbare Wärme und Ihren erneuerbaren Strom vor Ort selber: mit dem Rundum-sorglos-Paket der ADEV für Mehrfamilienhäuser, Schulen, Bürobauten und Areale.

Solarstrom, Wärmepumpe, Holz – wir liefern und finanzieren Ihnen die beste Kombination.

Wir beraten Sie gerne: www.mistrom.ch und www.miwärmi.ch
ein Produkt der ADEV Energiegenossenschaft | www.adev.ch



In Lugano überzeugten die Jury die Fussgängerzone vor dem Bahnhof sowie die Renovation des Hauptgebäudes. Die Verkehrsströme zwischen Stadt und Bahnhof wurden dank dem direkten Zugang zur Standseilbahn, die den Bahnhof mit der Altstadt verbindet, entschieden erleichtert. Ausserdem sind die Warteräume ansprechend und durchdacht gestaltet, besonders die Ablagen bei allen Sitzen und die Steckdosen für die Reisenden. Die breiten Perrons und die hellen Unterführungen machen den Bahnhof ebenfalls sehr attraktiv.

Die Warteräume sind ansprechend und durchdacht gestaltet, besonders die Ablagen bei allen Sitzen und die Steckdosen für die Reisenden. Die breiten Perrons und die hellen Unterführungen machen den Bahnhof ebenfalls sehr attraktiv.



St. Gallen: reizvoll und zugänglich

Der Bahnhof St. Gallen wurde 2018 renoviert, um den ständig wachsenden Strom von Reisenden bewältigen zu können. Angestiegen ist er insbesondere seit dem Neubau der Fachhochschule, der 2013 direkt hinter dem Bahnhof eröffnet wurde. Der Bahnhofplatz ist geräumiger geworden und bietet mehr Komfort, die Gebäude sind modern, haben aber den Charme eines alten Bahnhofs behalten. Tüpfelchen auf dem i sind die bestens integrierten Velostationen.

Die Gebäude sind modern, haben aber den Charme eines alten Bahnhofs behalten. Tüpfelchen auf dem i sind die bestens integrierten Velostationen.



La Chaux-de-Fonds: ruhig und autofrei

Der Bahnhof La Chaux-de-Fonds zeichnet sich dadurch aus, dass der Vorplatz 2016 autofrei wurde, was zu einer besseren Verzahnung von Stadt und Bahnhof geführt hat. Die Fussgängerzone mit Zugang für die Fahrzeuge des öffentlichen Verkehrs ist beruhigt und erlaubt den stressfreien Wechsel von einem Verkehrsmittel zum andern. Ausserdem wurde der Bahnhof selbst einladender, und zwar dank der Renovation des Hauptgebäudes inklusive Lifteinbau.

Oerlikon: neu und effizient

Der Bahnhof Oerlikon bildet das Scharnier mehrerer Zürcher Quartiere und ist einer der meistfrequentierten Schweizer Bahnhöfe. Der Neubau von 2017 kann es mit dieser Herausforderung aufnehmen: Das helle und einladende neue Gebäude wurde den Gegebenheiten des bestehenden Bahnhofs angepasst, überzeugt aber vor allem durch seine moderne Gestaltung. Die Führung der Pendlerströme ist ausgezeichnet und der Zugang sowohl zu Fuss als auch mit dem Velo angenehm. Der Bahnhof wurde auf acht Geleise ausgebaut; zwischen dem Hauptbahnhof und Oerlikon verkehren elf S-Bahn-Linien.

Alle Fotos: Philippe Gasser, Citec, Ingénieurs Conseils SA



Weniger pendeln, mehr Zeit zum Leben



Mehr Zeit für Familie, Verein und Hobby mit dezentralem Arbeiten in einem VillageOffice Coworking Space. Erfahre, wie du deine Pendlerzeit nachhaltig reduzieren kannst auf villageoffice.ch



energieschweiz

Unser Engagement: unsere Zukunft.

(Elektro-)mobil sein und bleiben

Mobilität im Alter Trudi Lang* fährt damit zum Arzt, Bruno Scherrer nutzt es für Ausflüge: Elektromobile helfen insbesondere älteren Menschen dabei, Distanzen zu überwinden. Ein neuer VCS-Ratgeber widmet sich diesen elektrisch betriebenen Leichtfahrzeugen.

Von Nelly Jaggi

Darf ein Elektromobil auf dem Trottoir fahren? Welche Höchstgeschwindigkeit gilt für einen dreirädrigen Elektro-Roller? «Elektromobil ist eine gebräuchliche Bezeichnung für kleinere, drei- oder vierrädrige, elektrische betriebene Leichtfahrzeuge», erklärt Michael Rytz, Experte für Verkehrssicherheit beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz.

Kleine Elektromobile kommen heute vorwiegend zum Einsatz, wenn körperliche Einschränkungen das Zu-Fuss-Gehen oder das Velo- oder Autofahren erschweren oder verunmöglichen. Im Strassenverkehr werden sie unterschiedlichen Fahrzeugtypen zugeordnet und sind damit unterschiedlichen Verkehrsregeln unterworfen. Um Licht in den Vorschriftensdschungel zu bringen und bei der Wahl des richtigen Fahrzeugs zu helfen, hat der VCS einen Ratgeber für kleine Elektromobile veröffentlicht.

Vielseitiger Einsatz

Trudi Lang* ist seit zehn Jahren mit ihrem Elektromobil, einem vierrädrigen Modell ohne Dach, unterwegs. «Ich bin immer Velo gefahren – wegen Hüftbeschwerden hatte ich zunehmend Mühe, aufs Velo zu steigen. Darum habe ich mich dazu entschlossen, ein solches Wägelchen zu kaufen», erzählt sie dem VCS-Magazin.

Die ersten Jahre nutzte es die 82-Jährige zum Einkaufen. Heute fährt sie damit zum Arzt oder zur Physiotherapie oder macht Ausflüge – wenn es nicht zu heiss ist oder regnet: «In der linken Hand den Schirm, in der rechten Hand den Hebel, das funktioniert nicht.»

Der knapp 80-jährige Bruno Scherrer ist erst seit einem Jahr mit einem Elektromobil unterwegs. Aber sein allwettertaugliches Fahrzeug mit geschlossener Kabine hat bereits 6500 km auf dem Zähler. «Ich will die Gegend sehen», erklärt er. Vorher war er mit dem Auto unterwegs, inzwischen hat er den Führerschein abgegeben: Das Gefährt ist für seine Bedürfnisse perfekt.



Unterschiedlichste Elektromobile erleichtern Menschen mit körperlichen Einschränkungen die individuelle Mobilität – nicht alle dürfen auf dem Trottoir benützt werden.

Regeln und Sicherheitstipps

Die maximale Geschwindigkeit von 30 km/h stört Scherrer nicht im Geringsten: «Ich bin pensioniert, ich habe es nicht eilig – man sieht so auch viel mehr als auf der Autobahn.» Sein Fahrzeug fällt in die Kategorie der motorisierten Rollstühle. Als Person ohne Gehbehinderung darf er es – im Gegensatz zu Frau Lang – nur auf dem Veloweg oder auf der Strasse benutzen. «Hat es keinen Veloweg, fahre ich rechts aussen auf der Strasse. Kommt ein Auto, fahre ich, wenn möglich, zur Seite – Lastwagenfahrer winken mir regelmässig zu», erzählt er mit Freude.

«Auch das Lenken eines Elektromobils erfordert Fahrtüchtigkeit, damit man weder sich selber noch andere Verkehrsteilnehmende gefährdet», betont Experte Rytz und verweist darauf, dass sich die Modelle und Einsatzmöglichkeiten stark unterscheiden. Bei der Höchstgeschwindigkeit reicht die Spannweite von 6 bis 45 km/h bei Kleinmo-

torrädern, für die ein Führerschein erforderlich ist. Wer zum Beispiel viel auf unebenen Fahrstrecken unterwegs ist, braucht grössere Räder und mehr Motorleistung.

«Der Ratgeber vermittelt die wichtigsten Regeln und Sicherheitstipps und hilft dabei, das richtige Modell zu finden», fasst Rytz zusammen. Und für Nutzer Scherrer steht fest: «Ich würde das Elektromobil nicht mehr gegen ein Auto tauschen wollen.» ■

*Name von der Redaktion geändert

Ratgeber Elektromobile

Der Ratgeber Elektromobile umfasst Verkehrsregeln, Sicherheitstipps und Kaufempfehlungen für leichte Elektrofahrzeuge. Sie können ihn kostenlos bestellen unter dok@verkehrsclub.ch oder 031 328 58 58 oder runterladen unter www.mobil-bleiben.ch



Gute Laune statt Benzin

Schulweg Wie feiert man das 20-Jahr-Jubiläum des Pedibus' am besten? Indem man die Kinder ihren Schulweg zeichnen und erzählen lässt. Auf dieser Grundlage wurde die im Herbst gezeigte Fotoausstellung konzipiert.

Von Brendan Drezen

Mit den Fotografen der Agentur Lundi3 realisierte das Bureau romand des VCS Verkehrs-Club der Schweiz eine grosse Ausstellung zum 20-Jahr-Jubiläum des Pedibus'. Die international bekannten Fotografinnen und Fotografen sind seit vielen Jahren an den Pedibus-Projekten beteiligt. Mit ihrem scharfen Blick lassen sie uns aus künstlerischer und poetischer Sicht in die Welt des Pedibus' eintauchen.

Die Freilichtausstellung wurde in den Strassen von zehn Schweizer Städten gezeigt. Es waren 20 Porträtfotos zu sehen, die 20 Schulweggeschichten von Genf über den Jura, Bern und Freiburg bis ins Tessin erzählen.

Zu Fuss gehen macht glücklich

Neben dem künstlerischen Aspekt will die Ausstellung auch dafür sensibilisieren, zu Fuss unterwegs zu sein. Sie erinnert daran, dass Kinder saubere Grünräume sowie Orte brauchen, wo sie sich zum Spielen treffen, wo sie Neues entdecken und erforschen können, was ihre Selbständigkeit und Entwicklung fördert. Im Gegensatz zu Eltern-taxis ist der Pedibus nachhaltig: Er wird nicht mit Benzin betrieben, sondern mit guter Laune. ■

Brendan Drezen ist Projektmitarbeiter im Bureau romand des VCS Schweiz.

1. «Auf dem Pedibus-Weg lasse ich meinen Hund ein Bad nehmen, damit er vor der Schule sauber ist.» Maileen – Neudorf (LU)
2. «Mein Pedibus geht über eine Wiese mit einem Bach und einem tollen Baum, auf den ich gern hinaufklettere.» Tommaso – Lugaggia (TI)
3. «Wenn es regnet, springen wir in die Pfützen, um uns zu amüsieren.» Giorgia und Greta – Vacallo (TI)
4. «Hier verstecke ich mich gern, wenn mich meine Grossmutter von der Schule abholt.» Andrea – Yverdon (VD)



«Mehr Gewohnheit als Notwendigkeit»

Schulweg Blanka Klimešová setzt sich mit ihrer Organisation «Mütter von Prag» in Tschechien für sichere Schulwege ein. Zuletzt hat sie sich vom VCS inspirieren lassen und walk to school nach Prag exportiert.

Interview: Katja Marthaler



© Blanka Klimešová

Der Schulweg macht diesen Prager Kindern ganz offensichtlich Spass.

Blanka Klimešová, was sind die Anliegen der «Mütter von Prag»?

Die Gründung geht auf den Winter 1988/1989 zurück. Die Luftverschmutzung nahm in Prag kritische Dimensionen an, und eine Gruppe mutiger Mütter, welche die Gesundheit ihrer Kinder schützen wollte, formierte sich. Nach dem Fall des kommunistischen Regimes entwickelte sich daraus eine Organisation, die sich bis heute für nachhaltige Mobilität und Verkehrssicherheit einsetzt.

Eines Ihrer Kernthemen ist der Schulweg. «Safe Routes to School» ist unser ältestes Programm. Ziel ist es, die Umgebung der Schulen so sicher zu machen, dass die Kinder den Schulweg selbständig zurücklegen

können und nicht von den Eltern gefahren werden müssen. Dafür arbeiten wir mit den Schulen zusammen. Wir wollen herausfinden, an welchen Stellen sich Kinder unsicher fühlen oder gar Angst haben. In Zusammenarbeit mit einem Verkehrsplaner erarbeiten wir ein Konzept, um diese Orte fussgängerfreundlicher zu machen.

Ein durchschnittlicher Schulweg in der Schweiz dauert zu Fuss zehn Minuten. Trotzdem gibt es viele Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren. Wie sieht es in Tschechien aus?

Obwohl viele Kinder zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr zur Schule gelangen, steigt die Zahl der Kinder, die mit dem Auto gebracht werden. In Prag sind es durchschnittlich 25 Prozent, in einigen Schulen gar mehr als 40 Prozent. Das führt dazu, dass die Strassen und Parkplätze vor den Schulen gefährlicher werden. 44 Prozent der Schulkinder nehmen die unmittelbare Umgebung der Schule als gefährlich wahr ...

Die Eltern fahren ihre Kinder auch für kurze Distanzen; fast die Hälfte für Wege von weniger als einem Kilometer. Aus unseren Umfragen geht hervor, dass das meist mehr aus Gewohnheit als aus Notwendigkeit passiert. Vielen Eltern ist nicht bewusst, dass es nicht nur unökologisch ist, sondern dass es nicht förderlich ist für die Gesundheit, die soziale Entwicklung und das Verkehrsverhalten der Kinder.

Sie haben in Prag ein Projekt lanciert, bei dem walk to school als Vorbild diente. Wie sind Sie darauf gestossen?

Wir lassen uns gerne von erfolgreichen Beispielen aus dem Ausland inspirieren. Als wir für die Stadt Prag ein Konzept für ein Projekt entworfen haben, das mit dem Pedibus vergleichbar ist, sind wir auf den VCS gestossen. Für «Safe Routes to School» versuchen wir, den Verkehr und die Umgebung anzupassen. Wir wissen aber auch, dass es wichtig ist, das Verkehrsverhalten der Kinder und der Eltern zu verändern. Darum haben wir 2018 walk to school als Kampagne lanciert. 16 Schulen haben teilgenommen, in diesem Jahr sind es bereits über 30 Schulen. ■

Katja Marthaler ist Spezialistin für Schulwegsicherheit beim VCS Schweiz.



© zvg

Hat walk to school nach Prag gebracht: Blanka Klimešová.

Die Schulwegprojekte des VCS

Walk to school: Während zweier Wochen legen möglichst alle Kinder einer Kindergarten- oder Schulklasse ihren Schulweg zu Fuss zurück. walktoschool.ch

Pedibus: Eltern begleiten im Turnus die Kinder in den Kindergarten oder zur Schule und wieder heim. Die Eltern legen die Linie im Voraus fest und markieren die Haltestellen mit Schildern. pedibus.ch

Mobilitätskonzept Schule: Im Auftrag der Gemeinde und unter engem Einbezug von Kindern, Eltern, Polizei und Lehrpersonen erarbeitet der VCS einen Massnahmenplan für die Optimierung der Schulwege. mobilitaetskonzept-schule.ch



Klimaschutz

Die Familienbäckerei Schüpbach in Rapperswil BE steht seit 130 Jahren für Tradition. Dort werden die edlen Pralinen von Hand mit erneuerbarer Energie hergestellt. Die Nachhaltigkeit und Sozialverträglichkeit der Kakaoproduktion wird durch faire Preise und langjährige Abnahmeverträge mit den Produzenten sichergestellt.



zum Verschenken

Verschenken Sie mit der
VCS-Mitgliedschaft ein Stück
Klimaschutz – wir legen die Pralinen dazu!



Der VCS setzt sich seit 40 Jahren für eine ökologische Mobilität ein.

VCS-Mitglieder unterstützen unser Engagement für Umwelt und Klima und profitieren zudem von zahlreichen Mitgliedervorteilen.

Ganz nach unserem Motto:
Für Mensch und Umwelt.

Jetzt bestellen: 031 328 58 58
www.verkehrsclub.ch/xmas

Für Mensch
und Umwelt





Im Zeichen der Transparenz

40 Jahre VCS Die wertvollsten Unterstützerinnen und Unterstützer des VCS sind seine Mitglieder. Sie geben dem Verband sein wichtiges politisches Gewicht sowie die finanzielle Basis, damit er seinen Auftrag erfüllen kann.

Von Nelly Jaggi

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich seit 40 Jahren für Mensch und Umwelt ein. «Sein Ziel ist ein menschen-, umwelt- und klimagerechtes Verkehrswesen», heisst es im sogenannten Zweckartikel der Verbandsstatuten. Dieses Ziel wird von den Mitarbeitenden des Zentralsekretariats, den Sektionen und unzähligen Freiwilligen tagtäglich angepeilt. Der finanzielle Pfeiler für diese Arbeit sind die Mitgliederbeiträge – sie machen mehr als einen Drittel der Einnahmen des Verbands aus.

Um neue und aktuelle Projekte realisieren zu können, ist der VCS auch auf Spenden angewiesen. «Spenden dienen immer zu 100 Prozent zur Finanzierung des Zwecks, zu dem sie erbeten wurden – beispielsweise für Abstimmungskampagnen oder die Auf-

klärung politisch aktiver Menschen», erklärt Martin Enz, Bereichsleiter Marketing beim VCS. Die Kosten für die Spendenaufrufe werden als Aufwand ausgewiesen und nicht vom Spenderertrag abgezogen.

Auch Versicherungen und Legate

Ein wichtiges Standbein des VCS sind die Versicherungen: Kauft ein Mitglied eine Versicherung, fliesst der Netto-Ertrag daraus in die Finanzierung des Verbandes. Als Non-Profit-Organisation verwendet der VCS die Gewinne gleich wieder – niemand erhält Gewinnanteile, Dividenden oder ähnliche finanzielle Anteile. «Versichert jemand zum Beispiel seine Reise mit dem VCS-Schutzbrief, profitiert er einerseits von guten Konditionen, andererseits unterstützt er den

Einsatz des VCS für einen nachhaltigen Verkehr», betont Enz.

Und schliesslich wird der VCS auch ab und an in Testamenten berücksichtigt. Diese Legate sind natürlich hochwillkommen, weil sie finanziellen Spielraum schaffen. Beispielsweise um mit laufenden Kampagnen zum Klimaschutz eine breitere Öffentlichkeit zu erreichen. «Ich bin sicher, dass beim Erblasser oder bei der Erblasserin das gute Gefühl zurückbleibt, über das eigene Leben hinaus die persönlichen Werte zu unterstützen», sagt Enz. «Wir haben in den letzten 40 Jahren viel erreicht. Die aktuellen Herausforderungen, gerade im Bereich der Klimapolitik, zeigen aber auch, dass es unser Engagement weiterhin dringend braucht.»

Seit 2009 weist der VCS seine Finanzen nach Swiss GAAP FER 21 aus, der Rechnungslegung für gemeinnützige Non-Profit-Organisationen. Hinter diesem sperrigen Begriff steht eine verbindliche Fachempfehlung für die Finanzabteilung, die maximale Transparenz für die Öffentlichkeit ermöglicht. Die festen Bestandteile Jahresrechnung und Leistungsbericht werden auf der Website des VCS publiziert, nachdem sie von der Delegiertenversammlung genehmigt wurden. ■



Grosser Einsatz für den Klimaschutz: Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des VCS am 28. September.

So unterstützen Sie den VCS

Wenn Sie den VCS über den Mitgliederbeitrag hinaus unterstützen wollen und können, bieten sich folgende Möglichkeiten:

- Sie engagieren sich in Ihrer Sektion für die Anliegen des VCS.
- Sie empfehlen in Ihrem Bekanntenkreis eine Mitgliedschaft beim VCS.
- Sie schliessen Ihre Versicherungen beim VCS ab.
- Sie spenden auf unser Konto
IBAN CH48 0900 0000 4900 1651 0.
- Sie berücksichtigen den VCS mit einem Legat in Ihrem Testament.

Die Strassen den Kindern

Infrastruktur Für Kinder wird es immer schwieriger, ihren Platz im öffentlichen Raum zu finden. Wo sind ihre Spiel-, Erforschungs- und Sozialisierungsorte geblieben? Kindergerechte und von Kindern mitgestaltete Aussenräume könnten der Schlüssel zu einer Stadt für alle sein.

Von Camille Marion

In den vergangenen Jahren unterlagen die Schweizer Städte einem tiefgreifenden Wandel, der vor allem die Ansprüche der Wirtschaft und des motorisierten Verkehrs befriedigte. Die Folgen für die Lebensweise der Bewohnerinnen und Bewohner wiegen schwer: Grüne und unbebaute Fläche weichen neuen Gebäuden, Transportinfrastrukturen nehmen immer mehr Raum ein, und auf der Strecke bleibt nicht selten die Lebensqualität.

Wo sind die Kinder?

Das Kind hat nach und nach seinen Platz im öffentlichen Raum verloren. Seinem Forschungsdrang kann es nur noch an klar definierten Orten wie dem Pausen- oder dem Spielplatz nachgehen. Laut einer Pro-Juventute-Studie aus dem Jahr 2016 spielt ein Kind weniger als eine halbe Stunde lang draussen ohne Aufsicht durch Erwachsene; in den 70er-Jahren waren es noch mehr als dreieinhalb Stunden.

Wie erklärt sich dieser Wandel? Selbstverständlich sind da die neuen Technologien und die steigende Zahl von Bildschirmen pro Haushalt, aber direkt mitverantwortlich ist

auch die Entwicklung der Raumgestaltung. Damit ein Kind unbeaufsichtigt draussen spielen kann, braucht es ein beschränktes Gefahrenpotenzial, und der Spielraum muss leicht zugänglich sein – zwei Aspekte, die allzu oft vernachlässigt werden.

Das Kind als Wegweiser

Wenn die Strassenräume für Kinder attraktiv sein sollen, muss man bei der Gestaltung ihren Standpunkt einbeziehen. Im Rahmen der Mobilitätskonzepte Schule ruft der VCS Verkehrs-Club der Schweiz mit einem partizipativen Ansatz zum Überdenken der Schulwege und der Raumgestaltung rund um die Schulanlagen auf. Hier spielen die Kinder eine zentrale Rolle: Sie artikulieren, als wie sicher sie den Schulweg empfinden, welche Gefahren, Freuden und Wünsche ihnen wichtig sind. Dies erfordert einen passenden Kommunikationsansatz, zum Beispiel auf der Grundlage von Zeichnungen.

Kinder funktionieren wie Wegweiser; beobachtet man, wohin es ein Kind zieht, wel-



© fotolia/Galina Kovalenko

Spiel- und Entdeckungsorte sind wichtig für die Entwicklung der Kinder.

che Orte es hingegen meidet, erkennt man die Schwachstellen. Gestaltet man den öffentlichen Raum mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Verletzlichsten, ob es sich nun um Kinder, ältere Menschen oder Personen mit eingeschränkter Mobilität handelt, wird er unweigerlich allen Benutzerinnen und Benutzern gerecht. ■



www.mobilitaetskonzept-schule.ch

ANZEIGE

geführte und erlebnisreiche Veloferien für Geniesser...



- * Veloreisen in ganz Europa
- * familiäre Atmosphäre
- * 3-5* Hotels mit hervorragender Küche
- * sehr zentrale Stadthotels, idyllische Landhotels
- * für alle Velofahrer - mit oder ohne Unterstützung
- * 2 Radleiter pro Tour
- * maximal 30 Gäste
- * All inclusive Angebote—nur wenige zusätzliche Kosten

Côte d'Azur	25.04. bis 02.05.2020 Samstag bis Samstag	8 Tage im DZ ab Sfr. 1'930.—	Standortreise
Imst—Einradeln mit Genuss	01.05. bis 03.05.2020 Freitag bis Sonntag	3 Tage im DZ ab Sfr. 580.—	Standortreise
Rund um den Höchsten unbekanntes am Nördlichen Bodensee	04.05. bis 08.05.2020 Montag bis Freitag	5 Tage im DZ ab Sfr. 1'130.—	E-Veloreise
Malerisches Elsass	12.06. bis 16.06.2020 Freitag bis Dienstag	5 Tage im DZ ab Sfr. 1'160.—	unplugged
Störtebeker Radweg Ostfriesland	03.07. bis 11.07.2020 Freitag bis Samstag	9 Tage im DZ ab Sfr. 2'125.—	Etappenreise

Buchungen und weitere Informationen unter: www.veloerlebnis.ch | +41 44 729 92 41

 **veloerlebnis.ch**

Unser Arbeitsweg





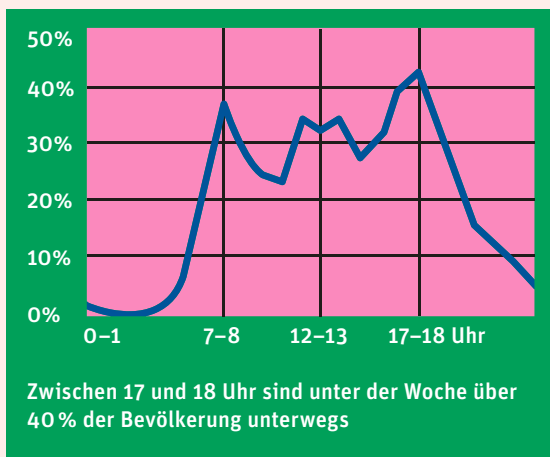
Vier Millionen Menschen in der Schweiz pendeln. Kein Wunder, platzen Züge, Busse und Strassen während der Stosszeiten aus allen Nähten. In unserem Dossier zum Thema Pendeln erfahren Sie, warum es einen Mentalitätswechsel braucht, unter welchen Umständen Velopendeln das ganze Jahr über möglich ist und warum Pendlerabzüge falsche Anreize geben.

2R

EIN ARBEITSWEG* IST IM DURCHSCHNITT 14,8 KM LANG

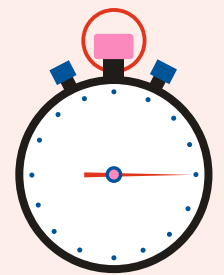
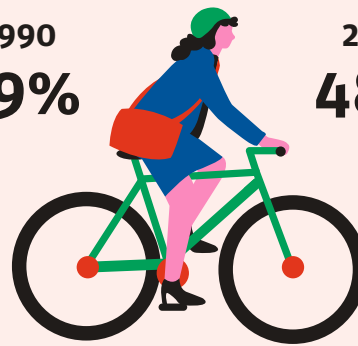


Männer haben längere Arbeitswege als Frauen (**16,1 km resp. 13,4 km**)* – je höher der Bildungsabschluss, desto länger ist der Arbeitsweg



DER ANTEIL PENDLERINNEN IST GESTIEGEN

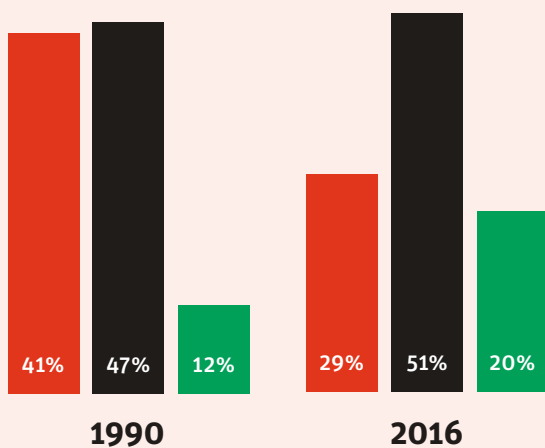
1990 **39%** 2016 **48%**



90 Min. täglich wenden die Menschen in der Schweiz für die **Mobilität** auf – **17 Min.** davon für die Arbeit

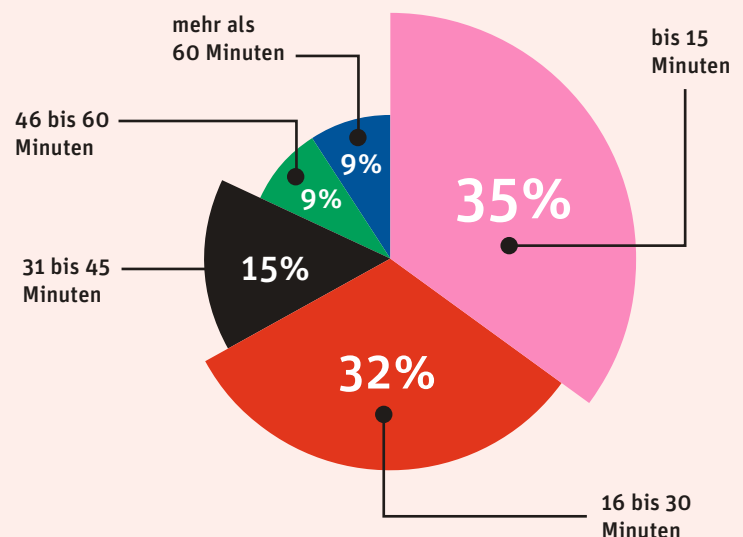
MEHR PENDELN VON AUSSERHALB

■ innerhalb der Wohngemeinde
 ■ innerhalb des Wohnkantons
 ■ zwischen verschiedenen Kantonen

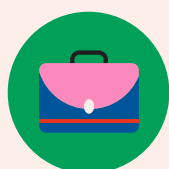


Der Anteil Pendlerinnen und Pendler, die ausserhalb ihres Wohnkantons arbeiten, hat markant zugenommen

SO LANGE DAUERT DER ARBEITSWEG*



ANTEIL AN DER TAGESDISTANZ PRO PERSON



24% Arbeit



5% Ausbildung



44% Freizeit



13% Einkauf



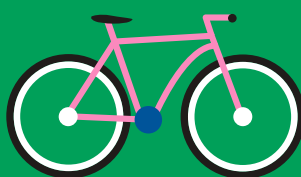
14% übrige

Wir pendeln – in der Schweiz gibt es **4 Millionen Arbeitspendlerinnen und -pendler****. Dazu kommen 0,8 Millionen Ausbildungspendlerinnen und -pendler

*ein Hinweis

**Erwerbstätige, die ihren fixen Arbeitsort ausserhalb ihres Wohngebäudes haben

VERKEHRSZWECK NACH VERKEHRSMITTEL



26%

Arbeit

52%

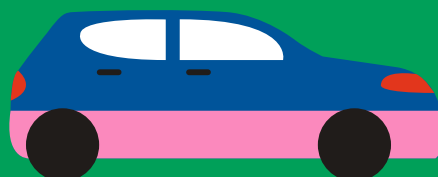
Freizeit

10%

Einkauf

16%

übrige



20%

Arbeit

44%

Freizeit*

15%

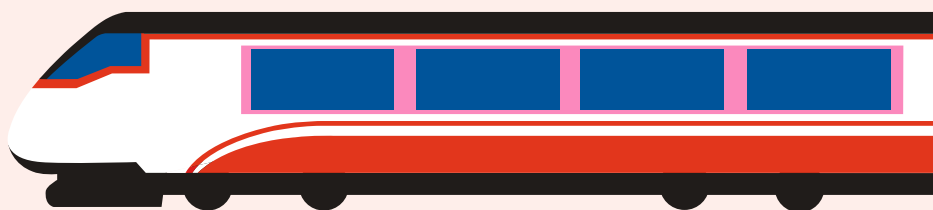
Einkauf

21%

übrige

*fast die Hälfte aller Autofahrten sind Freizeitfahrten!

Die Anzahl der Bahnpendlerinnen und Bahnpendler hat sich zwischen 1990 und 2016 auf **655 000** Personen verdoppelt



MIT DIESEM HAUPTVERKEHRSMITTEL SIND WIR UNTERWEGS



Volle Züge, leere Plätze

Stehen im Bus, drängeln im Zug, stauen auf der Strasse: Das Gewohnheitstier Mensch pendelt am liebsten während der Stosszeiten. Es braucht einen Mentalitätswechsel – und mehr Velopendlerinnen und -pendler.

Von Nelly Jaggi

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz wenden einen Viertel der Inlanddistanzen und einen Fünftel der Unterwegszeit für Arbeitswege auf. Damit bringen sie Züge, Busse und Strassen während der Stosszeiten regelmässig an – und zuweilen über – ihre Kapazitätsgrenzen.

Der Mensch ist ein Gewohnheitstier und, das wissen wir aus der Verhaltensökonomie, er handelt nicht immer rational. Er wählt die Zugverbindung zur Stosszeit – obwohl er eine Stunde später fahren könnte. Er bleibt im Bus im Türbereich stehen – obwohl er sich auf einen freien Platz setzen könnte. Er fährt im Auto zur Arbeit – obwohl er jeden Morgen im Stau steht.

Routiniert und effizient

Guter Rat ist also teuer. «Pendler kann man kaum erziehen», ist Rolf Meyer, Mediensprecher der Berner Verkehrsbetriebe Bernmobil, überzeugt. «Fahrgäste, die im Türbereich stehen bleiben, sind ein bekanntes Phänomen und ein grosses Ärgernis.» Bei Neuanschaffungen wird deshalb darauf geachtet, dass keine Sitze bei den Türen den Fahrgastfluss behindern. Gleichzeitig wird der Bereich der Gelenke heller und offener gestaltet.

«Wer pendelt, hat seinen Zeitplan oft optimiert. Jede Minute, die beim Ein- und

Aussteigen gespart wird, zählt. Dafür nimmt man zum Beispiel auch in Kauf, dass man im vollen Wagen in der Mitte des Zuges sitzt, auch wenn es hinten oder vorne noch mehr freie Plätze hätte», sagt Mélanie Berthold, die sich bei den SBB mit der Optimierung der Pendlerströme befasst.

Klagen über volle Züge kommen aber – so erfahren es die SBB – nicht nur von den Pendlerinnen und Pendlern selbst. Problematisch empfinden es vielfach Leute, die aus anderen Gründen und vor allem nicht regelmässig zu den Hauptverkehrszeiten unterwegs sind. Wer pendelt, sei sehr routiniert und effizient, betont Berthold. Das kann mitunter bedeuten, dass es schneller geht, wenn viele Geübte aufeinandertreffen als wenige Ungeübte.

Fernverkehr versus Stadtverkehr

Wann ein Verkehrsmittel als voll empfunden wird, hängt stark von Fahrzweck und -distanz ab. Im Fernverkehr lautet das höchste Ziel der SBB, dass niemand stehen muss – und das kommt im Normalfall auch kaum vor. Mit Belegungsprognosen – ein bis drei schwarze oder rote Männchen – werden die Fahrgäste darüber informiert, welche Kapazitäten sowohl Züge (im Onlinefahrplan) als auch einzelne Wagen (in der SBB-

App und auf modernen Anzeigetafeln) haben. Auf die Verteilung innerhalb eines Zuges – die Wagen füllen sich gleichmässiger – haben die Prognosen einen Effekt. Züge mit hoher Belegung werden aufgrund der Prognosen aber kaum gemieden.

Zwar besteht im Fernverkehr die Möglichkeit, einen Sitzplatz zu reservieren. Sie wird aber kaum genutzt. Der Grund dafür könnte sein, dass eine Reservation die Flexibilität einschränkt. Diese sei Pendlerinnen und Pendlern überhaupt sehr wichtig, vermutet Berthold. Dauert eine Zugfahrt hingegen weniger als 15 Minuten, werden Stehplätze als weniger problematisch empfunden – auf ganz kurzen Distanzen ziehen viele es sogar vor, zu stehen.

Bei Bernmobil sind Sitzplätze während der Stosszeiten ein Luxusproblem: «Unser Anspruch ist, dass wir alle Fahrgäste mitnehmen können, die an der Haltestelle stehen», sagt Meyer. Auf den Platz bezogen heisst das: Zwei Personen pro Quadratmeter Stehplatz ist die Norm, ab drei Personen plant Bernmobil nach Möglichkeit zusätzliche Fahrzeuge. Prognosen sind im Stadtverkehr schwieriger: So schwankt das Fahrgastaufkommen beispielsweise je nach Wetter sehr stark.



Vielseitige Postauto-Flotte

Mit sehr unterschiedlichen Ansprüchen sieht sich Postauto konfrontiert. «Sind die Sitze in einem Postauto, das in der Agglomeration unterwegs ist, eher funktional, so weisen Fahrzeuge auf langen Strecken in den Bergen annähernd den Komfort eines Reisebusses auf», so Urs Bloch, Mediensprecher von Postauto. Prioritär sei immer die Frage, wie gross ein Fahrzeug für eine bestimmte Linie sein muss: «Je besser es ausgelastet ist, desto höher ist die Effizienz.» Postauto-Anhänger erlauben es, flexibel auf das Fahrgastaufkommen zu reagieren. Sie kommen sowohl während der Stosszeiten in der Agglomeration, also auch bei schönem Wetter in Ausflugsgebieten zum Einsatz.

Und wie sieht es auf der Strasse aus? «Stau im Sinne der Verkehrsinformation ergibt sich, wenn auf Hochleistungsstrassen oder Hauptstrassen ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt», schreibt das Bundesamt für Strassen ASTRA. 2018 kam es auf Schweizer Strassen gesamthaft zu 25 366 Stautagen – Spitzenreiter sind die Nordumfahrung Zürich–Winterthur mit 349 Stautagen pro Jahr, der Gubristtunnel mit 346 Stautagen und der Grossraum Barenegg mit 344 Stautagen. Tatsächlich ist die Messung der Stautagen eine subjektive Auflistung von Ereignissen – ohne Aussagen über die Länge oder die Anzahl involvierter Fahrzeuge oder Personen.

Erfolgreiche Sparbillette

Die Krux: Weder beim ÖV noch bei der Strasse handelt es sich um ein eigentliches Infrastrukturproblem. Die durchschnittliche Auslastung der Züge beträgt weniger als 30 Prozent. In einem Auto



Viele und breite Türen: Moderne Trams wie hier in Bern ermöglichen ein effizientes Ein- und Aussteigen.

sitzen im Pendelverkehr durchschnittlich 1,1 Personen. Die SBB wissen aus Umfragen, dass 60 Prozent der Pendlerinnen und Pendler theoretisch auch zu anderen Zeiten unterwegs sein könnten.

Damit die Menschen vorteilhafte Entscheide auch umsetzen, braucht es laut dem amerikanischen Ökonomen und Nobelpreisträger Richard Thaler relativ einfache, gezielt eingesetzte Anreize. Nur so kommt es zu Verhaltensänderungen. Es überrascht wenig, dass bei den SBB das Sparbillett die bislang erfolgreichste Massnahme für die bessere zeitliche Verteilung der Fahrgäste ist. Sie bleibt allerdings ohne Einfluss auf die Pendlerinnen und Pendler.

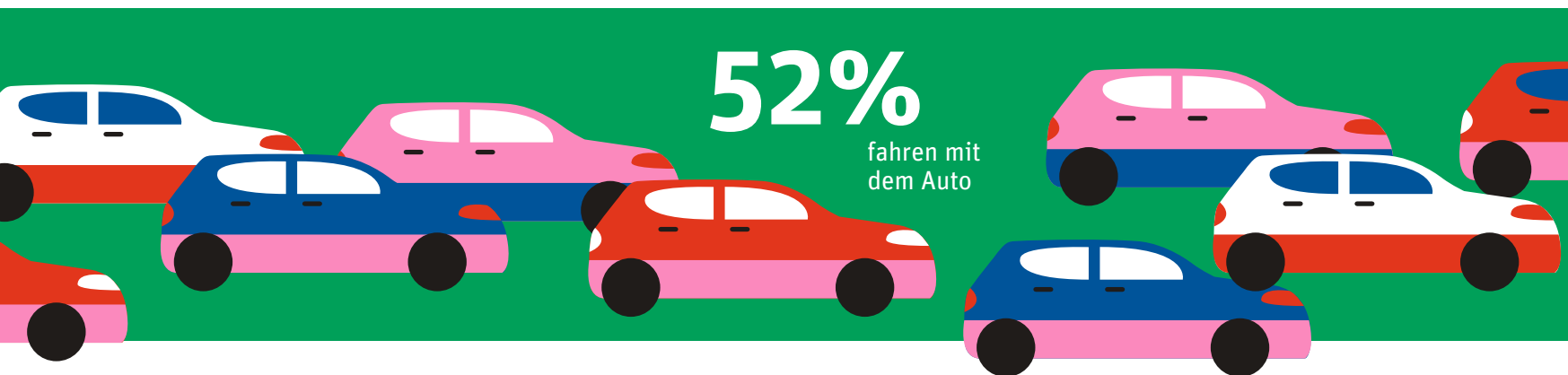
Spürbare Wirkung braucht Zeit

Im Rahmen eines Forschungsprojektes hat die Fachhochschule Nordwestschweiz die Unterrichtszeiten angepasst – im Gegenzug gab es einen zusätzlichen Schnellzughalt in der Nebenverkehrszeit. Das hat zwar einen spürbaren Effekt, der aber nur sehr regional ist. Versuche mit einem gestaffelten Schulbeginn in Bern sind laut Meyer nur ein Tropfen auf den

heissen Stein: «Wir können dadurch keine Kurse einsparen.»

Flächendeckend sind solche Massnahmen nicht einfach umzusetzen. Sie bedingen einen starken Eingriff in die Kultur. «Das kann man nicht in einem Projekt regeln», betont Berthold. Das sehen die SBB auch bei der Work Smart Initiative (mehr dazu im Beitrag auf Seite 30): Der theoretische Effekt ist bekannt, messbar ist er aber bisher kaum. Die SBB sind überzeugt, hier auf dem richtigen Weg zu sein. Sie sind sich aber auch bewusst, dass dieser sehr lang sein und viel Geduld erfordern wird. «Man muss dieses Projekt längerfristig denken. Erst braucht es einen Mentalitätswandel – und vor allem Vorgesetzte, die flexible Arbeitszeiten leben», sagt Berthold.

Bis dann bleiben aber auch weitere Möglichkeiten: Etwa für kurze Strecken öfters aufs Velo steigen oder zu Fuss gehen. «Das Velo hat als Pendlerfahrzeug grosses Potenzial», betont VCS-Präsident Ruedi Blumer, «auch deshalb braucht es dringend ein lückenloses, sicheres Netz von Velowegen, wie es der Masterplan Velo des VCS dezidiert fordert.» ■





© Kristoffer Trolle

Pendeln mit dem Velo – ganzjährig

Hitze, Kälte, Schnee, Eis... Manche Radfahrerinnen und Radfahrer radeln unter allen Umständen mit dem Velo zur Arbeit. Sie lüften dabei ihren Kopf und pflegen Kontakte. Um den Weg angenehmer zu machen, braucht es Anstrengungen auf politischer Ebene.

Von Camille Marion

Viele Pendlerinnen und Pendler nehmen das Velo, weil sie in der Stosszeit weder im Stau stehen noch in überfüllten Zügen sitzen wollen. Allenfalls gönnen sie sich den E-Turbo, wenn ihnen die Distanz zu hoch oder die Strecke zu hügelig ist.

Im Stadtverkehr ist das Velo eine patente Variante zu den frühmorgens und abends stehenden Kolonnen auf den Hauptverkehrsachsen. Effizienter kann man fast nicht unterwegs sein, weil Velos

schneller sind als die anderen Transportmittel. Aber auch auf dem Land schwingen sich immer mehr Pendlerinnen und Pendler Tag für Tag in den Sattel.

Claude Bertoncini wohnt in Etagnières (VD) im Gros-de-Vaud und legt die paar Kilometer bis zu seiner Kinderarztpraxis jeden Tag mit dem Velo zurück. Er macht dies vor allem dem Umweltschutz zuliebe: «Ich bin mir seit Langem bewusst, wie stark wir das Klima beeinflussen und wie

wichtig es ist, die Umwelt weniger zu belasten», erklärt er. Wenn er an einen Kongress fährt, der im Waadtland stattfindet, nimmt er ebenfalls das Velo und erntet dafür bei manchen Kolleginnen und Kollegen grosses Erstaunen.

Velofahren als soziales Event

Auf dem Weg zur Arbeit in die Pedale zu treten, ist nicht zwingend eine einsame Angelegenheit. Man kann dabei

33% nehmen das Auto, auch wenn der Arbeitsweg kürzer ist als 5 km



Das ewig gleiche Vorbild Dänemark: Kopenhagens sichere und durchgehende Velorouten leeren sich Ende Sommer nicht. In der Schweiz wollen wir das auch.

den erstaunlichsten Menschen begegnen. Aristeia Massaras wohnt in Lausanne und arbeitet in Genf. Für die letzten Kilometer in der Calvinstadt nimmt sie ihr Velo jeden Tag mit in den Zug. «Im Wagen mit dem Veloabteil sitzen immer wieder dieselben Radfahrer, natürlich sind wir ins Gespräch gekommen», erzählt sie.

So hat sich eine kleine WhatsApp-Gruppe gebildet, die regelmässig mit dem Velo statt im vollen Zug nach Hause fährt. «Die sechzig Kilometer gemeinsam heimzufahren, ist eine ganz tolle Erfahrung. Die ganz Motivierten treffen sich manchmal sogar bei Tagesanbruch, um zusammen von Lausanne nach Genf zu radeln.»

Trotz Regen oder Schnee

Gemäss den in mehreren Schweizer Städten installierten Veloverkehrszählern ist die Anzahl Velofahrerinnen und Velofahrer im Sommer entschieden höher als im Winter. So sind in Bern zwischen April und September bis zu doppelt so viele Pendelnde mit dem Velo unterwegs wie zwischen Oktober und März.

Velo-Aficionados werden allerdings nicht müde zu behaupten: «Schlechtes Wetter gibt es nicht, bloss schlechte Kleidung!» Wer nicht nur die richtigen Kleider hat, sondern auch noch mit Köpfchen fährt, kann tatsächlich das ganze Jahr über mit dem Velo pendeln. Im Text rechts gibt VCS-Velospezialistin Christine Steinmann dazu ein paar hilfreiche Tipps.

Gute Wege für mehr Velofahrende

Knacknüsse für alle von uns befragten Velopendlerinnen und -pendler sind die

fehlende Harmonisierung und der bescheidene Fortschritt bei den Veloinfrastrukturen. Um Sicherheit und einen gewissen Komfort zu gewährleisten, müssen die Schweizer Strassen zunächst einmal velofreundlicher werden.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz engagiert sich dafür, dass auf allen Ebenen der Verkehrspolitik das Problem konsequent angegangen wird. Dies erfordert eine enge Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden.

Damit noch mehr aufs Velo umsteigen, braucht es ein sicheres und zusammenhängendes Velowegnetz.

Die breite Zustimmung zum Bundesbeschluss Velo im September 2018 war ein starkes Signal: Die Schweizerinnen und Schweizer wollen Massnahmen zur Förderung des Veloverkehrs. Gerade wer pendelt, wünscht sich direkte Veloschnellrouten mit Vortrittsberechtigung, die nicht mit Zu-Fuss-Gehenden geteilt werden. ■

Velofahren: auch im Winter, ganz sicher

Drei Empfehlungen für Velopendlerinnen und Velopendler von VCS-Velospezialistin Christine Steinmann. Damit der Weg zur Arbeit auch im Winter mühelos und sicher ist – ob mit einem herkömmlichen Velo oder einem E-Bike.

1. Halten Sie Ihr Velo in Schuss

Ein kompletter Service, am besten bei einer Fachperson, ist der erste wichtige Schritt, um unter optimalen Bedingungen Velo fahren zu können. Um im Verkehr zu sehen und gesehen zu werden, müssen das Vorder- und das Rücklicht unter allen Umständen funktionstüchtig sein. Ideal ist ein Nabendynamo, gerade wenn auf der Strasse Schnee liegt. Reifen mit Spezialprofil und solche aus einer weicheren Gummimischung bieten mehr Rutschfestigkeit auf der Strasse. Um die Auflagefläche zu erhöhen, kann man auch den Reifendruck senken. Für die besonders wetterfesten Radfahrerinnen und Radfahrer können sich während der kalten Jahreszeit spezielle Winterreifen oder solche mit Spikes aufdrängen.

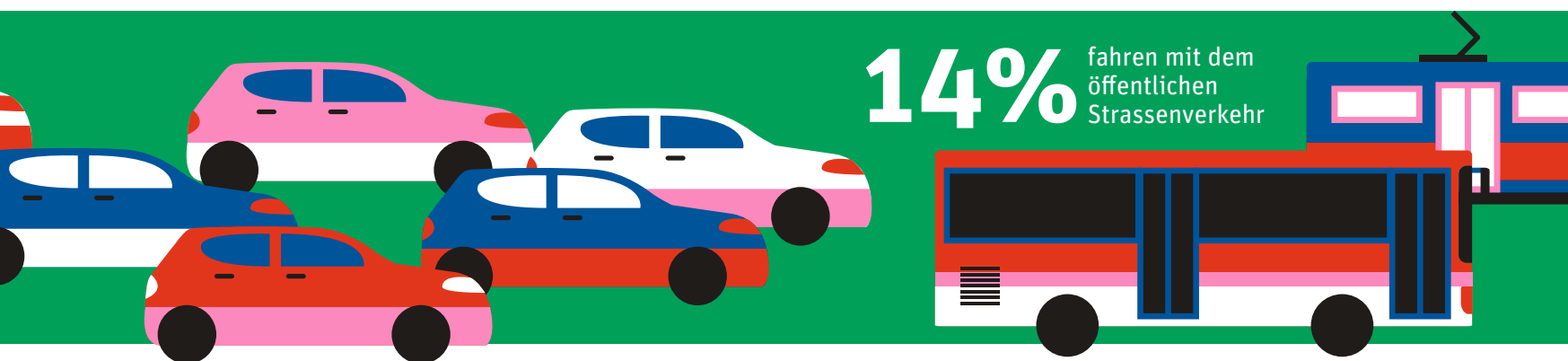
2. Passen Sie Ihre Ausrüstung an

Um unbeschwert radeln zu können, ziehen Sie sich warm genug an und achten Sie vor allem auf gute Sichtbarkeit. Tragen Sie deshalb helle Kleider, die Sie allenfalls mit Reflektoren bestücken; dies gilt besonders für die Handschuhe, damit Ihr Handzeichen für den Richtungswechsel erkannt wird. Stellen Sie sicher, dass Ihr Helm richtig sitzt: Er muss bis zwei Finger über die Nasenwurzel reichen, und die Riemen müssen so präzise angepasst sein, dass er nicht wackelt.

3. Fahren Sie vorsichtig

Passen Sie Ihren Fahrstil den Wetterbedingungen an. Legen Sie immer eine vorhersehbare Fahrweise an den Tag, um Unfälle zu vermeiden – eine Empfehlung, die sich an alle Verkehrsteilnehmenden richtet. Bei sehr tiefen Temperaturen und solchen unter dem Nullpunkt wird das Velofahren anspruchsvoller. Der Strassenbelag wechselt dann oft in rascher Abfolge von trocken über nass zu Glatteis. Passen Sie Ihre Geschwindigkeit an, bremsen Sie vor den Kurven, damit Sie nicht ausrutschen, und rechnen Sie genügend Zeit ein.

Wenn Ihnen allzu ungünstige Bedingungen Sorgen machen, lassen Sie Ihr Velo in der Garage stehen! Sicherheit geht vor, eine vertretbare Alternative sind der ÖV oder ein Fussmarsch.





© Fotolia/Haltpoint

Homeoffice ist eine gute Sache – solange die Grenzen zwischen Arbeit und Freizeit nicht verwischen.

Flexibilität: ja, aber

Züge und Busse sowie Strassen platzen während der Stosszeiten aus allen Nähten. Homeoffice und flexible Arbeitszeiten haben Entlastungspotenzial. Doch ein freier Sitzplatz allein macht nicht glücklich, es braucht individuelle Lösungen.

Von Nelly Jaggi

Am Freitagmorgen nach dem Sport erst um neun ins Büro. Zu Hause arbeiten und vor dem Laptop mittags essen. Flexibles Arbeiten weckt bei mir gemischte Gefühle. Arbeitszeit und -ort flexibel handhaben zu können, bringt Vorteile. Weichen die Grenzen auf, droht die Vermischung von Arbeits- und Privatleben.

Nichtsdestotrotz zeigt der Blick auf die Statistik Handlungsbedarf: Über vier Millionen Schweizerinnen und Schweizer pendeln. Dazu kommt eine knappe Million Ausbildungspendlerinnen und -pendler. Entsprechend wird es in Zügen, Trams und Bussen sowie auf den Strassen zwischen 7 und 8.30 Uhr und zwischen 17 und 18.30 Uhr eng.

Vermeiden und Verlagern

Die bestehende Infrastruktur ist an ihre Grenzen gestossen, und der öffentliche Verkehr lässt sich kaum mehr engertaken. So oder so darf ein weiterer Ausbau nicht Ziel sein. Der Fokus gilt dem Vermeiden und Verlagern des Pendlerverkehrs. Im Jargon der Arbeitswelt heisst das: Homeoffice und flexible Arbeitszeiten.

Welchen Effekt flexible Arbeitsformen auf den Verkehr haben können, zeigte bereits 2013 ein Versuch mit Mit-

arbeitenden der SBB und der Swisscom. Hochrechnungen ergaben eine Verkehrsreduktion zu den Stosszeiten um 7 bis 13 Prozent.

Sitzplätze und Fahrplanstabilität

Flexibles Arbeiten hat vor allem im wissensintensiven Sektor Potenzial – und damit für circa die Hälfte der Beschäftigten in der Schweiz. Um flexible Arbeitsformen zu unterstützen, haben 2015 sieben Organisationen die Work Smart Initiative gegründet – heute haben mehr als 200 Organisationen die Work-Smart-Charta unterschrieben, darunter der VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Die Initianten rechnen vor: Würden 450 000 Arbeitnehmende in der Schweiz einmal pro Woche daheim statt im Büro arbeiten, könnten laut myclimate.org wöchentlich rund 4,5 Millionen Autokilometer und 2,6 Millionen Personenkilometer im ÖV eingespart werden. Insgesamt würden damit wöchentlich 1400 Tonnen CO₂ gespart.

Ob flexible Arbeitsformen glücklicher machen, hängt aber nicht nur von einem freien Sitzplatz im Zug ab. Die Initianten nehmen daher auch die Arbeitgebenden in die Pflicht: «Die Verantwortung für eine gesunde Life-Balance liegt nicht allein bei den Mitarbeitenden. Auch die

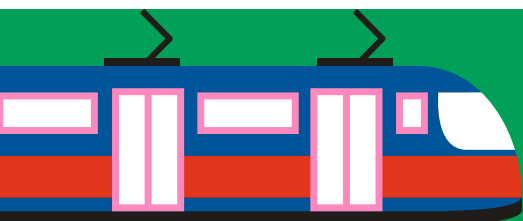
Firmenkultur beeinflusst sie durch Anstellungsbedingungen, Zielsetzungen und Arbeitsprozesse.»

Gefahren und Chancen

Dass nicht alles Gold ist, was glänzt, zeigen die Ergebnisse einer Studie aus Deutschland: Während sich Mütter mit flexiblen Arbeitszeiten mehr Zeit für die Kinderbetreuung nehmen, machen Väter mehr Überstunden. Demnach bergen flexible Arbeitszeiten das Risiko, die klassische Rollenverteilung zu festigen oder gar zu verstärken!

Letztlich sind die Vorlieben auch sehr individuell. Jede und jeder muss selbst herausfinden, welcher Ort sich für welche Arbeit eignet oder welche Arbeit wann am besten erledigt werden kann. So bietet der VCS Homeoffice beispielsweise an, schreibt es aber nicht vor. Gerade wer zu Hause arbeitet, sollte Absprachen mit Kolleginnen und Vorgesetzten treffen. Oft geht zudem vergessen, wie wichtig der informelle Austausch in der Kaffeepause ist.

So geniesse ich zum Beispiel die Freiheit, auch einmal später ins Büro zu kommen und dafür länger zu arbeiten. Homeoffice mache ich hingegen so gut wie nie. ■



Frauen und jüngere Menschen sind häufiger in Tram und Bus unterwegs



7% radeln zur Arbeit – E-Bikes inklusive

Frauen und Männer pendeln gleich häufig mit dem Velo



Fehlanreiz Pendlerabzug

Pendlerinnen und Pendler können teils hohe Beträge vom steuerbaren Einkommen abziehen. Am meisten profitieren Autopendelnde, die weite Distanzen zurücklegen. Das gibt falsche Anreize und negativen Auswirkungen auf die Umwelt.

Von Patrick Zellweger

Die Kosten für die Fahrt vom Wohn- zum Arbeitsort dürfen von den Steuern abgezogen werden. Diese steuerliche Begünstigung macht lange Arbeitswege unnötig attraktiv. Das wiederum fördert die Zersiedelung, führt zu steigendem Energiebedarf, höheren Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie einer Mehrbelastung der – ohnehin schon überlasteten – Infrastruktur.

Der Pendlerabzug ist ein Fehlanreiz. Wer weit fährt und dafür das Auto benutzt, spart am meisten Steuern. Er kann zum Teil massive Abzüge geltend machen, während der ÖV-Abzug auf den Preis eines Generalabonnements (GA) beschränkt ist.

Vom Volk bestätigte Obergrenze

Mit FABI, dem Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, hat das Stimmvolk 2014 den Pendlerabzug bei der direkten Bundessteuer auf 3000 Franken beschränkt. Die eidgenössische Regelung stellt es den Kantonen jedoch frei, den Pendlerabzug in ihrer Einkommenssteuer ebenfalls zu begrenzen. Das hat zu unterschiedlichen Umsetzungen in den Kantonen geführt (siehe Tabelle). So hat beispielsweise der Kanton Solothurn keine Beschränkung

des Pendlerabzugs beschlossen, während der Kanton Genf mit 500 Franken die niedrigste Obergrenze eingeführt hat.

In einigen Kantonen wurde gegen die Einführung einer Beschränkung das Referendum ergriffen. Auch im Kanton St. Gallen, wo der Kantonsrat den Pendlerabzug auf die Kosten eines GAs für die zweite Klasse deckelte. Die VCS-Sektion St. Gallen setzte sich federführend und erfolgreich für die Bestätigung dieser Obergrenze ein. Obergrenzen wurden, mit Ausnahme von Zug, auch in anderen Kantonen bestätigt.

Wirkungsvolle Massnahme

Die Kantonsregierungen nutzen die Beschränkung des Pendlerabzugs in erster Linie, um ihre Haushaltsbudgets aufzubessern. Der VCS setzt sich aus anderen Gründen für eine Beschränkung ein. Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS, meint: «Aus umwelt- sowie verkehrspolitischer Sicht sprechen mehrere Gründe für eine Obergrenze beim Pendlerabzug: Wohn- und Arbeitsort rücken näher zusammen, die Benachteiligung von ÖV-, Velo- und Kurzstreckenpendelnden wird vermindert, und die Zersiedelung der Landschaft kann gebremst werden.»

Studien aus Deutschland belegen den positiven Effekt einer Beschränkung des Pendlerabzugs auf die Umwelt: Eine Abschaffung würde die gefahrenen Autokilometer um bis zu 2,6 Prozent reduzieren. Andere Studien belegen, dass die Zersiedelung gebremst würde. Die Beschränkung des Abzugs ist deshalb sinnvoll und richtig, um Pendlerströme zu verringern. ■

Patrick Zellweger ist Praktikant beim VCS Schweiz. Er pendelt täglich von Solothurn nach Bern.

Kanton	Obergrenze
AI, FR, GL, GR, JU, NE, OW, SO, TI, UR, VD, VS	Keine Obergrenze
SZ	Fr. 8000.–
AG	Fr. 7000.–
BE	Fr. 6700.–
AA, BL, LU, NW, SH, TG	Fr. 6000.–
ZG	Fr. 6000.– in Planung
ZH	Fr. 5000.–
SG	GA 2. Kl., ab 1.1.20 + Fr. 600.–
BS	Fr. 3000.–
GE	Fr. 500.–

Ist der Weg länger als 50 km, fahren 57 % mit dem Zug

17%
nehmen den Zug

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 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 genüssliche 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 November 2019 bis März 2020.

Bestellen:

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

Meindl Identity®: Schuhe mit Herkunftsnachweis

Der deutsche Schuhhersteller Meindl schafft mit seiner Identity®-Serie neue Massstäbe. Meindl liefert mit dem detaillierten Herkunftsnachweis lückenlose Transparenz – angefangen von der Almwiese, auf der die Rinder ökologisch gehalten werden und leben, über die Gerberei, wo das Leder möglichst umweltschonend verarbeitet wird, bis hin zu den Produktionsstätten in Europa.

In jedem Identity®-Schuh von Meindl ist eine Nummer eingepreßt. Mit dieser Nummer kann der detaillierte Herkunftsnachweis des verwendeten Oberleders nachvollzogen werden.

Der Winterschuh Meindl St. Anton Identity® aus feinstem Anilinleder und Filz ist durchgehend mit echtem chromfrei gegerbtem Lammfell gefüttert. Der stilvolle Schuh in zeitloser Optik hält warm und ist zudem ein trittsicherer Begleiter durch den Winter.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Meindl St. Anton ist für Damen in den Grössen 36 bis 42 und Herren in den Grössen 41 bis 46 mit Rabatt-Code mag0519 zum Preis von Fr. 269.– statt Fr. 319.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 24. November 2019, solange Vorrat.

Bestellen:

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



Kursbuch 2020 – jetzt vorbestellen!

Nach dem grossen Erfolg der Neuauflagen 2018 und 2019 wird auch das Kursbuch 2020 von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, die sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abbilden, lassen sich Reisen besonders praktisch planen. Aufgrund der neuen Darstellung der Fahrplanfelder durch die SBB erscheint das Kursbuch 2020 neu im übersichtlichen A4-Format.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 19.80 plus Versandkostenanteil Fr. 6.90.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch, per Telefon unter 031 328 58 58 oder mit der Bestellkarte auf Seite 11.

Drei Jahrzehnte Passion für Bioweine

Die langjährige Passion für Weine, die Boden, Mikroklima, Artenvielfalt und Persönlichkeit des Winzers zeigen, hat sich gelohnt: Gute Bioweine sind nach 30 Jahren Entwicklung definitiv an der Spitze angekommen! In der Selektion von amiata finden sich Raritäten von Familienbetrieben, die nur in kleinen Mengen produziert werden – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Rotwein aus hochwertigem Bioanbau für nur Fr. 95.– (statt Fr. 116.–). Zusätzlich profitieren Sie von einem kostenlosen Versand.

Bestellen: www.amiata.ch/vcs oder mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite. Das Angebot ist gültig bis am 31. Dezember 2019, solange Vorrat.



Frauen, die vorangehen!

Auf rund 1300 Bergführer in der Schweiz kommen aktuell nur 38 Bergführerinnen. Daniela

Schwegler hat zwölf von ihnen für ihr Buch «Himmelwärts» porträtiert. In lebendigen Porträts – in Szene gesetzt durch stimmungsvolle Reportagefotos – erzählen sie von der Leidenschaft, die sie antreibt: Ihre Liebe zu den Bergen an andere Menschen weitergeben. Nicht nur sportliche, sondern auch persönliche Träume verwirklichen. Und nebenbei mit so manch einem Vorurteil aufräumen. Ein wunderbares Buch für alle Bergfreunde und Fans von authentischen Lebensgeschichten!

+ **Das Plus für VCS-Mitglieder:** Bestellen Sie das Buch zum Sonderpreis für Fr. 34.– statt 39.– inkl. Porto und Versandkosten beim Rotpunktverlag. Das Angebot ist gültig bis am 31.1.2020.

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

VAUDE Luminum – Regenschutz, der auffällt!

VAUDE Luminum ist Regenbekleidung, die speziell auf die Bedürfnisse von Velofahrerinnen und Velofahrern bei schlechten Witterungs- und Sichtbedingungen zugeschnitten ist. Breite Reflexionsstreifen auf Front, Rücken und den Seiten von Jacke und Hose heben die menschliche Silhouette bei schlechten Lichtverhältnissen hervor und bieten dabei eine Sichtbarkeit von 360°. Zudem ist die komplette Jacke in kräftig gelbem Farbton gehalten, was den auffällenden Effekt zusätzlich verstärkt.

Die Regenbekleidung Luminum schützt zuverlässig vor Wind und Wetter, ist leger geschnitten und eignet sich daher auch in kälteren

Jahreszeiten als oberste Bekleidungsschicht für den täglichen Einsatz. Die umweltfreundlich hergestellten Bekleidungsstücke sind für Damen und Herren in den gängigen Grössen verfügbar.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Bis am 24. November 2019 sind die Regenjacke VAUDE Luminum Jacket zum Preis von Fr. 144.90 statt Fr. 174.90 und die Regenhose VAUDE Luminum Pants zum Preis von Fr. 104.90 statt Fr. 124.90 mit Rabatt-Code mag0519 erhältlich.

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



Hübsch verpackte Köstlichkeiten

Gebana, die Pionierin des fairen Handels in der Schweiz, bietet Ihnen ein Degustationsset an, das sich sehr gut auch zum Schenken eignet. Mit der grossen Auswahl an exotischen Nüssen und Trockenfrüchten findet jeder Beschenkte garantiert seinen Liebling. Dank des modern-weihnächtlichen Einbandes der attraktiven Box kann man sogar auf die Geschenkverpackung verzichten. Das Degustationsset enthält zwölf verschiedene Köstlichkeiten à 40–80 g und ist in drei Varianten erhältlich. Wählen Sie entweder Nüsse wie Cashewnüsse, Mandeln und Kokosstreifen oder Trockenfrüchte wie getrocknete Mangos, Ananas und Physalis, im gemischten Set finden Sie je sechs Trockenfrüchte und sechs Nüsse.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die hübsche Box kostet für VCS-Mitglieder Fr. Fr. 29.– statt Fr. 36.– (exkl. Porto Fr. 9.–, inkl. MwSt.).

Bestellen: Direkt unter www.gebana.com/shop. Geben Sie den Gutscheincode VCSHDE19 ein und im Bemerkungsfeld Ihre Mitgliedsnummer.



ANZEIGE

Wir machen Klimaschutz

Seit mehr als einem Vierteljahrhundert schaffen Solarspar-Mitglieder Fakten: Über 90 PV-Anlagen sparen in der Schweiz gegen 2000 Tonnen CO₂ ein. Mit Ihrer Unterstützung bauen wir weiter.

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar 

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

Marie Louise Werth & Band

Marie Louise Werth gehört unbestritten zu den begnadetsten Sängerinnen der Nation. Im Dezember 2019 startet sie mit «magia d'amur» ihre zweite Solotournee durch die Schweiz. Die Bündner Frontfrau der Gruppe Furbaz vermag seit über 30 Jahren mit ihrer Musik zu begeistern. Mit einer unverkennbaren Stimme und ihrem ausserordentlichen Talent am Klavier verschönert Marie Louise Werth die Weihnachtszeit. Weihnachtstour Nadal: Gossau (ZH), 1.12.2019; Bern, 12.12.2019; St. Gallen, 15.12.2019; Solothurn, 17.12.2019; Chur, 20.12.2019; Luzern, 21.12.2019.

Weitere Infos: www.ticketcorner.ch/marie-louise-werth



+ Das Plus für

VCS-Mitglieder: 20% auf Ihre Tickets. Alle Kategorien sind Sitzplätze. Die Platzzahl ist beschränkt. Preise exkl. Vorverkaufsgebühren.

Bestellen: unter der Tel. 0900 800 800 (Fr. 1.19/Min.), sowie unter www.ticketcorner.ch mit dem Rabatt-Code «Bonus-VCS» erhältlich.

OASE: Ein Quantensprung für den Ostaargau?

Aargau



Über 160 Millionen Franken sollen im östlichen Kantonsteil in die Veloverkehr-Infrastruktur fließen und eine markante Veränderung des Modalsplits bewirken. Voraussetzung für das Wunder sei allerdings der Bau von Umfahrungstunnels und -strassen für fast eine Milliarde Franken.

Mit einer Velovorzugsroute von Brugg nach Baden, die ins Limmattal und nach Zürich weiterführen soll, und mit zahlreichen Einzelmassnahmen will der Kanton Aargau eine neue Velokultur etablieren. Die Rede ist gar von einem Quantensprung: Der Veloanteil am regionalen Verkehr soll sich bis 2040 von heute rund 7 auf 21 Prozent verdreifachen, Fussverkehr und ÖV sollen im Gleichschritt mit der Bevölkerung wachsen – und der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf heutigem Niveau stagnieren. Die wachsenden Mobilitätsbedürfnisse – Prognosen gehen von plus 30 Prozent bis 2040 aus – würden also weitgehend durch das Velo aufgefangen.

Neue Tunnels, neue Brücke
OASE – das Akronym steht für den ursprünglichen Projekttitel «Ostaargauer Strassenentwicklung» (siehe VCS-Magazin 2/16) – versteht sich als Gesamtverkehrskonzept; es umfasst Massnahmen in den Handlungs-

feldern ÖV, Fuss- und Veloverkehr, Strassennetz und Betrieb, Stadt und Freiraum sowie Mobilitätsmanagement.

Um Platz für den erwähnten Quantensprung zu schaffen, will der Kanton die Zentren von Baden und Brugg vom MIV befreien. Die für Aargauer Verhältnisse unerhörte Summe von 160 Millionen (deren 30 tragen die Gemeinden) allein fürs Velo relativiert sich, wenn man sie mit den prognostizierten Gesamtkosten der OASE vergleicht: 980 Millionen Franken (+/- 30 %) will der Kanton investieren, um Baden und Brugg zu entlasten und das Untere Aaretal mit Koblenz und Bad Zurzach besser ans Nationalstrassennetz anzubinden.

Herzstück des Projekts sind die Zentrumsumfahrungen. In Brugg sollen die Aare und Teile der Stadt auf 1,6 Kilometern untertunnelt werden. Kostenpunkt: 370 Mio. Franken. 346 Millionen

sind für den 2,5 km langen Tunnel vorgesehen, der den Verkehr um Baden herumführen soll. Eine neue Limmattbrücke für den MIV soll die Hochbrücke, die Baden mit Wettingen verbindet, für das künftige Trasse der Limmattalbahn freispielen.

Im Grossraum Baden rumort's
Während in Brugg nur vereinzelt Kritik zu hören ist, regt sich im Grossraum Baden Widerstand. Bisher bildet die Klus von Baden einen natürlichen Engpass. Wird dieser Flaschenhals beseitigt, droht der Region ein massives Verkehrswachstum. Denn Deutschland baut an der Hochrhein Autobahn A98 und drängt auf eine neue Zollbrücke bei Waldshut/Koblenz.

Mit der Umfahrung Baden entsteht ein neuer und schneller Korridor für den Schwerverkehr aus dem Raum Stuttgart in den Raum Zürich. Bemerkenswerter-

weise klammern die OASE-Modellrechnungen die Auswirkungen eines zusätzlichen Rheinübergangs bei Koblenz aus. Auch die bessere Anbindung des Unteren Aaretals dürfte zu Mehrverkehr führen, weil das Wohnen an der Peripherie attraktiver würde.

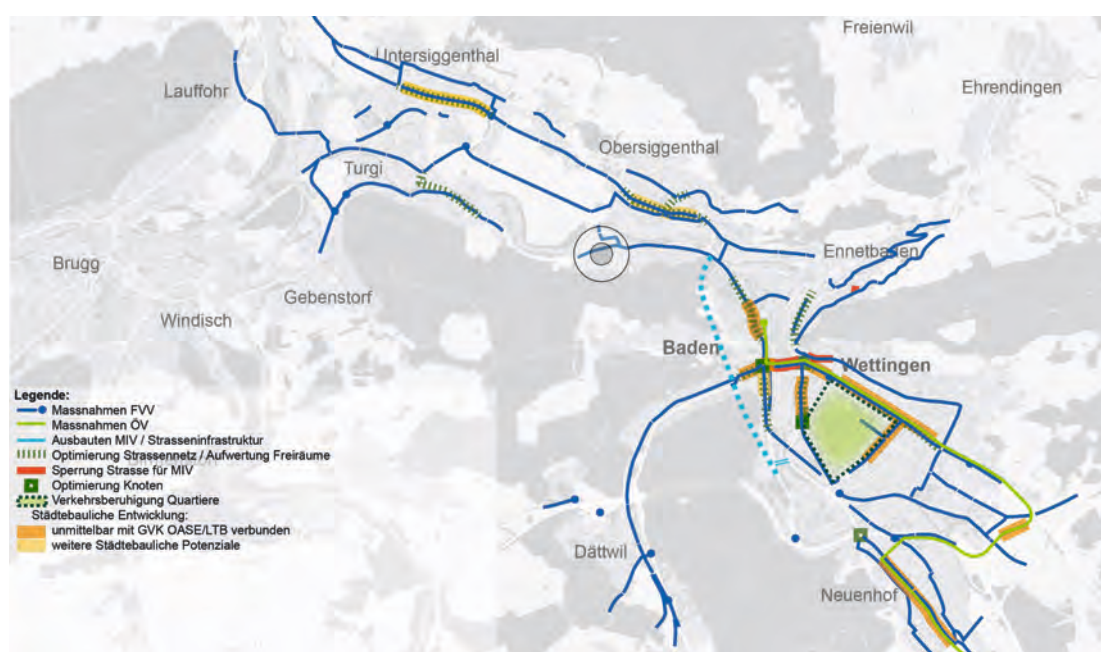
Die Leidtragenden wären die Nachbargemeinden, vor allem im heute schon stark belasteten Siggental nördlich von Baden, wo man einen direkten Autobahnzubringer mitten durchs Siedlungsgebiet befürchtet. Die Bevölkerung sieht im beschworenen Quantensprung eine Strategie, um das umstrittene Milliardenprojekt mehrheitsfähig zu machen, und plant Widerstand nach Bieler Vorbild.

Im Herbst 2020 soll die OASE im Aargauer Richtplan festgesetzt werden. Es scheint wahrscheinlich, dass der Grosse Rat dies mit deutlichem Mehr tun wird. Bis die Bagger auffahren, wird aber noch viel Wasser die Limmatt hinunterfließen.

Christian Keller, Geschäftsleiter

Öffentliche Mitwirkung

Seit dem 18. Oktober und bis zum 17. Januar 2020 befindet sich das regionale Gesamtverkehrskonzept OASE in der zweiten öffentlichen Anhörung. Die VCS-Sektion Aargau wird – wie schon bei der ersten Runde im Jahr 2016 – eine Musterstellungnahme erarbeiten und öffentlich zugänglich machen. Die 800-seitige Anhörungsdokumentation findet sich auf der Website des Kantons Aargau unter ag.ch/oase, die VCS-Stellungnahme ab Mitte November unter vcs-ag.ch/oase.



Herzstück der OASE in Baden ist ein rund 2,5 Kilometer langer Umfahrungstunnel durch Martinsberg und Chrüzliberg (hellblau gestrichelt). Dunkelblau die Massnahmen für den Veloverkehr.



Zürich

Nein zum Rosengartentunnel am 9. Februar 2020!

Der Kanton plant einen gigantischen Tunnel mitten in Zürich, mitten im Wohnquartier. Die Bilder auf dieser Seite führen vor Augen, um wie viel es dabei geht.

Was soll dieser Tunnel? Für über 1,1 Milliarden Franken wird eine Strecke von gerade mal 700 m Länge beruhigt, während auf den nachfolgenden Strassen der viele Verkehr bleibt, wie er ist. Dafür will man monumentale Tunnelportale am Rosengarten und am Bucheggplatz bauen – was nicht nur masslos Steuergelder, sondern auch viel Raum beansprucht. Alles in allem sind es sieben Spuren nebeneinander plus zwei unterirdische Spuren.

Rücksichtslos werden Häuser abgerissen, Baumalleen ersatzlos gefällt, ein Stück Stadt zerstört. Die Belastung der angrenzenden Wohnquartiere durch die riesige Dauerbaustelle – über rund ein Jahrzehnt – und die Folgen sind unzumutbar. Der Gemeinderat von Zürich hat sich deshalb gegen diese Stadtautobahn ent-

schieden und selber das Referendum ergriffen.

Steuergeld verlocken?

Der Zürcher Regierungsrat spekuliert damit, dass sich der Bund finanziell am Rosengartenprojekt beteiligen wird. Doch das zuständige Bundesamt beurteilt das Projekt als ungenügend und kritisiert insbesondere das schlechte Kosten-Nutzen-Verhältnis. Ob jemals Bundesgeld für dieses Projekt fliessen, ist völlig unklar. Gut möglich, dass die exorbitanten Kosten allein am Kanton hängen bleiben. Trotzdem soll die Stimmbewölkerung jetzt die Verantwortung für dieses unausgereifte Projekt übernehmen.

Das Gegenteil von Klimaschutz

Der Zürcher Kantonsrat hat sich im Frühling 2019 für eine kli-

mafremdlichere Politik ausgesprochen, für eine deutliche Reduktion von CO₂-Emissionen. Die projektierte Stadtautobahn widerspricht allen klimapolitischen Zielen von Stadt und Kanton Zürich. Wertvolle und dringend notwendige Grünräume gingen unwiederbringlich verloren. Schon heute hat Zürich im Sommer ein Hitzeproblem – und

damit alles Interesse daran, dass sich dieses nicht noch verschärft und die Zahl der Tropennächte nicht weiter zunimmt.

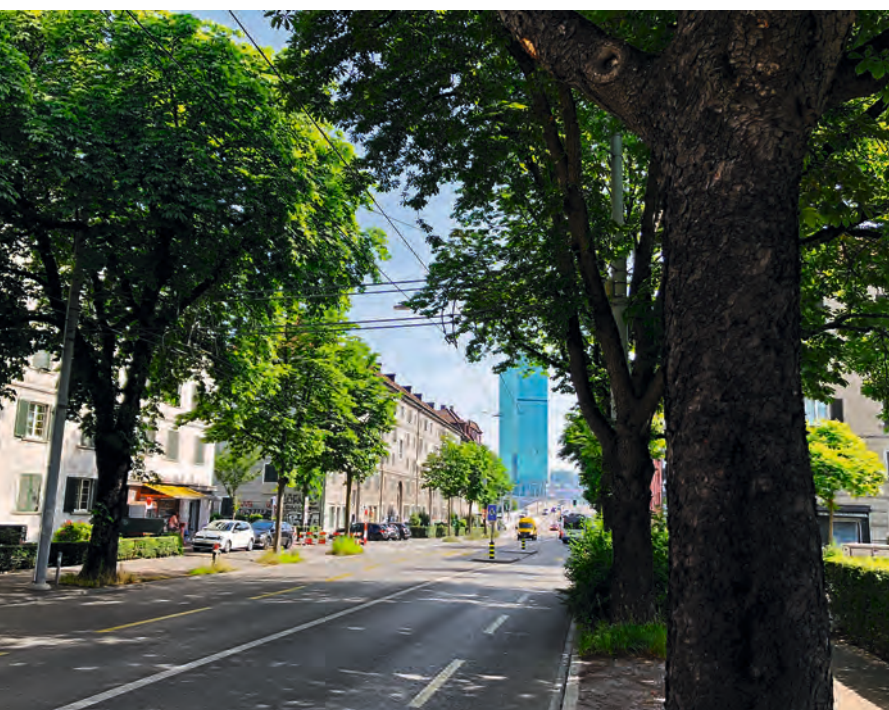
Gabi Petri/Markus Knauss,
Co-Geschäftsleitung

Die komplette Dokumentation der Zerstörungen durch das Rosengartenprojekt findet sich unter:
www.vcs-zh.ch



Bucheggplatz Am Fuss des Käferbergs wird statt blühender Natur ein Tunnelportal das Stadtbild prägen.

Hardstrasse All diese schönen Bäume werden gefällt – ersatzlos.



Irchelpark Grau statt Grün: Auch ein bedeutender Teil des Erholungsraums Irchelpark wird zu lebloser Verkehrsfläche.



Röschibachplatz Kaum zu glauben, aber wahr: Über diesen neu gestalteten und beliebten Quartierplatz fährt der ganze Süd-Nord-Verkehr während der Bauzeit. Wie der VCS hat auch der Gemeinderat von Zürich das Referendum ergriffen, um das in jeder Beziehung masslose Projekt zu stoppen.



Rosengartenstrasse Diese Häuser werden für die zusätzlichen Fahrspuren abgerissen ...



... und der grüne Hinterhof ist gerade noch gut genug dafür, als Bauinstallationsplatz zu dienen. So weit darf es nicht kommen: Nein zum Rosengartentunnel am 9. Februar 2020!

Limmattalbahn hält VCS auf Trab

Anfang September wurde die erste Etappe der Limmattalbahn von Altstetten nach Schlieren feierlich eröffnet. Zeitgleich starteten die Bauarbeiten für die zweite Etappe von Schlieren über Urdorf, Dietikon und Spreitenbach nach Killwangen. Und sehr bald schon war wieder einmal die Hartnäckigkeit des VCS gefragt.

Während der Planungsphase war in den betroffenen Gemeinden ein Runder Tisch durchgeführt worden, an dem die verschiedenen Interessengruppen jeweils über den Projektstand

informiert wurden und ihre Anliegen einbringen konnten. Unter anderem einigte man sich darauf, dass während der Bauphase die Fuss- und Veloverkehrsverbindungen aufrechterhalten bleiben und die Umwege möglichst kurz gehalten werden sollen.

Es brauchte eine Krisensitzung

Umso grösser war der Ärger in breiten Teilen der Bevölkerung, als beim Baustart der Fuss- und Veloverkehr schlichtweg übergangen wurde, was zu gefährlichen Situationen führte. Velostreifen wurden entfernt, Fussgänger-

streifen endeten in der Mitte der Strasse, ausgeschilderte Velorouten führten in Einbahnstrassen oder endeten im Nichts. Die vom VCS Zürich miterstellte Mängelkarte umfasst allein für Dietikon eine volle A4-Seite.

An einer Krisensitzung mit den Verantwortlichen der Limmattalbahn wurde die Einhaltung der Abmachungen angemahnt, und tatsächlich konnte in den meisten Fällen eine befriedigende Lösung gefunden werden. So gibts auf den Hauptverbindungen wieder Velostreifen, Umleitungen werden auch für den Veloverkehr sichtbar markiert und für Fussgängerinnen

und Velofahrer so gestaltet, dass diese nicht um ihr Leben fürchten müssen.

Was eigentlich selbstverständlich sein sollte und in der Zuständigkeit von Stadt und Kanton liegt, hielt einmal mehr den VCS auf Trab.

Andreas Wolf, Vorstandsmitglied





Ob-/Nidwalden



Die VCS-Auszeichnung 2019 für Mensch und Umwelt wurde dem Hergiswiler Gemeinderat am 24. September als Zeichen der Anerkennung und des Danks von Vorstandsmitgliedern offi-

Verdiente Auszeichnung für Hergiswil

Die Gemeinde Hergiswil hat sich in den letzten Jahren für mehr Verkehrssicherheit stark engagiert – und dafür von der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden einen Preis erhalten.

ziell überreicht. Gemeindepräsident Remo Zberg und Gemeindegemeinschafterin Marta Stocker nahmen den Preis in Form eines Modellvelos entgegen.

Entschlossen hat Hergiswil die Einrichtung einer Kernfahrbahn auf der Seestrasse, einer nationalen Veloroute und beliebten Velopendlerstrecke, vorangetrieben – mit durchschlagendem Erfolg, wie wir in der letzten Ausgabe berichteten. Die Gemeinde

hat Mut und Standfestigkeit auch bei Gegenwind bewiesen, galt die Seestrasse doch eigentlich als zu schmal für dieses Modell der Verkehrsberuhigung.

Ansporn zu weiteren Taten

Auch die Schaffung einer Motorrad- und Veloparkierungsanlage samt Aufhebung sehr gefährlicher Parkplätze im Bereich Rössliplatz hat die Seestrasse für den Velo- und Autoverkehr sowie die

Fussgänger/innen auf dem Trottoir bedeutend sicherer gemacht. Beim Hafen wurde auf der Kantonsstrasse eine Querungsanlage für Velofahrende in Betrieb genommen. Ferner hat Hergiswil vor, eine Ortsbuslinie zu testen und allenfalls einzuführen.

In unserer Region sind konkrete Veloförderungsmaßnahmen, im Sinne des Bundesbeschlusses vom Herbst 2018, noch keine Selbstverständlichkeit. Die Auszeichnung durch den VCS Ob- und Nidwalden soll auch weitere Gemeinden dazu anspornen, Veloförderung als wichtigen Teil der Lösung unserer Verkehrsprobleme wahrzunehmen und zu betreiben.

Daniel Daucourt, Präsident

Stans: Testphase unterbrochen

Die Robert-Durrer-Strasse in Stans soll ein zeitgemässes Gesicht erhalten. Die Planungsarbeiten für eine neue Strassenraumgestaltung wurden jedoch auf Eis gelegt, weil die bestehende Strassenbreite teils nur unbefriedigende Lösungen zulässt. Auch im Bereich des Dorfkerns besteht Handlungsbedarf: Auf der Stansstaderstrasse gibt es zum Beispiel zum Teil nur sehr

schmale oder gar keine Trottoirs. Bevölkerungsumfragen haben 2015 und 2016 gezeigt, dass sich die Stanserinnen und Stanser mehr Sicherheit und Komfort für den Langsamverkehr wünschen.

Vor diesem Hintergrund schlug der Gemeinderat vor, ein Teil-Einbahnsystem auf der Stansstader- und der Robert-Durrer-Strasse zu testen. Die Gemeindeversammlung stimmte

dem Kreditantrag für einen Pilotbetrieb im November 2018 mit Zweidrittelsmehrheit zu.

Unglückliche Umstände

Nach Rückzug von Beschwerden konnte der Versuch, nach kurzer Einrichtungsphase, am 8. August gestartet werden. Zwischen ca. 17 und 19 Uhr kam dann aber im Stanser Dorfkern der Verkehr zum Erliegen, und tags darauf

unterbrachen die Gemeindebehörden die Testphase.

Der VCS steht dem Versuch weiterhin sehr positiv gegenüber. Wir stellen fest, dass die Rahmenbedingungen mit der Sperrung der Axenstrasse, Ferienverkehr sowie Stau auf der Autobahn aufgrund von Bauarbeiten im Bereich Hergiswil alles andere als günstig waren.

Der Vorstand



Uri

Im August und September war die Axenstrasse wegen eines drohenden Felssturzes für mehrere Wochen gesperrt. Das kam einigen gerade recht, um eine billige Polemik loszutreten.

Ohne Einsprachen der Umweltorganisationen – so wurde vor allem aus Wirtschaftskreisen suggeriert – wäre schon lange eine neue, sichere Axenstrasse reali-

Wer macht mehr Einsprachen?

siert. Wer solches behauptet, sollte sich ansehen, was die kürzlich ergangenen Plangenehmigungsverfügungen in zwei anderen Verfahren zutage gefördert haben. Es sind erstaunliche Zahlen.

Im Fall des Kantonsbahnhofs in Altdorf wurden total 19 Einsprachen eingereicht. Deren acht stammten von Privaten, fünf von Unternehmungen, drei von Organisationen der öffentlichen Hand (Einwohnergemeinde, Abwasser, Wasserversorgung) und nur gerade zwei von beschwerdeberechtigten

Organisationen. Procap und VCS erreichten mit ihrer Intervention wesentliche Verbesserungen am Projekt, ohne dieses zu verzögern.

Eine einzige von 57 Einsprachen

Ähnlich sieht es beim Projekt der Altdorfer Umfahrungsstrasse WOV (West-Ost-Verbindung) aus: Von 81 Einsprachen kamen 66 von Privaten, drei von Unternehmungen, drei von der öffentlichen Hand, zwei vom Fussballclub Schattdorf und eine vom VCS. Einige Einsprachen wur-

den ans Obergericht weitergezogen und sind dort noch hängig.

Auch am Axen zeichnen die Umweltorganisationen nur für eine einzige der 57 Einsprachen verantwortlich, die seit fünf Jahren beim UVEK hängig sind. Wer die übrigen Einsprecher sind, weiss man nicht. Bekannt hingegen ist, dass 2011 ein unterlegener Konkurrent Einsprache gegen die Vergabe der Planungsarbeiten erhob, was ein Jahr Verzögerung zur Folge hatte.

Alf Arnold, Vorstandsmitglied

Ab damit in die neue Röhre

2016 hat das Volk dem Bau einer zweiten Strassentunnelröhre durch den Gotthard leider zugestimmt. Wenn schon gebaut wird, dann soll wenigstens die grosse Chance genutzt werden, die das Projekt bietet: nämlich die Hochspannungsleitungen in den Werkleitungskanal des Tunnels zu verlegen, welche heute die Passlandschaft auf der Strecke von Airolo über die Tremola, den Gotthardpass, das Urserental und die Schöllenen bis hinunter nach Göschenen verschandeln. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) ist dazu bereit. Beim Bau des Gotthard-Basistunnels wie auch bei der Planung des A4-Axen-

tunnels Brunnen–Sisikon wurde diese Chance verpasst.

Brief an Swissgrid und BFE

Damit die weiteren Planungsarbeiten und die Baubewilligung des UVEK in diesem Sinne erfolgen, ist aber eine schnelle und klare Willensbekundung der für das Hochspannungsnetz zuständigen Swissgrid und des Bundesamts für Energie (BFE) erforderlich. Die Urner und Tessiner Sektionen von VCS, WWF und Pro Natura haben ihnen darum zusammen mit der Stiftung Landschaftsschutz Schweiz und der Alpen-Initiative einen Brief geschrieben. Eine Antwort steht noch aus. ■



Familienwanderung des VCS Uri vom 29. September. Halt auf der Bärchi, im Hintergrund der Urnersee.

Mehr ÖV statt mehr Parkplätze!

Luzern

Leere Ladenflächen und ausbleibende Kundschaft: Die Mall of Switzerland in Ebikon kämpft mit grossen Problemen. Nun sollen zusätzliche Parkplätze an Spitzentagen für mehr Umsatz sorgen. Der VCS Luzern wehrt sich gegen den Ausbau.

Das riesige Shopping-Center vor den Toren der Stadt Luzern lockt weniger Leute an als erwartet. Die Luzernerzeitung schreibt von «unbenutzten Räumlichkeiten» und «gähnend leeren Gängen» in der Mall of Switzerland. Trotzdem: An ein paar Spitzentagen wie Black Friday oder vor Weihnachten verzeichnet die Mall hohe Besucherfrequenzen. So hoch, dass das Parkhaus dann überfüllt ist. Für diese Tage sollen nun mehr Parkplätze her – über das in der Baubewilligung von 2007 festgeschriebene Maximum hinaus, und zwar als «Provisorium für 5 bis 10 Jahre». Das entsprechende Baugesuch wurde im September bei der Gemeinde Ebikon eingereicht.

Der VCS Luzern wehrt sich dagegen. Der Baubewilligung lagen verschiedenste Konzepte und Gutachten zu Grunde, etwa eine Umweltverträglichkeitsprüfung, ein Parkraumkonzept etc. Eine

nachträgliche Aufstockung der Parkplatzzahl – und sei es nur temporär – verstösst gegen die Vorgaben der Baubewilligung und würde all die Studien, Beurteilungen und Berechnungen, auf denen das Projekt basiert, hinfällig machen. Die Mall-Betreiber wussten vor dem Baustart ganz genau, mit welchen (Maximal-)Vorgaben sie bauen konnten.

Überdies würde das Ganze ja darauf hinauslaufen, dass an Hochfrequenztagen mit zusätzlichen Parkplätzen noch mehr Verkehr generiert wird – just dann, wenn das Strassennetz rund um die Mall ohnehin an die Kapazitätsgrenze stösst und die Belastung für die Anwohnerinnen und Anwohner übermässig hoch ist.

Neue Buslinie 1 bis zur Mall

Kommt noch dazu, dass schon ab Dezember die Trolleybus-Linie 1 neu bis zur Mall of Swit-

zerland fährt. Damit wird das Einkaufszentrum mit dem ÖV bestens erschlossen. Deshalb fordert der VCS Luzern von den Verantwortlichen, dass sie für die absehbaren Hochfrequenzta-

ge Ideen für eine sinnvollere und umweltverträglichere Bewältigung des Ansturms entwickeln, etwa eine vergünstigte Abgabe von ÖV-Tickets oder Ähnliches.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter



Die Mall of Switzerland bei der Eröffnung 2017 – heute ist der Besucheransturm nur noch an wenigen Tagen im Jahr so hoch.



Bern

Zur Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel

Am 21. Mai 2019 veröffentlichte der Bieler Gemeinderat seine Gesamtmobilitätsstrategie, welche die verkehrspolitische Stossrichtung der nächsten 20 Jahre umreisst. Einzelheiten werden in den kommenden Jahren in Sachplänen ausgearbeitet und umgesetzt. Was ist von dieser Strategie zu halten?

Es gibt gewichtige positive und negative Punkte in dieser Gesamtmobilitätsstrategie. Positiv zu werten ist erstens der Grundsatz «Das beste Verkehrsmittel für den jeweiligen Fortbewegungszweck». Die Stadt soll sich nicht mehr am Auto ausrichten. Wo die Wege kurz sind und der Platz knapp, sollen der Fuss- und der Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr (ÖV) Vorrang haben. Das Auto soll die Stadt «umfahren und nicht durchqueren» – es soll nicht komplett aus der Stadt verbannt werden, sondern einfach weniger Platz einnehmen.

Positiv ist auch, dass der Gemeinderat damit einen wichtigen Schritt zur Umsetzung der vom VCS mitlancierten Städteinitiative aus dem Jahr 2012 macht. 2014 erfüllte der Stadtrat die Forderungen des Volksbegehrens mit einem Reglement, das zum Ziel hat, den Anteil des Fuss- und Veloverkehrs sowie des ÖV zu erhöhen und den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren. Die Gesamtmobilitätsstrategie stützt

sich ausdrücklich auf dieses Reglement.

Dritter positiver Punkt: Die Strategie bezieht auch die Parkierung mit ein. Ausser den Bussen stehen die Verkehrsmittel die meiste Zeit, und Parkplätze benötigen Raum und erzeugen Verkehr. Fürs Auto heisst das, die Parkplätze in gut erreichbaren Parkings zu konzentrieren, die privaten Parkplätze besser zu nutzen und Oberflächenparkplätze aufzuheben. Für Velos sollen stattdessen mehr sichere und gedeckte Abstellplätze an attraktiven Orten zur Verfügung stehen.

Biel könnte viel weiter sein
Negativ fällt auf, dass die Gesamtmobilitätsstrategie, gelinde gesagt, nicht besonders innovativ ist. Jene des Kantons Bern kennt die Ansätze, Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und ihn verträglich zu gestalten, schon seit 2008 (bei der Umsetzung hapert es zuweilen noch...). Biel könnte viel weiter sein, hätte es den Paradigmenwechsel nicht immer

auf die Eröffnung des A5-Ostastes hinausgeschoben. Denn das grösstenteils flache Stadtgebiet bietet beste Voraussetzungen für den Fuss- und Veloverkehr.

Betrüblich ist zum Zweiten, dass die Strategie das Regiotram begräbt. Im Begleitbericht steht, der ÖV solle ohne das Regiotram weiterentwickelt werden. Es sei zu riskant, sich auf ein einzelnes derart grosses Projekt abzustützen, das vielleicht nie realisiert werde. Stattdessen solle die Eisenbahn vermehrt für innerstädtische Verbindungen genutzt werden.

Ideen zu haben ist erlaubt

Dritter negativer Punkt: Die Gesamtmobilitätsstrategie geht von einem Westast mit Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt aus. Hier wird auf ein überdimensioniertes Vorhaben gesetzt, dessen Realisierung inzwischen wohl mindestens so ungewiss ist wie jene des Regiotrams. Dabei bieten die Ansätze der Strategie die Chance, machbare Lösungen ohne Anschlüsse im Zentrum zu

entwickeln. Wenigstens eine Variante dürfte man erwarten; Ideen zu haben ist nicht verboten!

Irritierend ist der Hinweis im Bericht, dass der Ansatz, den Autoverkehr in die Stadt zu dosieren, bei den vorgesehenen Anschlüssen praktisch unmöglich sei und dies eigentlich im Widerspruch zu den Zielsetzungen stehe – genauso wie der Anschluss Bienne-Centre zur Absicht, den ÖV zu priorisieren.

Die Gesamtmobilitätsstrategie verpasst also eine grosse Chance. Konsequenterweise müsste sie nicht das Regiotram, sondern die Autobahnanschlüsse beerdigen.

Urs Scheuss, Vorstandsmitglied der VCS-Regionalgruppe Biel

Unsere nächste Vorstandssitzung (für Mitglieder wie immer zugänglich) findet statt am Donnerstag, 28. November, an der Aarbergstrasse 91 («Störchuchi») in Biel.



Solothurn

Vertrackte Geschichte – gutes Ende

Im März 2018 machte der Problemfall «Killerkante im Kanton Solothurn» im VCS-Magazin erstmals Schlagzeilen. Zusammen mit Fachleuten suchte der VCS nach Abhilfe: in Form von Auf-/Abfahrten zwischen Trottoir und Fahrbahn, die für Velos gut befahrbar und für Sehbehinderte gut ertastbar sind. Im August konnten wir über konstruktive Gespräche mit den kantonalen Planungsbehörden berichten, und im Dezember 2018 erfolgte der Durchbruch. Im Frühling startete der zugesagte Rückbau der «Killerkanten» – und so präsentiert sich das erfreuliche Resultat. Hartnäckigkeit lohnt sich.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



© Rolf Bruckert

Opposition gegen «Lärmschutz light»

Mit den Massnahmen zum Schutz vor Strassenlärm geht es im Kanton Solothurn nur schleppend voran. Nur selten bewilligt der Kanton dafür Tempo 30. Doch jetzt setzen Gemeinden Druck auf.

Ende März 2018 hätten die Strassen in der ganzen Schweiz lärm saniert sein müssen. Doch der Kanton Solothurn sah und sieht es eher locker. Wie zwei aktuelle Beispiele zeigen, könnte nun aber doch langsam Bewegung in die Sache kommen.

Die Gemeinde Rüttenen hat im Rahmen des Lärmsanierungsprojekts (LSP) beim Amt für Verkehr und Tiefbau des Kantons (AVT) den Antrag zur Einführung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit gestellt. Die Kantonsstrasse führt mitten durchs Dorf, beidseits hat es Schulgebäude, die Schulkinder müssen während der Unterrichtzeiten die Strasse überqueren. Doch der Regierungsrat hatte kein Gehör für das Anliegen.

Der Gemeinderat widerspricht Allerdings hat der Kanton eine Temporeduktion auf der Fortsetzung der Hauptstrasse ausserhalb des Dorfs empfohlen. «Dazu sind wir gesetzlich verpflichtet», sagt Rolf Müller vom AVT, während der Gemeinderat in einem Protokoll vom 9. April 2018 festhielt: «Eine Temporeduktion für eine Gewässerschutzzone, jedoch nicht zur Sicherheit der Schulkinder ist nicht nachvollziehbar.»

Daraufhin reichte der VCS Beschwerde gegen das LSP ein. Der Gemeinderat lobte unsere Argumentation in einer Stellungnahme an das Verwaltungsgericht. Man sei dankbar, sagt Vizepräsident Simon Knellwolf, dass der VCS neben der Verkehrssicherheit auch den Aspekt des Lärmschutzes aufgegriffen habe. «Wir können nicht nachvollziehen, dass der Kanton zwischen den Anliegen Verkehrssicherheit und Lärmschutz trennt und sie nicht vermischen will. Wir sind der Ansicht, dass es sinnvoll ist, Massnahmen zu ergreifen, die beiden Anliegen nützen, wenn das möglich ist.»

Unmut auch in Walterswil

An der Walterswiler- und der Rothackerstrasse – beides Kantonsstrassen, die mitten durch Walterswil führen – hat das AVT den Lärm gemessen und festgestellt, dass Grenzwerte überschritten werden. Im entsprechenden LSP bestätigt das Amt zwar, dass der Wechsel von Tempo 50 zu Tempo 30 den Lärm vermindern würde. Da dieser Abschnitt an eine Strecke mit Tempo 80 grenzt, sei aber «Tempo 30 mit keinen verhältnismässigen flankierenden Massnahmen durchsetzbar». Stattdessen soll ein lärm mindernder Strassenbelag eingebaut werden.

Auch in diesem Fall handelt das AVT entgegen den Interessen der betroffenen Gemeinde. Diese will Tempo 30 «in den beiden Ortskernen Walterswil und Rothacker» einführen, aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen, und hat deswegen beim Bau- und Justizdepartement Einsprache erhoben, genau gleich wie der VCS.

Die Walterswiler Gemeindepräsidentin Marie-Louise Wilhelm kommentiert das Vorgehen



Gefährlich – unmittelbar nach der Ortseinfahrt Rüttenen – nach einer Linkskurve der Fussgängerstreifen! Hier wechseln die Schulkinder zum Teil mehrmals täglich zwischen den beiden Schulhäusern. Verständlich, dass sich die Gemeinde mehr Sicherheit für die Kinder wünscht.

des Kantons so: «Er führt an, dass zurzeit die wissenschaftlichen Grundlagen für die Quantifizierung der Lärminderung in Bezug auf Tempo 30 weitgehend fehlten. Das Bundesamt für Umwelt sagt, dass eine Begrenzung der Geschwindigkeit eine wirksame Massnahme ist, um den Strassenlärm deutlich zu vermindern. Da muss ich mich schon fragen, wer jetzt Recht hat. Aber vielleicht hat der Kanton mit diesen Dingen nicht viel Erfahrung.»

Der steigende Druck wird wahrgenommen

Immerhin hat dieser Kanton schon viele Lärmsanierungen geprüft und auch einige durchgeführt. Rolf Müller verteidigt das Vorgehen des Kantons: «Wir sehen in beiden Fällen keine Sicherheitsdefizite.» Innerhalb der Lärmsanierungsprojekte wer-

de als quellenseitige Massnahme der Einbau lärm dämmender Beläge priorisiert. «Aus unserer Sicht sind die Rahmenbedingungen für die Einführung einer Temporeduktion nicht erfüllt.»

Müller räumt aber ein, dass der Wunsch nach Temporeduktionen stärker artikuliert werde und ein Wandel im Gang sei: «Ich kann mir deshalb vorstellen, dass der Kanton offener wird gegenüber diesen Anliegen.» Der VCS würde dies wärmstens begrüssen. Es sei bedauerlich, dass der VCS juristisch vorgehen müsse, weil sich der Regierungsrat bisher taub stelle, sagt Sektionspräsident Fabian Müller – und gibt der Hoffnung Ausdruck, «dass die Fälle Walterswil und Rüttenen nun auch andere Gemeinden dazu motivieren, aktiv zu werden».

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

Save the Date!

Jubiläums-Mitgliederversammlung der (40-jährigen!) VCS-Sektion Solothurn:

Mittwoch, 25. März 2020, ca. ab 18 Uhr, in Olten

Detailliertes Programm im Mitgliederbrief im Februar 2020 und im nächsten VCS-Magazin.



Basel-Stadt/Baselland

Basel wieder den Autos ausliefern?

Nach langer Debatte hat der Basler Grosse Rat die zwei Auto-Initiativen abgelehnt. Diese wollen zurück in die 60er-Jahre, der Gegenvorschlag will vorwärts.

«Parkieren für alle Verkehrsteilnehmer»: Der Titel der ersten Initiative gibt vor, alle würden davon profitieren. Dabei will sie einzig und allein mehr Auto-parkplätze – in einer Stadt, in der mehr als die Hälfte der Haushalte gar kein Auto besitzen. Bereits heute belegen die Parkplätze auf öffentlichem Grund in Basel eine Fläche von mehr als 45 Fussballfeldern! Wenn diese weiter zunimmt, muss anderes weichen: Trottoirs, Velowege, Pärke, Kinderspielplätze.

Die zweite Initiative – «Zämme fahre mir besser» – will das Reduktionsziel von 10 Prozent

für den Autoverkehr ersatzlos streichen und auf Kompensationsmassnahmen in den Quartieren verzichten, wenn die Autobahn-Kapazitäten erhöht werden. Wird die Initiative angenommen, fliesst noch mehr Autoverkehr in die Wohnquartiere. Mehr Staus, mehr ÖV-Verspätungen und stark erhöhte Luft- und Lärmbelastungen sind die Folge. Das Volksbegehren ist auch eine schroffe Absage an den Klimaschutz.

Erfreulicherweise hat es der Grosse Rat nicht bei seiner klaren Absage an eine rückwärts-gewandte Verkehrspolitik bewenden lassen. Der beschlossene



Sollen Basels Plätze wieder zu Parkplätzen werden, wie sie es in grauen Vorzeiten – die Foto aus dem Staatsarchiv dokumentiert es eindrücklich – schon mal waren?

Gegenvorschlag verlangt, dass in Basel bis 2050 nur noch umweltfreundliche Verkehrsmittel unterwegs sind – ein echter Fortschritt hin zur umweltfreundlichen Mobilität! Für uns ist zentral, dass der Verkehr nicht von den Klimazielen ausgenommen wird und die Nettoemission von Treibhausgasen bis 2050 auf null

reduziert ist. Um die Klimakatastrophe abzuwenden, ist unverzügliches Handeln angesagt.

Der Grosse Rat und die Regierung empfehlen wie der VCS, die Initiativen abzulehnen und den Gegenvorschlag anzunehmen. Die Abstimmung findet wohl am 9. Februar 2020 statt.

Lea Steinle, Co-Präsidentin

Neue Ortsdurchfahrt für Birsfelden: Leider mit Tempo 50

Birsfelden, eigentlich ein Quartier von Basel, bekommt eine neue gestaltete Ortsdurchfahrt. Ende August wurde ein Projekt vorgestellt, das einige Verbesserungen bringt: Neu soll es (fast) durchgängige Velospuren geben und zwei Kreisel optimieren den Verkehrsfluss, wobei viel Fläche für öffentliche Nutzungen und den Fussverkehr frei wird.

Allerdings beharrt der Kanton weiterhin darauf, dass mit 50 km/h durch das Zentrum gefahren werden kann – obwohl mit Tempo 30 die Strasse für alle sicherer wird und der Lärm abnimmt. Dem höheren Tempo entsprechend müssen die Velospuren unbedingt komplett durchgängig geplant und genügend Fussgängerstreifen eingerichtet werden. Unnötige Gefahrenherde wie parallel zur Strasse angebrachte Au-

toparkplätze sind auf der neuen Ortsdurchfahrt zu eliminieren: Doorring, also das unachtsame Öffnen der Autotür, ist ein gros-

ses Risiko für Velofahrende. Der VCS beider Basel hat in der Mitwirkung Verbesserungsvorschläge eingebracht und seine detail-

lierte Beurteilung des Projekts auf www.vcs-blbs.ch publiziert.

Florian Schreier, Geschäftsleiter VCS beider Basel, lebt in Birsfelden

Nein zur Langmattstrasse am 24. November 2019



Am 24. November stimmen wir über gerade mal 260 Meter Strasse ab. Doch diese haben es in sich. Wir engagieren uns mit voller Kraft für ein Nein, denn die Strasse ist...

nutzlos, weil sie kein Verkehrsproblem löst. Weder das Dorfzentrum von Oberwil noch jenes von Therwil werden damit entlastet. Zudem ist die Strasse sehr...

teuer, sie kostet viele Millionen Franken. Die vom Kanton kürzlich präsentierte Billig-Variante, die nicht zur Abstimmung steht, geht noch mehr zu Lasten von Natur, Lärmschutz, Fuss- und Veloverkehr. Und die Strasse ist offensichtlich auch...

unerwünscht. Nicht weniger als fünf Mal hat die Gemeinde Oberwil sie abgelehnt. Trotzdem soll sie nun in den Richtplan und damit gebaut werden. Nein zur Langmattstrasse am 24. November!

Nathalie Martin, Vizepräsidentin

Wenn Strategie und Gesetz sich beissen

Seit 30 Jahren hat die Stadt Chur einen klaren verkehrspolitischen Auftrag. In ihrer Mobilitätsstrategie 2030 sieht sie grosszügig darüber hinweg.

Im Churer Gesetz für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr, vom Volk am 5. März 1989 gutgeheissen, steht im Zweckartikel 1: «Die Stadt Chur verfolgt eine Verkehrspolitik, welche der Wohnlichkeit der Stadt und der Vermeidung von Luftverschmutzung, Lärm und Verkehrsgefahren den Vorrang einräumt. Sie fördert deshalb den Velo- und Fussgängerverkehr, sorgt für ein ausreichendes Angebot des städtischen Busbetriebes und strebt eine Plafonierung sowie längerfristig eine Reduktion des privaten Motorfahrzeugverkehrs an.»

Dieser seit 30 Jahren geltende Vorsatz müsste nun langsam greifen, gerade auch in der Zielsetzung der Mobilitätsstrategie Chur 2030. Darin will der Stadtrat zwar allgemein transporteffi-

ziente und nachhaltige Verkehrsformen prioritär behandeln und Verkehrsemissionen reduzieren, also die Stadt- und Lebensqualität auf hohem Niveau halten. Weiter will er den Velo- und Fussverkehr ausbauen und entsprechende Lücken schliessen sowie den öffentlichen Verkehr (ÖV) bevorzugen. Hauptsächlich sollen das Verkehrswachstum auffangen. Das heisst, eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ist nicht vorgesehen, in klarem Widerspruch zum Gesetz.

Chur galt mal als Vorbild

Vom Schreibenden im Gemeinderat darauf angesprochen, gab Stadtrat Tom Leibundgut zusammengefasst folgende Erklärung ab: Wenn schon die Zunahme auf Kosten des MIV für

Aufwind für Tempo 30 in Ortszentren

Der Maurer Gemeinderat hat mit nur einer Gegenstimme einen mutigen, zukunftsweisenden Entscheid gefällt, für den ihm der Dank nicht nur des VCL sicher ist.

In Mauren hält Tempo 30 Einzug: im Ortszentrum auf der Peter- und Paul-Strasse, von der Kreuzung Kirchenbot bis zum Kulturhaus Rössle. Und die Begegnungszone Kaplaneigasse wird über die Strasse Meldina ausgeweitet. Der VCL hofft nun auf den folgerichtigen zweiten Schritt: die Erhöhung der Lebensqualität durch Tempo 30 auch im Zentrum von Schaanwald. Denn die Verkehrskapazität sinkt dadurch nicht, eher im Gegenteil! Bei gleichmässigerem Ver-

kehrfluss dank Tempo 30 können durch die kürzeren Abstände gleich viele, wenn nicht mehr Fahrzeuge passieren als bei Tempo 50. Und die tiefere Geschwindigkeit bedeutet mehr Lebensqualität: mehr Sicherheit, weniger Lärm, geringere Schadstoffemissionen.

Sehr viel sicherer und leiser Unfallhäufigkeit und Unfallschwere nehmen deutlich ab. Nur schon wegen der Reaktionszeit verlängert sich der Anhalteweg eines Autos mit zunehmender Geschwindigkeit um ein Vielfaches. Tempo 30 bewirkt eine massive Lärmreduktion – so, als würden etwa nur noch halb so viele Fahrzeuge verkehren –, und der Schadstoffausstoss sinkt tendenziell ebenfalls. Beschleunigungs-

und Bremsmanöver fallen weg. Kommt dazu, dass sich die enorme Trennwirkung einer Strasse deutlich verringert.

Natürlich sollte so die Lebensqualität auch in anderen Ortszentren im Land verbessert werden, ganz speziell im ganzen «Grosskreisel» im Zentrum von Schaan. Und auf der Äulestrasse im Zentrum von Vaduz zwischen Linden- und Adlerkreisel drängt

Zürich Gleiches verlangten, das Churer Gesetz als Vorzeigebispiel gedient. Es wird noch viel Wasser den Rhein runterfliessen und die Klimajugend Druck auf der Strasse machen müssen, bis in Chur Gesetz, Strategie und konkretes Handeln eins werden.

Stefan Grass, Churer SP-Gemeinderat und VCS-Präsident



© Grafik aus dem Gesamtverkehrskonzept der Stadt Chur

Aufregung im bürgerlichen Lager Sorge – wie erst, wenn er eine Reduktion anstreben würde!

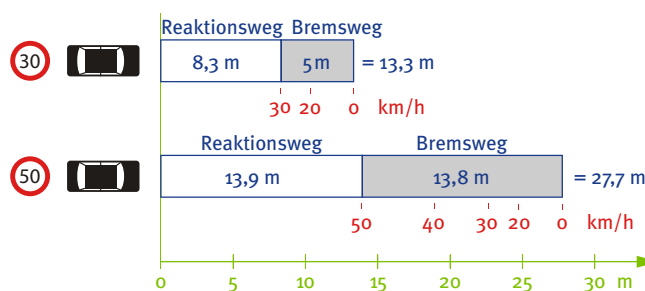
Das Churer Volk hat im legendären Jahr 1989, als die Mauer in Berlin fiel, einer MIV-Reduktion zugestimmt. «umverkehr» hatte bei der Lancierung der Städteinitiativen, die in Basel, Genf, Luzern, St. Gallen, Winterthur und

Fürstentum Liechtenstein

sich, basierend auf Tempo 30, eine Umgestaltung im Sinn des Köniizer Modells (BE) geradezu auf.

Georg Sele, Vorstand

Gute Argumentationshilfe leistet die beim VCL erhältliche VCS-Broschüre «Tempo 30 im Ortszentrum». www.verkehrclub.ch/ratgeber/strassen-fuer-alle/tempo-30a





Ein Flyer für die «Promenade Zug»

Im Abstimmungskampf um den Stadttunnel 2015 wurde unser einem vorgeworfen, wir hätten keine Alternativen. Was schon damals nicht wahr war, ist es heute noch viel weniger.

Nicht genug damit, dass der Bund damals unsere gegnerische Haltung stützte, indem er keine Gelder des Agglomerationsprogramms II für den Stadttunnel bewilligte. Seine Argumentation bestätigte auch das Ergebnis unserer Variantenstudie: «Es wurde keine Variante ohne Tunnel für die Verbesserung der Verkehrssituation in der Stadt Zug geprüft.»

Das Nein der Bevölkerung vor vier Jahren sahen wir als Auftrag, eine detaillierte, machbare und günstigere Lösung zu präsentieren, anknüpfend an den Verkehrsplanungsansatz von Kopenhagen. Mit der gerechten Aufteilung der

Verkehrsflächen zwischen dem Velo- und dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde dort ein nachhaltiges Umsteigen vom Auto aufs Velo erreicht.

Um in Zug Gleiches zu schaffen, müssen die vom MIV belegten Strassen in Einbahnen umgewandelt und die frei gewordene Hälfte dem Langsamverkehr zugeworfen werden: Dadurch entsteht eine Schleife, die sich entlang der Parkhäuser durch die Neustadt zieht. Ein leicht angepasstes Busverkehr-Konzept ergänzt die Lösung, die viele verkehrstechnische Forderungen aus der Vergangenheit erfüllt (s. Bildlegende).



Zudem wäre es möglich, den Bahnhofplatz und die Alpenstrasse in einen grosszügigen, schönen Empfangsbereich zu verwandeln, anstelle der jetzigen Asphaltwüste. Wir haben einen Flyer drucken lassen, mit dem wir

Politik und Bevölkerung von unserem Projekt überzeugen wollen. In Anlehnung an die grossen neuen MIV-freien Zonen nennen wir das Projekt «Promenade Zug».

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied



St. Gallen/Appenzell

Klimaschutz dank konsequenter Veloförderung



Vom 24. bis 28. September sind hunderte Menschen aus allen Teilen der Schweiz, so auch vom Appenzellerland aus, zur Klimademo nach Bern geradelt. Denn auf dem Weg zu einer umwelt- und klimafreundlichen Verkehrspolitik kommt dem Velo eine Schlüsselrolle zu.

In Wasserauen am Fusse des Säntis zu dritt gestartet, wuchs die Gruppe Tag für Tag. Die Geschäftsleitung der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell hatte die «I BIKE to move it»-Idee der Bündner Klima- und Veloaktivistin Selina Lucarelli begeistert aufgenommen und eine Ostschweizer Route organisiert, die via St. Gallen, Winterthur, Zürich, Aarau

und Biel zum Schauplatz der riesigen Demonstration führte.

Auf der letzten Etappe von Biel nach Bern fuhren über hundert Leute mit.

Die Qualität der Veloinfrastruktur, welche die Radelnden entlang der Route von Wasserauen her antrafen, war sehr unterschiedlich. Das schweizerische Velowegnetz bietet mit seinen

Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52
BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44
BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77
FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21
GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22
LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44
OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32
SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19
SO: www.vcs-so.ch
Tel. 079 884 62 06
SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 052 740 28 27
UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16
VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33
ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00
FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 00423 232 54 53

www.verkehrsclub.ch/sektionen

spannenden Routen für Naherholung und Ferien im Inland so ziemlich alles, was man sich wünschen kann. Aber: Das Velo ist weitaus mehr als ein Freizeit- und Sportgerät. Für VCS-Präsident Ruedi Blumer ist klar: «Es ist das Alltags-Verkehrsmittel mit viel Potenzial betreffend Raumentwicklung, Klimaschutz und Gesundheit. In Städten und Agglomerationen fehlen leider oft durchgehende, sichere und direkte Verbindungen für den Arbeitsweg».

Mangelnde Entflchtung vom motorisierten Verkehr, zu schmale oder fehlende Velostreifen und -wege etc. verringern die Bereitschaft, für den Arbeitsweg in den Sattel zu steigen – so effizient dies im Gegensatz zum Auto, in dem werktags in neun von zehn Fällen nur eine Person sitzt, auch wäre.

Vom Kleinkind bis zum Grosi

Unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der mehrtägigen Velosternfahrt «I BIKE to move it» waren alle Generationen vertreten, selbst die elfmonatige Tochter der Schreibenden fuhr mit. Einige engagieren sich seit Jahrzehnten für den Umweltschutz, für andere war es das erste Mal, dass sie politisch aktiv waren. Das einigende Band: die grosse Sorge um die Lebensgrundlagen der künftigen Generationen und die Einsicht, dass einschneidende Massnahmen getroffen werden müssen, um dem Klimawandel Einhalt zu gebieten und die Folgen der irreversiblen Schäden einzudämmen. Die Veloinfrastruktur zu verbessern, ist dabei ein ebenso naheliegender wie wirkungsvoller Ansatz.

Cristina Bitschnau-Kappeler,
Geschäftsleiterin



Hunderte von Klimaaktivistinnen und -aktivisten folgten dem Aufruf einer Privatperson und fuhren aus eigener Muskelkraft an die Grossdemo in Bern.

ANZEIGE

GENUSS NACH HAUSE GELIEFERT FRISCH, BEQUEM, REGIONAL



«Gerne wieder!», findet die Journalistin Simone Knittel, nachdem sie das Gemüse-abo der Familie Moser getestet hat. «Anstatt täglich im Supermarkt nach frischen, regionalen Produkten zu suchen, liess ich mir Biogemüse aus meiner Region per Mausclick nach Hause liefern.»

Möchten auch Sie frisches Gemüse vom Bauern in Ihrer Nähe bestellen?

Finden Sie jetzt Ihren Produzenten und stärken Sie Ihre Region. Um die sichere und schnelle Lieferung bis an Ihre Haustüre kümmert sich die Post – ohne Zusatzwege und mit klimafreundlichen Elektrorollern.

post.ch/around-us

DIE POST 



Der Drang nach Osten

Viel Wasser, viel Grün und viel Geschichte: Der Ostseeraum fasziniert als Natur- und Kulturraum. Eine Velotour von Polen ostwärts wuchs deshalb zur dreiteiligen Umrundung des Baltischen Meers aus.

Text und Bilder: Ruedi Eichenberger

Diese Alleen! Als grüne Tunnel schützen sie vor der Hitze und vor dem Wind. Kilometer um Kilometer spulen wir ab, die Baumreihen verleihen uns magische Kräfte. Gestartet sind wir in Slawno, das einst Schlawe hiess. Die unauffällige Kleinstadt auf gut halbem Weg zwischen Stettin und Danzig ist unser Ausgangspunkt, weil wir dort ein Schweizer Auswandererpaar kennen.

Das ehemals deutsche Pommern trägt schwer an der Last der Geschichte. Wir tapen bereits bei Ankunft am Bahnhof in die Falle, als wir mit einem älteren Polen ins Gespräch kommen. Ach, hätten wir doch nur auf seine Frage nach unserer Reiseroute nicht Kaliningrad erwähnt, das frühere Königsberg! Nach Russland? Da fährt doch kein normaler Mensch hin! Unbegreiflich sowas. Immerhin wünschen er und zwei Enkelkinder uns alles Gute für die Reise.

Die Antenne auf dem Kopf

Der Angst vor russischer Aggression werden wir auf unserer Reise durch Polen und die baltischen Staaten noch mehrmals begegnen. Genauer: auf drei Reisen, denn die Ostsee packt uns so, dass wir im Zweijahresrhythmus noch zwei Fortsetzungen anhängen, jedes Mal drei

Wochen. Doch zunächst radeln wir weiter durch Alleen aus deutscher Fertigung. Manche waren einst Teil der Fernverbindung nach Königsberg und Sankt Petersburg.

Dann biegen wir zum Meer ab, durchradeln mit schwerem Gepäck die Laubwälder des Slowinzischen Nationalparks und pflügen uns durch grundlos scheinende Sandwege. Das strengt an. Umso mehr lockt der obligate Fisch zum Abendessen. Trotz recht dünner Besiedlung müssen wir uns vor Hunger und Durst noch weniger fürchten als der Senior in Slawno vor den Russen.

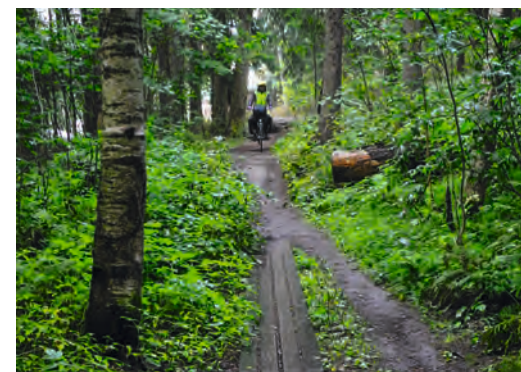
In einem der kleinen pommerschen Badeorte kommt beim morgendlichen Gepäckauffladen eine alte Frau auf uns zu und wundert sich über meinen kleinen Rückspiegel am Helm: «Haben Sie eine Antenne auf dem Kopf?» Im Gespräch stellt sich heraus: Sie besuchte als Polin hier vor dem Zweiten Weltkrieg die deutsche Schule. Ihren Mann hatte es im Krieg als ukrainischen Soldaten hierher verschlagen. Die beiden führen ein karges Leben; ein Drittel ihrer kleinen Rente gehe für Medikamente drauf.

Langlebige deutsche Spuren

Unser zweiter Begleiter nebst den Alleen sind die Herrenhäuser des deutschstämmigen

Landadels. Bis in Estland, dem östlichsten baltischen Staat, gibt es sie. Teils sind sie verfallen, teils touristisch umfunktioniert. Auf jeder der drei Reisen gönnen wir uns eine oder zwei Nächte in einem von ihnen. Im ersten, dem Stammsitz der von Krockows, begegnen wir beim Abendessen dem heutigen Mitbesitzer Ulrich Graf von Krockow in Person, samt Enkel. Er sei nur als «Grüssaugust» hier; anderntags wird er eine deutsche Besuchergruppe empfangen.

In Lettland werden wir dann das paradisiische Gut Orellen beehren, das heute Un-



Der Europaradweg verengt sich vor den Stromschnellen in Kotka (Finnland).

Im grünen Tunnel: Alleen – hier in Polen – sind unsere treuen Begleiter auf der Fahrt nach Osten.

Informationen

Anreise: nach Nordpolen mit Nachtzug bis Berlin und Tageszügen nach Stettin und weiter. Ins Baltikum Fährverbindungen Kiel–Klaipeda und Travemünde–Liepaja. Nach Helsinki Finnlines-Fähre ab Travemünde, nach Tallinn Fähre ab Helsinki. Zu allen Fähren mit Zug über Hamburg. Ins Baltikum keine vernünftigen Zugverbindungen.

Tourdetails: Slawno–Helsinki rund 2500 Fahrkilometer, plus einige Abschnitte per Bahn. Zurückgelegt in drei Teilen von je drei Wochen, inkl. Anreise und Städteaufenthalten.

Route: Sie ist Teil des Europaradwegs R1. In Russland und im östlichen Estland auch Abschnitte auf Hauptstrassen. Die R1 ist nur teilweise markiert. GPS ist nicht zwingend, aber von Vorteil.

Das Gelände ist flach bis leicht hügelig.

Tourenplanung: unverzichtbar der R1-Radreiseführer von Detlef Kaden, Berlin–Sankt Petersburg–Helsinki mit Karten und GPS-Tracks in drei einzelnen Bänden (www.r1-radweginfo.de).

Übernachten/Essen: problemlos. In dünn besiedelten Gebieten Russlands und Estlands sollten die Etappenorte gut geplant werden.

Formelles: Für Russland ist ein Visum nötig.

Weitere Infos: www.verkehrsclub.ch/magazin



gurmaiza heisst und im Nationalpark rund um das naturbelassene Gauja-Flüsschen liegt. In der barocken Holzvilla residierten zwei Jahrhunderte lang die von Campenhausen. Die Lebensgeschichte des Bauherrn spiegelt seine Zeit: Johann Balthasar von Campenhausen war zuerst schwedischer, nach dem Nordischen Krieg dann russischer Offizier und Vermittler des Zaren Peter des Grossen. Als frommer Pietist fand er den persönlichen Frieden in diesem Idyll zwischen Störchen, Wäldern und einem Seelein.

Schliesslich in Estland das Gut Palmse, auch dieses in der Naturidylle eines Nationalparks. Es ist schon fast ein Schloss, umgeben von einem künstlichen See und endlosen Spazierwegen durch gestaltete Waldlandschaft. Heute ist das denkmalgeschützte Anwesen touristisch erschlossen. Dennoch kann man im schlichten Gästehaus wunderbar entspannen. Hier hatten die von der Pahlen das Sagen. Ein späterer Gutsherr, Alexander von der Pahlen, hatte die baltische Eisenbahn nach Sankt Petersburg begründet.

Städteperlen und eine Kuriosität

Vom Adel zurück zum klassenlosen Verkehrsmittel Velo. Und weiter zu den Städten, die sich an der Ostsee aufreihen: Danzig, Riga, Tallinn, Sankt Petersburg, Helsinki. Nebst den unfassbar weiten Landschaften und einigen grossartigen Küstenabschnitten bilden sie die Hauptattraktion. Alle sind mehr als eine einzige Übernachtung wert. Das nur kurz durchgestreifte Danzig würde ei-



Kunst blüht aus deutschen Ruinen: Graffitis in Kaliningrad.



Wie aus der Zeit gefallen: Tallinns mittelalterlicher Stadtkern mit Oulaikirche im Hintergrund.

nen zweiten Besuch lohnen: eine Stadt voller Flair, deren Wiederaufbau aus den Kriegstrümmern grössten Respekt verdient.

Danzig, Riga und Tallinn sind Stadtgründungen der deutschen Hanse. Mein Liebling ist die estnische Kapitale Tallinn. Wie alle Hafenstädte leidet sie unter dem Kreuzfahrtboom. Doch abseits der touristischen Hotspots, am Abend und Morgen lassen wir das mittelalterliche Gepräge ungestört auf uns wirken. Vom 130 Meter hohen Turm der Oulaikirche überblicken wir den Domberg und den Mauerring mit 26 Türmen. Kontrastprogramm ist eine Stadtrundfahrt mit «Tallinn on Bike»: Die Freaks des gleichnamigen Altstadt-Veloladens zeigen uns ihr junges Tallinn im Aufbruch.

Auch Kaliningrad/Königsberg, das der Pole in Slawno hasste, verdient einen Besuch.

Zumindest wenn man sich für Zeitgeschichte interessiert. An der russischen Exklave führt für Ostsee-Tourenfahrer sowieso kaum ein Weg vorbei. Während andere einfach durchfahren, haben wir gleich vier Nächte im alten Zentrum Ostpreussens einplant. Wir entdecken eine merkwürdige Stadt, ganz und gar von der Sowjetzeit geprägt, doch mit preussischen Relikten gesprenkelt. Am meisten ist davon im alten Villenviertel Maraunenhof übriggeblieben, wo wir übernachten. Die Villa Severin ist heute eine Pension und trägt den Vornamen des letzten Besitzers, eines ordenbehängten Arztes in der Roten Armee und Spitaldirektors.

Brachen und Naturwunder

Der Kaliningrad-Führer hatte uns inständig vor der Velofahrt durch den Oblast Ka-

Hausrat optimal
versichert?



© Photographee.eu/Photo

Einbruch – ein ungutes Gefühl!

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

Schnell und einfach zur Offerte:

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS



Ein Fluss trennt West und Ost: links die Festung von Narva (Estland), rechts die Burg Ivangorod (Russland).



Ein Traum von einem Landsitz: Gut Orellen im lettischen Gauja-Nationalpark.

liningrad gewarnt. Unsinn! Velowege gibt es zwar so gut wie keine, doch die Strassen sind nicht halb so schlecht und die Autofahrer nicht halb so rücksichtslos wie vom sonst kundigen Autor behauptet. Nur die entvölkerte Landschaft befremdete uns, die deutschen Ruinen und brachliegenden Felder.

Ein Glanzpunkt sind die letzten 100 Kilometer in diesem merkwürdigen Gebilde. Durch das Jugendstilseebad Selenogradsk, früher Cranz, führen sie über die Kurische Nehrung. Der zum Teil weniger als einen Kilometer breite Landstreifen mit Wanderdünen und Dünensteppen bildet ein einzigartiges Ökosystem. Er trennt die Ostsee vom gleichnamigen Haff, dem Brackwasser, und gehört halb zu Russland, halb zu Litauen.

Nächtigen tun wir gleich nach der Grenze in Nida, dem Sommerwohnsitz von Thomas Mann. Dann finden wir mit Glück – es ist Saisonende – Kapitän Marius, der uns samt Velos übers Haff nach Vente übersetzt. In diesem Nest am Mündungsdelta des Memelstroms sind die Septembernächte schon kalt, doch am Nachmittag schwimmen wir immer noch mit Wonne – gestern in der Ostsee, heute im Haff. Über uns surren Zugvogelschwärme auf dem Weg nach Süden, uns lockt die Gegenrichtung.

Mit Russen zum Bad, mit Esten zu DJ Bobo

Der litauische Küstenabschnitt ist nur kurz. Nach abenteuerlichen letzten Kilometern am Kaiser-Wilhelm-Kanal erreichen wir Klaipėda, ehemals Memel, und über einen Radweg der Extraklasse das Seebad Palanga, das bis heute bei Russen hoch im Kurs ist. Dann sind wir in Lettland und noch am gleichen Abend in der Hafenstadt Liepāja. Für uns Durchreisende unterscheiden sich die beiden Länder nur wenig – anders als Estland, das sich sprachlich und wirtschaftlich abhebt. Seine Sprache ist eng verwandt mit der finnischen.

In Lettland lassen wir nach langer Fahrt in Küstennähe die Ostsee links liegen und wählen zur Bucht von Riga die Direttissima durchs Inland. Im Hinterland geht es auch weiter durch den Gauja-Nationalpark nach

Estland. Der nordöstlichste baltische Staat ist noch dünner besiedelt als die beiden andern und mutet sehr skandinavisch an. Strassenschilder warnen vor Elchen. Dazu passt, dass die Universität von Tartu/Dorpat eine schwedische Gründung des 17. Jahrhunderts war.

Aber was sehen wir Schweizer am ersten Tag in Estland? An einer Haltestelle im Niemandsland einen orangen Flirt-Zug von Stadler Rail und im ersten Etappenort Otepää das Riesenplakat für einen Auftritt von DJ Bobo. Natürlich gehen wir hin. Wir erleben ein Volksfest sondergleichen in einer Naturbühne mitten im Wald. Unvergesslich, wie Hunderte Estinnen und Esten das Schweizer Phänomen bejubeln und mitsingen.

Fliessender Übergang zu Russland

Unser Russland beginnt schon in Estland, 20 Kilometer östlich von Tallinn. Im Übernachtungsort Maardu ist alles russisch: Plattenbauten, orthodoxe Kirche, unser schlichtes «Pensionaat» und das Restaurant Fortuna, in dem wir in Discoatmosphäre Kalorien nachschieben. Wir sind in einer Siedlung aus den 1960er-Jahren für russische Industriearbeiter gelandet.

Das eigentliche Russland beginnt 250 Kilometer ostwärts in Ivangorod. Die Grenze bildet der Fluss Narva, den zu beiden Seiten alte Wehranlagen dominieren: hier die Hermannsfestung im estnischen Narva, dort die noch grössere Burg von Ivangorod. Und dazwischen eine eingezäunte Brücke. Wir Velofahrer schieben unsere Räder zwischen den Fussgängern über die EU-Aussengrenze. Die russische Grenzprozedur ist erstaunlich rasch erledigt.

Ein Radlerparadies ist Russland nicht. Aber auch nicht die Hölle. Am anstrengendsten sind die ersten 50 Kilometer, denn für diese gibt es keine Alternative zur grossen Transitstrasse aus den baltischen Staaten nach Petersburg. Nur einen kaum meterbreiten, aber wenigstens geteerten Seitenstreifen, der Konzentration erfordert. Die erste Nacht verbringen wir in der «Oasis» von Gurlevo,

einer sympathischen Verbindung von Tankstelle, Café und Motel, wo wir weitere verwegenen Radler treffe .

Am nächsten Tag weichen wir auf eine Nebenstrasse aus – und meine Velopartnerin landet mit dem Hinterrad in einem der berüchtigten tiefen russischen Schlaglöcher. Das endet mit einer verbogenen Felge und einer bösen Acht. Bis zur opulenten Zarenresidenz Peterhof geht es weiter mit ausgehängter Hinterradbremse, dann fahren wir mit der «Elektrischka», der Vorortsbahn, in die Ostseemetropole hinein. Das wäre auch ohne Schlagloch die bessere Variante gewesen.

Der Dreh nach Westen

Sankt Petersburg ist ein Höhepunkt und jeden der vier Aufenthaltstage wert. Einen ganz anderen Reiz entfaltet die Fahrt aus der Stadt heraus und das allmähliche Wenden in westliche Richtung. Das Ende der Ostsee ist erreicht, es geht obenherum zurück. Die Landenge zwischen der Ostsee im Süden und dem Ladogasee im Norden fasziniert uns. Tagelang fahren wir auf kaum befahrenen Hauptstrassen der finnischen Grenze zu. Ausser Beerensammlerinnen und Pilzsammlern in den endlosen Wäldern sehen wir kaum eine Menschenseele, dennoch verfliegen 100 Tageskilometer im Nu.

Letzter Merkmalspunkt Russlands ist das spannende Vyborg – einst schwedisches Bollwerk, später finnisch, ab 1944 sowjetisch. Und dann sind wir in Finnland. Dieses kommt uns nach einem Russland voller Kontraste und Umbrüche zunächst etwas bieder und langweilig vor, bis wir im alten Städtchen Porvoo ein Juwel entdecken und in Helsinki die Ostseerundung würdig abschliessen. Weite Teile Südfinnlands haben wir auf dem Königsweg, dem Kungsvägen, durchradelt, der alten skandinavischen West-Ost-Verbindung. Zum Abschluss der dreiteiligen Ostseetour fühlen auch wir uns ein bisschen als kleine Könige. ■

Ruedi Eichenberger ist Autor und freier Journalist. Er bereist die Schweiz und Europa regelmässig per Velo und Zug.



Ganz zuoberst im Mittelland

Text und Bilder: Urs Geiser / Mitarbeit: Samuel Bernhard

Demnächst startet der Schneetourenbus in seine zweite Saison. In acht Bergregionen bringt er Schneesportfans über die letzte ÖV-Meile zu beliebten Ausgangspunkten – im Napfgebiet neu von Norden her.

Glasklar ist die Luft an diesem Sonntagmorgen im Februar. Die Sonne wird sie bald erwärmen, und überhaupt läuft es nach Wunsch. Als der Linienbus, den wir in Langnau bestiegen haben, in Trub Fankhaus einfährt, steht der reservierte Kleinbus schon bereit, um uns auf die Mettlenalp zu bringen, an den Fuss des Napf. Bloss: Wir sind nur zwei Fahrgäste – zwei der total vier, die den Truber Schneetourenbus während des Wochenend-Pilotbetriebs von Mitte Dezember 2018 bis Anfang März nutzten. So wird das nichts, denken wir – und der Chauffeur spricht's genau so aus.

Wie wir kurz nach dem Kaffeehalt im Restaurant Mettlenalp sehen, hätte es an möglicher Kundschaft nicht gefehlt. Wir biegen in den Schlegelgraben ein und nehmen die «Direttissima» in Angriff, den Wanderweg, der im Zickzack durch Tannenwald gipfelwärts führt. Die Spur ist so gut ausgetreten, dass unsere Schneeschuhe eigentlich entbehrlich wären!

Wir rasten auf einer Bank, deren Sitzfläche auf dem Schnee sitzt, die Beine notgedrungen hochgelagert. Längst haben wir uns unserer Jacken entledigt, als kurz vor dem Ziel der Wald erste Ausblicke aufs Emmental, auf Berner und Freiburger Alpenketten gewährt. Vollends erhaben sind die Gefühle dann auf dem höchsten autofreien Punkt des Mittellandes (1406 m über Meer – im Bild

oben das Berghotel). Wir blicken vom Säntis bis zu den Les Diablerets und weiter zu Elsässer und Schwarzwälder Gipfeln.

Luzernisch-bernische Kooperation

Im Trub will man wegen des gescheiterten Versuchs nicht Trübsal blasen, sondern auf die Wintersaison 2020/2021 hin eine der möglichen Ursachen beheben: den Mangel an Tourenempfehlungen. Gut so, denn der Napf ist für einigemassen Sportliche ja auch von Fankhaus aus unschwer erreichbar – abgesehen davon, dass man im Berghotel auch im Winter nächtigen kann (allerdings nur Do/Fr/Sa).

Die Akteure beidseits des Napf seien in intensivem Dialog, berichtet der Co-Projektleiter Schneetourenbus Samuel Bernhard: «Ziel ist eine Ausschilderung von Schneeschuh-Tracks auch auf der Truber Seite. Zudem will man die Angebote rund um den Napf miteinander verknüpfen – über die Kantonsgrenze hinweg.» Tatsächlich warten im Luzerner Wallfahrtsort Luthern Bad ab sofort drei unterschiedlich anspruchsvolle markierte Trails (siehe SchweizMobil bzw. www.globaltrail.ch) auf den ersten grossen Schnee. Vor allem aber springen die Luthertaler in die Lücke, die der Truber Pilotbus hinterlässt.

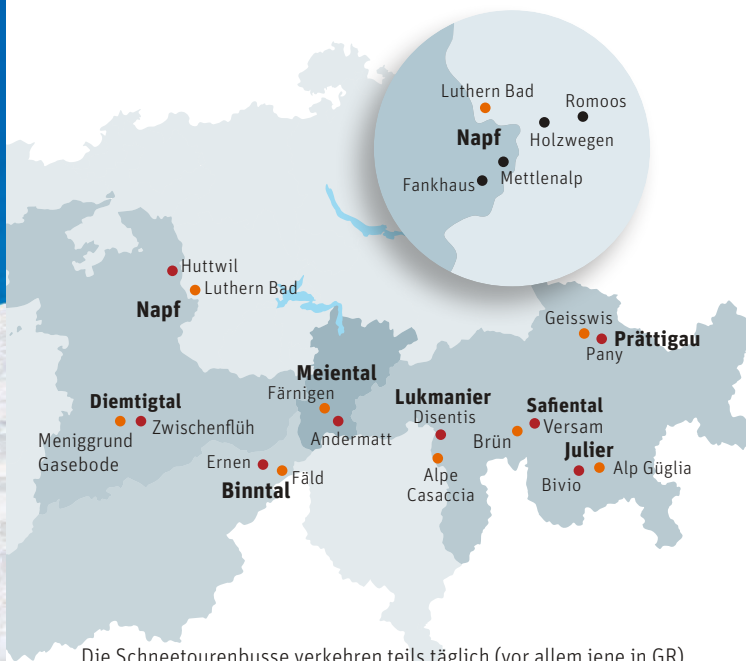
Samstags und sonntags werden diesen Winter vier Verbindungen ab Huttwil Bahnhof an-

geboten. Wer von Luzern/Willisau her kommt, hat in Hüswil Anschluss. Der neue Schneetourenbus ergänze das bestehende knappe ÖV-Angebot in optimaler Weise, sagt Bernhard.

Die direkte Route von Luthern Bad auf den Napf kennen wir vom Wandern her: Wir hätten lieber ein paar Kehren mehr und ein paar «Rampen» weniger gehabt. Was soll's – im Schnee kann man ja oft eine eigene Spur legen. Das Gelände ist offener als beim Aufstieg ab Mettlenalp, die Nagelfluhgebilde, auf denen der Napf und seine Nachbarn ruhen, zeigen sich von ihrer schönsten Seite. Tiefe Gräben, «Chrächen», ziehen vom Hauptkamm weg, es ist eine Landschaft mit lieblichen und rauen Seiten, in der Sagen und urtümliches Handwerk wie die Holzköhlerei zu Hause sind. Kommt man oben an, raubt einem die plötzliche Weitsicht gegen Westen den Atem.

Kilometerweit keine Stolpergefahr

Letzten Februar wählten wir für den Abstieg die wohl sanfteste Variante, jene nach Romoos (LU), und fanden einen unter unzähligen Schuhsohlen entstandenen Winterwanderweg vor. Die im Sommer lästigen Asphalt-Teilstücke: im Winterkleid halb so schlimm. Über Hügelrücken wandert man auf Pilatus und Rigi zu. Kilometerweit keinerlei Stolpergefahr, die breiten «Eggen» las-



Die Schneetourenbusse verkehren teils täglich (vor allem jene in GR), teils nur am Wochenende. Der Start erfolgt zwischen Mitte Dezember und Weihnachten – ausser in UR (14. März) und VS (1. Februar).

Achtung Wildschutzzonen: www.respektiere-deine-grenzen.ch

Tourenregion	Höhepunkte	Start	Ziel	Fahrstrecke	Fahrzeit	Fahrpreis einfach
Diemtigtal (BE)	Seehorn Niederhorn	Zwischenflüh	Meniggrund Gasebode	4,6 km	20 Min.	Fr. 12.–
Julier (GR)	Piz da las Coluonnas Piz Lagrev	Bivio	Alp Güglia	10,7 km	22 Min.	Fr. 15.–
Prättigau (GR)	Stelsberg Alptour Pany	Pany	Geisswis	3,1 km	15 Min.	gratis
Lukmanier (GR)	Scopi Piz Rondadura	Disentis	Alpe Casaccia	22,6 km	38 Min.	Fr. 19.–
Safiental (GR)	Schneeschuhtour Imschlacht	Versam	Brün	7,5 km	25 Min.	Fr. 8.–
Napf (LU)	Ganzes Napfgebiet	Huttwil	Luthern Bad	18,7 km	30 Min.	Fr. 14.–
Meiental/ Susten (UR)	Gross Spannort Stucklistock	Andermatt	Färnigen	18 km	36 Min.	Fr. 18.–
Binnental (VS)	Schinhorn Stockhorn	Ernen	Fäld	11,3 km	32 Min.	Fr. 12.–

sen viel Zeit, um das Ambiente des Biosphärenreservats Entlebuch in sich aufzusaugen.

Zwischendurch geht's durch Wald einen Hang hinunter. Zwei Nagelfluhbrocken, die der Erosion getrotzt haben, bieten geologischen Anschauungsunterricht. Beim Weiler Holzwegen glänzt eine Kapelle in der Sonne, während ein Bauernbetrieb auf Täfelchen an Holzpfehlen unaufdringlich artgerechte Nutztierhaltung propagiert und, menschenfreundlich, zur Rast ins Holzwäge-Beizli einlädt. Man sei heute leider nicht da, aber «bitte bedient euch und legt das Geld dafür in die Kasse», steht auf einem Zettel. Wo der steile und je nach Schneeauflage glitschige Wanderweg dann die Mountainbike-Route «Kleiner Susten-Tour» verlässt, wird man je nachdem oben bleiben und auf dem Strässchen in den Graben Richtung Romoos hinunterbummeln.

Am Dorfeingang weckt eine Tafel unsere Aufmerksamkeit. «Was für Eindrücke

nimmst du mit», aus der Natur mit ihrem «rauen Relief», dem «Leben von uns Romoosern»? Falls es uns gefallen habe, sollen wir's doch bitte weitererzählen. «Oder ist deine Welt so verschieden von unserer Welt, dass du kaum Zugang findest zu ihr?» Verblüfft schauen wir uns an und folgen dem Rat, uns vor der Heimkehr im Gasthaus, dem Hotel Kreuz, zu stärken. Die Kellnerin schwärmt uns vor vom Sonnenaufgang auf dem Napf – nach frühmorgendlichem Aufstieg!

Es hat uns gefallen, liebe Romooserinnen und Romooser, und so viel Originalität in der Ansprache der Gäste will belohnt sein. ■

Weitere Informationen: www.natuerlich-luthertal.ch, www.trub.ch/tourismus, www.hotelnapf.ch

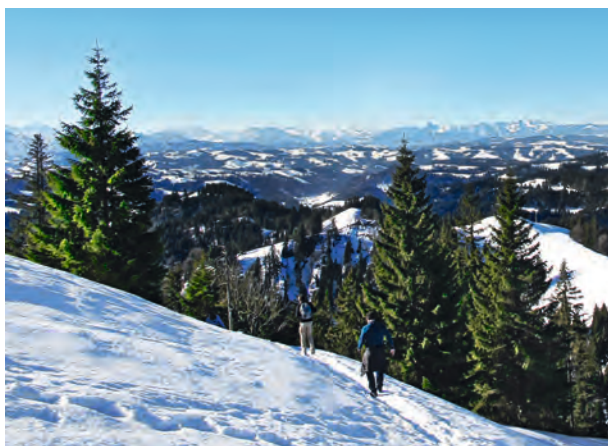
Urs Geiser ist Regionalseiten-Profi beim VCS und Debütant im Freizeitfach Schneeschuhlaufen.

Schneetourenbus buchen

Klick unter www.schneetourenbus.ch auf die gewünschte Region – und mit Kalender und Fahrtenverwaltung die passenden Kurse reservieren (Hin- und Rückfahrt).

Spätestens einen Tag vor dem gewählten Termin entscheidet sich je nach Reservationen, Wetter und Schneeeverhältnissen, ob ein Kurs gefahren wird oder nicht. Alle Anbieter haben für diese Saison neu definiert, ab welcher Personenzahl ein bestimmter Kurs fährt. In einigen Regionen reichen bereits zwei Anmeldungen! Die Reservationsbestätigung erfolgt automatisch durch das System. Kontaktieren Sie das zuständige Transportunternehmen, falls Sie längerfristig planen müssen oder mit einer grösseren Gruppe anreisen. Frühzeitiges Reservieren ist sehr zu empfehlen.

Der VCS ist – zusammen mit dem SAC – Träger des Schneetourenbusses.



Der Einstieg in die «Direttissima» Napf – Mettlenalp. / Zum Schmelzen schön: die Aussicht vom Hoch Änzi. / Der Prättigauer Schneetourenbus in Pany.

KONTAKTE

Frau (51, Zürcher Weinland) wünscht sich einen humorvollen und bodenständigen Mann an ihrer Seite, um das Leben gemeinsam zu geniessen. Ich bin gerne in der Natur mit dem Velo oder zu Fuss unterwegs und freue mich sehr auf deine Zuschrift unter Chiffre Nr. 1903, VCS Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

Ich, w, 57, suche Dich, unabhängiger Mann (55-62) zum Wandern, Segeln, Lachen, Diskutieren und fürs Leben. Schreib mir, ich freue mich auf Dich! Joran@gmx.ch

WOHNEN

Gut ausgelastetes, ökologisches Seminar und Ferienhaus für Kleingruppen (14 Personen) mit zusätzlicher 9 Zimmer Wohnung und Umschwung in bester Lage 3 km von Interlaken, Schweiz sucht neue Besitzer. Infos auf www.visionshaus.ch und +41 76 799 07 85.

zusammen_h_alt
Die Genossenschaft für Tätigsein und Wohnen in der zweiten Lebenshälfte

Willkommen

Wir suchen Menschen ab 45 Jahren... Individuelle Wohnungen, verschiedene Gemeinschaftsräume und Terrassen Lagerplatz, 8400 Winterthur Einzug ab April 2020

www.zusammenhalt.ch
info@zusammenhalt.ch
Telefon 079 891 78 70

Wohnen im Waldschlössli. Zu vermieten in **St.Gallen: 5.5-Zi-Maisonette - Dachwohnung**, zentrale, sonnige, ruhige Lage, gr. Garten, Gehdistanz zur Altstadt, Uni und Kantonsspital Mietzins: Fr. 2090 inkl. NK, Tel: 079 684 20 42 oder 071 223 77 55

FERIEN SCHWEIZ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Das «etwas andere» **Albergo** im Herzen des Malcantone! Für ein lockeres, zeitloses Sein! T 091 609 19 35 www.casa-santo-stefano.ch.

7428 Obertschappina GR, Ferienhaus mit 7 Betten, alleinstehend, sonnig, wunderschöne Aussicht, Skifahren, Biken, Kristalle, Beeren, Wandern, Waldbaden...Postauto in der Nähe. Günstig! jwidter@bluewin.ch

Familienfreundliches, 100% klimaneutrales Hostel im Herzen von Interlaken mit modernen Zimmern (2-7 Betten), Frühstück, Gästeküchen, Coworking Space, gratis ÖV & Eintritt ins Hallenbad, E-Tankstelle etc. Bis 30.4.2020 mit Rabatt-Code „vcs19“ 33% günstiger! www.villa.ch

ENGELBERG entdecken? Private Wohnung für 2 -4 Pers.! wandern, biken, klettern, ski. www.engelbergferien.com

GRINDELWALD 2-Zi-Ferienwohnung wunderschön gelegen, PP, NR, Dauermiete, unmöbl. Fr.1000.- mtl. per 01.12.2019. j.hammel@yetnet.ch, T 079 289 47 15

Klimafreundliche Ferien in der Schweiz in den Bergen www.ulula.li oder am See www.glisglis.ch

FERIEN AUSLAND

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

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

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

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

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



Rickli Wanderreisen

Marokko, Montenegro, Rumänien, Schweden, Bulgarien, Kapverden



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

TOSCANA / Suvereto: Ferien in gepflegtem Landhaus. Natur pur, Ruhe, wandern, biken, Kultur, Nähe Meer. www.p.r.a.t.a.-s.u.v.e.r.e.t.o.c.h Tel. 079 356 83 66

ACHTSAM REISEN – ADIEU REGEN: Innehalten, Entschleunigen, Stille geniessen, Wandern, Kreativ sein, Yoga, Ayurveda, Qi Gong, Pilates... Am Meer und in den Bergen. Auch für Alleinreisende. www.inspiration-reisen.ch

Wohnhaus in der südlichen Toscana alleinstehend, Panoramasicht über die Maremma Grossetana, ca. 125 m² NWF, Terrasse mit Pergola, Garten, Olivenhainen, Wiesen und Wald (ca. 39 ha). Altershalber **zu verkaufen**. Weitere Infos: robert.ursi@tiscali.it

Zwischen Cèze und Ardèche altes Bauernhaus. Mit Geschmack, Charm, 12 Betten 6ch, Aussicht, Pool, Spaziergänge, Fluss. <https://mitchoules.fr>

Italianità vom Feinsten: **Sizilien & Sardinien** mit Zug/Schiff **Piemont & Veneto**, Kultur & Natur, www.cipresso.ch - 055-210 97 77



Winterspass im familienfreundlichen 100% klimaneutralen Hostel im Herzen von Interlaken

- ☀️ moderne Zimmer (2-7 Betten)
- ☀️ inklusive einfaches Frühstück
- ☀️ Gästeküchen zum Selberkochen
- ☀️ gratis öV, freier Eintritt ins Hallenbad
- ☀️ ein gratis Eintritt Ice Magic pro Person (14.12.19-22.02.20)
- ☀️ E-Tankstelle, Coworking Space

Backpackers Villa Sonnenhof | Alpenstrasse 16 | 3800 Interlaken
Information & Reservation: www.villa.ch | Tel. +41 33 826 71 71



Bis 30.04. mit Rabatt-Code «VCS19» 33% günstiger!

Brauchen
Sie Hilfe?



VCS-Pannenhilfe! Ihr verlässlicher Schutz für unterwegs

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

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt



vcs boutique



Langarm-Shirt Oasis LS Crewe & Leggings | ab 99.90

Tragekomfort und Performance – Langarm-Shirt und Leggings aus 100% Merinowolle sind ideal als erste Bekleidungsschicht bei kalten Temperaturen.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

- ① Langarm-Shirt Oasis LS Crewe | ab 99.90
13168 arctic teal | 109.90 | 12038 black | 99.90
- ② Oasis Leggings | ab 99.90
13169 arctic teal | 109.90 | 12042 black | 99.90

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

- ③ Langarm-Shirt Oasis LS Crewe Snap Head | 109.90
13174 cabernet | 13174 midnight navy
- ④ Oasis Leggings | 99.90
12058 black



Schneeschuh-Kit MSR Evo Snowshoe Kit | 289.–

Auf ins Abenteuer: Praktisches Komplettkit mit besonders rutschsicheren EcoTrail Schneeschuhen, DynaLock-Trekkingstöcken und Rucksacktasche für das Nötigste unterwegs.

13367 Evo Snowshoe Kit



Hausschuh Giesswein Dannheim | 59.–

Bequemer und weicher Finken aus reiner Schurwolle. Mit flexibler Latexsohle.

- WOMEN** Grössen: 36–41
8346 nachtblau | 8346 veilchen
- WOMEN/MEN** Grössen: 36–46
8347 anthrazit



Nortec Eiskralle | 79.90

Die nur 92,5 g leichte und sehr robuste Eiskralle bietet exzellente Haftung auf Eis und Schnee.

- Grössen: 36 – 38 • 39 – 41 • 42 – 44 • 45 – 46
- 9597 Nortec Eiskralle



Leicht-Gamasche Nortec Micro Gaiter | 69.–

Die Leicht-Gamasche verhindert das Eindringen von Schnee oder Schlamm in den Schuh. Damit bleibt der Fuss vollkommen trocken und sauber und die optimale Wärmeregulierung des Fusses wird begünstigt.

Grössen: M: 36 – 41 • L: 42 – 44 • XL: 45 – 48

13398 Nortec Micro Gaiter

Winterhose H-S Stretch | 99.–

Dank Stretchanteil ist die isolierte Hose hoch elastisch, sehr komfortabel und garantiert optimale Bewegungsfreiheit. Alle Taschen verfügen über einen Reissverschluss.

- WOMEN** Grössen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
7445 schwarz
- MEN** Grössen: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56 • 58
7434 schwarz



Winterschuh Merrell Jungle Moc ICE+ | ab 99.90 statt 139.90

Der Moc aus wasserdichtem Leder, Fleece-Futter und der griffigen Vibram® Arctic Grip Sohle verbindet beste Outdoor-Technologie mit pflegeleichtem Winterkomfort.

- WOMEN** Grössen: 35.5 – 42, auch halbe Grössen
11351 black | 99.90 statt 139.90
- MEN** Grössen: 40 – 46.5, auch halbe Grössen
11350 black | 99.90 statt 139.90
12182 black (Glattleder) | 109.– statt 159.–

icebreaker



W
women

M
men

Jacke Icebreaker Collingwood Jacket | ab 299.90

Aussen mit 100% recyceltem Polyester und innen mit 100% Merinowolle sorgt sie für Schutz, Wärme und Atmungsaktivität an kalten Tagen. PFC-frei ausgerüstet.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL | 359.–
13179 velvet | 13179 nightfall

MEN Grössen: S • M • L • XL • 2XL | 299.90
13184 tawny | 13184 forestwood

Vom 4. bis 24. November 2019

15% Rabatt auf das gesamte Sortiment*

* Bereits reduzierte Artikel, Nettoartikel und Geschenkgutscheine sind von der Aktion ausgenommen. Nicht kumulierbar.



W
women

Jupe Icebreaker Helix Skirt | 119.90

Der Helix Skirt ist ein leicht packbarer, isolierender Rock aus Merinowolle mit durchgehendem Reissverschluss.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL
13167 black



M
men

Anatomica SS Crew & Boxer | ab 49.90

Outdoor-Funktionswäsche aus Merino-Wolle.

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

Anatomica SS Crew | 79.90
12052 black

Anatomica Boxer | 49.90
12053 black

Marmot



Kapuze & Kunstpelz
abnehmbar

W
women

Mantel Marmot Montreal Coat & Fordham Jacket | ab 320.–

Function goes Style. Dank der Isolation aus zertifizierter 700er-Daune wärmen Mantel und Jacke auch an eisigen Wintertagen zuverlässig und der Down Defender schützt die Daune vor Nässe.

WOMEN | 320.– Grössen: XS • S • M • L • XL • 2XL
13254 black | 13254 midnight navy

MEN | 450.– Grössen: S • M • L • XL • 2XL
13253 steel onyx/dark steel



icebreaker

W
women

M
men

Merino-Pullover und Hoodie von icebreaker | ab 179.90

Ob im Büro, auf Reisen oder zu Hause zum Relaxen: Die Strick-Pullover aus 100% Merinowolle sind ein Hingucker und der Hoodie mit Reissverschluss überzeugt mit dem Materialmix aus Merino, Nylon und LYCRA®.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

MEN Grössen: S • M • L • XL • XXL

① **Waypoint Crew Sweater | 189.90**
12133 char hthr/steel hthr | 12133 midnight navy

④ **Shearer V Sweater | 179.90**
12134 char hthr | 12134 midnight navy

② **Shearer Crew Sweater | 179.90**
13178 steel hthr | 13178 black

⑤ **Carrigan Reversible Sweater | 199.90**
13183 steel hthr

③ **Helliers LS Zip Hood | 229.90**
13177 midnight navy

⑥ **Helliers LS Zip Hood | 229.90**
13182 midnight navy | 13182 black

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



Erwachen aus dem Winterschlaf

SchweizMobil mobilisiert jetzt auch im Schnee: Das wohl weltgrösste Langsamverkehrsnetz mit fast 36 000 Kilometern ist um 3500 Kilometer Winterwanderwege, Schneeschuhtrails, Langlaufloipen und Schlittelwege ergänzt worden – insgesamt sind es 580 Angebote.

Text und Bilder: Peter Hummel

Winter-Outdoorliebhaberinnen und -liebhaber mussten lange darauf warten: Das «Winterland» von SchweizMobil gibt es erst seit 2017 – neun Jahre nach dessen Lancierung. Seit Jahren war innerhalb der Stiftung die Rede von der Wintererweiterung, vor vier Jahren begann die Realisation. «Der Winter brauchte etwas mehr Zeit, weil der ursprünglich nicht zu unsern Kernkompetenzen gehörte», erläutert Lukas Stadtherr, Mitglied der Geschäftsleitung der Stiftung. «Weil jedoch SchweizMobil bei den Nutzern auf breite Akzeptanz und Wertschätzung gestossen ist, kamen wir nicht umhin, uns diesen «Winterstiefel» doch mal überzustülpen...»

Entscheidend war, dass es nach längeren Sondierungen gelang, alle relevanten Partner ins Boot zu holen – namentlich die Schweizer Wanderwege, den Schneeschuh-Verband Schweiz, Swiss Snowshoe, Loipen Schweiz, Ro-

mandie Ski de Fond, Swiss Sliding Naturbahn und die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu), die das Winterprojekt auf fachlicher Ebene unterstützen; in petto ist auch schon der SAC (für den allfälligen Einbezug von Skitouren). Dazu kommt der Support der langjährigen Partner wie Kantone, Gemeinden, Langsamverkehr-Fachstellen, Tourismusorganisationen oder Bergbahnen. Die Lancierung konnte die Stiftung SchweizMobil, die von Bund, den Kantonen und privaten Organisationen getragen wird, nur sicherstellen dank einer Startfinanzierung von Innotour, einem Förderinstrument des Seco.

Neue Farben für den Winter

In Analogie zu den fünf «Sommerländern» wäre der Name «Winterland» für die neuen Aktivitäten eigentlich gesetzt gewesen. Nur heisst es letztlich doch nicht so – SchweizMo-

bil spricht viel weniger prägnant nur von «neuen Winterangeboten» in den vier Bereichen Langlauf, Winterwandern, Schneeschuhlaufen und Schlitteln. «Weil wir künftig von den angestammten «Ländern» etwas wegkommen und die ganze Kommunikation auf schweizmobil.ch konzentrieren wollen, haben wir eben beim Winter die Länder von Anbeginn weggelassen», so Stadtherr weiter.

Zentral bleibe aber, dass die signaletische Logik im Winter die gleiche sein muss wie beim Sommer. Wie etwa bei den gelben Wanderwegweisern im Sommer werden entsprechend die türkisen Wegweiser für Langlaufloipen und die pinkfarbenen fürs Winterwandern und Schneeschuhlaufen übernommen. Sie werden schrittweise mit den vom Sommer gewohnten quadratischen Routenfeldern mit Nummer und allenfalls Routennamen ergänzt.

Der Kronberg (AI) ist ein idealer Ausgangspunkt für Schneegänger – neben einem Winter-Wanderweg und Schneeschuhrouden lockt der längste Schlittelweg der Ostschweiz nach Jakobsbad.

In der Online-Kartografie musste dabei auf einen Kunstgriff gesetzt werden: Die Winterwanderwege sind hellpink markiert und die Schneeschuhtrails zur Unterscheidung dunkelpink.

Statt Gesamtnetz erst Best-of-Routen

Ein weiterer Farbton wurde auf letzten Winter als grosse Neuerung eingeführt: Ein bläulich-weisser Farbton übers ganze Kartenbild ab Massstab 1:50 000 – eine emotionale Einstimmung auf den Winter, wie Lukas Stadtherr erklärt. Auf diese Saison werden 30 weitere Routen aufgeschaltet, womit 185 Schneeschuhtrails, 156 Langlaufipen, 147 Winterwanderwege und 93 Schlittelwege verzeichnet sind; seit der Lancierung im vorletzten Winter eine Zunahme um knapp 20 Prozent.

Immer noch erklärungsbedürftig ist indessen die Auswahl. Wohl um allfälligen Enttäuschungen vorzubeugen, deklariert SchweizMobil dieses Netz von 3800 Routenkilometern als Best-of-Auswahl: Ahnungslosen Online-nutzenden erscheint die teilweise lückenhafte Auswahl aber immer noch wenig plausibel, um nicht zu sagen willkürlich. Betrachten wir den Langlauf: Dass bei grossen Loipen wie dem Schwedentritt in Einsiedeln oder der Finnenloipe in Rothenthurm nicht alle Varianten einzeln angezeigt werden, ist sehr wohl verständlich; dass aber ganze Täler bei bekannten alpinen Hotspots wie Davos oder dem Engadin fehlen, oder ein Insider-Eldorado wie das Löt-schenthal, ist nicht recht nachvollziehbar.

Weiterer Ausbau geplant

Stadtherr erklärt: «Die Auswahl lag bei den kantonalen Tourismusorganisationen, die mit lokalen Partnern vor Ort entschieden; für gewisse Gremien war unser Timing wohl etwas zu ambitiös.» Wichtig war auch ein gewisser «föderalistischer Verteilungsschlüssel». Dass dann etwa die beiden populärsten Loipen im Appenzellerland fehlen oder die beiden einzigen im Kanton Thurgau, scheint aber diesem Prinzip nicht ganz gerecht zu werden. Ein Sonderfall sei das Wallis, das ausser den Gommer Loipen und einigen Schlittelbahnen zu Beginn buchstäblich noch ein grosser weisser Fleck auf der Winterkarte war; aufgrund seines Gesetzes über die

Wege des Freizeitverkehrs kann der Kanton weitere Routen erst freischalten, wenn sie die erforderlichen Genehmigungsverfahren durchlaufen haben. Nun aber werden jährlich etwa ein Dutzend Walliser Winterrouden integriert.

Gemäss Stadtherr sei in den nächsten Jahren ein weiterer kontinuierlicher Ausbau auf je etwa 180 bis 200 Langlauf-, Schneeschuh- und Winterwanderrouden sowie rund 100 Schlittelstrecken geplant. Auch werde die Aufnahme eines möglichst lückenlosen Langlauf- und Winterwander-Netzes in die Onlinekarte angestrebt – wie man das vom Wanderland kenne, wo neben den Best-of-Routen auch das gelb signalisierte Wanderwegnetz kommuniziert wird, zusätzlich zu den nationalen (einstelligen), regionalen (zweistelligen) und lokalen (dreistelligen) Routen. Bei den Winterangeboten liege es aber «in der Natur der Sache», dass es vorerst nur lokale Angebote gebe. Doch beim Langlauf könnten etwa im Jurabogen ein, zwei regionale, vielleicht gar

eine nationale Route mit Mehrtagesetappen (nach Vorbild der französischen «Grande Traversée du Jura») durchaus noch ein Ziel sein.

Fazit: Die neuen Winterangebote von SchweizMobil eröffnen neue Perspektiven: Dank der geschätzten hochwertigen SwissTopo-Kartengrundlage können etwa erstmals ganz neue, attraktive Reviere entdeckt werden, auf die man sonst nicht gekommen wäre – zum Beispiel beim Langlauf und Schneeschuhlaufen. Insbesondere im Bereich Langlauf haben die beiden Fachverbände der Deutschschweiz und Romandie für das gemeinsame Ziel eng zusammengearbeitet. ■

www.schweizmobil.ch

Peter Hummel ist freischaffender Bildjournalist und im Winter gerne auf Langlaufskis und Schneeschuhen unterwegs.

Der Jura ist ein Langlaufparadies – regionale oder gar nationale Routen könnten hier durchaus noch ein Ziel sein.



Winterwandern, Schneeschuhwandern, Langlaufen und Schlitteln – SchweizMobil mobilisiert auch im Schnee.

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

Ihr Spezialist für Bahnreisen



Veloreise Nordfriesische Inseln

- Nordfriesland und seine Deiche
- Das Wattenmeer mit Inseln
- Hallig Hooge mit seiner gesunden Luft
- Husum, Föhr und Amrum

Preis pro Person	ab CHF 1420*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Husum	Webcode: 2775
Anreise täglich vom 30.04. bis 24.09.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Altmühltal

- Kleinstadt Rothenburg ob der Tauber
- Altmühltal: Breites, sonniges Durchbruchstal
- Bischofsstadt Eichstätt
- Ansbach mit der grössten Orangerie der Welt

Preis pro Person	ab CHF 1080*
8 Tage/7 Nächte ab Rothenburg/bis Regensburg	Webcode: 2784
Anreise täglich vom 25.04. bis 04.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Moselradweg ab Metz

NEU

- Metz - die Kulturmetropole Ostfrankreichs
- Zahlreiche Moselschleifen
- Charmante mittelalterliche Dörfer mit Burgen
- Kulinarische Köstlichkeiten

Preis pro Person	ab CHF 1170*
8 Tage/7 Nächte ab Metz/bis Koblenz	Webcode: 2899
Anreise freitags und samstags vom 29.05. bis 06.09.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Rhein & Wein

NEU

- 2 Nächte bei einem Winzer
- Das Niederwalddenkmal bei Rüdesheim
- Schloss Reinhartshausen mit Vinothek
- Neu-Bamberg mit seiner mittelalterlichen Atmosphäre

Preis pro Person	ab CHF 1270*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Rüdesheim	Webcode: 2911
Anreise sonntags vom 19.04. bis 11.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Holland



- Neun historische Hansestädte
- Malerischer Ort Giethoorn
- Natur pur im Nationalpark Weerribben-Wieden
- Gut ausgebaute Velowege

Preis pro Person	ab CHF 1710*
7 Tage/6 Nächte ab Dieren/bis Harderwijk	Webcode: 2908
Anreise täglich vom 01.04. bis 01.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Rhône-Radweg

- Wunderschöne Landschaften entlang der Rhône
- Touren durch Weinbergen
- Natur und Kultur
- Prächtige Kathedralen und Relikte

Preis pro Person	ab CHF 1305*
8 Tage/7 Nächte ab Lyon/bis Orange	Webcode: 2883
Anreise donnerstags und samstags vom 18.04. bis 15.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Kleingruppen-Veloreise Urwald & Wisente

- Erkunden von Europas letztem Flachlandurwald
- Familiäre Residence Rousseau
- Super Velostrecken mit wenig oder keinem Verkehr
- Exkursionen und Besichtigungen mit lokalen Fachleuten

Preis pro Person	ab CHF 1980*
10 Tage/9 Nächte ab/bis Warschau	Webcode: 2339
Reisedaten 2020: 17. – 26.04., 29.05. – 07.06., 17. – 26.07., 11. – 20.09.20	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Veloreise Villach - Triest



- Idyllische Alpenkulisse der Julischen Alpen
- Triglav Nationalpark
- Bezaubernder Soča Fluss mit Wasserfällen
- Triest an der adriatischen Küste

Preis pro Person	ab CHF 1550*
8 Tage/7 Nächte ab Villach/bis Triest	Webcode: 2826
Anreise täglich vom 15.04. bis 15.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	

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

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

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

Mitglied:





© Manuel Schönfeld - Fotolia

Wanderreise Insel Rügen

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

Preis pro Person	ab CHF 1185*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	Webcode: 2502
Anreise täglich vom 25.04. bis 03.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© travelpeter - Fotolia

Wanderreise Piemont



- Genuss pur: Weine, Käse, weisser Trüffel, Schokolade...
- Ruhige Wanderwege durch Weinberge und Haselnuss-Wälder
- Charmante, familiär geführte Unterkünfte
- Sehr gute italienische Küche

Preis pro Person	ab CHF 1160*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Alba	Webcode: 2534
Anreise täglich vom 01.04. bis 15.11.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wanderreise Slowenien



- Triglav-Nationalpark mit blumenübersäten Wiesen und Seen
- Idyllischer Bleder See mit seiner Insel, die einzige in Slowenien
- Smaragdgrüner Soca-Fluss
- Traditionelle Dörfer, Bergseen und kleine Wasserfälle

Preis pro Person	ab CHF 1430*
8 Tage/7 Nächte ab Bled/bis Kranjska Gora	Webcode: 2537
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



WeitWandern

Geführte Schneeschuhtouren und Wanderungen. Jahreswechsel in Marokko

Wanderungen Jahreswechsel und Winter

20.12.19 – 06.01.20 Dünen und Oasen im Oued Draa (mit Bahnreise)
01.02.20. – 08.02.20 Costa Brava: Küste und Meer, Felsen und Berge

Schneeschuhtouren

24.12.19 – 26.12.19 Weihnachten im Rosenloui
29.12.19 – 01.01.20 Silvester/Neujahr in St. Antonien
31.12.19 – 02.01.20 Silvester/Neujahr UNESCO Biosphäre Entlebuch
02.01.20 – 05.01.20 Cols des Mosses: entre Pays d'Enhaut et Lac Léman

Preise und weitere Touren online verfügbar

Infos: www.via-verde-reisen.ch/weitwandern

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

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

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

Mitglied:





© Florian Villesche - Fotolia

Wanderferien Haute Savoie

- Wandern in den unberührten französischen Voralpen.
- Herrlicher Panoramablick auf das Mont Blanc Massiv.
- Einblick in die unbekannte Savoyardische Lebensart.
- Intensives Reiseerlebnis dank Kleingruppe.

Preis pro Person	ab CHF 1890**
7 Tage/6 Nächte ab/bis Lausanne Ouchy	Webcode: 169
Anreise am 23.08 und 13.09.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Mal Akademie Wildhaus

- Intensive Auseinandersetzung mit Öl- oder Acrylfarben.
- Magie der Schwendiseen.
- Hotel mit Wellness in traumhafter Voralpenkulisse.
- Individuelle Bildbesprechung.

Preis pro Person	ab CHF 1990**
8 Tage/7 Nächte ab individuell/bis Wildhaus	Webcode: 623
Anreise am 25.01 und 18.07.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderferien Riviera im Frühling

- Ligurische Köstlichkeiten in typischen Trattorien.
- Behagliches, gut geheiztes Familienhotel.
- Klassische mittelalterliche Bergdörfer.
- Wandern durch schöne Täler und entlang der Küsten.

Preis pro Person	ab CHF 1650**
8 Tage/7 Nächte ab Zürich/bis Zürich	Webcode: 203
Anreisen am 15.02., 29.02 und 21.03.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



© Chris - stock.adobe.com

Engadin - Venedig per E-Bike

- Mit dem Velo über faszinierende Alpenpässe bis ans Meer.
- Südtirol und Kalterer See.
- Besuch Grappa-Destillerie in Bassano del Grappa.
- Aufenthalt in der Lagunenstadt Venedig.

Preis pro Person	ab CHF 2270**
8 Tage/7 Nächte ab/bis Wohnort	Webcode: 663
Reisedatum 11.07. - 18.07.2020	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	

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

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

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

*** Garantierte Abreisen.

Mitglied:





© Nelly Jaggi

Die berühmteste Schrift des gesuchten Typografen ist im öffentlichen Raum omnipräsent: Sei es auf den Strassenschildern in der Schweiz (links) oder an den holländischen Bahnhöfen (unten).

WETTBEWERB

Der Typograf und die Autobahn

Das Werk dieses berühmten Schweizer Schriftgestalters ist aus dem öffentlichen Raum nicht mehr wegzudenken. Der Gesuchte kam am 24. Mai 1928 in Unterseen (BE) zur Welt. Nach einer Lehre als Schriftsetzer in Interlaken und einem Studium an der Kunstgewerbeschule Zürich zog es ihn nach Paris.

Dort arbeitete er erst einige Jahre in einer Schriftgiesserei, die 1957 seine erste Schrift veröffentlichte: Die neutrale, schlichte und schnörkellose «Univers» wurde ein Erfolg. Später gründete der Gestalter sein eigenes Grafikatelier. In den 70er-Jahren hat er die «Roissy» entworfen: eine Schrift für den neu gebauten Pariser Flughafens Charles de

Gaulle. Zentrales Kriterium: Sie musste auch aus stark schrägem Blickwinkel und grossen Entfernungen gut lesbar sein.

Auf der «Roissy» basiert seine wohl berühmteste Schrift. Entwickelt hat er sie ab 1975, benannt ist sie nach ihm selbst. Heute ist sie aus dem Schweizer Strassenbild nicht mehr wegzudenken. Seit 2003 nämlich nutzt das Bundesamt für Strassen ASTRA einen Schnitt davon – mit dem Präfix Astra – für die Beschriftung der Autobahnen.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

Vier Übernachtungen in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken



© zvg

Gewinnen Sie vier Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC inklusive einfaches Frühstück für bis zu sechs Personen – im Wert von Fr. 1180. Bringen Sie Oma und Opa mit oder laden Sie Freunde ein, mit Ihnen fünf Tage in Interlaken zu verbringen. Inklusiv sind auch der Eintritt ins öffentliche Hallenbad und die Gratisnutzung der Ortsbusse. Selbstverständlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100-Prozent-CO₂-Kompensation durch myclimate.org dabei. Vom 14. Dezember 2019 bis zum 22. Februar 2020 bekommen Sie ausserdem einen Gratisseintritt zum Ice-Magic. Der Berg ruft ebenso wie das Winterschiff auf dem Thuner See – vielseitige Tage in Interlaken erwarten Sie!



© Wikipedia

Wie heisst der gesuchte Typograf?

Beantworten Sie die Frage bis am 8. Dezember 2019 und senden Sie Ihre Lösung an

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

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

Lösung letzte Ausgabe:

Perpetuum mobile

Gewonnen haben Monika und René Müller-Urban, Udligenswil (LU)

Wettbewerbspreis offeriert von



«Zugunsten von Velowegen und breiteren Trottoirs muss die Anzahl Parkplätze reduziert werden.»



STÉPHANIE PENHER

Das Velo braucht Platz – jetzt!

Aus meinem Bürofenster sehe ich auf eine Einbahnstrasse mit einem Velostreifen im Gegenverkehr. Eigentlich eine tolle Sache: Den Autofahrenden wird deutlich gezeigt, dass Velofahrende in beide Richtungen fahren dürfen. Aber eben, nur eigentlich: Zwischen Velostreifen und Trottoir befinden sich vier (Kurzzeit-)Parkplätze.

Sind diese voll, parkiert nicht selten ein fünftes oder gar ein sechstes Auto dahinter, so dass Velofahrerinnen und Velofahrer vom Velostreifen verdrängt werden und zwangsläufig auf die Gegenfahrbahn ausweichen müssen. Zwar hat die Stadt das Problem erkannt. Der Velostreifen wurde geringfügig verbreitert und mit mehr Piktogrammen versehen. Zudem wurden die Parkplätze mit einem Pfosten abgeschlossen – jetzt parkieren die Autos dahinter.

Diese Verkehrssituation ist nur ein Beispiel für den täglichen Verdrängungskampf zwischen Velo und Auto. Denn gerade in den Städten ist der Raum knapp. Davon beanspruchen die Autos übermässig viel: Ein Auto steht durchschnittlich 23 Stunden am Tag und braucht dafür 12 Quadratmeter Platz – Tendenz steigend, wie ein Blick auf die bedenkliche Zunahme an komplett überdimensionierten SUV zeigt. In der Stadt Bern entspricht die Fläche der öffentlichen Strassenparkfelder 21 Fussballfeldern.

Aber zurück zu meinem Velostreifen: Trotz deutlicher Abtrennung der «Reviere» streifte mich gestern auf dem Heimweg ein entgegenkommendes Fahrzeug vom Modell SUV, das grundlos weit über die Velowegmarkierung fuhr. Und das bringt mich zum Kern des Problems: Wir können dem Velo – und dem Fussverkehr – nicht mehr Platz geben, ohne dem Auto Platz zu nehmen. Zugunsten von Velowegen und breiteren Trottoirs muss die Zahl der Parkplätze reduziert werden. Aus den Erfahrungen in Kopenhagen und Gent lernen wir: Werden Parkplätze verknappt und verteuert, steigen die Menschen auf den ÖV oder das Velo um.

Im Kampf gegen den Klimawandel hat die Stadt Bern ein vorbildliches Massnahmenpaket verabschiedet. Sie hat sich unter anderem das Ziel gesetzt, mittelfristig das Angebot an öffentlichen Parkplätzen um die Hälfte zu reduzieren. Dadurch soll die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr in die Stadt respektive innerhalb der Stadt gesenkt werden.

Ich kenne schon vier Parkplätze, die per sofort aufgehoben werden können!

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation beim VCS Schweiz. Sie befährt besagten Velostreifen jeden Abend auf ihrem Heimweg.

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:** Brendan Drezen, Ruedi Eichenberger, Urs Geiser, Peter Hummel, Oliver Kempa, Katja Marthaler, Stéphanie Penher, Christine Steinmann, Fabienne Stoll, Zélie Schneider, Patrick Zellweger. **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:** Lesbebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71578 (deutsch 56789, französisch 14789). Die nächste Ausgabe erscheint am 5. März 2020. **Insertionsschluss:** 30. Januar 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

baumeler

Echt unterwegs.

Neue Reise!
14.05. bis 23.05.2020
10 Tage | ab CHF 2970

Geführte Veloreise vom Spezialisten.

Ruth Pool, baumeler Reiseleiterin.

Veloreise Piemont.

Echt unterwegs: Piemont abseits der betretenen Pfade erkunden. Es gibt hier die grössten Berge, den längsten Fluss, die köstlichsten Weine und die wohl beste Küche Italiens. Trotzdem ist das Piemont touristisch nur wenig erschlossen und gilt immer noch als Geheimtipp. Von der Barockstadt ins Herz der Langhe.



Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:

Tel. 041 418 65 70 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 660

Anreisen:
23.05. / 14.06. /
05.09.2020
8 Tage | ab CHF 1890

Geführte Wanderreise vom Spezialisten.

Ralph Bühler, baumeler Reiseleiter.

Wanderreise Valle Maira.

Echt unterwegs: Piemont abseits der betretenen Pfade erkunden. Eintauchen in eine urtümliche Berglandschaft mit riesigen Blument Teppichen und seltenen Pflanzen wie Schachbrettblumen, Wildtulpen und Orchideen. Übernachten in einer wunderschönen Pension mitten in der Natur auf 1200m gelegen, wo uns Fulvia, Alberto und Familie abends mit einem 7 Gang Menü verwöhnt. Unser Fahrer Gianni führt uns sicher die ganze Woche zu den schönsten Wander- ausgangspunkten. Ende Woche fällt uns das Heimkehren schwer!



Unsere Spezialisten beraten Sie gerne:

Tel. 041 418 65 65 | info@baumeler.ch | www.baumeler.ch

Webcode 194

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Nachhaltig Reisen

«Der Kluge reist im Zuge»: Ein legendärer SBB-Werbespruch, der auch lange Zeit auch das Bild des Basler Bahnhofs prägte. Tatsächlich sind Schweizerinnen und Schweizer Weltspitze im Zugfahren. Aber auch im Flugverkehr haben sie europaweit die Nase vorn: Fast 9000 km flogen Herr und Frau Schweizer 2015 – Tendenz steigend. Dabei wäre gerade auf Kurzstrecken innerhalb Europas der Zug nicht nur der Umwelt zuliebe die bessere Wahl. Fakten und Tipps zum nachhaltigen Reisen lesen Sie im Dossier der ersten Ausgabe des kommenden Jahres.



Reiseversicherung
schon abgeschlossen?



Vor Reiseantritt oder dem Konzert krank geworden? Wie ärgerlich!

Der **VCS Schutzbrief** bietet einen Rundumschutz während des ganzen Jahres, für alle Personen im gleichen Haushalt und für sämtliche Reisen, Seminare, Kurse, Ausflüge, Konzerte, Wanderungen und vieles mehr. Schliessen Sie Ihren Schutzbrief noch heute ab. Wir gewähren Ihnen Versicherungsschutz bis 31.12.2020.

Bestellung und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt





Bahnabenteuer Griechenland – Bulgarien

18. April – 2. Mai 2020 (15 Tage)

Reise über interessante Bahnstrecken in Griechenland und Bulgarien | Die Rhodopenbahn – eine spektakuläre Schmalspurbahn | Extrazugfahrten mit Dampf- und Elektroloks in Bulgarien | **Pauschalpreis CHF 4450.–**

Dordogne – Périgord

21. – 28. April 2020 (8 Tage)

Wein, Kulinarik und weltberühmte Höhlenmalereien | Logieren im Manoir («fürstliches Herrenhaus») | Fahrt mit dem Trüffelzug | **Pauschalpreis CHF 2150.–**



Alle
Reisen unter
www.servrail.ch
online buch-
bar!



Südnorwegen und Telemarkkanal

4. – 15. August 2020 (12 Tage)

Die spektakuläre Fläm- und Bergenbahn | Fahrt mit dem ältesten Dampfschiff der Welt | Rjukanbahn, Märchenhotel Dalen und Telemarkkanal | **Pauschalpreis CHF 3880.–**

Weitere Bahnspezialreisen und Flussfahrten 2020:

12.03. - 21.03.2020	Grosse Andalusien Rundreise
26.03. - 05.04.2020	Kroatien: Kultur- und Weinreise
22.04. - 28.04.2020	Flussfahrt Main - Donau
28.04. - 04.05.2020	Flussfahrt Donau - Main
09.05. - 17.05.2020	Mit Zug durch den Apennin
20.05. - 28.05.2020	Mecklenburgische Seenplatte - Warnemünde
23.08. - 03.09.2020	Schottland - Shetland - Orkney
31.08. - 06.09.2020	Perlen des Böhmerwaldes
05.09. - 18.09.2020	Bahnleckerbissen Balkan
30.09. - 04.10.2020	Zauberhafte Provence
14.10. - 18.10.2020	Zauberhafte Provence

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