



Mehr Plan, mehr Spass, mehr Leben

Nicht nur gelbe Farbe am Boden:
Wir fordern einen Velo-Masterplan

Seite 18

Sie fahren, wir
kompensieren
Ihren CO₂-
Ausstoss!



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

Verringern Sie Ihren ökologischen Fussabdruck: Schliessen Sie Ihre **Autoversicherung** beim VCS ab! Wir kompensieren im ersten Jahr den CO₂-Ausstoss Ihres Autos bei myclimate. Verlangen Sie eine Offerte bis am 31. Juli 2021 und profitieren Sie von den Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder!



Jetzt Offerte Verlangen und CO₂-neutral fahren!

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

Versicherungsträgerin: **ZURICH** CO₂-Kompensationspartnerin: **myclimate**



Für Mensch
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Klimaschutz:** JA am 13. Juni zum CO₂-Gesetz
- 8 **Schulweg:** Warum Elterntaxis nicht empfohlen sind
- 9 **Kostenpflichtiger Veloselbstverlad:**
Unkompliziert bis umständlich
- 10 **E-Bike-Fahren:** Üben und geniessen
- 12 **Elektromobilität:**
Interview mit Stephan Walter vom BFE
- 15 **JungVCS:** Porträt einer jungen Aktivistin
- 16 **Versicherungen:** Corona-tauglicher Reiseschutzbrief
- 17 **Pedibus:** Ein Schulwegmärchen



40 **Städtereise:**
Geschichtsträchtiges
Yverdon-les-Bains

- 42 **Wandern im Tessin:** Treppauf in den siebten Himmel
- 45 **Hochrheintriennale:** Ein Ausflug für Kunstaffine

28 **Mitgliederangebote**

30 **Berichte aus den Regionen**

48 **Wettbewerb**

49 **Bitte mitdenken! mit Anders Gautschi**

50 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Bern hat eine Velo-Offensive. Einen Masterplan fürs Velo fordert der VCS für die ganze Schweiz und widmet dem Thema im September eine Fach-

tagung. In unserem Dossier lesen Sie, warum Bern Vorbild ist, wie Tagungsreferent Patrick Rérat von der Uni Lausanne die Schweizer Veloförderung einordnet und warum trotzdem auch unkonventionelle Ideen Platz haben müssen.

Das Velo hat mit dem wuchtigen JA zum Bundesbeschluss Velo auch für den letzten grossen verkehrspolitischen Erfolg an der Urne gesorgt. Nun braucht es erneut ein JA: Am 13. Juni kommt das neue CO₂-Gesetz zur Abstimmung – das Wichtigste dazu lesen Sie in aller Kürze auf den Seiten 6 und 7. Sie haben unseren bisherigen Abstimmungskampf unterstützt? Sie haben Ihren Freunden erklärt, warum das neue CO₂-Gesetz absolut notwendig ist? Sie sagen am 13. Juni JA? Wir bedanken uns ganz herzlich bei Ihnen.

Ich wünsche Ihnen einen schönen Sommer.

Nelly Jaggi
Leiterin Redaktion

DOSSIER

Wir fordern einen Velo-Masterplan

Für Menschen von acht bis achtzig, im Alltag und in der Freizeit: Eine gute Veloinfrastruktur erfüllt breite Anforderungen. Damit das funktioniert, fordert der VCS einen nationalen Velo-Masterplan.



Emissionen: Verkehr stagniert

Im April hat das Bundesamt für Umwelt BAFU das Treibhausgasinventar 2019 publiziert. «Die Treibhausgasemissionen in der Schweiz beliefen sich im Jahr 2019 auf 46,2 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalente, rund 0,3 Millionen Tonnen weniger als 2018», schreibt das BAFU. Die Emissionen lagen damit 14 Prozent tiefer als im Basisjahr 1990. Im Gebäudesektor sind sie seither um 34 Prozent gesunken, in der Industrie um 14 Prozent. Im Sektor Verkehr hingegen liegen sie noch immer über dem Niveau von 1990! Nach heutiger Einschätzung wird die Schweiz ihr nationales Klimaziel für 2020 von minus 20 Prozent Treibhausgasausstoss gegenüber 1990 verfehlen. Um die Emissionen deutlich zu senken, ist eine Verstärkung der Massnahmen, wie sie das revidierte CO₂-Gesetz vorsieht, unumgänglich (mehr dazu: Seiten 6 und 7).



2021 ist das Jahr der Schiene

Die Europäische Union (EU) hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die Mobilität ist einer der Schlüsselfaktoren, um dieses Ziel zu erreichen. Um die Bahn als Alternative zum Auto und zum Flugzeug zu stärken, hat die EU 2021 zum Jahr der Schiene erklärt. Sie sieht dabei drei Handlungsfelder vor: Erstens den Aufbau neuer Direktverbindungen im Tages- und Nachtverkehr zwischen europäischen Metropolen. Zweitens eine Vereinfachung des Ticketkaufs und drittens die Investition in grenzüberschreitende Infrastrukturen.

Auch Bundesrätin Simonetta Sommaruga und SBB-Chef Vincent Ducrot waren bei der Lancierung dabei. Schon im September 2020 hat der VCS den Bundesrat in einer Petition (Bild) dazu aufgefordert, sich gegenüber der EU verstärkt für ein besseres Ticketing einzusetzen. Das Jahr der Schiene bietet dazu nun beste Gelegenheit. Es braucht mehr Engagement, damit den Absichtserklärungen auch Taten folgen!



Erste Expertinnenrunde der Verkehrsstiftung

Die Schweizerische Verkehrsstiftung ist ein «Thinktank» für verschiedene verkehrspolitische Themen. Ziel der Stiftung ist die Förderung des menschen- und umweltgerechten Verkehrs – unabhängig von politischen Parteien und Interessenorganisationen. Mitglieder des Stiftungsrates sind Peter Vollmer und Paul Schneeberger, der VCS ist mit Zentralpräsident Ruedi Blumer und Geschäftsführer Anders Gautschi vertreten.

Am 6. April hat die Verkehrsstiftung in einer hochkarätig besetzten Runde über das Thema E-Scooter und Digitalisierung diskutiert. Am virtuellen Tisch sassen Expertinnen und Experten aus Behörden, Verbänden und Industrie. Es ging unter anderem um spezifische Herausforderungen im Umgang mit E-Scootern, die Gewährleistung der Verkehrssicherheit, technologische Anforderungen und gesetzliche Grundlagen.

Weitere Infos unter www.verkehrsstiftung.ch

Muskelkraft und Klima stärken

Mit unterschiedlichen Aktivitäten führten der VCS und seine Sektionen im Rahmen des ersten nationalen «Carfree Shopping Day» am Samstag, dem 8. Mai 2021 – und damit nach Redaktionsschluss – vor Augen, dass Einkäufe entspannt und ohne Privatauto getätigt werden können. In Bern rollte ein Cargovelo mit Kaffeeauschank durch die Stadt, in La Chaux-de-Fonds stand ein Infostand am Place du marché, während in Freiburg digitale Spots verbreitet wurden.



Infos und Tipps zum nachhaltigen Einkaufen:
www.vcs-carfree.ch/themen/einkaufen



Mehr klimaschonende Nutzfahrzeuge

Das Angebot an elektrisch angetriebenen leichten Nutzfahrzeugen ist jüngst grösser geworden. Dies zeigt die Aktualisierung der Lieferwagen-Umweltliste des VCS, welche Lieferwagen und Minibusse aufgrund ihrer Umweltbelastung bewertet.

Seit dem vergangenen Herbst sind 16 neue, elektrisch angetriebene Lieferwagen und Minibusse auf den Markt gekommen. Zwar kosten elektrisch angetriebene Fahrzeuge beim Kauf immer noch etwas mehr als solche mit Verbrennungsmotor, dafür sind die Betriebs- und Unterhaltskosten deutlich tiefer. Für lange Strecken ohne Auflademöglichkeit sind Nutzfahrzeuge mit Gasantrieb aus Umwelt-sicht eine sinnvolle Alternative, insbesondere wenn sie mit Biogas betrieben werden.

Die Lieferwagen-Umweltliste des VCS berücksichtigt die Emissionen des Treibhausgases CO₂, den Lärm und bei Modellen mit Verbrennungsmotor die Luftschadstoffe. Bei Elektrofahrzeugen werden die Umweltschäden durch die Batterieproduktion einbezogen.

➔ Weitere Infos unter lieferwagen-umweltliste.ch



© zvg



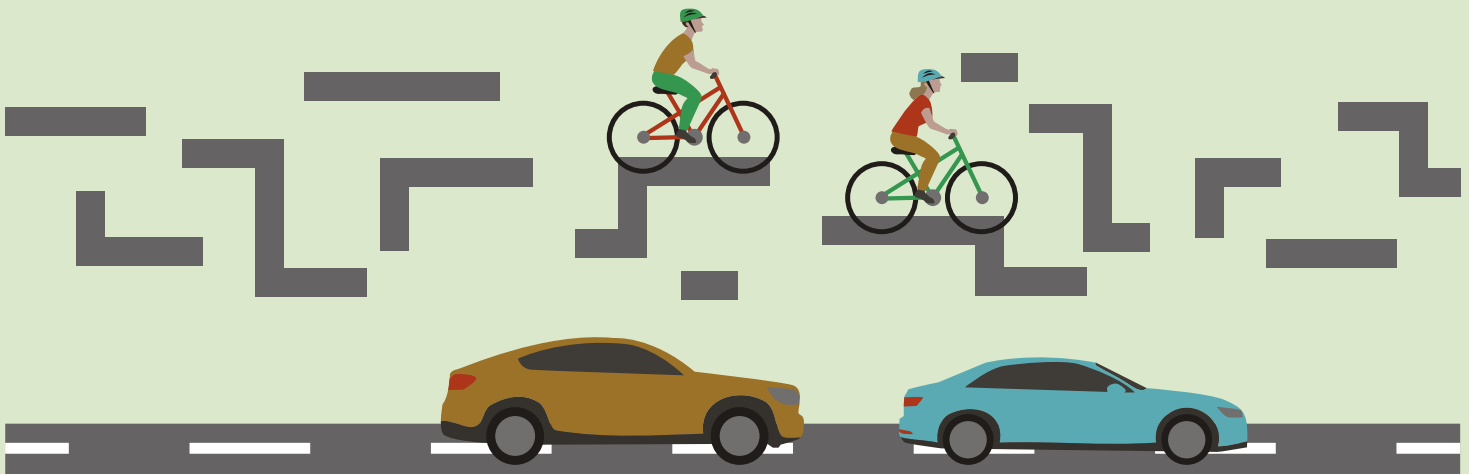
Schweizer Pärke entdecken mit «Railway»

Wein degustieren im Naturpark Schaffhausen, eine kulinarische Schatzsuche in der Biosfera Val Mustair oder ein Picknick im Jurapark Aargau: eine schöne Art, die Schweizer Pärke zu entdecken. Ab Mai bietet «Railway» tolle Freizeitideen in Schweizer Pärken an. Sie gelten in Kombination mit einem ÖV-Ticket. Die neuen Angebote entstanden im Rahmen der Kooperation «Fahrtziel Natur», in der sich der VCS, das Netzwerk Schweizer Pärke, der Vogelschutz sowie SBB und Postauto engagieren. Das Ziel ist, die umweltfreundliche Anreise in die Pärke zu fördern.

Weitere Infos und Angebote unter www.sbb.ch/schweizerpaerke

Der Weg ist nicht das Ziel – auch Velofahrende mögen es direkt

Die Autobahn führt schnurgerade durchs Land. Wer auf dem Velo unterwegs ist, trifft auf abrupt endende Velostreifen, fehlende Markierungen auf Kreuzungen oder umständliche Wegführungen: Die Veloinfrastruktur hat definitiv Luft nach oben. Inspiration und Lösungsansätze in unserem Dossier ab Seite 18.



Illustrationen: muellerluetolf.ch/Smirna Oschouning

JA zum Klimaschutz

CO₂-Gesetz Das neue CO₂-Gesetz bringt dringend nötige Massnahmen, um die Emissionen zu senken – auch im Verkehrssektor. Am 13. Juni kommt das Gesetz vors Stimmvolk und es braucht nicht weniger als ein deutliches JA dazu.

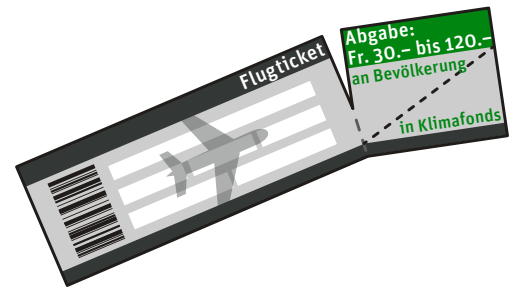


«Lassen wir uns nicht irritieren von den rückwärtsgerichteten Interessen der Erdöl-Lobby. Das CO₂-Gesetz ist der richtige Weg zu einem vernünftigen Klimaschutz.»

Melanie Mettler, Nationalrätin GLP/BE



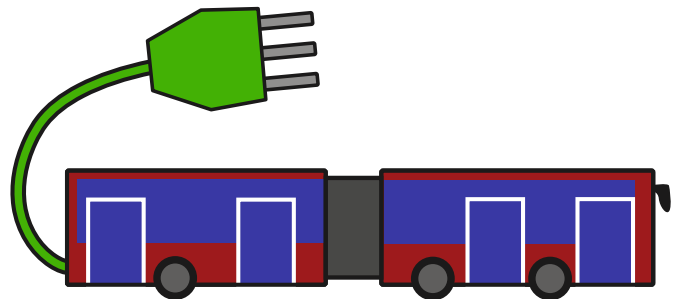
Wir sagen **JA**, weil mit dem neuen CO₂-Gesetz die Emissionen neuer Autos bis 2030 im Vergleich zu heute um die Hälfte gesenkt werden.



Wir sagen **JA**, weil es mit dem neuen CO₂-Gesetz endlich eine Flugticketabgabe gibt. Mehr als die Hälfte dieser Einnahmen wird an die Bevölkerung und an Unternehmen rückverteilt, der Rest fliesst in einen Klimafonds.



Wir sagen **JA**, weil es dank dem Klimafonds neue Nachtzugverbindungen aus der Schweiz geben wird.



Wir sagen **JA**, weil das neue CO₂-Gesetz die Elektrifizierung des öffentlichen Verkehrs weiter vorantreibt.

Wir sagen **JA**, weil das neue CO₂-Gesetz gut ist für Mensch und Umwelt.

«Ich stimme für das CO₂-Gesetz, denn es ist richtig und nötig, dass auch der motorisierte Verkehr seinen Beitrag zum Klimaschutz leistet.»

Ruedi Blumer,
Präsident VCS Schweiz

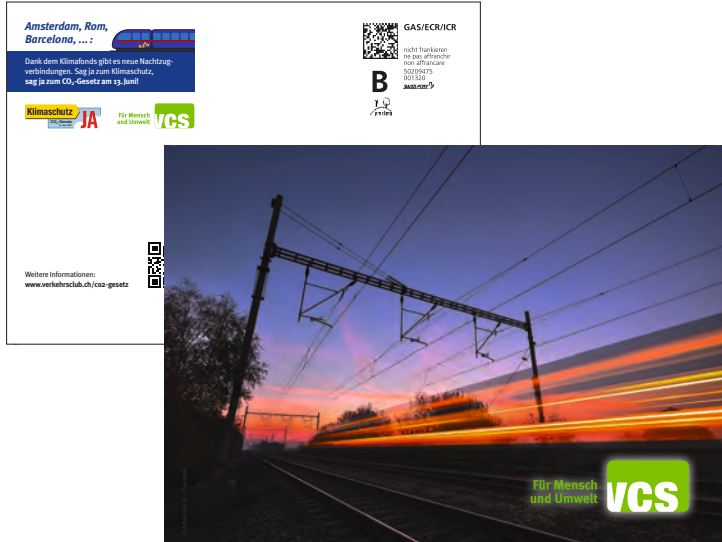


«Die Schweiz hat JA gesagt zum Abkommen von Paris. Mit einem JA zum CO₂-Gesetz macht die Schweiz Nägel mit Köpfen.»

Prof. Thomas Stocker, Universität Bern



© Remo Eisner, Bern



© setturners.ch

Wir sagen allen danke, ...

... , die unsere bisherige Abstimmungskampagne unterstützt haben. Indem sie uns mit einer Spende finanziell unterstützt haben, indem sie einen Leserbrief geschrieben haben, indem sie an einer Standaktion mitgeholfen haben, indem sie an ihrem Gartenzaun den Weg in Richtung Klimaschutz gewiesen haben, indem sie... Ohne Ihre Unterstützung wären wir nicht bis hierher gekommen. Nun braucht es einen letzten Schritt: Wer die Möglichkeit hat, legt am 13. Juni ein JA zum CO₂-Gesetz in die Urne. Nur so können wir alle gemeinsam einen Schritt in Richtung Klimaschutz machen.

Postkarte verschicken?

Sie wollen nachhaltig reisen? Dank dem neuen CO₂-Gesetz können neue Nachtzugverbindungen geschaffen werden. Senden Sie die Postkarte im Umschlag an Ihre Freunde, Familie, Kolleginnen oder Nachbarn! Oder verschicken Sie eine Karte mit dem PostCard Creator der Post – Bilder zum Herunterladen und eine Anleitung finden Sie unter [www.verkehrsclub.ch/co₂-gesetz](http://www.verkehrsclub.ch/co2-gesetz).



© Parlamentsdienste

«Der Flugverkehr macht fast 30 Prozent unserer Klimarechnung aus. Ich unterstütze das CO₂-Gesetz. Es ermöglicht endlich, in diesem Bereich Massnahmen zu ergreifen.»

Lisa Mazzone, Vizepräsidentin VCS Schweiz und Ständerätin Grüne/GE

Die JA-Parole herausgegeben haben (vollständige Liste unter www.klimaschutz-ja.ch):

Bundesrat, Nationalrat, Ständerat, Schweizerischer Gemeindeverband, Schweizerischer Städteverband, Energiedirektorenkonferenz

Parteien: SP, Grüne, FDP, Die Mitte, Grünliberale, EVP

Gewerkschaften: vpod, SEV, SGB, Travail.Suisse, Unia

Klimaschutzorganisationen:

Alpen Initiative, Greenpeace, Birdlife, Klima-Allianz, KLUG, Klima-Grosseltern CH, Naturfreunde Schweiz, Pro Natura, Protect our Winters, Schweizerische Energie-Stiftung, Verein Klimaschutz Schweiz, WWF Schweiz

Wirtschaft:

BKW, Axpo, Economiesuisse, Suissetec, Bankiervereinigung, Swiss Re, BASF und viele mehr

Verkehr:

IGöV, TCS, VöV, Pro Bahn, Swiss eMobility

Weitere Organisationen:

Alliancesud, Brot für alle, Caritas, Casafair, ethos, Pro Juventute, Swissaid, Terre des Hommes suisse, Unicef, Fair unterwegs, Fastenopfer, FriedensFrauen Weltweit, Public Eye, Stiftung für Konsumentenschutz

Kinder sind keine statistischen Werte

Schulweg «Sicher, aber ... im Auto wird man einfach mittransportiert»: Warum Elterntaxis für das eigene Kind zwar auf kurze Sicht am sichersten, auf dem Schulweg aber trotzdem nicht empfohlen sind, erklärt Ruth Beer von der BFU.

Von Anina Schweighauser

© Sam Buchli



Elterntaxis führen zu Mehrverkehr und gefährden Kinder, die zu Fuss unterwegs sind.

Es ist eine provokante Aussage, mit welcher die Autorin jüngst an einer Fachtagung konfrontiert wurde: «Der Schulweg im Auto ist für das eigene Kind am sichersten.» Schliesslich engagiert sich der VCS seit vielen Jahren dafür, dass Kinder zu Fuss zur Schule gehen – der Pedibus feierte 2019 das 20-Jahr-Jubiläum, «walk to school» wird heuer zum zehnten Mal durchgeführt. Sind wir auf dem Holzweg?

«Schaut man die einzelne Fahrt an, ist diese Aussage korrekt», sagt Ruth Beer. Sie ist wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU und setzt sich unter anderem mit der Unfallprävention bei Kindern auseinander. Rein statistisch ist das Unfallrisiko für Kinder von 0 bis 16 Jahre im Auto tatsächlich tiefer, als wenn sie zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind.

Mehr als Statistik

«Aber das ist kurzfristiges Denken. Öffnet man das Feld – Elterntaxis generieren Mehrverkehr rund um Schulen –, können andere Kinder gefährdet werden. Auch hat das Kind

weniger Gelegenheit, selber zu üben, und kann dadurch weniger Erfahrungen sammeln.» Ein Rattenschwanz an Konsequenzen also, welche die Statistik ausklammert.

Werden Kinder ständig mit dem Auto zur Schule gefahren, hat das auch Auswirkungen auf ihre Entwicklung. Ihre Abhängigkeit hält länger an, und sie können weniger rasch lernen, allein unterwegs zu sein. «Das Unterwegssein mit anderen Kindern oder auch Erwachsenen ist eine reichhaltige Erfahrung und ein wichtiger Entwicklungsschritt», sagt Beer. Ganz anders die Fahrt im Auto: «Da wird das Kind einfach mittransportiert und verhält sich – gezwungenermassen – passiv.» Die Kinder selber stehen Elterntaxis oft ambivalent gegenüber: Auf der einen Seite mögen sie es, von den Eltern zur Schule gefahren zu werden, auf der anderen Seite haben sie den Wunsch nach Eigenständigkeit.

Massnahmen wie die Aktionswochen «walk to school» helfen, die Lust der Kinder zu wecken, den Schulweg zu Fuss zurückzulegen. Nebst der Sicherheit spielen zudem Faktoren wie Gesundheit und Umwelt eine Rolle. «Da ist der Schulweg zu Fuss immer

die bessere Lösung als die Fahrt mit dem Auto», betont Ruth Beer.

Eltern überzeugen und einbinden

Der VCS engagiert sich mit verschiedenen Massnahmen dafür, dass möglichst viele Kinder sicher zu Fuss zur Schule gehen können. Die Mobilitätskonzepte Schule setzen bei der Infrastruktur an. Die Wege werden in Zusammenarbeit mit Kindern, Eltern, Lehr- und Fachpersonen analysiert und anschliessend optimiert.

Das ist auch aus Sicht der BFU ein zentraler Ansatz. «Eine sichere Infrastruktur hilft mit, Unfälle zu verhindern», sagt Ruth Beer. Sie ist überzeugt, dass gute Infrastruktur von den Eltern wahrgenommen wird. Begleitend könne Eltern eine getroffene Massnahme erklärt und ihnen aufgezeigt werden, wie sie ihr Kind unterstützen können, seinen Schulweg selbständig zu meistern. Diese aktive Einbindung der Eltern ist wichtiger Bestandteil eines Mobilitätskonzepts Schule.

Das richtige Mass

Und wenn sich die Infrastruktur nicht im nötigen Ausmass verbessern lässt? «Dann braucht es flankierende Massnahmen, die gewährleisten, dass ein Kind zu Fuss gehen kann, wie zum Beispiel den Pedibus», sagt Beer. In jedem Fall lautet die goldene Regel: «Üben, üben, üben.» Denn oft überschätzen Eltern die Fähigkeiten ihrer Kinder.

Sie hat auch Verständnis für die Sorge der Eltern um ihre Kinder: «Ein Teil davon ist sicher gesund. Ist der Weg nicht zumutbar, kann das durchaus Anlass sein, ein Kind länger zu begleiten.» Schlägt es aber in eine übermässige Fürsorglichkeit um, tue das weder den Eltern noch dem Kind gut. ■

Anina Schweighauser ist beim VCS Schweiz zuständig für die Kampagne «walk to school». Als Kind nahm sie den Schulweg täglich zu Fuss in Angriff.

Unkompliziert bis umständlich

Velofahren Wer am Wochenende ein Velo in einem Intercityzug verladen will, muss seit März einen Platz reservieren. Der VCS hat sich bei Velofahrerinnen und Velofahrern nach ihren ersten Erfahrungen erkundigt.

Von Nadja Mühlemann und Nelly Jaggi

Velofahren erfreut sich grosser Beliebtheit und damit auch die Velomitnahme im Zug. Um den Platzproblemen Einhalt zu gebieten, haben die SBB an Wochenenden und Feiertagen eine Reservationspflicht für die Velomitnahme in Intercityzügen eingeführt. Der VCS und weitere Organisationen wehren sich mit einer Petition

dagegen. Anders Gautschi, VCS-Geschäftsführer, ist überzeugt: «Wenn der öffentliche Verkehr im Freizeitverkehr eine attraktive Option bleiben will, dann muss die SBB den nötigen Platz für die Mitnahme von Velos schaffen.» Wir haben uns bei Velofahrern nach ihren ersten Erfahrungen erkundigt.



Petition unterzeichnen unter act.campax.org/p/velopetition

KAS versteht nicht, warum es für Velos derart viele Restriktionen gibt. Ist ein Velo verpackt, darf es gratis transportiert werden. Unverpackt ist es kostenpflichtig, wohingegen 15 Paar Ski kein Problem sind.

DANILO MATHEZ pendelt regelmässig mit dem Velo und empfindet die Reservationspflicht als mühsam und kompliziert. Deshalb weicht er vermehrt auf Regionalzüge aus oder transportiert sein Velo verpackt.



URSINA REINHARD stört sich daran, dass die Reservationspflicht die Flexibilität einschränkt. Gerade eine Biketour lässt sich zeitlich nicht immer präzise planen, etwa bei einer Panne. Für die Zukunft wünscht sie sich mehr Veloplätze in den Zügen.



Photos: VCS

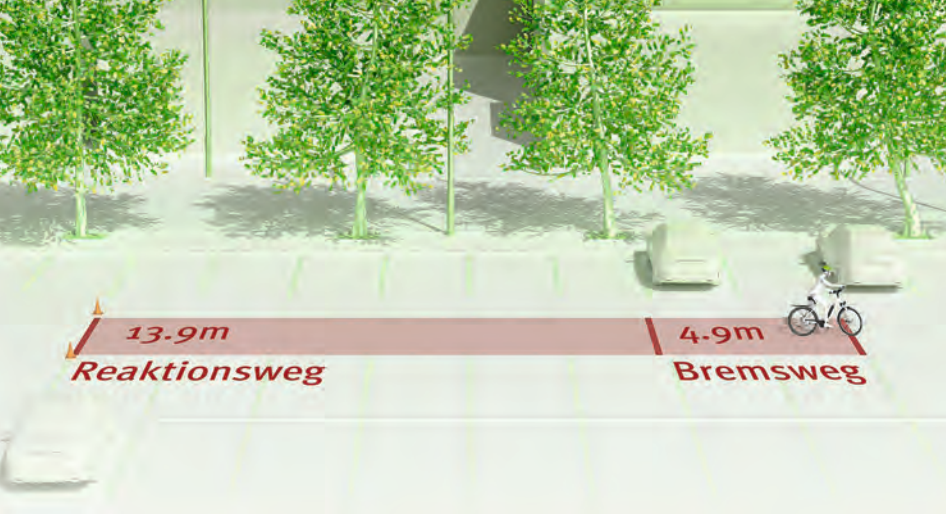


CLAUDIA BERLIN konnte ihren Veloplatz problemlos reservieren und begrüsst die Platzgarantie. Umso ärgerlicher findet sie es, wenn die Wagen nicht nummeriert sind oder der reservierte Platz mit Koffern überstellt ist.



KONRAD LÄDERACH zeigt sich wenig begeistert: Weil er weder über die technischen Voraussetzungen noch über das notwendige Know-how verfügt, um mit der SBB-App eine Reservation zu tätigen, verlässt er sein Velo an den Wochenenden nur noch in Regionalzügen.

CARLA GRÜTTER sagt, die Reservation sei unkompliziert – sofern sie mit dem normalen Velo unterwegs ist. Will sie ihr Tandem verladen, muss sie dafür zwei Plätze reservieren – und hat dann oft doch keinen Platz im Zug.



© guavemotion.ch/DavidFritsche

Überrascht: Reaktions- und Bremsweg auf dem E-Bike sind lang.

Bringt Sicherheit: gezieltes Üben vor der ersten Ausfahrt, zum Beispiel mit einer Slalomfahrt.

Üben und geniessen

Velofahren Das E-Bike boomt, noch nie wurden so viele E-Bikes verkauft wie im letzten Jahr. Wer nach längerer Abstinenz (wieder) auf das E-Bike steigt, bereitet sich idealerweise gut darauf vor. Wie das geht, erfahren Sie hier.

Von Christine Steinmann

Fühlt sich an wie Rückenwind, ist aber nicht ohne: elektrische Unterstützung auf dem Velo. Das Fahrverhalten eines E-Bikes unterscheidet sich stark von jenem eines konventionellen Velos und erfordert dadurch andere Fahrfertigkeiten. Anfänger wie geübte E-Bike-Fahrerinnen sollten sich dessen bewusst sein und sich deshalb vor der Fahrt intensiv mit dem Gefährt vertraut machen.

Der ungewohnte Schubeffekt und das grössere Gewicht können überraschen und dazu führen, dass die Kontrolle über das

Velo verloren geht. Oft werden zudem aufgrund der höheren Tempi Reaktions- und Bremsweg unterschätzt.

Am besten in einen Kurs

Oft sind gerade Anfängerinnen und Anfänger subjektiv davon überzeugt, das E-Bike im Griff zu haben. Doch das stimmt häufig leider nicht. Wer ein wenig Zeit investiert und sich das notwendige Fahrkönnen aneignet, trägt viel dazu bei, Selbstunfälle zu vermeiden. Die wichtigsten Manöver können im verkehrs-

Pedalen und geniessen

Beim neuen Mobilitätsangebot «amuse-bike – pedalen und geniessen» von «mobil sein – mobil bleiben» werden unter dem Motto «Lerne Leute und dein E-Bike kennen» unter kundiger Leitung und in kleinen Gruppen schöne Routen der Umgebung befahren. Geselligkeit und Bewegung an der frischen Luft stehen im Vordergrund. Hinzu kommen praktische Übungen mit dem E-Bike. Denn nur eine sichere Fahrt ist eine genussvolle Fahrt. Am Ende des Programms steht ein Amuse-Bouche, ein Apéro.

Das Angebot ist kostenlos, die ersten Ausfahrten finden 2021 in verschiedenen Regionen der Deutschschweiz statt, Kursorte und Termine unter www.amusebike.ch.

Üben macht sicher

- Sanft anfahren, auch in Steigungen: Lenker nicht einschlagen, geringe Unterstützungsstufe, kleiner Gang.
- Richtig bremsen: Vorderrad- und Rückradbremse gleichzeitig und gleich stark betätigen. Denken Sie daran, dass mit dem Tempo auch der Reaktions- und der Bremsweg länger werden.
- Gefühl fürs E-Bike entwickeln: Pylonen oder Petflaschen in Abständen von circa einem halben Meter aufstellen und Slalom fahren.
- Gleichgewicht trainieren: Ohne oder mit geringster Unterstützungsstufe in einem kleinen Gang auf gerader Strecke möglichst langsam fahren. Dazu weit nach vorne schauen!
- Kurvenfahren: Hier ist die Blickrichtung entscheidend. Kopf und Oberkörper in Kurvenrichtung drehen, dabei das kurveninnere Pedal oben halten.
- Trottoirränder und Absätze überwinden: Das Vorderrad entlasten und mit leichtem Zug am Lenker über das Hindernis heben. Hindernisse immer im rechten Winkel anfahren, um ein Wegrutschen zu verhindern.

Die zwei Videos «Vor der ersten Ausfahrt» und «Erhöhen Sie Ihre Sicherheit» zeigen wertvolle Tipps und die wichtigsten Manöver. Sie finden sie zusammen mit vielen weiteren Informationen zum E-Bike unter www.verkehrsclub.ch/e-bike.

freien Raum, zum Beispiel auf einem grossen Parkplatz, eingeübt werden. Oder man nimmt, um sich besser vor Missgeschicken zu schützen und den Fahrspass zu steigern, an einem Fahrsicherheitskurs teil (siehe Kasten). Wer zudem vorausschauend fährt, weit nach vorne blickt und das Tempo rechtzeitig der Situation anpasst, schafft die besten Voraussetzungen, um das E-Bike im Strassenverkehr gut im Griff zu haben. ■

Christine Steinmann ist Expertin für Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz und schätzt jede Form von Rückenwind.

vcs boutique

über 1'500 Outdoor-Artikel
und 12'000 Reisebücher rund
um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch



Bademantel mit Kapuze Cocoon Microfiber Bathrobe with Hood | 59.90

Der ultraleichte Microfiber Bademantel von Cocoon ist extrem saugfähig, trocknet schnell und hat ideal für Reisende ein praktisches und kleines Packmass. Grössen: S-XXL
15461 anchor grey



Picknick-Decke Rumpl Stash Mat | 89.-

Dank dem kleinen Packmass findet die Picknick-Decke immer einen Platz im Rucksack. Die DWR-beschichtete Oberseite weist Sand, Tierhaare, Geruch und Flecken ab.
15041 Deepwater Rays



Helinox Sunset Chair | 159.90

Der Sunset Chair von Helinox verfügt dank längerer Standbeine über eine komfortable Sitzhöhe. Die hohe Lehne bietet optimale Unterstützung für deinen Rücken.
15473 scarlet/iron | **15473** blue paisley | **15473** black



Solarpanel GoalZero Nomad 10 | 139.-

Das Nomad 10 bietet die Möglichkeit sein Telefon oder andere kleine elektronische Geräte überall dort aufzuladen, wo die Sonne scheint.

15388 GoalZero Nomad 10



Isolierflasche Klean Kanteen TKWide Vacuum Insulated | 54.90

Die auslaufsichere und robuste Trinkflasche ist ideal für den Alltag. Durch die Vakuumisolierung Climate Lock™ bleiben die Getränke stundenlang heiss oder kalt. Volumen: 592 ml
14293 marigold | **14293** real teal
14293 black



Wasserfilter Katadyn BeFree | ab 44.90

Der flexible und faltbare Trinkbeutel muss nur mit Wasser befüllt werden und spendet sofort sauberes und erfrischendes Trinkwasser.

Volumen: 600 ml & 1000 ml
14610 Katadyn BeFree 600 ml | **44.90**
12363 Katadyn BeFree 1000 ml | **54.90**



Sitzmatte Therm-a-Rest Lite Seat | 39.-

Dieser Sitz im Miniaturformat ist der ideale Begleiter für schnelle Reisen mit leichtem Gepäck und überall dort, wo es wirklich auf den Platz ankommt.

12677 orange | **12677** green | **12677** blue



Wanderstock RocAlpes RT 620 Carbon | 119.-

Die Trekkingstöcke von RocAlpes aus Carbon sind in der Länge individuell anpassbar und werden in der Schweiz hergestellt.

14469 RocAlpes RT 620 Carbon



Portabler Gasgrill SKOTTI | 179.-

Der Skotti ist wohl der erste und einzige portable Grill den man mit Gas oder Holzkohle beheizen kann. Skotti ist aus langlebigem Edelstahl produziert und hinterlässt in der Natur keine Spuren. Inkl. Packtasche. Ohne Gaskartusche.

13644 Gasgrill SKOTTI | **179.-**
15760 Zubehör: SKOTTI Grill-Plancha | **44.-** | **15047** Zubehör: SKOTTI Grill-Deckel | **89.-**



Besteck-Set Akinod 12h34 magnetisch | 36.90

Das kompakte Akinod-Besteck wird mit Hilfe von starken Magneten zusammengehalten und lässt sich leicht transportieren. Das Set besteht aus einem grossen Löffel, einer 4-zahnigen Gabel und einem Messer.

16078 blue mosaic | **16078** diagonal | **16078** arabesken



Holzkocher Bushcraft Bushbox | 34.90

Die Bushbox ist ein kleiner, handlicher und preisgünstiger Steck-Hobo. Als Brennstoff können Zweige, Äste oder auch Laub verwendet werden. Inkl. leichter Baumwolltasche.

16001 Holzkocher Bushcraft Bushbox

«Viele Strecken müssten wir gar nicht zurücklegen»

Interview: Nelly Jaggi

Stephan Walter, über 50 Unternehmen und Verbände haben die Roadmap Elektromobilität 2022 unterzeichnet. Darunter auch das Bundesamt für Energie BFE und der VCS. Das Ziel: ein Anteil von 15 Prozent Elektroautos bis 2022. Welche Rolle kommt dem BFE zu, um dieses Ziel zu erreichen?

Es ist wichtig zu erwähnen, dass die Roadmap Elektromobilität 2022 eine freiwillige Initiative und kein Top-down-Masterplan ist. Das grosse Engagement der zahlreichen Beteiligten an der Roadmap ermöglicht eine breit abgestimmte Förderung der Elektromobilität in der Schweiz. Das BFE kümmert sich zusammen mit dem Bundesamt für Strassen ASTRA um die Organisation der Roadmap-Aktivitäten und die Vernetzung der Akteure aus den verschiedenen Branchen.

Wie muss man sich das konkret vorstellen?

Wir organisieren beispielsweise Treffen und Workshops für den Erfahrungs- und Wissensaustausch zwischen den beteiligten Organisationen und Unternehmen. Gleich-

Elektromobilität Warum Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz zentral sind und welche weiteren Massnahmen es für eine zukunftsfähige Mobilität braucht – Mobilitätsexperte Stephan Walter erklärt aus Sicht des BFE.

zeitig sind mehrere Bundesämter mit eigenen Massnahmen in der Roadmap vertreten. Der Aufbau der Plattform www.ich-tanke-strom.ch war eine Roadmap-Massnahme von EnergieSchweiz. Sie zeigt die Verfügbarkeit der öffentlich zugänglichen Ladestationen für Elektroautos in Echtzeit. Ein anderes Beispiel ist der Aufbau eines Schnell-Ladernetzes entlang der Nationalstrassen durch das ASTRA.

Das Ziel von 15 Prozent Steckerfahrzeugen an den Neuzulassungen wurde bereits erreicht: Im ersten Quartal 2021 lag der Marktanteil der rein elektrischen Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride bei

die Mehrheit der Strecken elektrisch zurückzulegen.

Wir betrachten die Plug-in-Hybride als Übergangstechnologie, die einer breiten Verankerung der Elektromobilität in der Bevölkerung dient. In den nächsten Jahren werden diese Fahrzeuge aber zunehmend an Bedeutung verlieren.

Das BFE unterstützt auch ausserhalb der Roadmap mehrere Projekte zur Förderung der Elektromobilität.

Ja, EnergieSchweiz unterstützt unter anderem mit verschiedenen Massnahmen im Bereich der Information und Beratung sowie

«Das Ziel von 15 Prozent Steckerfahrzeugen an den Neuzulassungen wurde bereits erreicht: Im ersten Quartal 2021 lag der Marktanteil der rein elektrischen Fahrzeuge und der Plug-in-Hybride bei 16 Prozent.»

16 Prozent. Aufgrund der erfreulichen Entwicklung regte Bundesrätin Simonetta Sommaruga bei der Roadmap-Community kürzlich an, über eine Verlängerung der Roadmap und über ehrgeizigere Ziele zu diskutieren.

Plug-in-Hybride stossen bekanntlich massiv mehr CO₂ aus als in offiziellen Messungen angegeben. Müsste man die Forderung daher nicht anpassen?

Bei Plug-in-Hybriden ist eine «artgerechte Haltung» zentral. Sie sollten nur angeschafft werden, wenn man einen grossen Teil der Strecken tatsächlich elektrisch zurücklegen kann. Dies erfordert eine hohe Disziplin der Halterinnen und Halter sowie Ladeinfrastruktur zu Hause und idealerweise am Arbeitsplatz. Auf diese Weise ist es möglich,

der Erarbeitung von Hilfsmitteln, zum Beispiel für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Mit dem Merkblatt «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», das in Zusammenarbeit mit dem Schweizerischen Ingenieur- und Architektenverein SIA entstanden ist, wird Planungssicherheit geschaffen. Wir erhoffen uns dadurch, dass die darin enthaltenen Standards und Empfehlungen sich bei Neubauten und auch grösseren Umbauten zugunsten der Elektromobilität durchsetzen werden.

Für Gemeinden und Städte hat EnergieSchweiz einen Leitfaden zur Elektromobilität erstellt. Unternehmen, die ihre Flotte elektrifizieren möchten, können sich beim von EnergieSchweiz unterstützten Projekt «charge4work» kostenlos beraten lassen.



Stephan Walter ist Fachspezialist Mobilität beim Bundesamt für Energie BFE.



Nebst einem guten Netz an öffentlichen Ladestationen braucht es Lademöglichkeiten am Wohn- und Arbeitsort.

Ein grosses Thema bei der Elektromobilität ist die Ladeinfrastruktur. Wo steht die Schweiz hier im Moment und welche Rolle soll dabei der öffentlichen Hand zukommen?

Die Schweiz verfügt über ein vergleichsweise dichtes Netz an öffentlich zugänglichen Ladestationen, aktuell sind es circa 5800. Zentral sind Lademöglichkeiten am Wohnort oder am Arbeitsplatz. Im Rahmen der Roadmap Elektromobilität werden aktuell Diskussionen über neue Zielsetzungen und Massnahmen unter anderem zum Laden zu Hause oder am Arbeitsplatz geführt.

Gerade Personen, die in einer Stadt wohnen, haben oft keinen eigenen Stellplatz und sind auf Ladeinfrastruktur auf öffentlichen Parkplätzen angewiesen. In Bern wurde kürzlich ein Pilotprojekt zum sogenannten Laternenladen, dem Laden an der Strassenlaterne, gestartet, das von EnergieSchweiz unterstützt wird.

Für Mieterinnen und Mieter besteht die Schwierigkeit darin, bei privaten Parkplätzen Ladestationen zu installieren.

Ja, in diesem Bereich braucht es noch Anstrengungen. Wir gehen davon aus, dass das geplante Förderprogramm für Ladestationen in Mehrparteiengebäuden und das erwähnte SIA-Merkblatt zu einer Verbesserung der Situation für Mieterinnen und Mieter führen werden. Dies gilt auch für Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer. Darüber hinaus braucht es das Engagement vieler Parteien und auch Überzeugungsarbeit. Swiss eMobility, der Elektromobilitätsverband, hat übrigens ein Merkblatt zur Unterstützung für Mieter und Stockwerkeigentümerinnen erarbeitet.

Aus Umweltsicht problematisch ist bei Elektroautos die Entsorgung: Wie gut funktioniert das Recycling von Autobatterien, welche Entwicklungen können wir hier erwarten?

Wenn eine Batterie nach circa zehn bis fünfzehn Jahren auf etwa 70 bis 80 Prozent der ursprünglichen Kapazität gesunken ist, wird sie ersetzt. Sie wird dann aber nicht zwangsläufig ausrangiert, sondern kann in einer sogenannten Second-Life-Nutzung nochmals ungefähr zehn Jahre lang als Speicher beispielsweise in Kombination mit Solarpanels weiterverwendet werden. Am Tag speichert sie den nicht direkt genutzten Solarstrom, der später bei Bedarf bezogen werden kann. Danach wird die Batterie rezykliert.

Gewisse Komponenten können in anderen Batterien weiterverwendet werden – man spricht dabei von Upcycling. Von den Rohstoffen können heute schon 95 Prozent zurückgewonnen werden. Da der Elektromobilitätsmarkt noch recht jung ist, ist das Recycling von Autobatterien ein Bereich, in dem aktuell viele Fortschritte gemacht werden.

Heute ist der Strassenverkehr fast zu 100 Prozent auf importiertes Erdöl als Energieträger angewiesen. Sind Elektrofahrzeuge eine Möglichkeit, diese Abhängigkeit zu beenden?

Absolut. In der Schweiz haben wir zudem den Vorteil, dass ein grosser Teil des Strommixes aus erneuerbaren Quellen stammt. Mit dem Schweizer Strommix spart ein Batterieauto heute gegenüber einem Benziner insgesamt rund 30 Tonnen CO₂ bezogen auf eine Lebensdauer von 200 000 Kilometern.

Wäre es nicht besser, statt auf Elektroautos auf eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Veloverkehrs zu setzen?

Für eine zukunftsfähige Mobilität reicht es natürlich nicht, lediglich den Autobestand zu elektrifizieren. Es braucht auch Bemühungen in den Bereichen «Vermeiden» und «Verlagern». Momentan nimmt unsere Mobilität nach wie vor stetig zu. Gerade auch die Pandemie hat uns gezeigt, dass wir viele

Strecken gar nicht zurücklegen müssen, sondern zum Beispiel auch von zu Hause oder von einem lokalen Co-Working-Space aus arbeiten können. Auch erlebt in der Pandemie das Velo einen Aufschwung. Und gerade die E-Bikes erlauben es, längere Pendelstrecken zurückzulegen. Es gilt nun, an diese Erfolge anzuknüpfen.

Elektrifizierung und Digitalisierung müssen dazu genutzt werden, dass der motorisierte Gesamtverkehr reduziert wird – sowohl der Fahrzeugbestand als auch die gefahrenen Kilometer. Welche Anreize braucht es, um die geteilte Nutzung von Fahrzeugen voranzutreiben?

Der Sharing-Bereich ist sehr dynamisch. Es werden immer wieder neue Ideen und Konzepte ausprobiert. Ein Problem ist oftmals, dass man die Teilstrecken für einen Weg nicht zentral, sondern separat bei den jeweiligen Anbietern buchen muss, etwa dem Carsharing, dem ÖV-Betrieb und dem Verleih. Als ersten Schritt hat EnergieSchweiz eine Dateninfrastruktur der Shared-Mobility-Angebote aufgebaut. Die Daten können bezogen und beispielsweise in eine App für eine multimodale Routenwahl eingespeist werden. Die Karte auf www.sharedmobility.ch zeigt die Verfügbarkeit der Angebote in Echtzeit an. ■

ANZEIGE

FERIEN
MIT EINZIGARTIGER
AUSSICHT



METROPOLE HOTEL
INTERLAKEN

- 96 Zimmer auf 18 Etagen
- Panorama-Restaurant
- 5 Gehminuten zum Bahnhof Interlaken West
- Busehaltestelle direkt beim Hotel



Bis bald in Interlaken!!!

Höheweg 37 | 3800 Interlaken
Tel.: 033 828 66 66
www.metropole-interlaken.ch

ORTLIEB

WATERPROOF

ONE LESS CAR

**FOR YOUR
DAILY
COMMUTE.**

Zur Uni, zum Meeting, zum Coworking-Space, zum Café, zur Kita, egal, wo du mit dem Bike auf deinen täglichen Wegen hinfährst und statt dem Auto lieber das Bike nimmst. Mit ORTLIEB Taschen und Rucksäcken hast du auch immer die richtige Wahl getroffen. **Das ORTLIEB Versprechen: Unsere nachhaltigen Produkte sind wasserdicht, in Deutschland hergestellt und haben fünf Jahre Garantie.**



**KEEP DRY WHAT
YOU LOVE.**

im Kastanienland Malcantone

**casa
santo stefano**

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Ideal für einen spontanen Kurzurlaub
- Leckeres Bio Frühstück - hausgemacht
- Wildromantisches Bike- & Wandergebiet

091 609 19 35, 6986 Migliaglia
www.casa-santo-stefano.ch



Das spezielle
Öko-Gästehaus
für Menschen
im Wandel

ca stella

- * Erholung
- * Erlebnis
- * Begegnung
- * heimelig
- * öko-logisch
- * individuell

Der Vallemaggia-Geheimtipp!

Für Familien, Singles, Gruppen
und Seminare. Individuelle
Zimmer u. heimeliges Matratzen-
lager, auch für Selbstkocher.
Flexible Preise.

Unser Team freut sich auf euch!

www.ca-stella.ch / Tel. 091-7543434
6676 Bignasco / info@ca-stella.ch



Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela.

Sommer-/Herbstangebot: 4 Nächte zum Preis von 3 mit
Halbpension pro Person im Doppelzimmer CHF 465.-.
Einzelzimmerzuschlag: CHF 25.- pro Nacht. Exkl. Taxen.

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

Wir machen Klimaschutz

Seit 30 Jahren setzen
sich Solarspar-Mitglieder
für die Zukunft ein:
100 Solar-Anlagen
sparen in der Schweiz
jährlich über 2000
Tonnen CO₂ ein.
Mit Ihrer Unterstützung
bauen wir weiter.

www.solarspar.ch/mitmachen



solarspar 

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

In vielen Bereichen engagiert

JungVCS Die ehemalige VCS-Praktikantin Zélie Schneider widmet ihre Zeit und Energie weiterhin dem Klimaschutz – aber nicht nur. Von «Extinction Rebellion» bis hin zu gendergerechtem Schreiben kämpft sie als Aktivistin für mehr Gerechtigkeit.

Von Nelia Franchina

Umweltanliegen sind ein fester Bestandteil von Zélie Schneiders Erziehung. Die 26-jährige Freiburgerin wurde in eine Familie mit starkem Interesse für Klimafragen geboren und mit den Jahren haben sich ihre eigenen Überzeugungen gefestigt. «Ich habe begonnen, mein Verhalten, meinen Konsum, meine Mobilität und Bildung anzupassen», erklärt sie. «Aber angesichts des Ausmasses des Problems erschienen mir meine Bemühungen als Einzelperson schnell unzureichend.»

Also schliesst sie sich aktivistischen Bewegungen wie dem Klimastreik und «Extinction Rebellion» an. Als eine Praktikumsstelle beim VCS frei wird, bewirbt sie sich umgehend. Als sie 2019 eingestellt wird, kennt sie die Herausforderungen von Mobilität und Umwelt bereits. Im Alltag benutzt sie kein Auto und bevorzugt Gemeinschaftsfahrten oder den Fuss- und Veloverkehr. «In

Überzeugungen im Einklang zu sein», antwortet sie.

Schneider weiss, dass ihre einzelnen Aktionen im Kampf gegen die Klimaerwärmung nicht ausreichen werden. «Unsere hohe Mobilität ist eng mit dem bestehenden System verbunden. Um Gewohnheiten zu verändern, braucht es überzeugende Alternativen.» Der Impuls kommt ihrer Meinung nach von pragmatischen Entscheidungen: Der motorisierte Verkehr wird nicht abnehmen, solange die öffentlichen Verkehrsmittel oder das Velo nicht interessanter sind. Auch wenn sich die Mentalität verändert und ein Bewusstsein entsteht, hat der praktische und finanzielle Aspekt immer Vorrang vor einer Überzeugung.

Alles ist verbunden

Zu ihrem Einsatz für Umweltanliegen gesellt sich bald auch feministisches und soziales Engagement. «Wenn man beginnt, sich

Mit diesem Engagement möchte sie weiter für das Thema Mobilität sensibilisieren und die Arbeit des VCS bekannter machen.

meinem eher städtischen und studentischen Freundeskreis wird das Auto immer öfter als Belastung statt als Notwendigkeit betrachtet», erklärt sie.

Den Überzeugungen folgen

Während ihres Praktikums beim VCS arbeitet sie an politischen Kampagnen und an Sensibilisierungskampagnen. Das hilft ihr, die Auswirkungen des Verkehrs noch umfassender zu messen. Das Thema interessiert sie und gibt ihr Hoffnung: «In diesem Bereich kann man täglich etwas bewegen. Das ist ermutigend.» Im Bewusstsein über die Rolle, die der Flugverkehr bei der Klimaerwärmung spielt, fliegt Zélie Schneider schon seit mehreren Jahren nicht mehr. Ist sie makellos? «Natürlich nicht. Das ist schwierig. Aber mir ist wichtig, mit meinen

zu informieren, stellt man Gemeinsamkeiten zwischen diesen Kämpfen fest», erklärt sie. «Unser kapitalistisches System beruht auf einer Vormachtstellung – gegenüber der Natur, den Frauen, den Schwächsten.»

Neben ihrem Studium im Sozialbereich – sie schliesst einen interdisziplinären Master in Familien-, Kinder- und Jugendstudien ab – arbeitet Schneider für eine Organisation, die Patenschaften für junge Migrantinnen und Migranten organisiert. Sie ist auch Kursleiterin für gendergerechtes Schreiben – eine Thematik, die ihr sehr am Herzen liegt.

Die Jungen mobilisieren

Nach ihrem Praktikum ist sie aktiv geblieben und hat sich dem JungVCS angeschlossen. Mit diesem Engagement möchte sie weiter für das Thema Mobilität sensibilisieren



Zélie Schneider setzt sich für die Umwelt und für die Gleichstellung ein.

und die Arbeit des VCS bekannter machen. Die Mobilisierung junger Menschen ist ermutigend und notwendig. «Der Verkehrssektor muss Fortschritte erzielen und wir müssen alle dazu beitragen», sagt sie. ■

Nelia Franchina ist Praktikantin beim VCS und möchte mit ihrer Arbeit beim VCS und ihrer Vereinstätigkeit ebenfalls etwas bewegen.

VCS
aktiv!

Engagiere dich mit uns

Der JungVCS sucht motivierte Menschen, die kritische Fragen stellen und kreative Lösungen erarbeiten. Hast du Lust mitzumachen? Dann melde dich bei Anina Schweighauser: anina.schweighauser@verkehrsclub.ch

Corona-tauglicher Reiseschutzbrief

Versicherungen Das Reiseverhalten von Herr und Frau Schweizer hat sich grundlegend geändert. Statt Fernreisen steht die Schweiz wieder hoch im Kurs. Doch nun bei der Reiseversicherung zu sparen, kann ein Schuss ins eigene Knie sein.

Von Andreas Käsermann



Zelten im Wohnzimmer statt Glamping an der Riviera: Der Schutzbrief deckt auch Kosten, die aufgrund behördlich angeordneter Quarantäne entstehen.

Das Coronavirus bestimmt auch bei der Ferienplanung mit. Wo weiland ferne Länder zu den beliebten Feriendestinationen zählten, werden neuerdings die einheimischen Perlen wiederentdeckt. Man kann sich freilich fragen, ob sich da die Prämie für den Schutzbrief überhaupt noch lohnt. Unbedingt, sagen Versicherungsfachleute.

Denn auch Reservationen im eigenen Land können bei kurzfristigen Absagen ins Geld gehen, erklärt Philipp Geering, Spezialist für Reise- und Assistanceversicherungen beim VCS: «Auch Ferien, Ausflüge und Wochenendtrips im Inland sind von zahlreichen Risiken betroffen, die einem einen Strich durch die Planung machen können.» Oft mit Kostenfolge für Buchungen in Hotels, Ferienwohnungen, Airbnb-Übernachtungen, Campingplätze, aber auch Campermieten etc.

Mehr als eine bloße Reiseversicherung

Der VCS-Schutzbrief deckt die Kosten für Annullierungen, Reisezwischenfälle

und SOS-Leistungen infolge Krankheit, Unfall oder Tod – einer versicherten Person oder der versicherten Person nahestehenden Person. «Ebenfalls deckt der Schutzbrief überraschende Kosten, die durch behördlich angeordnete Quarantäne anfallen können», so Geering.

Nebendiesem klassischen Reiseversicherungsschutz umfasse der Schutzbrief jedoch weitere Leistungen, sagt Philipp Geering: «Neben sämtlichen Reisen, Ausflügen und Übernachtungen sind auch Freizeitaktivitäten versichert. Also etwa Skipässe, die verfallen, Eintrittskarten für Konzerte oder Theater und Ähnliches.» Inbegriffen sei zudem

ein Reiserechtsschutz, der etwa bei Streitigkeiten mit dem Reisebüro, dem Vermieter einer Ferienwohnung oder einer Mietwagenfirma Hilfe biete.

Der VCS-Schutzbrief wurde dieses Jahr zudem durch zusätzliche, nützliche Leistungen ergänzt: Arzt und Spalkosten weltweit bis Fr. 100 000.– pro Person, Selbstbehaltsgarantie für Mietfahrzeuge und ein Airline- und Leistungsträger-Insolvenz-Schutz.

Schutz à la carte

Der VCS-Schutzbrief ist modular aufgebaut und lässt sich so auf die eigenen Bedürfnisse zuschneiden. Wer also keine Übersee-reisen unternimmt, verzichtet auf den Zusatz «Welt»; wer im Ausland nicht Auto fährt, benötigt auch keine Pannenhilfe und wechselt auf den günstigeren Schutzbrief für Nicht-motorisierte. So spart man Prämien.

Versicherten mit eigenem Auto wird jedoch die Pannenhilfe innerhalb der Schweiz empfohlen, sagt Assistance-Experte Philipp Geering: «Eine Fahrzeugpanne oder gar -bergung kann schnell einmal einige hundert bis über tausend Franken kosten.»

Im Sommer werden zudem zwei neue innovative Angebote auf den Markt kommen: Der Mobilitätsschutz ermöglicht versicherten Personen, trotz Panne oder Zugausfall einen wichtigen Termin wahrzunehmen. Der Freizeitschutz deckt Annullierungskosten bei Freizeitleistungen, etwa Tagesausflügen, Startgebühren oder Eventtickets. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Weitere Infos und Angebote finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/versicherungen.

Das VCS-Versicherungsteam steht Ihnen zudem bei Fragen zur Verfügung unter 031 328 58 11 oder assistance@verkehrsclub.ch.

Pandemie-Schutzbrief

Der VCS-Schutzbrief erhält während der Coronapandemie einen zusätzlichen Nutzen. Er kann in der unsicheren Situation mit immer wieder ändernden Beschränkungen Schutz bieten und deckt Kosten, welche aufgrund von Krankheit oder behördlich angeordneter Quarantäne entstehen. «Die Reisebuchung muss allerdings vor Ausbruch der Erkrankung oder Anordnung der Quarantäne erfolgt sein», erläutert VCS-Versicherungsexperte Philipp Geering. Wichtig sei zudem, dass bei einer bevorstehenden oder ausgebrochenen Epidemie oder gar Pandemie die Empfehlungen und Reisewarnungen schweizerischer Behörden (EDA und BAG) eingehalten werden. Ferner rät der Versicherungsexperte bei bestehenden gesundheitlichen Problemen und Vorerkrankungen vor der Reisebuchung zu einem Arztbesuch, um sich die Reisefähigkeit bestätigen zu lassen.

«Pedibus und seine Freunde»

Schulweg Die Pedibus-Koordination Freiburg gibt ein Bilderbuch heraus, das vom Alltag einer Pedibus-Linie erzählt. Das Werk wird in Schulen und Bibliotheken verteilt und will darauf aufmerksam machen, wie wichtig der Weg zu Fuss zur Schule ist.

Von Camille Marion

Es waren einmal Clara, Malik, Lili und Tom – vier Kinder, die zu Fuss zur Schule gingen ... Die Protagonistinnen und Protagonisten des Buchs «Pedibus und seine Freunde» entstanden im aussergewöhnlichen Kontext des Jahres 2020. Während des Lockdowns und der Schulschliessungen setzte die Freiburger Pedibus-Koordination alles daran, den Kindern trotzdem Angebote zu machen. «Auch wenn der Pedibus gezwungenermassen pausieren musste, wollten wir die Bewegung bei den Jüngsten und ihren Eltern weiter fördern», erklärt Lyane Wieland, Koordinatorin Pedibus Freiburg.

Im Rahmen eines Zeichenwettbewerbs wurden die Kinder aufgefordert, ihre Erinnerung an einen Weg zu Fuss mit der Familie oder zur Schule zu zeichnen. Die zahlreichen Einsendungen inspirierten zunächst eine Geschichte, die von der Märchendichterin Dominique Annoni in einem Video erzählt und auf den digitalen Kanälen von Pedibus verbreitet wurde.

Das Video war ein voller Erfolg und motivierte Lyane Wieland, das Projekt weiterzuerfolgen. Unter der Feder von Dominique Annoni entstand so die Geschichte von Clara, Malik, Lili und Tom. Die Illustratorin Clémence Haller gab den Kindern Gesichter und verlieh dem täglichen Schulweg mit dem Pedibus Farbe. Das Werk der beiden Freiburger Künstlerinnen wurde kürzlich in Form des Buches «Pedibus und seine Freunde» für Kinder im Alter von drei bis acht Jahren publiziert.

Den Pedibus fördern

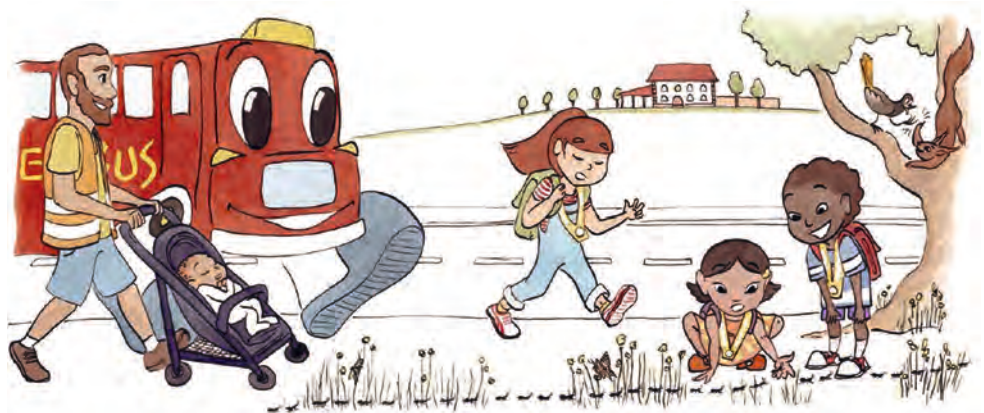
Das Bilderbuch ist in erster Linie ein Instrument, um für das Zu-Fuss-Gehen und die Sicherheit auf dem Schulweg zu sensibilisieren. «Die Geschichte thematisiert die positiven Effekte der Bewegung, ist aber auch ein Beispiel für Solidarität und Inklusion innerhalb eines Quartiers, vor allem in der aktuellen Zeit», erklärt Wieland.

Das Buch gibt es auf Französisch, Deutsch und Italienisch und wird bei Anlässen, Aktionen und Standaktionen kostenlos von den

Pedibus-Koordinatorinnen und -Koordinatoren an Familien abgegeben. Einige Exemplare werden auch als Lektüre für Erstleserinnen und Erstleser an Bibliotheken und Schulen verteilt. ■



Das Buch ist kostenlos als PDF verfügbar unter www.pedibus.ch.



Die Zeichnungen der Freiburger Illustratorin Clémence Haller erwecken die Geschichte der Märchenautorin Dominique Annoni im Buch «Pedibus und seine Freunde» zum Leben.



ZONE
30
P
H

Bühistrasse

31



NEU:
Rechtsabbiegen
bei Rot gestattet



Kein Vortritt!

Praktisch, schnell, gesund...: Das Velo ist ein Alleskönner, der – wenn es nach dem VCS geht – mit einem nationalen Masterplan zu fördern ist. Doch was ist überhaupt ein Masterplan? Und wo steht die Schweiz punkto Veloinfrastruktur? Es gibt noch viel Luft nach oben, sagt Patrick Rérat von der Uni Lausanne im Interview. Trotzdem gibt es gute Beispiele: Die Stadt Bern hat mit ihrer «Velo-Offensive» bereits viel erreicht – zu sehen auch auf unserer Bildstrecke.

Veloinfrastruktur mit Vision und Plan

Ganzheitliche Veloförderung

Von Laura Schmid

Mehr Velowege allein machen das Velofahren nicht zwingend attraktiver. Eine umfassende Veloförderung bedingt eine klare Vision und eine nationale Strategie. Für den VCS ist deshalb klar: Die Schweiz braucht einen Velo-Masterplan.

Die Schweiz braucht mehr attraktive, sichere und direkte Veloverbindungen. Doch allein mit dem Malen von Velostreifen ist es nicht getan: Damit die Veloförderung von allen Seiten angegangen wird, ist ein Schweizer Velo-Masterplan nötig. Er ist wichtig, um klare Visionen und Ziele aufzuzeigen und eine nationale Strategie festzulegen, die über die Planung von Velowegnetzen hinausgeht.

Der Masterplan sollte mindestens folgende vier Punkte umfassen: Erstens eine Zielsetzung, wie sich der Anteil des Velos am Gesamtverkehr entwickeln soll. Zweitens eine Strategie zur Förderung des Veloverkehrs. Drittens eine verstärkte Unfallforschung und viertens ein Konzept zur Verbesserung von Aus- und Weiterbildung in den Bereichen Fuss- und Veloverkehr für angehende Verkehrsingenieurinnen und -ingenieure.

Ohne Ziel kein Weg

Länder wie die Niederlande oder Dänemark machen es vor: Mit einer nationalen Strategie zur Förderung des Velos haben sie es geschafft, das Velo zum Verkehrsträger Nummer eins zu machen. Sie haben nicht nur auf den Bau von Veloinfrastrukturen gesetzt. Mit einem Masterplan haben sie sich ein klares Ziel gesetzt, und darauf abgestimmt eine ganze Palette an Massnahmen zur Veloförderung zusammengestellt – von der Unfallforschung über Imagekampagnen bis hin zum Bau von hervorragenden Velowegen.

Die Schweiz hat die Veloförderung lange Zeit verschlafen. Deswegen hat der VCS zusammen mit anderen Organisationen vor einigen Jahren die «Velo-Initiative» lanciert. Sie wurde vom Volk im September 2018 mit grossem Mehr angenommen. Das zeigt: Die Bevölkerung wünscht sich, dass das Velo mehr Platz in der Verkehrspolitik erhält. Nun – drei Jahre nach der Volksabstimmung – liegt der Entwurf für die Umsetzung vor: das

neue Veloweggesetz. Die Vernehmlassung dazu lief bis im Herbst 2020, die Botschaft des Bundesrates erschien im Mai nach Redaktionsschluss.

Der Gesetzesvorschlag ist gut und recht. Neu sollen Kantone verpflichtet werden, durchgehende Velowegnetze zu planen – sowohl für den Freizeit- als auch für den Alltagsverkehr. Doch eine Planungspflicht allein genügt nicht. Es fehlt die Vision: Wie soll sich das Velo in der Schweiz entwickeln? Als Vergleich: Die Niederlande setzten sich in ihrem Velo-Masterplan aus dem Jahr 1999 das Ziel, den zu erwartenden Autoverkehr zu halbieren und aufs Velo zu verlagern. Heute liegt der Veloanteil aller zurückgelegten Wege bei 27 Prozent. Hierzulande sind es gerade mal 7,8 Prozent.

Wissen ist die beste Grundlage

Mehr Velostreifen und -wege allein sind also nicht zwingend zielführend. Da-



Fotos: Fabian Lüthli/ssetrunners.ch



mit sie auch genutzt werden, müssen sie attraktiv sein. Das heisst: sicher, direkt und mit hohem Fahrkomfort. Um gute Wege planen zu können, braucht es ein fundiertes Grundwissen. Welche Verkehrssituationen sind für Velofahrende gefährlich? Welche Lösungen helfen, Gefahrenstellen zu entschärfen? Um solche Fragen zu beantworten, muss die Unfallforschung einen stärkeren Fokus auf das Velo richten.

Und damit nicht genug. Dieses Wissen muss zu jenen Personen gelangen, die in den Gemeinden und Städten tatsächlich Velowege planen. Doch die Ausbildung von Verkehrsplanerinnen und -planern ist heute zu stark Auto-orientiert. Das Resultat: Bei Strassenbauvorhaben wird in erster Linie für den motorisierten Verkehr optimiert. Das Velo kommt dorthin, wo es dann noch Platz gibt. Erkenntnisse aus der Velo-Unfallforschung – wenn es sie denn gibt – fliessen heute noch unzureichend ein.

Lieber direkt als auf Umwegen

Wer im Sattel sitzt, sucht sich oft die direkteste Route durch die Stadt. Velorouten, die zwar unfallsicher sind, aber für die Velofahrenden Umwege bedeuten, werden oft nicht genutzt. Um solche Planungsfehler zu vermeiden, gibt es erfolgsversprechende Hilfsmittel. Ein Beispiel ist das Projekt «Cyclomania» von Pro Velo: Indem Velofahrende für die Teilnahme an einem Wettbewerb ihre

Fachtagung am 9. September 2021

Der Bund wollte bislang nichts wissen von der Forderung nach einem Velo-Masterplan. Der VCS will deshalb die Diskussion breiter lancieren. Am 9. September 2021 lädt er ein zur halbtägigen Veranstaltung «Braucht die Schweiz einen Velo-Masterplan?». Fachleute und Personen aus Politik und Verwaltung werden darüber diskutieren, wie die Schweiz das Velo ganzheitlich, mit Vision und Plan, fördern kann. Alle weiteren Informationen zur Tagung und Anmeldung finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/velotagung oder direkt via QR-Code.



gefahrenen Strecken aufzeichnen, erhalten die teilnehmenden Städte die anonymisierten Bewegungsdaten. So können sie erkennen, wie sich Velofahrende in ihrer Stadt bewegen. Basierend auf solchen Bewegungsdaten lassen sich Velorouten planen, die den realen Bedürfnissen von Velofahrenden entsprechen.

Alle diese dringend nötigen Grundlagen – Unfallforschung, Bewegungsdaten etc. – werden oft nicht koordiniert und fliessen nicht in die Aus- und Weiterbildung jener Personen ein, die für Planungen und Umbauten von Strassen zuständig sind. Dazu bräuchte es eine Strategie zur Zusammenarbeit und Koordination, die sich in einem Velo-Masterplan festlegen liesse.

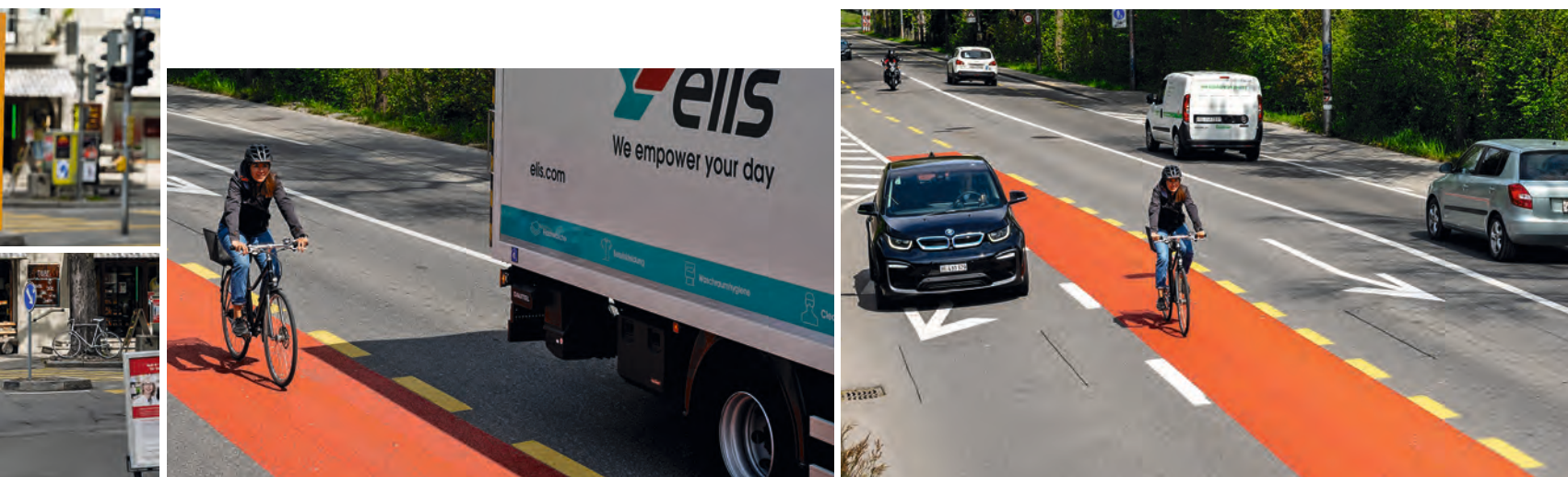
Velofreundlichkeit liegt im Detail

Es braucht aber auch Kampagnen, um mehr Menschen zu motivieren, aufs Velo zu steigen. Dies kann einerseits durch Aktionen und Veranstaltungen geschehen,

andererseits durch ein besseres Lebensgefühl auf den Strassen selbst. Zum Beispiel indem mehr Velostrassen geschaffen werden und auf diesen das Nebeneinanderfahren explizit erlaubt wird. Mehr inspirierende Beispiele lesen Sie im Porträt der Städte Bern und Odense in Dänemark auf der folgenden Doppelseite.

Veloinfrastrukturen müssen eingebettet sein in eine umfassende Strategie. Ansonsten riskieren wir, dass zwar einzelne Massnahmen wie zum Beispiel neue Velostreifen realisiert werden, Velofahren aber insgesamt weder sicherer noch attraktiver wird. Damit lassen sich nicht mehr Menschen auf den Sattel locken. Deshalb setzt sich der VCS dafür ein, dass der Bund neben dem neuen Veloweggesetz auch einen Velo-Masterplan erstellt. ■

Laura Schmid ist Projektleiterin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und Mitorganisatorin der VCS-Tagung zum Velo-Masterplan.



Masterpläne und Velopumpen

Von Nadja Mühlemann

Rechts am Autostau vorbeidüsen oder mit viel Platz und Freude auf einer Velostrasse radeln: Was für Berner Velofahrerinnen und Velofahrer bereits Realität ist, darf gerne abgekupfert werden.

Velofahren als soziales Erlebnis: Die Velohauptstadt Bern zeigt, wie es geht. Das kommt aber nicht von ungefähr. Mit der «Velo-Offensive» hat sich Bern Meter für Meter zum Veloprofi vorgearbeitet. Michael Liebi, Fachexperte bei der Fachstelle Fuss- und Veloverkehr bei der Verkehrsplanung Stadt Bern, erklärt, wie die «Velo-Offensive» 2014 zustande kam: «Vom Thema Velo wurde auch zuvor schon viel gesprochen. Mit dem Begriff «Velo-Offensive» wollte der Berner Gemeinderat aber ein klares Zeichen setzen und den riesigen Nachholbedarf beim Veloverkehr endlich angehen.»

Nach einer verwaltungsinternen Phase – mit dem Ziel, alle beteiligten Ämter und Fachstellen ins Boot zu holen – startete ab 2016 die Umsetzung von Massnahmen im öffentlichen Raum. Als Leitfaden dient der gleichzeitig erarbeitete «Masterplan Veloinfrastruktur», welcher stark auf Best-Practice-Beispielen

aus den Niederlanden und Dänemark beruht.

Seither macht die Stadt grosse Fortschritte mit zahlreichen Projekten für die Veloinfrastruktur. Von Velopumpen und Velozählstellen bis zu 2,5 Meter breiten Radstreifen – in den letzten fünf Jahren hat sich viel getan. Einerseits werden die Sicherheit und die Effizienz der Radwege erhöht, andererseits schafft man mit Projekten wie den Velozählstellen ein «Wir-Gefühl». Das Engagement hat sich bezahlt gemacht: Bern gewann mit der «Velo-Offensive» 2020 den «Prix Velo Infrastruktur» von Pro Velo.

Für die Velohauptstadt ist klar: Die Strassen müssen für Menschen «von acht bis achtzig» funktionieren – Kinder sollen ebenso unterwegs sein können wie Seniorinnen und Senioren. Es geht nicht nur um die Sicherheit, auch der soziale Aspekt darf nicht zu kurz kommen. Das Nebeneinanderfahren ist ein klar definierter Punkt im Berner Velo-Masterplan. Für Liebi ist dies auch ein

persönliches Anliegen: «Sehr gerne fahre ich durch die Bundesgasse, es ist ein städtebaulich wertvoller und schöner Raum mit zwei Velostreifen, auf denen ich wunderbar angenehm mit meiner Tochter fahren kann, obwohl sie erst acht Jahre alt ist.»

«Wir können und wollen»

Bern hat sich ein Beispiel an Kopenhagen genommen. Die dänische Hauptstadt ist weltbekannt für ihre ausgeklügelte Veloinfrastruktur. Es lohnt sich aber auch ein Blick auf eine weniger bekannte Stadt. Odense, die drittgrösste Stadt Dänemarks, glänzt mit ihren Umsetzungen: ein neun Kilometer langer Nonstop-Veloweg, zahlreiche Velobrücken, Haltestangen vor den Ampeln oder Sensoren, die bei Regen für längere Grünphasen sorgen.

Ein Velomärchen, das auf langjähriger Planung und viel politischem Willen



basiert. So führte Odense etwa von 1999 bis 2003 das Projekt «Odense – The National Cycle City Of Denmark» durch, das der Berner «Velo-Offensive» ähnelt.

Eine Schwierigkeit, Bern an die Beispiele aus Dänemark oder den Niederlanden heranzubringen, sieht Michael Liebi unter anderem in der Einstellung: «Die Erwartungshaltung war zu Beginn eine grosse Herausforderung. Anfangs hiess es oft: «In der Schweiz ist es halt schwieriger, gute Velowege zu planen, uns fehlt leider der Platz.» Wir hielten aber immer daran fest, dass wir es können und wollen. Viele unsere Strassen sind eigentlich recht breit, nur halt meist durch Auto Spuren und Parkplätze dominiert.»

Keine Autostadt, aber ...

Sensibilisierungsmassnahmen sind zwingender Bestandteil für jeden Masterplan. Obwohl Bern keine Autostadt ist – über die Hälfte aller Haushalte hat kein eigenes Auto –, sind genauso viele nie mit dem Velo in der Stadt unterwegs. Und das, obwohl ein Drittel aller zurückgelegten Wege unter drei Kilometern liegt – also in bester Velodistanz.

Wie also bringt man Menschen, die nie aufs Fahrrad steigen, dazu, in einer Stadt plötzlich mit dem Velo zur Arbeit zu fahren? «Die Infrastruktur ist die Hauptsache», sagt Liebi. «Mit Kommunikation kann man nichts erzwingen, was es noch nicht gibt. Wir dürfen nicht mit der Kampagne vorausgehen und

Was in Bern, Kopenhagen oder Odense selbstverständlich ist, wird leider immer noch in vielen Städten als unvorstellbare Rücksichtnahme auf Velofahrende bewertet.

draussen ist immer noch alles gleich. Als die «Velo-Offensive» begonnen hat, wurde gleichzeitig die erste Velohauptroute eröffnet.»

Durchhaltevermögen lohnt sich

Jüngst haben Forscherinnen und Forscher in Dänemark ausgerechnet, wie viel Geld jeder gefahrene Kilometer an Kosten spart – etwa, indem die Gesundheitskosten sinken. Mit jedem gefahrenen Velokilometer sind es 1,3 Euro (bei den E-Bikes 0,9 Euro). In Odense konnten von 1999 bis 2003 die Velokilometer um 20 Prozent gesteigert werden – bei Investitionen von 4,5 Millionen Euro. Was in Bern, Kopenhagen oder Odense selbstverständlich ist, wird leider immer noch in vielen Städten als unvorstellbare Rücksichtnahme auf Velofahrende bewertet.

Der VCS setzt sich stark dafür ein, dass sich das ändert. Während Jahrzehnten sind unsere Städte für den Autoverkehr gebaut worden. Das lässt sich nicht mit einigen kleinen Korrekturen ändern. Damit eine Stadt velofreundlich wird, braucht es viele Ansätze. Das weiss auch Liebi: «Es ist ein Bündel aus verschiedenen Projekten in verschiedenen

Zeithorizonten. Man muss immer dran sein. Es ist eine langfristige Aufgabe, die viel Durchhaltewillen erfordert.»

Dass Durchhaltevermögen sich lohnt, zeigen die dänischen Veloparadiese, Kopenhagen hat einen Veloanteil von 62 Prozent. Abrupt endende Velowege, auf Velostreifen parkierte Autos oder fehlende Veloführung bei Kreuzungen gibt es in diesen Städten nicht. Das Ziel der Berner «Velo-Offensive» ist eine Steigerung des Veloanteils am Gesamtverkehr der Stadt Bern von 11 auf 20 Prozent bis 2030. Michael Liebi ist zuversichtlich: «Wir haben das Gefühl, dass wir das Ziel – hoffentlich – übertreffen werden!» Die Zählstellen geben ihm recht: Der dort gezählte Veloverkehr hat seit 2014 um 50 Prozent zugenommen. ■

Nadja Mühlemann ist Praktikantin beim VCS Schweiz und fährt in der Stadt Bern am liebsten über die Monbijoubücke, wo sie dank breitem Veloweg sorgenfrei den Gurten und das Bundeshaus bestaunen kann.



«Das Fahrvergnügen nimmt einen immer grösseren Platz ein»

Interview: Camille Marion

Wie kann man das Interesse fürs Velo wecken, Sicherheit garantieren und das Velofahren zu einem grösseren Vergnügen machen? Gespräch mit Patrick Rérat, Co-Leiter «Universitäres Observatorium des Velos und der aktiven Mobilität» der Uni Lausanne.

Patrick Rérat, erinnern Sie sich, als Sie als Kind zum ersten Mal allein mit dem Velo auf der Strasse unterwegs waren?

Ich weiss noch, dass ich ohne Stützräder auf dem Pausenplatz das Velofahren lernte. Ans Fahren auf der Strasse habe ich keine Erinnerung. Das Velo war damals für mich ein Freizeitvergnügen und kein Transportmittel.

Wie kann man sicherstellen, dass Kinder, wenn sie grösser werden, das Velo weiter nutzen?

In der Schweiz lernt praktisch jedes Kind Velo fahren. Die Herausforderung besteht darin, diese spielerische Praxis in

etwas Erholsames, also für Sport oder Ausflüge, und in etwas Nützliches, also das Velo als Transportmittel, umzuwandeln.

Wo steht die Schweiz in Bezug auf Veloinfrastruktur?

Die Schweiz ist ein durchschnittliches Land, sowohl bei der Infrastruktur als auch beim Veloanteil. Dieser beträgt im Durchschnitt sieben Prozent, was besser ist als in den lateinischen Ländern oder in Frankreich, aber unter dem Wert der Länder in Nordeuropa liegt. Es gibt einen deutlichen Unterschied zwischen der lateinischen Schweiz, wo der Anteil drei Prozent nicht übersteigt, und der

Deutschschweiz, wo er fast neun Prozent beträgt.

Weshalb?

Die Verkehrsbedingungen und die Veloinfrastruktur erklären diesen Unterschied. In der Deutschschweiz gibt es mehr Infrastrukturen und Tempo-30-Zonen sowie Begegnungszonen, was das Velo begünstigt.

Was versteht man genau unter einer «guten Veloinfrastruktur»?

Ein niederländischer Ingenieur würde Ihnen antworten, dass dies ein Ort ist, wo Kinder ab acht Jahren fahren können. Eine gute Infrastruktur erlaubt vielen Ve-



lofahrenden, sich unabhängig von ihrer Gewohnheit, ihrer Kompetenz und ihrer Motivation wohl zu fühlen. Davon sind wir in der Schweiz noch weit entfernt.

Haben wir trotzdem gute Beispiele?

Natürlich. Ich war Jurymitglied beim «Prix Velo Infrastruktur», der 2016 beziehungsweise 2020 an Luzern und Bern für ihre umfassende und ehrgeizige Strategie ging. Vielversprechende Projekte gibt es auch in der Westschweiz, namentlich in Genf, in Freiburg und im Westen Lausannes. Aber insgesamt haben wir in Sachen Infrastruktur im ganzen Land noch viel Luft nach oben.

Gibt es unterschiedliche Anforderungen je nach Einsatzgebiet – etwa zwischen Alltag oder Freizeit?

Die Alltagsfahrenden streben Effizienz an und nehmen in der Regel den direktesten Weg. Freizeitfahrende suchen das Erlebnis. Doch ganz allgemein nimmt das Fahrvergnügen einen immer größeren Platz ein, auch beim Alltagsfahren. Die Zeit unterwegs gewinnt für die Velofahrenden immer mehr an Bedeutung.

Reicht eine gute Veloinfrastruktur, um den Umstieg aufs Velo zu fördern?

Der Zusammenhang zwischen der Qualität der Infrastrukturen und dem Marktanteil des Velos ist heute klar gegeben. Keiner Stadt ist es gelungen, das

Velofahren auszubauen, ohne angemessene Infrastrukturen zu entwickeln. Doch es braucht auch einen Auslöser. Mit Sensibilisierungskampagnen und Initiativen wie «bike to work» kann gezeigt werden, dass eine Alltagsfahrt auf dem Velo nicht zwingend schwierig oder unangenehm sein muss und dass sie im Gegenteil eine interessante Alternative darstellt.

Sie haben vor kurzem eine Studie zum E-Bike publiziert. Was für Chancen zeichnen sich in diesem Bereich ab?

Das Velo mit Elektrounterstützung hat in den letzten Jahren einen beeindruckenden Erfolg erzielt. Es ermöglicht Fahrten über längere Distanzen und hat deshalb ein grosses Potenzial in Agglomerationen und Gebieten am Stadtrand. Die E-Unterstützung reduziert die Anstrengung und erhöht den Perimeter sowie die Nutzlast des Velos. Damit spricht man auch ein älteres Publikum – obwohl der Anteil an Jungen, die ein E-Bike kaufen, zunimmt – sowie mehr Frauen und Familien an.

Stellt das Elektrovelo eine Alternative zum Auto dar?

Allein kann es das Auto nicht konkurrieren. Es bietet jedoch Antworten bei den Distanzen, der Topografie und der Nutzlast, zum Beispiel für den



«Die Zeit unterwegs gewinnt immer mehr an Bedeutung.»:
Patrick Rérat, Uni Lausanne.

Transport von Kindern oder Waren. Zusammen mit der Nutzung des öffentlichen Verkehrs, Carsharing und anderen Dienstleistungen reduziert es die Abhängigkeit vom Auto.

Die Sicherheit gehört zu Ihren Forschungsthemen. Oft werden die subjektive und die objektive Sicherheit einander gegenübergestellt. Wo liegt der Unterschied?

Die objektive Sicherheit ist konkret, beobachtbar und messbar. Dabei geht es zum Beispiel um die Anzahl registrierter Unfälle. Aber neben diesen Daten steht für den Entscheid, das Velo zu nehmen, das Sicherheitsgefühl an erster Stelle. Dies ist die subjektive Sicherheit.



Die jüngsten Statistiken zeigen eine Zunahme von Unfällen mit (Elektro-) Velos. Was kann man dagegen tun?

In gewissen Kreisen gibt es eine Tendenz, den Gebrauch des E-Bikes zu verteufern und deshalb diese Zahlen ohne Berücksichtigung des Hintergrunds zu betrachten: Die Unfälle nehmen zwar zu, doch auch die Anzahl der Velofahrenden steigt. Zu sagen ist allerdings, dass die Unfallquote in der Schweiz doppelt so hoch ist wie in den Niederlanden. Auch hier macht die Infrastruktur den Unterschied. Im Übrigen sind Tempolimiten eine einfache und rasche Massnahme, doch es reicht nicht, einfach Tempo-30-Zonen einzuführen, damit sie auch eingehalten werden.

Das neue Veloweggesetz soll Ende Jahr in Kraft treten. Was sind seine Stärken?

Das Gesetz zeigt, dass das Velo ernst genommen wird. Es ermöglicht bessere Standards und ein Wegkommen vom «aufgemalten Velo» auf der Strasse zugunsten von richtigen Velowegen. Das ist ein qualitativer Sprung und ein ermutigender Schritt zu einem besseren Bewusstsein.

Velowege bleiben in der Kompetenz der Kantone. Reicht das, um ein sicheres und durchgehendes Netz zu garantieren?

Das ist ein grosses Wagnis. Nicht alle Kantone haben denselben politischen

«Das Veloweggesetz ermöglicht bessere Standards und ein Wegkommen vom «aufgemalten Velo» auf der Strasse zugunsten von richtigen Velowegen.»

Willen, die gleichen Kompetenzen oder Finanzressourcen. Zudem wird das eine grosse Koordinationsarbeit zwischen den Gemeinden und Kantonen erfordern. Im Idealfall müsste das Gesetz durch einen Fonds für Infrastrukturen und Einrichtungen für Velowege ergänzt werden.

Sie denken an einen Impuls auf nationaler Ebene?

Genau. Dieser Fonds würde nach dem gleichen Prinzip wie der FABI-Fonds für die Bahn oder der NAF für die Strasse funktionieren: Der Bund stellt eine Finanzierung zur Verfügung und legt Kriterien fest. Nachher liegt es an den Gemeinden und Kantonen, die die Bedürfnisse, Möglichkeiten und Grenzen ihres Gebiets kennen, Projekte vorzuschlagen. Diese finanzielle Hebelwirkung kann den Unterschied ausmachen. Zum Vergleich: Die zweite Gottthardröhre wird auf zwei Milliarden Franken geschätzt. Wenn nur ein Viertel dieses Betrags in Veloinfrastrukturen ginge, wäre die Wirkung für die Agglomerationen riesig.

In der Pandemie erlebte das Velo in der Schweiz und anderswo einen Boom. Was kann man tun, damit diese Begeisterung anhält?

Das Velo hat sich aus drei Gründen aufgedrängt: als Alternative zum öffentlichen Verkehr, als Mittel, um Sport zu betreiben, während die Fitnesscenter geschlossen waren, und als touristische Option. Damit der Boom anhält, muss das Ziel sein, die Nutzung zu erweitern, indem Sport- und Freizeitfahrende ermutigt werden, das Velo auch als Transportmittel zu benutzen. Das erfordert zwingend Infrastrukturen, die solche Anreize fördern.

Welche Lehren kann man aus den entwickelten Notlösungen wie zum Beispiel provisorischen Velowegen ziehen?

Die «Corona-Radwege» sind nicht Massnahmen, die aus dem Nichts kommen. Sie sind im Rahmen von bereits vorhandenen Strategien zu sehen, deren Umsetzung durch die Notlage beschleunigt wurde. In der Schweiz braucht es im Bereich des Urbanismus, der Infrastrukturen und des Bauwesens immer eine sehr detaillierte Vorbereitung, bevor etwas umgesetzt wird. Bei den «Corona-Radwegen» ging man anders vor, indem vor einer definitiven Einführung ausprobiert wurde, was funktioniert. Damit kann man flexibel auf Städte und Regionen eingehen. ■



Aufgetaucht, um zu bleiben

Für eine gute Veloinfrastruktur ist Planung das A und O. Trotzdem haben Pop-up-Velostreifen im letzten Jahr gezeigt, dass auch schnelle und unbürokratische Massnahmen helfen, den Veloverkehr vorwärts zu bringen.

Von Nelly Jaggi

Das Phänomen Pop-up, zu Deutsch: plötzliches Auftauchen, lässt sich seit letztem Jahr auf Strassen weltweit beobachten. Schnell und unkompliziert mit Farbe oder Kegeln markiert, werden Fahrspuren zu (temporären) Velostreifen – auf Anordnung der Stadtregierungen oder in Nacht-und-Nebelaktion durch velo-begeisterte Menschen. In der kolumbianischen Hauptstadt Bogota beispielsweise entstanden 2020 vorübergehend mehr als hundert Kilometer Velostreifen auf Hauptverkehrsachsen.

Der Pop-up-Velostreifen bildet gewissermassen das Gegenstück zum Velo-Masterplan. Lukas Bühler ist Velo- und Klimaaktivist und hat im letzten Jahr in der Stadt Zürich zahlreiche solcher temporären Velostreifen mitinitiiert. Er ist der Meinung, dass das eine das andere nicht ausschliesse: «Wir fordern die

Stadt auf, schnelle, temporäre Lösungen zu finden. Damit lassen sich auch Daten sammeln und schauen, welche Änderungen die Pop-up-Velostreifen bringen und welchen Einfluss sie haben.»

In einem offenen Brief an den Stadtrat, den auch die VCS-Sektion Zürich unterzeichnet hat, fordern die Veloaktivistinnen und Veloaktivisten die Einführung von Pop-up-Velostreifen. «Die provisorischen Velowege empfehlen sich bei Erfolg für das künftige, permanente Veloroutennetz, dessen Ausbau leider nur schleppend vorankommt und dem Bedarf seit Jahren hinterherhinkt», sagt Bühler.

Die Velofahrenden werden kommen

Auch die Stadt Genf hat im letzten Frühling zahlreiche temporäre Velostreifen geschaffen, begleitet von Temporeduktion oder der Aufhebung von Parkplätzen. Die Massnahmen wurden prägnant signalisiert und durch eine offensive Kommunikationskampagne begleitet. Der Veloverkehr erlebte dank dieser Velostreifen einen beispielhaften Auf-

schwung: Fixe Zählstellen zeigten 2020 eine Zunahme des Veloverkehrs um 22 Prozent gegenüber 2019.

Das gilt nicht nur für Genf: Daten von 736 Zählstationen aus 106 europäischen Städten von März bis Juli 2020 belegen, dass in Städten mit Pop-up-Velostreifen 11 bis 48 Prozent mehr Velofahrerinnen

Der Pop-up-Velostreifen bildet gewissermassen das Gegenstück zum Velo-Masterplan.

und Velofahrer unterwegs waren. Bestärkt haben den Veloboom auch die veränderten Bedingungen – weniger Autoverkehr wegen Lockdowns und Velofahren als Alternative zum öffentlichen Verkehr. Velofahren ist nicht mehr «nur» Umwelt-, sondern auch Gesundheitsschutz. «Gerade weil deshalb so viele ungeübte Velofahrer wie nie auf die Strasse wollen, braucht es jetzt zusätzliche Infrastruktur», sagt Bühler. ■



Atempause vom Alltag in Bivio



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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

4 Nächte zum Preis von 3 mit Halbpension pro Person im Doppelzimmer für Fr. 465.– im Haupthaus. Einzelzimmerzuschlag: Fr. 25.– pro Nacht. Exkl. Taxen. Angebot gültig von Juni bis Oktober.

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

Klean-Kanteen-Lunchboxen

Was gibt es Schöneres, als im Frühling seine Lieblings Speisen draussen an der frischen Luft zu geniessen? Sei es am See, in den Bergen oder auf der Terrasse in der Mittagspause, mit den Lunchboxen von Klean Kanteen kann man seine Mahlzeiten überallhin mitnehmen.

Die Edelstahl-Essbehälter sind auslaufsicher, rostfrei und unzerbrechlich. Ideal, um Essen sicher aufzubewahren und zu transportieren. Zu Hause können die Boxen schnell und einfach in der Spülmaschine gereinigt werden. Die Lunchboxen sind zu 100 Prozent plastik- und schadstofffrei und sorgen so für mehr Nachhaltigkeit und Umweltbewusstsein im Alltag. Erhältlich einzeln mit einem Volumen von 650 ml und 1182 ml oder als Set mit drei unterschiedlich grossen Behältern.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Lunchboxen von Klean Kanteen sind einzeln sowie als Set erhältlich. Mit dem Rabattcode «mag0521» profitieren Sie von 15 Prozent Rabatt. Das Angebot ist gültig bis am 18. Juni 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

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

T-Shirts von «erfolg»



Die Kurzarmshirts mit Feinripp-Bördli an Hals und Arm, weit und rund ausgeschnitten aus 100 Prozent Bio-Baumwolle sorgen für einen hohen Tragekomfort und eignen sich ideal für Alltag sowie Freizeit. Beständiges Design, soziale Geschäftsethik und Schweizer Strickkultur werden von der Marke «erfolg» in ihren Shirts und Strick feinmaschig verbunden. Das Label geniesst

dank seiner eigenen Näh- und Strick-Manufaktur im Thurgau die Einzigartigkeit, vom Entwurf zum Vertrieb in eigener Regie zu handeln: Alle «erfolg»-

Produkte werden eigens, unabhängig und exklusiv in der Schweiz hergestellt und ausgeliefert. Beliefert wird «erfolg» von lokalen Zulieferern, Garnproduzenten, Färbern, Rundstrickern und italienischen Garnlieferanten – jeweils auf ökologischen Konsens geprüft. Der nachhaltige Gedanke setzt sich in der Herstellung der Produkte fort: Pullover und Jacken sind ohne Naht gestrickt – eine stilprägende Stricktechnologie, die ermöglicht, komplett fertige Strickteile ohne Materialverschleiss und mit einem schlanken Produktionsablauf herzustellen.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Kurzarmshirt von «erfolg» gibt es für Damen und Herren je in drei unterschiedlichen Farben. Mit dem Rabattcode «mag0521» profitieren Sie von 15 Prozent Rabatt. Das Angebot ist gültig bis am 18. Juni 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

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



Ferien im Jungfrau Hotel Wilderswil

Der türkisblaue Brienzsee und das atemberaubende Dreigestirn mit Eiger, Mönch und Jungfrau sind die Wahrzeichen der Ferienregion Interlaken. Das Jungfrau Hotel*** im ruhigen Wilderswil ist der ideale Ausgangspunkt zum Entdecken der wundervollen Bergwelt. Im hotel-eigenen Restaurant zum Chochtopf können Sie sich kulinarisch verwöhnen lassen und auf der Sonnenterrasse die Aussicht aufs Jungfraumassiv geniessen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Wir bieten Ihnen zwischen 15 Prozent (ab 3 Nächten) bis 30 Prozent (ab 6 Nächten) Rabatt auf die aktuellen Tagesraten. Inbegriffen sind das Frühstück, ein Tageseintritt fürs Bödelibad Interlaken, Veloverleih und die Gästekarte Interlaken.

Bestellen: www.jungfrau-hotel.ch mit Rabatt-Code «VCS» oder unter 033 845 85 00.

Uvex-Brille Ocean Vize Plastik

Ganz im Zeichen des Umweltschutzes steht die Brille: Ocean Vize Plastik von uvex. Sie besteht zu 100 Prozent aus recyceltem Ocean-Waste-Material. Die Brille überzeugt nicht nur durch ihre nachhaltige Produktion. Ihr schlichtes Design macht sie zur idealen Alltags- und Freizeitbrille.

Ausgediente Fischernetze stellen für Delfine, Schildkröten und andere Meerestiere tödliche Fallen dar. Zu-



dem verschmutzen sie die Ozeane mit Tonnen von Plastik. Die uvex Igl ocean P ist Teil der sogenannten ocean series, in welcher alle Modelle zu 100 Prozent aus recyceltem Ocean-Waste-Material gefertigt sind. Damit leistet uvex einen kleinen Beitrag zur Sammlung und Wiederverwertung von ausgedienten Fischernetzen, die sonst unserem Ökosystem schaden würden. Die integrierte polavision®-Technologie absorbiert diffuses Licht und schützt vor Spiegelungen und Reflexionen, was die Brille zum perfekten Begleiter für Strand und See macht.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Sonnenbrille uvex Igl ocean P gibt es in Schwarz matt mit rot, blau oder silberfarbenen getönten Gläsern. Mit dem Rabattcode «mag0521» profitieren Sie von 15 Prozent Rabatt. Das Angebot ist gültig bis am 18. Juni 2021 und nicht kumulierbar. Solange Vorrat.

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

Graubünden, die kleine Gegend mit einer grossen Bio-Vision



Exklusiv für die Mitglieder des VCS setzen sich acht Bio-Winzer aus Graubünden an einen Tisch und schnüren einmalige Überraschungspakete mit vier roten und vier weissen Weinen aus den besten Lagen. Liebevoll zusammengestellt von engagierten

Weinbäuerinnen und Weinbauern. Die Betriebe sind Bio-/Demeter-zertifiziert oder in Umstellung.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

8er-Weinkiste mit 10 Prozent Rabatt zu einem Kennenlernpreis von Fr. 155.-. Das Angebot ist gültig bis Ende Juli 2021. Der Versand erfolgt Anfang August 2021.

Bestellen: bei Walter Fromm, 081 257 60 60 oder walter.fromm@plantahof.gr.ch



Thurgau

Der erste Teil der von Marc Killoh online perfekt moderierten Jahresversammlung (JV) der VCS-Sektion Thurgau vom 24. März war den statutarischen Geschäften gewidmet. Jahresbericht und Rechnung, präsentiert durch den Präsidenten Peter Wildberger und die Geschäftsführerin Vera Zahner, wurden genehmigt, ebenso die Wahlgeschäfte gemäss Vorschlag des Vorstands.

Anschliessend berichtete Joe Brägger über die Aktivitäten der IG Velo Amriswil: Sie kümmert sich aktuell um die Behebung etlicher Schwachpunkte wie

Viel Gesprächsstoff an der Jahresversammlung 2021

die Ost-West-Verbindung, der Bahnhofplatz und die Durchfahrt Oberaach. Auch ein Velohauslieferdienst ist notwendig. Gemäss Peter Imbach, Abteilungsleiter kantonales Tiefbauamt, steht die genaue Abgrenzung der vom Kanton an den Bund abgetretenen Hauptstrasse T14 zwischen Arbon und Bonau noch aus. Trottoirs könnten an die Gemeinden übergehen, und wie die parallelen Radwege vom Bund mitfinanziert werden, hänge von der im Entstehen begriffenen Velogesetzgebung des Bundes ab.

Die Frage, wie es mit dem Rechtsabbiegen für Velos bei Rot steht, beantwortete der neue Ver-

antwortliche für Fuss- und Velowege des Kantons Toni Scheuchzer: Im Kanton wurden viele Kreuzungen zu Kreiseln umgebaut. Von den wenigen Kreuzungen mit Ampeln erfüllte, wie die Überprüfung vor Ort ergeben habe, keine die Bedingungen, um Rechtsabbiegen bei Rot zuzulassen.

Kurt Egger zum CO₂-Gesetz

Im zweiten, öffentlichen Teil der JV legte der Nationalrat und Energiefachmann Kurt Egger ausgezeichnet dar, wie dringlich eine Annahme des CO₂-Gesetzes bei der Abstimmung am 13. Juni ist. Unser Verkehr verursache 31 Prozent des CO₂-Ausstosses. Je

rascher wir, um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen, wirksame Massnahmen ergreifen, desto weniger einschneidend und desto günstiger seien diese, betonte Egger. Die moderate Flugticketabgabe von 30 bis 90 Franken (Economyclass) rechtfertige sich nur schon dadurch, dass im Gegensatz zur Bahn für Flüge keine Mehrwertsteuer bezahlt wird. Die Kombination von Rückerstattung der Abgaben an die Bevölkerung und Äufnung des Klimafonds führe zu einem sozialen Ausgleich, indem einfache Leute, die sparsam mit Mobilität und Heizung umgehen, unter dem Strich sogar profitieren.

Peter Wildberger



St. Gallen/Appenzell

Rorschach tritt kräftig in die Pedale

Die Gründung einer VCS-Regionalgruppe Rorschach war schon 2020 angekündigt worden, als der Verein «kein 3. Autobahnanschluss» seine Auflösung bekannt gab. Nun ist es so weit.

Mit dem Ja an der Urne zum Autobahnprojekt in Goldach und Rorschach war der Vereinszweck zumindest vorläufig hinfällig geworden. Trotzdem wollen sich viele Engagierte weiterhin für eine bessere Verkehrspolitik einsetzen, wofür sich eine VCS-Regionalgruppe (RG) als Rahmen anbietet. Coronabedingt

war der Start mehrfach verschoben worden – in der Hoffnung auf ein physisches Treffen –, nun ist er halt doch online erfolgt. Sechs Personen trafen sich als Kerngruppe an einer Videokonferenz, gaben der RG erste Strukturen und vereinbarten ein nächstes Treffen. In einem Brainstorming wurde eine Liste

von Themenfeldern erstellt, die für die Region Rorschach relevant sind und angegangen werden sollen:

- Autobahnanschluss: Planung/ Ausführung weiterverfolgen
- Engagement für das CO₂-Gesetz
- Velowege innerorts und Fernverbindungen verbessern, neu anstossen (Aggloprogramm)
- Velo- und E-Bike-Fahrkurse, z.B. in Zusammenarbeit mit der Polizei
- mehr Tempo-30-Zonen, z.B.

in Rorschach als Mittel gegen Autolawinen und Autoposer.

Wir wollen von Beginn weg kräftig in die Pedale treten und die RG in Schwung bringen, das heisst: in den Gemeinden der Region präsent sein, Vorschläge einbringen und auf Problematisches aufmerksam machen. Es sind monatliche Treffen geplant, Interessierte sind herzlich willkommen.

Kontakt:
Richi Faust, richi.privat@hispeed.ch

Die VCS-Sektionen

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

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

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

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 079 559 10 40

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

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 076 570 48 59

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. 079 353 01 19

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

Im Trend: Brücken für den Fuss- und Veloverkehr

Nach der Vernehmlassungsphase und eingehender Überarbeitung steht das St. Galler Agglomerationsprogramm 4. Generation (AP4) kurz davor, von Gemeinden und Regierung genehmigt zu werden. Ziel ist, es im September 2021 einreichen zu können. Das Programm umfasst zwei wichtige neue Brücken für den Fuss- und Veloverkehr; eine dritte sollte nach Meinung des VCS unbedingt noch hinzukommen. Hier ein Überblick darüber, was an neuesten Brückenprojekten schon realisiert oder eingeleitet und was noch in der Schwebe ist.

Neue Rheinbrücke Buchs–Vaduz: Bereits am 29. Juni 2019 konnte die Fuss- und Velobrücke, die Werdenberg mit Liechtenstein verbindet, feierlich eröffnet werden. Auch dieses Bauwerk war Teil eines Agglomerationsprogramms und verbesserte das Velowegnetz erheblich.

Sitterviadukt der SBB zwischen Bruggen und Winkeln in der Stadt St. Gallen: Der sehr stark frequentierte, aber viel zu schmale Steg an dieser Brücke wird nun endlich definitiv auf ca. 4 m verbreitert.



Der Steg an der SBB-Brücke über die Sitter wird endlich verbreitert.



Beliebt: die länderverbindende Brücke zwischen Buchs SG und Vaduz.



Leuchtturmprojekt Fussgänger- und Veloverkehrsbrücke Au–Lustenau

Ein wichtiges Projekt des AP4 ist die abgebildete 300 m lange Velo- und Fussgänger Verbindung zwischen Österreich und der Schweiz im Rheintal. Das Siegerprojekt ist bereits gekürt und wird im Mai der Öffentlichkeit vorgestellt. Weitere Informationen unter: www.au.ch

tert; die Visiere stehen. Die Brücke dient vielen als Arbeitsweg und ist Teil mehrerer Wanderwege und Velorouten.

Fuss- und Velobrücke zwischen Untereggen und St. Gallen: Die 170 m lange Brücke über das Goldachtobel erhielt durch den gegenwärtigen Veloboom Aufwind und ist mit A-Priorität ins 4. Agglomerationsprogramm der Agglo St. Gallen-Bodensee aufgenommen worden. Sie bringt vor allem mehr Sicherheit und sollte bis 2026 realisierbar sein. Aus Rücksicht auf brütende Vögel wurde die Linienführung etwas verlegt. Geschätzte Kosten: 3,5 Mio. Franken.

Fuss- und Velobrücke zwischen Engelburg und St. Gallen: Eine vom VCS unterstützte Petition fordert die Schaffung dieser Direktverbindung zwischen Engelburg und dem Stadtzentrum. Das gefährliche, mühsame Hinab zur Sitter und das Hinauf auf der andern Seite wären Geschichte. Eine Machbarkeitsstudie liegt vor, sie beziffert die Kosten auf ca. 10 Mio. Franken. Ziel müsste auch hier die Einreichung des Projekts im Rahmen des 4. Agglomerationsprogramms sein.

Doris Königer und Ruedi Blumer

Frischer Wind im St. Galler Stadtparlament

Mit den neuen Mehrheitsverhältnissen im Stadtparlament sind Lösungen, die den MIV nicht antasten und dafür alles andere an den Rand drängen, tempi passati! Zwei Projekte, die bis zu den letzten Wahlen als fortschrittlich gegolten hätten, sind in der zuständigen Kommission zurückgewiesen bzw. mit einem Zusatzantrag versehen worden. Links-Grün und die GLP wa-

ren sich einig, dass das städtische Tiefbauamt mehr Gewicht auf Velo- und Fussgängerströme legen muss, insbesondere in Bahnhofsnähe wie im Fall der St. Leonhard-Strasse. Der Rückweisungsantrag fordert namentlich Tempo 30 auf diesem Strassenabschnitt, den Verzicht auf Lichtsignalanlagen für den Fussverkehr und auf einen Grossteil der Parkplätze sowie eine zusätz-

liche Baumreihe und die Schaffung möglichst grosser versickerungsfähiger Flächen.

Neue Politik, neue Planung

Auch die Vorlage für die Aufwertung der Veloroute Kolumbanstrasse muss trotz ansprechender Strassenraumgestaltung insbesondere bei der Kreuzung Heimatstrasse nachgebessert werden. Signale wie diese müssten

die Verwaltung dazu veranlassen, die Projektierung künftiger Vorhaben anders anzupacken. Bereits im Mai stimmt das Parlament über die Veloinitiative ab, die einen Rahmenkredit für die Verbesserung der Veloinfrastruktur und wesentlich mehr zurückgelegte Velokilometer auf Stadtgebiet bis 2030 fordert.

Doris Königer,
Co-Präsidentin



Graubünden

Rund 60 Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Gesellschaft haben sich zum Bündner Komitee «Ja zum CO₂-Gesetz» zusammengeschlossen. Politiker/-innen aus dem Nationalrat, dem Grossen Rat und diversen Gemeinden kämpfen gemeinsam mit Verbänden, Organisationen sowie Unternehmen aus der Baubranche und

Breite Bündner Allianz für das CO₂-Gesetz

dem Tourismus für den Klimaschutz. Wie breit die Unterstützung für das Gesetz ist, zeigt sich auch beim siebenköpfigen Präsidium des Komitees, in dem sämtliche Kantonalparteien vertreten sind.

«Wir müssen handeln, bevor es zu spät ist. Das CO₂-Gesetz ist ein Schritt in die richtige Richtung», sagt FDP-Nationalrätin Anna Giacometti. Als ehemalige Präsidentin der Gemeinde Ber-

gell musste sie hautnah erleben, welche Folgen die Klimaerwärmung durch die starke Zunahme der Naturgefahren für das Berggebiet hat. Giacometti plädiert darum für mehr Klimaschutz und mehr Solidarität: Mit dem Klimafonds bekommen das Berggebiet sowie die Land- und Forstwirtschaft, die von der Klimaerwärmung besonders betroffen sind, Unterstützung bei den Anpassungsmassnahmen.

platz – sind in die gemeinsame Anstrengung eingebunden. Wer künftig wenig fossile Energie verbraucht, profitiert zudem finanziell, sei es als Privatperson, Familie oder Firma.

Dario Cao, Unternehmer und SVP-Grossratstellvertreter, ist überzeugt, dass Bevölkerung und Wirtschaft vom CO₂-Gesetz profitieren: «Wir werden unabhängiger von Erdöl und Gas aus dem Ausland und können hier bei uns in den technischen Fortschritt und in Arbeitsplätze investieren.» Nicht nur für den Klimaschutz, auch für den Wirtschaftsstandort Graubünden ist das CO₂-Gesetz darum ein Meilenstein.

Stefan Grass

Logisch statt ideologisch

«Die kommenden Generationen – gerade im Berggebiet – sind auf das CO₂-Gesetz angewiesen», sagt Jon Pult, SP-Nationalrat und Präsident der Alpen-Initiative. Die Vorlage sei ein erster wichtiger Schritt hin zur Klimagerechtigkeit: Alle Sektoren – Gebäude, Industrie, Mobilität und Finanz-

Mehr zum Bündner Komitee CO₂-Gesetz JA:

www.klimaschutz-ja.ch/graubuenden



Fürstentum Liechtenstein

«Verkehrs-Mobilität – eine Querschnittsaufgabe»

Der VCL hat den Mitgliedern der neuen Regierung ein Schreiben mit obigem Titel zukommen lassen. Denn eine Ministerien-übergreifende Bearbeitung dieses Themas ist für eine zukunftsfähige Entwicklung unseres Landes wichtig. Wir fassen hier zusammen, wie der VCL im Schreiben argumentiert.

Infrastruktur: Die Infrastruktur setzt die Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahl zur Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse. Eine für den Autoverkehr attraktive Infrastruktur fördert den Einsatz des Autos; eine für Fuss- und Radverkehr attraktive Infrastruktur fördert den Aktivverkehr. Linienbusverkehr ist, bei konsequenter Bevorzugung, kostengünstiger für den Staat und attraktiver für die Benutzer/-innen. Jede Leistungserhöhung von Strassen für den Autoverkehr fördert dessen Wachstum.

Umwelt und Klima: Flächenverbrauch, krank machender Lärm, giftige Abgase und Krebs erregender Feinstaub des motorisierten Verkehrs haben viele negative Folgen für die Menschen und ihren Lebensraum. Dazu kommt noch der Ausstoss von Treibhausgasen durch Verbrennungsmotoren.

Gesundheit und Fitness: Ausgewogene Ernährung und genügend physische Aktivität sind Grundvoraussetzungen für körperliche und psychische Gesundheit. Bewegungsmangel im

Alltag, verursacht durch Auto-Einsatz auch für kurze Wege, verursacht hohe Gesundheitskosten. Fortbewegung zu Fuss und per Rad im Alltag ist effiziente, lustvolle Gesundheitsprävention.

Gesellschaft: Der gesellschaftliche Zusammenhalt lebt von Kontakten. Legen wir die Alltagswege auf dem Gehsteig, im Fahrradsattel oder mit Bus und Zug zurück, haben wir deutlich mehr soziale Kontakte, als wenn uns die Autoscheibe von allem abschirmt. In den Zeiten der Corona-Restriktionen sind solche Kontakte im Freien noch wichtiger geworden.

Der VCL-Vorstand ermuntert Politik und Behörden, der Querschnittsaufgabe «Mobilität

und Verkehrsmittelwahl» noch vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken und sie ganzheitlich anzugehen – unter Berücksichtigung der sich ändernden Verkehrsmittelwahl für Arbeitswege durch wirksames Betriebliches Mobilitätsmanagement mit Pull- und Push-Massnahmen. Bei Infrastrukturbauten muss allen Verantwortlichen bewusst sein, dass das Angebot die Nachfrage bestimmt, über alle Verkehrsmittel hinweg.

Georg Sele

Das Schreiben im Wortlaut: www.vcl.li >Publikationen > Fachthemen

Rechtsabbiegen bei Rot: gemacht, gemacht ...



© Fabian Lüthi/sestrumers.ch

Anderswo, wie hier in Bern, ist es schon gang und gäbe.

Seit dem 1. Januar gestattet das Gesetz Velofahrenden, bei rotem Licht an der Ampel rechts abzu-

biegen, sofern das entsprechende Verkehrszeichen vorhanden ist. Die Umsetzung dieser einfachen neuen Verkehrsregel bringt für die Behörden ziemlich viel Arbeit mit sich. Jede Kreuzung mit Ampeln muss einzeln begutachtet werden, denn die Machbarkeit ist aus Sicherheitsgründen nicht überall gegeben, und oft ist eine Anpassung der Markierungen notwendig.

Trotzdem waren unsere Nachbarkantone Zürich und Luzern sehr rasch bereit. Vor allem der Kanton Zürich nahm die neue Möglichkeit, den Veloverkehr flüssiger zu machen, entschlossen wahr: Schon 81 Kreuzungen sind mit der kleinen Tafel mit gelbem Velo und Richtungspfeil

beschildert. Im Kanton Luzern ist das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos immerhin schon an 20 Orten implementiert.

Wohl eher nur widerwillig...

Im Kanton Zug aber ist man von der Montage der neuen Verkehrstafel noch weit entfernt. Im Moment läuft eine Evaluation der 40 in Frage kommenden Knotenpunkte, ausgeführt durch eine externe Firma in Zusammenarbeit mit dem Tiefbauamt und den Gemeinden. Fertig sein sollte die Analyse im kommenden Sommer.

Erst ab dann will man überhaupt Entscheidungen treffen, ob und wo die neue Regelung zum Tragen kommen soll. Warum das

doch sehr gemächliche Tempo? Nun, man kann nicht behaupten, dass das Bedürfnis nach diesem berechtigten Privileg für den Veloverkehr in der Vergangenheit auf viel Verständnis gestossen wäre im Kanton Zug. Anfang 2015, nach dem erfolgreichen Pilotprojekt in Basel, lehnte es der Regierungsrat, aufgefordert durch ein Postulat im Kantonsrat, kategorisch ab, sich mit dieser Problematik überhaupt zu befassen...

Wir hoffen, dass die markant steigende Popularität des Velos die Zuger Behörden zu einer schnelleren Gangart in dieser Sache motivieren wird.

Goran Vejnovic, Geschäftsleiter

«Nächster Halt: Winterthur-Töss, Försterhaus»



Der VCS Zürich wehrt sich im Rahmen der kantonalen Teilrevision des Richtplans gegen den beantragten Verzicht auf eine S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss, Försterhaus.

Zum Projekt Brüttenertunnel gehört auch der Abschnitt Hauptbahnhof Winterthur bis Tunneleingang bei der Autobahnunterquerung. Die SBB haben hier nach eigenen Angaben geplant, ohne den Richtplaneintrag «Winterthur-Töss, Försterhaus» zu berücksichtigen. Im Bereich der Haltestelle ist nun ein Überwerfungsbauwerk vorgesehen, was eine vollwertige S-Bahn-Haltestelle verunmöglichen würde. Als Folge davon beantragten die SBB beim Kanton darauf die Streichung der Haltestelle, gestützt auf eine fragwürdige Studie mit mehreren methodischen Fehlern.

Der VCS lehnt dies ab, denn es gibt erstens mehrere gute Gründe für eine vollwertige S-Bahn-

Haltestelle und zweitens valable Alternativen, die Geleise so anzuordnen, dass keine Leistungseinbusse resultiert. Eine Streichung würde zentrale städtische Entwicklungen durchkreuzen:

- Die Stadt Winterthur plant, Teile des Industriegebiets in Töss im kantonalen Richtplan zu einem Zentrumsgebiet aufzuwerten. Dieses soll Teil des «urbanen Rückgrats» quer durch Winterthur sein. Dieses Vorhaben kann auf der kantonalen Planungsstufe nur dann Erfolg haben, wenn für das Zentrumsgebiet eine überdurchschnittlich gute ÖV-Erschliessung realisierbar ist.

- Im Rahmen der Planung Winterthur 2040 wurde erkannt, dass eine leistungsfähige S-Bahn-Erschliessung von Töss

Süd, Dätttau sowie dem Schlosstal von grossem Nutzen für die Stadt ist. Insbesondere das in Umnutzung begriffene Arbeitsplatzgebiet der Firma Rieter wäre damit gut ins ÖV-Netz eingebunden.

Kurz und gut: Die S-Bahn-Haltestelle Winterthur-Töss, Förs-

terhaus hat das Potenzial, der drittgrösste Bahnhof Winterthurs zu werden und den überlasteten Hauptbahnhof und das Bussystem dementsprechend stark zu entlasten.

Annetta Steiner, Vorstand



© Markus Kraus

Eine vollwertige S-Bahn-Station muss hier das Ziel bleiben.



Bern

VCS-REGIONALGRUPPE BIEL

Bahnhofsausgang als Visitenkarte

Erfreulicherweise hat der Bahnhof Biel seit Dezember 2020 einen dritten Ausgang. Ein Manko allerdings hat dieser noch.



© Mario Nobs

So praktisch der neue Ausgang für viele ist, so unschön präsentiert sich ihnen die Stadt zum Auftakt.

Der zusätzliche Ausgang konnte relativ kostengünstig erstellt werden – unter Ausnutzung der ehemaligen Lifte und des Tunnels der Bahnposttransporte von den Perrons zur Hauptpost. Wegen des hohen Passagieraufkommens – in Vor-Corona-Zeiten und hoffentlich bald wieder – und der relativ schmalen Hauptunterführung im Bahnhof war und ist er sehr willkommen: Letztere wurde merklich entlastet. Vor allem den Schülerinnen, Schülern und Lehrkräften des Gymnasiums am See, aber auch all jenen, die auf den Strandboden oder zur Magglingenbahn wollen, kommt die neue Alternative sehr gelegen.

Leider kommt jetzt ein «Aber»: Tritt man hier aus dem Bahnhof ins Freie hinaus, findet man sich auf einem unwirtlichen Autoparkplatz wieder (siehe Foto). Will die Stadt Biel ihre Besucherinnen und Besucher wirklich so willkommen heissen? Mit der Aufhebung von ca. 10 Parkplätzen und einer Umgestaltung des Platzes könnte der Bahnhofsausgang zur würdigen Visitenkarte werden. In diesem

Sinn haben wir uns an die Stadtplanungen Biel gewandt.

Doch leider sind die Behörden nicht gewillt, mit dem privaten Grundstückbesitzer über einen Kauf zu sprechen, um die Parkplätze dann aufheben zu können. In diesem Zusammenhang erwähnenswert: In Biel herrscht überhaupt kein Mangel an Parkplätzen in den in den letzten Jahren erstellten Parkhäusern. Deren Auslastungsgrad erreicht selten 70 Prozent.

Wir überlegen uns deshalb, ob und in welcher Form wir auf politischer Ebene Druck auf die Verwaltung aufbauen sollen. *Affaire à suivre...*

Mario Nobs, Geschäftsführer

Unsere für Mitglieder wie immer offenen Vorstandssitzungen finden im Moment per Zoom statt, die nächste am Mittwoch, 30. Juni 2021. Interessierte melden sich bitte mind. drei Tage vorher bei nobs.mario@sunrise.ch, damit der Zoom-Link zugeschickt werden kann.

VCS-REGIONALGRUPPE OBERAARGAU-EMMENTAL

Vorstandsmitglieder gesucht!

In unserer Region wird intensiv geplant, mehrere Grossprojekte stehen vor der Realisierung. Wenn du dich, in diesem Zusammenhang oder darüber hinaus, für eine nachhaltige, umweltgerechte Verkehrspolitik einsetzen willst, bist du bei uns genau richtig. Wir suchen Mitstreiterinnen und Mitstreiter, die uns im Vorstand der VCS-Regionalgruppe

unterstützen. Schau doch einfach mal an einer unserer Sitzungen vorbei, wir würden uns freuen!

Auf Trab halten uns in erster Linie die zwei Strassen-Grossprojekte in Aarwangen und Burgdorf, die in die entscheidende Phase eingetreten sind. Die VCS-Sektion Bern hat bei beiden Projekten unter Federführung der Regionalgruppe Einsprachen

eingereicht: Sie werden den heutigen klima- und umweltpolitischen Erfordernissen nach unserer Meinung nicht im mindesten gerecht. Es sind Überbleibsel einer Verkehrsplanung aus der Mitte des letzten Jahrhunderts.

Daneben beschäftigen uns auch zwei grosse Logistik-Projekte. In Roggwil soll auf dem Gugelmann-Areal ein neues Betriebs- und Warenverteilzentrum des Detailhändlers Lidl entstehen, und auf dem Areal der ehemaligen Papierfabrik Utzens-

torf möchte digitec-Galaxus ein Operation Center bauen, ergänzt durch ein Paketverteilzentrum der Post. So schnell geht uns die – spannende! – Arbeit also nicht aus. Darum melde dich und mach bei uns mit, im und mit dem VCS ist vieles erreichbar.

www.vcs-rgoberagemm.ch

Kontakt: Christoph Waber, Geschäftsführer VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental, Tel. 078 735 35 42
Mail: christoph.waber@vcs-be.ch



Solothurn

Umfahrung Klus: Das Referendum steht

Der VCS Solothurn dankt dem «Thaler Komitee NEIN zur 81-Millionen-Luxusstrasse» für den geleisteten grossen Einsatz. 2324 Unterschriften, also

deutlich mehr als die benötigten 1500, konnten Mitte April bei der Staatskanzlei gegen das überholte Projekt «Umfahrung Klus» eingereicht werden – trotz

erschweren Bedingungen aufgrund der Corona-Pandemie.

Davon stammen ganz genau 826 Unterschriften aus dem vom Umfahrungsprojekt hauptsäch-

lich betroffenen Bezirk Thal. Das zeigt, wie verbreitet dort die Skepsis gegenüber der «Verkehrsanbindung Thal» ist. Warum sollte die Solothurner Stimm-



Visualisierung der geplanten Strasse durchs Wohnquartier Guntenfluh (von Süden gegen Norden). Im Hintergrund die Liegenschaft Thalstrasse 1/3, die abgerissen werden soll.

bevölkerung über 80 Millionen für ein Projekt bewilligen, wenn dessen Sinn selbst dort hoch umstritten ist, wo es angeblich Nutzen entfaltet?

Die Lebensqualität leidet

Hervorragende Wohnlage, attraktiv für Erholungssuchende und sanften Tourismus: Diese Trümpfe droht das Thal mit der Kapazitätserweiterung durch die neue Strasse einzubüssen. Es ist eine massive Zunahme des LKW-Transitverkehrs sowie eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs im Thal zu

befürchten. In den Dörfern würde der Schulweg über die Hauptstrasse noch gefährlicher, und es wäre mit mehr Lärm und schlechterer Luft zu rechnen.

Die von Befürworterseite versprochene Aufwertung der Klus bleibt eine Illusion, denn es würden immer noch 5000 Autofahrten täglich durch das Städtchen Klus verbleiben. Zudem zerschneidet die geplante Umfahrung ein bestehendes Wohnquartier und deckt es mit Lärm und Schadstoffen ein. Bedroht ist auch die sensible Landschaft im Naturpark Thal.

Dieser Kampf ist zu gewinnen!

In Zeiten des Kampfs gegen den Klimawandel steht ein Monsterprojekt wie dieses erst recht quer



Einreichung der Unterschriften bei der Staatskanzlei am 13. April.

in der Landschaft. Am 26. September 2021 wird nun die Solothurner Stimmbevölkerung darüber befinden. Wir setzen darauf, dass sie sich mit den Thalerinnen und Thalern solidarisch zeigt und die Umfahrung Klus ablehnt.

Helfen Sie in der kommenden Abstimmungskampagne mit, tre-

ten Sie unserem Unterstützungskomitee bei. Bitte wenden Sie sich an info@vcs-so.ch, wenn Sie Fragen dazu haben.

Christof Schauwecker,
Vorstandsmitglied

Für weitere Informationen:
www.verkehrsanbindungthal.ch

MV 2021: Notgedrungen am Bildschirm

Den Corona-Auflagen entsprechend fand die Mitgliederversammlung des VCS Solothurn am 25. März online statt. Auf die inhaltlichen Schwerpunkte kommen wir zu gegebener Zeit zurück. Die bisherigen Vorstandsmitglieder – Christine Bänninger (Derendingen), Heinz

Flück (Solothurn), Pauline Froidevaux (Grenchen), Fabian Müller (Balsthal), Heli Schaffter (Bellach) und Christof Schauwecker (Solothurn) – wurden in ihrem Amt bestätigt, neu mit dabei ist Daniel Meier aus Däniken.

Der Vorstand

Was zählen die gezählten Velos wirklich?

Seit 2019 erhebt das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) mit dauerhaft installierten Zählgeräten, wie sich der Veloverkehr entwickelt. Das ist wertvoll, aber noch keine Garantie für Veloplanung und -politik auf der Höhe der Zeit. Der VCS Solothurn lässt nicht locker, ganz im Gegenteil.

An 16 Standorten – je acht in den Agglomerationen Solothurn und Olten – werden die Daten erfasst. Der Jahresbericht 2020 der Solothurner Zählstellen offenbart Erstaunliches. Zum Beispiel weist der Zählstandort 035 «Olten Alte Brücke» kantonsweit den höchsten durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf. Im Schnitt befahren 1631 Velos die Holzbrücke – am Jahresspitzentag, dem 10.9., waren es 3232. Eine eindruckliche Zahl, die zudem auf die gute örtliche Koexistenz von Fuss- und Veloverkehr hinweist. An zweiter Stelle liegt die Zählstelle 002 «Solothurn Kreuzackerbrücke» mit einem

DTV von 1043, gefolgt von 005 «Zuchwil Dorfackerstrasse» mit beachtlichen 995 Velos pro Tag.

Die Auswertungen des AVT (als PDF herunterladen) zeigen, wie viele Velos zu welcher Zeit, werktags oder am Wochenende, in welcher Richtung unterwegs waren. Daraus geht auch hervor, welche Routen insbesondere zum Pendeln benützt werden.

Bei jeder Planung fix dabei

Gesund, ökologisch und vor allem auch schnell: Der hohe Stellenwert des Velos wird mehr und mehr erkannt, und der VCS Solothurn verstärkt sein Engagement für entsprechende Opti-

mierungen der Infrastruktur. Aktuell prüfen wir Planaufgaben von Strassensanierungsprojekten, um Mängel aufzudecken.

Oft werden in diesen Projekten die Zahlen zum motorisierten Verkehr aufgeführt, während jene zum Veloverkehr fehlen. Oder es wird ein zu geringer Velo-DTV vorgeschoben, um den Verzicht auf Optimierungen der Velo-Infrastruktur, zum Beispiel neue Radstreifen, zu begründen. So geschehen bei der Ortsdurchfahrt in Neuendorf und der Mittelgäustrasse in Gunzgen.

Der Grundsatz bei Kantonsstrassensanierungen muss lauten: Keine Planung und keine Umset-



Zählstandort 032 am Gheidweg in Olten.

zung ohne Massnahmen für den Veloverkehr! Und die Leitlinie dazu: Jede Strasse, die für den Veloverkehr zugelassen ist, muss für diesen sicher befahrbar sein. Bei knappen Platzverhältnissen in Ortskernen ist das Tempo im Bereich von Querungen auf 30 km/h zu reduzieren. Das sind zentrale Voraussetzungen, damit die Zählanlagen bald noch mehr zu tun haben werden.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



Basel-Stadt/Baselland

Agenda

Online-Mitgliederversammlung am Montag, 14. Juni 2021, 18.15 Uhr. Alle Unterlagen und das Anmeldeformular sind auf unserer Webseite zu finden.

Velomärt Basel am Samstag, 5. Juni 2021. Infos unter velomaert-basel.ch

Dreimal JA, einmal NEIN am 13. Juni!

Neben dem wichtigen nationalen CO₂-Gesetz kommen im Basbiet am 13. Juni 2021 gleich drei Verkehrsvorlagen zur Abstimmung. Mehr Infos dazu gibt es unter vcs-blbs.ch/politik.

Ja zur Tramverlängerung der Linie 14 in die Salina Raurica: Zwischen Pratteln und Augst entstehen in der Salina Raurica

neue Areale für Gewerbe, Industrie und zahlreiche neue Wohnungen. Diese müssen rechtzeitig und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

Ja zu Tempo 30 in Gelterkinden: Tempo 30 im Quartier bringt mehr Sicherheit, Gemütlichkeit und Ruhe. Gerade in Gelterkinden, wo einige Strassen

kein Trottoir haben, ist das ein Muss.

Nein zum Quartierplan Alba in Allschwil: Lange wurde im Bachgrabengebiet in Allschwil ohne entsprechende Leitplanken für den Verkehr geplant und gebaut. Tägliche Staus und volle Busse sind die Folge. Bevor weiter ausgebaut wird, muss mindestens klar sein, dass das Tram ins Bachgrabengebiet kommt.

Der Vorstand des VCS beider Basel

Da ruft alles nach Tempo 30

Die Probleme auf und an der Feldbergstrasse sind vielfältig und harren seit langen Jahren einer Lösung. Es liegt auf der Hand, einen pragmatischen Zwischenschritt zu machen.



© Florian Schreier

Wunder bewirken kann Tempo 30 hier nicht, Linderung verschaffen aber sehr wohl.

Die Feldbergstrasse im «minderen» Teil Basels, im Kleinbasel, ist nach dem höchsten Gipfel des Schwarzwalds, dem 1493 Meter hohen Feldberg, benannt. Sie führt von Osten ziemlich genau westwärts in gerader Linie auf den Rhein und damit auf die Johanniterbrücke zu. Die für den Verkehr wichtige Transversale ist jüngeren Datums – ein «Kind» der

Stadterweiterung nach dem Fall der Stadtmauern um 1865. Im Jahr 1900 wurde die Feldbergstrasse mit einer Tramlinie, der Linie 2, versehen. Nach dem Zweiten Weltkrieg, besonders ab den 1960er-Jahren, schwoll der Autoverkehr rasch an, die Strasse kam an ihre Grenzen.

Die Antwort der Verkehrsverbände und der Stadtplaner, Architekten und Ingenieure war der

«Gesamtplan Basel», der 1962 u. a. einen Cityring propagierte. Bestandteil dieser Verkehrsplanung im Geiste der autogerechten Stadt-Philosophie der Wirtschaftswunderjahre: die Feldbergstrasse, aufgebläht zu einer vierspurigen Stadtautobahn. Deswegen wurden die Strassenlinien ihres nördlichen Rands um runde 6 Meter nordwärts verschoben.

Als Vorbereitungshandlung musste alsbald die den Autoverkehr störende Tramlinie entfernt werden. Das geschah 1966. Zur selben Zeit wurde die Johanniterbrücke abgebrochen und durch einen 20 statt 12 Meter breiten, für vier Autospuren tauglichen Neubau ersetzt.

Der breite Widerstand wirkte

In den 1970er-Jahren jedoch, nicht zuletzt ausgelöst durch die Ölpreiskrise 1973, wurden die gängigen Zukunftsperspektiven von Verkehrsentwicklung ein erstes Mal in Frage gestellt. Das hatte auch Auswirkungen auf unsere Feldbergstrasse. Nach vielfältigem Widerstand breiter politischer Kreise gegen den Bau des Cityrings, unter anderem mit Baumbesetzungen auf dem Grossbasler Abschnitt der geplanten Ring-Autobahn, liess die Regierung die Verbreiterung der Feldbergstrasse in den 1980er-Jahren fallen. Die Baulinie auf der Nordseite ist seitdem wieder auf der alten Flucht.

So weit, so gut. Doch die vielfältige Nutzung längs der Strasse mit Wohnen, Läden und Restaurants/Cafés ist seit Jahrzehnten durch den permanenten Verkehrsstrom stark tangiert. Die Luftqualität ist, amtlich bestätigt, so schlecht wie kaum anderswo in der Stadt, der Verkehrsraum reicht für ein erspriessliches Nebeneinander von Fuss-, Velo-, öffentlichem und automobilem Verkehr hinten und vorne nicht aus.

Handeln statt hinhalten

Eigentlich müsste der Durchgangsverkehr schon längst auf die Hochleistungsstrassen (Ost- und Nordtangente) verbannt sein: im Sinne der versprochenen flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente-Autobahn. Wie lange soll die betroffene Bevölkerung noch hingehalten werden?

Ein erster hilfreicher Zwischenschritt könnte da die Einführung von Tempo 30 sein. Dies löst zwar nicht die erwähnten grundsätzlichen Probleme. Die akzentuierten Gefährdungen, denen die hier Wohnenden durch die höheren Geschwindigkeiten ausgesetzt sind, liessen sich damit jedoch innert relativ kurzer Frist vermindern.

Stephan Luethi-Brüderlin,
Vorstandsmitglied

Die Kernfahrbahn ist kein Allheilmittel

Auf der Brünigstrasse in Sachseln läuft ein einjähriger Versuchsbetrieb mit einer Kernfahrbahn. Gut so, findet die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden. Aber: Allein damit ist es noch nicht getan.

Offizielles Versuchsziel ist es, mit dieser Sofortmassnahme die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen. Fallen die Erfahrungen damit mehrheitlich positiv aus, wird die Kernfahrbahn beibehalten.

Besonders für Velofahrende ist die Situation auf Sachselns Durchgangssachse unerfreulich. Dementsprechend begrüsst der VCS die Einrichtung der Kernfahrbahn samt Querungshilfen sowie Testbetrieb und Monitoring grundsätzlich sehr. Die dahintersteckende Zusammenarbeit von Kanton, Gemeinde, Verkehrsexperten und Verkehrs- und Sicherheitspolizei ist vorbildlich.

Viel zu schmales Trottoir

In Sachseln sind – wie auch anderswo in Obwalden – etliche Trottoirs für Velofahrende zugelassen. Eigentlich sollten Trottoirs innerorts aber konsequent für den Fussverkehr reserviert sein. Zudem sind die betreffenden Trottoirs längst nicht breit genug, um auch nur annähernd

als normgerechte Rad- und Gehwege gelten zu können.

Kein Wunder also, dass es auf dem Brünigstrasse-Trottoir immer wieder zu kritischen Situationen zwischen Velo- und Fussverkehr kam. Bei Einmündungen gab es auch schon Unfälle zwischen Velofahrenden, die das Trottoir benutzten, und Autos.

Vom angekündigten Monitoring erwartet der VCS deshalb Korrektur- und ergänzende Massnahmen: Die von Fachleuten erstellte Verkehrssicherheitsanalyse hat eine ganze Reihe von Mängeln aufgedeckt, speziell betreffend Fuss- und Veloverkehr in der Kernzone. Das heisst nichts anderes, als dass die Ortsdurchfahrt auf der ganzen Länge siedlungsverträglicher und sicherer werden muss, namentlich auch für Schulkinder jeden Alters!

Optimale Voraussetzungen

Nicht nur für den VCS gehört Verkehrsberuhigung mittels Tempo 30 und Begegnungszonen sowie Tempo-30-Strecken zum fi-

Die Fachwelt setzt auf Temporeduktionen

Nachdem SVI (Schweiz. Vereinigung der Verkehrsingenieure und -experten) und VSS (Schweiz. Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute) sich vor einigen Jahren betreffend Gestaltung von Hauptstrassen innerorts neu positioniert haben, macht sich nun auch die Beratungsstelle für Unfallverhütung für einen Paradigmenwechsel stark. Gemäss bfu hat Tempo 30 enormes Verkehrssicherheitspotenzial, gerade auch auf Hauptverkehrsachsen in Stadt- und Dorfzentren.



© Aschi Schmid

Weil die Brünigstrasse nun Radstreifen hat, dürfen auch kleinere Schulkinder nicht mehr auf dem Trottoir Velo fahren. Eine Verkehrsberuhigung mit Temposenkung wäre gerade auch für ihre Eltern ungemein beruhigend.

Kurznachrichten

«Perspektiven Dorfzentrum Sarnen 2030». So heisst das Projekt, das in eine siedlungsverträglichere Gestaltung der Ortsdurchfahrt münden und die Brünigstrasse zu einer für alle sicheren Achse machen soll. Nun ist zwei Wochen lang der Verkehr im Sarnen Dorfzentrum gezählt worden – die Diskussion um das künftige Verkehrsregime benötigt verlässliche Datengrundlagen.

Polizei gegen übermässigen Töfflärm. Vorstösse von alt Nationalrat Karl Vogler auf Bundesebene, Interpellation im Kantonsrat, Reklamationen und Hilferufe aus der Bevölkerung wegen höllisch lauten Töffs: Sie zeig(t)en, dass das Mass voll ist. Ansässige sprechen von einer frappanten Zunahme an überlauten Fahrzeugen auf Obwaldner Passstrassen in jüngster Zeit. Die Kantonspolizei hat nun ein Schallmessgerät angeschafft. Sobald die Pässe wieder offen sind, soll der «Lärmblitzer» zum Einsatz kommen – endlich!

xen Instrumentarium für die zeitgemässe Gestaltung von Siedlungsräumen (s. Kasten oben). Die dadurch steigende Aufenthaltsqualität kommt nicht zuletzt den ansässigen Geschäften und Gastronomiebetrieben zugute.

Sachseln verfügt über eine Tunnelumfahrung (Nationalstrasse) und einen architektonisch schönen Dorfkern: optimale Voraussetzungen für ein lebenswertes Zentrum! Nun ist Einsatz von

Gemeinderat und Verwaltung gefragt, damit es zu einer Verkehrsberuhigung kommt, die neben Sicherheit auch eine Lärmreduktion und mehr Lebensqualität mit sich bringt.

Unzählige Schweizer Gemeinden sind diesen Weg bereits gegangen, so auch Stansstad, Horw oder Wilderswil. Und nirgendwo möchte die Bevölkerung zum alten Zustand zurück.

Daniel Daucourt



Wallis

Quartier Brig West: Schöner ökologischer Schein

Am 8. April präsentierte die Stadtgemeinde Brig-Glis einen Kurzfilm unter anderem über das geplante neue Quartier Brig West. Unser Fazit: Wo Nachhaltigkeit draufsteht, müsste Klimaschutz ganz konkret auch drin sein.

Mehr Langsamverkehr, mehr Grün, weniger Verkehrslärm: Alle positiven Aspekte des Projekts rückte die Präsentation ins beste Licht. Keine Erwähnung fanden die Schattenseiten, so das neue Einkaufszentrum und der 70 Meter hohe Wohnturm mit seinen Tiefgaragen und den gesamthaft mindestens 250 Parkplätzen. Ebenfalls kein Thema waren die neue Strasse für die Ausfahrt aus dem Quartier sowie die «Flaniermeile», welche die Fussgängerinnen und Velofahrer leider grosszügig teilen müssen: mit dem motorisierten Zubringerverkehr

der Geschäfte, Wohnhäuser und des daneben liegenden neuen Spitalzentrums Oberwallis.

Grundsätzlich begrüsst der VCS Wallis die Aufwertung des Quartiers Brig West sehr wohl. Er wehrt sich jedoch gegen ein Projekt, das als Ganzes weder zeitgemäss ist noch zur Verkehrsberuhigung beiträgt. Deshalb haben sich der VCS Wallis und Pro Natura Oberwallis gegen die geplante Teiländerung des Zonennutzungsplans und des Kommunalen Bau- und Zonenreglements ausgesprochen. In ihrer Einsprache verlangen die

beiden Umweltverbände namentlich

- ein Mobilitätskonzept, das einen grösseren Perimeter umfasst und dem Langsamverkehr eine zentrale Rolle zumisst;
- die Nutzungs- und Reglementänderungen auf Eis zu legen, bis das gesamtheitliche Mobilitätskonzept unter Einbezug der Bevölkerung und der Verbände ausgearbeitet ist;
- die Sistierung von weiterem Strassenbau im Perimeter des aufgelegten Quartierplans Bahnhof West;
- die Einstellung der Pläne für das Einkaufszentrum und eine Halbierung der Höhe des Hochhauses auf 35 Meter;
- eine Umweltverträglichkeitsprüfung für den gesamten Perimeter.

Die offizielle Präsentation zeigt die Schokoladenseite. Die ganze Wahrheit ist dies leider nicht.

Denn: Das Quartier Brig West eignet sich bestens für ein autoarmes oder gar autofreies Quartier. Züge wie Busse sind von allen Gebäuden aus in maximal fünf Minuten erreichbar. Der VCS Wallis hofft, dass sich gute Lösungen finden, die den Bedürfnissen der Bewohnerinnen Rechnung tragen, die Lebensqualität im Briger Stadtzentrum erhöhen und den Zielen des Walliser Staatsrats für den Ausbau des Langsamverkehrs gerecht werden.

Sonja Oesch, Geschäftsleiterin



© Stadtgemeinde Brig-Glis



Uri

Ein Aggloprogramm mit Schwächen

Der VCS Uri hat in einer ausführlichen Vernehmlassung zum Entwurf des vierten Agglomerationsprogramms Unteres Reusstal Stellung genommen. Hier die wichtigsten Punkte:

■ Die Car-Abstellplätze im Altdorfer Winkel sind ein Hindernis auf dem Weg zu einem verkehrsberuhigten Rathausplatz und einer anderen Verwendung des Winkel-Platzes. Es bietet sich an, sie zum Gemeindehaus zu ver-

schieben. Für Pkw stehen genügend Plätze in der neuen Tiefgarage zur Verfügung.

■ Wer vom Ruberst per Bus nach Schattdorf fahren will, muss einen fünfminütigen Umweg via Attinghausen erdulden und passiert dann wieder beim Ruberst... Dies erst noch verbunden mit einem höheren Tarif. Der VCS schlägt daher vor, beim Ruberst zwei weitere Halteketten südlich des Kreisels Wysshus Ost (Walter Fürst) einzuplanen.

■ Um Ferntransporte möglichst auf die Bahn zu verlagern, sollte die Schaffung eines kleinen UKV-Terminals im Industriegebiet Werkmatt angestossen werden.

■ Der unterste Teil der Klausenstrasse sowie die Gotthardstrasse vom Kreisel Poli bis zum zukünftigen Kreisel Schächen weisen überschrittene Lärmgrenzwerte und relativ viele Unfälle auf. Auch auf verkehrsorientierten Strassen ist gemäss neuem Bundesgerichtsurteil eine Temporeduktion zu prüfen, wenn andere Massnahmen keine Abhilfe versprechen. Der VCS fordert Tempo 30 ebenso für die Altdorfer Bahnhofstrasse, von der Tellsgrasse bis zu den Schulhäusern.

■ Keine Freude löst die projektierte Erschliessung des Gewerbegebiets Rossgiessen in Schattdorf aus. Velofahrende aus der Riedstrasse sollen zu einem Umweg

genötigt und der Veloweg entlang der Stillen Reuss nach der Kastelen gleich nochmals von einer Strasse unterbrochen werden. Und viel sinnvoller als eine Personenunterführung Schlossbergstrasse in Erstfeld, die auf gefährliche Strassenquerungen hinauslief, scheint uns eine neue Auto-Unterführung vom Casino-Parkplatz aus. Die bestehende Unterführung könnte dann umgenutzt werden.

■ Nicht zuletzt fordert der VCS ein Monitoring des Fuss- und Veloverkehrs mittels automatischer Zählstellen. Nur so lässt sich die vom Aggloprogramm erreichte Veränderung des Modal-Split kontrollieren.

Alf Arnold

Agenda

23. September: Dritte Urner Velokonferenz. Thema: Sicherheit. Infos auf www.velo-uri.ch

Klimaschutz statt Mehrverkehr: Bypass stoppen

Luzern

Fünfzehn Verbände und Organisationen fordern Bund und Kanton zum Verzicht auf das Projekt Bypass Luzern auf. Mit ihm käme massiv mehr Autoverkehr auf die Region zu. Werden Sie Teil der Bewegung!

Nutzlos, schädlich, unzumutbar: Der geplante Autobahnausbau wäre ein zwei Milliarden Franken teurer Fehler. Um ihn abzuwenden, fordern die 15 im Komitee Bypass Nein zusammengeschlossenen Organisationen Bund und Kanton auf, nun die Notbremse zu ziehen und die Planung des Bypass abubrechen. Der Klimanotstand und die Überlastung von Stadt und Agglomeration Luzern durch den individuellen Motorfahrzeugverkehr (MIV) lassen eigentlich gar nichts anderes zu.

Statt neue Autobahnen zu bauen, sollen neue Massnahmen zur Verkehrsvermeidung und -umlagerung geprüft werden, wie zum Beispiel Mobility Pricing oder Sharing-Angebote. Und die Massnahmen zur Förderung des Fuss-, des Velo- und des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind zu verstärken.

Bypass befeuert Klimawandel
Rund ein Drittel des CO₂-Ausstosses geht auf das Konto des Autoverkehrs. Und der Sektor Verkehr verpasst die Klimaziele

des Bundes regelmässig; statt der verlangten CO₂-Verringerung um 10 Prozent bis 2020 hat der Ausstoss um 1 Prozent zugenommen.

Wer die Klimaziele ernst nimmt, muss deshalb Autoverkehr so weit als möglich vermeiden oder auf die flächen- und energieeffizienten Mobilitätsformen ÖV, Fuss- und Veloverkehr umlagern. So steht es auch im Klimabericht des Kantons Luzern: «Die grösste Wirkung hinsichtlich Reduktion der Treibhausgasemissionen kann im Bereich des Strassenverkehrs bei Personenwagen erreicht werden; im besten Fall durch die Reduktion des MIV-Aufkommens.»

Doch gesagt ist nicht getan: Mit dem Bypass Luzern bewir-

ken Bund und Kanton genau das Gegenteil, er erhöht die Kapazität für den Autoverkehr massiv.

Verkehrskollaps programmiert
2040 sollen dank Bypass täglich 32000 zusätzliche Autos durch Luzern rollen. Der Klimaschutz bleibt auf der Strecke. Wichtig zu wissen: 80 Prozent des Stadt-luzerner Autobahnverkehrs sind nicht Durchgangs-, sondern regionaler Verkehr. Der Bypass sorgt also nicht für Entlastung, sondern im Gegenteil für noch viel mehr Lärm und Stau in der Region, womit auch die dringend nötigen zusätzlichen Velo- oder Busspuren verunmöglicht werden.

Klimaschutz, weniger Lärm, weniger Stau, mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität, das alles ist nur mit einer Reduktion des Autoverkehrs zu erreichen – und nicht mit dem Bypass Luzern.

Dominik Hertach, Geschäftsleiter

Treten Sie dem Komitee bei

Klimaschutz statt Mehrverkehr: Tragen Sie sich in die Liste des Komitees Bypass Nein ein und helfen Sie so mit, das unsinnige Projekt zu stoppen. Je mehr Leute gegen den massiven Autobahnausbau Stellung beziehen, umso grösser sind die Chancen, dass sich Politik und Behörden bewegen.

Infos und Komitee-Beitritt unter: www.bypass-nein.ch



Komitee Bypass Nein: Wer dahintersteht

VCS Luzern, VCS OW/NW, WWF Luzern, Aerzte für Umweltschutz (Sektion Pilatus), Pro Natura Luzern, Klimastreik Zentralschweiz, Klimagrosseltern Luzern, Pro Velo Luzern, Gegenbewegung Spange Nord, Klimagruppe Bruchquartier, IG Reussport Nein, IG Hochbühl-Untergütsch gegen den Bypass-Lüftungsschacht im Gütschwald, Eltern fürs Klima Luzern, Psychologists for future Zentralschweiz und die IG Stadtentwicklung.

Einladung zur Generalversammlung

Samstag, den 28. August 2021, 11 Uhr, im Konferenzsaal in der Croix Blanche, Route de Fribourg 71, 1725 Posieux

Traktandenliste:

1. Protokoll der Generalversammlung vom 12.9.2020 in Freiburg
2. Jahresbericht 2020
3. Rechnungsbericht 2020
4. Revisorenbericht 2020
5. Genehmigung der Rechnung 2020
6. Budget 2021

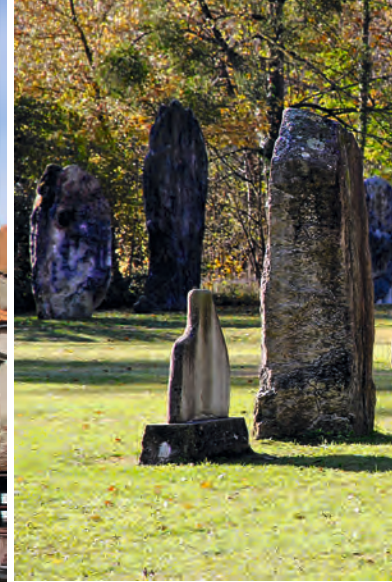
7. Wahlen
8. Tätigkeitsprogramm 2021
9. Varia

12.30 Uhr: Aperitif mit Imbiss
13 Uhr: Referat von Jean-François Steiert, Präsident des Staatsrats

Freiburg

Eines von vielen aktuellen Themen im VCS Freiburg: Die geplante Strasse Marly-Matran würde auch dieses Feld von Bauer Erwin Hänni bös in Mitleidenschaft ziehen.





Im Gemäuer des Schlosses von Yverdon, konzipiert als Wehrbau und herrschaftlicher Wohnsitz, befindet sich das Stadt- und Regionalhistorische Museum, eines der ältesten des Kantons.

Geschichtsträchtiges Yverdon-les-Bains

Text und Fotos: Camille Marion

Mit mehr als 30 000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist Yverdon die zweitgrösste Stadt des Waadtlands. Zwischen Seeufer und Stadtzentrum finden sich viele tausend Jahre zurückreichende historische Spuren. Und die Grande Carrière lässt uns eintauchen in die Natur von heute.

Die Stadt und ihr Thermalbad am oberen Ende des Neuenburgersees sind problemlos mit dem Zug zu erreichen: Die erste Bahnlinie der französischen Schweiz verbindet seit 1855 Morges mit Yverdon-les-Bains. Die Geschichte der Stadt beginnt indes viel früher.

Unser Spaziergang führt uns ein paar Hundert Meter vom Bahnhof weg ans Seeufer, wo die ältesten Spuren menschlicher Besiedlung der Region zu sehen sind. Frühmorgens ist es am Strand noch ruhig, und hinter dem blauen Seespiegel erhebt sich majestätisch die Jurakette. Ein kurzer Waldweg führt uns zu den Menhiren von Clendy. Fast 4000 Jahre vor unserer Zeitrechnung wurden die 45 Statuen zur heute grössten Megalithanlage der Schweiz aufgerichtet.

Entdeckt wurde sie, als man im Zuge der Juragewässerkorrektion Ende des 19. Jahr-

hunderts den Seespiegel stark senkte. Die zwischen 40 Zentimeter und 4,5 Meter hohen Steinsäulen wurden von den Menschen aufgerichtet, die einst das Seeufer bevölkerten. Weshalb genau an dieser Stelle und wozu, liegt bis heute im Dunkeln.

Zu Zeiten Eburodunums

Yverdon-les-Bains hat sich dank der günstigen Lage am Schnittpunkt von Land- und Wasserwegen seit der Antike entwickelt. Die Thermalquelle war bereits bekannt und galt der damaligen Zivilisation als Kultort. Viel später wird sie der Stadt zu ihrem langen Namen verhelfen, doch vorerst nennt sich der Flecken noch Eburodunum. Wohnhäuser und Handelstätigkeit entstanden in einem kleinen Stadtzentrum unweit der Quelle, von dem kaum noch Spuren zu sehen sind.

Das heutige Stadtzentrum von Yverdon-les-Bains weist drei Fussgängerachsen auf, die in den zentralen Platz am Fuss des Schlosses münden. Der Entwurf dafür geht auf die Zeit der Savoyer zurück, genauer auf Herzog Peter II. von Savoyen, den Erbauer dieser Vierturmanlage. Am Hauptplatz sind alle wichtigen Gebäude der Stadt versammelt: Kirche, Rathaus, Stadtgasthaus und natürlich das Schloss.

Nach dem Abzug der Savoyer und der darauf folgenden bernischen Besatzung gewinnt Yverdon-les-Bains an Unabhängigkeit. Der intellektuelle Aufbruch der Aufklärung und später der Bau der Eisenbahn ziehen wirtschaftlichen Aufschwung nach sich. Das Thermalbad macht die Stadt seinerseits zu einer Tourismusdestination, deren Belle-Époque-Charme durchaus an französische Seebäder erinnert.



Die Menhire von Clendy sind Zeugen menschlichen Tuns, das 4000 Jahre vor unsere Zeitrechnung zurückreicht.

Heute und morgen

In der Vergangenheit stecken geblieben ist die Stadt allerdings nicht; sie ist vielmehr den Zeitströmungen gefolgt: Ihr Zentrum ist den Fussgängerinnen und Fussgängern vorbehalten, und Angebote für Spaziergänge und Velotouren machen sie zum idealen Ausflugsziel.

Es macht Freude, durch die Gassen zu streifen, die bunten Häuserfassaden zu betrachten und in einem der Strassencafés einzukehren. Das Stadtzentrum ist immer lebendig und bietet zahlreichen kulturellen Aktivitäten Raum. Unter den Museen von Yverdon sticht die Maison d'Ailleurs besonders hervor. Das einzige Science-Fiction-Museum Europas lädt zu einer faszinierenden Reise von Jules Verne bis zur Popkultur ein.

Zum Abschluss eines ereignisreichen Tages bieten die Innen- und Aussenbecken des ein wenig abseits der Fussgängerzone gelegenen Thermalbads eine willkommene Entspannung. Seinem Wasser werden verschiedene Heilkräfte zugeschrieben. Ein Kurzentrum und ein unlängst renoviertes Belle-Époque-Hotel ergänzen das Angebot.

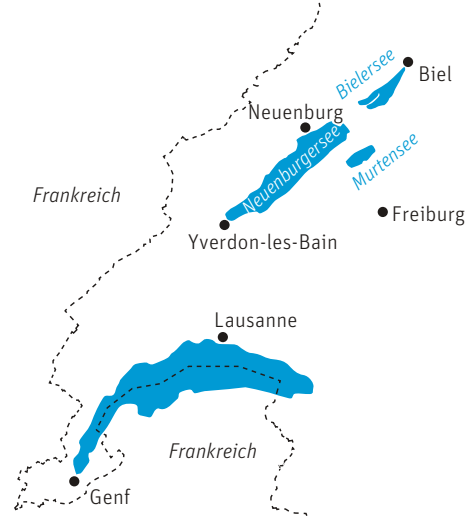
In die Natur eintauchen

Nach dem ersten, der Geschichte und Kultur der Stadt gewidmeten Tag steht ein erholsamer Spaziergang ausserhalb der Stadt auf dem Programm. Yverdon-les-Bains und die Umgebung verfügen über ein gut ausgebautes Netz von Selbstbedienungs-Velostationen. Wir profitieren davon, um die paar Kilometer zum Pro-Natura-Zentrum Champ-Pittet zurückzulegen, unserem heutigen Ziel.

Mitten im Wald steht ein prächtiges Schloss aus dem 18. Jahrhundert in einem üppigen und von allerlei summenden und brummenden Insekten bevölkerten Garten. Pro Natura hat Schloss und Landgut 1979 erworben, um sie zu erhalten, und sensibilisiert hier seither die Öffentlichkeit für die Anlie-

Informationen

- Unterkunft: Grand Hôtel und Thermalbad, www.bainsyverdon.ch.
- Restaurants: Café de la Promenade für Produkte aus der Region und die attraktive Ausstattung (Rue des Jordils 23), Double R für die Burger (Rue du Collège 4), Bäckerei Gerber Wyss für die Kaffeepause in nettem Rahmen (Rue du Four 1), Café l'Intemporel für die Atmosphäre und die grosse Palette handwerklich gebrauter Biere (Rue du Lac 8).



von drei Monaten gesammelte Unterschriften – führte dazu, dass die Linienführung ins Hinterland verlegt wurde.

Erforschen, betrachten, zuhören

Von Champ-Pittet aus lädt ein ausgedehntes Wegnetz dazu ein, die Grande Cariçaie zu erkunden. Holzstege durch die Moorlandschaft ermöglichen es, in die Feuchtwiesen und ins Schilf einzudringen und von dort aus die Wasservögel zu beobachten. Ein hölzerner Beobachtungsturm ist geschickt in die Landschaft eingebettet. Von seinen drei Ebenen aus lässt sich auf drei Seiten hinaus die Vogelwelt beobachten, je nach Jahreszeit sogar begleitet von quakenden Fröschen.

Auf dem Waldpfad hingegen sind die Vogelstimmen präsenter als die Laute der Amphibien. Der Auenwald überrascht mit seiner hohen Artenvielfalt. Weiden, Eichen, Kiefern und Eschen bieten einen der hiesigen Tierwelt angepassten Lebensraum. Dazu gehören zahlreiche seltene und bedrohte Arten. ■

gen des Naturschutzes. Das Schloss beherbergt eine Ausstellung, ein Restaurant, eine Vogelbeobachtungsstelle, einen Gemüsegarten und ein Insektenbeobachtungslabor.

Das Zentrum bildet das Eingangstor zur Grande Cariçaie, dem grössten Seeuferfeuchtgebiet der Schweiz. Es zieht sich von Yverdon-les-Bains am ganzen Südufer des Neuenburgersees entlang und umfasst fast 3000 Hektaren in den Kantonen Waadt, Freiburg und Neuenburg.

Autobahn gebaut, Natur gerettet

Die überaus reiche Natur ist dem Wechsel zwischen Mooren, feuchten Waldpartien und seichten Uferzonen zu verdanken. Sie beherbergen gegen 800 Pflanzen- und 10000 Tierarten, dies entspricht einem Viertel der Schweizer Fauna und Flora. Zur Grande Cariçaie gehören heute acht Naturreservate.

Interessanterweise hat ein Autobahnprojekt zum Schutz des Gebiets geführt: In den 1970er-Jahren sollte das Trasse der N1 (heute A1) am naturbelassenen Seeufer entlangführen. Eine starke Mobilisierung – vier Millionen Franken und 560000 innerhalb

Die barocke Fassade der reformierten Stadtkirche erinnert an jene der Sankt-Ursen-Kathedrale in Solothurn.

Vom Holzturm im Herzen der Grande Cariçaie aus lassen sich die Tiere ungestört beobachten.





Treppauf in den siebten Himmel

Text und Bilder: Urs Geiser

Es könnte diesen Sommer eng werden im Südkanton, heisst es. Unsere Wanderung führt in eine Ecke des Tessins, wo – vielleicht abgesehen von den Grotti – garantiert kein Andrang zu befürchten ist.

Wer links sitzt, wenn der Intercity bei Pollegio aus dem Gotthard-Basistunnel braust, wird kurz darauf vom Pizzo Magn begrüsst. Zwei Kilometer hoch aus der Ebene aufragend, wacht er über Bleniotal, Leventina und Riviera, die Tre Valli. Entzückte Blicke dürfte auch der Wasserfall ernten, der aus dem Spalt zwischen zwei Felsbastionen der Monti di Biasca herabstürzt, hundert Meter oder mehr. Gegen Norden weisen die Monti eine auffällige Abdachung auf. Dort oben liegt Canvasgia, dort wollen wir hin.

Vorerst geht's ohne Halt bis Bellinzona, wo viele umsteigen: die meisten Richtung Locarno und die wenigsten, um retour nach Biasca zu fahren. Da setzen wir uns, auf halbem Weg zum Zentrum, auf die Terrasse des «Gottardo», Stil typische Dorfkneipe, und mustern die linke Felsbastion, die nun direkt

vor uns steht. Sie hat etwas von einer Pyramide, aufgebaut auf mehreren fast horizontalen, von Bäumen und Büschen bestandenen Terrassen. Eine Pyramide mit Grüngürteln sozusagen. Ganz zuoberst ist der Mast einer Transportseilbahn sichtbar. Dahinter liegt Nadro, unser Ziel für die Mittagsrast.

Das verbürgerlichte einstige Arbeiterdorf Biasca – unweit des Stahlwerks von Bodio – zählt nicht zu den Perlen des Tessins. Doch immerhin sind da Preziosen wie die neoromanische Pfarrkirche und die romanische Stiftskirche Santi Pietro e Paolo, ein Baudenkmal von nationalem Rang, gleich oberhalb. Bei dieser setzen wir über den Bach und stellen überrascht fest, dass der früher versteckte Einstieg in unsern Aufstieg nun mit einem weissen Wegweiser («Nadro») markiert ist. Ein gutes Vorzeichen.

Ziemlich hart am Abgrund

In weiten Kehren steigen wir von einer Geländestufe zur andern und wechseln dann über einen Steg kurz auf die Südseite des fotogenen Bachs. Nach der zweiten Brücke folgt die erste kunstvoll errichtete Steintreppe. Und wie man – schon etwas ausgesetzt – in die eigentliche Schlucht eintritt, stellt sich fast unweigerlich die Frage: Da hinauf geht wirklich ein Weg?

In seinem exquisiten Tessin-Bergwanderbuch zitiert Daniel Anker den Pionier Gotthard End, der vor fast exakt 100 Jahren im SAC-Jahrbuch über seine hiesigen Streifzüge berichtete: «Wem es nicht gegeben ist, auf rauhem Pfade in ununterbrochener Steigung bergan zu klimmen, und wem es unbehaglich wird, wenn sein Blick zu Füssen plötzlich auf einige hundert Meter tieferliegende Wiesen oder Wälder trifft, der gehört nicht auf den

Erster Rastplatz im Aufstieg nach Nadro, Blick aufs Zentrum von Biasca, dem Dorf im Schnittpunkt von Bleniotal (rechts) und Leventina.

Monte di Biasca.» Ends Befund ist natürlich zu relativieren, doch gerade mit dem ersten Abschnitt in der Schluchtwand ist tatsächlich nicht zu spassen. Unangenehm niedrig, kurz, unregelmässig sind die Steintritte. Wer dem Abgrund ins Auge schauen mag, suche zunächst guten Stand.

Zwischen sechs- und siebenhundert Treppeinstufen dürften es sein bis zum ersten Maiensäss. Und wo keine solchen sind, verliert der Weg kaum an Steilheit. Das Maiensäss trägt den poetischen Namen Bedra del Vent, Birke des Winds. Luftig ist diese Kanzel – und tatsächlich rauscht der Nordföhn durchs Frühlingslaub. Über kühne Stützmauerkonstruktionen hinweg gelangen wir in ein Waldstück und durch dieses hinauf nach Nadro. 1000 fast lotrechte Meter unter uns fährt winzig klein ein Zug in Biasca ein. Gegenüber präsentiert sich majestätisch die Bergwelt, hinter der das Verzascatal liegt.



Praktische Informationen

- Stündliche Verbindung nach Biasca von Norden her sowohl per IC/EC via Bellinzona als auch mit dem Treno Gottardo der SOB.
- Wanderzeit: 5 ½ Std., gut 1100 Meter auf- und abwärts. Landeskarte 1:25 000 1273 Biasca, 1293 Osogna; Wanderkarte 1:40 000 Bellinzona/San Bernardino, Kümmerly+Frey.
- Literaturtipp: Daniel Anker/Thomas Bachmann: Gipfelziele im Tessin, Rotpunktverlag.

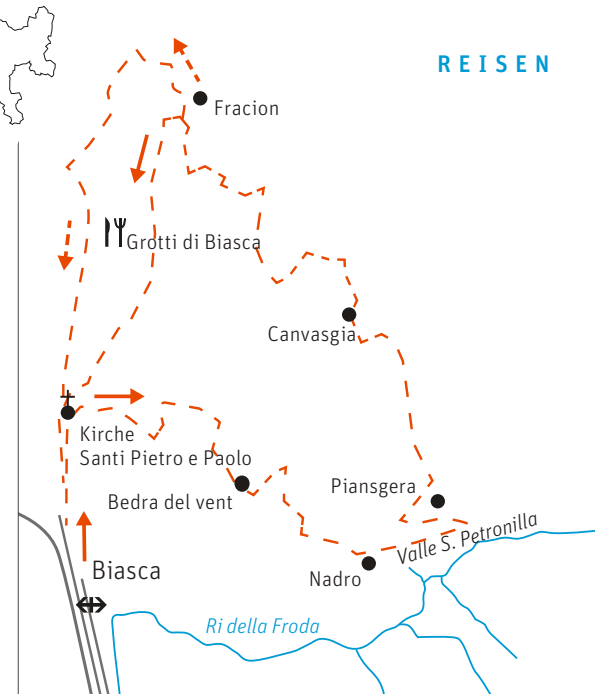
Der Ri della Froda kann's nicht lassen

Es ist verbürgt, dass von hier am 1. November (!) 2014 folgende SMS wegging: «Sitze in Nadro, 1200 m, senkrecht ob Biasca, halbblutt bei Apfel+Rüebli. Eigentlich im Paradies, nur ohne Eva.» Paradiesisch gelegen sind auch die oberen Hütten von Nadro am Rand einer ausladenden, grasigen Kuppe. Unsere Bastion hat sozusagen ein Flachdach. Im Vergleich zum bisherigen ist der Rest des Aufstiegs durch einen sonnenverwöhnten Hang ein Klacks. Dreingabe: Der Ri della Froda, dessen Wasser wir aus dem Zug herabfallen sahen, tut es auch hier und formt netterweise einen – per Trampelpfad erschlossenen – Badeplatz.

In Piansgera angelangt, steigt man entweder bis zum bequemen Alpweg hoch, der von Compiett herunterkommt, oder folgt den Hang entlang dem Pfad direkt Richtung Canvasgia. Ab hier ist es dann immer noch eine Bergwanderung, aber eine sanfte, frei von Absturzgefahr. Was auch heisst: Diese zauberhafte, gepflegte Alplandschaft ist auch jenen zugänglich, die alpinem Nervenkitzel abhold sind. Warum in aller Welt also haben die Äpler von dazumal, statt ihr Vieh einfach von Norden her hinaufzutreiben, unter unendlichen Mühen den Weg über Bedra del Vent geschaffen? Die Erklärung dürfte sein, dass das Leben der Tessiner Landbevölkerung bis in die Zeit von Gotthard Ends Besuchen hinein ein dauernder Existenzkampf war, in dem auch der hinterste und letzte nutzbare Fleck Grasland oder Waldboden zählte.

Die alpwirtschaftlichen Zwecke der Häuschen auf Canvasgia sind passé, diese dienen längst der Erholung von den Zumutungen der heutigen Zivilisation. Ein Gasthaus, wo Wandernde Station machen könnten, fehlt leider. Die nächste Hütte mit Nachtlager steht 800 Höhenmeter weiter oben im Valle Santa Petronilla...

Luftlinie und Höhendifferenz zwischen Biasca und Nadro (auf der Felskuppe links) sind mit je gut 900 Metern nahezu identisch. Dementsprechend spektakulär fällt der Wechsel von der Frosch- zur Vogelperspektive aus.



Direkt ins Grotto oder via Dorfbadi?

Den Blick sorglos schweifen lassend – über Malvaglia, das Nara-Gebiet, das Rheinwaldhorn –, kurven wir talwärts nach Fracion, gewissermassen von Etage zu Etage, von Brunnen zu Brunnen und abermals über viele, viele Treppeinstufen. Wären die schönen Grotti di Biasca offen, nähmen wir nun wohl das Fahrsträsschen, um weiter unten – durchs Gebiet des verheerenden Bergsturzes von 1513 hindurch – direkt auf sie zuzusteuern. Oben durch geht's zurück zu unserm Ausgangspunkt, von wo sich zur Lockerung der Muskulatur ein Spaziergang anbietet: auf dem Kreuzweg von S. Pietro e Paolo durch Kastanienhaine zur Steinbogenbrücke über den Ri della Froda. Das Naturbecken gleich unterhalb haben die Biaschesi mit ein wenig Stau-Mauerwerk zur Dorfbadi aufgemöbelt – magnifico!

Urs Geiser ist Regioseiten-Redaktor und wird im Juli in die Monti di Biasca zurückkehren, um Zusatzstoff für eine Fortsetzungsgeschichte zu sammeln.

Wir ziehen den Hut vor den Äplern, die diesen Weg erbauten – und sagen mille grazie für den perfekten Unterhalt.





Lockeres, zeitloses Sein!

Eine spezielle Atmosphäre erwartet Sie in unseren historischen und stilvoll renovierten Tessinerhäusern der «Casa Santo Stefano». Wunderbar zum Entspannen, für eine Auszeit und Aktivferien – individuell oder in der Gruppe.

Wir bieten ein leckeres Bio-Frühstück, vegetarisches Essen, Yoga, Qi Gong, Massagen und geführte Wanderungen oder Biketouren. Gelegen in einem kleinen, stillen Tessiner Dorf, in noch fast unberührter und wildromantischer Natur mit vielen Wanderwegen, sanften Hügeln, Aussichtsbergen und Wildbächen. Wir bieten Ihnen Einfachheit und Qualität, Engagement und Innovation, Persönlichkeit und Herz.

Weitere Infos und Ferienangebote:
091 609 19 35 oder www.casa-santo-stefano.ch

Ortlieb Commuter Daypack City



Der Commuter Daypack City ist ein wasserdichter Stadtrucksack im angesagten Velochic. Nicht nur die reduzierte Ästhetik überzeugt auf den ersten Blick, auch die technischen Eigenschaften können sich sehen lassen. Das abriebfeste Nylongewebe schützt zusammen mit dem Rollverschluss mit Schnellzugriff vor dem nächsten Regenguss.

Egal ob 21 oder 27 Liter Volumen, das grosse Hauptfach bietet reichlich Stauraum. Notebook oder Tablet finden im gepolsterten Extrafach ihren Platz (Abmessungen 39 x 27 x 2,5 cm). Für bequemen Tragekomfort sorgt die Schaumrückenpolsterung mit Ventilationskanälen, luftdurchlässigen Trägern und abnehmbarem Brust- und Hüftgurt. Der Commuter Daypack City ist nachhaltig in Deutschland hergestellt und PVC-frei. Die unverbindliche Preisempfehlung liegt bei Fr. 189.–.

Weitere Infos: www.ortlieb.com

Ein Öl für alles

Der Petrus Schmierstoff von Veloplus schmiert dauerhaft alle beweglichen Teile am Velo: Kette, Wechsel, Federung – im Sommer wie im Winter. Drei Jahre dauerten Entwicklung und Tests auf der Kettenöl-Testmaschine. Das Resultat: Das synthetische Hightech-Öl sorgte für den geringsten Verschleiss an den Komponenten. Denn bei nassen Bedingungen wird das Öl langsamer ausgewaschen und bei trockenen Verhältnissen verlängert es das Schmierintervall. Petrus – in der Schweiz entwickelt und hergestellt – besteht zu über 70 Prozent aus erneuerbaren Rohstoffen, ist biologisch leicht abbaubar und erfüllt die strengen Nachhaltigkeitsanforderungen des Ecolabels. Artikelnummer: 33001169.



Weitere Infos: www.veloplus.ch

Mehr Schweizer Touren bei WeitWandern

Wegen der Coronakrise nimmt der Anbieter WeitWandern im Sommer und Herbst 2021 die meisten Auslandsreisen aus dem Programm. Betroffen davon sind u. a. die Weitwanderungen in den Pyrenäen. Auf's Wandern verzichten muss aber niemand. Die Touren werden durch ebenso attraktive Wanderwochen in der Schweiz ersetzt, die teils stationär durchgeführt werden, teils als Weitwanderungen von Unterkunft zu Unterkunft. Darunter sind neue Touren im Tessin, im Greina-Gebiet und im Urnerland. Zwei- bis viertägige Wanderungen runden das reiche Programm ab, das trotz Corona einen schönen Wandersommer verspricht.

Weitere Infos und vollständiges Programm:
www.weitwandern.ch; info@weitwandern.ch; 033 654 18 42





Seit dem Mittelalter kaum gewachsen: Kaiserstuhl am Rhein, Schauplatz für Kunstaktionen zum Thema Mobilität an der 1. Hochtrenn Triennale.

Kunst macht mobil

Von Silvano Cerutti

Eine Kunstausstellung im öffentlichen Raum thematisiert die Mobilität. Die Arbeiten können auf einem ausgedehnten Spaziergang durch Kaiserstuhl und Hohentengen besichtigt werden.

Kaiserstuhl (AG) am Nordrand der Schweiz ist seit dem Mittelalter kaum mehr gewachsen und gehört heute zu den drei kleinsten Gemeinden der Schweiz. Knapp 420 Menschen leben im denkmalgeschützten Ort, der noch immer das Stadtrecht hat. Auf der anderen Seite der Grenze – des Rheins – liegt Hohentengen, eine Gemeinde mit knapp 3890 Einwohnenden. Vielleicht schon seit der Römerzeit, sicher aber seit dem Mittelalter sind Hohentengen und Kaiserstuhl in wechselhafter Geschichte verbunden.

Es ist eine in jeder Hinsicht enge Verbindung, am Grenzübergang stauen sich die Autos oft in beide Richtungen. «Die Leute kommen in die Schweiz zur Arbeit und fahren nach Deutschland zum Einkaufen», sagt Alain Jenzer. Zusammen mit Franz Krähenbühl kuratiert er die Hochtrenn Triennale 2021, ein kurzes Ausstellungsfestival, das künftig eben alle drei Jahre stattfinden soll.

Mobilität «brennt unter den Nägeln»

Für die beiden Berner Kuratoren war das Th ma «Mobilität» für die erste Ausgabe augenfällig. So eng verbunden die Gemeinden sind, so gegenläufig sind ihre Entwicklungen, wie Jenzer illustriert: «Auf Schweizer Seite gibt es öffentlichen Verkehr, auf deutscher Seite ist alles aufs Auto ausgerichtet. Umgekehrt aber hat man in Kaiserstuhl vor Kurzem das Altersheim mitten im Ort geschlossen. Im Ortskern von Hohentengen hingegen eröffnet im Juni eine moderne Pfl -

ge-Wohngruppe, damit man für den letzten Lebensabschnitt nicht entwurzelt wird.»

Mit Ausbruch der Coronapandemie und den damit verbundenen Einschränkungen erhielt das Th ma Mobilität noch einmal mehr Gewicht. «Eigentlich sollte die Triennale schon letztes Jahr stattfinden», sagt Jenzer, «und auch jetzt stand sie wieder auf der Kippe. Aber eine Ausstellung im öffentlichen Raum kann man Covid-sicher durchführen und das Th ma brennt uns allen jetzt unter den Nägeln.»

Initiiert hat die Hochtrenn Triennale der neu gegründete, grenzüberschreitende Verein Kulturbrücke in Kaiserstuhl. Dieser kümmert sich auch um den bestehenden Skulpturenweg auf beiden Seiten des Rheins, den es seit 20 Jahren gibt. «Als künstlerische Leiter wollten wir nicht einfach den Skulpturenweg verlängern», erklärt Jenzer, «sondern mit der Kunst vom Rhein herauf in die Ortschaften und zu den Menschen kommen.»

Frische Blickwinkel

Neun Künstlerinnen, Künstler oder Kunstduos hat die Triennale eingeladen, in einer Arbeit «vor Ort und für den Ort» zum Th ma Mobilität Position zu beziehen. Einige der Eingeladenen blieben dabei nah am Th ma, andere legten den Rahmen weit aus. Zusätzlich suchten Jenzer und Krähenbühl Videoarbeiten anderer Künstlerinnen und Künstler aus, in denen das Th ma aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet

wird. «So können wir den Fokus schärfen», sagt Jenzer.

Aber – Hand aufs Herz – wozu das Ganze? «Im Normalfall setzen sich Politik, Raumplanung, ÖV-Unternehmen oder Verkehringenieure mit Mobilität auseinander», zählt Jenzer auf. «Wir glauben, dass Kunst einen anderen Blickwinkel bieten kann – auch einmal ohne Problemfokussierung. Wir hoffen, dass unsere Besuchenden dann mit neuen Anregungen wieder nach Hause gehen, in denen vielleicht sogar ein Keim liegt für ein neues Verständnis der Sache an sich.» ■

Silvano Cerutti ist freier Autor und begeisterter Velofahrer.

1. Hochtrenn Triennale, 24. Juli bis 5. September 2021

Anreise: Per Bahn und Bus via Kaiserstuhl. Kaiserstuhl liegt auf der Etappe 6 der Wanderroute ViaRhenana oder auf der Veloroute Rhein-Route von SchweizMobil. Besichtigung täglich von 10 bis 19 Uhr: Um die ganze Ausstellung zu besichtigen, braucht es – je nach Tempo – zu Fuss mindestens drei Stunden. Für den Skulpturenweg sind zusätzlich zwei Stunden nötig. Geplant ist auch ein Gratis-Veloverleih für die Besuchenden. Rahmenprogramm und weitere Informationen: www.hochtrenntriennale.eu.

WOHNEN

Ruhiges Wohnen beim Bahnhof Olten
Haus zu vermieten. 150m² Wohnfläche, 550 m² Garten, ideal für 2-3 Pers. ohne Kinder. Ab Sommer 2021 oder nach Vereinbarung, 2480.- zzgl. NK 077 447 29 39

Haustausch (Eigentum)! Sie suchen ein grösseres Familien-Haus. Wir suchen altershalber ein kleineres Haus. Es sollte sonnig und ruhig gelegen sein, Nähe ÖV, in der NW-CH. Unsere gut unterhaltene 6,5-Zi-Doppelhaushälfte mit Gärtli liegt beim Kantonsspital **Olten**. Zuschriften an Chiffre 2109, Magazin Inse- rate, Postfach, 3001 Bern

Zu vermieten in Muhen AG nach Vereinbarung **5 1/2-Zi EFH**, Jg. 1965, teilrenoviert mit grosszügiger, neuer Küche an ruhiger, sonniger Lage und kinderfreundlicher Umgebung mit altem Baumbestand. Für Naturliebhaber. Miete netto Fr. 2300.- Kontakt: hofmann.bolt@bluewin.ch

DIVERSES

Workshop **KREATIVES SCHREIBEN**
Kleingruppe, 15.- 17. Oktober 2021
Info: www.theresebichsel.ch

KONTAKTE

Ich, (w) 60 J. in künstl. Beruf, kreativ und lebendig, liebe Klein- und Grosskunst, Bewegung in der Natur, weiche Bleistifte, Nordseeinseln, Brahms und Loriot. Wünsche mir inspirierenden, körperlich und geistig beweglichen Freund, Begleiter, evtl. Partner (NR) bis 65, für Nähe, Austausch und gemeinsames Erleben. Gern mit Bild. Mail: lebensfreude2.0@gmx.ch

FERIEN SCHWEIZ

Romantisches Häuschen erwartet Sie im malerischen **Bigorio, Capriasca TI** 1 1/2-Zi., Garten, Relax, Tel. 079 40 50 235 Internet: www.levante.li

Gruyère: Bed&Breakfast in Bauernhaus an wunderschöner Lage. Töpferatelier und Velos inkl.! www.bnb-gruyere.ch

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

Eggberge, über dem Urnersee im Wandergebiet Schächental, Ferienhaus für max. 7 Personen zu vermieten, ruhig, sonnig, f.lustenberger@hotmail.com

Vairano am Lago Maggiore, Ferienwhg. für 4-Pers. Panorma Lage mit Seesicht + Pool. www.ferienwohnung-gemelli.ch

Ferien in Liddes, 1400 m.ü.M. (VS). Alte, renov., typische Wohnung für 4 P. Niedriger Preis. Gut erreichbar mit ÖV. Natur, Almen, Wanderungen, SAC-Hütten. jmkillsch@gmail.com

Sedrun: Ferien im **denkmalgeschützten Bauernhaus**. Sorgfältig renoviert. 6 Pers. Nähe Badese, kinderfreundliche Umgebung. www.giassa10.ch

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

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

Ferien im ursprünglichen **Onsernental** - Baden im Berfluss Isorno. **Zwei Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

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

Kleines **Chalet in Amden** mit traumhaftem Blick - ideal für Wandern, Klettern, EBiken, und Geniessen. www.ulula.li

Reckingen-Goms, 3,5-Zi-WHG (2-4 P). Mind. 1 Wo, NR, keine Haustiere. Holzhaus, Balkon, PP. Wandern, Ruhe, Biken. www.auszeit-im-goms.ch

Ferienhaus im Jurastil in den Freibergen **mitten auf der Weide**, Sommer und Winter 1-10 Pers. Infos: 076 544 83 16

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



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

Zu vermieten **Chalet in Diablerets** 2-5 Pers. Ruhig, großer Südbalkon. Gut ausgestattet, Parkplatz. Ab 450/Woche. T 021 311 30 27 (abends)

Hilterfingen am Thunersee: Studio m Sicht auf See und Berge, für 1-2 P, ganzjährig, ideal für biken, wandern, segeln. Fr. 650.-/mtl. inkl. Tel 079 756 57 29

Im wilden Onsernonetal vermieten wir ein grosses Haus (max. 8P.) und ein Kleines Haus (max.4P.). Die beiden Häuser sind ein Ensemble, können aber auch einzeln gemietet werden. Grosser Garten, Sitzplatz und ÖV vor dem Haus. www.mosogno-geiger.ch 079 509 43 55

Verdasio, Centovalli. Komfortable Dachwohnung in altem Palazzo. Westbalkon, Gartensitzplatz, Loggia. 3-4 Schlafplätze. Ideal zum Wandern und Entspannen. foroglio@bluewin.ch

Ruhe und Erholung im Tessin: 1 1/2 Z. Wohnung in Cagiallo, Val Colla, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Für Familien zusätzliches Zimmer möglich. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

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

Alles im grünen Bereich! Naturnahe Unterkünfte - natursprüngliche Kursangebote - Menschen und Projekte Infos: www.kurs-natur.ch.

FERIEN AUSLAND

«Zu verkaufen in **Ligurien (i)**, schönes altes Haus abseits von Corona, renoviert, mit grandioser Sicht aufs Mittelmeer. Interessiert? Infos: <https://casabordighera.wordpress.com>»

Insel Hvar, Kroatien, abseits Massentourismus, Haus 2-8 Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht. www.plavisan.com

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

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

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 oder Tel. 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Ferien in Südfrankreich, Barjac, im Dep. Gard. Nähe Gorges d'Ardèche. Wandern, Baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus www.champdelaplume.com



Like und folge uns!
www.facebook.com/verkehrsclub.ch

Adria-Dalmatien-Insel Brač, 6P.-Steinhaus, 100m vom Meer, allein in sonniger Waldlichtung: sl.an@gmx.ch

TOSCANA / Suvereto sichere Ferien, gepflegtes Landhaus, Ruhe, Natur pur, biken, Nähe Meer. www.prata-suvereto.ch Tel. 079 356 83 66

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.moulindemerz.fr Tél. 0033 673 18 34 31

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

Atlantik/ Médoc, Landhaus mit originellen Zimmern. Gemütliche Ambiente gute Küche und gratis Velos, um ans Meer zu radeln. Musikinstrumente, Boule, Billard, grosser Garten und ganz viel Ruhe. www.peyduhaut.com

Maremma: das feine Bio-Hotel auf dem Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, www.riparbella.com



WeitWandern
www.weitwandern.ch
3703 Aeschiried +41 33 654 18 42

Inseratenschlüsse 2021 für Ihre Kleinanzeigen

Nr. 4 :
Montag, 9. August

Nr. 5:
Donnerstag, 11. Oktober

Kontakt:
Edith Weber, Anzeigeleitung
Aarberggasse 61
Postfach, 3001 Bern
031 328 58 58
Inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch

XSPEEDSWISS REAL45

**KRAFTVOLLER
600-WATT-MOTOR
FÜR ECHTE
45 KM/H
MOTEUR
PUISSANT DE
600W POUR
DES VRAIES
VITESSES
DE 45 KM/H**

www.klever-mobility.com



1200^{wh}
UPGRADE
erhältlich / disponible



Geschenk an die nächste Generation

Mit einem testamentarischen Vermächtnis an den VCS lebt weiter, was Ihnen wichtig ist. Ich berate Sie gerne.

Anders Gautschi
Geschäftsführer

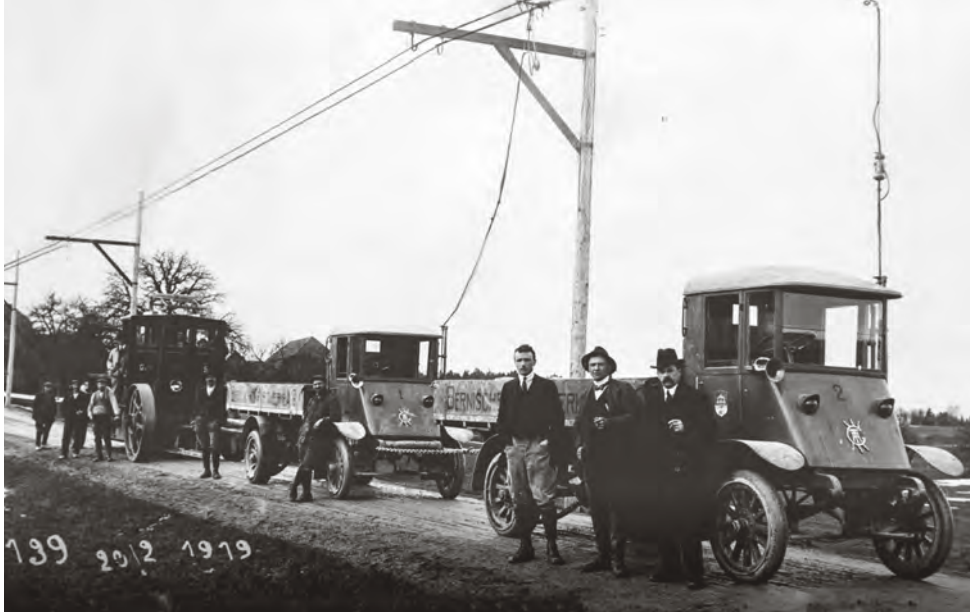
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61, 3001 Bern

Für weiterführende Informationen:

- per Telefon 031 328 58 58 oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/legat

Für Mensch
und Umwelt





Für den Bau des Wasserkraftwerks Mühleberg hat der gesuchte Tüftler zwei Gütertrolleybusse gebaut.

WETTBEWERB

Seiner Zeit voraus

Der gesuchte Schweizer Tüftler begann bereits 1902 damit, Elektrofahrzeuge zu entwickeln. Das Spektrum reichte von Personewagen bis zu Lastwagen, wobei das Augenmerk auf Nutzfahrzeugen lag. Ab 1907 konnten die ersten Fahrzeuge käuflich erworben werden.

Der gesuchte Mann kam am 4. März 1868 in Zürich oder St. Gallen zur Welt. Seine Jugend verbrachte er in St. Gallen, wo er eine Lehre als Schlosser absolvierte. Sein Interes-

se für elektrischen Strom als Energiequelle stammte vermutlich aus der Zeit, als er in Neuenburg als Mechaniker arbeitete. Als junger Mann verbrachte er einige Jahre in Argentinien, bevor er nach dem Tod seiner Frau 1899 in die Schweiz zurückkehrte.

Die meisten seiner Fahrzeuge waren Einzelanfertigungen: Lastwagen, Leichenwagen, Krankenautos oder Traktoren. Den grössten Auftrag bekam er von der Post,

die ihn mit dem Bau von 30 dreirädrigen Elektrofahrzeugen betraute. Ein Elektrofahrzeug war damals übrigens ziemlich teuer – es kostete schnell einmal so viel wie ein Einfamilienhaus. Doch Elektrofahrzeuge galten um 1900 im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor als zuverlässiger.

Letztlich konnte sich das Elektroauto vor 100 Jahren nicht gegen den Verbrenner durchsetzen. Die Bleibatterie – der gesuchte Erfinder verwendete Blei-Säure-Batterien – war sehr schwer und die Reichweite der Fahrzeuge beschränkt. Und angeblich habe es nicht dem Zeitgeist entsprochen, dass die Fahrzeuge leiser waren.

Der letzte Auftrag des gesuchten Mannes war der Bau von zwei elektrischen Lastwagen für die Brauerei Hürlimann. 1925 starb er im Alter von erst 57 Jahren – denkbar, dass sein früher Tod mit dem ständigen Kontakt mit gesundheitsschädigenden Substanzen zusammenhing.

Es handelt sich um eine gekürzte und angepasste Fassung des Beitrags aus der Auto-Umweltliste 2021 von Wolfgang Steiger.

ZU GEWINNEN:

Zwei Übernachtungen im Hotel Metropole in Interlaken im Wert von Fr. 1100.–

Dank der in Interlaken einzigartigen Bauweise verfügen im Hotel Metropole alle Zimmer über eine wunderschöne Aussicht, 84 von 96 Zimmer sogar mit exklusivem Blick auf die Jungfrau!



Es erwarten Sie zwei Übernachtungen in der DELUXE-Kategorie im Vier-Stern-Hotel Metropole im Herzen von Interlaken. Geniessen Sie den atemberaubenden Blick auf das Jungfraumassiv und lassen Sie sich im Panorama-Restaurant Top o' Met kulinarisch mit einem köstlichen Vier-Gänge-Dinner verwöhnen. Nach einer Wanderung in den Bergen können Sie sich bei einer Massage verwöhnen lassen.

Lösung letzte Ausgabe:

Rigibahn

Gewonnen hat das Klever-E-Bike
Walter Bruderer aus Halden (TG).

Wettbewerbspreis offeriert von



Wie heisst der gesuchte Tüftler?

Senden Sie uns Ihre Antwort bis am 20. Juni 2021, um an der Verlosung teilzunehmen.

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

■ www.verkehrclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrclub.ch

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

«Man stelle sich nun vor, was ein Effekt wie bei den Plastiksäckli für die Lebensqualität in den Innenstädten bedeuten würde.»



ANDERS GAUTSCHI

Mobility Pricing: Viel Effekt für wenig Geld möglich

Wer in Stockholm mit dem Auto durch die Innenstadt fährt, muss eine Gebühr bezahlen. «Trängselskatt» heisst diese – frei übersetzt «Stausteuer» – und gilt zwischen 6 Uhr morgens und 18.30 Uhr abends. Während der Verkehrsspitzen bezahlt man für eine Fahrt maximal 45 Schwedische Kronen, das sind knapp 5 Franken, zwischen 9 und 16 Uhr etwas weniger als zwei Franken. Zum Vergleich: Eine Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) kostet 50 Kronen.

Die Gebühr wurde 2007 eingeführt. Zuvor hatte die Stadtregierung das System versuchsweise eingeführt, als Pilot. So konnte sich die Bevölkerung von den Vor- und Nachteilen überzeugen. Die Vorteile überwogen offenbar, denn die Bevölkerung stimmte dem Projekt in einer Konsultativabstimmung zu. Heute, fast 15 Jahre nach der Einführung, kräht kein Hahn mehr danach, denn: Positive Entwicklungen wie im beliebten Quartier Södermalm mit vielen Strassencafés, Parks und Boutiquen wären ohne die Gebühr kaum möglich gewesen.

Auch in der Schweiz stehen jetzt solche Pilotversuche zur Debatte. Nachdem die Diskussionen jahrelang blockiert waren, liegt nun eine Gesetzesgrundlage für die Durchführung von Pilotprojekten vor. Erfahrungen aus dem Ausland oder aus dem digitalen Pilotversuch im Kanton Zug haben gezeigt, dass mit

Mobility Pricing die Verkehrsspitzen gebrochen, neue Finanzierungsquellen für die Infrastruktur erschlossen und der Verkehr insgesamt reduziert werden können. Trotzdem regt sich Widerstand, insbesondere gegen die Pilotversuche zum Road Pricing.

Ein wesentlicher Kritikpunkt ist, dass eine Strassengebühr sozial Benachteiligte zusätzlich und überdurchschnittlich belasten würde. Das hängt doch ganz davon ab, wie hoch die Abgabe ist! Das Beispiel Stockholm zeigt, dass die Abgabe nicht höher sein muss als ein ÖV-Ticket. Zudem weiss man aus der Verhaltensökonomie, dass schon kleine Änderungen grosse Wirkungen erzielen können, siehe Detailhandel: Dort hat die Einführung eines Preises von 5 (!) Rappen für die Plastiksäckli deren Nachfrage um 80 Prozent reduziert!

Heute ist es zumindest gefühlt gratis, mit dem Auto in die Innenstädte von Zürich oder Genf zu fahren, obwohl der Platz dort knapper und teurer ist als in weniger dicht besiedelten Gebieten. Man stelle sich nun vor, was ein Effekt wie bei den Plastiksäckli für die Lebensqualität in den Innenstädten bedeuten würde.

Anders Gautschi, VCS-Geschäftsführer, ist der Meinung, dass man Mobility Pricing in der Schweiz zumindest testen sollte.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Silvano Cerutti, Nelia Franchina, Anders Gautschi, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Nadja Mühlemann, Laura Schmid, Anina Schweighauser, Christine Steinmann. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 69 554 (deutsch 55 175, französisch 14 379). Die nächste Ausgabe erscheint am 9. September. **Insertionsschluss:** 9. August 2021. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS




NÄCHSTE NUMMER

Auf dem Weg zum Wandel

Es steht fest: Wir brauchen in Zukunft eine Mobilität ohne fossile Brennstoffe. Nur so lässt sich das Ziel des Bundesrates – Netto-Null-Emissionen bis 2050 – erreichen, denn der Verkehr ist für fast einen Drittel der Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Der Velo- und der Fussverkehr befinden sich im Aufschwung und der öffentliche Verkehr wird sauberer, aber das Auto bleibt das bevorzugte Verkehrsmittel. In den nächsten Jahren wird es sich zwangsläufig neu erfinden müssen – sowohl in Bezug auf die Nutzung als auch auf die Technologie. Im VCS-Magazin vom September werden wir Wege zur Mobilität von morgen aufzeigen.





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

Für Mensch
und Umwelt



Der Rundum-
schutz für Ferien
und Freizeit

Vor Reiseantritt oder dem Konzert in Quarantäne? Wie ärgerlich!

Der **VCS Schutzbrief** bietet einen Rundumschutz während des ganzen Jahres, für alle Personen im gleichen Haushalt und für sämtliche Reisen, Seminare, Kurse, Ausflüge, Konzerte, Wanderungen und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/schutzbrief

Für Mensch
und Umwelt



www.sharedmobility.ch

Informieren Sie sich über die Sharing-Fahrzeuge in Ihrer Nähe



**Gratis-
minuten
und reduzierte
Jahresabonnements
bis Ende Mai!**

[www.energieschweiz.ch/news/
aktion-shared-mobility](http://www.energieschweiz.ch/news/aktion-shared-mobility)