

## Ja zum CO<sub>2</sub>-Gesetz am 13. Juni

Ein Schritt in die richtige Richtung –  
für die Schweiz und für das Klima

Seite 20

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**



# Sichern Sie sich jetzt das neue Kursbuch!



Fr. 19.80  
plus Versand-  
kostenanteil  
Fr. 6.90

Wieder im  
handlichen  
A5-Format!

## So bestellen Sie das Kursbuch:

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

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

Ein Projekt von



## VCS-Bonus



Nebenstehende  
Karte einlösen  
und losfahren!

 SBB CFF FFS

## Schnupper-Halbtax für zwei Monate

Bereisen Sie wieder einmal nach Herzenslust die Schweiz und alles zum Halbtarif. Das Schnupper-Halbtax des öffentlichen Verkehrs macht's möglich. Es wird auf Wertpapier ausgegeben und kann an den meisten bedienten Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs bezogen werden.

**Verkauf nur gegen Abgabe des nebenstehenden Gutscheins (oder Download unter [www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus)).**

**Gültigkeit Angebot: Kaufen Sie das Schnupper-Halbtax zwischen dem 9. April und dem 20. Mai 2021 und es ist ab dem Kaufdatum zwei Monate lang gültig.**

Detailinfos auf Seite 30

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

Für Mensch  
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Firmenmobilität:** der VCS-Umweltcheck
- 7 **Das Veloregelquiz:** Testen Sie Ihr Wissen
- 8 **Biel:** Platz für neue Ideen nach dem Westast-Aus
- 11 **Rue de l'Avenir:**  
40 Jahre Einsatz für den öffentlichen Raum
- 12 **Nachhaltig einkaufen:**  
Welches Verkehrsmittel passt für Sie?
- 14 **Fussverkehr:**  
Liestal hat die «Flâneur d'Or»-Jury überzeugt
- 17 **«Walk to school»:** Weiter als nur zur Schule
- 18 **Shared Mobility:** Übersicht auf einen Klick
- 19 **Leben ohne Auto:** Familie Urfer setzt auf zwei Räder



48 **Velofahren:**  
Äpfel, Luftboote und Höhenmeter am Bodensee

- 52 **Wandern:** entlang der Aare

30 **Mitgliederangebote**

36 **Berichte aus den Regionen**

56 **Wettbewerb**

57 **Bitte mitdenken! mit Stéphanie Penher**

58 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## DOSSIER

### Ja zum CO<sub>2</sub>-Gesetz

Lesen Sie in unserem Dossier welche Argumente – nicht nur im Verkehrsbereich – für ein Ja am 13. Juni 2021 sprechen und warum Bundesrätin Simonetta Sommaruga dieses Gesetz für den Klimaschutz absolut notwendig findet.

## EDITORIAL

### Liebe Leserin, lieber Leser



Seit Monaten thematisieren wir in diesem Heft das CO<sub>2</sub>-Gesetz, und vielleicht haben Sie genug davon, immer wieder etwas darüber zu lesen.

Doch die Abstimmung vom 13. Juni ist sehr wichtig. In unserem Dossier zeigen wir auf, wie sehr es ein Ja an den Urnen braucht, um die Umwelt zu schützen. Dieses Gesetz kommt aber auch jeder und jedem Einzelnen zugute, heute und morgen.

Diese Ausgabe ist voller Erfolgsgeschichten. Lesen Sie unsere Beiträge über die erfolgreiche Mobilisierung gegen den Bieler Westast (Seite 8), die Arbeit des Vereins Rue de l'Avenir für lebenswerte Strassen (Seite 11) oder tolle Infrastrukturen für den Fussverkehr in Schweizer Städten (Seite 14). Und was uns besonders freut: Ab dieser Ausgabe erhalten Sie das Magazin in einem Papierwickel anstatt in einer Plastikfolie.

Wir zählen auf Sie, damit auch das CO<sub>2</sub>-Gesetz zum Erfolg wird. Diesen Sommer, wenn das Gesetz angenommen ist und die gesundheitliche Lage sich beruhigt hat, freue ich mich darauf, neue Gegenden zu erkunden – und Ihnen in einer der nächsten Ausgaben davon zu berichten!

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre.

Camille Marion, Redaktorin







© Philipp Oestly

## Petition für eine bessere Kombination Velo–Zug

Die SBB haben entschieden, dass der Veloselbstverlad in den Intercity-Zügen am Wochenende reservationspflichtig ist. Damit wird die Velomitnahme teurer und komplizierter. Gemeinsam mit Pro Velo und elf weiteren Organisationen erhebt der VCS Einspruch gegen diesen Beschluss und wendet sich mit einer Online-Petition an SBB und Bundesrat, in der eine bessere Kombination Velo–Zug gefordert wird.

Die SBB sollen auf den beliebten Strecken an den Wochenenden mit geeignetem Rollmaterial und Entlastungszügen mehr Platz für die Velomitnahme schaffen. Der vergangene Sommer hat gezeigt: Immer mehr Menschen unternehmen Ausflüge in der Schweiz mit dem Velo oder dem Mountainbike. Die Kombination der beiden nachhaltigen Transportmittel Velo und Zug ist umwelt- und klimapolitisch erwünscht und vom Parlament gefordert.

Unterzeichnen Sie die Petition unter [act.campax.org/p/velopetition](http://act.campax.org/p/velopetition)



## Mobility Pricing zur Reduktion des Verkehrs

Der Bundesrat will die Idee des Mobility Pricing vorantreiben und lädt zu einer Vernehmlassung mit begleitenden Pilotversuchen. Der VCS begrüsst dies. Mobility Pricing ist eine grosse Chance, um den Verkehr nachhaltiger zu gestalten. Durch eine entsprechende Preisgestaltung kann die Verkehrsnachfrage gesenkt und die Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel begünstigt werden.

Ob Mobility Pricing wirksam sein wird, hängt ganz von der Gestaltung ab. Für den VCS ist klar: Mobility Pricing muss dazu beitragen, den Verkehr nachhaltiger zu gestalten, indem es die Nachfrage nach Verkehr reduziert. Zudem muss das Ziel sein, den Verkehr auf die umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verlagern: den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Mobility Pricing, das nur zum Ziel hat, neue Mittel für den Strassenbau zu generieren, lehnt der VCS entschieden ab. Vielmehr müssen die Klimaziele im Vordergrund stehen.



© VCS



© VCS

## Noch kein Kursbuch 2021?

S-Bahnen im Tessin im Halbstundentakt oder direkte Verbindungen von Zürich/Basel bis Locarno: Es gibt viele gute Gründe, im Frühling eine Reise mit dem Zug zu unternehmen – gemütlich und angenehm geplant mit dem Kursbuch. Sie haben noch kein Kursbuch 2021? Bestellungen über den VCS sind leider nicht mehr möglich. Sie können das Kursbuch aber weiter-

hin an über 57 Schaltern der SBB sowie bei zahlreichen Verkaufsstellen von Regionalbahnen zum Preis von Fr. 19.80 beziehen.

Bei Fragen zu Bezugsorten in Ihrer Nähe helfen wir Ihnen gerne weiter: 031 328 58 58 oder [dok@verkehrsclub.ch](mailto:dok@verkehrsclub.ch).





© Klimastreik

## Klimastreik am 21. Mai 2021

Die Pandemie und ihre Auswirkungen zeigen, dass Krisen ernst genommen werden müssen. Das gilt auch fürs Klima. Waldbrände, anhaltende Dürren, verheerende Überschwemmungen, massive Zerstörung der Artenvielfalt – die Klimakrise ist real und sie erfordert ein soforti-

ges Handeln. Deshalb wird die Bevölkerung dazu aufgerufen, am Freitag, 21. Mai 2021, für den «Strike for Future» auf die Strasse zu gehen.

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

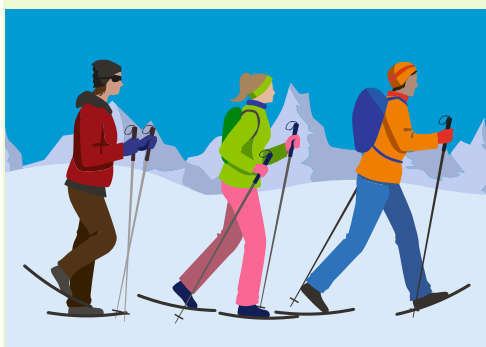
## Korrigendum: Überholen auf der Autobahn

In der letzten Ausgabe haben wir die neuen Verkehrsregeln thematisiert, die seit Anfang Jahr in Kraft sind. Eine aufmerksame Leserin – der wir an dieser Stelle herzlich danken möchten – hat uns auf eine Ungenauigkeit in unserer Formulierung hingewiesen: Es ist immer noch verboten, auf der Autobahn rechts zu überholen (nach rechts

ausscheren und dann wieder nach links einscheren). Wenn sich hingegen auf der linken Spur eine Autokolonne bildet, dürfen die Autofahrenden auf der rechten Spur vorbeifahren. Damit kann der Verkehr länger auf beiden Spuren fließen.

## Ab in die Natur – mit Schneetourenbus, Bus alpin und Fahrtziel Natur

Attraktive Ausflugsziele einfach per ÖV erreichen? Bus alpin und Schneetourenbus machen es möglich. Umweltfreundlich in die Schweizer Naturparks? Fahrtziel Natur hat das passende Angebot.



### Bus alpin

Der Bus alpin erschliesst touristisch wichtige Ausgangsorte für Bergtouren, Wanderungen und Ausflüge. Zurzeit im Winterhalbjahr mit sechs Linien, im Sommerhalbjahr mit 18 Linien, verteilt über die ganze Schweiz.

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

### Schneetourenbus

Mit zwölf Linien erreichen Schneeschuhwanderer und Skitourengeherinnen attraktive Ziele in vielen Regionen der Schweiz. Der Schneetourenbus fährt von Dezember bis April (je nach Region und Schneeverhältnissen).

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



### Fahrtziel Natur

Die Kooperation Fahrtziel Natur fördert einen sanften und nachhaltigen Tourismus in den Schweizer Naturparks – auch dank attraktiver ÖV-Angebote.

[www.fahrtziel-natur.ch](http://www.fahrtziel-natur.ch)

Illustrationen: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung





Alle fünf befragten Firmen nehmen umweltverträgliche Mobilität ernst und fördern auch das Velo.

# Firmen im ersten VCS-Umweltcheck

**Firmenmobilität** Unternehmen haben einen grossen Einfluss auf die Mobilität ihrer Mitarbeitenden und den daraus resultierenden CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Der VCS wollte es genau wissen und hat Grossunternehmen zu ihren Umweltschutzanstrengungen befragt.

Von Andreas Käsermann

**W**elche Massnahmen trifft ein Unternehmen für die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstosses, sowohl hinsichtlich der firmeninternen Mobilität, wie auch mit Blick auf die Pendelfahrten der Mitarbeitenden? Der VCS wollte es genau wissen und hat erstmals ein Firmenranking durchgeführt. Die befragten Grossunternehmen Swisscom, SBB, Migros-Genossenschafts-Bund, Zurich und Swiss Re schneiden gut ab. Es gibt jedoch auch noch Nachholbedarf – ganz besonders hinsichtlich fossilfreier Mobilität.

Die Erhebung des VCS erfasste Fragen zu nationalen und internationalen Reisen und zur Grösse und Art der Firmenflotte. Ferner interessierten die getroffenen Massnahmen zur Mobilitätsminderung: etwa mittels Videokonferenzen und Homeoffice. Weitere Fragen betrafen die Pendlermobilität der Mitarbeitenden und die Anreize zur Nutzung des Velos und des öffentlichen Verkehrs. Darin steckt eine nicht zu unterschätzende Möglichkeit, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss insgesamt zu senken: Denn wer für den Arbeitsweg auf ein Auto angewiesen ist, nutzt dieses erfahrungsgemäss auch in der Freizeit.

## Swiss Re hat Nase vorn

Das erste VCS-Firmenranking zeigt, dass alle fünf befragten Grossunternehmen umweltverträgliche Mobilität ernst nehmen und bereits zahlreiche Massnahmen umsetzen. Gesamthaft schneidet Swiss Re am besten ab, besonders hinsichtlich der Anstrengungen für eine klimaschonende Pendlermobilität. Jedoch gibt es bei allen befragten Unternehmen Verbesserungspotenzial hinsichtlich fossilfreier Mobilität. Die Erhebung lässt allerdings keine Rückschlüsse auf die detaillierte Ausgestaltung der einzelnen Massnahmen und Anstrengungen zu.

Zur Förderung des Veloverkehrs machen die befragten Firmen und ihre Mitarbeitenden bei Kampagnen wie etwa «Bike to Work» mit. Die Unternehmen bieten gedeckte oder gesicherte Veloabstellplätze an, ebenso Duschen oder Umkleieräume und setzen so Anreize, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Parkplätze fürs Auto sind hingegen bei allen an der Umfrage teilnehmenden Firmen kostenpflichtig.

## ÖV gegenüber Auto bevorzugt

Positiv aufgefallen: Swiss Re ist das einzige Unternehmen, das den Flottenrabatt der

Firma für einen privaten Autokauf nicht an Mitarbeitende weitergibt. SBB und Migros fördern Carsharing, Swiss Re setzt auf Fahrgemeinschaften.

Insgesamt veranschaulichen die fünf Grossunternehmen, wie umweltverträgliche Mobilität gefördert werden kann. Alle bekennen sich zum Ziel, die Firmenflotte auf alternative Antriebe umzurüsten: Die SBB setzen dabei auf erneuerbare Energiequellen – die Swisscom fährt zu 100 Prozent elektrisch. Bei allen teilnehmenden Unternehmen gilt der Grundsatz, öffentliche Verkehrsmittel bei nationalen Reisen dem motorisierten Individualverkehr vorzuziehen. Für internationale Reisen gilt bei Swisscom, SBB, Zurich und Swiss Re der Grundsatz «Zug vor Flug».

Der VCS bewertet die Erkenntnisse aus dem Firmenranking als interessant. Besonders wenn sich die gewonnenen Resultate dereinst mit weiteren Ergebnissen vergleichen lassen. Darum soll das Firmenranking zu einem späteren Zeitpunkt wiederholt und ausgebaut werden. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.



# Das Veloregelquiz

**Velofahren** Erlaubt, verboten oder einfach nur unvernünftig? Für Velofahrerinnen und E-Bike-Fahrer gelten Regeln – selbstverständlich. Doch wer kennt sie alle? Testen Sie Ihr Wissen in unserem Quiz.

Von Christine Steinmann

## 1. Ich überquere mit meinem Velo den Fussgängerstreifen. Habe ich Vortritt?

- a) Ja, wenn ich das Velo schiebe
- b) Ja, aber nur, wenn ich im Schrittempo fahre
- c) Nein, Vortritt haben nur Fussgängerinnen und Fussgänger

## 2. Ich fahre mit dem Velo in einen Kreis. Wo fahre ich am sichersten?

- a) Ganz rechts
- b) Ganz links
- c) In der Mitte

## 3. Darf eine Freundin auf kurzen Strecken auf dem Gepäckträger mitfahren?

- a) Ja, auf kurzen Strecken ist das ausnahmsweise erlaubt
- b) Ja, aber nur, wenn die Mitfahrerin einen Velohelm trägt
- c) Nein, das ist nie erlaubt

## 4. Muss ich an meinem E-Bike eine Glocke montieren?

- a) Nein, das ist nicht mehr nötig – aber wärmstens empfohlen
- b) Ja, bei E-Bikes ist eine Glocke generell vorgeschrieben
- c) Ja, aber nur bei einem schnellen E-Bike, welches schwerer als 25 kg ist



## 5. Muss ich Handzeichen geben, wenn es steil abwärts geht und ich abbiegen will?

- a) Ja, Handzeichen sind in jedem Fall nötig
- b) Ich kann selbst entscheiden, ob ich ein Handzeichen gebe oder nicht
- c) Nein, wenn ich mich durch das Geben eines Handzeichens gefährde, kann ich davon absehen



## 6. Darf ich bei einer roten Ampel rechts abbiegen?

- a) Nein, das ist verboten
- b) Ja, das ist bei einer Ampel mit entsprechender Zusatztafel erlaubt
- c) Ja, aber nur, wenn es keinen Fussgängerstreifen hat

## 7. Darf ich auf einer Strasse mit Höchsttempo 80 km/h mit dem Velo abwärts mit 60 km/h fahren?

- a) Nein, Velos sind nicht für solche Geschwindigkeiten gemacht
- b) Ja, aber es ist nicht empfehlenswert
- c) Ja, aber nur, wenn ich auf einem Rennrad sitze



## 8. Womit muss ein schnelles E-Bike ausgerüstet sein?

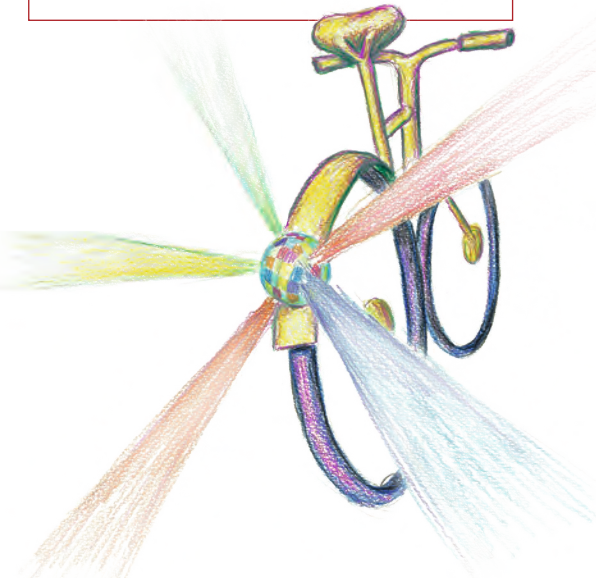
- a) Glocke, Rückspiegel, Tachometer
- b) Rückspiegel, gelbes Kontrollschild, Motorfahrradbeleuchtung
- c) Fest angebrachte Fahrradbeleuchtung, gelbes Kontrollschild, Ständer

## 9. Darf ich ein langsames E-Bike auf dem Trottoir abstellen?

- a) Ja, wenn für Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt
- b) Nein, nur wenn entsprechende Parkfelder vorhanden sind
- c) Wenn es keine andere Möglichkeit gibt, ist das erlaubt

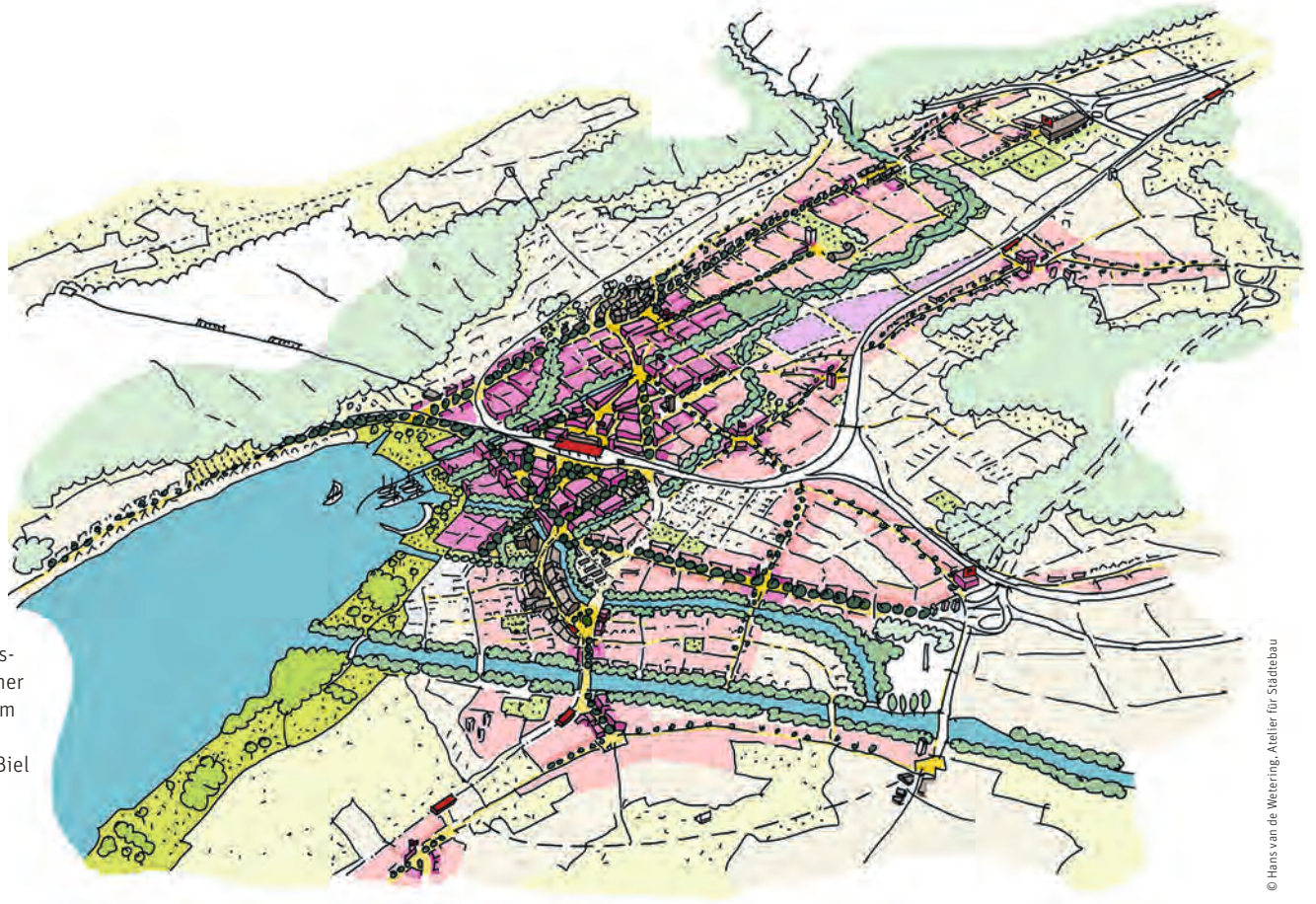
## 10. Welche Typen von Velorücklichtern sind erlaubt?

- a) Ein blinkendes rotes Licht
- b) Ein ruhendes rotes Licht – ein zusätzliches, blinkendes rotes Licht ist erlaubt
- c) Ein ruhendes Licht in einer beliebigen Farbe



Die Lösungen finden Sie auf Seite 33





So darf es dereinst aussehen: Biel wird zu einer Stadt am See mit einem zusammenhängenden Kerngebiet zwischen Biel und Nidau.

© Hans van de Weering, Atelier für Städtebau

# Platz für neue Ideen

**Strassenbau** Es ist der grösste Erfolg gegen ein Autobahnprojekt in der Schweiz: Das ASTRA hat den Bieler Westast nach heftigen Protesten und einem breit abgestützten Dialog abgeschlossen. Was das für die Zukunft der Stadt Biel bedeutet, zeigt eine Stadtwanderung.

Von Nelly Jaggi

Unmittelbar hinter der Talstation der Magglingenbahn führt der Weg hoch zum Pavillon Felseck. Linkerhand ist die Bieler Altstadt zu sehen, rechterhand der See mit dem Städtchen Nidau. Dazwischen drängen sich die Bahngleise, die von Biel nach Neuenburg führen und das natürliche Zusammenwachsen der beiden Städte stören. Eine historisch bedingte Trennung, welche die geplante «N05 Westumfahrung Biel», kurz Westast, zusätzlich verstärkt hätte.

Ende 2020 hat das Bundesamt für Strassen ASTRA das in den 60er-Jahren geplante Autobahnprojekt definitiv abgeschlossen. Damit fand die wohl stärkste Bürgerbewegung gegen ein Strassenprojekt ein (vorerst) gutes Ende. Gleichwohl: Das Vorhaben hat Biel städtebaulich und verkehrspolitisch um Jahrzehnte zurückgeworfen. Das zeigt eine Stadtwanderung entlang der wichtigsten Schauplätze mehr als deutlich.

## Der Überblick

Stadtführer ist Urs Scheuss. Er ist in der VCS-Regionalgruppe Biel aktiv und amtiert als Bieler Stadtrat der Grünen. Das Thema Westast stand lange vor dem Erwachen der Bürgerbewegung auf seiner Agenda, eigentlich seit er vor bald 18 Jahren nach Biel zog. Besonders intensiv waren die letzten Jahre mit zahllosen Aktionen, und im Dialogprozess gehörte er zur Kerngruppe.

Scheuss zeigt nach unten. Beim Kreiseln, der die Seedorstadt mit der Strasse in Richtung Neuenburg verbindet, wäre der Halbinschluss Biel-West gebaut worden. Dahinter hätte die grosse Wiese vor dem Gymnasium als Bauplatz gedient. Zahlreiche Häuser zwischen Bahnhof und Ländtstrasse wären abgerissen worden. Und hinter dem Robert-Walser-Platz hätte dereinst der offene Anschluss Bienne-Centre gebaut werden sollen. Bis dann wäre eine ganze Generation

mit einer Baustelle aufgewachsen, ganz zu schweigen vom Lärm und den Verkehrsproblemen während der Bauphase.

## Die historische Trennung

«Die Abtrennung vom See, ein städtebauliches Problem von Biel, hätte sich mit dem Westast verstärkt», sagt Urs Scheuss. Biel, ursprünglich keine Stadt am See, ist in den letzten Jahren immer mehr in Richtung See gewachsen und mit Nidau verwachsen. «Die Autobahn hätte dieses natürliche Zusammenwachsen empfindlich gestört», sagt Scheuss.

Diesem Umstand trägt auch der Schlussbericht zum Dialogprozess Rechnung: «Aus Sicht der Gesamtregion ist das Entwicklungsgebiet zwischen Bahn und See als urbanes Quartier mit Dienstleistungen, Wohnungen, Bildungs- und Freizeitangeboten sowie attraktiven öffentlichen Räumen weiter zu stärken. Biel wird zur Stadt am See. Aktuelle Entwick-



lungsvorhaben weisen in diese Richtung.» Eine Feststellung, welche die Absurdität unterstreicht, ein Vorhaben aus den 1960er-Jahren 80 Jahre später finalisieren zu wollen.

### Der Wunsch und das Risiko

Wieder unten in der Stadt, geht es an einem eingezäunten Stück Land vorbei. Vor Jahren hat hier jemand angefangen zu bauen. Nach dem Keller war Schluss. Vermutlich, weil klar wurde, dass das geplante Gebäude in einigen Jahren der Autobahn zum Opfer fallen wird. Heute leben hier Ratten. Das ist keine gute Visitenkarte für das Quartier.

74 Häuser hätten abgerissen werden sollen. Ein Fakt, der, so Scheuss, die Bewegung gegen den Westast gestärkt hat: «Das haben die Behörden unterschätzt, sowas konnte man vielleicht vor 20 oder 30 Jahren noch machen.» Folgen hat es aber auch so: Das betroffene Gebiet erlebte in den letzten 20 Jahren einen städtebaulichen Stillstand, niemand wollte investieren. Viele der Häuser sind in schlechtem, einige gar in desolatem Zustand. Was geschieht nun mit diesen Stadtteilen? «Das ist die grosse Frage. Zurzeit hat niemand einen Plan», sagt Scheuss.

Biel hat sich zum Ziel gesetzt, 20 Prozent gemeinnützigen Wohnraum zu schaffen. Auch dafür haben sich jetzt die Türen geöffnet. Denn die Stadt hat in den letzten Jahrzehnten viel strategischen Landkauf getätigt, um beim Westastbau Konflikte mit Grundbesitzenden zu verhindern. So weit der Wunsch von Urs Scheuss. Es besteht aber auch das Risiko, dass jetzt gewinnorientierte Investorinnen und Investoren eine Chance wittern und die Preise in die Höhe schnellen.

### Die verbleibenden Verkehrsprobleme

Auch die verkehrspolitische Entwicklung Biels hat das Millionenvorhaben Westast jahrzehntelang gehemmt. «Stets wurden wir vertröstet: Ist das Autobahnteilstück erst einmal realisiert, mache die Stadt etwas für den Fuss- und Veloverkehr», erzählt Scheuss. Biel wäre womöglich gar nicht die Autostadt, als die sie oft bezeichnet wird, hätte man früher etwas für den Fuss- und den Veloverkehr getan oder den ÖV gezielt gefördert.

Der Verkehr im Westen der Stadt ist grösstenteils hausgemacht. Stadtrat Scheuss weist auf die Erfahrungen mit dem Ostast: «Bei der Eröffnung wurde erwartet, dass der Ostast Mehrverkehr in Richtung Neuenburg generiert. Das ist nicht passiert. Um Biel ist vor allem die Nord-Süd-Verbindung wichtig.» Ein gewichtiges Argument gegen den Westast: Es gibt gar keinen nennenswerten Verkehr zwischen Solothurn und Neuenburg.

Zeit also, diese hausgemachten Verkehrsprobleme anzugehen: Mit einer guten Infrastruktur für den Velo- und den Fussverkehr, aber auch mit besseren ÖV-Verbindungen in Richtung Nidau. Doch das ist nun kein nationales Thema mehr. Es ist an Biel und Nidau, Lösungen – auch finanzieller Art – zu finden. Der Umstand, dass das Geld für den Westast nicht für andere Vorhaben in der Stadt eingesetzt werden kann, hat es den Gegnern nicht leicht gemacht, wie Scheuss bestätigt: «Es hat immer geheissen, wenn der Westast nicht gebaut wird, geht das Geld anderswo hin. Das ist eine typische regionalpolitische Erpressung.»

Ein gewichtiges Argument für die Befürworter war die Situation im Nidauer Quartier Weidteile. Die Autostrasse, ein Zubringer zur A5, kann heute nicht überirdisch

gequert werden. Wollen Velofahrerinnen und Fussgänger auf die andere Strassenseite, müssen sie sich in den wenigen dunklen Unterführungen eine enge Spur teilen. Mit dem Bau des Westastes hat man den Bewohnerinnen und Bewohnern ein praktisch autofreies Quartier versprochen – zum Preis von Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt. Aus Sicht von Urs Scheuss typisch für die Verkehrspolitik des letzten Jahrhunderts: Probleme verlagern statt lösen. Dass sich hier etwas ändern muss, ist klar.

### (K)ein Rezept

Der erfolgreiche Protest gegen den Westast hat Geschichte geschrieben. An den zahlreichen Stadtwanderungen haben über 1000 Menschen teilgenommen, die erste Demonstration konnte 4000 Menschen mobilisieren. Wie schafft man das? Urs Scheuss meint: «Man muss die eigene «Bubble» verlassen. Sonst bleibt man nur unter sich. Das Hauptrezept ist daher die Vielfalt der Beteiligten, aber auch Vielfalt der Formen. Die Menschen können sich dort eingeben, wo sie ihre Kompetenzen haben. Widerstand ist etwas sehr Kreatives.» Geholfen habe aber auch die persönliche Betroffenheit vieler. Das haben die Befürworter schlicht unterschätzt.

Für den Dialogprozess war klar, dass nur ein gemeinsames Ziel zum Erfolg führen kann. Für das Beharren auf einer Extremposition war kein Platz, ebenso durfte sich niemand auf Nebenschauplätzen verlieren.

### Eine unklare Zukunft

Dennoch ist der Blick in die Zukunft nach dem Rückzug des Westasts ungewiss. Noch ist nicht entschieden, was jetzt passiert. Der alternative Vorschlag des Komitees «Westast so nicht!» steht nach wie vor im Raum: Ein Tunnel unter der Stadt durch, der auf Anschlüsse direkt in die Stadt verzichtet. Diese Alternative hat dazu beigetragen, dass der Widerstand sich schliesslich gegen die Behörden durchsetzen konnte. Für Scheuss und den VCS ist das natürlich kein Wunschscenario. Noch besteht Hoffnung, dass sich die Ansicht durchsetzen wird, dass es gar keine durchgehende Autobahnverbindung zwischen Ost und West in Biel braucht.

Urs Scheuss bedauert, dass sich die Diskussionen um die Zukunft immer noch sehr stark auf den Verkehr konzentrieren. Er sähe es lieber, wenn zuerst die städtebauliche Entwicklung in Angriff genommen würde. Visionäre Ideen gäbe es: So hat der Bieler Architekt Benedikt Loderer vorgeschlagen, den Eisenbahndamm zu einem Viadukt zu machen, um auch dessen Trennwirkung aufzuheben. ■



Urs Scheuss vor dem Westast-Pavillon, in dem auch der Dialogprozess stattgefunden hat.



E-Bike selber  
abschleppen?



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

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

- Per Internet [www.verkehrsclub.ch/ebike-pannenhilfe](http://www.verkehrsclub.ch/ebike-pannenhilfe)
- Per Telefon 031 328 58 11 oder
- Per E-Mail [assistance@verkehrsclub.ch](mailto:assistance@verkehrsclub.ch) und Sie sind sorgenlos unterwegs.

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**



# Pionier für lebendige Strasse

**Lebensqualität** Der öffentliche Raum ist nicht nur für den Verkehr da. Seit 40 Jahren setzt sich der Verein Rue de l'Avenir zugunsten eines öffentlichen Raums für alle ein, für ein menschenfreundliches Umfeld, in dem alle Mobilitätsformen Platz haben.

Von Camille Marion



Ein geleiteter Rundgang anlässlich der jährlichen Fachtagung inspiriert die Teilnehmenden dank konkreter Beispiele.

Als er 1981 gegründet wurde, war der heutige Verein Rue de l'Avenir erst eine kleine, von VCS, Pro Juventute und Mobilitätsfachpersonen ins Leben gerufene Arbeitsgruppe. Ihr Ziel war, die ersten Erfahrungen mit Wohnstrassen und Verkehrsberuhigung in der Schweiz bekannt zu machen.

«In der angelsächsischen Welt würde man Rue de l'Avenir als ›Thinktank‹ bezeichnen», erläutert Françoise Lanci-Montant, Vorstandsmitglied des Vereins und Leiterin des Bureau romand des VCS. «Er ist ein Ideen- und Refl xionslabor, ein Ort des Austauschs und der Förderung innovativer Praktiken. Wir wollen eine lebenswerte Stadt und öffentliche Räume fördern, die sich an den Bedürfnissen aller Menschen orientieren, begleitet von einer ausgewogeneren, sicheren und angenehmen Mobilität.»

## Stetige Herausforderungen

Heute ergänzen sich die Tätigkeiten von Rue de l'Avenir und VCS: Der VCS setzt

mit konkreten Projekten und politischer Arbeit Dinge in Bewegung, Rue de l'Avenir ist ein Ort für Refl xionen, Vorschläge und das Einbringen guter Beispiele. «Diese Kombination ist unerlässlich, um unsere Sache voranzubringen», ist Lanci-Montant überzeugt.

Doch Rue de l'Avenir träumt nicht nur, sondern hat auch eine Informations- und Sensibilisierungsfunktion. Dank der Expertise der zwölf ehrenamtlichen Vorstandsmitglieder – alle in der Branche tätig – entwickelt der Verein Ideen, die in der Realität verankert sind. Zu seinen Engagements gehört die jährliche Organisation einer Fachtagung, an der Expertinnen und Experten zu Wort kommen und sich Personen aus der Raumplanung von konkreten Beispielen inspirieren lassen.

Rue de l'Avenir ist vor allem in der Romandie tätig, unterhält aber auch grenzüberschreitende Kontakte. So wurde unter dem Impuls des Vereins das Réseau Rue ge-

schaffen, eine frankophone Expertengruppe für Mobilität, die Partner aus Europa und dem kanadischen Québec umfasst. Die Organisation diente auch als Modell für den 1988 entstandenen, gleichnamigen Verein in Frankreich.

## Informieren und inspirieren

40 Jahre nach der Gründung von Rue de l'Avenir haben sich die Mobilitätsgewohnheiten grundlegend geändert. Verkehrsentlastungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen sind Massnahmen, deren Wirkung heute breit anerkannt ist. Das heisst aber noch lange nicht, dass es die Arbeit des Vereins nicht mehr braucht. Die Refl xion geht weiter, die aktuellen Themen sind zahlreich: Initiativen für Verkehrsberuhigung, Begegnungszonen, Strassen für alle, wirksame und kostengünstige Einrichtungen, Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger an der Erarbeitung von verkehrsberuhigten Quartieren.

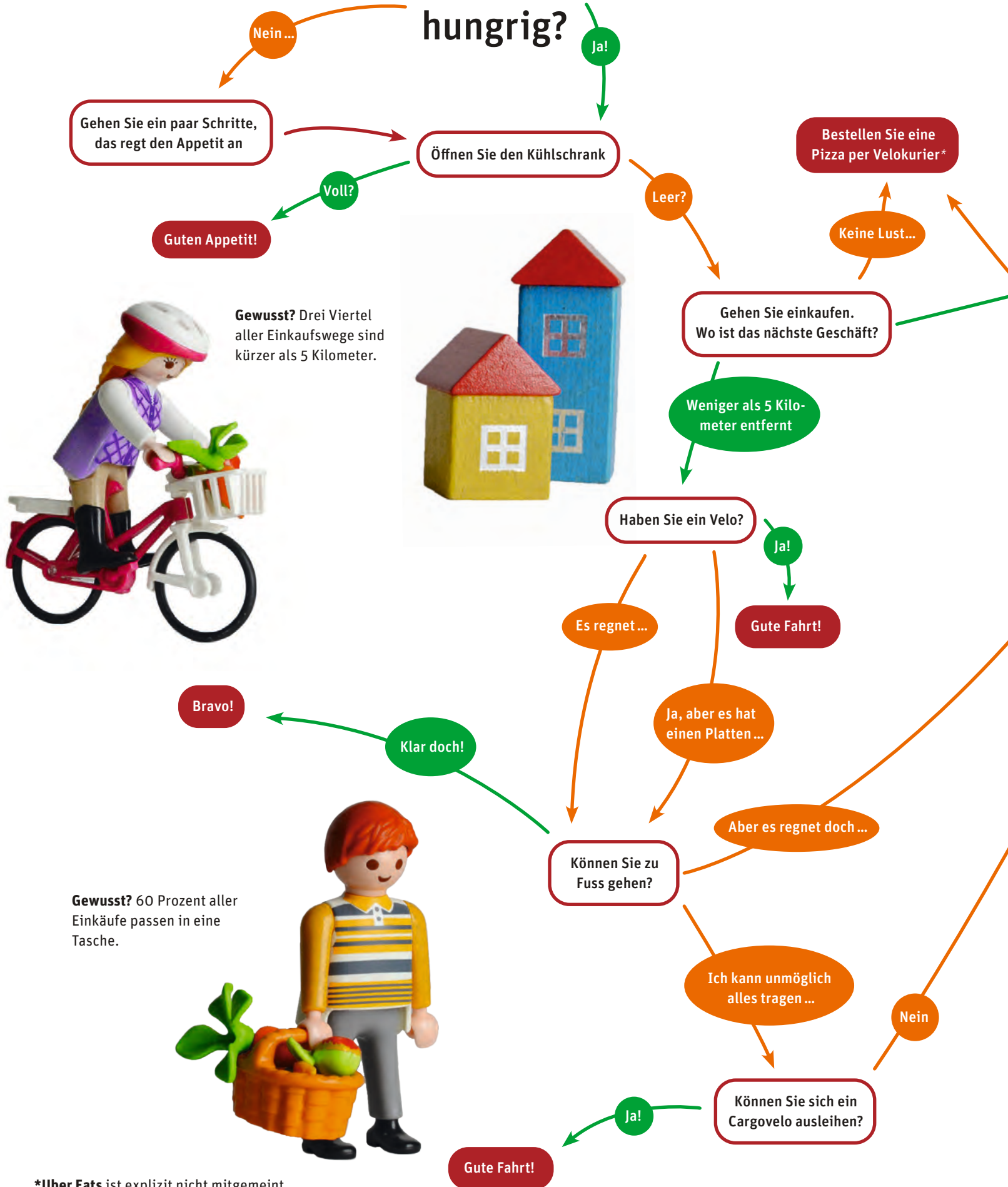
Rue de l'Avenir ist heute eine Referenzadresse für Gemeinden, kantonale Ämter, Studienbüros, Fachverbände und Anwohnervereinigungen. «Vor 40 Jahren hatte Rue de l'Avenir eine Vorreiterrolle mit der Entwicklung von Projekten, die als utopisch galten. 2021 ist es dringend nötig und absolut legitim, den Menschen ins Zentrum der Strasse und der Einrichtungen zu stellen», betont Lanci-Montant. ■

## Rue de l'Avenir

Über die Tätigkeit von Rue de l'Avenir wird in einem dreimal jährlich erscheinenden Bulletin und einem Newsletter (beide in Französisch) berichtet. Unterstützen Sie Rue de l'Avenir und dessen Forschungs-, Refl xions- und Informationsarbeit mit einem Abonnement unter [www.rue-avenir.ch](http://www.rue-avenir.ch).



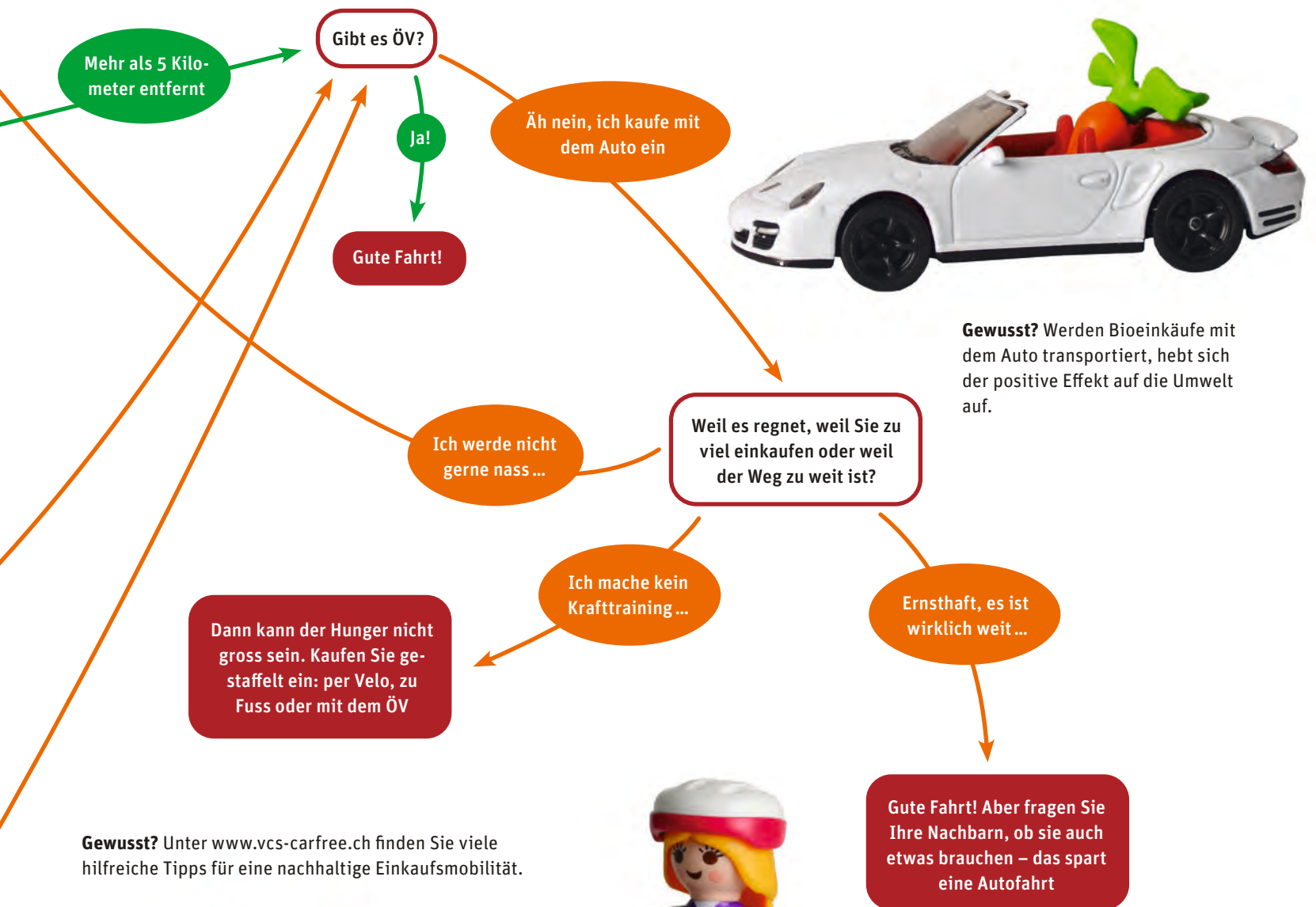
# Sind Sie hungrig?



# Die besten Wege zum Gemüse

**Einkaufsverkehr** Sie sind hungrig und müssen einkaufen? Finden Sie mit dem VCS den nachhaltigsten Weg – hier im Heft und am 8. Mai in der ganzen Schweiz am ersten «carfree shopping day»!

Von Anina Schweighauser



**Gewusst?** Werden Bioeinkäufe mit dem Auto transportiert, hebt sich der positive Effekt auf die Umwelt auf.

**Gewusst?** Unter [www.vcs-carfree.ch](http://www.vcs-carfree.ch) finden Sie viele hilfreiche Tipps für eine nachhaltige Einkaufsmobilität.



**VCS**  
aktiv!

**Mitmachen und gewinnen**

Haben Sie eine besonders kreative und nachhaltige Art, um Ihre Einkäufe nach Hause zu transportieren? Schicken Sie ein Foto an [campaigning@verkehrsclub.ch](mailto:campaigning@verkehrsclub.ch)! Zu gewinnen gibt es tolle Preise von Mahler & Co.



Weitere Informationen finden Sie unter [www.vcs-carfree.ch](http://www.vcs-carfree.ch)



# Gold fl niert nach Liestal

**Fussverkehr** Trottoir und Höhenabsatz adieu: Der «Flâneur d'Or» geht nach Baselland. Die Neugestaltung des Stadtzentrums von Liestal überzeugte die Jury mit der neuen frei begehbaren Fläche und dem gelungenen Bezug zur Architektur der Altstadt.

Von Nadja Mühlemann

## Liestal: Ästhetische Funktionalität

Liestal (BL) hat eine idyllische Stadtoase inmitten der Altstadt geschaffen. Der Weg dahin war nicht ganz einfach: Bereits in den 80er-Jahren war die Neugestaltung Thema, jedoch wurde der notwendige Kredit dazu 1996 und 1998 an der Urne abgelehnt. Ein im Jahr 2014 vorgestelltes Bauprojekt vermochte dann alle Beteiligten zu befriedigen. 2016 hat das Stimmvolk die Kreditvorlage angenommen.

Die Aufhebung der Trottoirs und der Höhenabsätze im Strassenraum sorgt für eine homogene, schlichte Oberfläche, welche sich angenehm ruhig auf die Umgebung auswirkt. Die Mittelrinne kann als Führung für Menschen mit Sehbehinderung genutzt werden. Die breiten Natursteinbänder aus Granit deuten geschickt und elegant die Grenzen zwischen den Parzellen an, der eher dunkle Farbton des Asphalts hebt die Vielfalt der helleren Altstadt Häuser hervor und die Sitzbänke

erhöhen die Aufenthaltsqualität im lebendigen Stadtraum. Motorisierter Individualverkehr ist in der umgestalteten Zone verboten, Zubringerdienste sind jeweils an Vormittagen gestattet.

Die hochwertigen Baumaterialien und der Einsatz von neuwertigen, dynamischen Sitzbänken zeigen, wie zentral der Wohlfühlfaktor für das Projekt war. Dank der Neugestaltung des Stadtzentrums entsteht ein Mehrwert für alle Beteiligten: Die Rathausgasse lädt zum Flanieren und Einkaufen ein. Das überzeugte auch die Jury, denn die Funktionalität bei vergleichbaren Umgestaltungen ist nicht selbstverständlich. Dieses transformierte Stadtzentrum beweist sich als echter Allrounder für alle, die zu Fuss unterwegs sind. ■

© Stadtaufleger + Partner

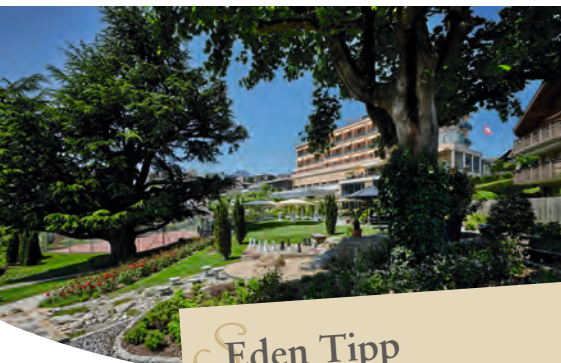


Neuwertige, dynamische Sitzbänke erhöhen den Wohlfühlfaktor in der Liestaler Altstadt.

ANZEIGE

## Genussmomente am Thunersee

EDEN  
SPIEZ | HOTEL  
WELLNESS  
RESTAURANT  
MEETING  
EVENT



### Eden Tipp

Spiez am Thunersee ist ideal mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Gerne holen wir Sie mit unserem Hotelbus am Bahnhof Spiez ab.

### Information & Reservation

Eden Spiez | Seestrasse 58 | 3700 Spiez am Thunersee  
033 655 99 00 | welcome@eden-spiez.ch | eden-spiez.ch





Eine homogene und schlichte Oberfläche dank Aufhebung der Trottoirs und Höhenabsätze im Stadtzentrum von Liestal.

### Biel: Auspuff icht den Sommerinseln

Eine Auszeichnung erhielten auch die «Sommerinseln» in Biel (BE). Das Projekt zauberte von Juli bis Oktober 2019 eine Vielfalt an Orten zum Verweilen. An ungenutzten Stellen, welche die Bevölkerung nicht als attraktiv befand, hat die Stadt diverse Möbel platziert. Vergessene und unterschätzte Flächen wurden wiederbelebt und Menschen begegneten sich an Orten, wo sie es nicht erwarteten. Der öffentliche Raum sollte der spazierfreudigen Bevölkerung mehr Platz einräumen, indem man das Verkehrsregime vorübergehend änderte.

Der Einbezug der Bevölkerung überzeugte die Jury bei diesem Projekt: Während der ganzen Projektphase befragte man die Menschen zu dem Projekt auf verschiedenen Wegen. Durch die tägliche Beobachtung und Befragung vor Ort kam eine bemerkenswerte Evaluation zustande. Das Projekt bietet eine ideale Vorlage für eine dauerhafte Umsetzung, die die vergessenen Teile einer Stadt in neuem Glanz erscheinen lässt und die Lebensqualität in Stadtzentren steigert. ■

### Basel: Grüne Welle für den Fussverkehr

Jede Fussgängerin kennt diesen Moment: Eine gefühlte Ewigkeit vor dem Fussgängerstreifen stehen und darauf warten, endlich die Strasse überqueren zu können. Dies kommt nicht von ungefähr, denn Verkehrsampeln sind meistens auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet, manchmal auf den öffentlichen Verkehr oder den Veloverkehr.

Die Stadt Basel hat im Rahmen eines Pilotversuchs eine intelligente Fussgängersteuerung mit Lichtsignalanlagen getestet. Die Fussgängerampel erkennt, ob jemand die Strasse überqueren möchten und wechselt bei der nächsten Gelegenheit auf Grün. Zudem erkennt die Anlage auch die Anzahl und Geschwindigkeit der Fussgängerinnen und Fussgänger und kann die Grünphasen anpassen: Je mehr Menschen den Fussgängerstreifen überqueren, desto länger bleibt die Ampel grün. Wer etwas mehr Zeit für die Querung benötigt, erhält diese.

Zwar wird die intelligente Fussgängersteuerung die Benachteiligung des Fussverkehrs nicht grundlegend verändern.

Trotzdem konnte das Projekt die Jury beim Praxistest begeistern und wurde mit einer Erwähnung belohnt. ■

Nadja Mühlemann ist Praktikantin beim VCS Schweiz und spaziert am liebsten durch das Berner Elfenviertel, mit Blick auf die wunderschönen Berner Alpen.

### «Flâneur d'Or»

Der «Flâneur d'Or» ehrt alle drei Jahre Infrastrukturen im öffentlichen Raum, welche das Zufussgehen fördern und attraktiv und sicher gestalten. Die Preisübergabe des «Flâneur d'Or 2020» wurde auf den 26. März 2021 verschoben und fand erstmals online statt. Nebst dem mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis für die Neugestaltung der Rathausstrasse in Liestal (BL) hat die Jury, in der auch der VCS vertreten ist, sieben Auszeichnungen und zwei Erwähnungen vergeben.

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

Bieler Sommerinseln: Menschen begegnen sich an einst unterschätzten Orten.



© Stadtplanung Biel

© Stauffenegger + Partner



# LINDNER

\*\*\*\*\* GRAND HOTEL BEAU RIVAGE  
Interlaken



NICHT NUR BESSER. ANDERS.

## IN UND UM INTERLAKEN GIBT ES NUR SCHÖNES FÜR DIE AUGEN!

Die gigantische Schynige Platte mit ihrem botanischen Alpengarten mit über 600 wunderschönen Alpenblumen, die kleine Scheidegg mit traumhaftem Blick auf Eiger, Mönch und Jungfrau oder auch der direkte Hausberg «Harder Kulm», der fussläufig 2 Min. vom Hotel entfernt ist, laden zum Erklimmen und Bewundern ein.

Buchen Sie jetzt und kommen Sie in den Genuss einer naturreichen Auszeit!

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

**BERGTRAUM IN INTERLAKEN**  
2 Übernachtungen inkl. Frühstück  
Nachessen als 3-Gang-Menü am Anreisetag  
Kostenfreie Nutzung Wellnessbereich

Preis pro Person & Angebot:  
EZ ab CHF 389.00 | DZ ab CHF 309.00

**PFINGSTLICHE ERHOLUNG**  
2, 3 oder 4 Übernachtungen inkl. Halbpension  
Eine Flasche Prosecco auf dem Zimmer  
Kostenfreie Nutzung Wellnessbereich

Preis pro Person & Angebot:  
EZ ab CHF 549.00 | DZ ab CHF 369.50

\*\*\*\*\* Grand Hotel Beau Rivage

Höheweg 211  
3800 Interlaken

Fon +41 33 82670-07  
Fax +41 33 82670-08

[info.interlaken@lindnerhotels.ch](mailto:info.interlaken@lindnerhotels.ch)  
[www.lindnerhotels.ch](http://www.lindnerhotels.ch)



### Unser Land für zahlbares Wohnen

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

### Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:

T 052 202 80 80, [info@terra-wohnen.ch](mailto:info@terra-wohnen.ch), [www.terra-wohnen.ch](http://www.terra-wohnen.ch)



## IHRE VELOSPENDE BEWEGT MENSCHEN

Alle Sammelstellen: [velafrica.ch](http://velafrica.ch)

*velafrica*

Mobilität mit Perspektiven

# FLIZZI

SPIELEND LEICHT VELO FAHREN

KASSENSTURZ-  
TESTSIEGER  
2020



### PRODUKTENTWICKLER MICHI VOSER:

«Für Kinder ist es das Wichtigste, Freude am Velofahren zu haben. Und genau das haben wir mit FLIZZI, dem mitwachsenden Kindervelo, erreicht. Dass ich mich bei der Entwicklung des FLIZZI auf das Urteil meiner drei Kinder abstützen konnte, hat massgeblich dazu beigetragen, dass das FLIZZI so viel Spass bereitet.

Von Kindern für Kinder.»



Hier geht's zum  
Flizzi-Film.

[WWW.FLIZZI.CH](http://WWW.FLIZZI.CH) | [WWW.VELOPLUS.CH](http://WWW.VELOPLUS.CH)



# Weiter als nur zur Schule

**Schulweg** Eine eigene Stadt zeichnen, Flugblätter verteilen oder über Tannzapfen laufen: Die Begleitaktionen, die Lehrpersonen während der «Walk to school»-Aktionswochen mit ihren Schülerinnen und Schülern durchführen, sind mannigfaltig.

Von Anina Schweighauser



Diente einer Berner Schulklasse als Inspiration für einen Verkehrsparcours: der VCS-Comic «Der geheimnisvolle Schulweg».

**P**ro zurückgelegten Schulweg gibt es einen Punkt: Seit zehn Jahren finden die bewährten VCS-Aktionswochen «Walk to school» zwischen den Sommer- und den Herbstferien statt. Doch die Aktionswochen gehen weiter als nur zur Schule: Begleitaktionen fördern unterschiedliche Fähigkeiten und aktivieren verschiedene Sinne. Sie können einfach in den Unterricht integriert werden und sich den Themen Verkehrssicherheit, Umwelt, Gesundheit oder Bewegung widmen. Der Fantasie sind keine Grenzen gesetzt – wer möchte, kann sich durch das vom VCS zur Verfügung gestellte Unterrichtsmaterial inspirieren lassen.

Ihre eigene Stadt auf dem Pausenplatz zeichnete die Klasse von Viviane Saner des Berner Schulhauses Muesmatt, inspiriert vom VCS-Comic «Der geheimnisvolle Schulweg». Die Stadt wurde ausgiebig mit dem Trottinett, dem Pedalo und zu Fuss erkundet. Ebenfalls aufgegriffen wurde das Thema Verkehrsschilder – sie wurden spielerisch zusammen mit den Verkehrsregeln eingeübt. «Die Kinder konnten damit viele Fähigkeiten gleichzeitig trainieren – Sozialkompetenz, Bewegung und – indem sie die Stadt von oben zeichneten – sogar Geometrie. Das absolute Highlight: das Befahren der eigenen Stadt mit diversen Fahrzeugen», erzählt Lehrerin Saner. Die Kinder waren von

Anfang an hoch motiviert und freuten sich über dieses kreative Gemeinschaftswerk.

## Die Sinne aktivieren

Die vierte und fünfte Klasse von Tamara Weber aus Lenggenwil (SG) widmete sich der Verkehrssicherheit auf dem Schulweg: Die Schülerinnen und Schüler machten sich auf, die Autofahrenden auf dem Schulweg darauf hinzuweisen, am Fussgängerstreifen stets ganz anzuhalten. Hierfür bastelten sie Flugblätter, dekoriert mit einem Bonbon, die sie an die Autofahrerinnen und Autofahrer verteilten.

Besondere Fragen mussten die Zweitklässlerinnen und Zweitklässler der Schule Hochfeld in Bern beantworten. Ihre Lehrerinnen und Lehrer haben einen Parcours mit unterschiedlichen Materialien zusammengestellt: Die Kinder liefen barfuss mit verbundenen Augen über Sand, Steine oder Tannzapfen und rätselten im Anschluss, über welche Materialien sie gerade gelaufen waren und wie sich diese angefühl hatten.

## Ein bunter Jubiläumsgast

Dieses Jahr feiern die «Walk to school»-Aktionswochen das Zehn-Jahr-Jubiläum! Teilnehmen können Klassen ab dem Kindergarten bis zur sechsten Klasse. Für jeden Schulweg, den die Kinder zu Fuss zurücklegen, erhalten sie einen Punkt. Nebenbei

kann die Klasse mit Begleitaktionen noch weitere Punkte sammeln.

Unter allen teilnehmenden Klassen werden tolle Preise verlost, gesponsert vom Verkehrshaus Luzern, dem Papiliorama in Kerzers, der Rucksackschule und dem Baumwipfelpfad. Zudem kann jedes Kind beim Malwettbewerb mitmachen und tolle Geschenksets von Faber Castell gewinnen – das diesjährige Motto lautet «Mein tierischer Schulweg». Als Besonderheit im Jubiläumsjahr erweist die Kinderbuchfigur Globi den Kindern die Ehre, denn er kennt sich mit dem Schulweg bestens aus. ■

Anina Schweighauser ist beim VCS Schweiz verantwortlich für die Aktionswochen «Walk to school» und freut sich bereits jetzt, im Herbst wieder viele tolle Begleitaktionen zu sehen.



Infos und Anmeldung:  
[www.walktoschool.ch](http://www.walktoschool.ch)



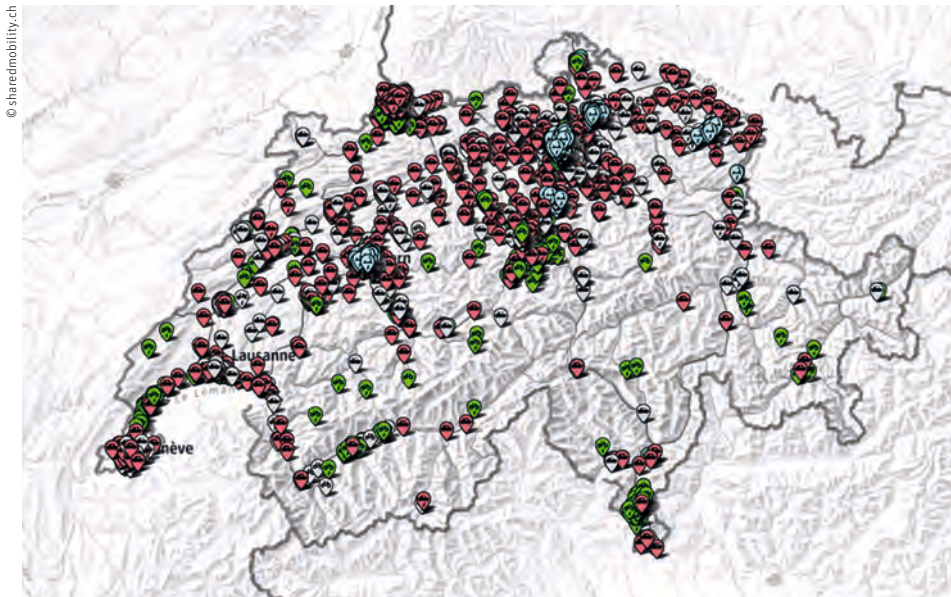
Wie fühlt sich ein Weg an: Schülerinnen und Schüler erkunden unbekannte Wege mit ihren Füßen.



# Shared Mobility auf einen Klick

**Alltagsmobilität** Wo finde ich ein E-Bike zum Ausleihen? Und wo kann ich ins Mobility-Auto einsteigen? Die interaktive Plattform [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch) bündelt erstmals die verschiedenen Angebote in der Schweiz auf einer Karte.

Von Brigitte Mader



Aktuell und auf einen Blick: Shared-Mobility-Angebote in der ganzen Schweiz.

Das Prinzip von Shared Mobility ist einfach: Das gleiche Fahrzeug teilen sich mehrere Personen. Das kann ein Auto sein, ein Velo, ein E-Bike, ein Cargovelo oder ein Trottnett. Die Ausleihe erfolgt über eine App oder die Buchungsplattform des jeweiligen Sharing-Mobility-Anbieters.

So weit, so einfach: Doch welches Angebot gibt es wo? Die interaktive Karte [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch) schafft hier erstmals einen Überblick über die verschiedenen Anbieter in der Schweiz. Und das in Echtzeit. Auf einen Klick sehe ich also, wo ein Velo, ein E-Scooter oder ein Auto verfügbar ist.

## Zugänglich für alle

Das Bundesamt für Energie und das Programm EnergieSchweiz betreiben diese Plattform zusammen mit den Shared-Mobility-Anbietern. Das Ziel ist, die Verbreitung dieser Form der Mobilität zu fördern.

Die Daten sind für alle frei zugänglich und jederzeit abrufbar. Mobilitätsdienstleister können sie auch kostenlos in ihre eigenen Systeme und Apps einbinden, ohne mit je-

dem Sharing-Anbieter eine eigene Datenschnittstelle vereinbaren zu müssen.

Ein gutes Dutzend Anbieter stellt zur Zeit seine Daten auf [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch) zur Verfügung. Darunter auch der Veloverleiher PubliBike, einer von zehn Bikesharing-Anbietern in der Schweiz. 5000 Fahrräder von PubliBike stehen in acht Städten an rund 500 Standorten zur Verfügung.

## Sinnvolle Bündelung

«Die Sharing-Angebote sind regional oft unterschiedlich. Da macht es Sinn, dass man diese auf einer Plattform bündelt», sagt Th mas Hug. Er ist Leiter Geschäftsentwicklung bei PubliBike. Ausserdem: «Die [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch)-Plattform gibt uns die Möglichkeit, Leute anzusprechen, die diese Sharing-Angebote noch nicht kennen. Um diese Form der Mobilität zu stärken, braucht es anbieterübergreifende Plattformen.»

In immer mehr Schweizer Städten gibt es auch E-Scooter zum Leihen. Fixe Standplätze haben sie keine, die Nutzerinnen und Nutzer können sie abstellen, wo sie wollen.

Das ist nicht unproblematisch: Herumliegende E-Scooter können das Strassenbild negativ beeinträchtigen.

Jasmin Rimmele von Voi, einem der Leih-Scooter-Anbieter in der Schweiz, findet es deshalb sinnvoll, dass der Bund sich mit einer Plattform für Shared Mobility einsetzt: «Wir haben auf europäischer Ebene sehr wenige Datengrundlagen für geeignete Regulierungsmassnahmen.» Solche Open-Data-Lösungen sind ein wichtiger Schritt, um das Angebot für Nutzerinnen und Nutzer, aber auch für Städte- und Forschungspartner transparenter zu gestalten.»

## Potenzieller Mehrwert

Standort und Verfügbarkeit – das sind die Informationen, die [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch) derzeit bietet. Für Hug von PubliBike könnte es auch interessant sein, historische Daten darzustellen. «So wäre transparent ersichtlich, wo und wann die Fahrzeuge normalerweise verfügbar sind und wie sie genutzt werden. Weiter würde es die Übersicht verbessern, wenn man die Karte nach Fahrzeug und Anbieter filtern kann.»

Auch Rimmele sieht noch Entwicklungspotenzial: «Unsere Idealvorstellung wäre eine digitale Verkehrsplanungsplattform aus öffentlicher Hand, über die sich jeder Weg von A nach B multimodal abwickeln lässt.» ■

Brigitte Mader ist Kommunikationsberaterin beim Bundesamt für Energie.

## Sharedmobility.ch

Aktuell zeigt [sharedmobility.ch](http://sharedmobility.ch) die Verfügbarkeit und Standorte folgender Anbieter: AirBie, Bird, BOND, Carvelo2go, DonkeyRepublic, edrive carsharing, Mobility, Nextbike, Pick-e-Bike, PubliBike, Rent a Bike, Voi und Zisch.

Weitere interessierte Anbieter können sich laufend anschliessen. Ziel ist es, die umfassendste Dateninfrastruktur der in der Schweiz verfügbaren Angebote aufzubauen.

# Alles eine Frage der Planung

Text und Bild: Nelia Franchina

**Leben ohne Auto** Raphaëlle und Jean-Marie Urfer leben mit ihren 11- und 13-jährigen Kindern in Mont-sur-Lausanne. Die Familie hat nie ein Auto besessen und auch nie eines benötigt.

**E**in Auto zu haben, war für Urfers nie ein Thema, sowohl aus ökologischer Überzeugung als auch aus praktischen Gründen. Als sie in ihrer Studienzeit noch im Zentrum von Lausanne wohnten, war das autofreie Leben für Raphaëlle und Jean-Marie Urfer sowieso eine Selbstverständlichkeit. Mit der Geburt der Kinder und dem Umzug nach Mont-sur-Lausanne (VD) wurde ihre Lust, ohne Auto zu leben, nur noch stärker, trotz des Parkplatzes, der im Kauf ihrer Wohnung inbegriffen war.

Und die ganze Familie ist von der Idee überzeugt, der ältere Sohn will später auch kein Auto. Seine Klassenkameraden fragen ihn manchmal, wie man so in die Ferien fährt. Seine Antwort ist einfach: «Entweder mit dem Velo, oder wir fahren nicht zu weit weg.»

## Mit leichtem Gepäck reisen, ...

Seitdem die Kinder selbständig Velo fahren, gehören Radtouren zu den festen Gewohnheiten der Familie. Dennoch bleibt der Zug das beliebteste Verkehrsmittel für die Ferien. «Mit kleinen Kindern ist das ideal», betont Jean-Marie Urfer. «Man kann spielen, mit ihnen umherlaufen. Das ist ein grosser Vorteil gegenüber dem Auto.»

Mit der Familie im Zug in die Skiferien fahren, mit allem Gepäck und den Skiern, kann kompliziert sein. Wer mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs ist, lernt gezwungenermassen, mit leichtem Gepäck zu reisen und alles Überflüssige zu Hause zu lassen. Das wird von der Familie Urfer überhaupt nicht als Zwang empfunden. Seit man zudem das Gepäck mit den SBB schicken kann, ist alles noch einfacher geworden.

«Alles ist eine Frage der Organisation», bilanziert Raphaëlle Urfer. «Es ist eine andere Art, sich vorzubereiten und unterwegs zu sein, man weiss auch, dass man mehr Zeit dafür braucht. Aber das gehört zum Abenteuer und ist keine verlorene Zeit.»

## ... sich im Alltag organisieren, ...

Raphaëlle und Jean-Marie Urfer unterrichten beide in Lausanne und benutzen für ihre

täglichen Wege das Velo. Diesen Winter haben auch Schnee und Kälte sie nicht daran gehindert, jeden Tag zur Arbeit zu pedalen – mit Anpassung ihrer Fahrweise an die Wetterverhältnisse. Man muss sich einfach entsprechend ausrüsten. «In Dänemark fährt man das ganze Jahr Velo, obwohl es häufig regnet», vergleicht Jean-Marie Urfer.

Mit dem Einzug des Elektrovlos sind die Alltagsfahrten noch einfacher geworden, namentlich für die Einkäufe. «Lausanne ist flach geworden», scherzt das Paar. Leute, die sich für autofreies Leben interessieren, haben häufig Befürchtungen wegen der Einkäufe. Für Familie Urfer geht es auch hier um Organisation. Statt auf den Samstag zu warten, um in einem überfüllten Einkaufszentrum den Wocheneinkauf zu machen, geht die Familie mehrmals pro Woche in Geschäften in der Nähe einkaufen.

## ... und ausprobieren

Ob mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr, die Fahrt dauert oftmals länger als

mit dem Auto. Eine wertvolle, von Raphaëlle und Jean-Marie Urfer geschätzte Zeit. Im Zug oder im Bus kann man ein Buch oder eine Zeitung lesen. Das Velofahren bietet einen Moment der Entspannung. «Sowohl am Morgen als auch am Abend tut mir die Velofahrt richtig gut», unterstreicht Raphaëlle Urfer die Vorteile.

Allen, die wie sie ohne Auto leben möchten, raten die beiden, als Erstes Ferien in der Schweiz mit dem öffentlichen Verkehr zu machen. Zudem empfehlen sie, mit dem Kauf eines neuen Autos einen oder zwei Monate zu warten, wenn das Alte den Geist aufgibt: Man muss es ausprobieren, um zu merken, dass es letztlich gar nicht kompliziert ist. Die Familie fasst es in drei Ratschlägen zusammen: «Vorausdenken, sich organisieren und die nötige Zeit einplanen.» ■

Nelia Franchina ist Praktikantin beim VCS Schweiz. Als begeisterte Velofahrerin und ÖV-Benutzerin geniesst sie das Leben möglichst ohne Auto.

Familie Urfer aus Mont-sur-Lausanne setzt auf zwei Räder – im Alltag genauso wie in den Ferien.



© zvg




# Ein Gesetz, von dem alle



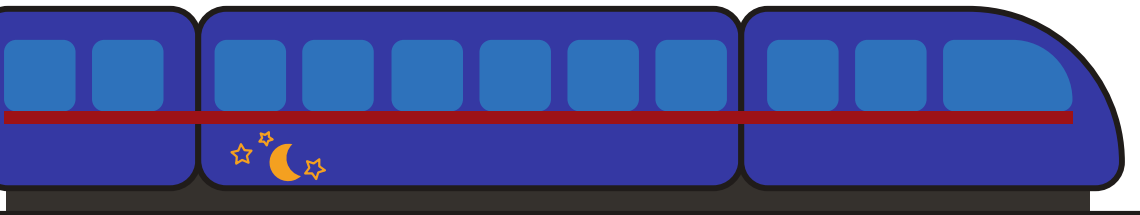


# profitieren

A group of people is seen from behind, standing on a hillside and looking out over a city. The person in the foreground is wearing a brown corduroy jacket and a black beanie. In the background, there are several tall apartment buildings, a green field with a fence, and snow-capped mountains under a cloudy sky. A yellow arrow-shaped box contains text about climate protection.

Es ist ein wichtiger Schritt in Richtung Klimaschutz: das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz. Aus diesem Grund engagiert sich eine breite Allianz für ein Ja. Mit dem Neuwagenziel, der Flugticketabgabe, der ÖV-Elektrifizierung und der Förderung der Nachtzüge profitiert auch der öffentliche Verkehr.





# Ein Schritt in Richtung nachhaltige Mobilität

Von Yves Chatton

Nach dreijähriger Beratung raufte sich das Parlament auf der Grundlage eines Kompromisses zu einem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz zusammen. Die Strassen- und die Erdöllobby hat jedoch das Referendum ergriffen. Das letzte Wort hat am 13. Juni 2021 deshalb das Stimmvolk.

**D**as neue CO<sub>2</sub>-Gesetz legt die Schweizer Klimapolitik bis 2030 fest. Es genügt nicht, um die Klimaerwärmung aufzuhalten, aber es legt wichtige und notwendige Grundlagen. Deshalb wird es vom VCS und den anderen Umweltorganisationen unterstützt.

Das Gesetz sieht vier wichtige Massnahmen vor, um den Verkehr – in der Schweiz der Sektor mit der höchsten Umweltbelastung – mit dem Pariser Klimaabkommen in Einklang zu bringen.

## 1. Sauberere Autos

Mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz gelangen auch in der Schweiz die aktuell in der Eu-

ropäischen Union (EU) geltenden Normen für den CO<sub>2</sub>-Ausstoss von Neuwagen zur Anwendung. Dies bedeutet, dass bis 2030 der Schadstoffausstoss neu immatrikulierter Autos halbiert werden muss. Das hat zur Folge, dass Autofahrerinnen und Autofahrer künftig über eine viel breitere Palette an schadstoffärmeren und elektrischen Fahrzeugen verfügen werden als bisher. (Mehr zu diesem Thema lesen Sie auf den Seiten 26 bis 27.)

Nützen wird dies auch dem Portemonnaie: Mit dem Einsatz von Modellen, die weniger Energie verschlingen, wird man durchschnittlich 800 Franken pro Jahr einsparen können.

Vorgesehen sind überdies Bestimmungen, um die Autobauer vom Schummeln abzuhalten: Halten die von den Herstellern kommunizierten CO<sub>2</sub>-Emissionen der Realität nicht stand, kann der Bundesrat die Vorgaben entsprechend verschärfen. Und neu gelten auch für die Schweiz bei den Lastwagen Schadstoffreduktionsziele.

## 2. Lenkungsabgabe auf Flugtickets

Erstmals führt die Schweiz für den Flugverkehr eine echte Klimamassnahme ein. Auf jedes Flugticket wird je nach Distanz und Klasse eine Lenkungsabgabe von 30 bis 120 Franken erhoben. Vorgesehen ist auch eine Abgabe in der Höhe von 500 bis 3000 Franken für Privatflugzeuge, die beim Start mehr als 5700 Kilogramm schwer sind. Mehr als die Hälfte dieser Einnahmen fliesst über Rabatte auf den Krankenkassenrechnungen respektive die AHV-Ausgleichskassen an die Bevölkerung und die Unternehmen zurück. Mit dem Rest wird ein Klimafonds zur Finanzierung neuer Nachtzüge und ökologischer In-

### Solide Basis

Dank dem bestehenden CO<sub>2</sub>-Gesetz werden heute viele Gebäude effizienter geheizt, Wohnungen sind besser isoliert und die klimafreundliche Mobilität wird attraktiver. Dieser Weg wird mit dem revidierten Gesetz weitergeführt. Gebäude, Industrie, Mobilität, Finanzplatz: Neu machen alle Sektoren mit.



## Weltweite Bewegung

Praktisch alle Staaten sind dem Pariser Klimaabkommen beigetreten. Mit dem neuen Präsidenten Joe Biden sind auch die USA wieder mit dabei. Die Schweiz geht mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz den ersten Schritt zur Umsetzung der Klimaverpflichtung von Paris.

novationen im Luftverkehrsbereich alimentiert.

Dieses Umverteilungssystem hat einen doppelten Anreizeffekt. Zum einen ermutigt dieser Fonds Konstrukteure und Fluggesellschaften, neue Technologien zur Schadstoffreduktion im Luftverkehr zu entwickeln und einzusetzen. Zum andern entschädigt das System all jene, die ökologischer unterwegs sind. Weil bloss eine Minderheit der Bevölkerung einen Grossteil des Luftverkehrs verursacht, werden die meisten mehr Geld zurück-erhalten, als sie für die Lenkungsabgabe auf den Flugtickets zusätzlich ausgeben. Je weniger man also fliegt, desto besser wird man finanziell dastehen.

### 3. Mehr Nachtzüge

Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz wird auch den Ausbau der Nachtzüge attraktiver machen. Der zum Teil aus der Lenkungs-

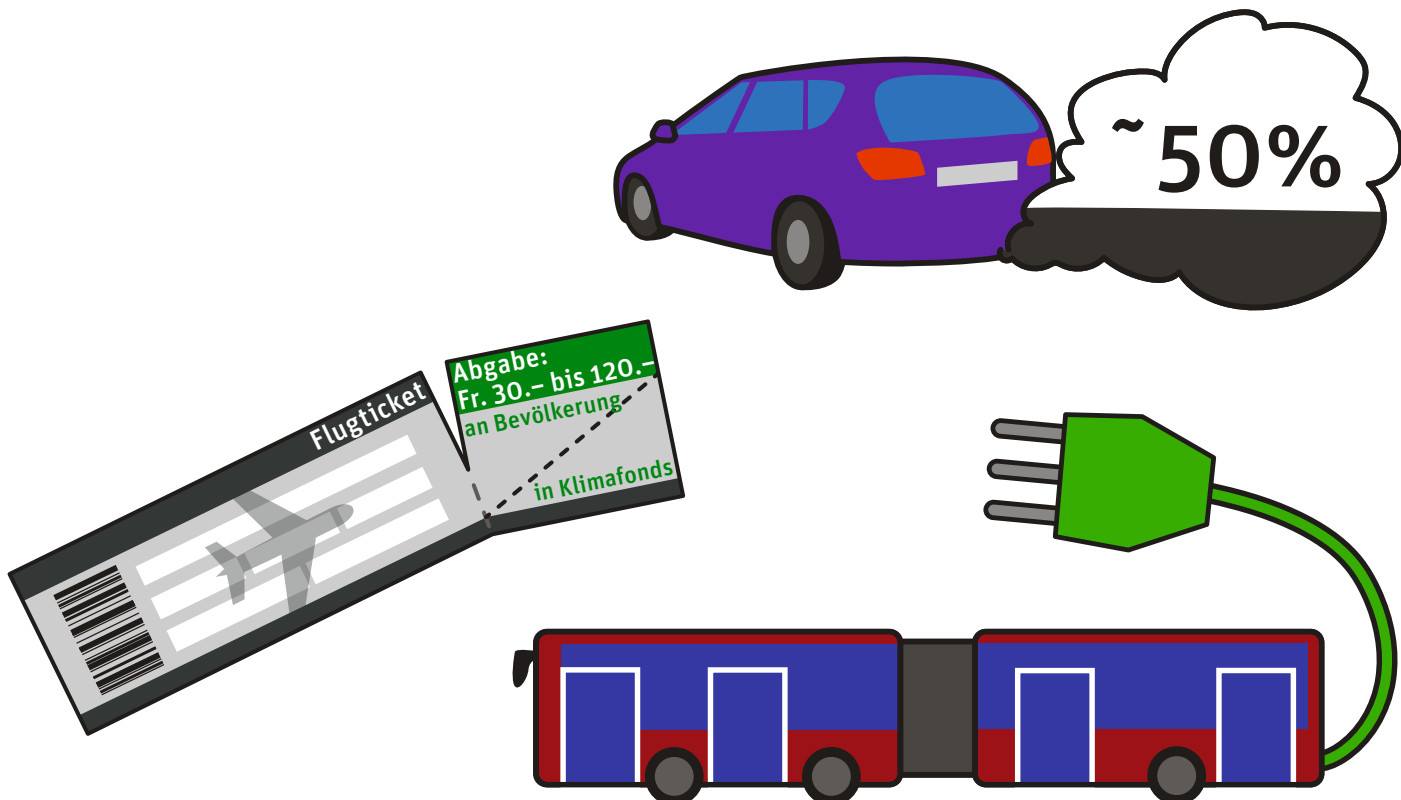
abgabe auf Flugtickets finanzierte Klimafonds sieht vor, Massnahmen zu unterstützen, die der Schweiz erlauben, ihre Treibhausgas-Emissionen zu senken und damit der Klimaerwärmung entgegenzuwirken. Bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr sollen in die Förderung des internationalen Zugverkehrs fliessen, auch der Nachtzugsverbindungen. Die SBB haben bereits die Inbetriebnahme neuer Nachtzüge Richtung Amsterdam, Rom und Barcelona in Aussicht gestellt. Allerdings hängen dieser Ausbau und künftige weitere Angebote von der Unterstützung durch den Klimafonds ab.

### 4. Schadstoffärmere, leisere Busse

Zurzeit bezahlen die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) keine Mineralölsteuern für ihre Dieselmotoren. Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht vor, diese

Steuerbefreiung aufzuheben, ab 2025 für die Busse im Stadtverkehr und ab 2030 für den Überlandverkehr und die Postautos. Die dabei anfallenden zusätzlichen Einnahmen werden zur Förderung von Elektrobussen eingesetzt. Die ÖV-Unternehmen werden damit ermuntert, ihren Fahrzeugpark zu elektrifizieren. Dies dient gleich einem doppelten Zweck: Einerseits profitiert der Klimaschutz davon, andererseits sinken Lärm und Luftverschmutzung, was die Lebensqualität vieler Bewohnerinnen und Bewohner der Stadtzentren beträchtlich erhöht. ■

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.



Illustrationen:muellerluetolf.ch/Samira Oschoung



# «Wir müssen die Weichen jetzt richtig stellen»

Interview: Andreas Käsermann

Es liegt ein griffiges CO<sub>2</sub>-Gesetz auf den Tisch. Was die Massnahmen im Verkehrsbereich dem Klima nützen und warum ihr die Abstimmung keine schlaflosen Nächte beschert, erklärt die zuständige Bundesrätin Simonetta Sommaruga im Interview.

**Frau Bundesrätin, im Juni stimmen die Schweizer Stimmberechtigten über das CO<sub>2</sub>-Gesetz ab. Entre nous: Haben Sie darob schon schlaflose Nächte?**

Ich nehme diese Abstimmung sehr ernst. Es geht um die Zukunft unserer Kinder und Enkel. Deshalb bin ich froh, dass ein griffiges Gesetz auf dem Tisch liegt, das dem Klima und den Menschen etwas bringt. Ich bin überzeugt, dass eine Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger dies auch so sehen wird. Somit steht es gut um meinen Schlaf.

**Das Gesetz legt den Grundstein für die Klimazukunft des Landes. Die Schweiz soll bis 2050 klimaneutral sein. Bis dahin dauert es noch rund eine Generation. Ist das ambitioniert genug? Einigen dauert das zu lange.**

Ich will auch, dass es vorwärts geht. Wer jetzt nein sagt, hilft aber nicht jenen, die das Klima rascher und konsequenter schützen wollen, sondern es gewin-

nen jene, die weiterhin möglichst viel Öl verkaufen wollen. Das wäre ein grosser Rückschritt im Klimaschutz. Deshalb müssen wir die Weichen jetzt richtig stellen. Das tut das Gesetz. Nach 2030 werden die Anstrengungen weitergehen. Wir sind beim Klimaschutz noch lange nicht am Ziel.

Für importierte Fahrzeuge werden die Vorschriften – angelehnt an die strenger Vorschriften der EU – verschärft. Die Autoimporteure müssen Neuwagen anbieten, die weniger Benzin und Diesel verbrauchen oder elektrisch fahren und somit weniger CO<sub>2</sub> ausstossen. Halten sie diese Vorgaben nicht ein, zahlen sie

**«Mobility Pricing ist keine Alternative zum CO<sub>2</sub>-Gesetz, sondern allenfalls ein Ansatz zum Entschärfen der Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen.»**

Simonetta Sommaruga

**Blicken wir auf einige Punkte, welche den Verkehr und die Mobilität betreffen: Im CO<sub>2</sub>-Gesetz ist ein Neuwagenziel enthalten. Neue Autos müssen demnach ihren CO<sub>2</sub>-Ausstoss halbieren. Was kann getan werden, um die Hersteller hier auf Kurs zu bringen?**

eine Sanktion. Dies wird für die Hersteller und auch die Importeure ein Anreiz sein, effizientere Fahrzeuge zu produzieren und zu verkaufen.

**Auch der öffentliche Verkehr (ÖV) soll mitziehen. Dieselbusse sollen durch Elektrofahrzeuge ersetzt werden. Der Nutzen liegt auf der Hand; birgt dies nicht die Gefahr, dass der ÖV sehr viel teurer – und so auch geschwächt – wird?**

Im Gegenteil! Elektrobusse sind zwar noch teurer bei der Anschaffung. Aber diese Kosten werden sinken, auch die Batterien werden günstiger, und im Betrieb sind die Elektrobusse langfristig günstiger als Dieselbusse. Die Wartungskosten

**Sparsamere Autos**

Mit dem Gesetz werden die CO<sub>2</sub>-Emissionen von neuen Autos deutlich sinken. Im Vergleich zu einem durchschnittlichen Neuwagen im Jahr 2019 reduziert sich der Benzinverbrauch bis 2030 um mehr als die Hälfte.

## Bessere Luftqualität

sind tiefer, und der Strom ist günstiger als Diesel. Mit dem Gesetz wird zudem ein Fehlanreiz beseitigt: Die Rückerstattung der Mineralölsteuer für Dieselsebusse des ÖV fällt schrittweise weg.

**Mit dem Gesetz soll auch eine Flugticketabgabe erhoben werden. Diese war in den bisherigen Debatten hart umkämpft. Die Gegnerschaft nennt sie ja sogar eine Steuer. Welche Hauptvorteile sehen Sie in dem Instrument? Erwarten Sie einen Rückgang des Flugverkehrs?**

Für mich ist klar: Auch der Flugverkehr muss seinen Beitrag an den Klimaschutz leisten. Ich bin deshalb froh, dass das Parlament die Flugticketabgabe geschaffen hat. Sie funktioniert nach dem Verursacherprinzip und ist sozialverträglich. Wer oft und weit fliegt, zahlt mehr. Wer nicht mehr als einmal pro Jahr innerhalb von Europa fliegt, profitiert. Das gilt insbesondere für Familien. Zudem speisen wir mit der Abgabe einen Klimafonds. Mit Geld aus diesem Fonds investieren wir in eine klimafreundliche Zukunft

**Welche Projekte könnten von diesem Klimafonds profitieren?**

Wir unterstützen zum Beispiel Ladestationen für Elektroautos oder die Planung und Finanzierung von Fernwärmenetzen. Auch der internationale Personenverkehr wird Geld aus dem Fonds erhalten. Davon profitieren die Nachtzüge, die ja immer beliebter werden. Das ist gut fürs Klima. Internationale Zugverbindungen haben als Alternative zu Flugreisen in Europa das grösste Potenzial.

**Die Juni-Abstimmung ist entscheidend für die Klimazukunft des Landes, konnte man lesen. Was aber, wenn das Gesetz durchfallen sollte?**

Dann gilt weiterhin das bisherige CO<sub>2</sub>-Gesetz, das aber nicht genügt, damit wir unsere Klimaziele erreichen. Es gäbe keinen Klimafonds und somit kein Geld für Investitionen in einheimische Arbeitsplätze mit Zukunft. Stattdessen würde weiterhin viel Geld für Öl und Gas ins Ausland fließen. Allein in den letzten zehn Jahren waren dies 80 Milliarden

Der Strassenverkehr trägt stark zur Luftverschmutzung bei. Das CO<sub>2</sub>-Gesetz unterstützt den Wandel hin zur E-Mobilität – für den Individualverkehr ebenso wie für den öffentlichen Verkehr – und senkt damit die Treibhausgas-Emissionen.

Franken. Kurz: Ein Nein wäre unverantwortlich gegenüber der Umwelt und der Bevölkerung und eine verpasste Chance für unsere Wirtschaft und Forschung.

**Kürzlich haben Sie die Grundlagen hinsichtlich Mobility Pricing vorgestellt, welche nun auch Pilotversuche ermöglicht. Sehen Sie eine solche Abgabe – die ja durchaus eine Steuerungswirkung haben kann – eher als zusätzlich unterstützende Massnahme oder gar als möglichen Plan B zum CO<sub>2</sub>-Gesetz?**

Der Verkehr wird klimafreundlicher, wenn die Fahrzeuge weniger Benzin und

Diesel verbrauchen oder mit Strom unterwegs sind. Diese Entwicklung unterstützen wir mit dem CO<sub>2</sub>-Gesetz. Mobility Pricing ist keine Alternative zum CO<sub>2</sub>-Gesetz, sondern allenfalls ein Ansatz zum Entschärfen der Verkehrsprobleme in den Städten und Agglomerationen. Seit Jahren diskutiert man über Mobility Pricing – ohne greifbare Resultate. Deshalb habe ich im Februar ein Gesetz in den Bundesrat gebracht, das es den Kantonen, Städten und Gemeinden ermöglicht, Pilotprojekte in Sachen Mobility Pricing durchzuführen. Danach werten wir aus, welche Ansätze sich für die Praxis eignen. ■

Simonetta Sommaruga ist überzeugt: Das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist gut für die Umwelt, die Bevölkerung und die Wirtschaft.

© Matthias Luggen 2014







Elektroautos haben über den gesamten Lebenszyklus gesehen eine bessere CO<sub>2</sub>-Bilanz als Verbrenner – das gilt umso mehr, wenn sie mit Ökostrom betrieben werden.

# Abschied von Benzin und Diesel

Von Martin Winder

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz beinhaltet strengere Emissionsvorgaben für Neuwagen. Diese sind nicht alleine durch sparsamere Motoren zu erfüllen. Die Motivation der Autoimporteure steigt, mehr Elektroautos zu verkaufen, um Strafzahlungen zu vermeiden.

**D**er motorisierte Strassenverkehr wird heute noch fast vollständig mit Benzin und Diesel betrieben. Das macht ihn zum grössten inländischen Verursacher von Treibhausgas-Emissionen. Es besteht dringend Handlungsbedarf. Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz beinhaltet strengere Absenckziele für die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Personenwagen, Lieferwagen und erstmals auch von Lastwagen. Bei den Personenwagen sollen die Emissionen bis 2025 um 15 Prozent und bis 2030 um 37,5 Prozent sinken.

Als Referenz dient der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoss der in der EU verkauften Neuwagen im Jahr 2021. Mit den Vorgaben im neuen Gesetz sollten die Emissionen der Neuwagen bis im Jahr 2030 auf etwa 59 g CO<sub>2</sub>/km sinken. Das entspricht mehr als einer Halbierung im Vergleich zum Wert von 2019, der bei

138,1 g CO<sub>2</sub>/km lag. Eine solch starke Reduktion lässt sich nicht alleine durch sparsamere Benzin- und Dieselaautos erreichen. Dazu müssen die Importeure auch deutlich mehr Elektrofahrzeuge verkaufen.

## Elektroautos haben gute Bilanz

Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs trägt dazu bei, den umweltschädlichen Einsatz der Treibstoffe Diesel oder Benzin zu beenden. Wenngleich in einem ersten Schritt Massnahmen zur Verkehrsvermeidung, zum Beispiel durch mehr Homeoffice, oder Verlagerungsmassnahmen, wie Veloförderung oder Ausbau des öffentlichen Verkehrs, vorzuziehen sind.

Aktuelle Studien belegen, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen von Elektroautos von der Herstellung bis zur Entsorgung deut-

lich geringer ausfallen als jene von Benzin- und Dieselaautos. Voll ausgeschöpft wird das Potenzial, wenn sie mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Die Elektrifizierung des Strassenverkehrs leistet daher einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz. Ein positiver Nebeneffekt ist der Rückgang der Stickoxid- und Feinstaubemissionen.

## Schlupflöcher schliessen

Elektroautos galten lange Zeit als Luxus. Doch die Preise sind in den letzten Jahren deutlich gesunken. Zwar sind Elektroautos nach wie vor teurer als Verbrenner, da aber die Betriebskosten deutlich tiefer sind, gleicht sich der höhere Anschaffungspreis bereits heute in vielen Fällen aus. Eine aktuelle Studie der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften kommt zum Schluss, dass die Anschaffungskosten für Elektroautos und Verbrenner bis 2030 ungefähr auf demselben Niveau sein werden. Damit wird sich das Verhältnis umdrehen und das Fahren eines Elektroautos wird günstiger.

Aktuell setzen die Hersteller europaweit noch stark auf Plug-in-Hybride, um die Zielvorgaben für Neuwagen zu erfüllen. Diese Fahrzeuge, die Benzin oder Diesel tanken, aber auch an der

## Mehr Nachtzüge

Die im CO<sub>2</sub>-Gesetz vorgesehene Flugticketabgabe fließt in einen Klimafonds. Damit sollen unter anderem neue Nachtzugverbindungen ab der Schweiz finanziert werden – ab 2021 nach Amsterdam, danach nach Rom und Barcelona.

## Ersparnisse

Zwei Drittel der Einnahmen aus der Mineralölsteuer und die Hälfte der Flugticketabgabe sollen an die Bevölkerung weitergegeben werden, insbesondere durch einen Rabatt auf Krankenkassenrechnungen.

Steckdose aufgeladen werden können, werden gerne als das Beste aus zwei Welten verkauft. Doch die meisten dieser Autos sind darauf ausgelegt, in der offiziellen Verbrauchsmessung mit tiefen CO<sub>2</sub>-Werten zu punkten. Auf der Strasse kommt dann sehr oft der Verbrennungsmotor zum Einsatz und der Treibstoffverbrauch dieser zumeist schweren Autos liegt teilweise um ein Vielfaches über den offiziell gemachten Angaben.

Der Verkaufsboom bei Plug-in-Hybriden in der Schweiz – von 1,4 Prozent Marktanteil im Jahr 2019 auf 6,1 Prozent im Jahr 2020 – untergräbt das bisherige CO<sub>2</sub>-Neuwagenziel, da die vermeintlich sparsamen Autos den Ausstoss nur auf dem Papier senken. Mit dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz bekommt der Bundesrat jedoch die Möglichkeit, solche Fehlentwicklungen zu korrigieren. Entstehen zu grosse Abweichungen zwischen dem Verbrauch im realen Fahrbetrieb und den Werten gemäss offizieller Messmethode, kann er Massnahmen ergreifen. Beispielsweise, indem er einen Realverbrauchszuschlag auf den gemessenen Verbrauchswert erhebt. ■

Martin Winder ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und engagiert sich für das CO<sub>2</sub>-Gesetz.

## Alle sagen ja

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz stellt die Weichen für die Gesellschaft der Zukunft. Es bringt Fortschritte nicht nur im Bereich der Mobilität, sondern dient allen Wirtschaftszweigen: Bau, Gesundheit, Wissenschaft, Innovation.

Von Camille Marion

**M**anche halten es für zu wenig ambitioniert, andere für allzu restriktiv, aber alle sind sich darin einig, dass der Klimawandel bekämpft werden muss: Das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist mehr als ein Kompromiss, es ist ein notwendiges, ausgewogenes und zumutbares Instrument. Und genau deshalb wird es von einer breiten Koalition aus allen Bereichen unterstützt.

### Weniger Bürokratie

Die im Komitee «Schweizer Wirtschaft für das CO<sub>2</sub>-Gesetz» versammelten Kreise sind überzeugt: Das Gesetz wird Arbeitsplätze schaffen, die Kosten senken und den Mehrwert der Schweiz sichern können. Sie begrüssen die verlässlichen und liberalen Rahmenbedingungen, die den Unternehmen eine grosse Bewegungsfreiheit lassen und den bürokratischen Aufwand senken.

«Die ausgewogenen, auf dem Wirksamkeitsprinzip beruhenden Lösungen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes werden unsere Wirtschaft stärken; alle werden davon profitieren», unterstreicht die im Pro-Komitee der Wirtschaft engagierte FDP-Nationalrätin Jacqueline de Quattro. «Dieses Gesetz ist eine Chance zur Vereinbarung von Energiewende und Wirtschaft, nachhaltiger Entwicklung und Innovation.»

### Für die Zukunft bauen

Der Bausektor ist in Sachen Klimaerwärmung ein Schwergewicht. In der Schweiz ist der Gebäudebestand für 40 Prozent des Energiekonsums und fast einen Drittel der CO<sub>2</sub>-Emissionen verantwortlich. «Der Umstieg auf klimafreundliche Heizungsmodelle geschieht viel zu langsam», bedauert Casafair-Geschäftsleiterin Kathy Steiner. «Hier kann das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz wesentlich zu einer Beschleunigung beitragen. Dank des neuen Klimafonds wird das erfolgreiche Gebäudesanierungsprogramm verlängert, das jene Hauseigentümerinnen und Hauseigentümer unterstützt, die energetische Verbesserungen an ihren Häusern vornehmen.»

### Jede und jeder gewinnt

Vom CO<sub>2</sub>-Gesetz profitieren jedoch nicht nur die Hausbesitzerinnen und Hausbesitzer. Es ist vielmehr daraufhin ausgelegt, die Familien sowie die sozial und wirtschaftlich Schwachen zu unterstützen. Mehr als die Hälfte der Abgaben – auf Treibstoff und Flugtickets – fliessen an die Bevölkerung zurück. Das Gesetz schützt Gesundheit und Lebensqualität: Indem es fördert, was die CO<sub>2</sub>-Emissionen beschränkt, senkt es die Risiken vor den schädlichen Auswirkungen der Klimaerwärmung. ■

### CO<sub>2</sub>-Ziele erstmals auch für Lastwagen

Erstmals wird auch ein CO<sub>2</sub>-Zielwert für Lastwagen eingeführt. Bis 2025 müssen die Emissionen um 15 Prozent, bis 2030 um 30 Prozent sinken. Als Referenz gelten die in der EU vom 1. Juli 2019 bis 30. Juni 2020 verkauften Lastwagen. Zwar sind Elektro- und Brennstoffzellen-Lastwagen von der LSVA befreit, aber bisher gibt es keine CO<sub>2</sub>-Emissionsvorschriften für neue Lastwagen. Damit schliesst das Gesetz eine wichtige Lücke und verpflichtet die Lastwagenhersteller zur beschleunigten Einführung von Elektro- und Brennstoffzellen-Lastwagen.



# Mit dem Zug: praktisch und schnell

Von Nelly Jaggi

Die Reiselust kommt wieder – ganz bestimmt. Die Zukunft ist jedenfalls verheissungsvoll: Ab Dezember 2021 fährt der beliebte Nachtzug nach Amsterdam wieder, geplant sind zudem Verbindungen nach Rom und Barcelona.

## Die beliebtesten Destinationen\* je Flughafen im Reisezeitvergleich\*\*:



als mit dem Flugzeug? Die fünf beliebtesten Destinationen ab den Schweizer Flughäfen Zürich, Genf und Basel sind alle auch per Zug zu erreichen.

Die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW hat im letzten Frühling einen Reisezeitvergleich gemacht. Die Studie kam zum Schluss, dass der Zeitaufwand von Flugreisen massiv unterschätzt wird. Die durchschnittliche Aufenthaltszeit auf dem Flughafen beträgt vor dem Abflug knapp 118 Minuten, nach der Landung sind es 39 Minuten – unabhängig von der Flugzeit.

### Kaum schneller per Flugzeug

Wer hingegen mit dem Zug unterwegs ist, verbringt vor der Abfahrt durchschnittlich 20 Minuten im Bahnhof, nach Ankunft dauert es 12 Minuten, bis die Reisenden das Anschlussverkehrsmittel betreten haben. Auch kam die ZHAW zum Schluss, dass Reiseportale die Zeit oft falsch berechnen und damit Flugreisen zu Unrecht als schnellere Varianten angegeben werden.

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz sieht die Schaffung eines Klimafonds vor, der unter anderem für den Ausbau des Nachtzugnetzes eingesetzt werden kann. Nachtzüge können zwar bei den Reisezeiten nicht mithalten – die Fahrt von Basel nach Berlin dauert tagsüber gute 7 Stunden, im Nachtzug sind es 10,5 Stunden. Dafür ist die Übernachtung inklusive. Zum Vergleich: Eine Flugreise dauert, bei einer Flugzeit von 1,5 Stunden, meist ungefähr 5 Stunden, den Transfer vom und ins Stadtzentrum eingerechnet.

### Weniger Lärm

Bei tiefen Geschwindigkeiten sind Elektrofahrzeuge leiser unterwegs als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor. Dank dem neuen Gesetz sinken also nicht nur die Emissionen, auch der Verkehrslärm nimmt ab.

Verfechterinnen und Verfechter der Billigflugangebote führen nebst dem Preis gerne das Zeitargument ins Feld. Doch dauert eine Zugreise in beliebte europäische Städte wie Paris, London oder Berlin tatsächlich länger

## Mehr Innovationen

Das CO<sub>2</sub>-Gesetz fördert die Forschung und die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien. Dies wird zu wichtigen und notwendigen Fortschritten bei der E-Mobilität, im Luftverkehr und im Bausektor führen.

# Engagieren Sie sich!

**VCS**  
aktiv!

Im Rahmen der Kampagne für das CO<sub>2</sub>-Gesetz ist der VCS gleich an mehreren Fronten aktiv. Auch Sie können sich engagieren – auf lokaler Ebene, vor Ort, indem Sie Ihre Angehörigen mobilisieren, oder mit einer Spende. Ihre Unterstützung zählt!

Von Camille Marion

### Infomaterial bestellen!

Der VCS ist Teil des Unterstützungskomitees mit Vertretern zahlreicher Umweltorganisationen und der Klima-Allianz Schweiz. Um Ihre Unterstützung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes kundzutun, können Sie ab sofort nach den Vorgaben der Kampagne gestaltetes Infomaterial bestellen.

Mehr dazu erfahren Sie unter [www.klimaschutz-ja.ch](http://www.klimaschutz-ja.ch)



### Aktivistin, Aktivist werden!

Die VCS-Sektionen bereiten Strassenaktionen vor, um die Passantinnen und Passanten für die Stossrichtung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes zu sensibilisieren und sie zum Abstimmen zu motivieren. Möchten Sie dafür ein wenig Zeit und Energie einsetzen? Wir heissen Sie gerne in einem Team vor Ort willkommen. Lassen Sie uns per E-Mail wissen, wo Sie sich engagieren können, und wir stellen den Kontakt zur Sektion Ihrer Region her.

Schreiben Sie an [campaigning@Verkehrsclub.ch](mailto:campaigning@Verkehrsclub.ch).

### Karten verschicken!

Dank dem neuen CO<sub>2</sub>-Gesetz gibt es bald neue Nachtzugverbindungen. Teilen Sie das Ihren Bekannten und Freunden mit! Wir haben Bildmaterial und Textvorschläge für Sie vorbereitet, die Sie mit der Postcard-Creator-App oder auf Ihren sozialen Netzwerken verbreiten können. Wenn unser Crowdfunding gut funktioniert, werden Sie auf unserer Website auch Postkarten bestellen können.

Mehr Informationen dazu unter [www.verkehrsclub.ch/co2-gesetz-ja](http://www.verkehrsclub.ch/co2-gesetz-ja)

### Spenden!

Für den Erfolg an der Urne ist die Schlussmobilisierung entscheidend. Wollten Sie schon lange einen Beitrag leisten? Dann ist jetzt der Moment! Und wer weiss – vielleicht machen genau die 29000 Franken, die uns noch fehlen, den entscheidenden Unterschied. Investieren Sie 40 Sekunden für das Klima und schauen Sie sich unser Video an!

[www.verkehrsclub.ch/co2-gesetz-ja](http://www.verkehrsclub.ch/co2-gesetz-ja)



### An die Urne!

Das Wichtigste: Gehen Sie am 13. Juni unbedingt JA stimmen: Für den Klimaschutz und für den Erhalt unserer Lebensqualität – morgen und für die künftigen Generationen. Und vergessen Sie nicht, andere dafür zu mobilisieren.



## Mit dem Velo unterwegs – immer mit Helm!



© zvg Mit dem B-Vis-X-Lite-Helm des deutschen Herstellers KED ist man sicher auf dem City- oder E-Bike unterwegs. Das justierbare und abnehmbare Highend-Visier schützt vor Fahrtwind sowie Insekten und passt auch für Brillenträgerinnen und Brillenträger. Die leistungsstarke, einstellbare Belüftung, die angenehme Passform sowie das Boa-Anpassungssystem sorgen für einen neuen Level in puncto Tragekomfort. «Made in Germany» beschreibt bis heute die DNA von KED-Helmen. KED-Helme werden von der DHG Knauer GmbH selbst entwickelt und mit einem Fertigungsanteil von über 90 Prozent auch im eigenen Werk im deutschen Freiberg am Neckar hergestellt.

**VCS-Mitglieder profitieren bis am 25. April 2021 von Fr. 30.– Rabatt auf alle Velohelme der VCS-Boutique.**

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Velo- oder E-Bike-Helm KED B-Vis X-Lite ist in den Farben deep blue matt, merlot matt und ash matt in den Grössen 52–58 cm sowie 56–63 cm mit dem Rabatt-Code «Velo21» zum Preis von Fr. 145.– statt Fr. 175.– erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar.

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

## Scarpa Mojito Bio – 100 Prozent biologisch abbaubar

Der Mojito, ein robuster Schuh, gebaut für den Rundum-Komfort auf Wanderwegen oder städtischen Pfaden, ist der Klassiker des italienischen Schuhherstellers Scarpa. Mit dem neuen Mojito Bio geht Scarpa einen weiteren Schritt in Richtung nachhaltige Zukunft. Der gesamte Schuh, von Obermaterial und Zwischensohle auf pflanzlicher Basis bis zur Sohle aus Naturkautschuk, wurde mit dem Ziel konstruiert, möglichst geringe Auswirkungen auf die Umwelt zu hinterlassen, wenn er einmal sein Lebensende erreicht hat. So ist der Mojito Bio vollständig biologisch abbaubar, bereits nach 450 Tagen in der Erde liegt die Absorption bei 85 Prozent.

Neben der Nachhaltigkeit punktet der Schuh auch mit der Funktion: Das Obermaterial, ein atmungsaktives Strickgewebe, sorgt für ein angenehmes Fussklima und die Naturkautschuk-Sohle bietet hervorragenden Halt. Der Mojito Bio wird in Italien hergestellt.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Scarpa Mojito Bio ist den Farben nightblue für Damen und Herren, military für Herren sowie natural für Damen zum Preis von Fr. 169.– statt Fr. 199.– mit Rabatt-Code «Velo21» erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 25. April 2021.

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

## Schnupper-Halbtax für zwei Monate



Fahren Sie zwei Monate lang mit dem Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.– durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres Halbtax-Abonnement werden Ihnen die Fr. 33.– angerechnet.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.–.

**Bestellen:** Das Angebot ist nur gültig gegen Abgabe des Gutscheins im Umschlag vom 9.4.2021 bis 20.5.2021 an einer bedienten ÖV-Verkaufsstelle. Der erste Gültigkeitstag kann innerhalb der Verkaufszeit frei gewählt werden. Beim Kauf und bei der Kontrolle in den öffentlichen Verkehrsmitteln ist ein amtlicher Ausweis vorzuweisen. Kaufen Sie unmittelbar nach Ablauf Ihres Schnupper-Halbtaxes ohne Unterbruch ein Halbtax, rechnen wir Ihnen die Fr. 33.– an. Das Angebot gilt nur für Personen, die in der Schweiz oder im grenznahen Ausland wohnen.

Artikelnummer 8272/Ordercode: VCS21



# Kurzaufenthalt mit Wellness in Interlaken

Geniessen Sie einen Kurzaufenthalt im Vierjahreszeiten-Hotel Artos in Interlaken. Im Angebot inbegriffen sind die freie Benützung des Wellnessbereichs mit Sauna, Dampfbad, Whirlpool und Infrarotkabine und pro Person eine Alpenkräuter-Massage (25 Minuten) und ein Molke-Sprudelbad. Freie Fahrt mit allen Ortsbussen und Zügen auf dem Bödeli bis Beatenbucht, Saxeten, Gsteigwiler, Iseltwald und Niederried, kostenlose Ladestation für Elektroautos, Taxen und MWSt.

## + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Pauschalpreis für zwei Nächte (Einzelzimmer: Fr. 349.– statt Fr. 436.–; Doppelzimmer: Fr. 550.– statt Fr. 688.–; Juniorsuite Attika: Fr. 598.– statt Fr. 748.–), Frühstücksbuffet und Viergang-Auswahlmenü abends.

**Bestellen:** direkt buchen auf [www.artos.ch](http://www.artos.ch) mit Promotionscode «artos-vcs21», Tel. 033 828 88 44

# Jetzt spielend Jassen lernen!



Miteinander spielen und lachen hält gesund. Am schönsten ist, wenn das Schweizer Nationalspiel Jass mehrere Generationen vereint. Um das beliebte Spiel zu lernen, gibt es mit dem «Globi-Jass-Starter-Set» für Kinder ab sechs Jahren mit 72 originellen Globi-Jasskarten und

dem «Jass-Starter-Set» für Spielerinnen und Spieler von 8 bis 99 Jahren zwei Angebote, bei denen die deutschen und die französischen Spielkarten integriert sind. Beide Spiele enthalten bekannte und neue Spielformen, vom Gedächtnistraining «Picturia» über witzige Spielformen wie «Gemsch» bis hin zur neusten Jassform «Tresor».



## + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten die beiden Spiele «Globi-Jass-Starter-Set» und «Jass-Starter-Set» für je Fr. 28.– (statt Fr. 37.80) oder zum Kombipreis von Fr. 52.–. Inklusive Tafel, Kreide, Schwamm, Spielplan, kleiner Jassteppich und ausführliche illustrierte Spielanleitung. Das Angebot ist gültig bis am 28. Mai 2021.

**Bestellen:** Direkt bei der Spielakademie mit dem Vermerk «VCS-Mitglieder-Aktion» unter 033 951 35 45 oder [info@spielakademie.ch](mailto:info@spielakademie.ch).

# Klimafreundliche Lebensmittel – direkt ab Hof

Gemeinsam bestellen wir Lebensmittel aus einer klimafreundlichen und zukunftsfähigen Landwirtschaft, die auf den Einsatz von Pestiziden verzichtet. Wir kennen alle Produzentinnen und Produzenten persönlich und pflegen gegenseitig einen respektvollen Austausch. Neben den ökologischen Aspekten ist es uns ein grosses Anliegen, dass die Produzentinnen und Produzenten für ihren sorgfältigen Anbau kostendeckende Preise erhalten. Das ermöglicht es uns, für jedes Produkt Details zum Anbau, zur Verarbeitung und zur Preisbildung auf unserem Onlinemarktplatz [crowdcontainer.ch](http://crowdcontainer.ch) offenzulegen. So entsteht ein Handel, der für alle Beteiligten Vorteile bringt: für die Natur, für die Produzentinnen und Produzenten und für uns Konsumierende.

## + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Machen Sie jetzt bei einer Crowd-Container-Sammelbestellung mit und profitieren von 20 Prozent Rabatt. Die Produkte erhalten Sie in wenigen Wochen an die Haustüre geliefert.

**Bestellen:** mit dem Gutscheincode «vcs-crowd-2021» auf [www.crowdcontainer.ch](http://www.crowdcontainer.ch). Angebot gültig bis am 31. Dezember 2021.





Sie fahren, wir  
kompensieren  
Ihren CO<sub>2</sub>-  
Ausstoss!



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

Verringern Sie Ihren ökologischen Fussabdruck: Schliessen Sie Ihre **Autoversicherung** beim **VCS** ab! Wir kompensieren im ersten Jahr den CO<sub>2</sub>-Ausstoss Ihres Autos bei myclimate. Verlangen Sie eine Offerte bis am 31. Juli 2021 und profitieren Sie von den Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder!



Jetzt Offerte Verlangen und CO<sub>2</sub>-neutral fahren!

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- per Internet [www.verkehrsclub.ch/klimaneutral-fahren](http://www.verkehrsclub.ch/klimaneutral-fahren)

Versicherungsträgerin: **Zurich** CO<sub>2</sub>-Kompensationspartnerin: **myclimate**



Für Mensch  
und Umwelt



## Lösungen Veloquiz von Seite 7

- 1a) Wenn ich das Velo schiebe, erhalte ich, wie alle anderen Fussgängerinnen und Fussgänger, Vortritt gegenüber dem Fahrverkehr. Es ist nicht verboten, über den Fussgängerstreifen zu fahren, jedoch habe ich dann keinen Vortritt.
- 2c) Im Kreisel sollen Velos vom Rechtsfahrgebot abweichen. In der Mitte fahrende Velos werden deutlich besser wahrgenommen. Sie befinden sich früher und länger im Blickfeld der von rechts einbiegenden Motorfahrzeuglenkenden.
- 3c) Erwachsene und Jugendliche dürfen nur mitgeführt werden, wenn das Velo mit einem zusätzlichen Platz sowie einem Pedalpaar ausgerüstet ist; also zum Beispiel auf einem Tandem.
- 4b) Eine akustische Warnvorrichtung, also eine Glocke, ist bei allen E-Bikes vorgeschrieben. Bei Velos ist dies freiwillig, aber empfohlen.
- 5a) Jede Richtungsänderung muss mittels Handzeichen angezeigt werden. Die Geschwindigkeit ist auch aus Gründen der Verkehrssicherheit frühzeitig den herrschenden Umständen anzupassen.
- 6b) Seit Anfang Jahr ist für Velofahrende erlaubt, bei Ampeln mit entspre-



chender Zusatztafel bei Rot rechts abzubiegen. Die neue Signalisation erhält in diesem Fall die Bedeutung von «Kein Vortritt». Achtung: querenden Fussgängerinnen und Fussgängern ist der Vortritt zu gewähren!

- 7b) Es gibt keine Vorschrift, wonach dies nicht erlaubt wäre. Jedoch wird davon abgeraten, denn die Risiken – zum Beispiel eine Katze, die über die Fahrbahn rennt – sind nicht zu unterschätzen.
- 8b) Schnelle E-Bikes benötigen gemäss Verordnung einen Rückspiegel, eine ty-pengenehmigte Motorfahrradbeleuchtung sowie ein gelbes Kontrollschild.
- 9a) Velos und langsame E-Bikes dürfen auf dem Trottoir abgestellt werden, sofern für die Fussgängerinnen und Fussgänger ein mindestens 1,50 m breiter Raum frei bleibt. Rücksichtsvoller, und damit empfohlen, ist es jedoch, Veloabstellanlagen zu benutzen.
- 10b) Vorgeschrieben sind für alle Velotypen je ein ruhendes Licht vorne (weiss) und hinten (rot). Zusätzliche blinkende Lichter sind für Velos und langsame E-Bikes erlaubt; für schnelle E-Bikes dagegen verboten.

ANZEIGE

**XSPEED  
PINION  
BELT  
DRIVE  
REAL 45<sup>Km/h</sup>**

1200Wh  
UPGRADE  
erhältlich | disponible

**KLEVER**

[www.klever-mobility.com](http://www.klever-mobility.com)



# vcs boutique

15% Rabatt auf die  
Schöffel Velo-Kollektion:  
Rabatt-Code: Velo21  
Aktion gültig bis am 25. April 2021



**W**  
women

**Schöffel**

Schöffel  
is a proud  
member of  
**FAIR WEAR**  
Leader  
Status



**M**  
men

**Jacke Schöffel Hybrid Jacket Flow Trail | 169.15 statt 199.–**

Winddicht und an den Schultern wasserabweisend schützt die extrem leichte und klein packbare Jacke effizient vor dem Wetter.

**WOMEN** Grössen: 36–44  
**15437** lily pad

**MEN** Grössen: 48–56  
**15440** moonlit ocean



**S.Cafe**  
SUSTAINABLE PERFORMANCE



**Velo-Shirt Schöffel Auvergne / Alpe Adria | 67.15 statt 79.–**

Wenn's schweisstreibend wird, ist das atmungsaktive Shirt dank nachhaltiger S.Cafe-Technologie geruchshemmend und schnell wieder trocken.

**WOMEN** Grössen: 36–44  
**15436** patina green  
**15436** georgia peach

**MEN** Grössen: 48–56  
**15441** moonlit ocean  
**15441** scooter



**W**  
women

**3/4-Velohose Schöffel**

**Moldavia | 92.65 statt 109.–**

Komfortabel dank 4-Wege-Stretch, schnell trocknend und wasserabweisend.

**WOMEN** Grössen: 36–44  
**15439** urban chic

**Velo-Short**

**Schöffel Trans Canada | 101.15 statt 119.–**

4-Wege-Stretch, individuell einstellbarer Bund und gute Passform sorgen für hohen Tragekomfort.

**WOMEN** Grössen: 36–44  
**15438** urban chic

**MEN** Grössen: 48–56  
**15442** moonlit ocean



**Schöffel Skin Pants | ab 37.40 statt 44.–**

Dank 3D-thermogeformten Sitzpolster bietet die Skin Pants hervorragenden Schutz und Komfort unterwegs.

**WOMEN** Grössen: 36–44

**MEN** Grössen: 48–56

**15443** Skin Pants 2 h | **44.–** **15446** Skin Pants 2 h | **44.–**  
**15444** Skin Pants 4 h | **54.–** **15447** Skin Pants 4 h | **54.–**  
**15445** Skin Pants 8 h | **79.–** **15448** Skin Pants 8 h | **79.–**



**W**  
women

**TATONKA**  
EXPEDITION LIFE

**Mantel Tatonka Neta Coat | 169.90**

Leichter, atmungsaktiver und wasserdichter Regenmantel. PFC-frei. Grössen: 36–44

**13898** dark navy | **13898** living green



**M**  
men

**Microfleece Schöffel Savoyen2 | 129.–**

Dieser Fleece trocknet schnell, ist geruchshemmend und bietet Bewegungsfreiheit. Grössen: 48–56

**15124** bering sea | **15124** fiery red



**Stylische Smartwool Merino-Shirts | 69.–**

Die leichten Shirts aus einem Mix von Merinowolle und Polyester sind jederzeit funktionelle und komfortable Begleiter.

**WOMEN** Grössen: XS–L

**MEN** Grössen: S–XL

**Camping w Friends | 69.–**

**15112** sage hthr | **15112** light ocean

**Sunset | 69.–**

**15113** light gray hthr | **15113** dusk hthr

**Camping w Friends | 69.–**

**15110** deep navy | **15110** light gray

**Two Peaks | 69.–**

**15108** iceberg blue | **15108** black



**M**  
men

**W**  
women

**Reise- und Trekkinghose HS Stretch | 79.90**

Ob auf Reisen, beim Wandern oder einfach als Freizeitthuse, ideal für unterwegs.

**WOMEN** Grössen: 34–46

**15150** sand | **15150** anthrazit

**MEN** Grössen: 46–58

**15148** sand | **15148** anthrazit

**Multisportschuh Lowa Innox Evo GTX Lo | 179.90**

Das Obermaterial besteht aus Textil- und Mikrofasergewebe. Die Gore-Tex Membrane macht den Schuh wasserdicht. Ideal für Outdoor-Aktivitäten.

**WOMEN** Grössen: 37–42.5  
**15026** jeans/hellblau

**MEN** Grössen: 40–46.5

**15027** navy/flame



**W**  
women



**M**  
men



# Velohelm-Aktion 2021: 30.- Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: Velo21

Aktion gültig bis am 25. April 2021, nicht kumulierbar

**uvex uvex**



30.- Rabatt

### **Velohelm uvex finale visor | 199.- statt 229.-**

Tief heruntergezogene Seiten und mehr Fläche am Hinterkopf bieten Sicherheit. Mit leicht getöntem Visier. **Made in Germany.**

Größen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-61 cm

11705 forest mat | 11705 rosé-white mat | 11705 black mat



30.- Rabatt

### **Velohelm uvex Unbound | 99.- statt 129.-**

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

Größen (Kopfumfang): 54-58 cm • 58-62 cm

14074 papyrus-peach | 14074 forest-olive mat | 14074 teal-black



30.- Rabatt

### **Velohelm uvex i-vo cc MIPS | 109.- statt 139.-**

Der praktische Allrounder garantiert ergonomischen Tragekomfort und bietet mit dem MIPS-System noch mehr Schutz. **Made in Germany.**

Größen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-60 cm

15379 white-rosé | 15379 midnight-silver | 15379 titan-red



30.- Rabatt

### **Velohelm KED Covis Lite | 139.- statt 169.-**

Robuster Schutz, gute Belüftung und ein klares Visier bieten Schutz und Komfort auf Velo und E-Bike. **Made in Germany.**

Größen (Kopfumfang): 52-58 cm • 55-61 cm

15263 nightblue matt | 15263 gelb matt | 15263 grau schwarz



30.- Rabatt

### **Velohelm KED Mitro UE-1 | 149.- statt 179.-**

Ausgestattet mit MIPS und guter Belüftung ist der Helm ideal für den täglichen Pendelverkehr per E-Bike. **Made in Germany.**

Größen (Kopfumfang): 52-58 cm • 58-61 cm

13929 blue grey | 13929 neon green | 13929 black



30.- Rabatt

### **Velohelm GIRO Fixture / Verce | 69.- statt 99.-**

Allrounderhelm mit MIPS, gut belüftet und komfortabel.

Größen (Kopfumfang): Fixture 54-61 cm • Verce 50-57 cm

Fixture MIPS: 15764 matte trim blue | 15764 matte black

Verce MIPS: 15765 matte grey green | 15765 matte midnight

**ORTLIEB**



### **Ortlieb Packing Cubes, Pack-Taschen für Back-Roller | 59.-**

Die Packing Cubes sparen Zeit und Nerven, weil sie beim gut organisierten Packen für die Veloreise unterstützen.

13888 Ortlieb Packing Cubes



### **Seitentasche Ortlieb Back-Roller Plus QL.2.1 | 198.-**

In der geräumigen Packtasche ist die Ausrüstung wasserdicht verpackt. Inhalt: 40l. **Made in Germany.**

9853 denim-stahlblau | 9853 granit-schwarz  
9853 limone-moosgrün

Lässt sich mit wenigen Handgriffen am Velo befestigen.



### **Bikeshopper Andersen Tura Ortlieb | 313.- statt 369.- mit Rabatt-Code Velo21**

Sei es beim Einkaufen oder unterwegs mit Sack und Pack – der Andersen Bikeshopper sorgt für entspannte Mobilität. Jetzt mit der wasserdichten Ortlieb-Tasche.

15810 grün | 15810 grau | 15810 schwarz

**ORTLIEB**



### **Lenker-Korb Ortlieb Up-Town Rack City | 129.-**

Dieser «vordere Kofferraum» ist einfach unfassbar praktisch – für alle, die im Alltag häufig mit dem Velo unterwegs sind.

15648 pistachio | 15648 petrol | 15648 black



### **Velo-Kupplung G1-PullEasy und Kupplungsstift**

Zum Anhängen des Shoppers am Velo braucht es eine Kupplung und einen Kupplungsstift.

14213 Velo-Kupplung G1-PullEasy | 89.90  
15807 Kupplungsstift zu Tura | 11.90

### **Velolicht-Set KNOG Lil'Cobber | 99.-**

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

13878 KNOG Lil'Cobber



Solange Vorrat!

**GREEN SHAPE**  
GRÜNE TRETTMASCHE  
VON VAUDE

**VAUDE**

### **Regenjacke & -hose Vaude Luminum | ab 124.90**

Wer auch bei Schmuddelwetter mit dem Fahrrad im Strassenverkehr unterwegs ist, tut gut daran, dabei aufzufallen. Die Luminum-Serie von VAUDE bietet 360°-Sichtbarkeit im Strassenverkehr.

WOMEN Größen: 36-42 MEN Größen: S-XL

**WOMEN Regenjacke | 174.90 MEN Regenjacke | 174.90**

10875 canary

10880 canary

**WOMEN Regenhose | 124.90**

**MEN Regenhose | 124.90**

10877 black

10881 black

Bestellservice: [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch), per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte.





Solothurn

## Der Pendlerabzug muss Grenzen haben

Im Gegensatz zu vielen andern Kantonen erlaubt Solothurn immer noch unbeschränkte Abzüge für den Arbeitsweg in der Steuererklärung. Ein Auftrag im Kantonsrat will dies ändern.

Im Jahr 2014 begrenzte der Bund den sogenannten Pendlerabzug – den Abzug für die Aufwendungen für den Arbeitsweg im Rahmen der Berufsauslagen – auf 3000 Franken. Gemäss Artikel im VCS-Magazin 5/2019 haben bisher 14 Kantone in ihren Steuergesetzen nachgezogen, allerdings mit sehr unterschiedlichen Obergrenzen. Das Spektrum reicht von 500 (GE) bis zu 8000 Franken (AG), was bis zu einem gewissen Grad auch be-

gründet ist. In Graubünden zum Beispiel herrschen andere Voraussetzungen als in Genf.

In zwölf Kantonen, darunter Solothurn, gibt es nach wie vor keine Limite. Gemäss unserem Steueramt ziehen mehr als 1000 Solothurner Steuerpflichtige über 15000 Franken pro Jahr ab – fahren also berufsbedingt täglich über 100 Kilometer mit dem Auto. Nähmen sie den ÖV, könnten sie im Maximum die Kosten für ein GA abziehen. In

Einzelfällen sind es gar bis zu 40000 Franken, entsprechend einer Autofahrt von 240 Kilometern pro Arbeitstag (fast 60000 km pro Jahr!).

### Ökologischer Fehlanreiz

Aus diesen Gründen hat der Schreibende im Kantonsrat mit einem Auftrag die Forderung erhoben, den Pendlerabzug auch im Kanton Solothurn zu begrenzen. Ob Wohn- und Arbeitsort (sehr) weit auseinander liegen

und ob zum Pendeln das Auto benutzt wird, ist und bleibt zwar Privatsache. Steuerlich honorieren sollte es der Staat aber nicht: Diesen ökologischen Fehlanreiz gilt es nun zumindest abzuschwächen. Bei Redaktionsschluss hatte der Kantonsrat den Vorstoss noch nicht behandelt.

Heinz Flück, Vorstand VCS SO,  
Kantonsrat Grüne

## Subingen: Es fehlt Tempo 30

In Subingen steht die Sanierung der Luzernstrasse bevor. Der VCS Solothurn begrüsst die geplanten baulichen Massnahmen, hat aber eine Einsprache eingereicht, um mehr Schutz für Fussgängerinnen und Velofahrer zu erreichen.



Massnahmen für den Veloverkehr sind auf der Luzernstrasse bisher keine geplant. Tempo 30 würde die Lage wesentlich entschärfen.

Der kurvenreiche, unübersichtliche Strassenabschnitt zwischen der Kirche und dem Kreiselpfad bleibt für Schulkinder trotz den Fussgängerstreifen mit neuen Mittelsinseln gefährlich. Mit Tempo 50 ist es für Autofahrende schwierig, die dicht aufeinander folgenden Fussgänger-

streifen und das Geschehen auf ihnen rechtzeitig wahrzunehmen. Auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU) sieht auf diesem Strassenabschnitt grobe Sicherheitsmängel – insbesondere mit Blick auf den Schulweg. Deshalb ist es unverständlich, dass Tempo 30 bei

der Sanierungsplanung aussen vor blieb.

Nicht nur für den Fussverkehr birgt dieser Strassenabschnitt Gefahren. Denn es sind, wegen ungenügender Strassenbreite, keine Velostreifen vorgesehen – obwohl im technischen Bericht zum Bauprojekt als Ziel die Anpassung bzw. Vervoll-

ständigung der Radstreifen durchgeführt ist. Tempo 30 würde die Lage deutlich entschärfen: Bei grösseren Geschwindigkeitsdifferenzen sind solche Mischverkehrssituationen gefährlich und verleiten dazu, Velos gefährlich nah zu überholen.

Der VCS vertritt den Grundsatz, dass bei Kantonsstrassen-

### Velobörsen 2021 im Kanton

Gerade wegen Corona sollten die Börsen ja unbedingt durchgeführt werden: Das Velofahren boomt und die Leute hatten viel Zeit, um ihre Keller zu räumen. Noch ist nicht absehbar, wann möglich sein wird, und bei Redaktionsschluss lagen nur die Angaben aus Olten und Solothurn vor.

#### Samstag, 24. April, im Werkhof Olten, Werkhofstrasse 9

Annahme: 8–13 Uhr, Verkauf: 8.30–16 Uhr  
(Elektrovelos sind von der Börse ausgeschlossen)

#### Samstag, 29. Mai, vor dem Gewerbeschulhaus in Solothurn

Annahme: 8–11 Uhr, Verkauf: 9–13 Uhr

Aktuelle Informationen zur Durchführung der Börsen (inkl. Grenchen) finden Sie auf: [www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch) und [www.proveloolten.ch](http://www.proveloolten.ch)



© Heinz Flück  
sanierungen zwingend immer auch Massnahmen für die Velofahrenden zu planen und umzusetzen sind. Wo der Veloverkehr zugelassen ist, muss ihm die Infrastruktur die nötige Sicherheit bieten – nur so wird er sein Potenzial ausschöpfen können.

Unübersichtliche Querung der Hauptstrasse: Gefahrenquelle für die Subinger Schulkinder.

Anita Wüthrich,  
Geschäftsleiterin

## Velomärt Basel: am 5. Juni

Basel-Stadt/Baselland



Nach der Corona-bedingten Pause im letzten Jahr ist der grösste Schweizer Velomärt zurück. Er geht am Samstag, 5. Juni 2021, ab 10 Uhr (für Mitglieder schon ab 9 Uhr!) in der Messe Basel über die Bühne. Velos können online zum Verkauf angemeldet werden. Der Velomärt Basel ist nicht nur ein lebendiger

Marktplatz, sondern auch ein – auf viel freiwilliges Engagement angewiesenes – Velo-Happening für alle. Darum suchen wir für unseren «Schlössli-Glöggli»-Stand und für die Eingangskontrollen am Morgen freiwillige Helferinnen und Helfer! Meldet euch bei der Geschäftsstelle, herzlichen Dank!

## Wer hat die besten Velopisten im ganzen Land?

**Ob mit vorzüglichen Velovorzugsrouten oder Velostrassen: Beide Basel machen vorwärts mit wichtigen Projekten, die sowohl pedalenden Alltagspendlerinnen als auch Freizeitfahrern Rückenwind verleihen werden.**

In der Nordwestschweiz tut sich gerade einiges in Sachen Velo – und nicht nur, weil dank warmer Witterung viele die Velosaison früh eröffnet haben. Was seine Velovorzugsrouten angeht, leistet der Kanton Basel-Landschaft Pionierarbeit: Mit ihnen sollen innerkantonale Fahrten und solche in Richtung Stadt Basel attraktiver werden. Zu diesem Zweck hat der Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeindevertretern, Ingenieurinnen und dem VCS in Workshops die Grundlagen zur Planung und Einrichtung solcher Routen erarbeitet. Dieser neue Typus von Veloverbindungen zielt auf einen angenehmen Fahrfluss und Komfort

(nicht eine hohe Geschwindigkeit!), wenig Unterbrüche und hohe Sicherheit ab; auch mittlere und längere Distanzen sollen sich so bequem mit dem Velo erledigen lassen. Mit diesem neuen Ansatz hofft man auch Leute anzusprechen, denen es bei der heutigen Infrastruktur genau daran fehlt.

Bald schon soll nun in der Birsstadt von Reinach bis Basel eine solche Velovorzugsroute geplant und erstellt werden. Wie gut das klappt, muss sich erst noch zeigen: Es muss da eine ganze Reihe von Gemeinden am gleichen Strick ziehen. Wir sind gespannt und werden die Entwicklung aufmerksam beobachten.



© Florian Schreier

Flüssigere und sicherere Fahrt durch den städtischen Raum: Bis im Sommer entstehen in Basel-Stadt acht neue Velostrassen.

### Kurzinfos

**Aktuelles VCS-Positionspapier.** In Basel werden (s. Ausgabe 1/2021) zwei Parkings unter Pärken geplant. Wir sehen diese Investition in den fossilen Autoverkehr kritisch, zumal die Projekte wichtige Grünflächen beeinträchtigen würden. Der Vorstand hat darum ein Positionspapier zu Quartierparkings erarbeitet – zu finden unter [vcs-blbs.ch/politik](http://vcs-blbs.ch/politik).

**Mitgliederversammlung 2021.** Am Montag, 14. Juni, ab 18.15 Uhr findet unsere diesjährige MV statt, gefolgt von einer öffentlichen Veranstaltung. Alle Infos und Unterlagen dazu gibt es auf unserer Website.

Der Kanton Basel-Stadt führt seinerseits bis im Sommer acht neue Velostrassen ein, auf denen Tempo 30 gilt und Velofahrende bei einmündenden Strassen vortrittsberechtigt sind. Für flüssiges Velofahren durch die Stadt darf man sich davon einen grossen Gewinn erhoffen. Ausserdem werden in Basel einige Autoparkplätze aufgehoben, die zu nahe an Tramgleisen waren. Damit verbessert sich die

Sicherheit und sollten Trams weniger häufig durch falsch parkierte Autos blockiert werden.

### Grünes Licht fürs Rechtsabbiegen bei Rot

An der Elsässerstrasse, der Münchensteinerbrücke und bei der Pauluskirche ist es schon seit Längerem erlaubt, signalisiert mit einem quadratischen schwarzen Schild mit gelbem Velo am Lichtsignal: das Rechts-





© Florian Schreier

Dank dem erfolgreichen Testbetrieb in Basel kann sich das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos nun landesweit ausbreiten.

abbiegen bei Rot für Velos. Dank dem erfolgreichen Pilotprojekt in Basel-Stadt wird es in Zukunft nun in der ganzen Schweiz möglich sein. Was sich mit der Lösung auf Bundesebene nicht ändert: Rechtsabbiegen bei Rot ist nur gestattet, wo es entsprechend signalisiert ist. Und, nicht weniger wichtig: Die abbiegenden Velos haben keinen Vortritt.

Im Nachbaranton sind bisher noch keine solchen «Rechtsabbieger» vorgesehen, es gibt in der Tat auch nicht viele Ampeln auf Kantonsstrassen. Der VCS sieht dennoch an einigen Orten die Möglichkeit, diese Erleichterung für Velofahrer/innen auch im Baselbiet einzuführen.

Die Entwicklungen der letzten Wochen und Monate zeigen, dass in der regionalen Velopolitik und -planung einiges in Bewegung gekommen ist. So soll auch der Aeschenplatz neu gestaltet werden, insbesondere zugunsten des Veloverkehrs. An anderen Stellen, wie bei der Querung der Schwarzwaldallee, besteht jedoch weiterhin grosser Nachholbedarf. Als Stimme unserer vielen Mitglieder versuchen wir, deren Anliegen in die Projektplanungen einzubringen – damit jene, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, nirgendwo vergessen gehen.

Florian Schreier,  
Geschäftsführer



Aargau

## OASE: Divide et impera im Ostaargau

Mit zwei Tunnelumfahrungen und einem Strauss an weiteren Massnahmen will der Aargau die Verkehrsprobleme im Osten des Kantons in den Griff bekommen. Für den Projektteil Baden hat eine starke Bürgerbewegung eine Denkpause erkämpft, den Bruggen Ast hingegen will der Regierungsrat unbeirrt im Richtplan festsetzen.



**KEIN SCHWERVERKEHRSKORRIDOR  
DURCH UNSERE REGION!**

OASAR – Oase, aber richtig: Unter diesem Namen wehrt sich die Interessengemeinschaft gegen die Weiterentwicklung eines Grossprojekts, das massiven Mehrverkehr generieren würde.

Es war ein Paukenschlag: Über tausend kritische Mitwirkungseingaben aus dem Raum Baden landeten beim kantonalen Baudepartement. Nun verzichtet der Regierungsrat vorläufig auf die

geplante Festsetzung der Zentrumsentlastung Baden im Richtplan und verspricht, die Anliegen der Bevölkerung aufzunehmen. Den Weg zu diesem Etappensieg bereitete der VCS, der die OASE-Pläne seit vielen Jahren kritisch begleitet; den Marschhalt erzwang letztlich ein von strammen Rechtsbürgerlichen geführtes Komitee im Siggenthal. Doch die Zentrumsentlastung Baden bleibt auf der Agenda, mehr als etwas Zeit ist nicht gewonnen. Und zur Debatte stehen auch Teile des Gesamtkonzepts, die der VCS Aargau explizit begrüsst, etwa der Bau einer Velovorzugsroute, die Sperrung der Badener Hochbrücke für den MIV und ihre Umnutzung für die Limmattalbahnhof.

Bei der Zentrumsentlastung Brugg mit Unterquerung von Aare und Bahnhofgebiet will der Regierungsrat jedoch unbeirrt vorwärts machen. Divide et impera, teile und herrsche, so scheint seine Losung zu lauten.

**Der Region Brugg droht Arges** Spät, aber umso lauter hat sich in der Region der Widerstand zu Wort gemeldet (siehe Ausgabe 5/2020). Durch den Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke bei Koblenz würde die Region rund ums Wasserschloss zu einem neuen Schwerververkehrskorridor zwischen der im Bau befindlichen A98 und der A1/A3. Zudem würde die Untertunnelung des Flaschenhalses Brugg die Fahrt vom Zurzibiet auf die Autobahn massiv beschleunigen – beste Werbung für eine Mobilität, der die Zukunft nicht gehören darf.

Mit Medienarbeit, Plakatkampagne und Protestspaziergang hat die «IG Kein Schwerververkehrskorridor durch unsere Region», in der auch der VCS mitarbeitet, auf die drohende Entwicklung aufmerksam gemacht. Innert kurzer Zeit haben mehr als tausend Personen eine Petition an die Adresse des Grossen Rats unterschrieben, die den Verzicht auf die vorgesehene

Richtplanänderung verlangt. Ihre Sorge ist wohlbegründet: Löst der Kanton nun den Teil Baden zur Überarbeitung aus dem Gesamtkonzept heraus, während er die Detailplanung am Bruggen Ast vorantreibt, könnte am Ende die ganze Last an der Region hängen bleiben.

Die bevorstehende Festsetzung der Zentrumsentlastung Brugg im Richtplan wird sich zwar nicht mehr verhindern lassen. Doch der Widerstand wächst und hat noch grosses Potenzial – unter anderem im Unteren Aaretal, das von allen involvierten Regionen am stärksten betroffen wäre, bisher aber offiziell nur Vorteile für sich sehen will. Hier steht das Erwachen noch bevor.

Christian Keller,  
Geschäftsleiter

Für weitere Informationen und Kontakt: oasar.ch

## Wo bleibt das Verursacherprinzip?

Der Aargau teilt mit den Kantonen Wallis und Thurgau die Besonderheit, dass die Gemeinden substanzielle Beiträge an die Kosten von Kantonsstrassen zu leisten haben. «Substanziell» bedeutet in unserem Fall eine Kostenbeteiligung zwischen 20 und 60 Prozent an Bau und Unterhalt von Innerortsabschnitten, abhängig von der Finanzkraft der jeweiligen Gemeinde. Betrag der durchschnittliche Beitragssatz bei Inkraftsetzung des Strassengesetzes im Jahr 1971 noch 36,6 Prozent, ist er inzwischen auf stolze 48,8 Prozent geklettert. In den meisten anderen Kantonen werden die Gemeinden nur minimal oder gar nicht zur Kasse gebeten.

Nun hat der Regierungsrat eine Revision des Strassengesetzes vorgelegt, die einen einheitlichen Beitragssatz für die

Gemeinden von 35 Prozent vorsieht. Damit sollen deren jährliche Kosten von 38 auf 27,3 Millionen Franken sinken. Gemessen am geltenden Recht mag das eine Verbesserung sein; verursachergerecht wird die Finanzierung

der Aargauer Strassen damit aber nicht. Der VCS hat sich im Vernehmlassungsverfahren kritisch dazu geäußert, dass Kantonsstrassen auch in Zukunft über ordentliche Gemeindesteuern mitfinanziert werden. Die For-

derung nach einer Entlassung der Gemeinden aus der Beitragspflicht war im Parlament des Autokantons Aargau allerdings chancenlos. ■

### Fahrzeiten-Anzeigen im Raum Basel

In der Ausgabe 5/2020 haben wir darüber berichtet: Auf der deutschen Bundesautobahn A5 vor Basel wurden Fahrzeitanzeigen in Betrieb genommen, um den Verkehr zwischen den Grenzübergängen Weil und Rheinfelden besser zu verteilen. Diese Signalisierung unterläuft die flankierenden Massnahmen, die die Sektion Aargau im Zusammenhang mit dem Bau der neuen Brücke von Rheinfelden vor 20 Jahren erkämpft hatte – um die Gefahr zu bannen, dass Schwerverkehr den chronisch überlasteten Basler Zoll über die deutsche A98 umfährt.

Nachforschungen beim Bundesamt für Strassen haben nun ergeben, dass diese Fahrzeitanzeigen ausschliesslich für die Dauer der Sanierung der Basler Osttangente in Betrieb sind. Im Rahmen der Abklärungen sind wir auf die Vereinbarung über den Betrieb des Autobahnnetzes und der Zollanlagen im Raum Basel–Rheinfelden zwischen Deutschland und der Schweiz aus dem Jahr 1999 gestossen (sie fehlte in unserem Archiv). Dort ist der Verzicht auf eine Wegweisung für die alternative Route explizit festgehalten. Wir danken der Astra-Filiale Zofingen für die gute Zusammenarbeit.

Christian Keller, Geschäftsleiter

## Die Umfahrung Cham–Hünenberg kommt ...

**Das Bundesgericht hat im Januar unsere Beschwerde abgewiesen, der Kanton kann mit dem Bau der mehr als 270 Millionen teuren, überdimensionierten Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) beginnen. Wir ziehen kurz Bilanz.**

So enttäuschend die Nachricht aus Lausanne für den VCS Zug auch war: Wirklich überraschend kam dieser Entscheid des Bundesgerichts nicht. Aus eigener und der Erfahrung anderer wussten wir, dass solche komplexen Projekte mittels gerichtlicher Verfahren nur schwer anzugreifen sind. Auch diesmal beschränkte sich das Bundesgericht bei den umweltrechtlichen Aspekten darauf, die Ausführungen der Vorinstanzen und des Bafu als zutreffend zu bezeichnen.

Hat sich unser Aufwand trotzdem gelohnt? Das ist eine schwierige Frage, die wahrscheinlich nur subjektiv zu be-

antworten ist. Zweifellos war der Widerstand gegen die UCH finanziell und von den personellen Ressourcen her ein sehr grosses Unternehmen für die kleine Sektion Zug. Und natürlich liessen sich gewisse Leute die Gelegenheit nicht entgehen, den VCS einmal mehr als «Verhinderer» darzustellen. Auf der

**Endlich wusste man, worüber man genau abgestimmt hatte.**

anderen Seite haben wir viel Unterstützung von verschiedenen Seiten bekommen. Sogar nach dem Bundesgerichtsent-

scheid haben sich Freiwillige bei uns gemeldet, die Unterschriften gegen die UCH sammeln wollten ...

### Verhängnisvolles Verfahren

Wir hoffen zudem, unsern Beitrag dazu geleistet zu haben, dass das einstufige Abstimmungsverfahren nun der Vergangenheit angehört. Die Unzulänglichkeit dieses Verfahrens, bei dem gleichzeitig über den Projekt- und über den Baukredit entschieden wird, ist im Fall der UCH klar zutage getreten. Nachdem das generelle Pro-

jekt angenommen worden war (mit einer Mehrheit von etwa 200 Stimmen!), folgte das Auflageprojekt. Es war natürlich

viel detaillierter – endlich wusste man, worüber man genau abgestimmt hatte. Und ganz offensichtlich gab es auch einige nicht unwesentliche Änderungen gegenüber dem generellen Projekt. Daraus resultierte eine Lawine von mehr als 120 Einsprachen, die am Ende zu drei vom Bundesgericht zu behandelnden Beschwerden führten. Fast vierzehn Jahre hat das Ganze gedauert ...

Mental lassen wir das Projekt UCH nun entschlossen hinter uns – und widmen uns neuen, wohl besser lösbaren Aufgaben wie zum Beispiel der «Promenade Zug», einer Fussgängerzone im Zentrum von Zug.

Goran Vejnovic, Geschäftsführer

Zug







## Umfahrung Aarwangen: die Alternative

Im VCS-Magazin 1/2021 haben wir die neue Idee kurz vorgestellt, anstelle der geplanten, umweltzerstörenden Umfahrung von Aarwangen einen Bahntunnel zu bauen. Dahinter stehen zwei ausgewiesene Bahn- und Tunnelbauexperten, Hans Peter Vetsch und Heinz Ehrbar. Sie haben die Fragen der VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental schriftlich beantwortet.

### VCS: Was war Ihre Motivation, einer Tunnel-Lösung für Aarwangen nachzugehen?

**Hans Peter Vetsch (HPV):** Das Projekt habe ich als Eisenbahnplaner eingebracht und nicht als Gemeindepräsident, auch wenn die beiden Jobs hier natürlich schwer zu trennen sind. In meiner Gemeinde wurde das «Bützbergtäli» vor Jahren vom Autoverkehr befreit. Jetzt will der Kanton das ausschliesslich landwirtschaftlich genutzte Smaragd-Schutzgebiet oberirdisch

queren und dafür 200 Millionen investieren – ohne die Probleme wie Umwegverkehr, Lärm, Abgasbelastung und Staus damit lösen zu können. Die vorliegende Tunnelösung löst den Knoten, während die Umfahrung einfach die Auswirkungen des Verkehrs verschiebt. In Aarwangen ist es die Bahn, welche Stau und Sicherheitsprobleme verursacht.

### Wo sehen Sie die grössten Vorteile – für das Dorf, den Pendler- und den Lieferverkehr usw.?

**Heinz Ehrbar (HE):** Jede neue Strasse zerschneidet bisher unberührte Naturräume und zieht wiederum neuen Verkehr an. Es ist fraglich, ob wir uns dies in unserem dicht besiedelten Land noch leisten wollen und können. Können wir denn den berechtigten Interessen der betroffenen Region nicht auch auf umweltverträglichere Weise Rechnung tragen? Tunnelösungen in Siedlungsnähe sind durchaus geeignet, wenn Verkehrsprobleme gelöst und der Schutz der An-

### Die beiden Bahnexperten



Hans Peter Vetsch, Gemeindepräsident von Thunstetten-Bützberg, betreibt ein eigenes Beratungsunternehmen im Bereich Eisenbahnplanung (Vetsch Railrod Consulting GmbH). Er war jahrelang Leiter Betrieb und Sicherheit beim Bau von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel und ist Gastdozent an der ETHZ im Bereich Raumplanung.



Heinz Ehrbar – Inhaber der Heinz Ehrbar Partners GmbH, Beratung für Infrastrukturprojekte – lehrt als Executive in Residence an der ETHZ und bis 2021 als Lehrbeauftragter an der RWTH Aachen. 2001–2012 arbeitete er für die Alp Transit Gotthard AG, ab 2006 als Leiter Tunnel- und Trasseebau Gotthard und Mitglied der Geschäftsleitung. Danach war er in leitenden Funktionen für die Deutsche Bahn tätig.

wohnenden sichergestellt werden müssen.

**HPV:** Das Projekt widerspricht zahlreichen Artikeln des gültigen Raumplanungsgesetzes wie zum Beispiel dem vorgeschriebenen Schutz der Landschaften, Grün- und Freiflächen. Die Lösung mit einer Untertunnelung von Aarwangen wurde durch den Kanton nie untersucht, obwohl sie nur Vorteile hat.

### Gibt es auch Nachteile für die Bahn respektive den Strassenverkehr? Wenn ja, wie könnten diese minimiert werden?

**HPV:** Ich sehe keine Nachteile für die Bahn, es gibt verschiedene Beispiele von unterirdischen Linienführungen und Bahnhöfen im bewohnten Gebiet, alle werden von der Bevölkerung angenommen und geschätzt.

**HE:** In den 70er-Jahren wurde die Forchbahn in Zumikon unter Boden gelegt. Die Leistungsfähigkeit der Bahn stieg, niemand wünscht sich die Trassierung durchs Dorf zurück. Weitere Beispiele sind die Centovallbahn in Locarno, die Tieflegung der Zentralbahn in Luzern oder der Ruckhaldetunnel der Appenzelnerbahnen in St. Gallen. Zu Aarwangen: Die Konflikte zwischen Bahn und Strasse werden eliminiert. Die Immissionen aus dem Strassenverkehr aber bleiben. Diese müssen mit zusätzlichen Massnahmen verringert werden.

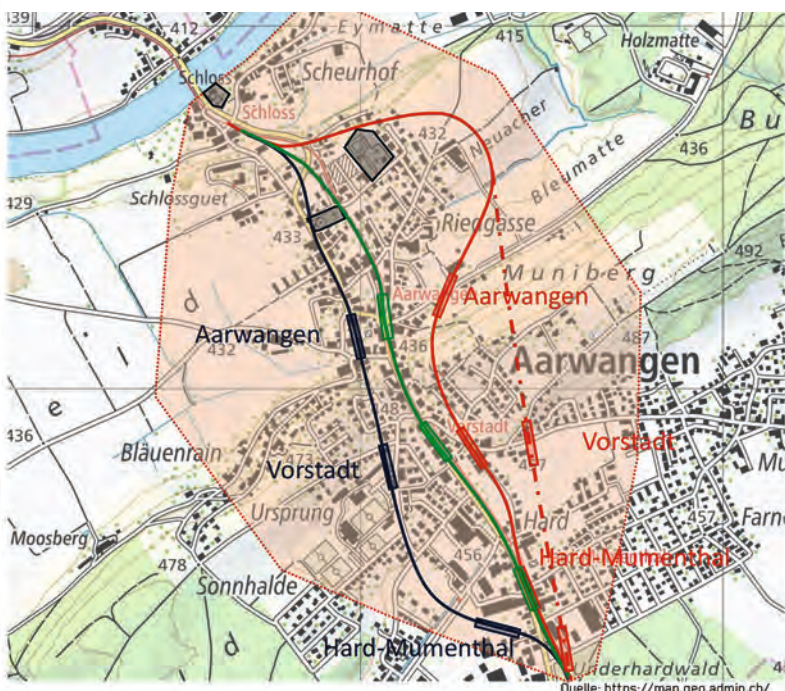
### Wo sehen Sie die grössten Risiken bei einer Realisierung?

**HE:** Beim Bau eines Tunnels ist der Baugrund immer ein Risiko. Indem der Tunnel in Aarwangen

## Projektperimeter & Varianten

### Restriktionen zur Trassierung

1. nördlicher Anschluss an die Bestandsstrecke beim Schloss Aarwangen
2. nördlicher Anschluss an die Bestandsstrecke beim Unterhardwald (Variante lang), bzw. südlich der Station Vorstadt
3. Möglichst keine direkte Unterquerung von Gebäuden
4. Freihalten eines Freiraums von ca. 3 m über dem Tunnelscheitel für Werkleitungen
5. Keine Unterquerung von Friedhöfen und Kirchen
6. Stationen möglichst in der Nähe der bisherigen Lage
7. Derzeit noch keine Berücksichtigung der Trassierungsvorschriften für Eisenbahnanlagen



Für die Tunnel-Streckenführung sind verschiedene Varianten denkbar.





Bei der Station Schloss Aarwangen sind sie getrennt, oben im Dorf aber kommen sich Bahn- und Strassenverkehr in die Quere.

## Die Vorteile der Bahntunnel-Lösung

Entscheidend sind für Hans Peter Vetsch die folgenden Punkte:

- Entlastung von Aarwangen;
- Keine Verlagerung von Verkehr in andere Gebiete;
- Maximale Sicherheit für die Bahn – die Bahnübergänge in Aarwangen fallen weg. Eigenes Trasse für die ASM, die so Betriebsflexibilität, Geschwindigkeit und vermutlich auch die Kapazität steigern kann;
- Die Anzahl Haltestellen im Dorfgebiet ist frei wählbar.

oberflächennah gebaut werden soll, kann der Baugrund aber gut erkundet werden. Mit frühem Einbezug von unternehmerischem Wissen und der Wahl geeigneter Verfahren lassen sich die baulichen Einwirkungen auf die Umgebung – Lärm, Staub, Setzungen – minimal halten. Damit steht und fällt die Akzeptanz

für bauliche Massnahmen in bewohntem Gebiet.

### Mit welchem Zeithorizont und mit welchen Kosten wäre zu rechnen?

**HE:** Entscheidend ist bei solchen Fragestellungen nicht die reine Bauzeit, sondern die ganze Phase der Beschlussfassung und Pro-

jektierung. Darüber bestimmt die Politik. Auf der Basis ähnlicher Projekte würde ich je nach Umfang der baulichen Massnahmen mit einer reinen Bauzeit von 3 bis 4 Jahren rechnen. Belastbare Kostenaussagen sind erst möglich, sobald eine ausgereifte Projektidee in Form eines Vorprojekts vorliegt, was derzeit nicht der Fall ist.

### Welche Schritte müssten nun folgen, um die Projektskizze zu konkretisieren?

**HPV:** Zuerst braucht es eine Testplanung über das ganze Gebiet, um die optimale Linienführung festzulegen. Dann ist die

Machbarkeit in Bezug auf Betrieb, Sicherheit und Bau vertieft zu prüfen und nachzuweisen. Im gleichen Zug können auch die Kosten ermittelt und eingegrenzt werden.

**HE:** Zum einen braucht es eine Trägerschaft, die sich für ein solches Projekt einsetzt. Nicht nur Autobahnen werden nur demokratisch oder aber gar nicht gebaut, sondern auch Eisenbahnen. Ist die Akzeptanz auf der Basis einer Vorplanung gegeben, kann man an die Projektierung gehen.

Die Fragen stellte Christoph Waber, Geschäftsführer VCS-RG OaEm

## Thun: Neue Sensibilisierungskampagne



© Patrick Liechi

Unter dem Lead der Stadt Thun führt der VCS von März bis September die Kampagne «Bike & Walk, Let It Slow» durch, dies zusammen mit der Gemeinde Hilterfingen, der Kantonspolizei sowie den Regionalverbänden von Pro Velo, TCS und Fussverkehr Schweiz. Gefördert werden soll damit ein rücksichtsvolles Miteinander von Fuss- und Veloverkehr in der Fussgängerzone der Thuner Innenstadt und auf dem Aarequai. Als Mittel zur Sensibilisierung dienen Tempoanzeigen, Flyer, Plakate sowie Bodenmarkierungen, und es wird auch spezielle Aktionstage geben. Weitere Informationen auf [thun.ch/bikewalk](http://thun.ch/bikewalk)

Der Aarequai wird vielseitig genutzt. Darum ist es wichtig, Rücksicht zu nehmen und Verhaltensregeln einzuhalten.

## Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Bern

Die diesjährige MV findet am **Montag, den 10. Mai** auf dem Hof von Thomas Aeschlimann im Banfeld in Aarwangen statt. Nach dem obligaten statutarischen Teil wird die MV ganz dem Thema Umfahrung Aarwangen gewidmet sein. Die Traktanden des statutarischen Teils der MV mit den dazugehörigen Unterlagen und Infos zum Ablauf des zweiten Teils werden wir so bald als möglich auf unserer Website [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch) publizieren.

Auf Grund der Corona-Massnahmen wird eine Anmeldung erforderlich sein. Sollte die Versammlung pandemiebedingt nicht vor Ort stattfinden können, werden wir uns frühzeitig bemühen, eine Video-Konferenz anbieten zu können.

Der Vorstand





St. Gallen/Appenzell

### 41 Jahre VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell»

**Donnerstag, 27. Mai 2021, 19–21 Uhr in St. Gallen, Raum für Literatur**

(Hauptpost St. Gallen, Eingang St. Leonhardstrasse)

Es erwarten euch kurze Reden und Grussbotschaften von Doris Königer/Ruedi Blumer, Co-Präsidium; Marianne Schlüchter, erste Präsidentin und Geschäftsleiterin (GL); Peter Jans, Stadtrat St. Gallen und ehemaliger GL; Yves Noel Balmer, Regierungsrat AR

- satirischer Rückblick von Schauspieler Marcus Schäfer
- musikalische Einlagen des Klezmer-Ensembles «Die Freylachen»
- Apéro riche

**Anmeldung an [info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch) bitte bis spätestens Dienstag, 25. Mai. Achtung pandemiebedingte Unsicherheiten: bitte auch Website [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch) konsultieren!**



Beliebt wie eh und je: der Veloflohmarkt der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell, wie er sich um 1990 in St. Gallen präsentierte.

### Veloflohmärkte

Falls es die Corona-Situation zulässt, finden folgende Märkte statt:

**Wil:** Altstadt, Böckebrunnenplatz bis Rathaus 24. April 2020, 8–12 Uhr

**St. Gallen:** Olma Halle 9, 8. Mai 2020, 8–14 Uhr

**Flawil:** Schulhaus Grund, 8. Mai 2020, 9–11.30 Uhr

Aktuelle Informationen dazu auf unserer Homepage.

## Jubiläumsfeier in St. Gallen

Am 31. Mai 1980, ein Jahr nach der Gründung des VCS Schweiz, wurde die Sektion St. Gallen/Appenzell aus der Taufe gehoben. Seither setzten und setzen sich zahllose Freiwillige auf Sektions-ebene und in Ortsgruppen bei vielerlei Verkehrsthemen tatkräftig für die sinn- und massvolle, umwelt- und klimafreundliche Nutzung von Rädern ein: Velorä-

der, Kinderwagen- und Rollstuhlräder, Zahn-, Bahn- und Busräder sowie – gut überlegt eingesetzte – Lenk- und Wagenräder.

Coronabedingt mussten wir die geplante 40-Jahr-Feier verschieben. Nun laden wir unsere Mitglieder herzlich dazu ein, den 41. Geburtstag mitzufeiern. Wir freuen uns auf eure Teilnahme.

Ruedi Blumer, Co-Präsident

## Sicher im Sattel

«amusebike – pedalen und geniessen»: So heisst das neue Mobilitätsangebot für erwachsene E-Bike-Fahrende von VCS, Pro Velo und der rundum mobil GmbH. Unter dem Motto «Lerne Leute und dein E-Bike kennen» werden unter kundiger Leitung und in kleinen Gruppen die schönsten Routen der Umgebung befahren. Geselligkeit und Bewegung an der frischen Luft stehen im Vordergrund, hinzu kommen praktische fahrtechnische Übungen. Denn nur eine sichere Fahrt ist eine genussvolle Fahrt. Pausen mit Erfrischungen sind ebenso Teil des Programms wie das Amuse-Bouche zum Abschluss – ein Apéro in einem typischen St. Galler Gasthof.

**Startort: St. Gallen.** Das Angebot ist im 2021 kostenlos und kann an folgenden Daten gebucht werden:

Mittwoch, 5. Mai, 13.30–16.00 Uhr

Dienstag, 25. Mai, 17.30–20.00 Uhr

Dienstag, 17. August, 16.00–18.30 Uhr

Samstag, 28. August, 13.30–16.00 Uhr

Weitere Infos unter [www.amusebike.ch](http://www.amusebike.ch) und 1–2 Wochen vor dem Kurs per E-Mail. Anmeldungen bitte per E-Mail an [info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch)



Unsere **Velofahrkurse für Kinder und ihre Eltern** können 2021 hoffentlich wieder stattfinden. Vorgesehen sind sie in Rapperswil, Wil, Flawil, Gossau, St. Gallen Wittenbach, Herisau und Teufen. VCS-Mitglieder profitieren von einem ermässigten Kursgeld.

Weitere Infos, Termine und Anmeldung unter [www.velokurse.ch](http://www.velokurse.ch)

## «viaVelo» – das Velolieferdienst-Projekt

Ein langjähriger Wunsch der Sektion und der VCS-Ortsgruppe ist in Erfüllung gegangen: Um in der St. Galler Innenstadt Einkäufe zu machen, braucht niemand mehr ein Auto. Seit August 2020 bieten die Stadt, Pro City, Agglo St. Gallen-Boden-

see und der Velokurier «die Fliege» eine neue Dienstleistung an. Wer einkauft, kann die gefüllten Taschen in den teilnehmenden Geschäften aufgeben und mit der App «viaVelo» den Transport nach Hause (Postleitzahlen 9000–9016) direkt auslösen.

Für einen Pauschalbetrag von Fr. 5.– (bis 20 kg) werden die Waren gleichentags im gewünschten Zeitfenster per Velo angeliefert.

Einen Drittel der Kosten des dreijährigen Pilotprojekts übernimmt der Energiefonds der Stadt St. Gallen. Das Angebot wird be-

reits rege genutzt: Statt Sperriges oder Schweres mitzuschleppen, tritt man entspannt den Heimweg an – oder gönnt sich gleich auch noch etwas im Strassencafé.

Doris Königer, Co-Präsidentin

Details: [www.viavelo.sg](http://www.viavelo.sg)

## «30 Jahre Petri frisch und froh»

Am 1. März 1991 begann Gabi Petri ihre Arbeit als Geschäftsführerin des VCS Zürich. Einen Monat später wurde sie in den Kantonsrat gewählt. Seither hat sie den VCS als stark politisch orientierten Verband positioniert, der sich prominent in die aktuellen Diskussionen einmischt.

Gabi Petri hat den VCS in diesen 30 Jahren in wegweisenden verkehrspolitischen Abstimmungen und Kampagnen vertreten. Vieles, was heute selbstverständlich ist, musste in geduldiger und konsequenter Arbeit hart erkämpft werden – so Anfang der 90er-Jahre unter anderem mit der Abstimmung für ein autofreies Limmatquai. Unter Petris Leitung sorgte der VCS mit einer Beschwerde gegen den Uetlibergtunnel dafür, dass das Bundesgericht – mit flankierenden Massnahmen an der Westtangente – den Schutz der Bevölkerung vor dem überbordenden Autoverkehr in den Wohnquartieren konkret durchsetzte.

Obwohl Städterin, war ihr die Alpen-Initiative nicht egal. In einer legendären Kampagne fuhr sie mit einem elektrisch betriebenen Mini-Bähnli durch den ganzen Kanton Zürich, um die entscheidende Botschaft zu vermitteln: Güter gehören auf die Bahn. Und mit einer Beschwerde erreichte sie, dass der Flughafen Zürich bei seinem grossen Ausbau ein klein wenig begrenzt werden konnte – wobei sie sich noch heute über die ungenügende Nachtruhe wegen überflüssiger Fliegerei ärgern muss.

### Die «Bahnhof-Erfinderin»

Wer eine ökologische Verkehrspolitik durchsetzt, setzt sich aus. Ein erstes Grossprojekt, das Gabi Petri den Ruf einer Verhindererin einbrachte, war die überdimensionierte Bahnhofüberbauung Eurogate in Zürich. Während Eurogate nie zum Fliegen kam, war Petri strategisch schon viel weiter. Mit der von ihr formulier-

ten Volksinitiative «Pro Durchgangsbahnhof» machte sie zur Eurogate-Zeit den Weg frei für einen zukunftstauglichen Ausbau des Hauptbahnhofs Zürich, mit der neuen Durchmesserlinie und dem Bahnhof Löwenstrasse. Das trug ihr und Paul Stopper dann in den Medien den Ehrentitel «Bahnhof-Erfinder» ein. Die Ideen des VCS für weitere Ausbauten des kantonalen Bahnnetzes hatten zwar keinen direkten Erfolg: Die Volksinitiativen für den Ausbau der Strecke Zürich-Winterthur und des Bahnhofs Stadelhofen scheiterten. Doch sie ebneten den Weg: Wer bestreitet heute noch die Dringlichkeit des Stadelhofen-Ausbaus?

### Sturm um den Hardturm

In der Verkehrs-, Umwelt- und Klimapolitik braucht es einen langen Atem. Jahrelang verlangte der VCS unter Federführung von Gabi Petri von den Baubewilligungsbehörden eine konsequent ökologische Standortpolitik bei Einkaufszentren. Heute sind Einkaufszentren auf der grünen Wiese kaum mehr möglich – dem Verbandsbeschwerderecht der Umweltschutzorganisationen im Kanton Zürich sei Dank. Aber auch hier: Langjähriges konsequentes Handeln wird kontrovers aufgenommen. Beim Einkaufszentrum und Fussballstadion Hardturm, dem Pentagon, gerieten Petri und der VCS Zürich schweizweit in die Schlagzeilen. Doch 16000 Fahrten täglich, so viele wie am Gotthard, waren ganz einfach weder umwelt- noch quartiersverträglich, das sahen auch alle Gerichtsinstanzen so.

© Markus Knauss



Sie hat der Verkehrspolitik im Kanton Zürich und darüber hinaus ihren Stempel aufgedrückt: Gabi Petri.

Schon fast Welten bewegte die Beschwerde gegen das Einkaufszentrum Sihlcity. Dieses wurde dank der schon guten Lage und einem strikten Fahrtenmodell des VCS zum Vorzeigeprojekt, was den besseren ÖV-, Fuss- und Veloverkehrsanteil betrifft.

### Viele Gründe, merci zu sagen

Im Vorstand des VCS Schweiz sitzt Gabi Petri zwar «erst» seit neun Jahren. Doch auch schon vorher war sie dort massgeblich beteiligt, so bei der Erarbeitung nationaler Initiativprojekte: 1998 für Tempo 30 («Strassen für alle») und 2008 für eine gesicherte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs. Der Gegenvorschlag dazu wurde 2014 als «FABI»-Vorlage gutgeheissen.

Und wie viele VCS-Abstimmungskampagnen Gabi Petri

wohl geleitet hat? Der jüngste grosse Erfolg war im Februar 2020 die deutliche Ablehnung des Rosengartentunnels: Nach einer langen, unseligen Vorgeschichte folgt da nun hoffentlich ein gutes Ende für die Stadtbevölkerung. Ihr und dem VCS verdanken die Umwelt und der Kanton Zürich viel, auch das rechtliche und politische Engagement zusammen mit ihrem Co-Geschäftsführer und Lebenspartner, Markus Knauss, gegen zu viel Strassenlärm in der Stadt und auf dem Land, den aussichtsreichen Widerstand gegen die unsinnige ZKB-Seilbahn – und vieles, vieles mehr. Die nächsten 30 Jahre haben begonnen!

Peter Summermatter,  
Präsident VCS Zürich





### Einladung zur Mitgliederversammlung

Im Laufe des Frühlings 2021 – zu gegebener Zeit – wird der VCS Graubünden seine Mitglieder zur ordentlichen Mitgliederversammlung im Restaurant Frohsinn beim Bahnhof Chur einladen. Traktandenliste: 1. Protokoll der MV im 2020; 2. Jahresbericht 2020 und -programm 2021; 3. Rechnung und Revisorenbericht 2020; 4. Budget 2021; 5. Wahlen; 6. Varia. Datum und Zeit werden baldmöglichst hier kommuniziert: vcs-gr.ch → Agenda.

## Nachwuchs im VCS-Vorstand gesucht

Zu seiner jährlichen Retraite im Stelserhof, oberhalb von Schiers im Prättigau, erwartete der Bündner VCS-Vorstand Besuch aus Bern. Wegen Covid-19 blieb er dann physisch unter sich: Stéphanie Penher, Leiterin Verkehrspolitik des VCS Schweiz, und die Sektionskordinatorin Sylvie Schneuwly wurden per Zoom zugeschaltet. Nach angeregter Diskussion über die Nachwuchsprobleme unserer Sektion, unseren Verband in der Nach-Corona-Zeit und die Th menschenpunkte des VCS Schweiz legte der Vorstand zwei Schwerpunkte für das laufende Jahr fest. ■ Die Suche nach Nachwuchskräften für den Vorstand soll intensiviert werden. «Der VCS ist

der glaubwürdige Umwelt- und Klimaschutzverband für nachhaltige Mobilität und Lebensqualität» – dieses Selbstverständnis übersetzt der Vorstand bestmöglich in konkrete Taten. Wer kennt eine Person, die interessiert sein könnte, darüber mitzudiskutieren und mitzuentcheiden, welche Verkehrsprojekte, welche Ideen und Abstimmungskampagnen der VCS in Graubünden unterstützen oder lancieren soll? Wer Interesse an einem unverbindlichen Einblick in eine Vorstandssitzung hat, kann sich unter 081 250 67 22 oder info@vcs-gr.ch danach erkundigen. ■ Nach drei Jahren Beratung hat das Bundesparlament am

25. September 2020 ein neues CO<sub>2</sub>-Gesetz beschlossen. Dieses schafft die Basis, um den Klimaschutz im Inland vorwärts zu bringen, wird jedoch von der Auto- und Erdöllobby per Referendum bekämpft.

Am 13. Juni 2021 kommt es deswegen zur Volksabstimmung. Ein Ja zum CO<sub>2</sub>-Gesetz ist dringend notwendig, um die Treibhausgas-Emissionen der Schweiz in den Griff zu bekommen. Der VCS Schweiz engagiert sich in der Klima-Allianz in einer gemeinsamen Kampagne für die Vorlage. Der VCS Graubünden wird innerhalb der VBU (ebenfalls Mitglied der Klima-Allianz) die vom WWF Graubünden angeführte kantonale JA-Kampagne mit 5000 Franken unterstützen.

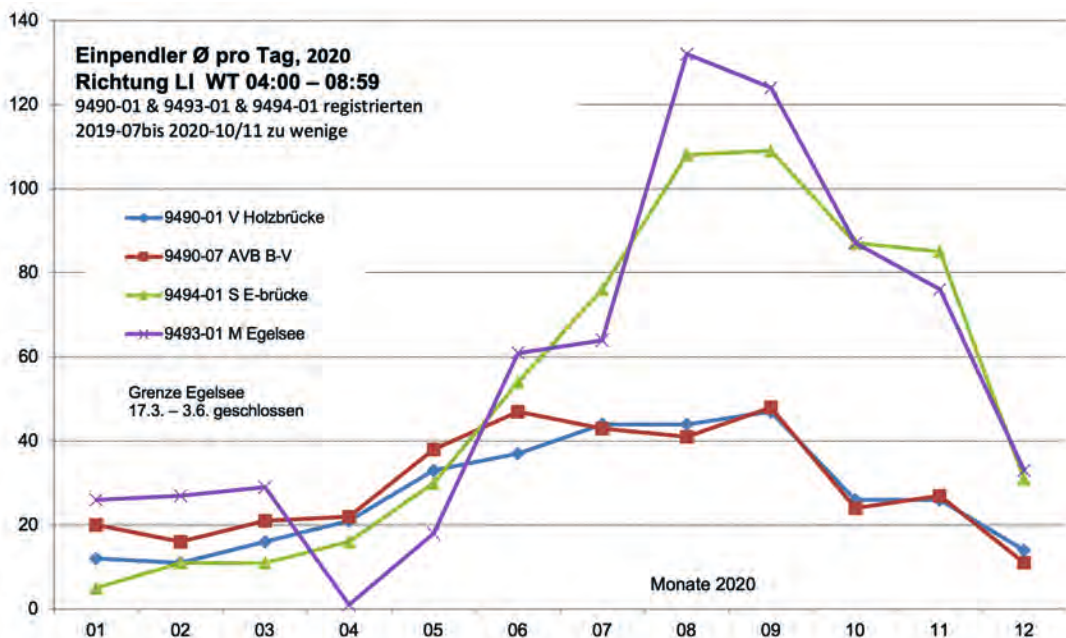
Stefan Grass



Wer die Veloinfrastruktur verbessern will, braucht Zahlen, die den Bedarf nachweisen. Sonst heisst es einfach: «Wegen ein paar Freizeitradlern bauen wir keine neue Brücke.» Doch der VCL will mindestens zwei weitere Radbrücken über den Rhein – bekanntlich pendeln über die Hälfte der Beschäftigten in Liechtenstein ein.

Leider haben wir noch nicht an allen Grenzübergängen Velozählstellen; derzeit sind es deren zwölf, wobei jene in Mauren beim Birkahof seit einiger Zeit als Spielzeug gebraucht wird – ihre Daten sind deshalb nicht aussagekräftig. Für den Zeitraum zwischen Juli 2019 und Okto-

## Nur was gezählt wird, zählt im Politgeschäft



ber beziehungsweise November 2020, als die defekten Sensoren durch den Lieferanten ersetzt wurden, weisen die «alten» Zählstellen (d.h. alle ausser der neuen Brücke Buchs-Vaduz) überdies zu tiefe Zahlen aus. Nach unserer

Schätzung entfällt an Werktagen an den Grenzübergängen gut die Hälfte des Radverkehrs auf die Einpendler/innen in beide Richtungen. Wie die Grafik zeigt, sind zwischen 4 und 9 Uhr morgens an zwei Zählstellen durch-

schnittlich je rund 120 Richtung Liechtenstein unterwegs, an den andern zwei sind es ca. 40. Eine bessere Radinfrastruktur für die Arbeitswege entlastet die Strassen zu den Hauptverkehrszeiten.

Georg Sele

### GV 2020 verschoben

In Anbetracht der Massnahmen der Regierung wegen der Corona-Situation wurde die GV auf Montag 7. Juni verschoben. Die offizielle Einladung folgt per Post.

## Parkplatzreglement: Packen wir die Chance


 Luzern

Ja zum Parlamentsvorschlag, Nein zum Referendum: Der VCS Luzern unterstützt bei der Stadtluzerner Abstimmung vom 13. Juni den Vorschlag der Mehrheit des Grossen Stadtrates für ein umweltfreundlicheres Parkplatzreglement.



Die Stadt Luzern erhält ein neues Parkplatzreglement. Der VCS sagt Ja zum ökologisch orientierten Parlamentsvorschlag.

Die Herausforderungen der Klimaerhitzung sind erkannt, die Massnahmen sind benannt: In der Verkehrspolitik der Städte braucht es dringend eine Hinwendung zu flächeneffizienten und umweltschonenden Mobilitätsformen. Ein Hebel dazu sind ökologisch ausgerichtete Parkplatzreglemente, denn diese zementieren bei Neubauten auf Jahrzehnte hinaus die Zahl der Parkplätze und beeinflussen das Verkehrsaufkommen bei den Privatautos.

Der Beschluss des Grossen Stadtrates zum «Konzept Auto-parkierung», der am 13. Juni 2021 vors Volk kommt, verdient deshalb volle Unterstützung. Das vom Parlament gutgeheissene Parkplatzreglement bringt aus Sicht des VCS nur Vorteile:

- Dank tieferen Mindest- und Maximalzahlen für die Parkplät-

ze bei neu erstellten oder komplett sanierten Liegenschaften der gut erschlossenen Zone 3 werden vermehrt autoarme Siedlungen ermöglicht.

- Durch die geplante moderate Erhöhung der Gebühren für Dauerparkkarten verringert sich der Preisunterschied zu privaten Parkplätzen, und es werden öffentliche Parkplätze frei für diejenigen, die sie wirklich brauchen.

- Dank weniger Pendlerparkplätzen werden die Aussenquartiere direkt entlastet.

- Die Verpflichtung, neue Parkplätze bei Neu- oder Umbauten entweder mit einer Ladestation für Elektrofahrzeuge auszustatten oder Vorkehrungen für eine spätere einfache Nachrüstung zu treffen, fördert einen Umstieg auf ökologischere Autos.

Die vom Referendumskomitee bevorzugte Reglementsversion – als «Kompromiss» betitelt – nimmt diese Anforderungen an ein städte- und klimataugliches

Parkierungskonzept zu wenig ernst und blendet aus, dass immer mehr Haushalte ohne Auto unterwegs sind oder dieses teilen.

Dominik Hertach, Geschäftsführer

### «Mobility Pricing – ein Modell für Luzern?»

Öffentliches Webinar am 19. Mai 2021, 19.30 Uhr

Wachsende Bevölkerung, verdichtetes Bauen, Klimaschutz – im Bereich Mobilität sind neue Ansätze zur Lösung der Verkehrs- und Umweltprobleme gefordert. Ein Ansatz ist das Mobility Pricing, das heisst eine Verkehrssteuerung über Gebühren. Wir fragen: Wäre Mobility Pricing ein Modell für Luzern?

**Jürg Röthlisberger**, Direktor des Bundesamtes für Strassen Astra in Bern, erklärt in einem Input-Referat, was Mobility Pricing ist und welche Pläne der Bund damit hat. Zur anschliessenden Diskussion dürfen wir als weiteren Gast **Prof. Dr. Ueli Haefeli**, Interface Luzern/Uni Bern, empfangen. Mit dabei ist selbstverständlich auch **Michael Töngi**, Präsident VCS Luzern und Präsident der nationalrätlichen Verkehrskommission.

Fürs Webinar ist eine Anmeldung unter [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch) erforderlich.

### MV: am 19. Mai 2021, 18.30 Uhr

Die Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Luzern findet aufgrund der weiterhin unsicheren Corona-Situation auch in diesem Jahr online statt, und zwar zweistufig: Die eigentliche Versammlung wird auf Zoom durchgeführt, die Abstimmungen/Wahlen erfolgen via Online-Formular. Beachten Sie dazu das diesem Magazin beigelegte separate Einladungsschreiben. Alle Informationen zur MV 2021 auch auf: [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch)

## Viel Luft nach oben



Die VCS-Sektion Jura ist besorgt über die stiefmütterliche Behandlung der Bahnverbindung Biel–Delle–Belfort durch die Behörden. Seit Dezember 2018 ist sie zwar wieder in Betrieb. Doch so richtig neu aufgeblüht ist die internationale Linie, trotz TGV-Anschluss in Belfort, bisher noch nicht. Dabei hat sie viel Potenzial, nutzbar für eine Reduktion des grenzüberschreitenden Motorfahrzeugverkehrs

wie auch für die Förderung des sanften Tourismus. Der VCS Jura rührt für sie deshalb die Werbetrommel mit Aktionen in der Region und unterstützt auch die neue Vereinigung «Bien Bel Itinéraire», die diese schöne Ecke des Juras touristisch voranbringen will – gestützt auf die Bahnlinie und die regionalen Velorouten.

(red)





Thurgau

## Mitwirkung zur Turnhalle Berufsschule Frauenfeld

Im November 2020 fand in der kantonalen Volksabstimmung der Neubau einer Schulsport-Turnhalle inklusive 14 Autoparkplätzen für das Bildungszentrum

Technik in Frauenfeld allgemeine Zustimmung. Im Februar lag der Gestaltungsplan zur öffentlichen Mitwirkung auf. Zu unserer Überraschung enthielt er, ohne ausreichende Begründung, plötzlich 18 Parkplätze. In unserer Stellungnahme forderten wir, dass bei der Anzahl Parkplätze in dem sonst ruhigen Wohnquartier nicht von der Abstimmungsbotschaft abgewichen werden soll und die 300 Meter vom Bildungs-

zentrum zur Turnhalle zu Fuss zurückzulegen sind. In die Planauflage im März sind diese zwei Anliegen eingeflossen. Zusätzlich befürworteten wir Ladestationen für E-Bikes/E-Autos und thermische Sonnenkollektoren mit grossen Wasserspeichern. In Turnhallen ist der Warmwasserbedarf für das Duschen hoch. Solarthermie ist die günstigste und einfachste Art der Wärmeenergiegewinnung.

Peter Wildberger

### Mobil sein und bleiben

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

am 27. April in **Frauenfeld**, am 5. Mai in **Romanshorn** sowie am 6. Mai in **Arbon**, jeweils von 8.30–12 Uhr.

Anmeldung: Tel. 071 626 10 80, E-Mail: [info@tg.prosenectute.ch](mailto:info@tg.prosenectute.ch)



Ob-/Nidwalden

## Den Verkehr in neue Bahnen lenken

In Obwalden wie in Nidwalden wird gegenwärtig ein Gesamtverkehrskonzept entwickelt. Der VCS wirkt dabei engagiert, kritisch und konstruktiv mit. Ein Überblick zum Stand der Dinge.



Bahnhof Sarnen: Im ÖV-Bereich geht es bei den laufenden Arbeiten um die Schliessung von Taktlücken und eine sanfte Angebotserweiterung, namentlich abends und für touristische Erschliessungen.

Im Kanton Obwalden sind die Arbeiten am Gesamtverkehrskonzept (GVK) weit fortgeschritten: Noch dieses Jahr soll das Werk in die Vernehmlassung gehen und danach verabschiedet werden. Ausgehend von einer Analyse des Ist-Zustands wurden Entwicklungsabsichten, Ziele und strategische Massnahmen definiert. In der GVK-Begleitgruppe sind diverse Körperschaften, Transportunter-

nehmungen und Interessengruppen vertreten, darunter auch Pro Velo Unterwalden und die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden. Wir arbeiten dabei eng zusammen, um uns möglichst wirkungsvoll einbringen zu können.

### Das «4V-Prinzip» als Leitlinie

Von zentraler Bedeutung für uns ist das Ziel, dass die Mobilität in Obwalden zukünftig ressourcenschonend, zweckmässig

und emissionsarm sein soll, indem Siedlungsentwicklung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden und bei der Massnahmenplanung das «4V-Prinzip» zum Tragen kommt. Zu den bekannten Grundsätzen der «Vermeidung», «Verlagerung» und «verträglichen Gestaltung» des Verkehrs kommt das vierte «V», das für «Vernetzung» steht. Tatsächlich gestaltet sich die Mobilität ja immer vernetzter – in Form der Kombination verschiedener Verkehrsmittel (z. B. «Bike and Ride») wie auch durch die Digitalisierung (Sharing-Plattformen, Verkehrsmanagement mit Echtzeitdaten etc.).

Erfreulicherweise ist der Nachholbedarf im Bereich Velo, insbesondere bei der Infrastruktur, unbestritten. In diversen Themenfeldern fehlt es noch an Planungshilfen und der nötigen Vertiefung. Wir begrüssen die Erarbeitung dieser planerischen Grundlage und sind gespannt darauf, welche konkreten Massnahmen daraus erwachsen werden. So sollte es in Zukunft möglich sein, die begrenzten Kantonsfinanzen gezielter und effizienter einzusetzen.

### Das A und O:

#### Am gleichen Strick ziehen

In Nidwalden steckt die Arbeit am GVK noch in den Anfängen, dementsprechend ist die «Flughöhe» noch eine andere. Die VCS-Sektion ist Mitglied der Begleit- und Echogruppe, der wie in Obwalden externe Fachpersonen zur Seite stehen. Ein erster Austausch an einer Online-Sitzung verlief positiv, dank professioneller Moderation, Gruppenarbeiten und interaktiver Rückmeldungen via Online-Tools.

Die nächsten Schritte sind angesichts des eng gesteckten Zeitrahmens bereits klar definiert. Abgerundet werden soll der ganze Prozess schliesslich mit einer öffentlichen Mitwirkung. Der VCS begrüsst die allgemeine Stossrichtung umso mehr, als eine zeitgemässe Verkehrspolitik und -planung namentlich eine gute Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden erfordert. Vom Austausch und den Kontakten, die sich aus den Echogruppe-Sitzungen ergeben, darf man sich in dieser Beziehung doch einiges erhoffen.

Daniel Daucourt

## Danke, lieber Kurt!



Ein Leben lang hat er für einen umweltfreundlichen Verkehr gearbeitet. Als er vor rund vierzig Jahren als junger Erwachsenenbildner in den Kanton Uri zog,

### Agenda

- 13. April: «Rundum mobil», Mobilitätskurs für SeniorInnen, Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, info@ur.prosenectute.ch
- 24. April, 8–13 Uhr: **Velo-börse**, Unterlehn, Altdorf (sofern die Corona-Situation es zulässt)

um hier eine Holzwerkstatt für Arbeitslose zu eröffnen, brachte er bereits Erfahrung als Basler Veloaktivist mit. So lag es dann auch nahe, dass er schon bald Vorstandsmitglied der 1986 gegründeten VCS-Sektion Uri wurde. Er ist es bis zu seinem viel zu frühen Tod am vergangenen 26. Februar geblieben.

Auf Kurt Döbelin war immer Verlass. Er hat nicht nur die Sektionskasse mit einem eigens entwickelten Buchhaltungsprogramm genaustens geführt, er war auch bei der Organisation der jährlichen Velobörse an vorderster Front dabei, er analysierte jeden neuen ÖV-Fahrplan akribisch auf Verbesserungen und Verschlechterungen, er half beim ParkingDay mit Tat und Rat. Kurt war eben auch ein genialer Handwerker, der für jedes praktische Problem bei irgendwelchen Umweltaktionen eine Lösung fand – im Nu umgesetzt in seiner Werkstatt. Selbstverständlich hat er auch sein Boot auf einem entspre-

chend umgebauten Veloanhänger transportiert. Auch mit seinem alten Laptop war er stets schnell zur Stelle, wenn es galt, für eine Strasse oder eine Bushaltestelle eine bessere Variante zu zeichnen. Und er wurde nie müde, diese bei Bedarf x-mal neu zu überarbeiten und zu optimieren.

Als Kurt Ende 2017 bei der Stiftung Behindertenbetriebe Uri in Pension ging, ahnte er wohl noch nichts von der Krebsdiagnose, die ihn kurz darauf traf. Der folgende dreijährige Leidensweg hinderte ihn nicht, bis zum letzten Tag für den VCS engagiert zu bleiben – zusätzlich auch noch in der neu entstandenen Urner Arbeitsgruppe Velo. Und es war ihm am Ende ein grosses Anliegen, seine Ämter ordentlich zu übergeben.

Kurt war kein Mann der grossen Worte, aber immer da, wenn Hilfe nötig war – zusammen mit seiner legendären Pfeife, die nie fehlen durfte. Lieber Kurt, wir danken dir, wir werden dich vermissen!

Alf Arnold, Peter Enderli,  
Harriet Kluge, Raphael Walker



1988: Kurt Döbelin im Einsatz gegen breitere Lastwagen.

### Kurznachrichten

**Bushaltestellen Kollegium: Der Kanton macht keinen Wank.** Unzufrieden mit der geplanten Neugestaltung von Bushaltestellen und Strasse beim Kollegium, hatte der VCS Verbesserungsvorschläge gemacht. Nachdem der Kanton als Bauherr uns leider keinen einzigen Schritt entgegenkam, sahen wir uns genötigt, gegen das Projekt beim Urner Obergericht Beschwerde einzulegen. Das Ziel sind behindertengerechte Haltestellen ohne Gefährdung des geschützten Baumbestandes auf dem Areal. Mit Tempo 30 sind auch hier platzsparende Lösungen möglich.

**Neue Chance dank Velopavillon am Kantonsbahnhof.** Eigentlich sollten die Velos am neuen Kantonsbahnhof Altdorf im Güterschuppen untergebracht werden. Dann stellte sich heraus, dass der Umzug der SBB-Verkaufsstelle und des Kiosks von dort ins neue Gebäude der Kantonalbank zu teuer würde, und der Kanton beschloss, auf dem Bahnhofplatz einen 10x20 Meter grossen Velopavillon zu bauen. Der VCS stimmte dieser nachträglichen Planänderung zu, entstehen doch (im Sinne der VCS-Einsprache) zusätzliche Veloabstellplätze auf der Ostseite des Bahnhofs. Und möglicherweise wird so die Arbeitsgruppe aus VCS, Rotem Kreuz, Sprungbrett Uri und Uri Tourismus ihr Projekt einer Velostation doch noch umsetzen können.

### Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen





# Äpfel, Luftboote und unerwartete Höhenmeter

Text und Bilder: Nelly Jaggi

Die Bodenseeregion ist ein geeignetes Terrain für eine mehrtägige Tour mit einem dreijährigen Velofahrer. Es gibt eine gute Veloinfrastruktur, zahlreiche Angebote für Kinder und es ist auf weiten Strecken flach.

## Tag 1: Überholmanöver

Der Dreijährige zeigt gegen den Himmel und ruft begeistert: «Ein Luftboot!» Tatsächlich stechen rund um den Bodensee die vielen Zeppeline ins Auge, nebst den unzähligen Apfelbäumen natürlich. Während die kindliche Begeisterung dem ungewohnten Objekt im Himmel gilt, konzentrieren sich der Velofahrer und die Velofahrerin auf den Weg. Der Bodenseeradweg ist nämlich ausgesprochen beliebt. Das Radlerherz freut's. Will das Kind zwischenzeitlich selber fahren – den Blick vornehmlich nach oben gerichtet –, wird den Eltern bang. Entgegenkommende sind meist auf einem E-Bike und

entsprechend schnell unterwegs. Wer in dieselbe Richtung fährt: ebenso, was zusätzlich zum Gegenverkehr viele Überholmanöver mit sich bringt.

Schon wenige Kilometer nach dem Start in Romanshorn lockt das Sünnehüsli bei Güttingen zum Halt und zieht die Blicke des Kleinen definitiv zurück auf den Boden. Hier gibt es alles, was das Kinderherz begehrt: einen alten Traktor und eine Walze, Dreiräder und Trottinette, Schaukeln und Rutschen. Aber auch Hasen, Schweine und Ziegen, letztere dürfen gar gestreichelt werden. Der lange Aufenthalt schlägt aufs Zeitbudget. Das Kind ruht sich im Anhänger aus und auf dem wei-

teren, gut markierten Weg bis zum Tagesziel Steckborn bleibt einzig im beschaulichen Gottlieben Zeit für eine kurze Pause.

## Tag 2: Kulinarischer Höhenflug

In Steckborn geht es erst einmal weg vom Seeufer in Richtung Süden, entlang der Schweizmobil-Route 60 bis Reckenwil und weiter auf der Seerückenroute nach Wäldi. Der Velofahrer mit dem Kind im Anhänger flucht, der Thurgau seiner Vorstellung war flach. Für die Strapazen entschädigt der Napoleonenturm in Wäldi, auch wenn die Sicht an diesem nebligen Herbsttag leider nicht ganz bis zu den Alpen reicht. Der Kleine ist





Die achtjochige Thurbrücke aus dem Jahr 1487 in Bischofszell (links), das einzige erhaltene Wasserschloss der Schweiz in Hagenwil (oben). Die vielen «Luftboote» über dem Bodensee faszinieren den Jüngsten (Mitte) und lenken gelegentlich von der Velofahrt ab (rechts).

nach den 206 Stufen – die hat ein netter Herr gezählt, der bereits oben auf der Aussichtsplattform steht – richtig aufgewacht.

In Neuwilen geht es weiter auf der Route 923 nach Weinfeld, wo Giusi's Bistro mit einem nicht weniger als grossartigen Mittagessen, hergestellt aus lokalen Produkten, aufwartet. Die nachmittägliche Weiterfahrt der Thur entlang nach Bischofszell kommt den vollen Magen entgegen. Bischofszell assoziiert die Velofahrerin aus dem Mittelland sofort mit der gleichnamigen Lebensmittel-fabrik. Tatsächlich taucht bei der Anfahrt unübersehbar ein Fabrikschlot auf. Die anschliessenden Internetrecherchen werden aber zeigen, dass die Bischofszell Nahrungsmittel AG weiter nördlich liegt.

Aber das Städtchen ist auch sonst einen Besuch wert. Unter der achtjochigen Thurbrücke aus dem Jahr 1487 locken Kiesstrände zum Baden und Spielen – auch mit kleineren Kindern. Die Rosengärten rund um die einst bischöflich-konstanzerische Stadt lüden zum Verweilen ein – den Dreijährigen zieht es allerdings auf den Spielplatz mit Seilbahn neben der imposanten Johanneskirche aus den 60er-Jahren. Ein Wermutstropfen ist der viele Verkehr, auch im Zentrum, der das «schützenswerte Ortsbild» nicht richtig zur Geltung kommen lässt.

### Tag 3: Ein Schloss und viele Fische

Auf der «Mostindientour» geht es von Bischofszell weiter in Richtung Amriswil. Nach knapp zehn Kilometern und einer steilen Abfahrt erreicht das Grüppchen das Schloss Hagenwil. Es ist das einzige erhaltene Wasserschloss in der Schweiz, die Entstehung geht auf das 13. Jahrhundert zurück. Im Wasser-

graben tummeln sich zwar keine Krokodile, dafür hungrige Karpfen, Goldfische und Kois. Für Reisende mit Kindern und Tierfreunde gibt es gleich auf der anderen Strassenseite einen Selbstbedienungskiosk, der auch Fisch- und Ziegenfutter im Angebot hat.

Der Dreijährige wirft Handvoll für Handvoll Fischfutter in den Schlossgraben. Danach streckt die Velofahrerin den Ziegen Futter hin, immer bemüht, auch die kleineren und schwächeren Tiere zu berücksichtigen. Das ist keine einfache Aufgabe. Der Dreijährige findet die Kämpfe der Tiere ums Futter fürchterlich und will sofort zurück zu den Fischen.

Letztere sind zwar bestimmt nimmersatt, aber dennoch akzeptiert Ersterer den Vorschlag, im Schlossrestaurant zu Mittag zu essen. Das Restaurant, das die Besitzerfamilie seit 200 Jahren führt, wartet mit einem edlen Ambiente auf. Die Velofahrenden fühlen sich nicht wirklich passend gekleidet, doch das freundliche Personal und das gutbürgerliche Mittagessen lassen das rasch vergessen. Das Tagesziel Arbon und damit wieder das Bodenseeufer erreichen die drei auf vornehmlich verkehrarmen Nebenstrassen – bis Dottenwil auf dem Konzil-Radweg und weiter nach Arbon auf der Obstgarten-Route.

### Tag 4: Veloinfrastruktur und viel Verkehr

Nach einer kurzen Fahrt auf dem Bodenseeradweg nach Romanshorn geht es mit der Fähre hinüber nach Friedrichshafen. Während auf der Schweizer Seeseite Nebenstrassen dominierten, führt auf der deutschen Seite ein gut ausgebauter Radweg dem See entlang. Leider fast immer neben der stark befahrenen Hauptstrasse, auf der werktags sehr viele Lastwagen unterwegs sind. Wenn

dann und wann die Strasse überquert werden muss, löst das trotz kluger Verkehrsführung mit Anhänger, Gepäck und einem ungeduldigen Dreijährigen auf dem eigenen Velo Stress aus.

In Immenstaad geht es endlich weg vom See und damit auch vom Verkehr. Breite, abgetrennte und bestens ausgebaute Velowege führen nach Ittendorf – dank der zahlreichen Velowegweiser fällt die Orientierung leicht. Wie schon auf der Schweizer Seite stehen entlang der Strassen allerlei Apfelbäume Spalier. Dass Äpfel auch Unerwartetes können, beweist der mittags (!) degustierte Gin vom Obsthof Steffelin, dem der Brennmeister seinen Lieblingsapfel, Elstar, beigefügt hat. Währenddessen flitzt der Dreijährige auf den bereitstehenden Spielzeugtraktoren über das Gelände des Obsthofes.

### Tag 5: Ein Wald voller Affen

Tags darauf lockt auch auf deutscher Seite ein Aussichtsturm. Motiviert folgen die Velofahrerin und der Velofahrer ab Markdorf den Schildern in Richtung Gehrenberg. Ohne Strom und nach einer Weile auch ohne Körner unterwegs, kapituliert der Velofahrer mit dem Kinderanhänger. Er steigt ab und schiebt. Ob der Turm hält, was er verspricht? Keine Ahnung, der Nebel hielt sich an diesem Vormittag leider hartnäckig. Immerhin: einmal oben auf dem Berg angekommen, folgt als Belohnung eine rasante Abfahrt.

Ziel bis Mittag ist der Affenberg Salem, wo knapp 200 Berberaffen auf einem Hügel in einem 20 Hektar grossen Wald leben. Zwar fällt das Popcorn-Füttern zum Leidwesen des Kleinen wegen Corona aus. Doch es ist sehr eindrücklich, die Tiere ganz aus der





© fotolia

# Geschenk für die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist.  
Melden Sie sich bei mir für ein Gespräch.

Ich berate Sie gerne.

**Martin Enz**  
Mitglied der Geschäftsleitung

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

Für Mensch  
und Umwelt



Nähe betrachten zu können. Die Menschen sind hier die Gäste, sie dürfen die für sie vorgesehenen Wege nicht verlassen.

### Tag 6: Nervenkitzel

Nach der Übernachtung in Überlingen geht es auf dem Bodenseeradweg nach Uhdlingen, wo der Tag mit einem Besuch der Pfahlbauten so richtig startet. Vor knapp 100 Jahren gegründet, bietet das Freilichtmuseum auf einem Rundgang Einblick in die verschiedenen Epochen der Pfahlbauten am Bodensee. Eindrücklich ist auch die Ausrüstung, die Forscher in früheren Zeiten verwendet haben, um Unterwasserfunde zu sichten und zu bergen.

Nach dem geschichtsträchtigen Vormittagsprogramm lockt später ein Abenteuerpark die Familie. Er entpuppt sich bei genauerem Hinsehen als Seilpark. Der Dreijährige steigt mit sichtlicher Begeisterung in einen Klettergurt. Der Velofahrer bietet sich umgehend und freimütig als Begleitung für den Kleinen an. Währenddessen versucht die Velofahrerin entspannt zu bleiben, während ihr eine nette Angestellte routiniert den Klettergurt festzieht und einen Helm in die Finger drückt.

Was die Macherinnen und Macher hier für die ganz Kleinen gebaut haben, ist grosses Kino: Auf zwei Parcours können Kinder bereits ab drei Jahren klettern. Sie gehen dabei unter anderem über ein «Baumklavier» oder fahren rasant an einer Tyrolienne durch die Luft. Der Dreijährige geniesst es sichtlich. Die Velofahrerin klammert sich unterdessen



### Einige Informationen:

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

[www.bodensee-radweg.com](http://www.bodensee-radweg.com)

Den Gin verkauft der Obsthof Steffelin:

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

Tolles Essen gibt es in Giusi's Bistro in

Weinfelden: [www.giusisweinfelden.ch](http://www.giusisweinfelden.ch)

Übernachten in besonderem Ambiente

im Hotel Wunderbar in Arbon:

[www.hotel-wunderbar.ch](http://www.hotel-wunderbar.ch)

Nervenkitzel in den Seilen:

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

einige Meter weiter oben mit gemischten Gefühlen an den Seilen fest.

### Fazit: unkompliziert, familienfreundlich

Das Fazit nach sieben Tagen im Sattel fällt positiv aus. Die Gastgeberinnen und Gastgeber in der Bodenseeregion tun viel, damit sich auch die jüngsten Gäste wohlfühlen.

So gibt es beispielsweise in fast allen Restaurants spezielle Kinderkarten, meist gleich zusammen mit Buntstiften, um sie beim Warten aufs Essen individuell zu gestalten.

Sportlich ist die letzte Etappe keine Herausforderung. Von Überlingen zurück nach Friedrichshafen sind es nur knapp 10 Kilometer auf dem Bodenseeradweg, nach einem Temperatursturz und bei strömendem Regen kein Unglück. Per Fähre geht es schliesslich von der Stadt der Luftboote aus zurück nach Romanshorn.

Die Reise wurde unterstützt von Thurgau Tourismus und Tourismus Marketing Baden-Württemberg.



Begeistern Jung und Alt: Tyrolienne (links) und Berberaffen (Mitte). Gehört auch dazu: Regenwetter (rechts).





# Von der Murg an die Ösch

Text und Bilder: Urs Geiser

Obwohl wir mittendrin sind im Mittelland, scheinen Siedlungsbrei und Verkehrsadern weit weg. Auf den Uferwegen zwischen Murgenthal, Aarwangen und Wangen an der Aare lässt es sich wunderbar wandern oder spazieren, baden und bräteln oder auch einfach da sein.

**D**ie Murg. Der Name hat, wie uns Wikipedia lehrt, keltische Wurzeln und bezeichnet ein Gewässer an einer Grenze. Nebst dem Zufluss der Thur gibt's «Murgen» z. B. am Walensee und in Baden-Württemberg. Auch hinter Morges stecke die keltische «Morgjä». Unsere Murg markiert heute die Kantonsgrenze zwischen Bern und Aargau – und ist gewissermassen eine Blenderin. Denn was trägt sie da, über lediglich zwei-

einhalb Kilometer, vom Oberaargau in die Aare, ins Aargauische hinunter? Kaum mehr als das, was die Langete und die Rot bis zu ihrer Vereinigung an Berner und Luzerner Wässern eingesammelt haben.

Wir überqueren beim Bahnhof Murgenthal die Hauptstrasse und sind nach wenigen Schritten auf dem Aareuferweg, der uns sofort für sich einnimmt. Mal verläuft er direkt am Wasser, mal oberhalb steiler Böschungen. Die

Aare kommt heute in ihrem klassischen Türkis daher, das in einem fort changiert. Nach dem Flusskraftwerk in Wynau hat sie schon wieder gehörig Fahrt aufgenommen. Gerade da, wo die Murg einmündet, zeigt sie sich aber auch sanft und hat es seichte Stellen – und sandige. Vermutlich von Oma und Opa lassen sich zwei Kinder auf einer Bank eben mit Energienachschub versorgen, die Plastikschaufeln und -kesselchen im Natursandkasten müssen ganz





Mal rauscht sie daher, mal strömt sie still dahin: die Aare bei Murgenthal und beim Schloss Aarwangen.

Tatsächlich gehört der Flussabschnitt zwischen Wolfwil und Wynau, der einzige nahezu unberührt gebliebene zwischen Bielersee und Rhein, zum Inventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung. Bewachsene Inselchen, Kiesbänke und der «Aarerank» oder «Aare-Cher» geben ihm das Gepräge. Die Wandfluh, ein unscheinbarer Hügel, hat dem Strom die Stirn geboten und zwingt ihn zu einem brusken Knick. Er kommentiert dies geräuschvoll mit Stromschnellen. Auf der Innenseite aber, wo wir sitzen, fliesst das Wasser seitwärts und aufwärts, die 90-Grad-Kurve setzt ein gewaltiges Wirbelsystem in Gang. Immer wieder schäumt Wasser auf, kleine Wellen tanzen Ringelreihen, jagen einander nach, verebben langsam und lassen ein Geflecht von Linien zurück, das sich in der Spätnachmittagssonne violett vom übrigen Wasserspiegel abhebt. Magisch – und schon beginnt das Spiel von vorn. Werden und Vergehen im Minutentakt...



### Abstecher ins Solothurnische

Wäre es schon Mitte April – und noch nicht Ende September – könnte man nun Ackermanns vom Restaurant Fähre in Wolfwil anrufen, um sich von ihnen auf dem Wasserweg auf Solothurner Boden befördern und bewirten zu lassen. Wir gehen weiter zum Flusskraftwerk Wynau (mit Fussgängerübergang), wo die Aare einst wasserfallmässig über

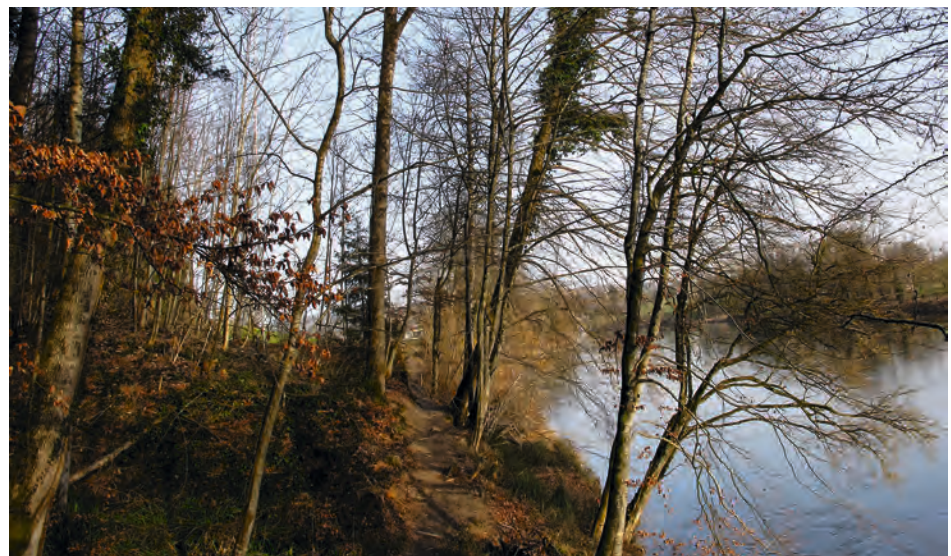
Kalkfelsen mitten in ihrem Bett hinabstürzte. Erstmals werden wir etwas abgedrängt, verlieren unsere Protagonistin kurz aus den Augen. Der Weg aber bleibt gefällig, der Asphaltanteil verschwindend klein.

Schloss Aarwangen, auf der andern Strassenseite der «Bären», mit Terrasse zum Glück hinter dem Haus. Denn das Verkehrsproblem

kurz warten. Im kleinen Wald, den wir darauf durchqueren, steht das Clubhaus der Wynauer Pontoniere, von dem aus diese ihr sportliches Spiel mit der Aare treiben. Und am Waldrand vor Wynau wartet eine Feuerstelle; an einem dicken Ast baumelt eine Schaukel.

### Spektakel am «Aarerank»

Zu unserer Rechten der Ufersaum, dessen Bäume und Sträucher eine kilometerlange Hecke bilden, zur Linken nun offenes Wiesen- und Ackerland. Vor uns liegt die auch kulturhistorisch interessante Hochzeitskirche Wynau. Wir schlendern durch die Idylle des Weilers; vom Friedhof geht der Blick zum Jura hinüber, auf die Klus von Balsthal. Und die Arbeitsgemeinschaft zum Schutz der Aare beweist auf einer Infotafel poetisches Talent: «Wo die Aare noch Fluss sein darf, wo sie rauscht, dir die ewige Geschichte erzählt vom Werden und Vergehen, dich träumen macht von fernen Zielen, wenn du dir Zeit nimmst, ihr zu lauschen ...»



Eine wilde Uferpartie, darüber ein zauberhafter Weg – und links davon im Hintergrund Profilstangen, Vorboten des Brückenpfeilers für die Umfahrungsstrasse. Ob sich dieser Umweltfrevler noch abwenden lässt? Das Interview auf Seite 40/41 gibt Anlass zur Hoffnung.



## KONTAKTE

Trage Bergschuhe / elegante Schuhe liebe Seewasser / Teewasser. Bin 67]. **SU-che fl tten Partner** (NR) für gem. Lebensgestaltung weiteres ausführlich unter VCS, Chiffre Nr. 2106, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

**Berührungen sind die Sprache** der Seele. Ich (w 60) schlank, wünsche mir berührt zu werden, im Herz, der Seele und auch auf der Haut. Bist Du gepfl. humorvoll und magst gute Gespräche? Dann freue ich mich auf Dich. Offerten unter: VCS, Chiffre Nr. 2107, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

**Den Frühling im Herzen spüren** - das wünsch' ich mir, zusammen mit Dir! Warmherzige, naturverbundene, kreative, bewegungsfreudige, coronakritische Frau (64j./170cm)wünscht sich einen achtsamen, vielseitiginteressierten, gleichaltrigen Weggefährten. (Raum Zürichsee - Bodensee) Ich freue mich auf Deine Zeilen - der Picknickkorb wartet schon! Zuschriften bitte mit Foto an: VCS, Chiffre 2108, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

## WOHNEN

Zu vermieten **Eck-Reihen-EFH**, 6,5 Zi (2'400.- exkl. NK) in Energiestadt Gipf-Oberfrick. Gute ÖV-Anbindung, natur-nah. Kontakt: a.g.b@yetnet.ch

## FERIEN SCHWEIZ

Folgen Sie unseren Pfaden und finden Sie **naturnahe Unterkünfte - natursprüngliche Kurse** - Kinderlager u.v.m. unter: [www.kurs-natur.ch](http://www.kurs-natur.ch).

**Gruyère:** Bed&Breakfast in Bauernhaus an wunderschöner Lage. Töpferatelier und Velos inkl.! [www.bnb-gruyere.ch](http://www.bnb-gruyere.ch)

**Grächen/VS, bequem eingerichtetes Chalet** für 2 bis 8 Personen, autofrei, ÖV. [www.chalet-in-alleinlage.com](http://www.chalet-in-alleinlage.com)

**Längster Sandstrand der Schweiz** nahe 4-Saison-Chalet/ 5Pers./ im 3-Seen-Land kl. Bijou! [cubus.marin@bluewin.ch](mailto:cubus.marin@bluewin.ch)

**Glück in den Bergen!** Ferien im Sunnehuus (Solardach!) an der LENK im Simmental. [www.sunnehuus-lenk.ch](http://www.sunnehuus-lenk.ch)

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



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

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

**Ruhe und Erholung im Tessin:** 1½ Z. Wohnung in Cagiallo, Val Colla, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Für Familien zusätzliches Zimmer möglich. 076 462 81 86 / [www.casa-cagiallo.ch](http://www.casa-cagiallo.ch)

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

**Sympathisches, renoviertes, ruhiges Chalet,** Belvédère im Eringertal. Dent-Blanche in der Ferne. Ideal für Familien, Miete/Woche, 4/6 Pers. [www.lesrenards.ch](http://www.lesrenards.ch)

**Vairano am Lago Maggiore,** Ferienwhg. für 4-Pers. Panorma Lage mit Seesicht + Pool. [www.ferienwohnung-gemelli.ch](http://www.ferienwohnung-gemelli.ch)

**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)

Ferien im ursprünglichen **Onsernental** - Baden im Berfluss Isorno. **Zwei Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. [www.mosogno-sotto.ch](http://www.mosogno-sotto.ch)

**Autofreie Sonnenterrasse Riederalp,** Ferienparadies im Aletschgebiet. Studio zu mieten für 2 Personen, auf Wunsch mit Babyausstattung. Komfortable und neuwertige Wohnung, zentrale Lage, Balkon mit Sicht auf die Walliser Viertausender. [rosm.bingeli@bluewin.ch](mailto:rosm.bingeli@bluewin.ch).



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

Mit gutem Gewissen Meer-schweinchen und Kaninchen halten!  
Tierfreundliche Gehege sozial produziert.  
[kleintierstaelle.ch](http://www.kleintierstaelle.ch)

Das «etwas andere» **Albergo** im Herzen des Malcantone! Wandern, Yoga, Massagen, Sonne und die wildromantische, grüne Natur genießen! [www.casa-santo-stefano.ch](http://www.casa-santo-stefano.ch), 091 609 19 35

**Im Dorfkern von Vairano/TI:** Kleines gemütliches, ganzjährig bewohntes Haus mit 3 Wohnräumen. Persönlich und mit Charme eingerichtet, gute Wohnqualität für 2-3 Pers. Wireless, Ruhig, kleiner Balkon. Lage: direkt im Wandergebiet und in Seenähe. Gute Erreichbarkeit mit ÖV/Auto. Monatsmiete über die Sommerzeit CHF 1'300.- oder ab 2 Wochen CHF 625.-/Woche. Kontakt: [j.glor@ggaweb.ch](mailto:j.glor@ggaweb.ch)

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



**Berge, See oder Schnee!**

Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene ab CHF 33 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, WLAN, Gästeküche.  
Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer  
Mit Code «vcs21» 33% Rabatt!  
[www.villa.ch](http://www.villa.ch)

## FERIEN AUSLAND

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

**Adria-Dalmatien-Insel Brac,** 6P.-Steinhaus, 100m vom Meer, allein in sonniger Waldlichtung. Prospekt: [sl.an@gmx.ch](mailto:sl.an@gmx.ch)

**Porlezza/IT: Ferienhaus** für 4-Personen, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. [www.satiren.ch/casa.html](http://www.satiren.ch/casa.html). 044 481 54 86

**Ferien in Südfrankreich,** Barjac, im Dep. Gard. Nähe Gorges d'Ardèche. Wandern, Baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus [www.champdelaplume.com](http://www.champdelaplume.com)

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

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

**Ardèche/Cêze :** Covidfrei, unabhängige Wohnung oder Gästezimmer an paradisischer Lage: "Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse" (aus Gästebuch). Allein-stehender Mas : Ruhe, Natur pur, Aussicht. Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. [www.lapourcaresse.fr](http://www.lapourcaresse.fr) T +33 4 66 55 83 82/ +33 6 11 95 31 33

**Atlantik/ Médoc** Landhaus mit originellen Zimmern. Gemütliche Ambiance gute Küche und gratis Velos, um ans Meer zu radeln. Musikinstrumente, Boule, Billard, grosser Garten und ganz viel Ruhe. [www.peyduhaut.com](http://www.peyduhaut.com)

**Insel Hvar, Kroatien,** abseits Massentourismus, Haus 2-8 Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht. [www.plavisan.com](http://www.plavisan.com)

**Rustico im Val Prino mit Meersicht** Ligurien, Canneto, Imperia. 2 Schlafz., sep. Studio, ideal für Familien, 3-5 Pers. [www.ferien-canu.ch](http://www.ferien-canu.ch), +41 79 698 23 82

**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

**Porlezza/IT: Ferienhaus** für 4-Personen, 5 Minuten zum See, viel Umschwung. [www.satiren.ch/casa.html](http://www.satiren.ch/casa.html). 044 481 54 86

**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)

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

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



**WeitWandern**  
[www.weitwandern.ch](http://www.weitwandern.ch)  
3703 Aeschiried +41 33 654 18 42

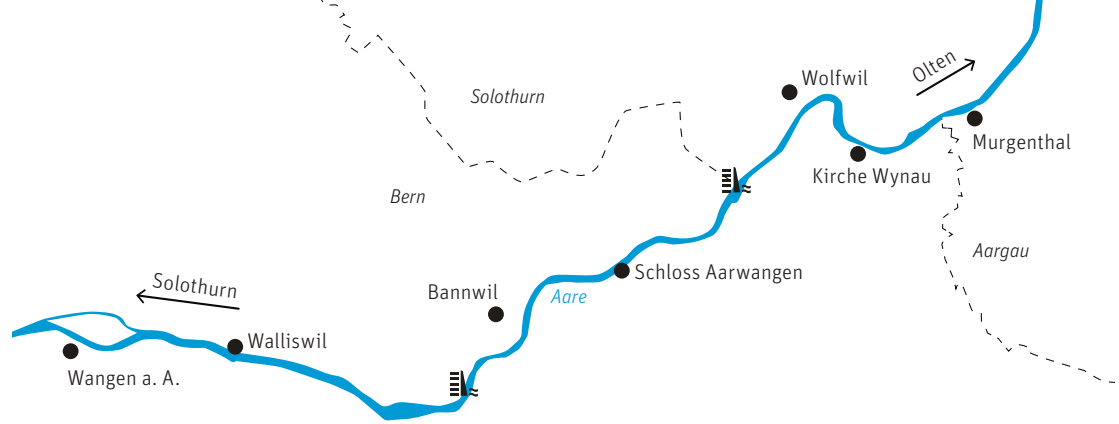
## Inseratenschlüsse 2021 für Ihre Kleinanzeigen

Nr. 3 Montag 26. April  
Nr. 4 Montag 09. August  
Nr. 5 Donnerstag 11. Oktober

**Kontakt:**  
Edith Weber, Anzeigeleitung  
Aarberggasse 61  
Postfach  
3001 Bern  
031 328 58 58  
[Inserate@verkehrsclub.ch](mailto:Inserate@verkehrsclub.ch)  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

## Praktische Informationen

An-/Rückreise via Bahnlinie Olten–Langenthal (Murgenthal) bzw. Olten–Solothurn (Wangen a. A.). Busverbindung Wangen–Herzogenbuchsee–(Langenthal). Bahn ab Aarwangen Schloss nach Langenthal/Oensingen/Solothurn. Wanderzeit: 4 ½ Std., Murgenthal–Aarwangen 2 Std.  
[www.restaurant-faehre.ch](http://www.restaurant-faehre.ch)



des Dorfs, in diesem Heft seit Jahren ein Thema, ist unüberseh- und -hörbar. Auf dem der Brücke angehängten Steg für den Velo- und Fussverkehr wechseln wir ans Nordufer, verblüffend rasch weicht der Motorenlärm dem stillen Strömen der Aare. Der Feldweg wird zum Trampelpfad: eine einzige Wonne – wären da nicht diese hohen Metallprofile gewesen. Ausgerechnet am Rand eines lauschigen Wäldchens mit besonders pittoreskem Flussufer, wo müde Bäume Äste ins Wasser hängen lassen oder umgestürzt darin liegen, wo keiner aufräumt, man der Natur ihren Lauf lässt. Nun müsste man sie einfach noch vor dieser monströsen Umfahrungsstrasse bewahren: Die Profile stehen für den nördlichen Brückenpfeiler, von dem aus sie zum Sprung ins Naherholungsgebiet Banfeld ansetzen soll.

### Kleine Wiedergutmachungen

Wir ziehen am Kieswerk Risi und an Bannwil vorüber. Infotafeln vor dem Laufwasserkraftwerk Bannwil künden vom Vorhaben, bis 2024 einen Fischpass (mit Beobachtungsraum!) zu realisieren, um Wanderfischen das Leben zu erleichtern. Wir schauen spätestens dann vorbei, wenn es die Lachse über Basel hinaus wieder bis hierher schaffen .

Fast alle Freiheit hat der Mensch der Aare geraubt, nun gibt er immerhin ein bisschen etwas zurück. Gut zu sehen ist das oberhalb des Kraftwerks in den Naturschutzgebieten Vogelraupfi und Bännliboden. Die Übergänge zwischen den Lebensräumen im und am Wasser sind zum Nutzen vieler Tierarten wieder fliessender geworden. Mit ihrer Insel und der Auenlandschaft bildet die Vogelraup-

fi auch einen landschaftlichen Höhepunkt der Tour. Gegenüber mündet die Önz in die Aare, und das aufgestaute Wasser macht das Flussschwimmen hier fast zum Seebad.

Die letzte Wanderstunde ist nicht mehr ganz so reizvoll, trotz schöner Schilfgürtel und der nun nahen Jura-Kulisse. Und egal, ob man beim Walliswilsteg nochmals die Seite wechselt (eher ja, sagen wir) oder nicht, dem Waffenplatz Wangen a. A. entkommt man nicht. Umso schöner ist dann der Einzug in die mittelalterlichen Mauern des Städtchens. Es findet sich hier auch ein weiterer Wasserträger der Aare, die Ösch. Kein Fluss wie die Murg, nur ein Bach ist sie, dafür stolze 28 Kilometer lang. Wir haben heute immerhin gut halb so viel geschafft. ■

Urs Geiser ist Regioseiten-Redaktor und versteht das Ja des Berner Volks zur Umfahrung von Aarwangen weniger denn je.



Ackermanns vom Restaurant Fähre befördern Ausflüglerinnen und Ausflügler auf dem Wasserweg auf Solothurner Boden.





Die Verbindung, die wir suchen, führt auf den Berggipfel auf 1797 Meter Höhe. Die Aussicht ist überwältigend.

## WETTBEWERB

# Sie verbindet den See mit dem Berg

**W**ir suchen eine Pionierin, die dieses Jahr ihren hundertfünfzigsten Geburtstag feiert. 1871 erbaut, war sie die erste Bergverbindung nicht nur in der Schweiz, sondern in ganz Europa. Sie bringt die Touristinnen und Touristen auf knapp 1800 Meter Höhe, auf die so genannte «Königin der Berge». Das Verkehrsmittel, das auf dieser Linie eingesetzt wird, war auch das erste, das

über einen revolutionären «gezahnten» Mechanismus verfügte, der später von weiteren Transportmitteln wie zum Beispiel Seilbahnen adaptiert wurde. Heute können die Passagierinnen und Passagiere an zwei verschiedenen Abfahrtsorten das Verkehrsmittel besteigen. Die Fahrt auf den Gipfel dauert eine halbe Stunde und bringt die Reisenden bequem ganz oben auf den Berg.

### Die Königin

Der in der Zentralschweiz liegende Berg bietet zahlreiche Sommer- und Winterwanderwege sowie verschiedene Aktivitäten, die Jung und Alt gleichermaßen begeistern. Die Königin befindet sich zwischen zwei Kantonen und überragt den See mit den vier grossen Armen. Zu jeder Jahreszeit kann hier mit tollen Ausflügen eine wunderbare Landschaft entdeckt werden. Gegen 1815 erschien eine Panoramazeichnung von Heinrich Keller, dank der das Bergmassiv mit seiner Schönheit zu einem grossen Anziehungspunkt wurde. Dieses Interesse für den Berg war für die Behörden der Anlass, das von uns gesuchte Transportmittel zu erbauen und so den alpinen Tourismus zu fördern.

Die angenehme Bergfahrt garantiert im Sommer wie im Winter ein atemberaubendes 360-Grad-Panorama. Und eine gute Nachricht für regelmässige ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer: Die Strecke ist im SBB-Generalabonnement inbegriffen.

Daniela Ruchti-Sanchez ist Praktikantin beim VCS Schweiz

### ZU GEWINNEN:

Ein schnelles Klever-E-Bike im Wert von Fr. 5999.–



© Klever Mobility

Klever Mobility hat das X Speed Swiss speziell auf die Bedürfnisse und Gesetze des Schweizer Markts angepasst. Das schnelle E-Bike bietet so alles, was sich eine Pendlerin, ein Pendler auf Alltagswegen wünscht. Für besonders lange Strecken kann das Elektrovelo mit leistungsfähigeren Akkus aufgerüstet werden, wodurch eine Ladung für bis zu 200 Fahrkilometer reicht.

### Um welche Verbindung handelt es sich?

Senden Sie uns Ihre Antwort bis am 3. Mai 2021, um an der Verlosung teilzunehmen.

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

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

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

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

#### Lösung letzte Ausgabe:

Luzern

**Gewonnen** hat den Aufenthalt im

Eden-Spiez-Hotel am Thuner See

Sylvianne Etienne aus Courtemaîche.

Wettbewerbspreis offeriert von



Wer aber in der Stadt wohnt und direkt beim Bauern einkaufen will, sollte dies mit nachhaltigen Verkehrsmitteln tun oder sich beliefern lassen.



STÉPHANIE PENHER

## Randen: regional und bio – bis zum Teller

Die Umweltbilanz eines Einkaufs hängt nicht nur von den gekauften Produkten ab, sondern auch davon, mit welchem Verkehrsmittel eingekauft wird. Wer zu Fuss oder mit dem Fahrrad einkauft, trägt zur Verbesserung der Klimabilanz, aber auch zur Vermeidung von Verkehrsproblemen bei.

Der Einkaufsverkehr belegt den dritten Platz der Verkehrsverursacher, nach den Verkehrszwecken Freizeit und Arbeit, und er wächst. Dabei sind die Einkaufswege in der Schweiz vergleichsweise kurz: 36 Prozent sind nicht länger als ein Kilometer, 73 Prozent nicht länger als fünf Kilometer. Mehr als die Hälfte aller Einkäufe haben in einer Tragtasche Platz. Trotz kurzer Wege und geringer Last kaufen viele Menschen in der Schweiz mit dem Auto ein.

Die Konzentration von Geschäften am Rand von Städten oder Agglomerationen oder gar Einkaufszentren auf der grünen Wiese verleiten geradezu zum Einkauf per Auto. Befinden sich die Läden hingegen im Ortskern, sind sie leichter zu Fuss, per Velo oder mit dem ÖV erreichbar. Das verbessert nicht nur die Umweltbilanz des Einkaufs, sondern nützt auch den anderen Geschäften in der nahen Umgebung und belebt die Ortskerne.

Eine Erhebung der Hochschule Luzern zum Konsumverhalten der Schweizer Bevölkerung während der ersten Pandemiewelle hat gezeigt: Die Befragten wollen auch nach der Coronakrise beim Kauf von Gütern des täglichen Bedarfs nicht nur vermehrt auf die Regionalität achten, sondern auch öfters im Quartierladen oder direkt auf dem Bauernhof einkaufen.

Diese Entwicklung ist begrüssenswert. Wer aber in der Stadt wohnt und direkt beim Bauern einkaufen will, sollte dies mit nachhaltigen Verkehrsmitteln tun oder sich beliefern lassen. Das Angebot der Hauslieferdienste ist vielfältiger geworden. Wir bestellen unsere Produkte bei einem Lieferanten, der die Ware direkt beim Hof oder Produzenten bezieht und sie dann einmal pro Woche per Lastenvelo liefert. So bleibt die Rande bis zum Teller bio. Für alle, die noch auf der Suche nach einem passenden Angebot sind: Auf der Plattform [www.vcs-carfree.ch](http://www.vcs-carfree.ch) gibt es unter der Rubrik Einkaufen eine Liste mit Lieferanten und weitere Tipps zum Einkauf ohne Auto.

Stéphanie Penher ist Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kampagnen und GL-Mitglied des VCS Schweiz. Sie backt mit Bioranden aus der Region einen leckeren Kuchen.

### Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Silvano Cerutti, Yves Chatton, Nelia Franchina, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Brigitte Mader, Nadja Mühlemann, Stéphanie Penher, Daniela Ruchti-Sanchez, Anina Schweighauser, Christine Steinmann, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 69554 (deutsch 55175, französisch 14379). Die nächste Ausgabe erscheint am 28. Mai 2021. **Insertionsschluss:** 26. April 2021. **Adressänderungen:** [mga@verkehrsclub.ch](mailto:mga@verkehrsclub.ch).

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

gedruckt in der  
schweiz



## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### NÄCHSTE NUMMER

#### Wir fordern einen Masterplan Velo!

Die Zukunft gehört dem Velo! Mit dem Veloweggesetz, das vermutlich Ende 2021 in Kraft treten wird, ist die Schweiz auf einem guten Weg. Doch um schweizweit eine gute, durchgehende und sichere Veloinfrastruktur zu planen, braucht es zusätzlich eine nationale Strategie. Wie ein solcher Masterplan Velo aussehen könnte, welche Städte bereits Velostrategien umsetzen und wie sich Velofahrerinnen und Velofahrer bei fehlender Infrastruktur selber helfen, lesen Sie im nächsten VCS-Magazin.





VCS-E-Bike  
Pannenhilfe im  
Combo



## Profitieren Sie jetzt vom Aktionspreis für unsere kombinierten Pannenhilfen!

Schliessen Sie jetzt die Pannenhilfecombo für nur Fr. 60.– statt Fr. 70.– ab. Haben Sie bereits eine der beiden VCS-Pannenhilfen, können Sie die E-Bike-Assistance für Fr. 20.– oder die Auto-Pannenhilfe für Fr. 40.– hinzufügen. Der Versicherungsschutz gilt für beide Pannenhilfen (Schweiz/FL) bis am 31.12.2021.

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch  
und Umwelt

**VCS**



# EXKLUSIV FÜR AUTOFAHRER: DER ÖKOLOGISCHE REIFENABDRUCK!

SCHNELLER BREMSEN.  
LEISER FAHREN.  
TREIBSTOFF SPAREN.

[WWW.REIFENETIKETTE.CH](http://WWW.REIFENETIKETTE.CH)

 energieschweiz



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Umwelt BAFU

