



Liniennetz  
Linie 100  
Linie 101  
Linie 102  
Linie 103  
Linie 104  
Linie 105

## Wege aus dem Strassenwahn

Irrungen und Wirungen um unseren zukünftigen Verkehr

Seite 18



# Hotelcard – das Halbtax für Hotels

★★★★

**Hotel Spinne**

Grindelwald | Berner Oberland



Doppelzimmer mit Eigerblick inkl. Frühstück ab

CHF **125.–** statt CHF 250.– (pro Zimmer)

★★★

**Albergo Ristorante | Grappoli**

Sessa | Tessin



Doppelzimmer inkl. Frühstück ab

CHF **92.–** statt CHF 184.– (pro Zimmer)

Schweiz Tourismus.  
Mitglied



**Hotelcard**  
für 1 Jahr

CHF **95.–**  
statt CHF 119.–

 [www.hotelcard.ch/vcs03](http://www.hotelcard.ch/vcs03)

 0800 083 083 (Rabattcode vcs03 angeben)



## VCS-Bonus: das Plus für Mitglieder



**Bonus: Fr. 230.–**

### Canon EOS 1300D

Mit der EOS 1300D mit 18 Megapixeln nehmen Sie ganz einfach Fotos und Videos in einzigartiger Qualität auf. Sie können Ihre Kamera ganz einfach via NFC mit einem Mobilgerät verbinden und Ihre Bilder sofort per WLAN teilen.

#### Ihr Vorteil

Canon EOS 1300D (inkl. Tasche und 8-GB-Karte) für Fr. 349.– statt Fr. 579.– (Preisliste Canon). Angebot gültig solange Vorrat.

#### Jetzt bestellen

- Mit der Karte im Umschlag dieses Magazins
- Online unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch) (Rubrik Diverses)
- Tel. 043 500 35 35 (e-brands GmbH)

Weitere Angebote für Mitglieder  
unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch)  
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**

## Beängstigende Glitzerwelt



© VCS/François Gribbi

Im März habe ich den Autosalon in Genf besucht. Blitzblank stehen da Autos, sie werden gehätschelt und gepflegt. Eine Armada von jungen Männern, mit Staubwedeln

und Mikrofasertüchern bewehrt, wacht mit Argusaugen darüber, dass nirgends ein Fingerabdruck stört. Die Glitzerwelt lockt enorm viele Medien, Besucherinnen und Besucher an. Und dass an fast jedem Stand ein Gefährt mit neuem, umweltschonendem Antrieb steht, stimmt zuversichtlich. Dennoch hab ich den Anlass mit einem mulmigen Gefühl verlassen: Auf der Strasse ist vom Elektroboom noch nichts zu sehen, unklar ist, woher der erneuerbare Strom für die Elektrogefährte kommt.

Wie sehen die Wege aus dieser Glitzerwelt aus? Fritz Kobi, ehemals Kreisoberingenieur beim Kanton Bern, sagt, dass man mit den Normen von gestern Strassen planen müsse, die auch übermorgen noch stimmig seien. Das scheint schwieriger denn je. Kobi, einer der Väter des konsensorientierten «Berner Modells» hat zukunftsweisende Strassenprojekte mitgeprägt. Im Dossier befassen wir uns mit aktuellen Strassenprojekten und legen den Fokus auf die Menschen, die sich für eine Mobilität mit Zukunft stark machen. Dafür opfern sie ihre Freizeit, zeigen bei Wind, Nebel und Dauerregen, wo sich Widerstand lohnt.

Mich beeindruckt diese Menschen, die sich nicht von der Glitzerwelt blenden lassen, sondern Mut zeigen und selber denken. Mitmachen ist oft einfacher, als man es sich vorstellt: Zum Einstieg etwa mit einer Stadtwanderung in Biel, welche aufzeigt, was der geplante Westast anrichten würde.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre!

Dominique Eva Rast, Redaktionsverantwortliche VCS-Magazin

**Titelbild:** Um das schweizerische ÖV-System beneidet man uns. Was braucht es in Zukunft? (© Fabian Lütolf)

## POLITIK

- 4 **Kurz & bündig**
- 9 **An die Urne!**  
Abstimmung über die Energiestrategie 2050
- 12 **Elf Jahre voller Einsatz**  
Roger Nordmann über seine Zeit beim VCS
- 15 **Velos zum Falten**  
Falträder sind alltagstauglich

## DOSSIER

### 18 **Wege aus dem Strassenwahn**

Unsere grenzenlose Mobilität hat massive Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Wie schaffen wir in Zukunft eine Mobilität, die sauber ist und sich von der Hypermobilität verabschiedet?



© Fotolia/lasseedesignen

### 26 **MITGLIEDERANGEBOTE**

### 30 **BERICHTE AUS DEN VCS-REGIONEN**

## REISEN

- 40 **Wien und Graz**  
 Historisch, modern und einfach mit dem Nachtzug erreichbar: Die beiden österreichischen Städte
- 44 **Durchs Maggiatal**  
Zu Fuss und mit dem Velo das Tal entdecken
- 48 **Stadtwanderung**  
Lausanne hören und entdecken
- 52 **DEBATTE**  
**Motorräder**  
Gehört der Lärm dazu?
- 57 **PORTRÄT**  
**Marc Guéniat**  
Für Public Eye auf Recherche
- 64 **WETTBEWERB**
- 65 **AUS DER WERKZEUGKISTE**  
Von Rasenrobotern und selbstfahrenden Autos

### 66 **CARTOON**



## 32 000 Menschen wollen ihre Schalter behalten

Am 22. März hat der VCS die Petition gegen die Schliessung von Billettschaltern an die SBB übergeben. Über 32 000 Unterschriften sind zusammengekommen, vor allem aus den betroffenen Regionen Ostschweiz, Basel-Land, Zentralschweiz, Tessin und Berner Jura – von Menschen, denen ein wichtiger Service im öffentlichen Verkehr weggenommen würde. VCS-Präsidentin Evi Allemann betont, dass «dank der grossen Zahl an Unterschriften die Chance besteht, dieses wichtige Servicepublic-Angebot weiterführen zu können. Dafür kämpfen wir». Sie habe letzte Woche einen neuen Vorstoss im Nationalrat eingereicht, erklärt Evi Allemann (SP/BE), und es gebe verschiedene Vorstösse bürgerlicher Kollegen. «Gerade die Kommissionsmotion, die mit grosser Mehrheit überwiesen wurde, gibt Hoffnung, dass der Entscheid der SBB noch revidiert werden kann.» Wird die Motion in der Sommersession auch von National- und Ständerat angenommen, läuft das Modell bis mindestens ins Jahr 2020 weiter. Das Modell der Stationshalter wurde vor rund 20 Jahren vom VCS mitbegründet. Deshalb ist es konsequent, dass sich der Verband auch für deren Erhalt einsetzt. Der VCS möchte, dass der ÖV einfach zugänglich ist. Dazu gehören auch der persönliche Vertrieb und die Beratung. Andernfalls werden viele Bahnreisende künftig

statt dem Zug das Auto nehmen. Die Petition wird von zahlreichen Organisationen unterstützt, etwa von Pro Bahn Schweiz und der Behindertenkonferenz Zürich.



VCS-Präsidentin Evi Allemann übergibt die Unterschriften an die SBB.

## Keine absurde Anwendung des BehiG!

Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen trat am 1. Januar 2004 in Kraft. Zur Berücksichtigung der Lebensdauer von Eisenbahnmateriale und der daraus folgenden Abschreibungsdauer wurden die folgenden Fristen festgelegt: 20 Jahre für die Anpassung von bereits in Betrieb befindlichen Bauten, Anlagen und Fahrzeugen und zehn Jahre für Kommunikationssysteme und Billettausgabegeräte.

Diese Bestimmungen bezüglich Zugangsrampen zu Bahnsteigen, erhöhten Bahnsteigen, Niederflurfahrzeugen usw. sind für Menschen mit Behinderungen entscheidend. Aber eine Haltestelle, deren Ausbau verglichen mit der Zahl der Nutzenden mit unverhältnismässig hohen Kosten verbunden wäre, schlicht und einfach schliessen? So wird das Problem gratis gelöst, und das Unternehmen hält weiterhin die Normen ein!

Beispielsweise sind allein im Kanton Neuenburg mehr als 300 Bushaltstellen auf Kosten der Gemeinden normgerecht anzupassen. Wie viele werden überleben? Die flächendeckende Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln darf nicht aus rein finanziellen Gründen aufgegeben werden! Droht hier ein Kahlschlag aus finanziellen Gründen?



Barrierefreier ÖV ist nötig.

## Mitmachen bei VCS aktiv!

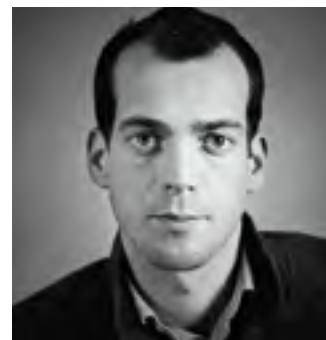
Liegt Ihnen Velofahren am Herzen? Die «Veloinitiative» hat eine neue Internetseite. Und auf der vorletzten Seite dieses Heftes lesen Sie, wieso mehr Infrastruktur für Velos auch Fussgängern und Autofahrerinnen hilft.

[www.velo-initiative.ch](http://www.velo-initiative.ch), S. 67

oō velo initiative

## Neuer Direktor von T&E

William Todts ist der neue Leiter von Transport & Environment, der Dachorganisation von nichtstaatlichen europäischen Organisationen aus dem nachhaltigen Verkehrsbereich. Der Nachfolger von Jos Dings ist seit 2011 bei T&E und war für Klima- und Güterkampagnen zuständig. Der Belgier hat ein Geschichts- und Europastudium in Leuven, Brüssel und Genf absolviert. VCS-Vertreter bei T&E ist Matthias Müller, Leiter Public Affairs.



William Todts leitet T&E.





Der Ständerat will einen starken regionalen Personenverkehr.

## Langsamer fahren, um besser zu schlafen

Reduzierung der Geschwindigkeit des Nachtverkehrs zur Senkung der Lärmbelastung für die Stadtbewohner: Dieses Experiment wird einige Monate lang in der Avenue de Beaulieu und der Avenue de Vinet in Lausanne durchgeführt. Ab diesem Frühjahr bis Herbst 2017 wird die zugelassene Geschwindigkeit auf diesen beiden Strassen zwischen 22.00 und 6.00 Uhr von 50 auf 30 km/h gesenkt. Dieser Versuch findet im Rahmen eines schweizweiten Pilotprojektes zur Einführung einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h auf Hauptverkehrsstrassen statt, das unter der Schirmherrschaft des Bundesamtes für Strassen (ASTRA) und der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI) umgesetzt wird.



© 24heures/Philippe Maeder

An der Avenue de Beaulieu schläft es sich bald ruhiger.

## UP – die Plattform, die Dinge in Bewegung bringt



© ZVG

Die durch eine Gruppe junger Menschen mit Unterstützung der Umweltallianz (ein Zusammenschluss von VCS, Greenpeace, Pro Natura und WWF) gegründete Umweltplattform will sich dynamisch für ökologische Fragen einzusetzen. Mit Pop-up-Events in mehreren grösseren Schweizer Städten ermutigt die UP, den eigenen Konsum zu überdenken, und bietet innovative Ideen an. Regelmässig werden in Ba-

Neue Ideen für den Umweltschutz

sel, Bern, Zürich, Davos, Lausanne und Genf Filmvorführungen, Kleider- oder Sachentauschbörsen, Diskussionen und Debatten zu diesem Thema organisiert.

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

## Mehr Geld für den regionalen Personenverkehr

Der Verkehrskommission des Nationalrates ist der regionale Personenverkehr wichtig. Mit knapper Mehrheit schliesst sie sich dem Entscheid des Ständerates an, den Verpflichtungskredit um 144,4 Millionen auf insgesamt 4,1 Milliarden Franken für vier Jahre zu erhöhen. Die Erhöhung ist ein Wunsch der Kantone und der Bahnunternehmen. Stimmt der Nationalrat der Kommission zu, steigt die Planungssicherheit im regionalen Personenverkehr stark an. Denn: Nachdem die Infrastruktur ausgebaut wurde, sollen nun die Kantone und Bahnunternehmen das Angebot entsprechend ausbauen können.

## Wie weiter mit Mobility-Pricing?

Ende Juni 2016 hat der Bundesrat einen Konzeptbericht vorgelegt, der Ansätze zur Lösung von Verkehrsproblemen für Strasse und Schiene in der Schweiz enthält. Er dient als Grundlage für eine politische Diskussion zum Mobility-Pricing. Die Meinungen zum Mobility-Pricing gehen in der Verkehrskommission des Nationalrats zwar auseinander. Einig ist man sich aber, dass es vertiefte Informationen braucht, um das Konzept umfänglich beurteilen zu können. Deshalb will die Kommission wissen, wie die verkehrsträgerübergreifenden Pilotprojekte konkret aussehen sollen. Dazu gehören etwa Informationen zu Zeithorizont, Umsetzungsperiode, Investitionskosten und Finanzierungssystem. Zudem braucht es Erklärungen, wie diese Versuche mit freiwillig Teilnehmenden durchgeführt werden könnten. Das braucht Zeit: Die Zusatzinformationen müssen bis Juli 2019 bereitstehen. Der VCS begrüsst Pilotprojekte, je früher desto besser.

## KLUG fordert die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets

Das Bundesparlament hat Mitte März beschlossen, die finanzielle Unterstützung für Umweltschutzmassnahmen im Flugverkehr zu kürzen. Die Koalition Luftverkehr Umwelt + Gesundheit (KLUG) verurteilt diesen Entscheid, der klimapolitisch in die falsche Richtung führt. Die Co-Präsidentinnen der KLUG, Priska Seiler Graf und Lisa Mazzone, haben ein Postulat eingereicht, das den Bundesrat auffordert, die Einführung einer Abgabe auf Flugtickets zu prüfen.

Mehr Infos: [yves.chatton@ate.ch](mailto:yves.chatton@ate.ch)

Lyria SAS - 80.000 € - RCS Paris B.438 678 627 - 25 rue Titon 75011 Paris - France

Weil Paris schon bei der Reise anfängt.

**Basel > Paris**  
3 Std. 3 Min.\*

**TGV Lyria**



\*3 Std. 3 Min., kürzeste Reisezeit für eine einfache Fahrt auf der Linie Basel > Paris. TGV Lyria verkehrt ebenfalls nach Paris ab Zürich in 4 Std. 3 Min. und ab Bern in 4 Std. 27 Min.

[tgv-lyria.com](http://tgv-lyria.com)

# Glücksmomente.

Machen Sie mehr aus Ihrem Geld.

*Die Stiftung Wunderlampe erfüllt Herzenswünsche schwerkranker und behinderter Kinder. [www.wunderlampe.ch](http://www.wunderlampe.ch)*

wunderlampe

Stiftung Wunderlampe  
Zürcherstrasse 119  
8406 Winterthur

Spendenkonto PostFinance: 87-75227-6  
IBAN Nr.: CH26 0900 0000 8775 52276

*Diese Werbung ist für die Stiftung Wunderlampe kostenlos.*



## Kleiner Check, grosse Wirkung: Sparen Sie jetzt bis zu CHF 360 pro Jahr!

**Dario Cologna**  
AEC-Botschafter, Weltmeister,  
Olympiasieger.

Auch wenn man das Auto einmal nötig hat, kann man Rücksicht auf die Umwelt nehmen:  
Machen Sie jetzt den AutoEnergieCheck!

Eine Dienstleistung der AGVS-Garagisten  
[www.autoenergiecheck.ch](http://www.autoenergiecheck.ch)

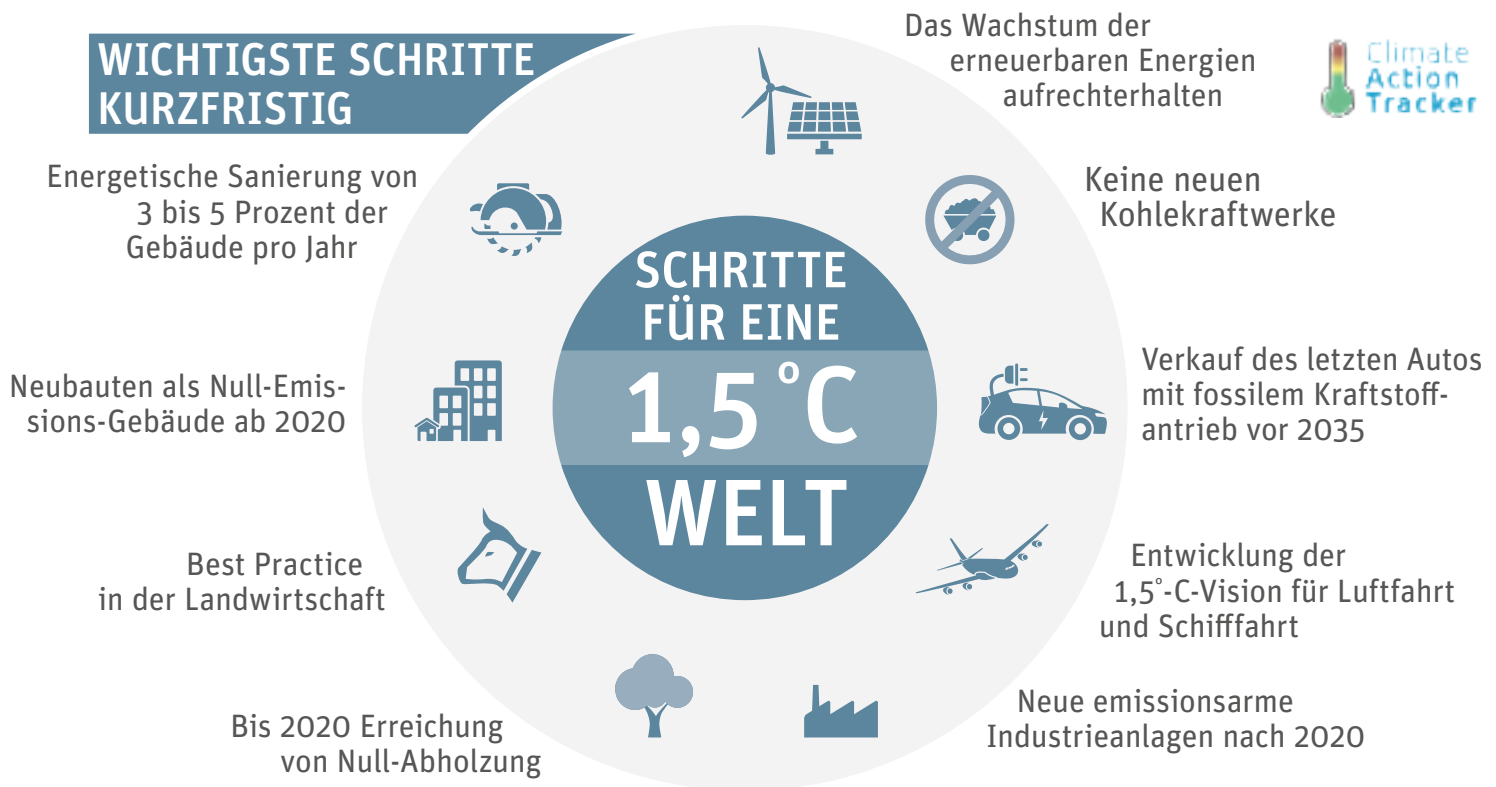
**AGVS | UPSA**  
Auto Gewerbe Verband Schweiz

Mit Unterstützung von:  
 **energieschweiz**  
Unser Engagement: unsere Zukunft.

**ecodrive**  
clever fahren

viva.ch





<http://climateactiontracker.org/>

Climate Action Tracker ist eine unabhängige, wissenschaftliche Analyse, welche von drei Forschungsorganisationen seit 2009 durchgeführt wird. Dabei wird verfolgt, wie wirksam Massnahmen zum Klimaschutz und gegen die Erderwärmung sind, gemäss dem Pariser Abkommen die Erderwärmung auf deutlich unter zwei Grad Celsius zu halten und sich darum zu bemühen, die Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen.

## KOMMENTAR

Der Klimawandel ist Realität. Und er wird von uns Menschen laufend weiter angeheizt. Damit zerstören wir unseren Lebensraum, den wir mit Milliarden von Tieren und Pflanzen teilen. Bei der letzten Eiszeit – damals gab es noch Säbelzahn tiger und Mammuts – war es im Durchschnitt nur vier Grad kälter als heute. Die Auswirkungen auf unseren Planeten waren dramatisch. Verändert sich das Klima im Schnitt nur um wenige Grad Celsius, verursacht dies riesige Umwälzungen in unseren Lebensräumen. Das gilt heute genauso wie damals. Die vom Menschen verursachte globale Klima veränderung soll gestoppt werden, der durchschnittliche Temperaturanstieg muss unter zwei Grad liegen. Um dieses Ziel zu erreichen, das sich die Weltgemeinschaft am Klimagipfel in Paris gesetzt hat, braucht es Massnahmen

auf vielen verschiedenen Handlungsachsen: Bauen/Wohnen/Heizen, Waldschutz, Landwirtschaft, Energie und Mobilität. Auf letztere beide möchte ich näher eingehen.

Zuerst muss es uns gelingen, die Energiewende umzusetzen: weg von fossiler Energie, hin zu erneuerbaren Energiequellen. Wasser, Wind- und Sonnenenergie sowie Gezeiten-Energie werden in Zukunft unseren Strom erzeugen. Ein Ja zur Energiestrategie 2050 am kommenden 21. Mai ist von zentraler Bedeutung. Und dann müssen wir auch unseren Umgang mit der Mobilität verändern. Denn die Energiewende ist ohne ökologische Verkehrswende nicht zu schaffen. In der Schweiz ist der Verkehr Klimasünder Nummer 1: Über 40 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen entstehen im Verkehrsbereich. Trotzdem bleiben Treibstoffe bis heute von einer CO<sub>2</sub>-Abgabe ver-

schont. Klima- und Energieziele sind nur erreichbar, wenn der öffentliche Verkehr sowie der Fuss- und Veloverkehr weiter gestärkt werden. Zudem sollen in Zukunft vorab Fahrzeuge mit alternativen Antrieben verwendet werden, also Fahrzeuge mit Wasserstoff- oder Elektromotoren oder Autos, die mit synthetischen Treibstoffen fahren. Gleichzeitig braucht es einen neuen Umgang mit der Mobilität. Kurze Wege vermehrt zu Fuss oder mit dem Velo zurücklegen, unnötige Fahrten vermeiden, Homeoffice pushen oder Mitfahrmodelle und «shared mobility» fördern – all das sind Ansätze, um den enormen erwarteten Verkehrszuwachs zu dämmen.



Evi Allemann,  
VCS-Präsidentin

# Mitten auf der Strasse ist manchmal erlaubt

Von Dominique Eva Rast

Für Velofahrerinnen und Velofahrer gelten im Strassenverkehr teilweise eigene Regeln. Ziel ist, das Miteinander zu vereinfachen.

Seit 2016 dürfen Velos in der Regel in beide Richtungen durch Einbahnstrassen fahren – wenn dies entsprechend signalisiert ist.



**R**ücksichtsvoll miteinander umgehen und besondere Vorsicht bei schwächeren Verkehrsteilnehmern wie Kindern oder älteren Menschen: Das gebietet nicht nur der Anstand, sondern auch das Gesetz. Velofahrerinnen und Velofahrer unterstehen den Verkehrsregelverordnungen. Was etwas sperrig klingt, regelt den Alltag. Dieses Jahr liess die Mitteilung aufhorchen, dass die Klingel am Velo nicht mehr obligatorisch ist. Michael Rytz, Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS, findet den Entscheid nicht gut: «Auf Flächen, welche sich Fussgänger und Velofahrer teilen, kommt es immer wieder zu Konflikten. Die Klingel ist eine einfache Art, andere zu warnen.» Rytz emp-

Um das Fahren im Kreisel sicherer zu machen, dürfen Velofahrerinnen sowohl in ein- wie mehrspurigen Kreiseln in der Mitte fahren.

fehlt deshalb, weiterhin mit Klingel am Velo zu fahren und diese einzusetzen. Konflikte kann es aber auch zwischen Fahrerinnen und Fahrern von verschiedenen Velos geben: E-Bikes dürfen zwar den Radstreifen benutzen. Fährt das Elektrovelo aber schneller als 25 Kilometer pro Stunde, muss der Motor abgestellt werden. Die «langsamen» E-Bikes dürfen den Motor benutzen.

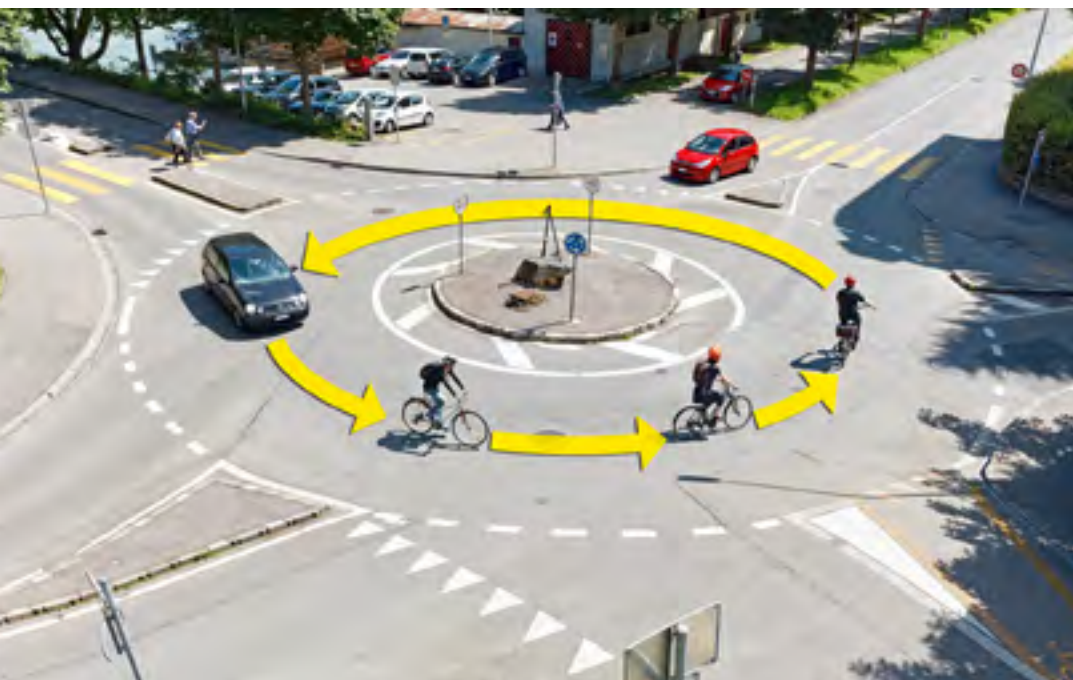
## Zukunftsmusik

In Basel wurde zwei Jahre lang getestet, was passiert, wenn Velos bei entsprechender Signalisation rechts abbiegen dürfen, wenn die Ampel auf Rot steht. Die Auswertungen laufen, die Signalisation funktioniert und wird deshalb bis auf Weiteres an den zwölf Standorten beibehalten.

In sechs Schweizer Städten laufen nach holländischem Vorbild Versuche mit «Velostrassen». Auf diesen haben Velos Vortritt, für ein zügiges Vorankommen ist der Rechtsvortritt aufgehoben. Markiert sind diese Strassen mit Signaltafeln und durch Bodenmarkierungen.

## Ungewohnt, aber legal

Wer eine Velofahrerin sieht, die auf einer Linksabbiegespur mitten auf der Fahrbahn fährt, beobachtet keinen Regelverstoß: Das ist legal. Ebenso darf man im Kreisel mitten auf der Fahrbahn fahren, damit das Leben von Velofahrern sicherer wird. Auch bei Einbahnstrassen gelten spezielle Regeln. Sie dürfen – bei entsprechenden Signalen – in beiden Richtungen befahren werden. Ziel ist es, das Velowegnetz feinmaschiger und durchgängiger zu machen. Rytz begrüsst all diese Massnahmen: «Unnötige Regeln kann man abschaffen. Wichtig bleibt der Respekt zwischen allen Verkehrsteilnehmern.» ■





# An die Urnen!

Von Filippo Rivola und Caroline Beglinger

Am 21. Mai wird über die Energiestrategie 2050 abgestimmt: Endlich können wir aus der Atomenergie in der Schweiz auszusteigen und voll auf die Entwicklung von sauberen, erneuerbaren und lokalen Energieträgern setzen. Auch Mobilität würde damit nachhaltiger.



© Petrar/Fotoalia

Eine Zukunft ohne fossile Energie ist möglich.

Vergangenen November hat das Stimmvolk den schnellen Ausstieg aus der Atomenergie mit einer knappen Mehrheit von 54,2 Prozent der Stimmen abgelehnt. Jetzt müssen wir uns für einen zwar langsameren, dafür aber sicheren Ausstieg starkmachen, der zudem von Massnahmen flankiert wird, die verhindern werden, dass wir auf fossile oder atomare Energien aus dem Ausland zurückgreifen müssen. Die Energiestrategie 2050 beinhaltet auch eine verbesserte Energieeffizienz in verschiedenen Bereichen, wodurch sich unser Energieverbrauch stabilisieren respektive langfristig verringern sollte.

## Verschiedene Massnahmen

Das erste Massnahmenpaket sieht insbesondere die Erhöhung des Netzzuschlages auf 2,3 Rappen pro Kilowattstunde vor, um

so die Produktion erneuerbarer Energien zu fördern. Diese Massnahme erlaubt zum Beispiel die Kompensation von Investitionskosten für die Installation von Sonnenkollektoren auf Hausdächern oder die Mitfinanzierung von Wasserkraftwerken. Es ist ein ermutigendes Signal, das die Produktion von sauberem und einheimischem Strom fördern und diesen Wirtschaftszweig stärken wird. Zudem werden vermehrt Arbeitsplätze in einem nachhaltigen, zukunftsorientierten Sektor geschaffen – auch in den Randregionen. Von den Massnahmen wird auch die Bauwirtschaft profitieren, die Gebäude künftig energetisch sanieren muss. Die verbesserte Energieeffizienz wird sich etwa in den Elektrohaushaltsgeräten niederschlagen. Und besonders wichtig für den VCS als umweltbewussten Verkehrsverband: Der CO<sub>2</sub>-Ausstoss von importierten

Neuwagen müsste deutlich gesenkt werden.

Nachdem es der SVP bereits gelungen ist, den Vorschlag des Bundesrates zu verwässern, ergreift die Partei jetzt mit Unterstützung von Teilen der FDP sowie einigen Wirtschaftsverbänden das Referendum. Sie alle – Klimaskeptiker, die nicht an einen Klimawandel glauben, und Atomkraftbefürworter, die immer noch an der Kernenergie festhalten – kritisieren die hohen Kosten der geplanten Energiewende. Allerdings beruhen ihre Argumente auf falschen Zahlen.

Die Angst vor Landschaftsschäden durch Solaranlagen und Windturbinen ist unbegründet: Obschon die Bewilligungsverfahren vereinfacht und dadurch verkürzt werden, ist Widerstand immer noch möglich. Ausserdem werden Standorte von nationaler Bedeutung (wie Biotope oder Sumpfbiete) auch weiterhin geschützt bleiben. Auf der Lausanner Kathedrale wird es keine Sonnenkollektoren geben und auf dem Matterhorn keine Windturbinen!

## Wählermobilisierung ist entscheidend

Am 21. Mai wird national nur über die Energiestrategie abgestimmt. Dieses technisch anmutende Thema wird kaum grosse Wählermassen an die Urnen bewegen – und doch wird es die wichtigste Umweltschutz-Abstimmung dieser Legislatur sein. Bei einem Nein wird sich die Atomlobby wieder zu Wort melden und neue Kernkraftwerke fordern. Gleichzeitig sähe es für die Entwicklung erneuerbarer Energien ziemlich schlecht aus. Die zwingend notwendige Energiewende zugunsten nachhaltiger, erneuerbarer Energien und weg von fossilen Energieträgern wäre erneut infrage gestellt. Deshalb: An die Urnen! Die Umwelt braucht Ihr Engagement. Der VCS empfiehlt die Annahme der Energiestrategie und fordert Sie auf, Ihre Verwandten und Bekannten ebenfalls zum Urnengang zu motivieren. ■

# Ökologische Innovation gebremst

Von Filippo Rivola

Im Rahmen der Teilrevision des Luftfahrtgesetzes hat das Parlament beschlossen, die finanziellen Mittel für Umweltschutzprojekte zu kürzen. Für den VCS eine enttäuschende Entscheidung.



© mitifoto/foolia

melten Erfahrungen entschieden, die Beiträge für Umweltschutzprojekte zu kürzen, mit der Begründung, die Geldmittel würden nur wenig genutzt.

## Die Bevölkerung zahlt den Preis

Gemäss den Zahlen des Bundesamtes für Statistik verursacht die Luftfahrt für Gesellschaft und Umwelt jährliche Kosten in der Höhe von etwa 955 Millionen Franken. Fast die gesamten externen Kosten – 94 Prozent beim Personenverkehr, 91 Prozent beim Güterverkehr – werden als in Form von externen Kosten an die Gemeinschaft weitergegeben, das heisst, sie werden weder von den Passagieren noch von den Fluggesellschaften noch vom Staat übernommen. Die ganze Bevölkerung – ob Flugzeugpassagiere oder nicht – zahlt zusätzlich noch einen hohen Preis in Form von Gesundheitsbeeinträchtigungen, weniger Lebensqualität und mehr Umweltschäden.

Die wenigen Millionen Franken, die jedes Jahr in den Umweltschutz investiert werden, reichen zwar bei Weitem nicht aus, um die bestehenden negativen Auswirkungen der Luftfahrt zu kompensieren, doch sie sind eine wichtige Investition in die Zukunft und in den Forschungsplatz Schweiz. Aus diesem Grund bedauert der VCS die Entscheidung des Parlaments. Der VCS wird sich aber weiter für seine Anliegen engagieren und sich insbesondere dafür einsetzen, dass internationale Flüge nicht länger von der Mineralölsteuer befreit werden. ■

Die Bevölkerung zahlt einen hohen Preis für den Flugverkehr.

**M**ineralölsteuer und Mineralölsteuerzuschlag gelten auch für die Schweizer Luftfahrt, allerdings nur für Inlandflüge. Von diesen Einnahmen setzt der Bund seit 2011 jedes Jahr etwa 45 Millionen Franken für unterschiedliche Aufgaben ein (insbesondere im Sicherheitsbereich), ein Viertel entfällt auf Umweltschutzmassnahmen.

## Innovative Projekte

Allein im Jahr 2014 wurden vierzig Subventionsgesuche für Umweltschutzprojekte eingereicht. Mit den Fondsgeldern wird nicht nur die Schaffung von Biotopen in der Nähe von Flughäfen gefördert, sie dienen auch der Finanzierung von technologischen Innovationen im Bereich der Luftfahrt: Studien zur

Verringerung der schädlichen Flugzeugemissionen, zur Entwicklung von Elektroantrieben für Flugzeuge, zur Verbesserung der Energieeffizienz oder zu den Auswirkungen der Abgasemissionen von Flugzeugen. Die Schweiz hat sich durchaus einen Namen für technologische Innovationen gemacht, auch im Bereich der Luftfahrt – wie das Abenteuer «Solar Impulse» gezeigt hat.

Zwischen 2013 und 2014 hat sich die Zahl der Subventionsgesuche verdoppelt, parallel dazu sind die Unterstützungsbeiträge stark gestiegen. In der Regel ziehen sich diese Forschungsprojekte über mehrere Jahre hin, weshalb eine staatliche Unterstützung nötig ist. Trotzdem haben Bundesrat und Parlament auf Basis der in nur vier Jahren gesam-








# Velo und Zug clever kombinieren.

Kombinieren Sie die Flexibilität eines Velos nahtlos mit der Zuverlässigkeit der Züge. So sind Sie pünktlich und flexibel unterwegs, tun etwas für Ihr Wohlbefinden und schonen die Umwelt.

## Unterwegs mit Ihrem Velo.

Nehmen Sie Ihre Zweiräder mit auf Reisen. Mit einem gültigen Velobillett können Sie Velos und E-Bikes in die meisten Züge der SBB und der anderen Bahnen sowie in die meisten Postautos selbst verladen. Die Zweiräder können allerdings nur mittransportiert werden, wenn genügend Platz dafür vorhanden ist. Für einige Strecken bestehen Einschränkungen.

Zur Reiseplanung lohnt sich ein Blick auf den Online-Fahrplan unter [sbb.ch](http://sbb.ch):

- Reservierungspflichtige Züge oder Postautos erkennen Sie am Veloreservierungssignet .
- Züge ohne Verlademöglichkeit sind mit dem Signet  gekennzeichnet.
- Die Auslastungsprognose  zeigt Ihnen, in welchen Zügen mit Kapazitätsengpässen zu rechnen ist und ob sich ein anderer Zug besser eignet.

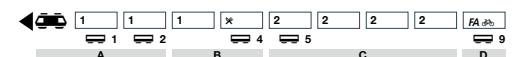
Vom 21. März bis 31. Oktober ist der Veloselbstverlad in allen InterCity-Neigezügen (ICN) reservierungspflichtig. **Die Reservierungspflicht gilt neu auch für alle InterCity-Züge, die durch den Gotthard-**



**Basistunnel fahren.** Reservieren Sie bequem online auf [SBB.ch](http://SBB.ch), mit SBB Mobile oder am Bahnhof bis 5 Minuten vor Abfahrt.

Schon gewusst? Bereits ab drei Stunden vor der Abfahrt können Sie sich im Online-Fahrplan und in der App SBB Mobile informieren, in welchen Sektoren die Wagen mit Veloplätzen halten. Im Online-Fahrplan und in der Smartphone-App SBB Mobile werden die Standorte für viele Verbindungen unter «Zugformation einblenden» angezeigt.

Beispiel Zugformation IC Strecke Bern–Brig:



Weitere Informationen finden Sie unter [sbb.ch/veloverlad](http://sbb.ch/veloverlad).

## Fahrpass dank modernen Mietvelos.

Wie wärs mit einem Velo-Ausflug ohne Transportsorgen? An schweizweit 200 Stationen, davon über 80-mal an Bahnhöfen, erwarten Sie Mietvelo von Rent a Bike: ob E-Bikes, E-Mountainbikes, Countrybikes, Mountainbikes, Tandems, Fatbikes, Kinderverlo oder Kinderanhänger. Die über 4500 Mietvelos erfüllen höchste Ansprüche. Velos und E-Bikes, die Sie an einem Bahnhof mieten, können Sie in der Regel auch an einem anderen Mietbahnhof zurückgeben. Die schönsten Mietvelotouren als attraktive Kombi-Angebote sowie Touren-Tipps finden Sie auf [sbb.ch/mietvelo](http://sbb.ch/mietvelo).

## Schicken Sie Ihr Velo auf Reisen.

Geben Sie Ihr Velo einfach am Bahnhof auf, dann ist es schon vor Ihnen da. Wie das funktioniert, erfahren Sie auf [sbb.ch/veloversand](http://sbb.ch/veloversand).

# «Der Status quo ist keine Option»

Interview: Dominique Eva Rast

Nach elf Jahren verlässt Vize-Präsident Roger Nordmann den Zentralvorstand des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Er ist der Vater der ÖV-Initiative und somit von FABI. Nordmann hat den VCS mit frischem Wind massiv vorwärts gebracht.

## VCS-Magazin: Was bleibt nach elf Jahren beim VCS in Erinnerung?

Roger Nordmann: Auf politischer Ebene war es die ÖV-Initiative, aus welcher FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) hervorgegangen ist, mit der wir den öffentlichen Verkehr in die Zukunft führen können. Die ersten Ideen dafür haben wir 2007 entwickelt, erst 2014 war die Volksabstimmung. Wir haben ganze zwei Jahre am Text und unseren Finanzierungsvorschlägen gearbeitet, gleichzeitig haben wir eine sehr breite Allianz geschmiedet. Das war am Ende entscheidend und zeigt, dass in der Politik ein langer Atem nötig und der Schlüssel zum Erfolg ist.

## Woher kam eigentlich die Idee der ÖV-Initiative?

Das war nach der verlorenen Tempo-30-Abstimmung und den Wirren ums Stadion Zürich nötig, um den VCS wieder zu positionieren. Ich hatte die Idee, die Finanzierung des ÖV und der ÖV-Infrastruktur zu verbessern und in der Verfassung zu verankern. Aus dieser Kombination entstand die ÖV-Initiative. Die riesige Arbeit hat sich gelohnt, denn die Initiative war so gut, dass ein Gegenvorschlag erarbeitet wurde. Wir hatten auch Glück, in der aktuellen Legislatur bekämen wir keine Mehrheit mehr hin.

**Roger Nordmann** hat Wirtschaft und Politologie studiert. Nach dem Studium hatte er ein Beratungsbüro, mittlerweile ist er Berufspolitiker: Er ist Nationalrat und Präsident der SP-Bundeshausfraktion. Der 44-Jährige ist verheiratet und hat zwei Kinder. In seiner Freizeit fährt er gerne Velo, im Winter mag er Langlauf und im Sommer Wandern. Ausserdem liest er gerne oder erledigt Handwerkerarbeiten.



Erleichtert: Roger Nordmann und Evi Allemann am FABI-Abstimmungssonntag.

## Ist FABI ein guter Kompromiss?

Alles in allem, ja: Ich habe in Frankreich unser ÖV-Finanzierungssystem vorgestellt, und sie hätten sehr gern dasselbe.

## Welche Gefahren drohen dem ÖV in der Schweiz?

Mit dem NAF fliesst nun viel Geld in die Strassen. Wir müssen dafür sorgen, dass dieses Geld sinnvoll investiert wird, namentlich in den Unterhalt des bestehenden Strassenetzes.

## Dennoch, das Geld fehlt an anderer Stelle.

Das ist richtig. Aber vor allem ist das Preis-Leistungs-Verhältnis aktuell zugunsten der Autos und verschlechtert sich auf Kosten des ÖV. Der ÖV steht immer wieder in der Kritik. Fakt ist aber, dass die enormen Effizienzsteigerungen und die grossen Anstrengungen

übersehen werden, etwa beim Rollmaterial oder der Lärmsanierung.

## Kann der Platzbedarf von selbstfahrenden Autos eine Bedrohung sein?

Nicht unbedingt. Schwieriger wird, das Strassennetz auf dem aktuellen Stand zu unterhalten. Was passieren wird, ist, dass es noch stärker genutzt wird. Das bringt uns zur Kernfrage – der Nachfrage nach Mobilität. Und der sinnvollen Steuerung unseres Verkehrs.

## Was muss da passieren?

Grundsätzlich müssen wir viel stärker über unseren Mobilitätskonsum nachdenken. Ist es denn wirklich nötig, vier Mal pro Jahr seine Ferien am anderen Ende der Welt zu verbringen? Und wenn, dann soll das auch einen angemessenen Preis haben. Es gibt keinen Grund,



warum der Flugverkehr in der Schweiz – im Gegensatz zu den andern Verkehrsträgern – faktisch von Steuern befreit ist.

### Und wie soll Mobilität in 20 Jahren aussehen?

Im Idealfall gibt es mehr kollektive Mobilität, und sie ist komplett elektrisch.

### Welche Rolle spielt dabei die Energiestrategie, auf welche Sie sich in den nächsten Monaten konzentrieren?

Tatsache ist, dass es kein Zurück mehr gibt. Die Atomkraftwerke müssen altersbedingt abgestellt, und dieser Strom muss ersetzt werden – durch sauberen, erneuerbaren Strom. Denn die erneuerbaren Energiequellen sind zuverlässig, der Atomstrom hingegen flattert. Saubere Elektrizität kann man auch für Mobilität nutzen, wenn man anderswo an Effizienz in den aktuellen Stromanwendungen gewinnt. Mit der Energiestrategie steigt der Druck auf die Hersteller, weniger schwere, weniger dreckige Fahrzeuge herzustellen. Die Regelungen zum CO<sub>2</sub>-

Ausstoss von Neuwagen zwingen sie dazu. Allerdings muss der Staat die Betrügereien sofort unterbinden.

### Der Einsatz für die Energiestrategie ist der Grund für Ihren Rücktritt als VCS-Vize-Präsident. Wo braucht es den VCS?

Der VCS hat zwei Funktionen – einerseits Gesellschaft und andererseits Politik im guten, ökologischen Sinn zu beeinflussen. Es braucht ihn dringend, denn es gibt eine gesellschaftliche Desorientierung, die Menschen sind froh um Einordnungen. Und er ist einflussreich, darauf kann man stolz sein.

### Braucht es Veränderungen?

Ja, zwingend. Heute ist der VCS zwar deutlich weniger bürokratisch als damals, als ich begonnen habe. Das ist der Verdienst der aktuellen Equipe unter der Co-Geschäftsleitung. Auch die politischen Erfolge haben sich endlich wieder eingestellt. Die Erfolge bei FABI und gegen die Milchkuh-Initiative sprechen für sich und die operative Führung des Verbandes. Dennoch: Mit den aktuellen

Strukturen ist der VCS nicht überlebensfähig, denn die Anforderungen an Tempo und Effizienz ändern sich. Was im Zentralsekretariat vollzogen ist, muss in den weiteren Gremien dringend folgen.

### Was heisst das konkret?

Sinnvoll ist, wenn sich kleine Sektionen zusammenschliessen, um schlagkräftig zu werden. Und der Zentralvorstand muss ein strategisches, visionäres Gremium sein, das sich nicht in operativer Kleinarbeit verliert. Deshalb braucht es eine klare Trennung zwischen einer Anstellung beim Zentralsekretariat oder einer Sektion und einer Mitarbeit im Zentralvorstand. Beides geht nicht ohne Interessenskonflikte, die dem Verband schaden.

### Ein Kapitel geht zu Ende, wie geht es bei Ihnen weiter?

Nach der Abstimmung über die Energiestrategie geht es an die Umsetzung. Und wir müssen jetzt die Weichen für eine Zukunft nach der fossilen Ära stellen. Darauf freue ich mich. ■

ANZEIGE



# AUSRÜSTUNG FÜR CITYFLITZER

VELOPLUS IST DIE NR. 1 FÜR VELOZUBEHÖR IN DER SCHWEIZ. IN UNSEREN VELOWELTEN FINDEN SIE EIN AUSGEWÄHLTES ANGEBOT AN VELOZUBEHÖR, VELOS UND E-BIKES, SOWIE EXKLUSIVE DIENSTLEISTUNGEN WIE VELOCLINIC-REPARATUREN, LEONARDO ERGONOMIE-ANALYSEN UND PROFESSIONELLE BERATUNG.

VELOPLUS.CH

BASEL BIEL EMMENBRÜCKE OSTERMUNDIGEN ST.GALLEN WETZIKON WINTERTHUR ZÜRICH

## VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER



© elcovallana/ Fotolia

Wie weiter mit den Dieslern?

**E**igentlich ist der Fall klar: Der Bundesrat könnte den Verkauf von dreckigen Dieselaautos stoppen. Dies hat er in seiner Antwort auf die Interpellation von Karl Vogler (CSP/OW) eingestanden. Das «Aber» folgt sogleich. Gestoppt werden kann nur, «wenn ein Neuwagenmodell die Umwelt oder die öffentliche Gesundheit ernsthaft gefährdet». Doch seien diese Voraussetzungen nicht ge-

## Problem ignorieren statt lösen

Fabrikneue Diesler stossen ein Mehrfaches der erlaubten Stickoxide aus. Selbst die Autostadt Stuttgart geht gegen Dieselaautos vor. Hierzulande wird das Problem weiter hinuntergespielt. Der VCS fordert einen Importstopp für dreckige Diesler.

Von Dominique Eva Rast

geben, in der Schweiz habe noch keine entsprechende Prüfung stattgefunden.

### Forschung ignoriert

Bloss: Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) hat kürzlich bewiesen, dass der Renault Mégane den Stickoxid-Grenzwert um das 17-Fache übersteigt. Wenn ein Auto im Test 17 mal mehr Stickoxide ausstösst als erlaubt, ist dies eine eindeutige Gefährdung von Umwelt und Gesundheit der Bevölkerung. Das Argument der bilateralen Verträge ist ebenfalls schwach, denn im Herbst 2015, als die Betrügereien von VW aufgedeckt worden sind, konnte der Bund sofort einen Importstopp verhängen.

### Wie weiter?

Für den Verkehrs-Club der Schweiz steht fest, dass mit Dieselaautos die Gesundheit von Mensch und Umwelt gefährdet wird. Er fordert, dass der Bund die Autoimporteure in die Pflicht nimmt. Eine Umfrage von comparisch und dem Marktforschungsinstitut Innofact zeigt, dass Schweizerinnen und Schweizer den Dieslern nicht mehr über den Weg trauen: Die Sympathiewerte für die Fahrzeuge haben sich fast halbiert, in einem Jahr von 31,5 Prozent auf 17,4 Prozent. Die Behörden stehen in der Pflicht, die Umwelt und Menschen zu schützen. Deshalb braucht es sofort ein Importverbot für dreckige, fabrikneue Diesler. ■

## Ist ab Ostern Sommer?

Von Moritz Christen

Mit dem richtigen Reifen lässt sich nicht nur Treibstoff sparen: Reifen haben auch einen grossen Einfluss auf die Lärmbelastung. Beim Wechsel vom Winter- zum Sommerreifen gilt es, einiges zu beachten.

**V**on O bis O, also von Ostern bis Oktober solle man mit Sommerreifen fahren. So eine Faustregel, die es aber zu relativieren gilt. Denn wenn's an Ostern noch richtig kalt ist oder sogar der letzte Schnee liegt, bleiben die Winterpneus besser drauf. Sommerreifen sind erst dann sinnvoll, wenn die Temperatur nicht mehr unter sieben Grad Celsius sinkt.

### Die Mischung macht's

Sommerreifen haben eine andere Gummimischung und nutzen sich dadurch weniger schnell ab. Das spart auch Benzin, denn je stärker der Abrieb ist, desto mehr

Treibstoff wird verbraucht. Denn: Rund ein Fünftel des Treibstoffverbrauchs wird durch die Reifen verursacht. Dieser Wert setzt sich zu 16 Prozent aus dem Rollwiderstand und zu vier Prozent aus dem Luftwiderstand der Reifen zusammen. Sinkt also der Rollwiderstand, verbraucht das Fahrzeug weniger Treibstoff und stösst weniger CO<sub>2</sub> aus. Deshalb lohnt es sich, bei der Reifenwahl die «Reifenetikette» des Bundesamts für Energie (BFE) zu Rat zu ziehen. Sie bewertet zwei Umweltaspekte (Rollwiderstand und Abrollgeräusch) sowie die Haftung auf nassen Strassen, die für die Sicherheit relevant ist.

### Wohin mit den Winterreifen?

Nach dem Reifenwechsel – selbständig durchgeführt oder durch den Garagisten – braucht es Platz für die Winterreifen. Reicht dafür die eigene Garage oder der Keller nicht aus, bieten viele Reifenhändler und Autohäuser an, die Reifen zu übersommern. Stellt sich allerdings heraus, dass das Profil abgefahren ist, müssen die Pneus entsorgt werden. Fachgerecht erledigen dies die Auto- und Pneuhändler. ■

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



# Ein Fahrrad zum Falten

Von Susanne Wenger

Der Bieler Jonas Römer gründete vor elf Jahren den ersten Faltradeladen der Schweiz. Die faltbaren Räder sieht er heute als Allrounder-velo – für den täglichen Arbeitsweg ebenso geeignet wie in den Ferien.

Sattel runter, Lenker ausgehängt, Hinterrad nach vorne geklappt, ein Klickgeräusch – fertig. Geübte wie Jonas Römer machen aus einem Faltradel in weniger als zehn Sekunden ein kompaktes Päckli von der Grösse eines Kleinkoffers. Anfänger benötigen länger, vor allem, wenn je nach Marke der Faltradelmechanismus ein paar Handgriffe mehr erfordert. «Übung macht den Meister», stellt Römer fest. Und das Üben lohnt sich, wenn man den entscheidenden Vorteil des Faltradels nutzen will: dass es platzsparend und tragbar ist. Das Faltradel sei ein praktisches Fortbewegungsmittel, weil man es überall hin mitnehmen könne, sagt Römer: «Es passt in den Kofferraum des Autos, in den Wohnwagen, ins Boot.» In Zug und Bus fährt das gefaltete Rad als Handgepäck ohne Zusatzkosten mit. In der Wohnung oder im Büro ist es rasch verstaut, geschützt vor Vandalen, Dieben, Wind und Wetter.

Die Vorzüge des Faltradels entdeckte der 49-Jährige einst während eines Studienaufenthalts in Rom. 2006 sattelte der promovierte Historiker und passionierte Pedaleur auch beruflich aufs Velo um. Er eröffnete in der Altstadt von Biel den damals ersten Spezialladen für Falträder in der Schweiz, samt integrierter Kaffeebar. Die Form der Falträder erinnert an die Minivelos der 1970er-Jahre, aber nur auf den ersten Blick. Mit den «mühsamen» Modellen von damals habe das moderne Faltradel nichts mehr gemein, betont der Spezialist. Heutige Faltradel, jedenfalls solche aus dem Fachgeschäft, vereinen Technik, Fahrkomfort und Design. Es gebe inzwischen mehrere Marken in allen Grössen, mit zwei bis 30 Gängen und allerlei Zubehör: «Alles, was man beim normalen Velo haben kann, gibt's auch fürs Faltradel.»

## Vom Zweit- zum Alltagsvelo

Je nach Grösse und Ausstattung wiegen die Faltradel zwischen zehn und 15 Kilogramm. Jene mit wenig Gängen eignen sich eher für flache Strecken, die anderen können auf be-

liebigen Terrain eingesetzt werden. Doch schlenkert so ein Faltradel nicht beim Fahren? Diese Frage habe er sehr oft zu beantworten, schmunzelt der Geschäftsinhaber. Falträder seien stabil. Höchstens ganz schnell bergab müsse man sich «vielleicht etwas stärker konzentrieren» als auf einem herkömmlichen Velo – dies aber auch nur bei Modellen mit kleinen Rädern. Die Preisspanne in Römers Laden beträgt, inklusive fachkundiger Beratung, 800 bis 6000 Franken. In letzterem Fall handelt es sich um High-End-Produkte für spezielle Ansprüche.

Viele erstehen das Faltradel als Zweit- oder gar Drittvelo, doch dann wird es meist rasch zum Alltagsvelo – zu Recht, wie Römer findet. Das Faltradel habe seinen Platz in der täglichen Mobilitätskette und erlaube es, «alle Verkehrsmittel zu kombinieren», flexibel und unideologisch. Im Vergleich zum Flyer-Boom – E-Bikes – bewegen sich die Verkaufszahlen beim «Falter» zwar noch

im Nischenbereich, doch die Fangemeinde wächst. Römers Kundinnen und Kunden sind Pendler, Familienväter und -mütter, Camper, Rentner und Stadtbewohner, die im «Falter» ein ideales Citybike sehen. Bald zieht er mit seinem Laden in die Bieler Vorortsgemeinde Port, wo er zugleich als Vertreter der britischen Faltradel-Marke Brompton tätig sein wird. Römer selbst nutzt das Faltradel auf all seinen Wegen: «Wenn ich es nicht dabei habe, fühle ich mich schon fast handicapiert.» Sogar an einer Faltradeltour vom Nufenenpass nach Venedig hat er schon teilgenommen. 60 Kilometer pro Tag, inklusive Gepäck: «Es war toll.» ■



Das Velo fürs Handgepäck: Jonas Römer faltet es in acht Sekunden zusammen.

Informationen: [www.faltbar.ch](http://www.faltbar.ch)  
 Weitere Spezialläden für Faltradel:  
[www.bikes2fold.ch](http://www.bikes2fold.ch) (in Genf)  
[www.lapedale.ch](http://www.lapedale.ch) (in Lausanne)

**PATRIA**  
handgebaut in Deutschland

Sportlich Reisen mit dem Patria Randonneur



Das Modell RANDONNEUR ist nach dem Begriff für sportliche Tourenfahrer benannt. Entstanden aus der Liebe zur entspannten Randonneurkultur, soll dieses Rad als Begleiter auf Ihren künftigen Traumtouren dienen.

DIVERSO

Walser & Rufer • 6372 Ennetmoos • 041 6107126 • [www.diverso.ch](http://www.diverso.ch)

**Sonne tanken,  
besonnen  
handeln** und 100%  
Sonnenstrom kaufen.  
Sonnenklar!

Gewonnen durch Solaranlagen des Vereins Solarspar mit 21 000 Mitgliedern

**solarspar**  Sonnenenergie gewinnen

Solarspar CH-4450 Sissach T +41 61 205 19 19 [www.solarspar.ch](http://www.solarspar.ch)

## VCS-Magazin 2017 – Terminplan für Inserate

Ausgabe	Inseratenschluss	Erscheinungsdatum
3/2017	08.05.2017	15.06.2017
4/2017	07.08.2017	07.09.2017
5/2017	09.10.2017	09.11.2017

### Auskünfte und Bestellungen:

VCS-Magazin, Inserate, Postfach 8676, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 38, [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)  
Für Fliesssatz-Kleininserate:  
[www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate)

**Wir kommen nie  
ins Schwitzen**

Mit mir ist fast jeder Treffpunkt  
schnell und einfach erreichbar.



**E-Bike Sharing in Zürich -  
ganz einfach per App**

**smide.ch**



# Mit 60 Franken Geld und Sprit sparen

Von Hermann Scherrer

Wer das Klima und sein Portemonnaie schonen will, muss den Hebel bei den grossen Anschaffungen ansetzen. Mit der richtigen Modellwahl lässt sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoss rasch halbieren, mit kluger Fahrweise Geld sparen.

Mit dem Autokauf sind die Möglichkeiten, die Umwelt und das Budget zu schonen, nicht ausgeschöpft. Mit einem klugen Fahrverhalten und beim Fahrzeugunterhalt lässt sich der Treibstoffverbrauch eines Autos um etwa einen Viertel reduzieren. EnergieSchweiz, das Bundesprogramm zur Verbesserung der Energieeffizienz, fördert deshalb das EcoDrive-Programm und den AutoEnergieCheck. Sensibilisiert werden damit etwa Fahrlehrerinnen, Prüfungsexperten und Garagisten auf der Anbieterseite, auf der Konsumentenseite all diejenigen, die Auto fahren: Die Fachkompetenz soll steigen und die Angebote bekannter werden. Wenn es nämlich gelingt, die Nachfrage etwa für den AutoEnergieCheck weiter zu steigern, sehen Garagen für ihr Angebot längerfristig ein Potenzial und sind gerne bereit, ihr Wissen weiter zu vertiefen.

## Bereits vor der Fahrt sparen

Der AutoEnergieCheck (AEC) der AGVS-Garagisten hilft, auf der Basis von technischen Massnahmen den Treibstoffverbrauch und die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Dazu wird das Fahrzeug in der Werkstatt auf ener-

gie- und umweltrelevante Punkte überprüft. Das sind etwa Reifendruck, Leichtlauf Eigenschaften von Motorenöl und Reifen, Einstellung der Klimaanlage, Gepäckträger, Tagfahrlicht oder allfällige Flüssigkeitsverluste. Am Ende wird dem Kunden oder der Kundin ein persönliches Einsparpotenzial in Litern Treibstoff, CO<sub>2</sub>-Ausstoss und Franken vorgelegt: Berechnet wird dieses auf Basis der Punkte, die bei den Werkstattarbeiten festgestellt wurden,

zusammen mit der Anzahl jährlich zurückgelegter Kilometer und den fahrzeugspezifischen Verbrauchsangaben. Das Einsparpotenzial wird auf einem Zertifikat dargestellt und durch den Kundenberater erklärt. Bisher wurden rund 28 000 Checks durchgeführt. Sie haben gezeigt, dass Einsparungen bis zu einem Fünftel möglich sind. Der einfachste Weg zu einem der 1000 speziell ausgebildeten AEC-Garagisten führt über die interaktive Karte auf der AEC-Webseite.

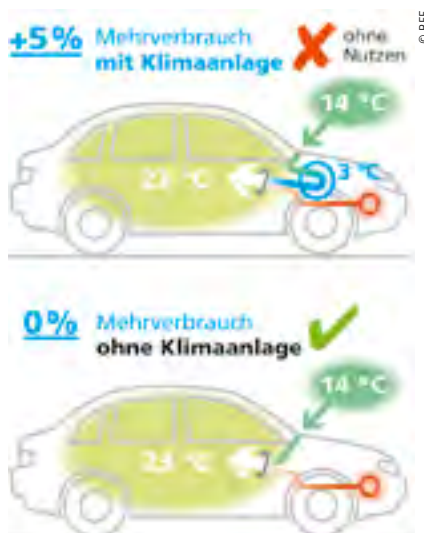
## Ökonomisch, ökologisch und sicher

EcoDrive bedeute in erster Linie, vorausschauend und niedertourig zu fahren. Beim Velofahren wendet man das Prinzip ganz automatisch an: hohe Gänge, den Schwung nutzen, rollen lassen, Reifen pumpen, keinen Ballast mitschleppen. Dasselbe funktioniert beim Auto – bis zu 15 Prozent Treibstoffeinsparung liegen locker drin. Im Verein «EcoDrive» sind alle wichtigen Entscheidungsträger aus dem Bereich der Aus- und Weiterbildung von Fahrzeuglenkern organisiert. Ziel ist, die Bekanntheit und Anwendung der cleveren Fahrweise zu fördern, welche die Technik optimal nutzt. Das Sys-



Auch Dario Cologna lässt sich den AutoEnergieCheck erklären.

tem EcoDrive basiert auf zwölf Tipps aus den Bereichen «Auto überprüfen», «Technik nutzen» und «Fahrweise optimieren». Die Technik hat sich stark entwickelt. In der optimalen Anwendung der modernsten Technik liegt ein grosses Potenzial. Das zeigt sich in den Kursen – die Teilnehmer reduzieren den Spritverbrauch und somit den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um bis zu 15 Prozent. Das alles ist keine Hexerei: In einstündigen DrivePlus-Coachings zu 60 Franken erlebt man es eins zu eins. Der Verein «EcoDrive» und seine Partner bieten auch weitere Kursmodelle zu attraktiven Preisen an, ebenso stehen Simulatoren und Informationsbroschüren zur Verfügung. Und wer es lieber spielerisch angeht, kann mit dem kostenlosen Mobilegame «EcoDriver» üben. ■



Wer die Klimaanlage ausschaltet, spart massiv.

## Tipps

- Interaktive Karte: [www.autoenergiecheck.ch](http://www.autoenergiecheck.ch)
- Kurse und Game: [www.ecodrive.ch](http://www.ecodrive.ch)
- Kaufhilfe: [www.autoumweltliste.ch](http://www.autoumweltliste.ch)



# Wie fahren wir in die

Von Dominique Eva Rast

Wir haben uns an grenzenlose, dauernd verfügbare Mobilität gewöhnt – mit massiven Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Wie schaffen wir in Zukunft eine Mobilität, die sauber ist und sich von der Hypermobilität verabschiedet?





© laasdesign/ Fotolia

**D**er VCS hat es während der Abstimmungskampagne gegen den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds immer wieder betont: Was wir heute an Infrastruktur bauen, definiert den Verkehr der Zukunft. Deshalb ist es wichtig, Strassenbauprojekte kritisch zu hinterfragen und zu überlegen, welche Investitionen in die Mobilität für die Zukunft sinnvoll sind.

Sinnvoll ist, bestehende Infrastruktur besser zu nutzen. Dafür bieten sich die Möglichkeiten an, welche durch die Digitalisierung aufkommen: Apps auf dem Handy, um die Reise von der Haustür bis zum Ziel zu planen, Internetseiten, die es ermöglichen, Fahrgemeinschaften zu bilden oder Autos zu teilen.

#### **Den Stau nicht verschieben**

Wer mit dem Zug pendelt, fährt täglich an stehenden Kolonnen auf der Autobahn vorbei. Neue Strassen werden das Problem der Menschenmassen, die sich täglich von der Wohnung in A ins Büro nach B verschieben, nicht lösen. Im Gegenteil, mehr Angebot wird mehr Nachfrage bringen, der Stau wird breiter und verschiebt sich. Gefragt ist neben dem Umdenken der einzelnen Menschen auch der politische Wille, in Sachen Mobilität neue Wege zu gehen. Dazu gehören etwa Testgebiete für autonomes, vernetztes Fahren, damit der Verkehr endlich gesteuert werden kann. Mobility-Pricing ist zwingend, die Investition in die Digitalisierung wichtig. Wenn wir jetzt investieren, haben wir die Chance, weltweit Spitzenreiter in moderner Mobilität zu werden: Um unser ÖV-System beneidet man uns jetzt schon! ■

# Zukunft?

# «Nun geht die Post ab»

Interview: Dominique Eva Rast

PostAuto will sich vom herkömmlichen Transportunternehmen zum umfassenden Mobilitätsanbieter wandeln. Mark Bögli, Projektleiter Mobilitätsplattform, erklärt, wie das funktionieren kann.

**VCS-Magazin: Alle reden davon, die Mobilität zu digitalisieren. Was ist damit eigentlich gemeint?**

Mark Bögli: Digitalisierung ermöglicht, verschiedene Verkehrsträger zusammenzuführen. Die Idee ist, eine Anwendung – sei es auf einer App oder einer Internetseite – zu kreieren, die mir als Benutzer innert Sekunden sagt, wie ich von A nach B komme. Neu dabei ist, dass es eine Gesamtübersicht gibt: Ich sehe also, wie lange ich mit dem Zug habe, was mich das Auto kostet oder wo das nächste Leihvelo steht. Die Wahl liegt bei mir als Nutzer – ich wähle und zahle auf derselben Plattform.

**«Digitalisierung ermöglicht, Verkehrsträger zusammenzuführen.»**

**Aktuell hat man in Sachen Apps die Qual der Wahl – wieso gibt es nicht eine einzige Mobilitäts-App?**

Im Moment ist es so, dass verschiedene Mobilitätsanbieter testen, was die Kundinnen und Kunden überhaupt wollen: Wir sind alle in der Phase «Idee und Prototyp». Diese Prototypen will man möglichst rasch am Markt testen. Wir haben die multimodale Plattform NordwestMobil entwickelt und veröffentlicht, mit ermutigenden Marktforschungsergebnissen.

**Wie arbeiten Sie an diesen Ideen?**

Zum einen beobachten und bewerten wir Trends. Zum anderen haben wir firmenintern im Rahmen des Innovationsprozesses die Möglichkeit, Ideen einzugeben. Diese werden bewertet. Ziel ist, ein

gutes Projekt möglichst rasch umzusetzen und zu testen.

**Wie geht es mit der App NordwestMobil weiter?**

Die Kundinnen und Kunden wünschen sich EINE App, welche die ganze Mobilitätskette samt dem Kauf abdeckt. Die Herausforderung ist, die Bedienung dieser App möglichst einfach zu gestalten. Im Herbst wollen wir ein Angebot für die ganze Schweiz lancieren.

**Das konkurriert direkt die Reiseplaner-App der SBB. Gehen Sie da auf Konfrontation?**

Nun, beide Unternehmen haben den Trend erkannt. Im Ausland gibt es schon länger solche Plattformen, die Schweiz zieht nun nach. Am Ende werden die Kundinnen und Kunden entscheiden, welches Angebot ihnen am besten zusagt.

**In welche Entwicklung geht Mobilität generell?**

Ich habe den Eindruck, dass die Digitalisierung im Verkehr relativ spät begonnen hat. Nun geht die Post ab, mit neuen Ideen und neuen Mitspielern. Im Moment gibt es noch die zwei grossen Blöcke: Menschen, die vor allem auf Individualverkehr setzen, und ÖV-Nutzer. Vermutlich mischt sich das in Zukunft viel stärker. Ich gehe davon aus, dass die Gruppe, die kein Auto besitzt, aber den Komfort nicht missen will, dann neue Möglichkeiten nutzt, rasch und billig von A nach B zu kommen.

**Kann Digitalisierung den öffentlichen Verkehr stärken?**

Durchaus. Wenn wir ein Angebot ent-

wickeln, das auch die erste und die letzte Meile abdeckt, wird es interessant für Menschen, die bis anhin lieber mit dem eigenen Auto unterwegs waren. Oder wenn wir in Gegenden mit wenig ÖV Mitfahrgelegenheiten aufzeigen, die etwa als Zubringer zu einem Bahnhof dienen.

**Und was passiert mit den Postauto-Fahrerinnen und -Fahrern in dieser neuen Mobilitätswelt?**

Sie sind die ersten Ansprechpersonen für die Kundinnen und Kunden in unseren 2200 Fahrzeugen. Und es ist wichtig, dass sie das auch in Zukunft bleiben. ■

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



**Mark Bögli** (53) ist seit 2015 Projektleiter Mobilitätsplattform bei PostAuto. Der Familienvater lebt in Biel. Er pendelt mit dem Zug zur Arbeit in Bern, legt die erste und letzte Meile zu Fuss oder mit dem Velo zurück und fährt eher selten Auto.





Die Seftigenstrasse vor und nach der Umgestaltung im Jahr 1997

# Miterleben und mitgestalten

Von Dominique Eva Rast

Das «Berner Modell» bezieht die Anliegen von Mensch, Siedlung und Umwelt gleichwertig ein. Fritz Kobi, ehemaliger Kreisoberingenieur, ist einer der Väter.

**M**an gibt ihr keine 20 Jahre: Aber so alt wird die umgestaltete Seftigenstrasse im August. Die Strasse wirkt modern, und das Fazit aus der Befragung im Jahr 1999 ist immer noch korrekt: «Wir haben mehr erhalten, als uns versprochen wurde.» Dabei war die Übungsanlage alles andere als einfach, als sich Fritz Kobi als Kreisoberingenieur 1991 an die Aufgabe heranwagt. Durch Wabern, das zur Gemeinde Köniz gehört und direkt an die Stadt Bern angrenzt, verkehrten auf der Seftigenstrasse täglich 20 000 Autos, dazu auf einem zweigleisigen Trasse ein Tram. Fussgängerinnen und Velofahrer kommen dazu, denn die Seftigenstrasse führt mitten durchs Ortszentrum – und zerschnitt es. Von einem Umfahrungstunnel war die Rede, doch Kobi und sein Team haben es geschafft, dass aus dem Strassenraum ein Lebensraum wurde. Besonnen sind sie ans Projekt gegangen und haben die Betroffenen einbezogen: «Ziel war, dass wir am Ende ein gutes Projekt haben.» Dabei hatte er viele Rollen, wie ein Notizblatt zeigt, das er immer noch für Präsentationen braucht: Beamter, Experte, Kollege, aber auch Persona non grata. Am Ende stand die «1+1»-Lösung: Bis heute gibt es für jede Richtung nur eine Fahrbahn, das Tramgleis ist integriert. Damit das Tram flüssig fahren kann, wird der übrige Verkehr

mit Ampeln gelenkt. Platz hat es so auch für Velostreifen, Fussgängerinnen und Fussgänger können an mehreren Stellen queren und, falls nötig, auf dem Mittelstreifen warten.

## «Wabra cadabra»

Dieser partizipative Prozess ist ein Bestandteil des Berner Modells: Das Modell beinhaltet verkehrspolitische Grundsätze, ein neues Rollenverständnis der Planenden, einen «Vorher-nachher-Vergleich» und Instrumente zur konkreten Umsetzung. Keine Hexerei, aber man muss erst mal drauf kommen. «Wabra cadabra» titelt denn auch eins der online herunterladbaren Infoblätter des Tiefbauamts des Kantons Bern. Die fünf Handlungsfelder des Berner Modells gelten auch heute noch, weiter entwickelt wurden deren Inhalte respektive Instrumente. Erfolgreich angewendet wurde das Berner Modell für mehrere Projekte im Kanton Bern. Etwa im Ortszentrum Köniz: Dort gilt auf einer Hauptstrasse Tempo 30, ein Gewinn für die Bevölkerung, die Geschäfte und die Umwelt.

## Lebensqualität gesteigert

Die umgebaute Seftigenstrasse hat die Lebensqualität gesteigert: Die Unfälle sind um einen Drittel zurückgegangen, der Rückgang der Umsätze der Geschäft

te konnte gestoppt werden, teils sind sie wieder gestiegen. Die ganze Strasse wirkt offen, die einst gegen innen orientierten Geschäfte haben sich geöffnet. Einige kleine Marktstände, Menschen mit Einkaufswägelchen, die sich grüssen und plaudern – fast dörflich wirkt die Strasse, die mittlerweile täglich von 21 000 Autos befahren wird. Das Tram hält seinen Fahrplan pünktlich ein, an der Endstation bringt das Postauto die Menschen Richtung Riggisberg. Kobi, mittlerweile pensioniert, ist die Freude an diesem Projekt anzusehen. «Immer noch stimmig und immer noch ein Leuchtturmprojekt», sagt er. Er hält ab und an Vorträge, etwa in Österreich. Und hat weit über 100 Führungen an der für das Quartier eine Identität schaffenden Seftigenstrasse gemacht, die das Produkt eines sorgfältigen, respektvollen Miteinanders ist. ■

Fritz Kobi, dipl. Bauingenieur ETH/SIA/SV, war als Kreisoberingenieur im bernischen Tiefbauamt unter anderem zuständig für Planung, Projektierung, Bau, Betrieb und Unterhalt von Kantonsstrassen in der Region Bern und im Voralpengebiet.



# Viel Dreck für wenig Nutzen

Von Dominique Eva Rast

Sinnvoll und wirtschaftlich wäre, auf der A9 bei Lausanne die Geschwindigkeit zu senken und den Zugang mit Ampeln zu regeln. Doch das Astra will die Autobahn und den Tunnel verbreitern, eine teure Angelegenheit für den Steuerzahler. Angeregt vom VCS-Mitglied Christine Rappaz formiert sich Widerstand.



© VCS/François Gribbi

VCS-Mitglied Christine Rappaz führt den Widerstand an.

**C**hristine Rappaz ist empört. So empört, dass sie im Komitee «Nein zur Verbreiterung des Tunnels Belmont» mitarbeitet. Rappaz ist VCS-Mitglied und erzählt, wie erstaunt sie war, dass sie die erste gewesen sei, die VCS-Vizepräsident Roger Nordmann und Valérie Schwaar der VCS-Sektion Waadt deswegen angerufen hätte. Erfahrung hat die Psychiaterin von den Plänen des Amtes für Strassen Astra eher zufällig. Ihre Praxis in Belmont ist in einem der Häuser, neben dem für die nächsten zehn Jahre eine provisorische Strasse zu liegen kommt, um den Bauschutt abzutransportieren. Aber nicht nur Lärm und Dreck gefährden den eigent-

lich hübschen Ort. Ganz konkret wird es für die Schulkinder gefährlich. Ihr schmaler, aber befestigter Weg von daheim ins Schulhaus wird aufgehoben, wenn es nach den Plänen des Astra geht. Eine Alternative ist keine in Sicht. Den Kindern droht ein Umweg, der dem Feld mit den Baumaschinen und dann einer Strasse entlang führt.

## Versteckte Pläne

Unbestritten ist, dass das Viadukt in Belmont saniert werden muss. Ein Augenschein vor Ort zeigt, dass das Bauwerk bröckelt. Eine Fahrt über das Viadukt führt aber auch vor Augen, dass eine dritte Spur nicht einfach so realisiert werden kann: Der Pannestreifen ist relativ schmal. Dazu kommt der Plan, den Belmont-Tunnel zu verbreitern. Christine Rappaz versteht das Vorgehen nicht: «Heute schon staut sich der Verkehr jeden Tag mehrmals. Studien zeigen, dass Verbreiterungen maximal sieben Jahre etwas bringen. Und dafür sollen wir Anwohnerinnen und Autofahrer nun zehn Jahre Baulärm und Stau auf der Autobahn in Kauf nehmen?»

## Unangenehmer Ton

Christine Rappaz traut dem Astra nicht. Nicht nur, weil die Vertreter des Amtes bei einer Information vor Ort erstaunt waren, dass es dort überhaupt Häuser gibt, ein Unwissen, das Rappaz beängstigend findet. Sondern auch, weil sie den Ton, in dem informiert wurde, unangenehm fand: «Den Auftritt des Astra kann man aggressiv nennen. Von Zwangsenteignung war die Rede, wenn sich Hausbesitzer gegen die Pläne stemmen.» Deshalb befürchtet sie, dass bei der eben begon-

nenen Sanierung auch Arbeiten, die Teil der öffentlichen Auflage sind und der Verbreiterung der Strasse dienen, ausgeführt werden könnten. Bloss löse das keine Probleme: «Im Gegenteil: So könnten auch die Bewohnerinnen und Bewohner von Lutry in Versuchung kommen, mit dem Auto statt mit dem Zug oder Bus nach Lausanne zu fahren, was den Stau noch grösser machen würde.»

## Bus und Zug statt Auto

Denn an Alternativen zum Auto fehlt es nicht: Ab Belmont fahren mehrmals stündlich Busse nach Lausanne, die Lavaux-Gemeinden sind gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Das Unesco-Weltkulturerbe setzt übrigens den Ausbauplänen des Astra eine Grenze: Nach Lutry steht die Gegend unter Schutz. Der ganze Verkehr, der sich auf drei Spuren ausdehnen soll, drängt sich nachher wieder auf zwei Spuren, die Verengung wird nur von Venes nach Lutry umplatziert. Der grösste Teil des Verkehrs kommt von der Verbindung der Autobahn A9 in Vevey mit jener aus Richtung Châtel-Saint-Denis und Freiburg. Stau ist somit vorprogrammiert. Der VCS Waadt hat eine Petition lanciert und unterstützt die Gegnerinnen und Gegner in ihrem Widerstand. ■





Hinter Fredy Lindegger (rechts) und Christoph Waber würde die Strasse unter dem Spichigwald verschwinden.

© Urs Geiser

# Rückfall in die 1960er-Jahre

Von Urs Geiser

Für 150 Millionen Franken will der Kanton Bern dem 4400-Seelendorf Aarwangen eine Umfahrung von höchst zweifelhaftem Nutzen bauen. Am 21. Mai kann das Berner Volk das Projekt stoppen.

**G**enau da, wo heute bei Bützberg ein «Helsana-Trail» entlang dem Waldrand verläuft, würden in Zukunft 19000 Motorfahrzeuge täglich vorbeibrausen. Fredy Lindegger, Vorstandsmitglied der VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emental, führt uns nordwärts, zeigt, wo die per Referendum bekämpfte Strasse unter dem Spichigwald in einem Tunnel verschwände. Ein Wiesenbächlein, Heimat einer vom Aussterben bedrohten Libellenart, durchzieht das Naherholungsgebiet. Wir stehen auf dem Strässchen, das Aarwangen mit Bützberg verbindet. «Auch hier wäre es mit der Ruhe vorbei», erklärt Lindegger. Heute weitestgehend verkehrsfrei, würde es zum Zubringer.

## Smaragdgebiet zerschnitten

Ähnliches Bild jenseits des Tunnels im Banfeld. Weitläufiges Wiesenland und Ackerflächen, ländliche Stille. Mitten durch würde die Schnellstrasse führen – und eine Hektare Wald unter sich begraben. «Für zwei, drei Minuten Zeitgewinn für die Fahrt von Langenthal zum A1-Anschluss in Niederbipp», fügt Christoph Waber, Projektleiter beim VCS Bern, an, der die Begehung organisiert hat. Die geplante Umfahrung durch-

schneidet – mit gravierenden Folgen für die Gelbbauchunke – das Smaragdgebiet Oberaargau, ein Projekt mit internationalem Schutzstatus. Der Kanton investiert hier namhafte Summen in Biodiversitätsförderung und Artenschutz.

Das nördliche Schlussstück der Luxusstrasse: eine weit gespannte Brücke, 20 Meter hoch über der Aare. Am andern Ende stünde ein Megakreisel auf der Strasse Bützberg–Langenthal. Hier staut sich der Verkehr schon jetzt regelmässig, der folgende Kreisel müsste zu einem Knoten mit Lichtsignalanlage umgebaut werden, damit das System nicht kollabiert. Richtung Bern hätten Bützberg, Thunstetten, Herzogenbuchsee die Bescherung: spürbar mehr Verkehr – auch solcher, der dem Nadelöhr Langenthal auszuweichen versucht.

## Der Kanton wüsste es besser

Auf Schleichverkehr anderer Art weist Fredy Lindegger hin, als wir im Dorf einen Augenschein nehmen. Etliche der 16000 Fahrzeuge pro Tag – 9000 sollen es nach dem Bau der Umfahrung sein – sind LKW auf Abkürzungsfahrt. Das Hauptproblem sind die beengten Platzverhältnisse; auch das «Bipperli-

si», die Regionalbahn Langenthal–Niederbipp, fährt durchs Dorf und beansprucht Raum auf der Durchgangssachse. Nur: Seit langem macht just der Kanton Bern vor, wie viel mit sanften Verkehrssanierungen (s. Artikel S. 21) zu erreichen ist. In Form der Variante «Null +» steht eine Alternative zur Umfahrungsstrasse bereit, mit der Aarwangen für rund 50 Millionen Franken sehr viel rascher Lebensqualität und Verkehrssicherheit zurückgewinnen könnte. Lindegger ärgert sich über den Kanton, der alle Chancen ausgelassen habe, zum Beispiel mit Hauskäufen Voraussetzungen für eine Ausweitung des Strassenraums zu schaffen. Mehr noch: «Der Bau einer Fussgänger- und Velobrücke wurde torpediert, sie hätte ja den Leidensdruck mindern können. Man hat alles getan, um die neue Strasse als alternativlos darstellen zu können.»

Waber wie Lindegger kritisieren mit harschen Worten das «tendenziöse» Vorgehen des Kantons bei der öffentlichen Mitwirkung im Jahr 2015. Ab dem 21. Mai sei die Sanierung der Ortsdurchfahrt endlich anzupacken, so oder so. Gemäss bewährtem Berner Modell, in unbernischem Tempo. ■

Mario Nobs, Thomas Zahnd und Sascha Weibel erklären vor Ort, was der Westast anrichtet.



# Wandern für die Stadtentwicklung

Von Dominique Eva Rast

In Biel sollen die teuersten Autobahnkilometer der Schweiz entstehen. Das Komitee «Westast – so nicht!» zeigt auf Stadtwanderungen, was das Bauwerk anrichten würde. Und erklärt, welche Alternativen es gibt.

Täglich ist Sascha Weibel während der Ausstellung zur städtebaulichen Begleitplanung der Autobahn A5 Westast in Biel unterwegs gewesen und hat Flyer verteilt, mit Passanten geredet und unermüdlich erklärt, wieso der Westast der A5 die Stadt zerstört. Er gehört zu den mittlerweile gut 1200 Mitgliedern des Komitees «Westast – so nicht!». Geplant ist, dass die Kleinstadt mit 55000 Einwohnerinnen und Einwohnern zwei neue Autobahnanschlüsse bekommt. Bereits bestehen drei, und die Notwendigkeit, dafür Biel während über zehn Jahren in eine Grossbaustelle zu verwandeln, ist gelinde gesagt fragwürdig. Anfangs waren es zwölf Bielerinnen und Bieler, die sich aktiv gegen die derzeitige Planung des Westasts der A5 gestellt haben, darunter Thomas Zahnd (Vorstandsmitglied) und Mario Nobs (VCS-Regionalgruppe Biel).

## Doch überdenken?

Seit November 2015 ist das Komitee aktiv, seit dem 8. März 2016 bieten die aktiven Mitglieder Stadtwanderungen an. Bei jedem Wetter führen sie Interessierte durch Biel und zeigen mit Schautafeln, wie die Stadt dereinst aussehen wird, würde der Westast tatsächlich gebaut. Bis jetzt haben 25 Wanderungen mit zwischen 15 und 40 Leuten stattgefunden. «Wir machen weiter, solange es nötig ist», sagt Zahnd. Und

das kann noch dauern. Mittlerweile gibt es zwar Antworten auf die Vorstösse von SP-Nationalrätin und VCS-Zentralpräsidentin Evi Allemann und Grossrätin Daphné Rüfenacht (Grüne). Darin bescheinigt die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons dem Westast ein negatives Kosten-Nutzen-Verhältnis. Der Bundesrat weist auf die Bedeutung flankierender Massnahmen hin – die noch nicht geplant sind. An der generellen Planung will der Bundesrat festhalten, der Regierungsrat würde Hand bieten, die Planung zu überdenken. Aber nur, wenn der Bund dafür grünes Licht gibt.

## Tunnel statt Megakreisel

Die Stadtwanderung führt einem vor Augen, wie massiv die Eingriffe sind: Der Strandboden, heute Treffpunkt von tout Bienne, müsste über Jahre den Baumaschinen weichen. «Wie ich während der Bauzeit an den See gelangen würde? Keine Ahnung.», brummt Mario Nobs. Die persönliche Betroffenheit ist bei allen spürbar. Sie hängen an ihrer Stadt und wollen, dass sie sich weiterentwickelt. «Wir haben Alternativen», erklärt Thomas Zahnd: Ein Tunnel könnte das Bruggmoos und die Seevorstadt verbinden, das Regiotram die Gegend von Individualverkehr entlasten. Geplant ist stattdessen ein mehrstöckiger Kreisel

neben dem Bahnhof, der die Autofahrerinnen von der Schnellstrasse in die Stadt katapultiert. Weichen müssten diesem Kreisel etwa die vom Kanton frisch sanierte Schule für Gestaltung und der alte Schlachthof. Das einst stolze Gebäude verfällt und beherbergt neben der Drogenabgabestelle einige Kleingewerbe. «Daraus liesse sich etwas machen», denkt man beim Vorbeigehen.

## Schwindelerregend teuer

Auf dem Spaziergang erklären Zahnd und Nobs, wie schwindelerregend teuer das Bauwerk ist: 850 Millionen Franken kostet ein Kilometer des Westasts. Zum Vergleich: Ein Kilometer der Gotthard-Autobahn schlägt mit 165 Millionen Franken zu Buche. Und die Zahl scheint noch absurder, wenn man hört, dass nur ein Fünftel des Verkehrs überhaupt Transitverkehr durch Biel ist – 80 Prozent ist hausgemacht, es geht um motorisierten Verkehr aus der Region und der Stadt. Auf gewissen innerstädtischen Strassen ist wegen den beiden Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt sogar mit massiv mehr Verkehr zu rechnen. Es bleibt die Hoffnung, dass das Motto des Komitees Wirklichkeit wird: «Was nicht gebaut ist, kann man ändern!» ■

Weitere Infos: [www.westastsonicht.ch](http://www.westastsonicht.ch)



## Widerstand aus den Sektionen

Die Karte zeigt einige der vielen Projekte, gegen welche die VCS-Sektionen Widerstand leisten und Alternativen aufzeigen. Eine umfassendere Grafik ist im Internet unter [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin) zu finden.

Zudem gibt es auf den Internetseiten der einzelnen VCS-Sektionen weitere Informationen und Kontaktmöglichkeiten für alle, die aktiv mitmachen möchten.

### Rheintunnel

Engpassbeseitigung Osttangente A2

#### Wieso?

Heizt Mehrverkehrsspirale an, auch auf zu- und wegführenden Strassen. Bis 80% ist Quell- und Zielverkehr und nicht Transitverkehr.

#### Alternative

Zusätzliche S-Bahn-Haltestellen (z.B. Solitude)

### See-Autobahn

#### Wieso?

Mehrverkehr, 12 km Autobahn auf der grünen Wiese

#### Alternative

LémanExpress, Tramnetz erweitern, P&R ausbauen, Fuss- und Veloverkehr fördern.

### Glatttalautobahn

Ausbau/Neubau A51 zwischen Verzweigung Zürich-Nord und Verzweigung A1 Baltenswil

#### Wieso?

Keine Entlastung, Mehrverkehr und gleichzeitig neue Transitachse

#### Alternative

Grosse Kapazitäten auf der neuen Durchmesserlinie im Tangentialverkehr Limmattal/Glattal und weiter

### Bodensee-Thurtalstrasse

Wird Bundesstrasse, verbindet A7 bei Müllheim mit A1-Zubringer Arbon (Bonau-Weinfeld- Arbon)

#### Wieso?

Kulturlandverlust, Transitachsen/Mehrverkehr, Unfallgefahr (zweispurige Schnellstrasse)

#### Alternative

Umfahrungen einzelner Ortschaften, ÖV besser nutzen

### Autobahnanschluss Rorschach Witen

#### Wieso?

Strasse auf der grünen Wiese. Mehr Strassen, mehr Verkehr.

#### Alternative

Verzicht. Koexistenzmassnahmen in Goldach/Rorschach.

### Bypass Luzern und Spange Nord

#### Wieso?

Ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis, Minderung der Lebensqualität in den Gemeinden, zu starker Einschnitt in die betroffenen Quartiere, Nutzen fraglich, nicht zeitgemäss

#### Alternative

Ausbau des ÖV, Durchgangsbahnhof Luzern, Ausbau Fuss- und Velowege

### Achse Luzern-Interlaken

A8, Kaiserstuhl OW (neue Strassenführung im Tunnel)

#### Wieso?

Kein Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag

#### Alternative

Verbesserung der existierenden Strasseninfrastruktur für einen Bruchteil der Kosten

### Axenstrasse

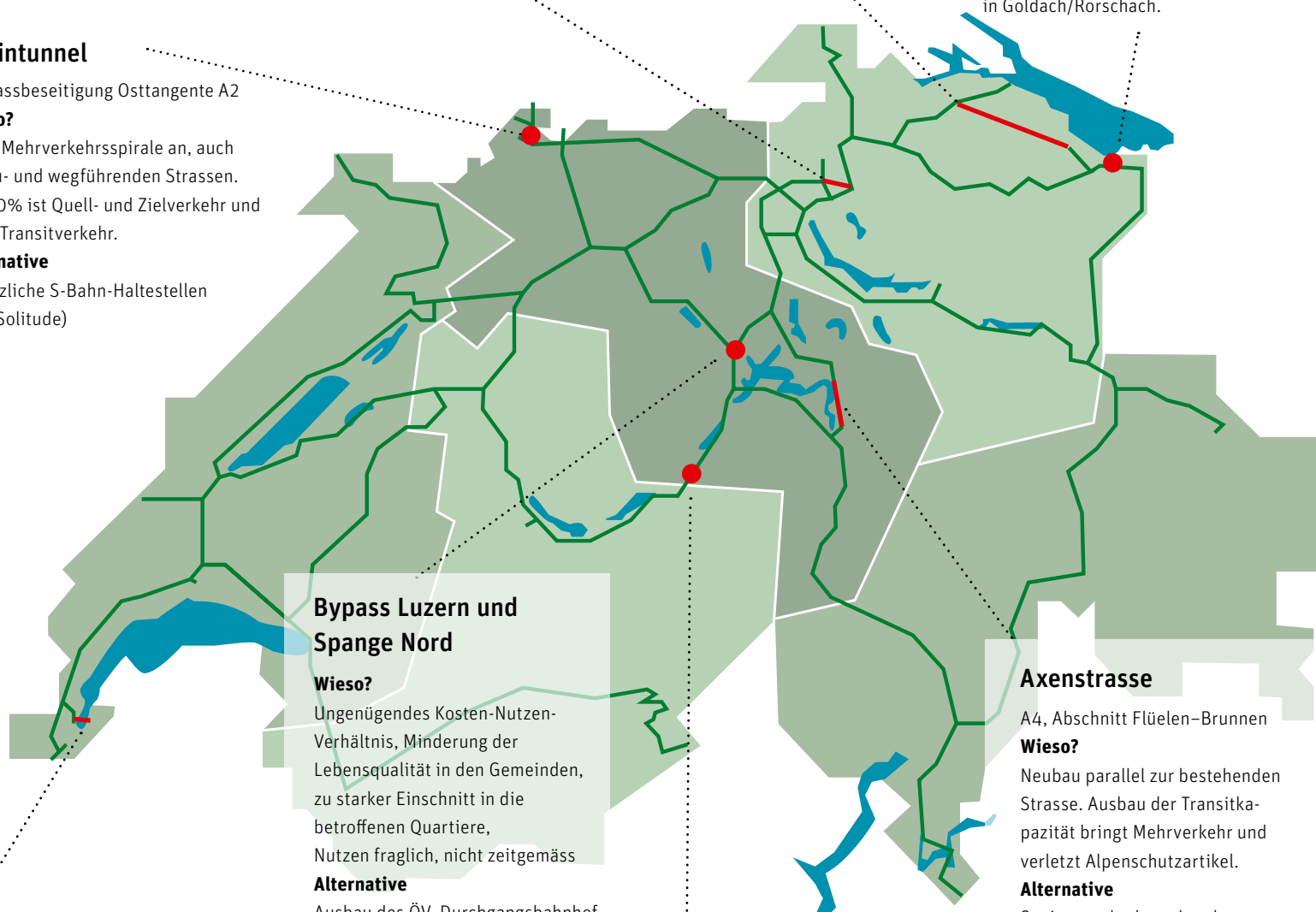
A4, Abschnitt Flüelen-Brunnen

#### Wieso?

Neubau parallel zur bestehenden Strasse. Ausbau der Transitzkapazität bringt Mehrverkehr und verletzt Alpenschutzartikel.

#### Alternative

Sanierung der bestehenden Axenstrasse, inkl. einer Kurzumfahrung Sisikon



## Unverzichtbar auf der Velotour

Seit 1981 gibt es die Velo-Regionalkarten des VCS. Damals wurde der Ruf nach verlässlichen Planungshilfen laut. Heute lassen sich die Karten auch auf Smartphone und Tablet laden. Das Pionierwerk besteht mittlerweile aus 22 Regionalkarten, die im Wesentlichen ausser den Hochalpen und dem Engadin die ganze velogängige Schweiz abdecken. Eine Schweizer Übersichts-karte rundet das Angebot ab.

Die VCS-Velokarten im Massstab 1:60 000 stellen die schönsten vom VCS empfohlenen Radwege vor und geben Auskunft über Steigungen,

Höhenunterschiede, Verkehrsaufkommen und Strassenbeläge. Ebenfalls eingezeichnet sind Mountainbike-Strecken, Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Picknickplätze, Schwimmbäder, Mietvelo- und Bahnverladestationen sowie velofreundliche Unterkünfte. Die Karten sind auf wasser- und reissfestes Spezialpapier gedruckt, ein umfangreicher Index und viersprachige Legenden gehören zum Service. Ausserdem lässt sich dank einem aufgedruckten Code zusätzlich jede neue Karte gratis auf ein Smartphone oder ein Tablet laden.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf die Regionalkarten des VCS – Fr. 23.– statt Fr. 28.80 mit Rabattcode: mag0217. Aktion gültig bis 31. Mai 2017. Bestellung unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch), Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

## ABUS-E-Bike Helme: Sicherheit für Elektropiloten

**Wer ein schnelles Elektrovelo bis 45 km/h fährt, für den besteht heute bereits Helmpflicht, und im Fahrzeugausweis ist ein entsprechender Eintrag. Die Niederlande hat nun per 2017 als weltweit erstes Land eine neue Helmnorm eingeführt, die noch mehr Sicherheit bieten soll, und ABUS bringt als erster Anbieter einen Helm, der diese neue Norm erfüllt.**



Pedelec+



Hyban+



Mit der neuen Norm NTA 8776 soll der höheren Geschwindigkeit von schnellen E-Bikes und dem damit verbundenen Verletzungsrisiko Rechnung getragen werden. Innerhalb der nächsten drei Jahre soll die von einer europäischen Spezialistengruppe entwickelte Norm zum europäischen Standard werden.

Der Sicherheitsspezialist ABUS bringt nun als erster Anbieter den Velohelm Pedelec+ mit zusätzlichen Sicherheitsfaktoren auf den Markt. Der Pedelec+ erfüllt als erster Velohelm die neue holländische Norm NTA 8776 für schnelle E-Bikes.

Der E-Bike-Helm Pedelec+ sorgt durch den tief heruntergezogenen Schläfen- und Nackenbereich für besonders hohe Sicherheit. Das grosse und sehr weit oben positionierte

LED-Rücklicht ist in einem Radius von 180 Grad sichtbar und gewährleistet so gute Sichtbarkeit bei Dämmerung und Dunkelheit. Die Regenhaube bleibt nie wieder zuhause liegen, denn sie ist in den Helm integriert.

Ebenfalls besonders gut für das E-Bike-Fahren geeignet ist der neue Visierhelm Hyban+ von ABUS. Denn dank des grossflächigen und klappbaren Visiers bietet der Helm Schutz vor Fahrtwind und Insekten. Brillenträger benötigen keine separate Sehhilfe, da die Brille unter dem hoch schlagfesten Visier getragen werden kann. Ausserdem garantiert die ABS-Hartschalenkonstruktion eine besondere Widerstandsfähigkeit und eine hohe Schockabsorption beim Aufprall.

+ **Das Plus für VCS-Mitglieder:** 15% Rabatt auf den E-Bike-Helmen

- ABUS Hyban+ (EN1078) Farbe midnight blue (Fr. 110.40 statt Fr. 129.90)
- ABUS Pedelec+ 45 (NTA8776), Farbe silver oder black (Fr. 135.90 statt Fr. 159.90)

Beide Helme sind ab Anfang Mai in der VCS-Boutique erhältlich.

**VCS-Mitglieder profitieren bis am 7. Mai 2017 von 15 Prozent Rabatt auf das gesamte Sortiment der VCS-Boutique!**

Bestellung unter [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch), Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).



## Hotelcard: Das Halbtax für Hotels

Mit der Hotelcard übernachten Sie in mehr als 630 Top-Hotels in der Schweiz und im angrenzenden Ausland beliebig oft zum halben Preis. Ob Stadthotel für Entdeckerfreudige, Wellness-Oase für Erholungssuchende oder Hotel mit Seeblick: Die Schweiz hat in jeder Hinsicht viel zu bieten. Dank Hotelcard finden Sie überall die passenden Hotels zum halben Preis! Den Kaufpreis der Karte haben Sie bereits nach der ersten Übernachtung amortisiert. Und das Beste: Ihre Partnerin/Ihr Partner kann Sie jederzeit begleiten, denn, um ein Doppelzimmer zu buchen, genügt eine einzige Karte.

### Vorteile der Hotelcard

- 50% Rabatt in hunderten Top-Hotels in der Schweiz und im angrenzenden Ausland.
- Hotels in allen Sternenkategorien und Tourismusdestinationen.
- Amortisiert sich bei der ersten Übernachtung.
- Bestpreis-Garantie in sämtlichen Hotels.
- Um ein Doppelzimmer zu buchen, genügt eine Hotelcard.
- Beliebig oft einsetzbar.
- Kein Konsumationszwang.
- Keine Mindestaufenthaltszeit.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten die Hotelcard zum Spezialpreis von Fr. 95.– statt Fr. 119.– für ein Jahr, Fr. 140.– statt Fr. 238.– für zwei Jahre oder Fr. 185.– statt Fr. 357.– für drei Jahre. Bestellen Sie mit der Antwortkarte vorne auf dem Umschlag, direkt unter [www.hotelcard.ch/vcs01](http://www.hotelcard.ch/vcs01), Tel. +41 (0)800 083 083 oder auf [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch).



## Ein Auto, wenn man es wirklich braucht

**Das Schweizer ÖV-Netz ist derart gut ausgebaut, dass ein eigenes Auto eigentlich unnötiger Luxus ist. Dieser Ansicht ist auch Hertz und bietet deshalb ihre Mietwagen nach dem Credo «Nutzen statt besitzen».**

Zwar kommt man hierzulande mit Bus und Bahn wirklich fast überall hin, aber manchmal kann ein Auto eben doch sehr nützlich sein. Zum

Beispiel, wenn die ganze Familie mit Sack und Pack auf einen abgelegenen Zeltplatz will, ein Ausflug mit jemandem auf dem Programm

steht, der weniger gut zu Fuss ist, oder ein grösserer Einkauf nach Hause transportiert werden soll. Für diese und viele weitere Fälle hat Hertz vom sparsamen Kleinwagen bis zum ladefreudigen Nutzfahrzeug das richtige Modell in der Palette.

Weil die hertzliche Flotte ein äusserst tiefes Durchschnittsalter aufweist, stehen den Mietern immer effiziente Fahrzeuge auf dem neuesten Stand der Technik zur Verfügung. Das heisst, mit Hertz fährt man umweltbewusst – auf Wunsch sogar

rein elektrisch, wie etwa im Plug-in-Hybridmodell Audi A3 e-tron. VCS-Mitglieder können mit einer Automiete bei Hertz neben der Umwelt auch auf ihr Portemonnaie achten.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf Automieten in der Schweiz, 10% Rabatt weltweit. Buchen Sie Ihr Fahrzeug direkt bei Hertz über [www.hertz.ch/vcs](http://www.hertz.ch/vcs) (Personenwagen), [www.hertzvans.ch/vcs](http://www.hertzvans.ch/vcs) (Nutzfahrzeuge) oder telefonisch bei der Hertz-Reservierungszentrale unter 0848 822 020 (einfach den Rabattcode 766721 angeben, um zu profitieren).

Auch fürs Zügeln ideal:  
Ein Nutzfahrzeug von Hertz



# Buchtipps für Ihre nächste Wanderung

## Gipfelziele im Tessin

Die 85 Touren zwischen Gotthard und Monte Generoso wurden so ausgewählt, dass sich der Endpunkt der einen Wanderung meistens mit dem Start der nächsten deckt. So entsteht ein mit allen touristischen Informationen geknüpftes Wegnetz durchs ganze Tessin, von den palmengesäumten Seeufnern zu den gletscher- und geröllbedeckten Dreitausendern. Einführungstexte und Fotos zeigen ein Tessin abseits des Klischees der Sonnenstube der Schweiz.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

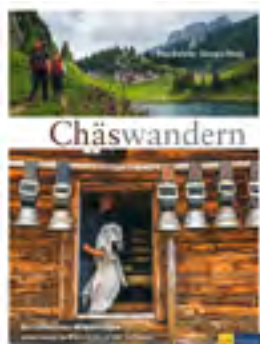
Sie erhalten 25% Rabatt auf der gesamten Wanderreihe des Rotpunktverlags. Zudem offeriert Ihnen der Verlag die Versandkosten. Bestellen Sie unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch). Dort sehen Sie auch noch weitere interessante Bücher aus dem Rotpunktverlag, die Sie mit Rabatt erhalten!



## Wandern mit kulinarischem Genuss

Eine Wanderung durch schöne Natur- und Kulturlandschaften, ein paar Worte mit dem Bergbauern oder der Käserin, eine feine Käseschnitte vor der Alpsennerei oder ein schmackhaftes Stück Käse zum Mitnehmen – was braucht der Genusswanderer mehr zu seinem Glück? 35 leichte, genussvolle Wanderungen führen zu ausgewählten Käseproduzenten in der Schweiz. Mit spannenden Porträts und viel Wissenswertem über Käse, Käser und Alpwirtschaft. Dazu mit allen praktischen Angaben zu den Wan-

derungen, Wegbeschreibungen, Übersichtskarten und einer Fülle eindrucklicher Fotos.



## Orte der Kraft im Tessin

Das Tessin ist reich an Kraftorten – also Orten, an denen wir Menschen positive Energien der Erde und der Natur aufnehmen und uns damit

aufladen können. Das Buch stellt Ihnen viele davon etwas detaillierter vor: Naturplätze, Quellen, Wasserfälle, Schalensteine und Kulthügel, Wälder, Schluchten und besondere Bauwerke wie Kirchen, Klöster und historische Ortskerne. Ein Tessinführer der anderen Art, der einfühlsam und kenntnisreich die magische Welt der alten Kulte und die Kraft besonderer Orte erschliesst.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

25% Rabatt auf beiden Büchern sowie auf weiteren ausgewählten Titeln, die Sie unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch) bestellen können.

## Erlebniswanderungen Schweiz

Über 40 Touren in den verschiedenen Regionen der Schweiz laden ein, den Rucksack zu packen – ob für eine Tagestour oder einen Wochenendausflug. Sei es auf den Spuren Heidis oder des Schellen-Urslis, an Seen entlang oder über Klettersteige, auf Alpen oder in Höhlen. Alle Tourenbeschreibungen werden ergänzt durch einen sorgfältig recherchierten Serviceteil und viele Extratipps. Zahlreiche Farbfotos machen Lust und Laune, in die Natur aufzubrechen und sie zu erleben.



## Alp- und Bergseen Schweiz

Bergseen gehören zu den schönsten Wanderzielen der Schweiz. Ihre Palette reicht von den Schmelzwassertümpeln am Rande der Gletscher über Staubecken zur Elektrizitätsgewinnung bis zu bezaubernden blau und grün schimmernden Gebirgsseen. Die rund 40 Touren dieses Buches führen zu rund 80 der schönsten Schweizer Bergseen. Alle Touren sind für die An- und Rückreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln konzipiert, einige sind leicht, andere verlangen Trittsicherheit und etwas Ausdauer.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

25% Rabatt auf beiden Büchern sowie auf weiteren ausgewählten Titeln, die Sie unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch) bestellen können.





## 60 Wanderungen in Schweizer Pärken

Die Sammelbox enthält 60 farbige Routenkarten mit den schönsten Wandervorschlägen in den Schweizer Pärken – eine Auswahl mit Empfehlung der Schweizer Wanderwege und dem Netzwerk Schweizer Pärke. Jede Karte widmet sich einer Ausflugsidee und umfasst eine exakte Routenbeschreibung mit Foto, Kartenausschnitt und Höhenprofil. Die nötige Wanderzeit sowie Angaben über Verpflegungs- und Übernachtungsstandorte komplettieren die nützlichen Angaben.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten die Sammelbox zum Spezialpreis von Fr. 10.– statt Fr. 36.90, zzgl. Versandkosten. Bestellung per Mail [admin@paerke.ch](mailto:admin@paerke.ch) oder auf [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch). Bei Direktbestellungen bitte erwähnen, dass Sie VCS-Mitglied sind.



## Ideale Einsteiger-Spiegelreflexkamera zum Toppreis



Mit der EOS 1300D mit 18 Megapixeln nehmen Sie ganz einfach Fotos und Videos in einzigartiger DSLR-Qualität auf. Sie können Ihre Bilder sofort per WLAN teilen und sich ganz einfach per NFC mit einem Mobilgerät verbinden. Der grosse ISO-Bereich reduziert die Notwendigkeit eines Blitzgeräts, und die

natürliche Stimmung Ihrer ganz besonderen Momente bleibt erhalten. Nehmen Sie beeindruckende Porträts auf, bei denen Ihr Motiv gegen eine attraktive Hintergrundunschärfe hervorgehoben wird – diese Steuerung der Schärfentiefe ist typisch für die DSLR-Fotografie. Der «DIGIC 4+»-Prozessor ermöglicht das Festhalten von Details, Farben und Kontrast, wie Sie sie in Erinnerung haben.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten die Canon EOS 1300D inklusive Speicherkarte und Tasche Fr. 230.– günstiger, zum Mitglieder-Spezialpreis von Fr. 349.– statt Fr. 579.– (Listenpreis Canon). Bestellen Sie entweder mit der Antwortkarte vorne auf dem Umschlag, online unter [www.vcs-bonus.ch](http://www.vcs-bonus.ch) (Rubrik Diverses) oder über Tel. 043 500 35 35 (e-brands GmbH).

## PubliBike: Mein persönlicher ÖV

Bikesharing ist die ideale Ergänzung zum privaten und öffentlichen Verkehrsmittel für kurze Distanzen. Es entlastet den Verkehr im Stadtzentrum und verbessert die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs. Seit einigen Jahren stösst Bikesharing weltweit auf immer mehr Beliebtheit. In der Schweiz bietet PubliBike seit 2009 ein System zur Selbstaussleihe von Velos und

E-Bikes. Rund um die Uhr können Sie mit Ihrer Kundenkarte an einer Station ein Velo oder E-Bike ausleihen und es an der gleichen oder an einer anderen Station wieder zurückbringen. PubliBike ist eine selbständige AG und 100% Tochtergesellschaft von PostAuto.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Als VCS-Mitglied erhalten Sie 20% Rabatt auf alle PubliBike-Abonnemente (national und regional) im ersten Jahr. Geben Sie dafür einfach den Promotionscode ATM217 im PubliBike-Onlineshop ein, und profitieren Sie vom Rabatt. Weitere Infos unter [vcs-bonus.ch](http://vcs-bonus.ch).



## WEISSENSTEINTUNNEL

## Die Sanierungszeit will gut genutzt sein!

Der Weissensteintunnel ist für die nächsten drei Jahrzehnte gerettet. Somit hat die Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) wieder eine Zukunft – wenn genug Menschen mit ihr fahren. Es gilt deshalb, die Werbetrommel für diese attraktive Nebenlinie zu rühren.

Mit unserer Petition «Hände weg von der Solothurn-Moutier-Bahn!» entflammte der Widerstand gegen die Schliessung des Weissensteintunnels, eine kleine Volksbewegung, die mit dem positiven Entscheid des Bundes einen grossen Erfolg ernten konnte (s. VCS-Magazin 1/2017). Jemand schrieb uns damals: «Warum denn Hände weg?» Viel treffender wäre «Hände ran an die SMB!», es müssten

doch möglichst viele Leute einsteigen. Genau so ist es.

2021 soll die SMB durch den sanierten Tunnel fahren, Bewohnerinnen, Ausflügler und Wanderleute von vor und hinter dem Berg werden diesen Zeitpunkt herbeisehnen. Doch während den Bauarbeiten ist der Tunnel nicht befahrbar. Das birgt das Risiko, dass Fahrgäste, die sich notgedrungen andere Wege suchen oder sich mit dem Auto behelfen,

nach der Sanierung nicht zurückkommen. Deshalb braucht es jetzt schlaue Ideen, wie die SMB noch besser ins Gesamtsystem einzubinden ist und wie sich neue Kundschaft gewinnen lässt. In der Zeit vor und während der Sanierung sollen die Zuständigen einen dichteren Zugfahrplan prüfen und den Busverkehr im Thal besser darauf abstimmen: Das Buskonzept wurde letztmals 2004 überarbeitet, mit der neuen Ausgangslage drängt sich eine Neubeurteilung geradezu auf!

**Umfahrung Klus erübrigt sich**  
«Ran an die Solothurn-Moutier-Bahn» möchten wir ganz beson-

ders der Bevölkerung der Gemeinden entlang der Bahnlinie und im Thal zurufen. 5000 der über 17000 Petitionsunterschriften kamen von dort. Wenn die Einheimischen mindestens an ein, zwei Tagen pro Woche mit der SMB pendeln, ausfliegen, einkaufen fahren, ergibt allein das schon stattliche Fahrgastzahlen. Und ein solches vermehrtes Umsteigen würde vor Augen führen, dass man sich die über 65 Millionen Franken getrost sparen kann, die in eine Umfahrungsstrasse Klus/Balsthal (mit Tunnel!) gesteckt werden sollen. Damit würde bloss die SMB zusätzlich konkurrenziert. Ginge der Autoverkehr um zehn Prozent zurück, würden sich die meisten Staus bereits in Luft auflösen.

Der VCS wehrt sich gegen das unsinnige Strassenprojekt, investiert mit der Entwicklung von Ideen in die SMB – und wird auf diesen Seiten darauf zurückkommen.

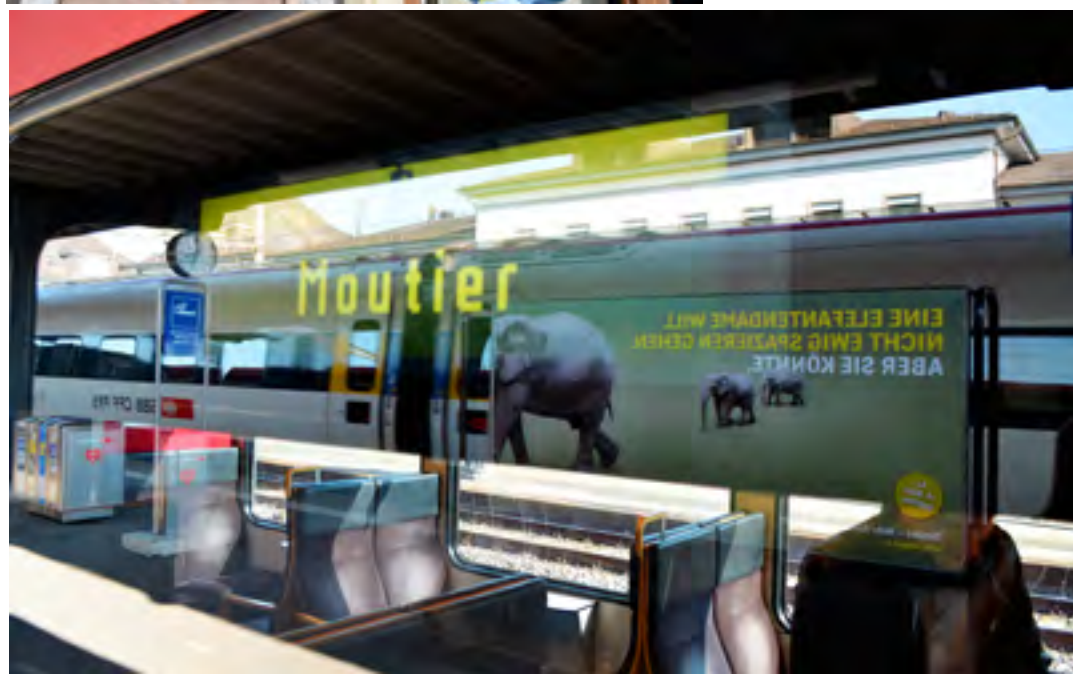
Anita Wüthrich, VCS Solothurn  
Stephanie Fuchs, VCS beider Basel

Sogar die Basler Elefanten fahren SMB... Warum nicht das nächste Mal via Moutier in den Zolli?

Am Tunnelleingang, schon fast auf dem Berg: Von der Talstation Oberdorf aus fährt die Seilbahn auf den Weissenstein.



Geheimtipp Bahnhofbuffet Oberdorf: Die Energiequelle für müde Wanderbeine öffnet zur Zeit auf Voranmeldung ab 8 Personen (info@schalterbuffet.ch).







Luzern

Der Regierungsrat schaut tatenlos zu, wie der Verkehr rund um den Pilatusmarkt wächst und wächst.

## So wird die Skepsis nicht kleiner

**In der Theorie sind sie ein intelligentes Steuerungsinstrument. Den Praxistest aber müssen die Fahrtenmodelle im Kanton Luzern erst noch bestehen.**

Viele erinnern sich noch: Der Pilatusmarkt im Schlund wurde trotz massivem Widerstand aus der Bevölkerung und trotz einem Nein an der Urne gebaut. Immerhin: Mehrere Auflagen sollten dazu führen, dass der generierte Verkehr nicht ins Uferlose anwächst. So legt ein Fahrtenmodell eine Limite von drei Millionen Autofahrten pro Jahr fest. In den letzten Jahren wurde diese Zahl überschritten, doch geschehen ist rein gar nichts: Der Regierungsrat lässt der Entwicklung ihren Lauf.

### Bedenkliche politische Folgen

Die Regierung ist rechtlich nicht gezwungen, bei einer Überschreitung Massnahmen anzunehmen, aber sie kann. Die laxen Haltung des Luzerner Regierungsrats hat bedenkliche Folgen zum einen für die Umwelt im Raum Schlund, zum andern aber auch verkehrspolitisch. Das Fahrtenmodell beim Pilatusmarkt war eines der ersten überhaupt. Werden hier die möglichen Verkehrslenkungsmassnahmen nicht ergriffen, so

nimmt die Skepsis gegenüber diesem Modell massiv zu.

### Garantien statt Versprechungen

Der VCS ist häufig bei Bauprojekten mit Fahrtenmodellen konfrontiert. Sie werden als smartes, intelligentes Lenkungsinstrument angepriesen. Das bringe mehr als eine Begrenzung der Parkplatzzahlen, wird jeweils argumentiert. Oft sind in Bauprojekten aber weder die Massnahmen, die bei einer Überschreitung der zulässigen Anzahl Fahrten ergriffen werden müssen, klar definiert, noch die Zuständigkeiten. Wer setzt wann welche Massnahmen um? Auf wessen Kosten gehen sie? Gibt es bei Überschreitungen eine Bus-

se? Werden die Zahlen publiziert oder sind sie geheim?

Diese kniffligen Fragen versucht der VCS jeweils zu klären, damit verkehrsentensive Bauten mit klaren Vorgaben starten. Wenn jetzt der Kanton Luzern bei einem der grössten Einkaufszentren der Zentralschweiz wegschaut, wird das Vertrauen in die Fahrtenmodelle bald einmal dahin sein. Der VCS Luzern wird nun genauer hinschauen und abklären, welche Fahrtenmodelle es heute auf Kantonsgebiet gibt und ob die Vorgaben eingehalten werden. Wir bieten Hand für intelligente Steuerungsmöglichkeiten, aber es muss garantiert sein, dass bei Bedarf tatsächlich gesteuert wird.

Michael Töngi, Präsident

## Am 21. Mai gilt es ernst

Die Kampagne des breit abgestützten Referendumskomitees gegen die Umfahrungsstrasse Aarwangen läuft auf Hochtouren, möglicherweise haben auch Sie bereits die Abstimmungszeitung im Briefkasten vorgefunden, in der ausführlich dargestellt ist, was diese unnütze Strasse mit dem geschützten Smaragdgebiet Oberaargau anrichtet. Besuchen Sie unsere Webseite [www.luxusstrasse-nein.ch](http://www.luxusstrasse-nein.ch) und beachten Sie den Artikel auf S. 23 in diesem Heft. Ein Höhepunkt der Kampagne folgt an der Mitgliederversammlung (MV) der VCS-Sektion Bern am 9. Mai in Langenthal:

### Kontradiktorisches Podiumsgespräch

Unter der Leitung von Simon Keller (Radio Neo1) treten

- Kurt Bläuenstein, Gemeindepräsident Aarwangen, FDP
- Käthi Wälchli, Obersteckholz, Grossrätin SVP, Vizepräsidentin Region Oberaargau

als Befürworter der Umfahrungsstrasse an gegen

- Fredy Lindegger, Roggwil, Vorstand VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, Grüne
- Hans Kaspar Schiesser, Herzogenbuchsee, ehem. Leiter Verkehrspolitik des VCS, SP

**Dienstag, 9. Mai 2017**, Zwinglihaus, Bäreggstrasse 11, Langenthal.  
Beginn um **20.00 Uhr** (Beginn der MV: 19.00 Uhr, Traktanden siehe [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch))  
Der Vorstand des VCS Bern heisst Sie in Langenthal herzlich willkommen!

Bern



## 150 Millionen Franken für 3 km Asphalt?



Keine Luxusstrasse im Oberaargau!

**NEIN**  
zur Mogelpackung  
«Verkehrssanierung Aarwangen»

[www.luxusstrasse-nein.ch](http://www.luxusstrasse-nein.ch)

## REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

**Vorstandsmitglieder gesucht!**

Die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental mischt mit grossem Engagement in der Verkehrspolitik beider Regionen mit und darf zu Recht behaupten, massgeblich am Zustandekommen des Referendums gegen die Luxusstrasse im Oberaargau und am Wegfall der Umfahrung Burgdorf beteiligt gewesen zu sein. Nach der Wahl von Christoph Grimm in die Burgdor-

fer Stadtregierung und seinem Rücktritt aus unserem Vorstand sind wir auf der Suche nach Verstärkung. Haben Sie im Emmental oder im Oberaargau Wohnsitz – und Lust, sich wirksam für eine nachhaltige Verkehrspolitik einzusetzen? Melden Sie sich per Mail an [regionoam@vcs-be.ch](mailto:regionoam@vcs-be.ch) oder per Post an VCS-RG Oberaargau-Emmental, Bollwerk 35, 3011 Bern.

## REGIONALGRUPPE BIEL

**Ortsdurchfahrt Nidau: Neues Gesicht**

Die VCS-Regionalgruppe Biel hat sich an der Mitwirkung zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Nidau beteiligt. Positiv ist, dass es durch die Senkung der Geschwindigkeit im Stedtli auf 30 km/h möglich wird, die Strasse überall (ohne Vortrittsrecht!) zu überqueren, und Umwege zum nächsten Fussgängerstreifen entfallen. Die mit der Hauptstrasse in Köniz gesammelten Erfahrungen haben die Gemeinde Nidau bewogen, das neue Verkehrsregime auszuprobieren. Die Verengung der Fahrbahn führt zu einer besseren Ausnutzung des verfügbaren öffentlichen Raums.

Die Schwachpunkte: Auf Druck der Ladenbesitzer dürfen keine Parkplätze aufgehoben werden, und es sind zu wenig Veloabstellplätze vorgesehen. In Nidau gibt es gute Geschäfte für den täglichen Gebrauch – Warentransport per Velo meist problemlos machbar –,

weniger für einen Grosseinkauf.

Volle Unterstützung verdient die Anordnung der Bushaltestellen auf der Fahrbahn. Unklar ist wegen des eingeschränkten Projektperimeters, ob die Verlegung der Haltestelle Kirche zur Kantonalbank als beste Lösung gelten darf. Mit der Weiterführung der Linie nach Port braucht es die Wendeschleife beim Bahnhof Nidau nicht mehr, daher muss zuerst Klarheit herrschen, wo die nächste Haltestelle stadtauswärts vorgesehen ist. Es gilt, den Langsamverkehr weiter zu stärken und den ÖV nicht zu beeinträchtigen.

Mario Nobs, Geschäftsführer

Unsere nächsten – für Mitglieder wie immer öffentlichen – Vorstandssitzungen finden statt am Mittwoch, 3. Mai, und am Mittwoch, 21. Juni 2017. Ab 18.00 Uhr an der Aarbergstrasse 91 (Störchuchi) in Biel.



© Postplatz Interlaken, Foto Kaspar Boss, Interlaken

## REGIONALGRUPPE THUN-OBERLAND

**Einladung zur Begehung 2017 in Interlaken**

**Dienstag, 20. Juni, 19.30 Uhr,** Hotel City Oberland, Interlaken  
Mit anschliessendem Apéro

(Gemeinderat) und Denise Roth (Zeltner Ingenieure Belp).

**Anmeldung** für die Begehung Crossbow und den Apéro bis 4. Juni 2017 an:

[suzanne.albrecht@vcs-be.ch](mailto:suzanne.albrecht@vcs-be.ch)

Anreise nach Interlaken West (an 19.23 Uhr): Thun ab 18.54, Spiez ab 19.05. Zu Fuss vom Westbahnhof in ca. 3 Minuten zum Hotel City Oberland. Rückreise: 22.05 Uhr nach Spiez und Thun.

Zur diesjährigen Begehung lädt die VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland nach Interlaken ein, wo Sie Neues zum Projekt CROSSBOW erfahren und die ausgeführten Projektabschnitte besichtigen können, dies unter Führung von Kaspar Boss

**Schallschutzkonzept für Bern-Belp!**

Der VCS Bern und die Vereinigung gegen Fluglärm (VgF) erhoben 2015 zusammen mit dem WWF Bern Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht gegen die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) genehmigte 4. Ausbaustufe des Flughafens Bern, im Interesse des Klimaschutzes und der Wohnbevölkerung. Denn die Ausbaupläne (4. Ausbaustufe und Südanflug) führen absehbar zu mehr Flugverkehr und Fluglärm.

Mitte November 2016 genehmigte das Bundesverwaltungsgericht die 4. Ausbaustufe mit gewissen Auflagen zum Schutz der Bevölkerung. Wir erachten diese Auflagen als ungenügend und fordern in einer Beschwerde ans Bundesgericht vom Flughafen Bern die Erstellung eines Schallschutzkonzepts. Es soll die Menschen im lärmakustischen Einwirkungsbereich des Flughafens vor gesundheitsschädigenden Aufwachreaktionen schützen, die auf Fluglärm und durch den Flughafen verursachten Industrie- und Gewerbelärm in der ersten Nachtstunde (22.00 – 23.00 Uhr) und der ersten Morgenstunde (06.00 – 07.00 Uhr) zurückgehen.

Gemäss Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung sind solche wiederholte Aufwachreaktionen gesundheitsschädigend und erhöhen das Risiko für physische und psychische Krankheiten erheblich. Das Bundesgericht hat, gestützt auf das Umweltschutzgesetz, bereits in einem früheren Entscheid einen Flughafenbetreiber zu entsprechenden Schutzmassnahmen verpflichtet.

Stéphanie Penher, Geschäftsleiterin



## Einladung zur Generalversammlung

Zürich



**Datum: Dienstag, 16. Mai 2017**

Aus organisatorischen Gründen wird um eine Anmeldung auf [vczh@swissonline.ch](mailto:vczh@swissonline.ch) gebeten.

**17.15 Uhr: Treff auf dem Bahnhofplatz Süd in Oerlikon, vor dem Bahnhofgebäude**

### «Alles neu im ÖV in Zürichs Norden»

Der Bahnhof Oerlikon und seine gesamte Umgebung haben sich in den letzten Jahren massiv verändert. Während der Bahnhof selber, der Bahnhofplatz Süd und der Max Frisch-Platz schon weitgehend gebaut sind, wartet die Umsteigedrehscheibe Ost noch

Um den Bahnhof Oerlikon geht es im Rahmenprogramm zur GV des VCS Zürich.

auf ihre definitive Gestalt. Daniel Boesch (SBB, Netzentwicklung Region Ost) führt uns durch den Bahnhof Oerlikon. Hans Jörg Käppeli (Gemeinderat und Vorstandsmitglied VCS Zürich) zeigt die Fragestellungen bei der Umsteigedrehscheibe Ost auf.

**18.30 Uhr: Generalversammlung des VCS Zürich mit anschließendem Apéro**, Restaurant Cityport, Affolternstrasse 56



**Traktanden:** 1. Begrüssung; Wahl der Stimmezähler/innen, Genehmigung der Traktandenliste; 2. Genehmigung des Protokolls der GV vom 31. Mai 2016; 3. Jahresbericht 2016; 4. Jahresrechnung 2016, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes; 5. Budget

2017; 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren; 8. Statutenänderung: Änderung des Zweckartikels, Tätigkeitsbereich; 7. Verschiedenes

**Anschliessend Apéro**

## Strassenlärmsanierung Stadt Zürich: Lausige Zwischenbilanz

**Nun ist klar, was die Stadt Zürich an Strassen mit Lärmgrenzwertüberschreitungen unternehmen will. Oder vielmehr, was nicht: Über 80 Prozent der Betroffenen sollen keine bundesrechtskonforme Lärmsanierung mit Massnahmen an der Quelle erhalten.**

Rund 130 000 Personen wohnen in Zürich an Strassen, die zu lärmig sind. Der Bundesrat sieht vor, dass landesweit alle von übermässigem Lärm Betroffenen bis zum 31. März 2018 geschützt werden: mit Massnahmen an der Quelle, wobei Temporeduktionen im Vordergrund stehen. Mittlerweile hat die Stadt Zürich an allen Strassen die entsprechenden Abklärungen getroffen, somit lässt sich ein erstes Fazit ziehen.

Bei rund 24 000 Lärmgeplagten will die Stadt mit einer Reduktion des Tempos die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung umsetzen. In allen übrigen Fällen – mit insgesamt über 100 000 Betroffenen – sollen Lärmschutzfenster her, ein Notbehelf, der zu den sogenannten «Erleichterungen» für den Strassenhalter zählt. Und dies, obwohl das Bundesge-

richt sich dazu unmissverständlich geäussert hat: «Die Erteilung von Erleichterungen, die zur Folge haben, dass die Anwohner auch künftig, auf unabsehbare Zeit hinaus, mit gesundheitsschädlichem Lärm leben müssen, ist ultima ratio. Sie setzt voraus, dass alle möglichen und zumutbaren Sanierungsmassnahmen ausgeschöpft sind.»

### Zeitverluste: billige Ausrede

Warum die Bilanz so lausig ist, kann am aktuellsten Fall gut illustriert werden. Im Zusammenhang mit einem Strassenbauprojekt an der Uetlibergstrasse wurden bundesrechtskonforme Lärmschutzmassnahmen zwar geprüft, dann aber verworfen. An diesem nur 300 m langen Strassenzug wohnen nicht weniger als 635 Personen. Die Lärmbelastung

liegt bei 24 von 29 Gebäuden sogar über den Alarmgrenzwerten. Einzige Begründung für das Njet: Der öffentliche Verkehr hätte mit Tempo 30 zu grosse Zeitverluste.

Auf der Quartierbuslinie 76 würde Tempo 30 zu einem Zeitverlust von rund 6 Sekunden führen. Zum Vergleich: Nur schon das Rotlicht an der Seebahnstrasse kostet den Bus immer wieder 50 Sekunden, ebenfalls längere Wartezeiten fallen vor der SZU-Barriere an. Weil die Stadt nicht gewillt ist, mit einer geeigneten Lichtsignalsteuerung diese Zeiteinbussen zu reduzieren, müssen also 635 Menschen auf Lärmschutz, wie er ihnen zusteht, verzichten.

Selbstverständlich wehrt sich der VCS Zürich, zusammen mit Uetlibergstrasse-Anwohnerinnen und -Anwohnern, gegen diesen unhaltbaren Entscheid mit einer Einsprache. Er erwartet vom Stadtrat, dass dieser bei den verbleibenden Sanierungsprojekten in den Kreisen 1, 3, 4, 5, 6, 11 und 12 der Bevölkerung den Lärmschutz zugesteht, den Bundesrat und Bundesgericht vorsehen.

Markus Knauss

Ob-/Nidwalden



## Veloparkierung

In jüngster Zeit ist der VCS Ob- und Nidwalden sehr aktiv im Bereich Baugesuch-Einsprachen bzw. -Einwendungen, wobei es stets um Gleiche geht: die Veloparkierung, deren Planung selten den Empfehlungen von ASTRA und Velokonferenz entspricht. Beim Projekt Löwengrube in Ennetmoos (4 MFH) gelangen dank Intervention des VCS Verbesserungen, die allen dienen: besser platzierte Veloräume, neu eingeplante Schiebetüre, etc. Bei der Grossüberbauung Quellenhof, Stansstad, werden Verhandlungen über unsere Optimierungsvorschläge stattfinden, ebenso beim Schulhaus Morgenstern, Ennetmoos. Extrem veraltet ist die Veloparkierung in der Grossmatt in Hergiswil, wo die Totalsanierung des Schulhauses ansteht.

Viel zu oft wird die Veloparkierung noch stiefmütterlich behandelt. Der VCS arbeitet auf den nötigen Bewusstseinswandel sowohl in Planungsbüros als auch bei Gemeindebauämtern und den kantonalen Baudirektionen hin.

Daniel Daucourt



Basel-Stadt/Baselland

**Velofahrerinnen und Fussgänger haben viele Gemeinsamkeiten – und im Strassenverkehr ein ähnliches Los. Sie sind ohne Blechhülle unterwegs und entsprechend verletzlich.**

Beide Mobilitätsformen sind sauber, leise, platzsparend – optimal im dichten Stadtgewusel – und gesund. Beide werden vom übrigen Verkehr an den Rand gedrängt, oft übersehen, in Abgase gehüllt. Das müsste zusammen-

## Warum sich streiten?

schweissen, möchte man meinen. Woher also die Unverträglichkeiten zwischen den umweltverträglichsten Mobilitätsformen?

In letzter Zeit wird von Fussgängerseite viel Unmut laut über unliebsame Begegnungen mit Velofahrenden. Unfälle sind zwar selten, das zeigt die Statistik, die grossen Risiken liegen ganz anderswo. Das ändert aber nichts daran, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger subjektiv von flitzenden Velos bedrängt oder bedroht fühlen. Und es gibt sie ja durchaus, die rücksichtslos Radelnden.



Konfliktfeld Fussgängerstreifen – was geht, was nicht?

### Kampagne in Planung

Fast-Unfälle und Schreckmomente trüben das Verhältnis unter den Nichtmotorisierten. Wir wollen einen Beitrag leisten, um dieses zu verbessern: mit der Planung einer Art Commitment, mit dem Velofahrerinnen und Velofahrer einen besonders rücksichtsvollen Fahrstil gegenüber dem Fussverkehr zusagen.

### Am gleichen Strick ziehen

Jene, die zu Fuss, und jene, die mit dem Velo unterwegs sind, sollen

sich auf dem bisschen Platz, den die Verkehrsplanung ihnen lässt, nicht prügeln, sondern gemeinsam für mehr Platz und Sicherheit im Strassenverkehr kämpfen. Voraussetzung dafür ist ein gutes Miteinander.

Dieses wollen wir in einer gemeinsamen Kampagne mit Pro Velo beider Basel schaffen und pflegen.

Der Vorstand

## Und schon ist die Strasseneuphorie da

Wie zu befürchten war, lässt das deutliche Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) vom vergangenen Februar die Strassenlobby träumen. Ihr Argument, der NAF nütze auch dem Velo- und dem öffentlichen Verkehr, erweist sich als leeres Gerede.

Umgehend hat das Bundesamt für Strassen ASTRA seinen «Sachplan Verkehr, Massnahmenteil Infrastruktur Strasse» (SIN) in die Vernehmlassung geschickt. Darin enthalten: der Bau des Gundeli-Autobahntunnels, ein 1960er-Uraltprojekt, das die Stadt gar nicht will. Die Baselbieter Strassenlobby im Dunstkreis der Wirtschaftskammer wiederum hat genau jetzt ihre 2015 lancierte Initiative «Zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» eingereicht. Sie

will u. a. Basel-Stadt freundschaftlich «verpflichten», den Gundeli-Autobahntunnel voranzutreiben. Er soll den Baselbieter Mehrverkehr schlucken.

### Attacken auf die Umwelt

Im Abstimmungskampf zum NAF betonte die Autolobby den Nutzen für die Agglomerationsprojekte. Das war natürlich billige Schaumschlägerei. Wo Velo- und Tramprojekte konkret werden, bekämpft sie diese in vorderster Reihe: den

Veloring Basel, den Margarethenstich, das Läuferfingerli (S9).

Und was tut der Gewerbeverband Basel-Stadt? Er will mit zwei Initiativen das Umweltschutzgesetz schwächen und die gesetzliche Vorgabe, den Autoverkehr in der Stadt bis 2020 um 10 Prozent einzudämmen, rückgängig machen.

Umso wichtiger bleibt für den VCS beider Basel die ungebrochene Unterstützung durch seine Mitglieder.

Stephanie Fuchs, Geschäftsleiterin



## Mitgliederversammlung 2017

Montag, 22. Mai 2017, **Unternehmen Mitte (neu!)**, 1. Stock, Gerbergasse 30, 4001 Basel  
18.15 Uhr: ordentliche Geschäfte  
19.15 Uhr: Apéro  
19.45 Uhr: «Fussgänger/Velo-Konflikte – muss das sein?»  
Referat Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz: «Was erwarten

wir zu Fuss von Leuten auf dem Velo?»  
Referat Pro Velo Schweiz (angefragt): «Was tun Velofahrende für die gute Nachbarschaft mit FussgängerInnen?»  
Einladung (erfolgt auch per Post) und Details auf der Homepage.

Der Vorstand

### Gesucht I – Revisor/in!



Wer hat 2–3 Stunden Zeit pro Jahr, um unseren langjährigen, geschätzten Revisor Christian Pestalozzi (Oberwil) zu ersetzen? Mitglieder mit Zahlenflair melden sich bitte bei [vcs.blbs@bluwien.ch](mailto:vcs.blbs@bluwien.ch).

Der Veloring verbindet die Veloachsen vom Stadtrand ins Zentrum untereinander und macht wichtige Ziele sicher erreichbar:

St. Johann-Quartier/Novartis-Campus – Kannenfeldpark – Schützenmattpark – Zolli (Zollisteg, neu) – Bahnhof SBB – St. Alban-Quartier – Wettsteinquartier/Roche – Erlenmattquartier – St. Johann/Novartis-Campus.  
Ja am 21. Mai für sicheres, entspanntes Velofahren!  
[www.veloring.ch](http://www.veloring.ch)



## Achtung Baustelle!

Greifengasse und Mittlere Brücke werden seit Anfang April bis August 2017 in mehreren Etappen umgebaut. Die Veloumfahrung verläuft via Rheingasse/Schafgässlein/Utengasse bzw. Teichgässlein/Unt. Rheingasse. Von Mitte Juni bis Mitte August wird die Fahrbahn der Mittleren Brücke komplett gesperrt sein. Velos geniessen während dieser Zeit Gastrecht auf den Trottoirs.

Bitte unbedingt langsam fahren und absteigen, wenn es zu eng wird – als Dank dafür, dass lange Umwege erspart bleiben. Wegen Baumulden etc. wurden in der Utengasse und Rebasse Velo-Parkplätze temporär aufgehoben. Wir wollen Ersatz (Abklärung bei Redaktionsschluss noch im Gang).

Danke fürs Mitmachen, liebe Velofahrende, es dient unserer Sache.

## ÖV-Fonds: klingt gut, ändert wenig

**Der Aargauer Grosse Rat hat einen speziellen Fonds für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Die wahre Lösung wäre ein Mobilitätsfonds.**

Gefallen ist der Beschluss vom 7. März 2017 überdeutlich mit 113 zu 17 Stimmen. Gespeist wird der Fonds durch ordentliche Staatsmittel (etwa 14 Mio. CHF) und einen Viertel des Kantonsanteils am LSV-A-Ertrag (etwa 6,6 Mio. CHF). Das neue Modell ist bezüglich der Strassenrechnung und des allgemeinen Staatshaushalts kostenneutral ausgestaltet: Es fließen künftig nicht mehr Mittel in die ÖV-Infrastruktur, sondern die kantonale Finanzstruktur wird verändert; die Finanzierung läuft neu über den zweckgebundenen ÖV-Infrastruktur-Fonds. Dies kann Vorteile haben bei Grossprojek-

ten, es erhöht die Planungssicherheit und glättet die Auswirkungen von Grossinvestitionen auf die Staatskasse. Doch wer genauer hinschaut, entdeckt grosse Mängel. Die eigentlichen Probleme bei der Verkehrsfinanzierung bleiben ungelöst.

### Krasses Ungleichgewicht

In die Spezialfinanzierung Strasse fließen jedes Jahr 250 Mio. Franken, in den beschlossenen ÖV-Fonds hingegen nur ca. 25 Millionen. Auch wenn der ÖV-Betrieb nebenher mit ordentlichen Mitteln finanziert wird, bleibt das krasse Missverhältnis bestehen. Zudem muss der Gros-

se Rat die ordentlichen Mittel für den Fonds jährlich bewilligen. Bei der gegenwärtigen angespannten Finanzlage dürfte der Rotstift bald einmal auch hier angesetzt werden.

Es bräuchte einen verkehrsträger-übergreifenden Mobilitätsfonds, um die Mobilitätsbedürfnisse im Aargau möglichst effizient, ökologisch, menschenfreundlich und nachhaltig befriedigen zu können. Dabei müssten unbedingt die externen Kosten des Verkehrs miteinbezogen werden.

Mit dem neuen Fonds wird zwar ÖV-Infrastruktur gebaut und erhalten. Aber allein damit ist noch kein einziger Passagier befördert. Es braucht ein attraktives Angebot, doch drohen auch bei dessen Bestellung Sparmassnahmen. Dieses Problem hat der Grosse Rat bedauerlicherweise ausgeblendet.

Fabio Gassmann

Wohin die Reise geht im Aargauer ÖV, ist so offen wie zuvor.

## Gesucht II – Velo-Hotspots BL

Gefahrenstellen auf dem Baselbieter Radrouthenetz, dringend zu beheben? Bitte melden Sie solche bis am 31. Mai 2017 an [vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch) – das Tiefbauamt BL ist interessiert.



Freiburg



## Einladung zur GV

**Dienstag, 23. Mai 2017, 19.00 Uhr**, Centre le Phénix (Rue des Alpes 7), Freiburg

**20.15 Uhr:** Referat des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors Jean-François Steiert zu den kantonalen verkehrspolitischen Perspektiven

**Traktanden:** 1. Protokoll der Generalversammlung vom 24.5.2016; 2. Jahresbericht 2016; 3. Bericht des Kassiers 2016; 4. Revisorenbericht 2016; 5. Genehmigung der Jahresrechnung 2016; 6. Budget 2017; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2017; 9. Verschiedenes

Es wird ein Rückblick auf ein bewegtes Jahr: Trotz dem fast gleichzeitigen Abgang von Pierre-Olivier Nobs und Silvia Maspoli entfaltete der VCS Freiburg eine sehr rege Aktivität, von der Mitarbeit in Kommissionen über Einsprachen gegen zu wenig nachhaltige Projekte bis hin zu Velobörsen und Pedibus. Dazu kam die eigentliche politische Arbeit, bei Wahlen und Abstimmungen oder der kritikwürdigen kantonalen Strategie in Sachen Umfahrungsstrassen. Und: die Vereinsstruktur wurde im Sinn einer klaren Rollenenteilung bereinigt: Gegen aussen vertritt den VCS das demokratisch legitimierte Präsidium. Das politische und das administrative Sekretariat wurden zusammengelegt, dessen Leitung kümmert sich ums operative Geschäft und leistet Hintergrundarbeit im Dienst des Vorstandes. ■





Solothurn

## Blick in die Energiezukunft

Im Hybridwerk in Zuchwil, Schauplatz der MV 2017, erprobt man Lösungen für eines der Hauptprobleme der Energiestrategie 2050.



Hybrid bedeutet «zusammengesetzt» oder «Mischling». Das Hybridwerk des Energie- und Wasserversorgers «Regio Energie Solothurn» heisst so, weil hier drei Energieformen und Wasser zusammenkommen und weil die Energie von einer Form in andere umgewandelt wird.

Kernstück ist ein Elektrolyseur, der via chemischen Prozess der Elektrolyse mittels Strom Wasser in Wasserstoff und Sauerstoff aufspaltet. Ersterer kann in geringer Konzentration ins Erdgasnetz eingespeist werden.



«Power to Gas» heisst dieses Verfahren, das als Schlüsselement der Energiestrategie 2050 gilt, könnte es doch helfen, ein Kernproblem zu lösen: Die Nutzung von Solarenergie für den Winter, denn Gas kann anders als Elektrizität einfach und langfristig gespeichert werden.

Perfektioniert wird dieses Verfahren mit dem nächsten Schritt, der bereits im Gang ist, der Verarbeitung von Wasserstoff mit Kohlenstoff zu synthetischem Methan, das praktisch dasselbe ist wie Erdgas und zu

100 Prozent ins Gasnetz eingespeist werden kann.

Doch noch mehr ist «hybrid» an diesem Werk, wie die interessierte Besucherschar demonstriert bekam: Mit einem Blockheizkraftwerk kann es auch Gas in Strom und in Fernwärme umwandeln. Das ermöglicht eine dezentrale Energieversorgung – ein weiteres wichtiges Element der Energiestrategie 2050, die den VCS 2017 stark beschäftigten wird.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

## Wechsel an der Spitze

Das wichtigste Geschäft an der Mitgliederversammlung 2017 des VCS Solothurn am 15. März war der Wechsel im Präsidium, das in die Hände von Fabian Müller übergeht.

Heinz Flück und Anja Kruijse hatten 2015 das Co-Präsidium im Sinn einer Übergangslösung übernommen. Sie haben es nun abgegeben, bleiben uns aber als Vorstandsmitglieder erhalten. An der MV dankte der Vorstand den beiden für ihr Engagement mit einem «Fresspäckli». Der neue Präsident wie auch der gesamte Vorstand wurden einstimmig (wieder-)gewählt.

Daneben gaben das Co-Präsidium und Geschäftsleiterin Anita Wüthrich einen Überblick über die Themen, die den VCS Solothurn 2016 und 2017 beschäftigten und beschäftigen werden, namentlich folgende:

■ Gestaltungsplan Gäupark: Der VCS hat gegen den Ausbau dieses Einkaufszentrums in Egerkingen Beschwerde erhoben.

■ Einsprache eingelegt haben wir auch gegen die Erhöhung der Parkplatzzahl beim Sälipark in Olten; wir fordern Projektverbesserungen (s. VCS-Magazin 1/2017).

■ Wir haben für die Erhaltung des Weissensteintunnels auf der BLS-Linie Solothurn–Moutier gekämpft (s. S. 30). Weiter engagieren wir uns für das «Läufelfingerli», die Zugsverbindung Sissach–Läufelfingen–Olten.

■ Weitere Schwerpunkte sind der Einsatz für verschiedene Lärmsanierungsprojekte, die Mitsprache beim Umbau des Bahnhofplatzes Olten und beim Nutzungsplan Weissenstein, wo wir eine striktere Parkplatzbewirtschaftung und bessere Angebote der Seilbahn fordern.

Der Vorstand

## «Komplimente sind mir egal»

Fabian Müller sass schon von 2003 bis 2007 im Vorstand des VCS Solothurn, dessen neuer Präsident er nun ist. Was hat ihn geprägt, was treibt ihn an?

VCS-Magazin: Herzliche Gratulation, Fabian, weshalb dein Engagement für den VCS?

Fabian Müller: Er ist der Verband, der sich für eine nachhaltige, zukunftsfähige und ökologische Nutzung der Verkehrsträger einsetzt. Dies sind auch meine Prioritäten. Geprägt hat mich die Situation in der Klus bei Balsthal, wo der Kanton seit Jahren versucht, ein überrißenes Umfahrungsprojekt durchzudrücken, das mehr Probleme schafft als löst.

Als Präsident kommt viel Arbeit auf dich zu...

Mit meinen Engagements als «halbamtlicher» Hausmann, Geschäftsführer der casa fidelio und Kantonsrat muss ich meine Kräfte gut einteilen. Die gemeinsame Erziehung unserer Kinder ist mir sehr wichtig. Weil diese nun in der Schule und im Kindergarten sind, habe ich wieder etwas mehr Zeit.

Fortsetzung auf S.37



Fabian Müller (1979) ist verheiratet und hat zwei Söhne (7- und 5-jährig); die Familie wohnt in Balsthal. Beruflich ist er Geschäftsführer der casa fidelio, einer Institution für suchtmittelabhängige Männer. Seit 2009 sitzt er für die SP im Kantonsrat.



### Was sind für dich die wichtigsten Themen für den VCS Solothurn in naher Zukunft?

Das werden vor allem die Revision des kantonalen Strassenverkehrsgesetzes sowie die geplante Umfahrung Klus zwischen Balsathal und Oensingen sein.

### Welches Kompliment würdest du in ein paar Jahren, wenn du als Präsident wieder abtrittst, am liebsten hören?

Offen gestanden, mir sind Komplimente egal. Ich freue mich einfach darauf, mit einem tollen

Vorstandsteam unsere Ziele anzugehen und unsere Projekte zu verwirklichen.

### Wie ökologisch bist du im Alltagsverkehr unterwegs?

Beruflich benutze ich hauptsächlich die öffentlichen Verkehrs-

mittel. Beim Einkaufen meistens das Auto meiner Frau – wenn ich mal einkaufe, dann gleich im grossen Stil. Beim Organisieren der Ferien ist es immer ein Abwägen zwischen Aufwand, Ökologie sowie Wünschen von Frau und Kindern. ■

## Informative Jahresversammlung

Eine stattliche Anzahl Mitglieder befasste sich am 8. März an der Jahresversammlung 2017 im geschichtsträchtigen Museum am Hafen Romanshorn mit dem Thema Mobilitätsmanagement. In einem eindrücklichen Referat zeigte Georg Sele, Vorstandsmitglied des Verkehrs-Clubs Liechtenstein, wie die Industriefirma Inficon in Balzers mit einer Palette von Massnahmen die Mitarbeitenden dazu brachte, ihren Arbeitsweg möglichst zu Fuss,

per Velo oder ÖV zu bewältigen. So konnte der Anteil der Autopendler, von der Geschäftsleitung bis zum Putzpersonal, von 68 auf 40 Prozent gesenkt und die Tiefgarage um ein Geschoss mit 80 Parkplätzen reduziert werden. Das spart der Firma 120 000 Franken pro Jahr. Nebenwirkungen: weniger Stress, bessere Gesundheit und Fitness!

Walter Lang, Landschlacht, zeigte auf, wie die Spitäler Münsterlingen versuchen, die

Belastungen durch den Verkehr (Abgase und Lärm auf den Zufahrtsstrassen) in Grenzen zu halten. Mit der zusätzlichen Bahn-Haltestelle der Seelinie, dichtem Busfahrplan, geeigneten Fuss- und Velowegen sowie einer modernen Parkplatzbewirtschaftung soll der motorisierte Privatverkehr begrenzt werden, denn Platz für immer neue Parkierungsanlagen ist gar nicht vorhanden.

Im statutarischen Teil wurden die Verbandsgeschäfte genehmigt und zwei verdiente langjährige Vorstandsmitglieder, Jana Brönmann und Wolfgang Schreier, verabschiedet. Deshalb hier der Aufruf an alle, die sich eine Mitarbeit im Vorstand oder in anderer Form vorstellen können: Meldet euch bei uns, nehmt unverbindlich an einer Vorstandssitzung teil!

Peter Wildberger

Thurgau 

### Mobilitätskurse für Senioren

Der VCS und Pro Senectute organisieren auch dieses Jahr Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit Billettautomaten besser zurecht kommen möchten. Die Halbtages-Kurse, geleitet von Fachleuten, sind kostenlos und beginnen jeweils um 8.30 Uhr:

16. Mai: Frauenfeld; 13. Juni: Romanshorn; 14. Juni: Arbon; 19. September: Frauenfeld; 25. Oktober: Kreuzlingen; 26. Oktober: Weinfelden. Anmeldung und Auskunft:

Tel. 071 626 10 83, info@tg.pro-senectute.ch



## Kursangebot für Seniorinnen und Senioren

Auch dieses Jahr organisiert die VCS-Sektion Schwyz zusammen mit Pro Senectute und weiteren Partnern halbtägige, kostenlose Kurse für Seniorinnen und Senioren, die über Neuerungen im öffentlichen und im Strassenverkehr im Bild sein wollen, um selbstständig und clever mobil zu bleiben und sich sicher fühlen zu können. Es erwarten Sie viele nützliche Tipps von ÖV-Experten und der Kantonspolizei Schwyz,

u.a. zu folgenden Fragen:

- Wie kann ich bequem am Automaten ein Billett kaufen?
- Welches ist das beste ÖV-Angebot für mich?
- Wie funktionieren die Tarifsysteme, der Tarifverbund?
- Was gibt's Neues an Strassenverkehrsregeln?
- Worauf muss ich als Fussgänger/-in besonders achten?

Die vermittelte Theorie und praktische Übungen machen fit

für den mitunter hektischen Alltag im öffentlichen Raum. Die Kurse finden bei jeder Witterung statt und dauern je von 13.30–17.15 Uhr:

**Am 1. Mai in Küsnacht** am Rigi, Monséjour-Zentrum am See, Quaistrasse 2. Anmeldung/Auskunft: Pro Senectute, Beratungsstelle Innerschwyz, Bahnhofstr. 29, 6440 Brunnen, Tel. 041 810 32 27 (8–11.30 Uhr), beratungsstelle@sz.pro-senectute.ch

**Am 23. Mai in Lachen**, Bahnhofplatz 3, 8853 Lachen  
Pro Senectute, Beratungsstelle Ausserschwyz,  
Tel. 055 442 65 55, lachen@sz.pro-senectute.ch  
Die Teilnehmenden erhalten nach dem Kurs einen Geschenkgutschein der SBB. ■

Schwyz 



Fürstentum Liechtenstein

## Kontinuität im Vorstand



Sie bilden, an der GV vom 16. März im Amt bestätigt, den VCL-Vorstand: Paul Vogt, Rudolf Jenne, Georg Sele, Herbert Lageder, John Stoll und Willy Marxer (v.l.), dazu kommt Klaus Dünser (fehlt auf dem Bild).

Die Kontinuität ist gewährleistet, frische Kräfte sind willkommen: Wir suchen weitere Vorstandsmitglieder, besonders aus den Gemeinden Schaan und Ruggell.

### Sicher im Sattel

Unsere Radfahrkurse für Primarschülerinnen und -schüler und ihre Eltern – mit einer von den Elternvereinigungen organisierten Zwischenverpflegung – finden 2017 in vier Gemeinden statt: Eschen, am 6. Mai; Vaduz, am 13. Mai; Ruggell, auch für Gamprin und Schellenberg, am 20. Mai; Schaan, am 10. Juni. Sie dauern jeweils von 13.30–17.15 Uhr. Details und Anmeldung: [www.vcl.li/?page=1&id=54](http://www.vcl.li/?page=1&id=54)

Georg Sele

## Die Rad-Wettbewerbe sind am Laufen!

Seit 1. April und bis Ende Oktober heisst es wieder «Radfahren für Ihre Gesundheit». Schon angemeldet? Wer erstmals mitmacht, muss sich registrieren.

Vom 1. Mai bis Ende Juni läuft der Wettbewerb «Mit dem Rad zur Arbeit». Mitmachen können Angestellte der beteiligten LIHK-Betriebe, der Landesverwaltung (inkl. Weiterführende Schulen) und Gemeindegestellte, einschliesslich der Lehrpersonen von Kindergärten und Primarschulen.

Details:

[www.fahrradwettbewerb.li](http://www.fahrradwettbewerb.li)


Graubünden

## Ja zum Radweg Trimmis–Chur

VCS und Pro Velo Graubünden begrüssen das von der Bevölkerung am 12.2.2017 bewilligte Radwegprojekt Trimmis–Chur: Damit kann endlich eine seit 31 (!) Jahren geforderte Verbesserung für den Alltagsveloverkehr umgesetzt und eine gewichtige Lücke im Veloroutennetz geschlossen werden. Die geplante Linienführung über den Mittelweg ist attraktiv, direkt und si-

cher, verläuft grösstenteils auf bestehenden Wegen und ist für Trimmis wie für Chur kostengünstig.

Strittig ist die Frage der Asphaltierung im Bereich der Trimmiser Witenen. Der VCS hält dazu fest: Beiträge von Bund und Kanton aus dem Agglomerationsprogramm sind daran geknüpft, dass die Gemeinden Veloverbindungen möglichst as-

phaltieren. Im Bereich der Witenen verhält es sich jedoch anders. Da der Mittelweg im Bundesinventar der historischen Verkehrswege (IVS) figuriert, muss seine Schutzwürdigkeit auch bei der Radwegprojektierung berücksichtigt werden. Eine Lösung mit einer naturbelassenen Wegoberfläche ist möglich: am ehesten mit einer Chaussierung

(Kiesbelag mit Koffer), welche für die Natur einen minimalen Eingriff bedeutet und für den Veloverkehr dennoch den nötigen Komfort bietet. Dass die restlichen Wegabschnitte asphaltiert werden, begrüssen wir sehr.

Stefan Grass

Stellungnahme zum Projekt: [www.vcs-gr.ch/graubuenden/aktivitaeten](http://www.vcs-gr.ch/graubuenden/aktivitaeten)

### Offizielle Einladung zur MV 2017

Am Samstag, 20. Mai 2017, ab 09.15 Uhr, lädt der VCS Graubünden im Restaurant Astoria in Chur zur diesjährigen ordentlichen Mitgliederversammlung ein. Traktandenliste: 1. Protokoll der MV vom 4. Juni 2016; 2. Jahresbericht 2016 und Jahresprogramm 2017; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2016; 4. Budget 2017; 5. Wahlen; 6. Varia. Anschliessend wird mit der RhB ein Ausflug mit Wanderung in der Davoser Landschaft unternommen.

Details: [www.vcs-gr.ch/de/graubuenden/ueber-uns/mv-2017.html](http://www.vcs-gr.ch/de/graubuenden/ueber-uns/mv-2017.html)

An der diesjährigen Velobörse vom 18. März in Chur, organisiert von VCS und Pro Velo, haben 55 Prozent der 954 zum Verkauf angebotenen Velos den Besitzer oder die Besitzerin gewechselt.





## Bahnausbau ja, aber mit Augenmass



Die bestehenden zwei Einspur-Tunnel auf der sehr dicht befahrenen Strecke Zug–Zürich bieten grosse Probleme: Sie destabilisieren den Fahrplan. Schon eine kleine Verspätung oder Panne kann massive Folgen haben. Die logische Lösung heisst «Zimmerberg light».

Eigentlich scheint alles relativ einfach zu sein. Der unumgängliche Ausbau auf zwei Spuren ist für 500 bis 600 Millionen Franken zu haben: Für die Variante «Zimmerberg light» braucht es «nur» einen zweiten Albistunnel Baar Litti–Sihlbrugg (3,4 km), parallel zum bestehenden, sowie einen neuen Doppelspurtunnel Sihlbrugg–Horgen Oberdorf (ca. 2 km). Doch die Zuger Regierung und die SBB bevorzugten einen 11,3 km langen und rund 1,3 Mia. Franken teuren «Zimmerberg-Basistunnel II» (ZBT II). Dieser würde es zwar ermöglichen, von Zug bis Zürich unterirdisch durchzubrausen, aber die Nachteile wären riesig. Zu den gewaltigen Kosten und der sehr langen Bauzeit käme hinzu, dass Thalwil nicht mehr angeschlossen und somit die Verbindungen ans linke Zürichseeufer und wei-

ter nach Glarus und Chur nicht mehr direkt gewährleistet wären. Zudem gäbe es keine Möglichkeit eines direkten Anschlusses an die Durchmesserlinie in Zürich zum Flughafen: Der Basistunnel endet im Sackbahnhof.

### Ganz klar überdimensioniert

Zu beachten ist ferner, dass mit dem ZBT II die S-Bahn via Thalwil immer noch durch die zwei bestehenden Tunnel fährt. Ein ZBT II, der einzig Interregio und anderen Schnellverbindungen dient, ist aus unserer Sicht klar überdimensioniert. Und last but not least: Zugfahren ist für viele Personen ein Vergnügen und die Landschaft zwischen Zürich und Zug über weite Strecken eine Augenweide. Tunnelfahrten sind nicht jedermanns Sache.

Die Variante «Zimmerberg light» mit dem Ausbau der zwei bestehenden Tunnel Albis und Zimmerberg weist demgegenüber eine ganze Reihe von Vorzügen auf:

- Ihre Kosten sind um über die Hälfte geringer.
- Durch die Etappierbarkeit sind die viel kürzeren Bauetappen unabhängig voneinander realisierbar.
- Sie ist schneller realisierbar als der ZBT II. Sanierungsarbeiten an Wochenenden, an denen die Strecke gesperrt werden muss,

wären schneller nicht mehr nötig, und durch die Doppelspur ergibt sich rascher eine höhere Fahrplanstabilität.

■ Nicht nur Thalwil bleibt als Umsteigebahnhof erhalten, es können – für Zug nicht unwesentlich! – auch direkte Züge via Durchmesserlinie zum Flughafen Zürich verkehren.

■ Wie beim ZBT II wird ein Interregio-Viertelstundentakt zwischen Luzern und Zürich möglich.

■ Von ICE über IR bis zur S-Bahn: Alle fahren durch diese zwei Tunnel. Die im Vergleich zum ZBT II höhere Verkehrsdichte macht die Strecke für die SBB rentabler.

Einziger Nachteil: Die Fahrzeit wird um etwa vier Minuten länger sein als mit dem ZBT II.

Göran Larsson

Mehr Infos: [www.zimmerberg-light.ch](http://www.zimmerberg-light.ch)



Rote Linien: Variante «Zimmerberg light» mit den zwei Tunnels Baar Litti–Sihlbrugg und Sihlbrugg–Horgen Oberdorf.  
Grüne Linien: Variante «Zimmerberg-Basistunnel II» (ZBT II).  
Gestrichelte Linien: Tunnel.  
Quelle: NZZ

### Die Generalversammlung naht

Dienstag, 9. Mai 2017, Rest. Colonia Italiana Zug, Zugerbergstrasse 14 in Zug. 18.30 Uhr Apéro, Beginn der ordentlichen GV 18.45 Uhr. Traktandenliste und Jahresbericht 2016 wurden allen Mitgliedern per Post zugestellt.

### Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# Österreich im Nachtzug entdecken

Von Camille Marion

Deutschland, Italien, Österreich: Die Nachbarländer der Schweiz sind mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar, auch wenn die Reise manchmal mehrere Stunden dauert. Damit die Zeit schneller vorbeigeht, gibt es eine ideale Lösung: schlafen!

**I**m Gegensatz zu ihren europäischen Konkurrentinnen glaubt die österreichische Bahn ÖBB fest an das Potenzial des Nachtzugs. Vor kurzem hat sie die ursprünglich von der DB, ihrer deutschen Schwestergesellschaft, betriebenen Verbindungen übernommen und bietet nun 15 Nachtreisen zwischen Österreich, Deutschland, der Schweiz und Italien an. Ob im Couchette oder im Schlafwagen, mit den verschiedenen angebotenen Kategorien wird der Reisende sicher die Option finden, die für seine Reise passt. Unsere erste Etappe: die Stadt Wien, bekannt für ihre Geschichte und Kultur. Um in die Hauptstadt Österreichs zu gelangen, schliesst man einfach die Augen, lässt sich vom Zug in den Schlaf wiegen und erwacht zehn Stunden später in der Wiener Sonne.

## Wien entdecken

Zum achten Mal hintereinander setzt die Mercer-Studie Wien auf Platz 1 des Lebensqualitäts-Rankings der grössten Städte der Welt. Die Metropole ist unter anderem bekannt für ihre Velo-Infrastrukturen, den flüssigen Verkehr oder auch die Qualität ihres ÖV-Netzes. Was den letzten Punkt betrifft, so stimmt es durchaus, dass die Stadt ein breites Mobilitätsangebot hat: Mit den Metro-, Bus- und Tramlinien können all die historischen Sehenswürdigkeiten besucht werden, an denen es Wien bekanntlich nicht mangelt. Doch man kann auch vom schönen Wetter profitieren und dank dem Citybike-Angebot mit 120 Abstellplätzen selber auf den hervorragend eingerichteten Velowegen in die Pedale treten. Oder man steigt, um richtig in die Geschichte einzutauchen, in eine Kutsche und lässt sich durch die Altstadt führen.

Mit ihrer jahrhundertealten Geschichte zieht die Stadt Wien alle Touristen in ihren Bann. Um deren Besuch angenehm und einfach zu gestalten, gibt es vorteilhafte ÖV-Tickets in Kombination mit vielen

touristischen Attraktionen. Mit der Vienna City Card zum Beispiel profitiert man von reduzierten Eintrittspreisen für über 200 Angebote und fährt dazu 24, 48 oder 72 Stunden lang gratis Metro, Bus und Tram. Das erstaunlich billige Konzept (weniger als 25 Euro für 72 Stunden) lässt dem Besucher alle Freiheiten bei der Erkundung der Stadt.

## Das historische Stadtzentrum

An einem Wochenende erhält man einen guten Überblick über die Vielfalt der Wiener Sehenswürdigkeiten. Die ehemalige Hauptstadt des römisch-germanischen Kaiserreichs und des Erzherzogtums bzw. des Kaiserreichs Österreich glänzt mit zahlreichen prächtigen Monumenten aus all den verschiedenen Epochen.

Das während langer Zeit von imposanten Festungen geschützte Stadtzentrum ist heute von der breiten Ringstrasse umschlossen. Es gehört seit 2001 zum Unesco-Weltkulturerbe und setzt sich aus einer grossen Ballung von Gebäuden verschiedener Epochen und Stile zusammen. Dieser Stadtteil, das so genannte historische Wien, lässt sich gut zu Fuss entdecken. Der Rundgang beginnt bei den Sehenswürdigkeiten am Ring. Das Parlament, ein beeindruckendes Gebäude vom Ende des 19. Jahrhunderts, zieht mit seiner griechisch inspirierten Architektur und den majestätischen Statuen sofort die Blicke auf sich. Nicht weit davon entfernt befindet sich das Rathaus. Das in neugotischem Stil erbaute Gebäude erreicht fast 100 Meter und steht dem berühmten Burgtheater gegenüber, dem grössten deutschsprachigen Theater der Welt.

Nach diesem ersten Überblick widmen wir uns dem eigentlichen Zentrum. Die Hofburg mit einem Dutzend Gebäude und über 2500 Zimmern ist der grösste Wiener Palast. Ihr Bau begann bereits 1220 und zog sich über Jahrhunderte hinweg. Die lange Entwicklung erklärt auch den unglaublichen Stilmix in der

Schloss Belvedere in Wien, wo die Werke von Gustav Klimt ausgestellt sind.





Winterresidenz der Habsburg-Dynastie. Der von wundervollen Gärten umgebene Palast beherbergt heute verschiedene Museen sowie Wohnungen unter anderem für den Staatspräsidenten der Republik Österreich.

In den belebten Gassen des Stadtzentrums steht Geschäft an Geschäft, unterbrochen nur von typischen Cafés. Man flaniert auf den sonnenerwärmten Pflastersteinen, um zum Stephansdom zu gelangen, dem eigentlichen Wahrzeichen von Wien. Mit seinem farbigen Dach und dem eleganten Turm ist das in gotischem Stil erbaute Gotteshaus das höchste Gebäude der Stadt. Der im Zweiten Weltkrieg schwer beschädigte Dom wurde in nur sieben Jahren neu errichtet und so auch zum Symbol des Wiederaufbaus in Österreich.

### Kultur und Gastronomie

Man kann Wien nicht besuchen, ohne sich von der Magie der Museen anstecken zu lassen. Die Auswahl ist schwierig, gibt es doch in

der ganzen Stadt über 100 Museen. Viele sind der Kunst gewidmet und stellen historische Meisterwerke oder zeitgenössischere Kunstwerke aus. Die Wiener Geschichte erscheint hier in all ihren Facetten: Leben im Kaiserreich, Eroberungen, Krieg und Liebe.

Bei unserem kurzen Aufenthalt entscheiden wir uns für das Kunstmuseum. Das riesige Gebäude vom Ende dem 19. Jahrhunderts befindet sich im Museumsquartier und steht gegenüber dem naturhistorischen Museum, einem ebenso imposanten Bau, was dem Quartier eine unglaubliche Atmosphäre verleiht. Der Besucher, der durch die schwere Eingangstüre tritt, taucht in eine einzigartige Welt ein. Die hohen, prestigeträchtigen Decken mit riesigen Skulpturen und Malereien erinnern uns daran, wie klein wir selber sind. Die Säle enthalten zahlreiche Werke aus den alten Sammlungen der Familie Habsburg. Griechische, etruskische, römische und ägyptische Kunst komplettiert

### Mehr Informationen

Nachtzug Zürich–Wien oder Zürich–Graz: mit den SBB ([www.sbb.ch/oesterreich](http://www.sbb.ch/oesterreich))

#### Wien

[www.wien.info](http://www.wien.info)

Citybike: [www.citybikewien.at](http://www.citybikewien.at)

Hotel Daniel: komfortabel und modern, nahe Schloss Belvedere, [www.hoteldaniel.com](http://www.hoteldaniel.com)

#### Graz

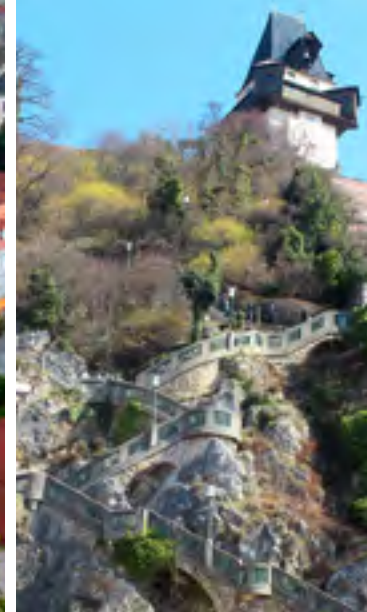
[www.graztourismus.at](http://www.graztourismus.at)

Zum Thema Design: [www.graz-cityofdesign.at](http://www.graz-cityofdesign.at)  
Hotel Wiesler: schönes Hotel beim Kunsthaus Graz, [www.hotelwiesler.com](http://www.hotelwiesler.com)



© Camille Marion





Das Kunsthaus Graz,  
2003 am Ufer  
der Mur erbaut.

Der Aufstieg auf  
den Schlossberg ist  
herausfordernd, bietet  
aber eine einmalige  
Sicht auf Graz.

die beeindruckende Sammlung von Gemälden der grössten europäischen Künstler.

Nach diesem Besuch ist es Zeit, sich der Wiener Gastronomie zu widmen. Die österreichische Hauptstadt ist berühmt für ihr Schnitzel, das in den meisten Restaurants der Stadt angeboten wird. Wer nur einen schnellen Imbiss möchte, begnügt sich mit einer offen verkauften Wurst. Österreichischer Fastfood... Die Cafés der Stadt wiederum, Symbole der Wiener Lebensfreude, sind für jeden Besucher ein Muss. Hier isst man ein Stück der berühmten Sachertorte mit Schokolade und Aprikosenmarmelade.

#### Ausserhalb des Zentrums

Das Stadtzentrum von Wien hat viel Wunderbares zu bieten, doch es gibt in der Metropole auch noch andere Dinge zu sehen. Mit dem Tram erreicht man den Prater, mit sechs Millionen Quadratmetern die eigentliche Lunge der Stadt. Zur grossen Grünfläche mitten in der Stadt gehört der atypische Vergnügungspark, dessen Riesenrad eine wunderbare Aussicht über Wien garantiert.

Die Citybikes: ein einfaches und angenehmes Verkehrsmittel, um die Stadt Wien zu erkunden.



Was wäre Österreich ohne seine Schlösser? Das bekannteste und beliebteste in Wien ist natürlich Schloss Schönbrunn, Sommerresidenz der Kaiserfamilie. Hier kann man ohne Weiteres einen ganzen Tag verbringen, um die Vielfalt des Gebäudes, die Schönheit seiner Gärten und die Geschichte der Bewohner zu entdecken. Etwas näher beim Zentrum lockt auch das Schloss Belvedere, in dem die weltweit grösste Sammlung von Werken von Gustav Klimt zu bewundern ist.

#### Graz, Hauptstadt der Steiermark

Etwas mehr als zwei Stunden Zugfahrt trennen Wien von Graz, der zweitgrössten Stadt Österreichs. Die europäische Kulturhauptstadt 2003 verbindet elegant ein schönes historisches Erbe mit einem subtilen avantgardistischen Geist. Als Universitätsstadt (vier Universitäten und zwei Fachhochschulen) zeichnet sie sich durch eine im Vergleich zum riesigen Wien lockerere und bescheidener Atmosphäre aus.

Die mittelalterlichen Gassen schlängeln sich durch historische Gebäude und geben den Blick auf hübsche Innenhöfe frei. Graz ist sehr angenehm zu Fuss oder mit dem Tram zu entdecken, Letzteres mit dem nicht unwesentlichen Vorteil, dass es im ganzen Stadtzentrum gratis ist. Dieses Zentrum, Unesco-Weltkulturerbe, bietet viele tolle Sehenswürdigkeiten wie das Rathaus oder den St.-Ägidius-Dom mit einem faszinierenden Innenleben. Mit grossem Vergnügen flanieren man durch die Strassen der ältesten Fussgängerzone Europas.

Der Schlossberg, der grüne Hügel, um den herum sich die Stadt gebildet hat, ist zu Fuss, per Lift oder mit der Standseilbahn erreichbar. Ganz oben erwarten den Besucher ein prächtiges Panorama, der Uhrturm und weitere Überreste der Burg, die einst an dieser Stelle thronte.

Die Wiener Paläste sind nicht fern, doch in Graz besucht man das Schloss Eggenberg.

Das in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts von Kaiser Ferdinand II. errichtete Gebäude befindet sich leicht ausserhalb der Stadt, ist aber mit dem Tram problemlos erreichbar. Es ist von einem grossen Naturpark umgeben, wo man unter anderem auf Pfauen, Kaninchen und Mufflons treffen kann.

#### Geschichte und Moderne

Durch die ehrwürdige Grazer Vergangenheit weht auch ein etwas stürmischerer Wind der Moderne. Als die Stadt 2003 zur Kulturhauptstadt Europas erkoren wurde, beschloss man, für die Feierlichkeiten ein neues Kunstmuseum zu bauen. Nach einem Architekturwettbewerb wurde der Mur entlang – dem Fluss, der durch die Stadt fliesst – ein futuristisches Gebäude im Stil eines Raumschiffs errichtet. Das von den Grazern liebevoll «our friendly alien» genannte Museum beherbergt Ausstellungen zeitgenössischer Kunst. Als perfekte Mischung von traditionellen und modernen Kulturströmungen nimmt das Gebäude mit seiner wellenförmigen Oberfläche die Silhouette der Altstadt wieder auf.

Vor der Kürung zur Kulturhauptstadt war Graz 2001 Unesco-Stadt des Designs. Die in Graz stark verankerte Designindustrie fördert Design- und Kunstschaffende vor allem während des Designmonats, der jedes Jahr im Frühling stattfindet. Doch die kreative Energie ist während des ganzen Jahres spürbar. Zahlreiche kleine Boutiquen bieten originelle Produkte und Kreationen an.

Wie Wien pflegt auch Graz ein geschicktes Gleichgewicht zwischen Stadt und Natur. Zahlreiche Parks und Gärten tragen hier wie anderswo zum angenehmen Charakter der österreichischen Städte bei. Nach diesen paar Tagen wunderbarer Entdeckungen ist es Zeit, mit dem Couchette-Wagen heimzufahren. Im Grazer Bahnhof erwartet uns der Zug für eine lange Nacht, in der wir Österreich von Ost nach West durchqueren, um am frühen Morgen die Schweiz zu erreichen. ■



# Von der Lust, Geschichten zu hören

## Schweizer Schriftstellerweg

**Nächster Halt Olten.** Als Umsteigebahnhof hat sich die Stadt an der Aare in den Köpfen vieler Reisender eingepägt. Olten hat weit mehr zu bieten als Lage und Eisenbahn. Aussteigen lohnt sich.

Die Stadt mit 18'000 Einwohnern hat viel Charme und Kultur. Ein Blick in den Veranstaltungskalender verrät: Hier kann man jeden Abend in einem der drei Theater, im Kulturzentrum oder auf den verschiedenen Bar-Bühnen Kultur geniessen.

Literatur gibt's sogar ohne Unterbruch durchs Jahr hindurch. Ende April 2016 eröffnete Region Olten Tourismus nämlich den ersten Schweizer Schriftstellerweg. «Ein authentisches Projekt», bemerkt Tourismus-Chef Stefan Ulrich. Denn Literatur sei in Olten an jeder Ecke spürbar. Warum das so ist, verrät kein Geringerer als der Bestsellerautor Alex Capus, der seit seiner Kindheit in Olten lebt. «Fast alle Deutschschweizer Schriftsteller sind aus Olten. Ich vermute, die tun uns etwas ins Trinkwasser.» Er lacht, ohne aber die Ernsthaftigkeit seiner Aussage anzuzweifeln.

Die Dichte an Dichtern in diesem kleinen Städtchen ist weltweit einzigartig. Nur um die bekannteren Namen zu nennen: Peter Bichsel, Alex Capus, Silja Walter, Ulrich Knellwolf, Rolf Lappert, Gerhard Meier, Otto F. Walter, Pedro Lenz oder Franz Hohler haben ihre Wurzeln in Olten oder hier zumindest tiefe Spuren hinterlassen.

Pedro Lenz, Alex Capus, Franz Hohler



### Flanieren mit Hohler & Co.

Olten darf sich also ohne zu übertreiben «Literaturstadt» nennen. Schliesslich wurde 1882 auch das Schweizer Buchzentrum hier gegründet. Es gibt ein Literatur-Festival, die Kabarett-Tage, eine aktive Poetry Slam-Szene, literarische Führungen, ein Kultur- und ein narrativistisches Literaturmagazin.



Auf dem Schweizer Schriftstellerweg sind Lyriker, Kabarettisten, Slam-Poeten und Autorinnen vereint. Es gibt drei längere Audio-Touren mit Alex Capus, Franz Hohler und Pedro Lenz. Die drei Flaneure führen uns an jeweils acht Orte, wo die Geschichten mit Smartphone oder Tablet hörbar werden. Wer kein eigenes Gerät besitzt, kann sich im Tourismusbüro einen iPod ausleihen, um die tiefgründigen, witzigen und vergnüglichen Geschichten zu hören, die von den Schriftstellern selber eingelesen wurden.

### «Quai Cornichon» als neue Attraktion

Parallel zu diesen drei längeren Routen gibt's eine sogenannte «LiteraThek». An zwölf Standorten wird ein breites Spektrum des literarischen Schaffens hörbar. Etwa mit Geschichten von Rhaban Straumann, Lisa Christ, Walter Millns oder Kilian Ziegler. Jüngst wurde der Schriftstellerweg mit der Literatur-Newcomerin Michelle Steinbeck und dem Kabarettisten Bänz Friedli erweitert. Apropos Kabarett:

*Hören Sie rein in die Geschichten von Alex Capus, Franz Hohler und Pedro Lenz:*

Olten<sup>®</sup>  
Literatur.  
(Stadt)

Zum 30-Jahr-Jubiläum der Oltner Kabarett-Tage wurde unter dem Dach der «Literaturstadt» im Mai der «Quai Cornichon» eröffnet. Alle Trägerinnen und Träger des Schweizer Kabarett-Preises Cornichon sind vor der Klostermauer kunstvoll in Szene gesetzt und mit ihren satirischen Texten auch hörbar.

### Führungen

#### Wahrzeichen von Olten

Historische Altstadt 1 h/1½ h: 140.–/170.–  
Stadtturm 1 h: 140.–  
Kapuzinerkloster/Klosterkirche 1 h: 170.–

#### Literatur

Oltner Autoren 1 h/1½ h: 140.–/170.–  
Satirischer Rundgang mit  
«Ruedi&Heinz» 45 – 60 Min.: 530.–  
Rauhe Sitten sind keine Sünde 1 h: 140.–

Diese und weitere Angebote sind jederzeit auf Anfrage buchbar. (Preise = Tarif pro Gruppe in CHF). Zudem finden jeden Monat an bestimmten Daten kostenlose, öffentliche Führungen statt.

#### Information und Beratung:

Region Olten Tourismus  
Frohburgstrasse 1, 4601 Olten  
Tel. 062 / 213 16 16  
[www.oltentourismus.ch](http://www.oltentourismus.ch)  
[www.oltentourstadt.ch](http://www.oltentourstadt.ch)







# Das Wegnetz wächst unentwegt

Text und Bilder: Urs Geiser

Tausendfach wurde das Maggiatal schon besungen. Doch es gibt immer wieder neue Gründe, in den Chor einzustimmen. Zudem trumpft der Südkanton als Ganzes mit seiner «Ticino Card» für Feriengäste auf.

«**W**ir planen im April ein Tessin-Weekend. Velofahren, Wandern, evtl. ein bisschen Wellness, schönes Örtchen. Hast du einen Tipp?» Anfragen wie diese erreichen den Autor dieser Zeilen dann und wann. Er hat sich, Mitte März, auf die Socken gemacht, um an seiner Grundidee zu feilen.

Coglio, das wäre was. Günstig gelegen, im mittleren Maggiatal, einige Sehenswürdigkeiten wie das kunsthistorisch bedeutende Beinhaus. Und es sind nur wenige Meter über den Bach hinüber nach Giumaglio, wo klassische Tessiner Steinhäuser rund um die Kirche ein bildhübsches Ensemble bilden. Torbögen, Brunnen, Umbauten bewundernd gelangt man durch gewundene Gässchen hinauf zum Pergola-Garten der Osteria dal Nito, oberhalb des Dorfkerns gibt ein perfekt terrasierter

Rebberg Giumaglio sein Gepräge. In Coglio wiederum steht das Eco-Hotel Cristallina, das seinem Namen Ehre macht, von der Energieversorgung bis hin zu dem, was auf den Teller kommt. Der Clou: Gäste können Velos mieten, darunter zwei E-Bikes. Was also läge näher, als von dort aus die Veloland-Schweiz-Route 31 zu testen, die Bellinzona mit Caverno verbindet – nennen wir sie V31.

Was das Wandern angeht: Zwischen Maggia und Coglio erstreckt sich ein weitläufiger Hang, sozusagen der Sockel des Pizzo Morisciöi, mit für Maggiatal-Verhältnisse sanftem Relief. Über alle Höhenstufen hinweg sind Terrassen eingebettet, auf denen Maiensässe und Alpsiedlungen wie Setmeo, einst intensiv landwirtschaftlich genutzt, heute vor allem als Sommerfrische dienen. Im weit

verzweigten Wegnetz kommt jede Kategorie Bergwandernde – von genussorientiert bis ganz sportlich – auf ihre Rechnung.

## Bald einmal lückenlos

Steigen wir als Erstes in den Velosattel. Beim Taleingang in Ponte Brolla geht's über die feudale Brücke, über die bis 1965 die Maggiatalbahn fuhr. Nur gute 50 Jahre waren der Ferrovia vergönnt, ehe sie im Konkurrenzkampf gegen das Strassentransportgewerbe unterging. Das «Brückendach», ein rostiges Stahlgerippe, erinnert an die verkehrspolitische Schande. Parallel zur Strasse, aber von ihr sicher abgetrennt fahrend, erreichen wir Avegno, wo eine neue Brücke mit Auffahrtsrampe auf die andere Seite leitet. Aufwändige Kunstbauten begegnen wir später auch



Unser Weg zur Sonnenterrassearena, dem Kulminationspunkt der Wanderung, führt ein Stück weit ins zauberhafte Valle del Salto hinein.

vor Coglio und im obersten Abschnitt der V31 von Cevio nach Bignasco.

Einzig zwischen Someo und Cevio klafft noch eine ärgerliche Lücke – es ist ungemütlich auf der Kantonsstrasse! Laut Marco Kälin, der das Eco-Hotel betreibt, sind die letzten Teilprojekte nun endlich baureif. Kälin hat, als die V31 Coglio erreichte, eine grosse Risottata organisiert und ist heute des Lobes voll über die neue Infrastruktur: «Es kommen ganz klar mehr Gäste angeradelt, klassische Velotouristen, aber auch Tagesausflügler, zum Beispiel von Locarno oder Ascona her.»

Viel ist an diesem Montagmorgen natürlich nicht los auf dem Veloweg. Hinter Gordevio, wo er in die Auenlandschaft der Maggia eintaucht, überholen wir einen Senior, vermutlich ein Dorforiginal: lange Wollstrümpfe, Tabakpfeife im Mund, klapperiges Stahlross. Er winkt fröhlich, «bun di!». Zwischen Gordevio und Coglio ergibt sich mit der Variante über Aurigeno, Moghegno und Lodano, allesamt schöne, stille Dörfer mit pittoreskem Kern, eine unbedingt empfehlenswerte V31-Rundtour. In der Osteria del Botegon tischen uns die Wirtsleute, liebenswürdig wie immer, ein währschaftes Mittagmenü auf.

### Neu gefadeter Höhenweg

Tags darauf schnüren wir in Coglio die Wanderschuhe und schlagen den untersten Weg an der Morisciöi-Flanke ein, auf dem man in gut einer Stunde nach Maggia kommt. Es ist eine grossartige kleine Bergwanderung ganz nahe am Fluss. Und jetzt: Nach Maggia (330 m ü. M.) ab- und auf der andern Seite des berühmten Wasserfalls am Ausgang des Valle del Salto zur Pioda-Kapelle aufsteigen? Wir entscheiden uns, direktarena (893 m) anzusteuern, diesmal nicht auf der «Direttissima», einem faszinierenden Serpentinweg, sondern auf dem offiziellen Pfad über La Doa. Beim Kreuz auf der Alpearena – von Maggia aus gut sichtbar – angelangt, folgen wir nicht dem ausgeschilderten Wanderweg Richtung Spin, sondern neugierig weiss-rotweissen Markierungen, die uns geradeaus führen: auf einen wieder instand gestellten Höhenweg mit schönsten Aussichten auf die umliegende Bergwelt, der in den Weg von Setmeo nach Spin mündet. Auf der neuen Wanderkarte, die wir später im Tourismus-

büro von Maggia kaufen, figuriert er bereits in Rot (schwarz gestrichelt findet sich auch die erwähnte «Direttissima»). Zusatztipp: Wer von Höhenangst geplagt ist, wählt in Spin für den Abstieg nach Coglio am besten die Route über Civ.

Als wir nach vier-, fünfstündiger Tour bei Familie Kälin den Durst löschen, fragen wir Marco, wo er Leute hinschicke, wenn das Eco-Hotel voll besetzt ist. Ohne einen Moment zu zögern, nennt er das B&B im Dorf und die Gasthäuser in Lodano, Maggia, Gordevio und Campo, die ähnlichen – gehobenen – Komfort bieten wie seins.

Es tönt nach Zusammenhalt unter den Hoteliers im Tal, die im schwierigen touristischen Umfeld über die Veloroute so froh sind wie über die «Ticino Card». Mit welcher ihre Gäste zur Botta-Kirche in Mogno ausfliegen werden, ins Walserdorf Bosco Gurin, nach Cimalmotto...

### Die «Ticino Card» – eine schweizerische Pioniertat

Seit Anfang Jahr bekommen Gäste, die im Tessin in Hotels, Jugendherbergen oder auf Campingplätzen übernachten, beim Check-in auf Wunsch ein GA für die ganze Dauer ihres Aufenthalts in die Hand gedrückt. Sie geniessen kantonsweit freie Fahrt auf den Bahn-, Bus- und Postautolinien und profitieren von Ermässigungen auf Bergbahn- und Schifffahrten. Finanziert wird dieser Anreiz zur umweltfreundlichen Freizeitmobilität, der mit knapp sechs Millionen Franken zu Buche schlägt, je rund zur Hälfte durch eine massvolle Erhöhung der Kurtaxe sowie durch Beiträge des Kantons, der Tourismusverbände sowie verschiedener Partner und Sponsoren.

450 Beherbergungsstrukturen machen mit, nur die Ferienwohnungsbesitzer sind bisher nicht auf den Zug aufgesprungen. Laut Aussage von Tourismusdirektor Elia Frapolli steckt hinter dem neuen Werbemittel auch die Absicht, Feriengäste zur Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewegen.

Versammlung der Raubtiere am grossen Dorfbrunnen von Avegno, eine von vielen Gratistankstellen entlang der Veloland-Route 31.





# Kennen Sie die Grande Cariçaie?

Von Jérôme Favre

Payerne, Avenches und Estavayer-le-Lac liegen nur wenige Kilometer auseinander und doch könnten sie unterschiedlicher nicht sein.

**Z**um einen liegen die Städtchen nicht im selben Kanton. Payerne und Avenches gehören zur Waadt, während sich Estavayer stolz mit den Freiburger Kantonsfarben schmückt. Zum anderen haben sie ihre ganz eigene Geschichte, die sich im Lebensstil, im sozialen und kulturellen Erbe sowie in der Architektur manifestiert.

Was könnte sich besser für eine Entdeckungsreise eignen als das gute, alte Zweirad? Die Gegend um die Broye und den Mont Vully grenzt an den malerischen Murten- und den ebenso schönen Neuenburgersee, was das Velofahren besonders angenehm macht. Die abwechslungsreiche Route führt uns entlang den Ufern über autofreie Wege vorbei an Waldrändern, Weinreben, Getreide- und Tabakfeldern und Picknickplätzen.

## Motor einschalten hilft

Schämen sollten wir uns bis ans Ende unserer Tage! Eigentlich würde ein ganz gewöhnliches Fahrrad völlig genügen, um in diesem einfachen Gelände vorwärtszukommen. Doch an der PubliBike-Station in Payerne können meine Kollegen und ich der Versuchung nicht widerstehen, ein Elektrobike zu mieten. Zum ersten Mal in unserem Leben schwingen wir uns auf dieses moderne Zweirad und testen die Tauglichkeit auf der ersten leichten Steigung hoch zur ehemaligen Abteikirche Notre-Dame. Nach den ersten Minuten ist unser Urteil gefällt: Die elektrische Unterstützung bringt, wie unsere durchgeschwitzten Kleider beweisen, rein gar nichts. Ein aufmerksamer Passant weist uns allerdings darauf hin, dass wir vergessen haben, den Motor einzuschalten ...

Das Aushängeschild von Payerne, die Abteikirche aus dem 11. Jahrhundert, ist eine einzige grosse Baustelle (Wiedereröffnung geplant für Frühling 2017, Anm. d. Red.). Doch das ist nicht überraschend, denn ohne die Sanierungsarbeiten wäre sie in absehbarer Zeit wohl eingestürzt. Glücklicherweise kam im letzten Moment das nötige Geld für ihre Rettung zusammen, sodass ihr Weiterbestehen gesichert ist. Als grösste romanische Kirche der Schweiz ist die «Abbatiale» immerhin von nationaler Bedeutung.

## Elegantes Estavayer

Wenige Kilometer weiter erwartet uns das Städtchen Estavayer, das Payerne punkto Eleganz in nichts nachsteht. Wir bewundern die mittelalterliche Stadt mit dem Schloss, das oberhalb des Neuenburgersees thront.





© Office du Tourisme Vaudois

Die Grande Cariçaie ist das grösste Seeuferfeuchtgebiet der Schweiz.

scher, entdecken einen Baumstamm, an dem ein Biber seinen Hunger gestillt hat, nehmen einen schmalen Weg durch hohes Schilf und machen eine kurze Rast an einem malerischen weissen Sandstrand. Um ein Haar wären alle diese kleinen Naturwunder unter einer Schicht aus Beton und Abgasschwaden verschwunden ...

### Hoch zum Wasserturm

Wieder auf dem Velo erreichen wir das Dörfchen Chabrey. Von dort nehmen wir mit viel Schwung die einzige wirkliche Steigung auf dieser Strecke in Angriff, die uns nach ein paar Kilometern zum Wasserturm von Montmagny führt. Der anschliessende Aufstieg auf den Turm wird mit einem grossartigen 360-Grad-Ausblick über die Drei-Seen-Region, die Weinberge, den Jura und die Alpen belohnt. Die Abfahrt nach Constantine bringt uns mitten ins Herz der relativ jungen Gemeinde Vully-les-Lacs und ihren AOC-Weinreben. Als wir in der Nähe einer kleinen Menschenansammlung anhalten, stellen wir fest, dass die «gutnachbarschaftlichen Beziehungen» nicht nur Theorie sind. Ein Grossteil der Dorfbewohnerinnen und -bewohner hat sich in der «Cuisine communale» versam-

melt und backt bestens gelaunt den bekannten Vully-Kuchen, der anschliessend zusammen mit einem Gläschen Vully verzehrt wird. Die lokalen Weine, vor einigen Jahren noch als billige Tresterweine abgetan, sind heute zu delikaten Kreationen geworden, die mit den edelsten Tropfen mithalten können.

### Zurück zu den Römern

Am Ende unserer abenteuerlichen Fahrt empfangen uns Salavaux, Avenches und der Murtensee. Am Bahnhof in Avenches geben wir unsere E-Bikes zurück und machen uns zu Fuss daran, die zwei Gesichter des Städtchens zu erkunden: das mittelalterliche Stadtzentrum und die berühmten Ruinen von Aventicum, um 15 vor Christus Hauptstadt des römischen Helvetiens. Wir gehen weiter zum Osttor, steigen auf den Tornalaz-Turm, der einzige noch intakte und inzwischen renovierte Ringmauerturm von ursprünglich 73 Türmen. Wir besuchen die Thermen des Forums und das Cigognier-Heiligtum, den Grange-des-Dîmes-Tempel, das Amphitheater und die Überreste des Westtores.

Dieser Spaziergang durch die römische Vergangenheit macht uns bewusst, dass jede Epoche – und sei sie noch so schön – zu Ende geht. Und so geht auch dieser Tag zu Ende. Wir schlagen ein neues Kapitel auf und blättern weiter in der Geschichte – und in diesem Magazin. ■

Der Ausblick ist atemberaubend. Von den ursprünglich drei Türmen steht nur noch einer, der heutige Taubenschlag. Den Spaziergang durch die gepflasterten, steilen Strässchen verschieben wir auf unseren nächsten Besuch und fahren stattdessen weiter in nordöstlicher Richtung. Hier beginnt eines der acht Naturschutzgebiete, die zusammen die Grande Cariçaie bilden.

Die Grande Cariçaie ist das grösste Seeuferfeuchtgebiet der Schweiz. Sie beherbergt etwa ein Viertel der Flora und der Fauna des Landes. Dieses hochsensible Gebiet erfreut sich einer aussergewöhnlichen Biodiversität und geniesst kantonale und nationale besonderen Schutz. Kleiner Exkurs: Dieses Naturschutzgebiete verdankt seine Existenz ... einem Autobahnprojekt Ende der 1970er-Jahre. Oder besser gesagt, dem Nichtzustandekommen des Projekts, weil sich zwei Naturschutzvereine mit einer beispiellosen Mobilisation dagegen wehrten, dass die Ufergebiete zubetoniert werden.

Zu Fuss durchstreifen wir das Gebiet Grèves d'Ostende (Gemeinden Chevroux, Gletterens, Delley-Portalban) und stellen wieder einmal fest, wie beruhigend die Natur ist. Während einer guten Stunde lassen wir uns von den einfachen Freuden des Lebens überraschen: Wir lauschen dem Vogelgezwit-

Nach der Fahrt mit dem E-Bike nach Avenches kann man die Überreste der römischen Stadt erkunden.



© Office du Tourisme Vaudois

Der Lac de Sauvabelin ist eine grüne Oase hoch über Lausanne. / Fantastisch die Aussicht vom Signal de Sauvabelin.



© Laurent Kaczor

# Durch Lausannes Natur spazieren

Von Camille Marion

Man braucht keine exotischen Reiseziele, um ins Schwärmen zu geraten. Der Verkehrsverein der Stadt Lausanne bietet eine Reihe toller Spaziergänge an, um die Waadtländer Metropole aus ungewöhnlichen Blickwinkeln neu zu entdecken.

**W**ir haben uns für die Variante «Natur in der Stadt» entschieden, bei der uns ein virtueller Führer mit Audiokommentaren begleitet. Bevor wir loslegen, laden wir deshalb die Hördateien herunter und übertragen sie auf unser Handy, um sie unterwegs abhören zu können. Der Weg führt uns in knapp einer Stunde von den höchsten Punkten Lausannes hinunter ins historische Stadtzentrum.

Ausgangspunkt des hübschen Spaziergangs ist der Lac de Sauvabelin. Der See ist mit dem Bus (Linie 16) erreichbar. Er wurde 1888 von der Société de développement der Stadt Lausanne eingerichtet und bietet einen äusserst erfreulichen Einstieg. Der kleine künstliche See, dessen ruhige Oberfläche nur von ein paar flatternden Enten gestört wird, ist eine stille Oase der Natur, weit weg von den lärmigen Strassen. Der Weg schlängelt sich bis zum Sauvabelin-Turm. Der Aufstieg über die 151 Stufen der schneckenförmigen Wendeltreppe wird mit einem herrlichen Panorama belohnt: Die Stadt erstreckt sich bis zum Blau des Genfersees. Von hier aus sieht man die Alpen, das Mittelland und den Jura.

## Corajoud im Ohr

Wir setzen unseren Weg fort und lassen uns dabei von Pierre Corajoud inspirieren,

dem Initianten und virtuellen Erzähler des Stadtspaziergangs. Nach dem Abstieg erreichen wir die Reste des «Village suisse», einer Chaletsiedlung aus dem 20. Jahrhundert. Die Häuser erfreuten einst Reisende aus aller Welt in einer Zeit, als der es noch keine Skigebiete gab. Man kam nach Lausanne, um die reine Naturluft und das Gleichgewicht zwischen See und Bergen zu geniessen.

Dann kommen wir zur Kapelle und zum «Signal» von Sauvabelin. Vom Vorplatz des kleinen Gotteshauses werfen wir nochmals einen Blick auf die Stadt. Vor dem Bau des Sauvabelin-Turms war diese Stelle der beste Aussichtspunkt auf die Waadtländer Metropole. Im Mittelalter wurde hier Wache gehalten, um die Stadt vor Invasionen zu schützen, daher der Name «Signal».

## Kultur verschieben

Nun geht es über kleine Wege im Grünen etwas steiler abwärts. Der Spaziergang verbindet den obersten Teil Lausannes ausschliesslich über Fusswege mit dem Stadtzentrum. Am Waldrand kreuzen wir zahlreiche Fussgänger und mehrere Hunde, die hier glücklich ihre Leinenfreiheit geniessen. Eine weite Wiese säumt den Kiesweg, der zur Fondation de l'Hermitage führt. Das Herrschafts-

haus beherbergt eine Ausstellung mit zahlreichen Werken berühmter Maler. Obwohl die Versuchung gross ist, verschieben wir die Kultur auf später, um uns auf den Jardin de la demeure zu konzentrieren. In diesem englischen Garten stehen zahlreiche Bäume, die noch von der ersten Generation der Besitzerfamilie Bugnon gepflanzt wurden. Die Trauerbuche fasziniert: Ihre langen Äste verleihen dem Garten eine eigenen, idyllischen Charakter.

Damit endet unsere Entdeckungstour der Natur in der Stadt. Man kann jedoch auf zwei weiteren Themenspaziergängen weitergehen, die sich den historischen Aspekten des Stadtzentrums bzw. der engen Beziehung Lausannes zum Wasser widmen und neugierige Spaziergänger bis ans Seeufer in Ouchy führen. ■

Details und Audiodateien zum Herunterladen: [www.lausanne-tourisme.ch/loisirs/tours-de-ville-excursions](http://www.lausanne-tourisme.ch/loisirs/tours-de-ville-excursions)

Prospekte und Informationen sind im Office du Tourisme in Lausanne (Avenue de Rhodanie 2) erhältlich.





**Die Grand Tour of Switzerland ist eine Entdeckungsreise, welche die Highlights der Schweiz auf einer Reise vereint.**



**Karte, Touring Guide & SWISS COUPON PASS der Grand Tour of Switzerland**

Es ist eine Route von über 1600 km Länge, entlang der beeindruckenden Kulisse von Naturschönheiten. Sie führt an Seen und an verträumten Ecken vorbei, gibt bei Alpenpässen stupende Ausblicke frei und lässt auch kulturelle und landschaftliche Höhepunkte von 12 UNESCO-Welterbestätten und 2 Biosphären nicht aus.

**Hallwag** **Kümmerly+Frey**  
www.swisstravelcenter.ch

**VORAUSSCHAUEND  
FAHREN  
ENTSPANNT.**

**CLEVER  
FAHREN**



Fahren Sie vorausschauend, ausgeglichen und mit genügend Abstand. So fahren Sie nicht nur finanziell besser, sondern auch sicherer.

Mehr auf [ecodrive.ch](http://ecodrive.ch)

Korrigendum/ VCS-Magazin 1/2017

## Falsches Geburtsjahr



Im Wettbewerb der letzten Ausgabe ist uns ein Fehler unterlaufen: Der Komponist Arthur Honegger ist 1892 und nicht 1882 geboren. Wir bedauern den Tippfehler und bedanken uns bei den aufmerksamen Leserinnen und Lesern.

VCS-Magazin 1/2017

## Auto nicht gänzlich verbannen

Ich bin als heute gehbehinderter Mensch nicht begeistert, dass bei alternativen Wohnprojekten das Auto gänzlich verbannt wird. Deshalb kamen diese Projekte, die ja eigentlich nicht diskriminieren möchten, für mich bisher leider nicht infrage.

Als ehemaliger, weitgereister Velofahrer trage ich mich jetzt mit dem Gedanken, ein Elektro-Dreiradvelo zu erwerben, um wenigstens teilweise mitzumachen und wieder diese schöne Mobilität zu geniessen.

Wenn ich jedoch das Foto eines typischen Veloraums eines solchen Wohnprojekts sehe im VCS-Magazin 1/März 2017, Seite 12, zweifle ich sehr daran, ob ich mein Trike dorthin hindernisfrei fahren, parkieren und dann aufladen könnte!

Ich hoffe sehr, dass die Planer der ökologischen Wohnprojekte dies einberechnen: Zufahrt, Platz und E-Anschluss für Velos anderer Art (Lastenvelos, Trikes, Familienvelos usw.), denn in Zukunft werden wohl vermehrt Leute auch solche benützen.

Lorenz Trachsel



## Fernbusse und VCS-Studie

Im Artikel zum Thema Fernbusse fehlen mir Fakten. Es wird auf den VCD Bahntest 14/15 Bezug genommen, ohne es offenzulegen (<https://www.vcd.org/themen/bahn/vcd-bahntest/vcd-bahntest-20142015>). Der VCD macht seriöse zahlenbasierte Arbeit und kommt zum Schluss: «Der VCD begrüsst die Aufhebung dieses Monopols für bestehende Fernverkehrsangebote. Liniengebundener Fernbusverkehr ist, in Ergänzung zur Bahn, eine weitere Möglichkeit klimaverträglicher Mobilität.» Sicher fährt die Bahn bei uns dank der Wasserkraft CO<sub>2</sub>-arm, nur ist die Schweiz keine Insel, sondern hängt im europäischen Stromverbund, was doch ein etwas anderes Bild gibt. Zudem ermöglicht der Bus auch Leuten mit kleinem Budget Mobilität, dieser Faktor wäre auch zu berücksichtigen.

Rolf Schenk

## Kursbuch und Smartphone: Es braucht beides!

Als Kunde des öffentlichen Verkehrs möchte ich folgende Überlegungen ins Spiel bringen: Was ist, wenn einem Touristen das Handy oder Smartphone zu Boden fällt oder sich der Akku nicht mehr aufladen lässt? Oder das ganze Programm abstürzt? Im Falle eines defekten Gerätes ist jeder Tourist oder Reisende froh, wenn er sich einen Gesamtfahrplan in gedruckter Form kaufen kann. Die Fahrpläne aller Bahn-, Bus-, Schiffs- und Seilbahnunternehmen liegen ja so oder so in ausgedruckter Form vor. Der Druck auf dünnem Papier und das Kleben der Kursbücher kommt ja nicht allzu teuer.

Nun soll, bis in einem Jahr, der Druck der Gesamtkursbücher verschwinden, weil angeblich nur noch etwa 25000 davon verkauft würden. Wie sollen (mir bekannte Leute), welche den Umgang mit Internet, App und PDF nicht intus haben, sich ohne Kursbücher noch sicher fühlen beim Reisen? Mein Vorschlag: Gesamtfahrpläne weiterhin drucken, in reduzierter Auflage, nach Erfahrungswerten der letzten Jahre.

Marcus Stoercklé jun., Basel

Der VCS unterstützt dieses Anliegen.

## Einfach abgehandelt

Es ist sicher interessant, wie lange man auf dem Generatorvelo trampeln muss. In der Diskussion um die Graue Energie ist aber wichtig, wie das Verhältnis zum Verbrauch im Betrieb ist. Im Gegensatz zur grauen Energie ist dies relativ einfach zu berechnen. Bei 13000 Kilometerpro Jahr und 6 Liter pro 100 Kilometer und rund 10 Kilowattstunden pro Liter Benzin ergibt dies  $130 \times 6 \times 10 = 7800$  Kilowattstunden, über 10 Jahre 78000 Kilowattstunden. Dazu kommt natürlich wieder die graue Energie des Verbrauchsmaterials, z.B. Pneu, und des Reparaturmaterials. Wiederum nicht direkt abhängig von der Kilometer-Leistung des Einzelnen, aber am Schluss doch abhängig vom Verkehrsaufkommen ist die ganze Infrastruktur, also Strassen, Beleuchtung und auch die Schneesäumung.

Kurz und gut: Das Thema ist interessant, aber etwas einfach abgehandelt und wichtige Aspekte weggelassen.

Stefan Bräuer





Eine Verkehrs-Rechtsschutzversicherung ist kein Luxus. Weshalb, erklärt Beat Kempter, Leiter Versicherungen beim VCS.

# «Prozess- und Gerichtskosten müssen vorschussweise vom Kläger finanziert werden»

## VCS-Magazin: Warum soll ich mich für einen VCS-Verkehrs-Rechtsschutz entscheiden?

Beat Kempter: Eine Verkehrs-Rechtsschutzversicherung kann in vielen Fällen sehr nützlich sein, weil Sie auch als umsichtiger Fahrer oder als Fussgängerin, Velofahrer usw. schnell in einen Unfall verwickelt werden können. Oft ist die Schuldfrage nicht immer zweifelsfrei geklärt.

Niemand ist gefeit vor falschen Anklagen, ungerechtfertigten, bzw. zu hohen Bussen oder gar Führerausweisentzug. Besonders als Opfer oder Geschädigte ist man ohne Beratung und Unterstützung von Fachleuten oft machtlos. In leichteren Fällen kann bereits eine telefonische Rechtsberatung Abhilfe schaffen, in komplizierteren Situationen ist jedoch der Beizug eines Experten oder einer Anwältin unumgänglich.

## In welchen Fällen ist ein Verkehrs-Rechtsschutz besonders nützlich?

Die Situationen, in denen man froh um eine Rechtsschutzversicherung ist, sind sehr unterschiedlich. Das könnte etwa sein, wenn die

Schuldfrage nach einem Verkehrsunfall unklar ist, wenn eine gegnerische in- oder ausländische Versicherung nicht zahlen will, wenn die Rechnung für eine Autoreparatur wesentlich höher ausfällt als vereinbart oder wenn drei Tage nach dem Kauf eines Occasionsautos das Getriebe aussteigt.

## Was kostet ein Verkehrs-Rechtsstreit?

Eine Anwaltsstunde kostet heute im Schnitt zwischen 250 und 280 Franken. Ausgewiesene Spezialisten und Experten haben teilweise auch höhere Tarife. Hinzu kommen weitere Kosten für Gutachten, Expertisen und Gerichte. Je nach Dauer des Rechtsstreits können sich die Kosten auf mehrere Zehntausend Franken summieren. Die Kosten für Anwälte und Gerichte sind in den letzten Jahren gestiegen. Viele Leute wissen nicht, dass nach der neuen Prozessordnung sämtliche Prozess- und Gerichtskosten vorschussweise vom Kläger selbst finanziert werden müssen. Schon deshalb ist der Abschluss einer Rechtsschutzversicherung heute kein Luxus mehr.

## Welchen Umfang bietet die Versicherung?

Die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung des VCS deckt alle Fahrzeuge im gemeinsamen Haushalt (Autos, Motorräder, Motorroller, Velos), ohne dass man die Nummern der Kontrollschilder angeben muss. Die Rechtsabteilung der Protekta sichert die juristische Beratung und Interessenvertretung und übernimmt die Anwalts-, Gerichts- und Expertisekosten bis zu neu 500 000 Franken (Weltdeckung: 50 000 Franken).

## Ist meine Familie auch versichert?

Sofern keine Deckung für eine Einzelperson vereinbart wurde, gilt der VCS-Verkehrs-Rechtsschutz grundsätzlich für alle Personen im selben Haushalt sowie für alle übrigen Personen, die berechtigt sind, das Fahrzeug zu lenken. Auch die Fahrzeuginsassen geniessen vollen Versicherungsschutz.

## Ist die Versicherung auch während meinen Ferien in Kroatien gültig?

Ja. Je nach Rechtsbereich sind Streitigkeiten in

## VCS-Rechtsschutz

- VCS-Verkehrs-Rechtsschutz: Familie Fr. 110.- / Einzelperson Fr. 80.-\*
  - VCS-Privat-Rechtsschutz: Familie Fr. 250.- / Einzelperson Fr. 200.-\*
  - VCS-Rechtsschutz kombiniert (Verkehrs- und Privat-Rechtsschutz): Familie Fr. 300.- / Einzelperson Fr. 240.-\*
- \* Die Prämien gelten pro Kalenderjahr.

Preisreduktion von 25 Prozent ab 1. April und von 50 Prozent ab 1. Juli. Ab Oktober gelten die Prämien jeweils bis zum Ende des Folgejahres. Versicherungsträger: Protekta Rechtsschutz AG

Infos und Abschluss:  
www.vcs-versicherung.ch  
Tel. 031 328 58 11

der Schweiz, Europa oder gar weltweit versichert.

## Ich habe kein Auto oder Motorrad. Ist ein Verkehrs-Rechtsschutz trotzdem sinnvoll?

Absolut. Der Versicherungsschutz ist sinnvoll besonders auch für schwächere Verkehrsteilnehmer wie Fussgänger, Velo- und E-Bikefahrerinnen oder als Passagier eines öffentlichen oder privaten Transportmittels.

## Bietet der VCS auch einen Privat-Rechtsschutz an?

Ja. Dieser deckt weitere wichtige Rechtsbereiche im Privatleben ab, wie etwa Arbeitsrecht, Miet- und Eigentumsrecht, Vertragsrecht (Kaufverträge usw.), Patientenrecht (Spital- und Ärztefehler) sowie auch das Persönlichkeitsrecht, z.B. Internet-Rechtsschutz bei Verunglimpfung und Mobbing im Internet. Empfehlenswert ist der Abschluss von Verkehrs- und Privat-Rechtsschutz zusammen. Dann gelten die günstigeren Kombiprämien. ■

Beat Kempter ist Leiter Versicherungen beim VCS.



## EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

## Müssen Motorräder lärmern?



Hagen Zimmermann,  
Mediensprecher IG Motorrad

Um motorbetriebenen Fahrzeugen eine wohlklingende Geräuschkulisse zu beschern, beschäftigt die Fahrzeugindustrie ganze Abteilungen. Diese Teams, auch gerne Klangdesigner genannt, ertüfeln für jedes Modell ein Soundprofil von kernig bis zart, von sportlich bis dezent zu flüsterleise. Vielen Motorradfahrern macht es Freude, wenn ihr Töff sonor tönt. Mit Rücksicht auf Umwelt und Mitmenschen legt der Gesetzgeber zunehmend strengere Geräuschgrenzwerte fest, die von den Her-

stellern einzuhalten sind. Vom Strassenverkehrsamt zugelassen sind nur Fahrzeuge, die diese Bestimmungen erfüllen.

Vereinzelt wird aber runder Klang mit purer Lautstärke verwechselt und die eine oder andere Abgasanlage manipuliert oder ein unzulässiger Schalldämpfer montiert. Derartige Umbauten erzeugen oftmals erhöhte Schallemissionen und sind im öffentlichen Strassenverkehr aus Sicht der IG Motorrad Schweiz nicht tolerierbar. Denn Lärm beeinträchtigt alle Menschen, also auch unsere Mitglieder, die Motorradfahrerinnen und Motorradfahrer.

**Vielen Motorradfahrern macht es Freude, wenn ihr Töff sonor tönt.**

Allerdings werden Geräusche auch unterschiedlich intensiv empfunden. Anwohner beliebter Fahrstrecken und touristischer Ziele, die freilich auch bei Bikern beliebt sind, mögen auf Betriebsgeräusche von Kraftfahrzeugen empfindlicher reagieren als jene Menschen, deren Wohnumfeld weniger frequentiert ist. Hier sollten Töffler und Anwohner ein Stück aufeinander zugehen. Wenn die Zweiradfreunde ihre Gashand etwas zügeln und die Ortsbewohner sie weniger als Störenfriede, sondern mehr als Gäste ihrer schönen Heimat betrachten, könnte noch viel erreicht werden.

Immer wieder erstaunlich, welche Freiheiten sich gewisse Fans von Sportwagen oder Motorrädern herausnehmen. Sie öffnen Klappen im Auspuff manuell, wenn sie dazu Lust haben. Das bringt bis zu 24-mal mehr Lärm als erlaubt. Für den grossen Rest der Bevölkerung ist das einfach nur ärgerlich. Das kann es ja wohl nicht sein!

Das Strassenverkehrsgesetz verbietet es, mehr Lärm zu machen als nötig. Doch die Polizei kann oft nichts gegen die Lärmegoisten tun. Wie kann sie einem Fahrzeug nachweisen, dass es zu laut fährt? Mit Lärmessfallen, analog zu den Rotlichtfallen!

Die Verkehrslobby macht Vorstösse im Parlament, die Massnahmen gegen Lärmegoisten verlangen, lächerlich. Sie behauptet wider besseres Hinhören, die Töfffahrer führen in Siedlungsnähe leise, heutige Fahrzeuge flüsteren je länger je mehr usw.

Seit diesem Jahr sind die so genannten «Sportklappen» verboten. Aber nur an frisch typengenehmigten Fahrzeugen. Daher werden weiter fröhlich neue Dröhnfahrzeuge verkauft und terrorisieren zusammen mit den alten die Anwohner. Die Lärmliga Schweiz fordert, dass alle Fahrzeuge – auch im «Sportmodus» – sofort die Grenzwerte für

Lärm einhalten. Motorenfans mit Entzugserscheinungen können den Sound im Helmkopfhörer oder im Fahrgastraum bei geschlossenen Fenstern geniessen. Elektronisches Lautsprecher-Tuning und Bluetooth machen es möglich.

Verkehrslärm macht krank und Liegenschaften verlieren seinen Wert. Kostenpunkt jedes Jahr etwa 1,5 Milliarden Franken. Gesamtkosten für Lärmsanierungen an Schweizer Strassen: rund vier Milliarden Franken. Die billigste Sanierung, nämlich leise Fahrzeuge und Pneus, lehnt die Verkehrslobby ab. Daher bleiben über 1,6 Millionen Personen von übermässigem Strassenlärm betroffen. Tendenz? Raten Sie! Richtig, zunehmend.



Peter Ettl,  
Präsident Lärmliga Schweiz

**Wir fordern Lärm-Messfallen.**



# vcs boutique

Vom 24. April bis 7. Mai 2017  
**15% Rabatt**  
 auf das gesamte Sortiment\*

\*Aktions- und Nettoartikel sowie Geschenk-  
 gutscheine sind von der Aktion ausgenommen.



## Rucksack Osprey Tempest & Talon | 149.–

Der Allrounder überzeugt mit höchstem Tragekomfort und praktischen Details wie Licht- und Stockhalter.

**Tempest 20 WOMEN** Volumen: 20 l  
**10789.GG1** iris blue | **10789.GG2** lucent green

**Talon 22 MEN** Volumen: 22 l  
**10788.EE1** ultramarin blue | **10788.FF1** spring green



NEW

## Hydroflask Wide Mouth | 54.–

Die farbenfrohen Edelstahl-Flaschen halten Kaltes kalt und Heisses heiss. Inhalt: 946 ml  
**10814.A** lemon | **10814.D** pacific  
**10814.F** graphite | **10814.G** plum  
**10814.H** mango | **10814.I** mint

NEW



## Solar-Ladegerät Solarflex 5W MC 6800 | 158.–

Die derzeit modernsten Solarzellen sind leicht, wasserdicht und liefern auch bei Bewölkung Strom. Energiereserve Li-Ion-Akku: 6800 mAh  
**11103** Solarflex 5W MC 6800



## Sackmesser SWIZA D03 | 37.–

Das Schweizer Sackmesser mit leicht zugänglichen Werkzeugen liegt optimal in der Hand.  
**10323.G1** blau print | **10323.I1** gelb print  
**10323.H1** orange print



## Microfaser-Badetuch PackTowl Luxe | ab 15.–

Wie Frottee, leicht, klein faltbar und schnell trocknend.

Grösse S:	25 x 35 cm, 31 g	15.–
Grösse L:	42 x 92 cm, 129 g	26.–
Grösse XL:	64 x 137 cm, 295 g	32.–
Grösse XXL:	91 x 150 cm, 455 g	44.–

**10407.G6** orchid | **10407.I5** deep sea  
**10407.G7** rainforest



## Trekking-Schirm light trek | 49.–

Dimensionen gespannt: Ø 98 cm  
**7371.X1** navy | **7371.N1** hellblau  
**7371.S1** orange



Schöffel

## Windjacke Schöffel Windbreaker | 119.–

Winddicht, wasserabweisend und so leicht wie ein Apfel. Diese 120 Gramm «schwere» Jacke lässt stürmischem Wind keine Chance und lässt sich in der Jackentasche verstauen.

**WOMEN** Grössen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46  
**10282.M6** viridian green | **10282.M7** bonnie blue

**MEN** Grössen: 48 • 50 • 52 • 54 • 56  
**10285.K3** dress blue | **10285.L9** high-rise



## Reise- und Trekkinghose HS Stretch | ab 79.90

### 1 Stretch-Hose | 89.90

**WOMEN**  
 Grössen: 34–46  
**4733.H1** sand  
**4733.F1** khaki

**MEN**  
 Grössen: 46–58  
**4732.H1** sand  
**4732.B1** anthrazit

### 2 Stretch-Capri Hose | 79.90

**WOMEN**  
 Grössen: 34–46  
**5414.H1** sand  
**5414.B1** anthrazit

**MEN**  
 Grössen: 46–58  
**5413.H1** sand  
**5413.B1** anthrazit



## Cityschuh Lowa Palermo | 119.–

Der moderne Sneaker aus Veloursleder punktet mit überzeugender Passform und hohem Gehkomfort.

**WOMEN** Grössen: 37 • 38 • 39 • 40 • 41 • 42  
**9871.B4** skyblue | **9871.B5** pistazie

**MEN** Grössen: 40 • 41 • 42 • 43.5 • 44 • 45 • 46 • 47  
**9870.A9** asphalt | **9870.G1** navy



## Cityschuh Meindl Cuneo | 239.–

Der urbane Schuh aus chromfrei gegerbtem Leder wird nachhaltig in Deutschland produziert.

**WOMEN** Grössen: 36–41, auch halbe Grössen  
**9886.Q1** dunkelbraun

**MEN** Grössen: 40–46.5, auch halbe Grössen  
**9887.Q1** dunkelbraun

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

Werner Bätzing hat wie kaum ein anderer über die Alpen geforscht und nachgedacht. Seine «Streitschrift» erscheint nun in einer zweiten Auflage, die Thesen bleiben aktuell: Der Mensch könnte die Natur nachhaltig nutzen, ohne sie zu zerstören.

Interview: Dominique Eva Rast

# Werner Bätzing

## «Typische Probleme unserer globalen Lebensform»

**VCS-Magazin: Sind die elf Thesen Ihrer «Streitschrift zur Zukunft der Alpen» noch aktuell?**

Werner Bätzing: Ja – diese Thesen sind immer noch total aktuell. Deswegen habe ich an ihnen auch in der zweiten Auflage der Streitschrift nichts geändert.

**Es gibt nun eine Neuauflage der Streitschrift: Was ist neu daran?**

Die Streitschrift hat gleich nach ihrem Erscheinen eine Reihe von wichtigen Kontroversen ausgelöst. Im neuen «Nachwort» der Streitschrift stelle ich die wichtigsten davon vor, damit diese Diskussionen auf eine produktive Weise fortgeführt werden.

**Welche These liegt Ihnen am meisten am Herzen?**

Mir ist These neun am wichtigsten: Die Probleme der Alpen sind gar keine Probleme, die nur in den Alpen und nirgendwo sonst vorkommen, sondern es sind typische Probleme unserer globalen Wirtschafts- und Lebensform, die sich in den Alpen nur besonders deutlich und heftig zeigen. Anderswo kann man diese Probleme leichter übersehen und verdrängen, aber in den Alpen geht das nicht.

**Wieso ist es so wichtig, dass die Alpen nicht verwildern?**

Die Kulturlandschaft der Alpen, also die menschlich veränderte und nachhaltig genutzte Alpennatur, ist Symbol dafür, dass der Mensch die Natur zum Zweck seines Überlebens tiefgreifend verändern kann, ohne sie

zu zerstören. Verwilderte Alpen, also Wildnis auf der einen Seite und verstädterte, zersiedelte und intensivst genutzte Gebiete auf der anderen Seite sind dagegen Symbol dafür, dass Natur und Mensch einen unaufhebbaren Gegensatz bilden – dieses Denken führt in die Katastrophe.

**Ein Lösungsansatz war, die Alpen dezentral zu nutzen und auf regionale Qualitätsprodukte zu setzen. In der Schweiz versuchen das die Grossverteiler: Ist das in Ihrem Sinn und Geist?**

Im Prinzip ja. Allerdings muss ich sagen, dass ich die Schweizer Ansätze nicht genau kenne. In Deutschland habe ich mit dem Lebensmitteleinzelhandel in Bezug auf Re-

gionalprodukte oft negative Erfahrungen gemacht, weil die grossen Einzelhandelskonzerne aus Kosten- und Logistikgründen an echten Regionalprodukten wenig Interesse haben und meist fingierte Regionalprodukte anbieten.

**Was wäre eine sinnvolle Erschliessung des Alpenraums? Und welche Art von Mobilität braucht es? Der ÖV allein kann die Bedürfnisse ja nicht befriedigen: Ein Tierarzt hat keine Zeit, auf das Postauto zu warten, wenn eine Kuh kalbert.**

Eine angemessene Erreichbarkeit aller dauerhaft oder temporär bewohnter Siedlungen und Orte ist für ein heutiges Leben unverzichtbar. Dafür braucht es Fahrstrassen, die aber nicht immer und überall für schwere LKW ausgelegt sein müssen, und in manchen Fällen sind Seilbahnen effektiver und kostengünstiger als Strassen. Bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs braucht es neue, innovative Lösungen, um die meist



© U. Ertle (München)

**Werner Bätzing** (\* 24. Juni 1949 in Kassel) ist emeritierter Professor für Kulturgeographie am Institut für Geographie der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg. Beim Rotpunktverlag ist eben die zweite Auflage von «Zwischen Wildnis und Freizeitpark. Eine Streitschrift zur Zukunft der Alpen» erschienen.



wenigen Benutzer flexibel und dezentral transportieren zu können; unser modernes Verkehrssystem ist am Transport von sehr grossen Menschenmengen auf wenigen Hauptstrecken orientiert und deshalb dafür nicht geeignet.

### Wirtschaftlich gesehen: Haben die Alpen eine Zukunft oder hängen sie am Tropf der staatlichen Finanzierung?

Erstens haben Staat/Kantone die Aufgabe, dezentrale Infrastrukturen (Gesundheit, Bildung, Erreichbarkeit usw.) für ihr gesamtes Gebiet zur Verfügung zu stellen; diese Strukturen sind pro Kopf der Bevölkerung in den Alpen zwar teurer als im Flachland und besonders in den Städten, aber dies ist kein «staatlicher Tropf», sondern eine staatliche Pflicht für alle seine Bürger, und eine einseitige Bevorzugung der Stadtbevölkerung wäre undemokratisch. Zweitens geht es um das Wirtschaften im Alpenraum, das idealerweise vom Staat nicht subventioniert wer-

### «Bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrs braucht es neue, innovative Lösungen.»

den sollte («gerechte» Preise für Produkte und Dienstleistungen aus den Alpen). Derzeit werden aber zahlreiche Leistungen, die die Alpen erbringen, ökonomisch nicht abgegolten (etwa Ökosystemdienstleistungen), oder sie sind politisch verzerrt (zum Beispiel Wasserzinsen), so dass die Forderung einer Einstellung der staatlichen Subventionen kontraproduktiv wäre. Stattdessen wären die staatlichen Zahlungen sehr direkt an konkrete Leistungen zu binden, so dass klar wird, dass es sich nicht um Subventionen, sondern um die Abgeltung von Leistungen handelt, die keinen Marktpreis besitzen. Und langfristig wäre anzustreben, dass diese Leistungen in den Preis der Waren und Dienstleistungen eingehen.

### Was halten Sie von den Ideen der Studie von Avenir Suisse, welche im Februar publiziert wurde?

Das ist genau das, was ich in der Streitschrift als «Anschluss an die Moderne» kritisiere: Die Alpen sollen nach den gleichen Grundsätzen wie im Mittelland aufgewertet werden. Aber das funktioniert eben nicht, sonst

## «Natur und Mensch bilden einen unaufhebbaren Gegensatz: Dieses Denken führt in die Katastrophe.»

würden sie schon lange sehr viel besser dastehen. Was bei Avenir Suisse völlig fehlt, ist ein Verständnis für alpenspezifisches Wirtschaften und Leben – alles wird dem liberalen Dogma unterworfen. Und wenn der Autor von grossen, erfolgreichen Seilbahngesellschaften und touristischen Resorts schwärmt, dann übersieht er dabei, dass es derzeit gerade solche Strukturen sind, die viele kleine, dezentrale Anbieter in den Ruin treiben.

### Monika Bandi Tanner sieht im Interview (Ausgabe 5/2016) recht viele Chancen im Tourismus. Halten Sie nachhaltigen Tourismus für realistisch?

Ein nachhaltiger Tourismus ist für mich eine «reale Utopie» (Wright: «Reale Utopien», Berlin 2017) – es gibt einerseits sehr viele, sehr gute und sehr überzeugende Ansätze dafür in den Alpen, aber andererseits kann/darf ein nachhaltiger Tourismus kein unendliches Wirtschaftswachstum erzeugen, und jeder Bankkredit für ein (Tourismus-)Projekt geht immer von einem Wachstum aus, worauf Hans-Christoph Binswanger grundsätzlich hingewiesen hat. Um die Rahmenbedingungen für nachhaltigen Tourismus zu verbessern, fordere ich seit längerem, dass in den Alpen keine neuen Gebiete für den Tourismus technisch erschlossen werden dürfen. Damit soll der derzeitige ruinöse Wettbewerb gedämpft werden, der zu zahlreichen Überkapazitäten geführt hat. Erst auf dieser Grundlage könnten die zahlreichen Tourismuszentren nachhaltig umgebaut werden (Re-Regionalisierung) und könnten ausserhalb davon viele neue nachhaltige Projekte realisiert werden.

### Kurz zusammengefasst: Die elf Thesen

- Die Alpen werden als wirtschaftsschwache Region und Peripherie immer unwichtiger.
- Die Alpen spielen heute nur noch eine Randrolle als Ergänzung zu den Metropolen.
- Die spezifischen Lebens- und Wirtschaftsformen der Alpen verschwinden durch Verwilderung und Verstädterung.
- Dadurch verschwindet das Wissen, wie man die Alpen nutzen kann, ohne sie zu zerstören.
- In den verstädterten Alpenregionen konzentrieren sich heute zwei Drittel der Bevölkerung und drei Viertel der Arbeitsplätze.
- Der Tourismus hat die Alpen nie flächenhaft geprägt.
- Im Gebirgsraum existiert neben dem Tourismus nur Wasserkraft als Nutzungsform – allerdings fliesst der Gewinn aus den Alpen ab.
- Die Alpen werden in Zukunft nur noch aus verstädterten Gebieten und aus Wildnisgebieten bestehen.
- In den Alpen zeigen sich die zentralen Probleme der globalen Entwicklung besonders anschaulich und deutlich.
- Für eine positive Zukunft muss die dezentrale Nutzung der Alpenressourcen in umwelt- und sozialverträglichen Formen gestärkt werden.
- Eine Aufwertung muss als gleichwertige Form von endogenen und exogenen Nutzungen erfolgen.



Die zweite Auflage der «Streitschrift» ist Anfang Jahr im Rotpunktverlag erschienen.

# VCS-Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung

Und wie ist  
Ihr E-Bike versichert?



Schnell und einfach zur Offerte:  
– per Telefon **031 328 58 21** oder  
– via Internet **[www.vcs-versicherung.ch](http://www.vcs-versicherung.ch)**

Für Mensch  
und Umwelt





# Marc Guéniat

## Offene Augen für Public Eye

Was steckt hinter der «African Quality»? Dieser Frage sind Marc Guéniat und seine Kollegen von Public Eye nachgegangen.

«**A**frikanische Qualität»: Dahinter versteckt sich ein Skandal, auf den Marc Guéniat und seine Kollegen bei Public Eye gestossen sind, als sie über Rohstoffhandel recherchiert haben. Das Charterschiff Probo Koala hatte vor der Küste Abidjans 500 Tonnen Giftmüll entsorgt – als Folge sind 15 Menschen gestorben, rund 100 000 brauchten medizinische Hilfe. Auf diesem Schiff wurden minderwertige Raffinerieprodukte chemisch behandelt, um den Schwefelgehalt zu senken. Dabei resultierte ein Benzin, das immer noch sehr viel Schwefel enthielt. Durch weitere Mischung wurde der Schwefelgehalt auf das 200-Fache des Schweizer Grenzwert gesenkt, so dass es gerade noch in Afrika, wo die Schwefelstandards lasch waren und sind, verkauft werden konnte. Diesen «African Quality»-Treibstoffen (ein Begriff der Industrie) ist Guéniat nachgegangen, hat in Afrika Benzin- und Dieselproben gesammelt und sie an ein niederländisches Labor schicken lassen. Ungläubig hätten die Wissenschaftler dort die Proben begutachtet, konnten kaum glauben, dass es sich um Treibstoff handle. Und schnell war klar: Der Schwefelanteil jeder einzelnen Probe liegt weit über dem, was in Europa erlaubt ist. In Afrika hingegen werden die Grenzwerte eingehalten. Bloss: Werden diese Treibstoffe verwendet, enthalten die Abgase so viel Feinstaub, dass die Luft extrem verschmutzt wird. Mit dramatischen Folgen für die Gesundheit der Menschen in Afrika.

Drei Jahre haben Guéniat und sein Team recherchiert, gelesen, geforscht. Dann war klar, dass die Schweiz tief mit drinsteckt: Hinter dem dreckigen Treibstoff stecken die grossen Schweizer Rohstofffirmen, welche den Ländern, in denen das eigentlich hochwertige Rohöl gefördert wird, billig zusammengemischten, hochgiftigen Treibstoff verkaufen. Bis heute zeigen sie sich uneinsichtig – ihr Tun sei legal. Das mag sein, legitim ist es nicht. Guéniat, 37-jährig, Wirtschaftshistoriker und seit fünf Jahren bei Public Eye, ist leidenschaftlich bei der Sache. Auf seinen Recherchen in Afrika hat er sich nicht aus der Ruhe bringen lassen: «Ich habe an viele Türen geklopft, bis ein Minister mit mir geredet hat.» Das ist wörtlich zu verstehen. Und manchmal brauchte es schlicht Geduld: «Kommen Sie morgen wieder», habe



man ihm gesagt. «Ich habe Zeit», hat Guéniat dann erwidert und gewartet. Bis er empfangen wurde. Schwieriger ist es gewesen, zu Daten zu kommen: «In ärmeren Ländern fehlen oft verlässliche und aktuelle Statistiken», erzählt er. So ist die Arbeit der letzten drei Jahre zu einem Balanceakt zwischen wissenschaftlichem Faktensammeln und investigativem Journalismus geworden. Verbunden mit vielen Zweifeln, ob man wirklich auf dem richtigen Weg sei, ob all die Zeit und das Geld von Public Eye richtig eingesetzt würden.

Denn: Billig waren die Recherchen in Afrika nicht, sagt Guéniat. Doch am Ende hat es sich gelohnt. Ghana hat nur drei Wochen nach der Veröffentlichung der Studie angekündigt, die Normen für den Schwefelgehalt in Treibstoff zu ändern, annähernd auf die europäischen Normen. Fünf weitere Länder haben ebenfalls angekündigt, per Sommer 2017 die Normen anzupassen. Gross waren anfangs die Befürchtungen der betroffenen Länder, dass die Treibstoffpreise steigen würden: Guéniat und seine Kollegen konnten belegen, dass eine komplette Tankfüllung mit sauberem Treibstoff nur 84 Rappen teurer wird, dafür aber die Gesundheitskosten massiv sinken. In nächster Zeit wird er sich von der Schweiz aus wieder auf das Tun der Rohstoffhändler konzentrieren: «Aber natürlich kehre ich irgendwann gerne nach Afrika zurück, um vor Ort zu recherchieren.»

Dominique Eva Rast

[www.publiceye.ch/dirtydiesel](http://www.publiceye.ch/dirtydiesel)

Marc Guéniat (37) hat die letzten drei Jahre für Public Eye über «Dirty Diesel» recherchiert.

## DIVERSES

### Kraft schöpfen in den Bergen.

AuszeitWandern.ch – Mehr als wandern.

**Liege-Dreirad**, super Fahrdynamik, Shimaschaltung, Scheibenbremsen, Vollfederung, Gepäckträger, faltbar, neuwertig. baroba@bluewin.ch

### Gesucht Haus für Dauermiete Frank-

reich mind. 2 Jahre mit Garten, den wir gerne pflegen. Orange, Avignon und Um- land. 5-köpfige Familie. knef@sunrise.ch

**GERZENSEE**  
**6. bis 9. Juni**  
**www.werkplatz-gestalten.ch**

**!!Notverkauf!!** Neue ElektroRaumHei- zungen Fehlfarbp. wer will 1 od. mehr? Lieferung CH-weit, Prospekt 044 586 07 00

Günstig zu verkaufen **Baita in der Leventina**, unterhalb Cavagnago mit Bach, Wald und Wiesen (4000 m<sup>2</sup>). 15 Min. ab PP, 25 Min. ab Postauto- station. wanner.baden@gmail.com

Über 1500 Outdoor-Artikel  
rund um die Uhr bestellen:  
[www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)

**VCS boutique**

## KONTAKTE

Ich, 60 J. alt, männl., Akademiker, **suche Frau mit vielen Interessen zum Verbringen von Freizeit/Ferien**. Wohne im Raum Ostschweiz. Ich freue mich auf interessante Gespräche und viele gemeinsame Unternehmungen, Reisen, Wanderungen. Zuschriften bitte unter Chiffre 1701, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Zurück zum Natürlichen! w/63/ AG herz- lich, attraktiv, engagiert, humorvoll, sinnlich, reiseerfahren, eigenwillig, vertrauensvoll, Gartenfrau, Träumerin, Grossmutter, bald pensioniert. **Ich suche dich für unsere gemeinsame Zukunft**. kkp@bluewin.ch

**Region BS:** Ich, 65, w, verw., fröhlich, unternehmungslustig, möchte nicht mehr immer alleine durch die Natur wandern. Bin vielseitig interessiert und würde mich freuen, einen Partner zu fin- den, der mit mir losziehen mag. Ich freue mich auf deine Zuschrift! gubbio@gmx.ch

Feinfühlige und vielseitige Frau, 65/176, NR, SG, sucht differenzierten und warm- herzigen Mann, 55-75, um gemeinsam **neue Lebensräume** zu entdecken. Natur, Kunst und lesen bedeuten mir viel. Was magst Du? Ein Zeichen von Dir erreicht mich unter Chiffre 1704, VCS Verkehrs- Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Über Berge wandern, durch Wälder streifen, über Schnee gleiten, durch frem- de Städte bummeln, in Seen schwimmen – vieles, was mir gefällt, wäre zu zweit noch schöner. Ich (w, 59, aus dem Zürcher Oberland) wünsche mir **Gleichgesinnten um Freizeit zu teilen** (wenn's passt auch mehr). Ich freue mich auf deine Nach- richt! dia.baer64@gmail.com

## WOHNEN

**Zu verkaufen ökologisches, wunder- schönes Haus** an unverbaubarer Lage am Dorfrand von Schleitheim, Lehmwände und -verputze 6½-Zi-Wohnhaus, inkl. Büro oder kl. Praxis, sep. Eingang, zu- sätzlich grosse Galerie, Autounterstand. Fr. 820'000. [www.arte-susanne-wanner.ch](http://www.arte-susanne-wanner.ch)

**3272 Epsach/Drei-Seen-Land:** Zu ver- mieten neu renoviertes Haus an aussichts- reicher Lage, 6 ½ Zimmer, auf Wunsch mit Garten. Miete Fr. 1800.- + NK, ab Juli 2017. Kontakt: Tel. 079 618 70 98.

**Palagnedra (Centovalli)** Rustico zu verkaufen mit Gästehaus und Garten. hans.buechli@bluewin.ch, 05524636 80 [www.assofide.ch](http://www.assofide.ch) (Ref. 3605)

Zu vermieten baubiologisch renovierte 5-Zimmer-Altbauwohnung **im Zentrum von Schwyz**. Fr. 1400.- + Fr. 185.- NK, Tel. 078 670 21 79

**Haus zu verkaufen:** 10 Zimmer oder 3 Wohnungen, teilweise renoviert. **3 km vom Bahnhof Estavayer-Le-Lac** ent- fernt. Preis und Infos: Tel. 079 634 53 41

**Grenze Zofingen AG:** 5-Zimmer- EFH, sanft renovierter Holzbau, son- nige Lage mit grossem Garten, nahe ÖV zu vermieten. Infos: 079 797 15 10

**Hier** finden Sie auch für Ihre Wohnung geeignete Mieter. Informationen und Be- stellung unter [www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch) oder per Mail [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch).

## FERIEN SCHWEIZ

### Specksteinkurs

16.-22. Juli 2017, Hotel Rätia Filisur, Info: [www.kreativ-steinundfoto.ch](http://www.kreativ-steinundfoto.ch)

Helles Ferienhaus für 2-6 Personen, schöne Sicht auf den **Lago Maggiore**, ruhig, ÖV. [www.bio-nullenergie.com](http://www.bio-nullenergie.com)

**Kinderparadies im Kinderparadies** für Sommer- und Winterferien, ÖV, autofrei. [www.chalet-in-alleinlage.com](http://www.chalet-in-alleinlage.com)

**Wunderschöne Ferienwohnung Lugano** Seesicht, Garten, Dachterrasse, ÖV. Solarenergie für Warmwasser und Elek- trisch (auch Solarofen!). 4-6 Personen. Im gleichen Haus hübsches separates Zimmer für 2. [soledelbre@gmail.com](mailto:soledelbre@gmail.com) / Tel. 07946957

**FELDIS**, Sonnenterrasse Graubündens, schnell erreichbar gr. Weekend-Ferien- Haus, 14 B. [www.appa.ch/18621.htm](http://www.appa.ch/18621.htm), SMS 079 482 00 82

Charmantes Haus inmitten der Natur, **Freiberge/JU**. Mit allem Komfort. [www.sultiat.ch](http://www.sultiat.ch) oder Tel. 079 429 13 74.

**Sent, U-Engadin**, gediegene Ferienwoh- nung für 2 Personen, ruhig, sonnig, Gar- tensitzplatz, Tel. 056 664 07 01

**Das «etwas andere» Albergo im Herzen des Malcantone!** Viele interes- sante Workshops und Ferienkurse. [www.casa-santo-stefano.ch](http://www.casa-santo-stefano.ch), 091 609 19 35

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

**San Nazzaro, 200 m v. Lago Maggiore** 1 Wohnung und 1 Bungalow 2-6 Perso- nen. Grosser Garten mit Pool, Parkplatz, Bahn, Bus, Schiff in 3-8 Gehminuten. [www.casa-paradiso.ch](http://www.casa-paradiso.ch), Tel. 056 667 28 61

**Sedrun:** Ferien im denkmalgeschützten Bauernhaus. Frisch renoviert, 6 Personen, nahe Badese, kinderfreundliche Umge- bung. [www.giassa10.ch](http://www.giassa10.ch)

**Wandergebiet Arosa**, grosszügiges aber einfaches Chalet mit 10 Betten und allem was es braucht, aber ohne TV, Internet, Festnetz, Geschirrspüler. Tel. 044 935 48 61

**Ferien im ursprünglichen Onsernonetal** und herrliche Blumenwiesen entdecken. Zwei Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

**Natur-Ferien im Malcantone (TI)** Wandern, Biking ideal für Familien Haus bis 6 Personen (März bis November) [www.roccolo-astano.ch](http://www.roccolo-astano.ch)

**Im Onsernonetal** vermieten wir für 2-10 Personen ein gemütliches Haus mit Gar- ten. Postautohaltestelle vor dem Haus! Tel. 079 509 43 55, [www.mosogno-geiger.ch](http://www.mosogno-geiger.ch)

**ORT DER KRAFT**

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



**HOTEL Sass da Grüm**  
Hotel Sass da Grüm  
Tel. 091 785 21 71,  
CH-6575 San Nazzaro  
[www.sassdagruem.ch](http://www.sassdagruem.ch)

**LENK:** 5½- und 2½-Zi.-Ferienwohnung (siehe unter [www.chaletambrueggli.ch](http://www.chaletambrueggli.ch)). Wir freuen uns auf Sie! Tel. 031 301 20 40

**Bijou am Untersee (Berlingen TG)** Ferienhaus mit Garten und Seezugang bis maximal 6 Personen. [www.glisglis.ch](http://www.glisglis.ch)

**Im Eringertal zu vermieten:** Sehr schö- nes Chalet mit Aussicht, sonnig, Garten und Terrasse. Infos unter 076 373 83 10.

**Valle Onsernone 2** ruhige, stilvolle Gästezimmer mit Frühstück. [www.palazzobarione.ch](http://www.palazzobarione.ch)

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

**Ausspannen im Jura?** Grosszügiges Gästezimmer mit wunderschönem Gar- ten. [www.bnb-jura.ch](http://www.bnb-jura.ch), Tel. 079 758 93 17

**Ferien in den Bergen, Jura.** 2-3 Zi-Fwhg, max. 6 P., Bio-Bauernhof inmitten der freien Natur. Ruhig, kinderfr., ideal für Wanderungen. Fr. 400.- oder 500.-/W [www.ferme-belle-etoile.ch](http://www.ferme-belle-etoile.ch) Tel. 032 944 12 10.

**Appenzeller Häuschen Waldstatt AR** für kürzere oder längere Ferien [www.kreativ-steinundfoto.ch](http://www.kreativ-steinundfoto.ch)

Infos und Bestellung Kleininserate: [www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate)

**Hotelcard – das Halbtax für Hotels**



- 50% Rabatt in hunder- ten Top-Hotels in der Schweiz und im an- grenzenden Ausland.
- Die Hotelcard amortisiert sich bei der ersten oder zweiten Übernachtung.
- Bestpreis- Garantie in sämtlichen Hotels.

**Hotelcard**  
für 1 Jahr  
CHF **95.-**  
statt CHF 119.-

[www.hotelcard.ch/vcsextra](http://www.hotelcard.ch/vcsextra)  
0800 083 083 (Rabattcode vcsent27 anfragen)





## FLOW YOGA und FOCUSING- eine gute Ergänzung

5. – 11. Juni 2017

Yoga und Focusing wechseln sich ergänzend ab und bilden eine ganzheitliche Erfahrung von persönlicher Entwicklung, Körpergewahrsein und Erholung. Leitung Beate Cuson, Berlin und Eveline Moor.  
[info@casacivetta.ch](mailto:info@casacivetta.ch)

**Reckingen/Goms:** 2 Wohnungen für 4-5 Pers. Sonnig, ruhig, mitten im Grünen, kinderfreundlich. Wunderschöne Velo- und Wanderwege, Badevergnügen. Preis pro Woche je Fr. 420.-. Tel. 062 822 72 31

**Miteigentümer für Tessiner Ferienhäuser gesucht.** Im Centovalli stehen 3 schöne, naturnahe Rustici zu häufig leer. Wir suchen darum Miteigentümer. Kapitaleinsatz Fr. 46'000.- Die Häuser werden von maximal 5 Parteien genutzt. Anfragen: [chrso@bluewin.ch](mailto:chrso@bluewin.ch)

**Permanente Ferien auf Segelschiff?** Vollholz-Segelyacht altershalber günstig abzugeben. 8 m lang, 2,75 m breit. Eignet sich vor allem für Familien auf kleinen Seen. Bastler mit Liebe zum Schiff bevorzugt. Tel. 079 654 59 14

**Sedrun,** Ferienhaus an wunderschöner Aussichtslage, absolut ruhig, Nähe Badesee, 6 Betten in 3 Schlafzimmern, grosse Stube, Balkon, Garten. Sommer, Herbst zum Teil noch frei, Tel. 079 226 52 05

**MAISON JUNOD in Romainmôtier VD** 4\*-Übernachtung und sanfte Mobilität. Falt-E-Bike + öffentlicher Verkehr = eine ideale Kombination um die Region des Park Jura Vaudois zu entdecken. [www.maisonjunod.ch](http://www.maisonjunod.ch)

**Ihr Inserat in der nächsten Ausgabe?** [www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate)



Like und folge uns!  
[www.facebook.com/verkehrsclub.ch](http://www.facebook.com/verkehrsclub.ch)

## FERIEN AUSLAND

**Moneglia nahe Cinque Terre:** Ruhige 3½-Zimmer-Whg. mit 4 Betten, Balkon, Meersicht, 25 Gehminuten zum Sandstrand, Parkplatz. Tel. 031 331 68 31/  
[www.ferien-in-ligurien.ch](http://www.ferien-in-ligurien.ch)

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

**Provence/Côte d'Azur:** Schönes, herrlich gelegenes FH, 078 403 54 16, [www.la-mourre-haus.blogspot.com](http://www.la-mourre-haus.blogspot.com)



### Veloreisen weltweit Reiseländer aktiv erleben

Europa - Asien - Afrika  
Amerika - Neuseeland  
Tasmanien

[www.biketeam-radreisen.de](http://www.biketeam-radreisen.de)

**Lago Maggiore, Italien:** Maccagno am Lago Maggiore, Ferienhaus 5 Personen. Sonniger, idyllischer Garten mit direktem Seeanstoss, Gartenterrasse am See, baden, surfen, segeln, wandern, wunderbare Aussicht auf den See mit seinen Wasserschlössern. Mit Zug (Anschluss Maccagno) oder Auto, 2 priv. Parkplätze. Unterlagen anfordern: Tel. 061 681 42 38, [www.casa-al-lago-maggiore.ch](http://www.casa-al-lago-maggiore.ch)

**Toscana:** gepflegtes Landhaus, bis 10 Personen, Natur pur, richtig entspannen, wandern, biken, zum Meer 30 Minuten. [www.prata-suvereto.ch](http://www.prata-suvereto.ch)

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

**Côte d'Azur - La Croix Valmer:** 600m v. Meer Haus m. 8 Betten, gr. Garten m. ÖV dir. erreichbar. [kkmarti@bluewin.ch](mailto:kkmarti@bluewin.ch)/  
Tel. 0041 79 514 69 57

**Italien, Ligurien (Provinz Imperia),** Civezza, malerisches, autofreies Dorf, 3 charmante Wohnungen zu vermieten. [www.maiscore.ch](http://www.maiscore.ch) / Tel. +41 76 616 10 55

**Südfrankreich/südl. Ardèche:** Für Natur- u. Kulturliebhaber, Sport- u. Literaturbegeisterte: Gästehaus 17.Jh. Zi + Fewo. Einmalige Fernsicht, Natur pur. Entschleunigen, Wandern, Baden, Klettern, Kanu-, Radfahren, Kultur geniessen. Tel. 0033 475 386 704 (dt), [www.MasLaColline.fr](http://www.MasLaColline.fr)

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

**3 Zimmer-Haus Porlezza, Luganersee**  
Seesicht, Umschwung, 1/4 Std. zum See, Frühling/Sommer. Tel. 044 481 54 86

**Elba** 3 Ferienwohnungen Naturpark, Meerblick 300m, top Lage, Einkauf alles zu Fuss, 5 Min. 2 Whg. 4 Pers. p/W Fr. 450.- bis 650.-, 1 Whg. 6 Pers. p/W Fr. 500.- bis 750.-. [www.casa-elba.com/0797840420](http://www.casa-elba.com/0797840420)

Ferienwohnungen, zu vermieten im **Schwarzwald, Todtmoos**, 100% WIR. [www.ferien4u.ch](http://www.ferien4u.ch), Tel. 032 331 94 74

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

**Toscana: Strandträume und Natur!**  
Podere Riparbella, I-Massa Mma, Tel. +39 0566 91 55 57 [www.riparbella.com](http://www.riparbella.com)

**Südfrankreich:** Ferienhaus am Meer in Naturschutz- u. Wandergebiet, mit ÖV mögl., ruhig, für 2-4 Pers. 041 360 44 55

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

**BURGUND** Haus 18.Jh. 2½-Zi-Wohnung, schön möbliert, Zentralheizung, Hof, Garten, Velos, Ruhe, Natur, Kultur, schöner Garten, Rosenblüte Mai/Juni. Tel. 0041 76 589 60 43 / 0033 38 591 18 72 [www.maisonrose.ch](http://www.maisonrose.ch)

**Cevennen / Ardèche** Ferienhaus mit grossem Garten an ruhiger Lage, nah Uzès u. Nîmes, ideal für Familie, 2-4 Pers., Velo-u. Kanufahren, Wandergebiet. [www.masleshirondelles.fr](http://www.masleshirondelles.fr)

**Zwischen Cèze und Ardèche, Südfrankreich**, altes Mas, ökologisch restauriert, 12 Betten, 6 Zi, Aussicht, Schwimmbad, Reben, Lavendel, Grotten (Chauvet, usw.), Bahn-/Busverbindung nach Avignon. 1850 € p/Woche. [champclos@netplus.ch](mailto:champclos@netplus.ch)

**Val Vigezzo/IT (Centovalli)** kleines Ferienhaus, max. 4-5 Personen, familienfreundlich, verkehrsfrei, ÖV Centovallibahn, Aussicht, Terrasse, Bach (10 Min.) wandern, schlemmen, biken... [www.vigna.ch](http://www.vigna.ch), mail: [ferien@vigna.ch](mailto:ferien@vigna.ch)

**Atlantik/ Médoc** Landhaus mit originellen Zimmern, gemütlicher Ambiance und guter Küche. Gratis-Velos! Musikinstrumente, Billard, Boule... Schöner, grosser Garten mit viel Ruhe! A bientôt – [www.peyduhaut.com](http://www.peyduhaut.com)



Norwegen, Marokko,  
Montenegro, Azoren,  
Kapverden, Rumänien



Grosse Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30  
[www.ricklireisen.ch](http://www.ricklireisen.ch)

**Sonne-Ruhe-Meer** – Ferieninsel Brač/ Kroatien, 1-6 P.-Haus, alles vorhanden. Nebensaison 50%, [sl.an@gmx.ch](mailto:sl.an@gmx.ch)

**Fotokurs Biohotel Panorama, Mals** 21.-28.10.2017, Information: [www.kreativ-steinundfoto.ch](http://www.kreativ-steinundfoto.ch)

**Zu verkaufen in IT-Lugurien**, schönes altes Haus, renoviert mit grandioser Aussicht aufs Mittelmeer. Interessiert? Infos: <https://casabordighera.wordpress.com/>

### Englisch lernen und wandern

**Devon + Cornwall:** 2.-15.7.2017

**Wales + Lake District:** 16.-29.7.2017

Verbessern Sie Ihre Englischkenntnisse und lernen Sie schöne Landschaften kennen. Infos: Tel. 052 625 86 68  
[www.englishadv.com](http://www.englishadv.com)

**Bosnien-Herzegowina vom 1.-11.10.17** Erfahrene ExpertInnen ermöglichen tiefe Einblicke ins Land und Begegnungen mit Menschen. [www.ratbar.ch](http://www.ratbar.ch)

**Südspanien:** 3-stöckiges Ferienhaus, malerisches Dorf; 4 km zum Strand; 2 Terrassen; ÖV gut; € 300.-/Woche. [www.dokmedia.ch/Torrox](http://www.dokmedia.ch/Torrox).

### Ihr Inserat in der nächsten Ausgabe?

Inseratenschluss ist am 8. Mai.  
Informationen und Bestellung:  
[www.verkehrsclub.ch/kleininserate](http://www.verkehrsclub.ch/kleininserate)

Anderswo  
VERTRÄGLICH REISEN

NEU

Verträglich Reisen  
ist jetzt Anderswo!

[www.wirSindAnderswo.de](http://www.wirSindAnderswo.de)

50 Franken  
Frühbucher-  
Rabatt pro  
Person\*

# via verde reisen

ein Produkt der Arcatour

Der Reisepartner des VCS – Ihr Spezialist für Bahnreisen



## Villa Edera\*\*\*

Italien/Cinque Terre/Moneglia

Die schönen Gebirgszüge der Cinque Terre überschauend, liegt hier am Hang inmitten der einmaligen mediterranen Flora die Villa Edera. Durch die romantische Weinlaube des Hotels hindurch, ein paar Schritte durch enge Gassen – und Sie befinden sich am feinen Sandstrand von Moneglia. Die Atmosphäre dieses wunderschönen Hotels ist geprägt von persönlicher Herzlichkeit, Gemütlichkeit und stilvoller Architektur. Das Hotel verfügt über 27 geschmackvoll eingerichtete Zimmer mit Bad oder Dusche/WC, Telefon, TV, Safe, Fön und Klimaanlage.

Preis pro Person	ab CHF 1010*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Moneglia	
Anreise samstags vom 1.4. bis 22.10.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/hotels">www.via-verde-reisen.ch/hotels</a>	



## Hôtel Madeloc\*\*\*

Frankreich/Collioure

Am Anfang der roten Felsküste liegt das ehemalige Fischerdorf Collioure. Das Städtchen mit über 300 Sonnentagen pro Jahr ist wohl das Schönste entlang der Küste des Languedoc-Roussillon. Das Hotel Madeloc befindet sich in einem ruhigen Wohnquartier in Collioure, 500 m vom Stadtzentrum und 600 m vom Strand entfernt. Die 25 Zimmer sind sehr hell, gemütlich, geräumig und zweckmässig eingerichtet. Bad oder Dusche/WC, TV, Telefon, Minibar, Safe, kostenloses WiFi und Klimaanlage. Alle Zimmer verfügen über einen grossen Balkon, Terrasse oder Gartenausgang.

Preis pro Person	ab CHF 870*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Collioure	
Anreise täglich vom 10.2. bis 12.11.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/hotels">www.via-verde-reisen.ch/hotels</a>	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – [www.via-verde-reisen.ch/anmeldung](http://www.via-verde-reisen.ch/anmeldung)

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter [www.via-verde-reisen.ch](http://www.via-verde-reisen.ch)



## Velotour Prag – Berlin Tschechien/Deutschland

Auf dieser einzigartigen Reise erleben Sie die Spree und Elbe, zwei Flüsse mit unterschiedlichem Charakter. Zu Beginn führt die Tour jedoch entlang der Moldau, bevor Sie an die Elbe kommen. Auf Ihrem Weg fahren Sie durch die böhmische Landschaft um anschliessend ins Elbsandsteingebirge zu kommen. Weiter durchqueren Sie den Spreewald, eine kleine Kulturlandschaft für sich. Als Höhepunkte erkunden Sie Prag, die Kulturstadt Dresden und zum Finale die quicklebendige Metropole Berlin.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1565*</b>
12 Tage/11 Nächte ab Prag bis Berlin	
Anreise sonntags vom 28.5. bis 24.9.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## Velotour Prag – Dresden Tschechien/Deutschland

Diese Veloreise verbindet zwei bedeutende, kulturhistorische Städte miteinander. Lassen Sie sich vom Zauber des goldenen Prag einfangen, bevor es durch das ländliche Tschechien Richtung Deutschland geht. In den letzten Jahren wurde der Elberadweg auf tschechischer Seite immer weiter ausgebaut, so dass man nur noch auf wenigen Abschnitten auf Landstrassen ausweichen muss. Freuen Sie sich auf die schmucken Elbstädte wie Melník und Leitmeritz. Durch die bizarre Felslandschaft des Elbsandsteingebirges folgen Sie dem Strom nach Dresden.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1040*</b>
8 Tage/7 Nächte ab Prag bis Dresden	
Anreise täglich vom 1.4. bis 31.10.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## Velotour Hamburg – Sylt Deutschland

Herzlich Willkommen auf dem Nordseeküsten-Veloweg! Nach der Anreise und einer Übernachtung in der schönen Hansestadt Hamburg können Sie sich auf eine interessante und abwechslungsreiche Velotour freuen. Am Elbufer entlang fahren Sie nach Hamburg Altona, Blankenese, Wesel und Elmshorn. Reizende Städte, das Wattenmeer und die zahlreichen Deiche werden Sie in ihren Bann ziehen. Weitere Etappenziele sind Büsum, Husum und die wunderschöne Nordseeinsel Sylt.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1110*</b>
8 Tage/7 Nächte ab Hamburg bis Sylt	
Anreise sonntags und dienstags vom 21.5. bis 24.9.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



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

Partner



**ARCATOUR**  
sinnvoll reisen

Mitglied





## Velotour Venedig - Florenz Italien

Zwei der wohl bekanntesten Städte Italiens sind Ausgangs- bzw. Endpunkt dieser Reise. Dazwischen fahren Sie durch beinahe unentdecktes und dafür umso attraktiveres Land. Kiwis, Pfirsiche, Melonen, Wein und Sonnenblumen begleiten die Velofahrer, Vogelgezwitscher erfreut das Ohr. Fernab der Touristenströme warten die Etappenorte um von Ihnen erkundet zu werden. Geniessen Sie eine Tasse Cappuccino in einem der gemütlichen Cafés auf den einladenden Piazzae. Eine wunderbare Reise erwartet Sie!

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1260*</b>
8 Tage/7 Nächte ab Mestre bis Florenz	
Anreise samstags vom 1.4. bis 14.10.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## Velotour Luberon Frankreich

Von Aix-en-Provence aus geht's Richtung Norden, der eigenen Neugier folgend, dem Hunger der Sinne auf Düfte, Farben und Klänge: Nirgendwo sonst zeigt sich die Provence derart vielfältig und farbenprächtig wie in dieser Region. Bonnieux erwartet Sie mit seiner einmaligen Lage, Lacoste mit dem Schloss des Marquis de Sade. Der malerische Ort St. Rémy wird Sie genauso begeistern wie damals van Gogh. Der zeitgenössische Schriftsteller Peter Mayle beschrieb Landschaften und Menschen im Luberon mit sehr viel Liebe. Sie werden seine Liebe teilen.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1265*</b>
8 Tage/7 Nächte ab/bis Aix-en-Provence	
Anreise samstags vom 25.3. bis 14.10.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



## Wandertour Insel Bornholm Dänemark

Wandern Sie auf Bornholm, dem kleinen Ferienparadies mit naturbelassenen weiten Stränden, aus dem Meer ragenden Klippenfelsen, hügeligen Wäldern, idyllischen Städtchen, die zum Bummeln einladen, Pubs und Räumereien, unzähligen Galerien und Kunstwerkstätten. Bornholm wird nicht zu Unrecht die «Sonnenscheininsel» genannt. Die vielen Sonnenstunden und das einmalige klare Licht haben seit jeher viele Künstler auf diese Insel gezogen. Sehenswert sind zudem die Bornholmer Rundkirchen mit ihren markanten Spitzdächern.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1415*</b>
8 Tage/7 Nächte ab/bis Sassnitz	
Anreise täglich vom 25.6. bis 27.8.2017	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/wandern">www.via-verde-reisen.ch/wandern</a>	

**Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – [www.via-verde-reisen.ch/anmeldung](http://www.via-verde-reisen.ch/anmeldung)**

**Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter [www.via-verde-reisen.ch](http://www.via-verde-reisen.ch)**



## Spanische Zentral-Pyrenäen Gruppenreise mit Arcatour

Der Parque Nacional de Ordesa y Monte Perdido an der spanischen Grenze zu Frankreich ist UNESCO-Weltnatur- und Kulturerbe. Dieses noch sehr ursprüngliche Bergland ist eine alte Kulturlandschaft mit Viehweiden, Dörfern und Bauernhöfen. Der Park umfasst das Monte Perdido-Massif (3355 m), das Ordesa-Tal, die Anisclo-Schlucht, das Escuain-Tal und das Pineta-Tal. Die wilden von Gletschern geformten Schluchten zählen zu den grössten und tiefsten Europas.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 2780</b>
11 Tage/10 Nächte ab/bis Barcelona	
Reise vom 22. 6. bis 2.7.2017	
Infos: <a href="http://www.arcatour.ch/natur">www.arcatour.ch/natur</a>	



## Bayerischer Wald und Sumava-Böhmerwald Gruppenreise mit Arcatour

Bayerischer Wald, Böhmerwald, Sumava – so lauten wechselnde Namen für ein und dasselbe uralte Gebirge in der Mitte Europas, je nach kulturellem, geographischem oder historischem Bezug. Als mächtiges Bollwerk aus den harten Urgesteinen Gneis und Granit, auch bekannt als «Grünes Dach Europas», trennt es Bayern von Böhmen und das Einzugsgebiet der Donau von demjenigen der Moldau.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1990</b>
6 Tage/5 Nächte ab/bis Zürich	
Reise vom 17.9. bis 22.9.2017	
Infos: <a href="http://www.arcatour.ch/natur">www.arcatour.ch/natur</a>	



## WeitWandern

Geführte Wanderungen, Schneeschuh- und Skitouren

### Wanderungen

- 25.5. – 28.5.17 Auffahrt: Südschwarzwald: Randen – Wutachschlucht
- 25.5. – 28.5.17 Auffahrt: Frühlingsgrün im vielfältigen Calancatal
- 03.6. – 05.6.17 Pfingsten: die schönsten Wege des Juras, Teil 3
- 03.6. – 05.6.17 Pfingsten: Monte Generoso im Blütenkleid
- 15.6. – 18.6.17 Fronleichnam: Frühling im UNESCO Biosfera Val Mustair
- 17.6. – 24.6.17 Mittsommer an der Öresundküste
- 14.7. – 30.7.17 Lappland, Nordkalottleden Teil 2: Abisko – Vakkotavare
- 16.7. – 22.7.17 NP Stifserjoch 2: Touren und Geschichten am Ortler
- 22.7. – 30.7.17 Siebenbürgen: eine Reise in die Vergangenheit
- 22.7. – 05.8.17 Pyrenäen 4: St. Lary – Mont Valier

### Gletscherwanderung

- 27.7. – 30.7.17 Bergell: Malojapass – Val Forno – Val d'Albigna

### Wanderung Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 29.9. – 16.10.17 Atlastraversierung 3: vom Ait Bougmez nach Imilchil

<b>Preise online verfügbar</b>
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/weitwandern">www.via-verde-reisen.ch/weitwandern</a>



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

Partner



**ARCATOUR**  
sinnvoll reisen

Mitglied





Fast wäre dieser Tunnel der gesuchten Person in jungen Jahren zum Verhängnis geworden.

## WETTBEWERB

# Er räumte Hindernisse aus dem Weg

**W**enn Sie schon mal Railroad Tycoon gespielt haben, wird Ihnen sein Name nicht unbekannt sein. Der grosse britische Ingenieur spielte bei der industriellen Revolution in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine wichtige Rolle. Bereits als Jugendlicher erfand und patentierte er zusammen mit seinem Vater eine neue Technik, um in lockerem Untergrund Tunnels zu graben. In 18 Jahren Arbeit entwickelten sie mit dieser Technik den ersten je unter einem schiffba-

ren Fluss erbauten Tunnel. Die ursprüngliche Fussgängerunterführung unter der Themse wird noch heute von der Londoner S-Bahn genutzt. Bei der Bahn zeigte sich denn auch sein Talent am besten: Als Chefingenieur der Great Western Railway legte er die Streckenführung der Linie fest, setzte eine breite Spurweite durch, um die Geschwindigkeit und den Komfort der Reisenden zu erhöhen, baute eine Reihe von Hänge- oder Backsteinbrücken, Tunnels und Bahnhöfen (unter an-

derem Paddington), die damals wegen ihrer Kühnheit als Sensation galten und noch heute nationale Monumente sind. Dank ihm waren Berge, Flüsse und Täler für Reisende kein Hindernis mehr. Er revolutionierte auch die Schifffahrt, baute den ersten Ozeandampfer aus Metall und ersetzte den Schaufelantrieb durch den Propeller. Sein verrücktestes Projekt war die atmosphärische Eisenbahn: Die Wagen werden an einer Rohrleitung zwischen den Schienen angehängt. Pumpstationen saugen die Luft in der Rohrleitung ab und treiben die Züge so bis zu einer Geschwindigkeit von 110 km/h an (das Doppelte des damaligen Durchschnittstempos). Doch die erste, 32 Kilometer lange Linie wurde wegen zu hoher Kosten und Dichtungsproblemen schon bald zu einer Dampfbahn umgebaut. Trotz dieses Misserfolgs ist er mit seinem Beitrag zum Eisenbahnbau und zur Industrialisierung Grossbritanniens einer der wichtigsten Männer des 19. Jahrhunderts. In einer Umfrage der BBC zu den 100 grössten britischen Persönlichkeiten landete er auf dem zweiten Platz, direkt hinter einem gewissen Winston Churchill.

Filippo Rivola

### ZU GEWINNEN:

Eine Reise nach Marseille im Wert von Fr. 1500.–, offeriert von TGV Lyria und railtour-Frantour



© Andrea Sisti

Reisen Sie mit dem TGV in die älteste Stadt Frankreichs, die sie mit dem alte Hafen, dem charmanten Altstadtviertel Vieux Panier und dem neuen Viertel Euroméditerranée faszinieren wird.

Inbegriffen ist die Bahnfahrt in der 1. Klasse und zwei Übernachtungen in einem Mittelklassehotel für zwei Personen.

### Lösung letzte Ausgabe:

Arthur Honegger

**Gewinner** des E-Bikes «Delite touring» ist Jardenah Masé-Goldberg aus, Ziefen

Wettbewerbspreis  
offeriert von

**RIESE & MÜLLER**

### Wie heisst dieser Ingenieur?

**Beantworten Sie die Frage** bis am

17. Mai 2017 und senden Ihre Lösung an

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

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

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

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



«Aber das Denken und Entscheiden, das will ich mir nicht abnehmen lassen.»



AUS DER WERKZEUGKISTE

# Von Rasenrobotern und selbstdenkenden Autos

**F**rühling: Der Rasen wächst, die Rasenmäher röhren und am Samstag drehen die Männer ihre Runden. Der Rasenroboter kommt auch wieder zum Einsatz, schwebt ganz diskret in unberechenbaren Kurven über das Wimbledon-verdächtige Grün unseres Nachbarn. Alleine löst er sich von seinem Dock und nimmt die Arbeit auf, zu unterschiedlichen Zeiten und auf verschiedenen Wegen, ganz zur Freude unseres schwarzen Katers, der ihn dabei belauert und ab und zu anstupst. Schön muss das sein für unsern Nachbarn. Der Zierrasen ist immer auf gleicher Höhe, immer getrimmt und ohne sich selber darum kümmern zu müssen. Auch mich fasziniert dieses selbstgesteuerte Kerlchen. Genauso wie der autonome Staubsauger im Büro eines guten Kollegen und die selbstgesteuerte Metro M2 in Lausanne.

Nicht nur Rasenmäher und U-Bahnen sollen zukünftig autonom fahren, auch Autos. Und zwar schon bald. Autos neuer Generationen korrigieren schon selbst den Abstand zum Auto vor ihnen und lenken sanft in die Spur zurück, wenn der Wagen auszuscheren droht. Nicht mehr lange, und wir können das Steuer ganz loslassen, getrost die Landschaft bewundern und E-Mails abfragen, während uns das Auto chauffiert. Das verspricht man uns, generell im Ton der Begeisterung.

Es werde einfacher für uns, es werde sicherer und schöner. Ganz von selbst bringe uns das autonome Auto dahin, wo wir hinwollen. Noch wildere Prognosen gehen davon aus, das Auto würde sich schon bald, abgestützt auf die Verkehrsmeldungen, den besten und kürzesten Weg suchen. Und könnte es gar so weit kommen, dass das autonome Auto meine Agenda kennt und alleine zum Sitzungsort findet? Ist es das, was ich von einem Auto erwarte? Unterstützung durch Technik, das schätze ich. Aber das Denken und Entscheiden, das will ich mir nicht abnehmen lassen.

Zurück zum Rasenroboter im Quartier. Es kommt dann und wann vor, dass sich der kleine Kerl im Abhang verfängt, dort, wo der Rasen schon nicht mehr ist, und wo sich Gestrüpp breitmacht. Aus dieser misslichen Lagen kann er sich nicht allein befreien. Es braucht menschliche Hilfe. Beim Beobachten empfinde ich Mitleid mit dem tapferen Roboter, wie er da so hängt und ab und zu zuckt. Und Beruhigung macht sich breit in meiner Seele: Es braucht uns Menschen noch. Zumindest vorerst.

Caroline Beglinger

## Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

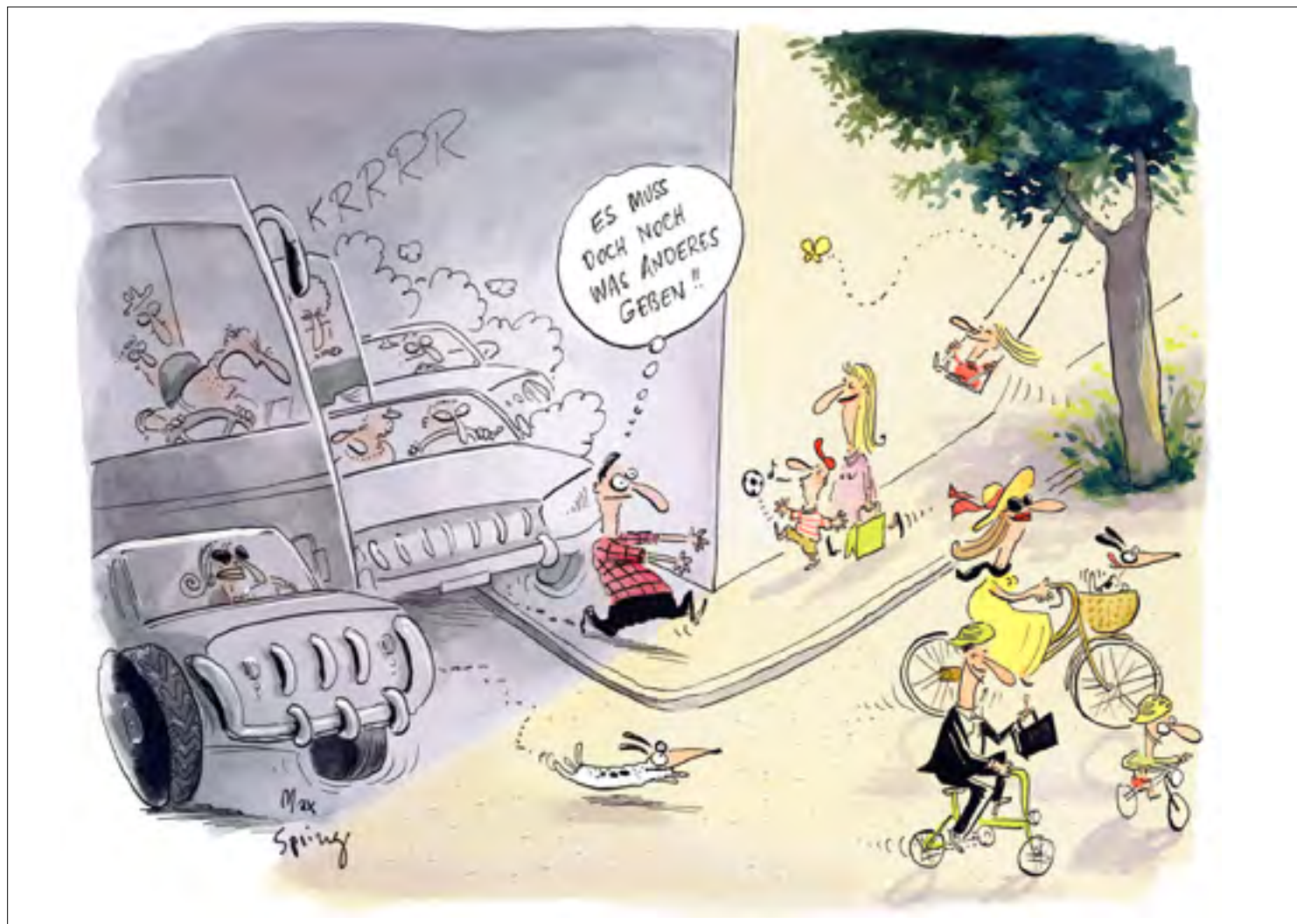
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 30001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Dominique Eva Rast (dra), Camille Marion (cma), Markus Fischer (mf). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Inserate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD Goldach AG. **Papier:** Cyclus Print+Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 77 900 (deutsch 62 400; französisch 15 500). Die nächste Ausgabe erscheint am 15. Juni 2017. **Insertionschluss:** 8. Mai 2017. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

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

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

gedruckt in der  
schweiz

## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### NÄCHSTE NUMMER

#### Alle ans Wasser

Unsere Sommernummer widmen wir dieses Jahr dem Wasser. Denn das Gute liegt oft sehr nahe: Wir zeigen Ihnen, wo es sich in den Schweizer Städten plantschen lässt und wie Sie mit dem BusAlpin traumhafte Bergseen erkunden können. Auch der Comer-, Luganer- und Bodensee sind mit dem öffentlichen Verkehr einfach erreichbar. Wer nicht gern badet, findet Wandervorschläge, eine Velotour und als Schlechtwetter-Variante ein Schweizer Museum, das aus der Reihe tanzt. Im hohen Norden bildet das «Miniatur Wunderland» in Hamburg im Kleinen die grosse Welt des Bahnverkehrs ab. Wir haben uns für Sie dort umgeschaut.



Endlich Sommer: Wir zeigen Ihnen die schönsten Bademöglichkeiten, die mit dem ÖV erreichbar sind.



## Teilen Sie uns mit, was Sie von der Velo-Initiative halten.

Dieses Jahr wird die Velo-Initiative im Parlament beraten. Sie verlangt, dass der Bund das Velofahren fördert und Kantone, Städte und private Organisationen diesbezüglich unterstützt. Fussgänger, Velofahrer und Automobilisten – alle werden von der Velo-Initiative profitieren! Zwei Verkehrsteilnehmerinnen und ein Verkehrsteilnehmer erklären, warum sie den Ausbau der Velo-Infrastruktur unterstützen.

«Ich bin vor allem zu Fuss und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, aber vor meiner Pensionierung hatte ich ein Motorrad. Ich habe jedes Mal gezittert, wenn ich einen Velofahrer sah und mir gesagt, dass ich nie im Stadtverkehr Velo fahren würde. Velofahrer sind so verletzlich. Heutzutage ist auf der Strasse immer viel los, deshalb weichen Velofahrer gerne mal aufs Trottoir aus oder sie kürzen über das Trottoir ab. Ich verstehe das, aber es macht die Situation nicht einfacher. In meinem Quartier kommt das zum Glück nicht so oft vor, denn ich begleite einmal pro Woche elf Kinder mit dem Pedibus zur Schule ... Ich



© zVg

denke, dass es mehr sichere und direkte Velowege braucht, deshalb begrüsse ich jede Art von Velo-Initiative. Auch die Fussgänger profitieren davon.»

*Jerry Ungar,  
Troinex (GE)*



© zVg

«Ich bin oft mit dem Auto unterwegs und empfinde die Velofahrer auf der Strasse manchmal als ziemliche Gefahr. Das Nebeneinander aller Verkehrsmittel in einer Stadt ist keine Selbstverständlichkeit. Als Autofahrerin fühle ich mich nicht wirklich wohl. Mir ist schon klar, dass die heutige Verkehrsführung die Velofahrer zwingt, auf der Strasse zu fahren, aber das ist keine sichere Lösung – weder für die Velos noch für die Autos. Ich denke, dass das Strassenkonzept wirklich neu überdacht werden muss, damit auch der Langsamverkehr sicher unterwegs ist. Beide Seiten – Velo- und Autofahrer – werden profitieren: Der Verkehr wird flüssiger, und die Unfallgefahr wird abnehmen.»

*Vannie Neyroud, Payerne (VD)*

«Ich bin viel mit dem Velo unterwegs: zum Einkaufen, um die Kinder in die Krippe zu bringen und in der Freizeit. In einer Kleinstadt wie Porrentruy ist das Velo ein praktisches und schnelles Verkehrsmittel. Allerdings gibt es längst nicht überall Velowege und die Autos sind deutlich in der Überzahl. Ich muss immer sehr aufmerksam sein. Die Velo-Initiative sorgt für mehr und sichere Velowege, das bringt der ganzen Familie etwas. Wenn meine Töchter grösser sind, sollen sie auch allein gefahrlos mit dem Velo auf der Strasse unterwegs sein können. Ich möchte nicht aus Angst vor dem Verkehr länger als nötig Eltern-Taxi spielen müssen. Als Mutter ist es mir wichtig, in welchem Zustand wir unseren Kindern die Erde hinterlassen. Mehr Velo fahren bedeutet auch, einen Beitrag zur Reduktion der Klimaerwärmung und zum Umweltschutz zu leisten. Beides ist wichtig.»

*Hasnia Belgacem Laville, Porrentruy (JU)*



© zVg

we love velo

oó velo initiative

Und Sie?

Bringt die Velo-Initiative auch Ihnen Vorteile?

Teilen Sie uns Ihre Meinung auf der neuen Website mit:

[www.velo-initiative.ch](http://www.velo-initiative.ch)



# VCS-Schutzbrief

**Und wenn Sie vor Reiseantritt  
plötzlich krank werden?**

Dieser Freizeit- und Reiseschutz deckt Ihre Auslagen ein ganzes Jahr lang:  
z. B. Annullationskosten einer Reise, einer Hotelbuchung, eines Tagesausfluges oder eines Events,  
Reisezwischenfälle, Gepäckersatz, Rechtsstreit im Ausland und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:  
– per Telefon **031 328 58 11** oder  
– via Internet [www.schutzbrief.ch](http://www.schutzbrief.ch)

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**