



Vom Laden in den Kühlschrank

Mit Muskelkraft, Lastenvelo und Co. Einkäufe umweltschonend transportieren

Seite 24



Seit über 20 Jahren – einsteigen, mitfahren und geniessen!
thturbo.ch/20jahre

*contre vents
et marées*

Winterthur 7. – 11. September
Luzern 14. – 25. September
Wettingen 28. September – 2. Oktober
Solothurn 5. – 9. Oktober
Bern 12. – 30. Oktober
Zürich 2. – 27. November
circus-monti.ch



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Velo und Zug:** praktisch oder nur Stress?
- 7 **Autofahren:** die Benzinpreisdebatte der Kleinkrämer
- 8 **Veloinfrastruktur:**
lückenhaftes Basel – Interview mit Rudolf Rechsteiner
- 10 **Schulweg:** ein spielerischer Postenlauf
- 12 **Politik:** ein Strassenverkehrsgesetz mit Mängeln
- 13 **Fussverkehr:** der Städtevergleich «GEHsund»
- 14 **Schulweg:** mit den Augen des Kindes
- 16 **Elektromobilität:** unter Strom an der «Wave Trophy 2022»
- 17 **Schulweg:** Superkräfte freisetzen!
- 18 **Autofahren:** Menschen als Menschen erkennen
- 20 **JungVCS:** heisse Debatte in Bern
- 21 **Eco-auto:** Planet retten – leicht gemacht
- 23 **Versicherungen:**
entspannte Vorfreude mit dem Freizeitschutz «My Time»

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Für meine letzte Geburtstagsfeier habe ich zwei Kisten Bier, ein Sechserpack Mineralwasser und eine Tragtasche voller Snacks eingekauft. Auf

dem Heimweg – zu Fuss, ich wohne nur wenige hundert Meter von einem gut assortierten Geschäft entfernt – musste ich mir eingestehen, dass ich unmöglich alles auf einmal tragen kann.

Meine Kolleginnen und Kollegen aus dem Kampagnenteam wissen: Ein solcher Einkauf entspricht nicht der Regel. 60 Prozent aller Einkäufe finden in einer Tasche Platz – und sie sind selten schwerer als fünf Kilogramm. Mit Aktionen in verschiedenen Regionen der Schweiz machen der VCS und seine Sektionen im September darauf aufmerksam, dass sich Einkäufe für den Alltag oft problemlos nachhaltig zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem ÖV erledigen lassen. In unserem Dossier lesen Sie Wissenswertes und Hilfreiches zum Thema.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen und nutze die Gelegenheit: Danke, liebe Nachbarinnen und Nachbarn, dass ihr das Mineralwasser nicht gestohlen habt, das ich damals kurz am Strassenrand stehenlassen musste. Nächstes Jahr werde ich den Veloanhänger mitnehmen.

Nelly Jaggi
Co-Leiterin Redaktion



50 **Lötschenpass:**
schwindende Schönheiten

- 54 **Tirol:** in Seefeld – wie zu Hause
- 57 **Fahrtziel Natur:** kulinarische Schatzsuche im Pays-d'Enhaut
- 58 **Grüne Spur:**
mit dem Velo auf den Spuren der Klimaveränderung
- 34 **Mitgliederangebote**
- 38 **Berichte aus den Regionen**
- 63 **Wettbewerb**
- 65 **Bitte mitdenken! mit Simon Hofmann**
- 66 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

DOSSIER

Einkaufen zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV

Drei Viertel der Bevölkerung in der Schweiz kann in Geschäften einkaufen, die weniger als fünf Kilometer vom ihrem Zuhause entfernt sind. Wer ohne Auto einkauft, vermeidet Staus, verursacht weniger CO₂ und trägt zum Erhalt der Lebensqualität bei.





Aus für Benzin- und Dieselaautos ab 2035

Das EU-Parlament bestätigte im Juni eine zentrale Massnahme der EU-Kommission, die ab 2035 nur noch emissionsfreie Autos und leichte Nutzfahrzeuge zulassen will. Diese Vorgabe lässt sich nur mit Elektro- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen erfüllen. Ebenfalls bestätigt ist: die Verschärfung des Zwischenziels für 2030. Die CO₂-Emissionen neuer Personenwagen und leichter Nutzfahrzeuge sollen im Vergleich zu 2021 um die Hälfte sinken. Die Beschlüsse müssen noch durch die Mitgliedsstaaten gutgeheissen werden. Dies wird bis Ende 2022 erwartet.

Der VCS fordert die Schweiz zum Nachbessern auf. Gemäss Bundesrat müssen die Treibhausgas-Emissionen auch hierzulande bis 2050 auf netto null sinken. Vergleichbare Ziele im Strassenverkehr, wie sie sich die EU nun gesetzt hat, fehlen. Angesichts der Klimakrise sind ehrgeizige Ziele nötig.

Motorradlärm muss nicht sein

Der Lärmschutz in der Schweiz stagniert. Gleichzeitig wird Motorradfahren immer beliebter. Damit nimmt die Lärmbelastung durch Motorräder erheblich zu, sie gehören zu den lautesten Fahrzeugen auf unseren Strassen. Dem Problem liesse sich teilweise durch mehr Kontrollen und die Einführung von Lärmblitzern beikommen. Doch weil der Lärmreduktion bei Motorrädern mit Verbrennungsmotor gewisse Grenzen gesetzt sind, ist eine weitere Reduktion nur mit Elektromotoren möglich. Eine Umstellung, die in Anbetracht des ohnehin nötigen Ausstiegs aus der Nutzung fossiler Brennstoffe längerfristig so oder so unumgänglich ist.

VCS-Vorstandsmitglied und Nationalrat Michael Töngi (Grüne/LU) hat den Bundesrat mit einer Interpellation gefragt, ob er gewillt sei, den Verkauf von Motorrädern mit Verbrennungsmotor einzuschränken. Der Bundesrat hat abgelehnt, er wolle den «Handel nicht stärker beschränken als nötig». Allerdings will er andere «umfassende Massnahmen gegen übermässigen Motorenlärm aller Fahrzeugarten» prüfen. Der VCS wartet gespannt auf die Vorschläge – und wird sich weiterhin für wirksame Massnahmen gegen Verkehrslärm einsetzen.



Mehr zur VCS-Kampagne gegen Motorradlärm unter www.verkehrsclub.ch/laerm

Unternehmen müssen Geschäftsflüge reduzieren

Die europäische Dachorganisation Transport & Environment hat für die Kampagne «Travel Smart» ein Ranking von 230 Unternehmen nach ihren Reduktionszielen bei Geschäftsflügen veröffentlicht. Obwohl einige Unternehmen, darunter auch solche aus der Schweiz, lobenswerte Ziele verfolgen, braucht es insgesamt weitaus mehr Ehrgeiz. Die Kampagne, die auch vom VCS unterstützt wird, fordert die Unternehmen auf, sich öffentlich zu verpflichten, die Geschäftsflüge bis 2025 um mindestens die Hälfte im Vergleich zu 2019 zu reduzieren. Ein Ziel, das sowohl dem Klimaschutz als auch der Lebensqualität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Vorteile bringt.

Weitere Informationen zur Kampagne unter www.travelsmartcampaign.org

© Bainer Sturm/Pixelto.de



© VCS/Camille Mariton



Tempo 30: Hauptsache, jemand beginnt

Der VCS legt den Leitfaden «Tempo 30 für meine Gemeinde» vor, um das Engagement für Tempo 30 zu fördern und die Umsetzung voranzutreiben. Tempo 30 ist eine sehr wirksame und vergleichsweise günstige Massnahme gegen Strassenlärm und verbessert die Verkehrssicherheit. Einzelpersonen, Gruppen oder Gemeinde-Exekutiven können Tempo 30 anregen. Der Leitfaden erläutert das Vorgehen schrittweise. Ob der Bundesrat über die erleichterte Einführung von Tempo-30-Zonen entschieden hat, war bei Redaktionsschluss nicht bekannt. Ein allfälliges Inkrafttreten wäre ab 2023 vorgesehen. Bis dahin zeigt der Leitfaden, wie man schon jetzt handeln kann. Denn von mehr Sicherheit, weniger Lärm und mehr Lebensqualität profitieren alle.



Der ganze Leitfaden unter www.tempo30.ch > Leitfaden

So gelingt die Energiewende

Die Biodiversitäts- und die Klimakrise sind die grössten menschengemachten Bedrohungen für unseren Planeten. Eine Energiewende bis 2035, die das Klima und die Biodiversität schützt, ist machbar. Die Mitgliederorganisationen der Umweltallianz – darunter der VCS – präsentieren jüngst Lösungen. Ziel ist es, die Klimaerwärmung auf höchstens 1,5 Grad zu beschränken. Gelingen kann dies mit einer weitsichtigen Schweizer Energieversorgung, die bis 2035 netto keine CO₂-Emissionen mehr in die Atmosphäre ausstösst. Eine solche Versorgung ist effizient, setzt auf Solarenergie und weniger Verbrauch.

Alle Lösungen unter: energiewende2035.umweltallianz.ch

Neue Gesichter im Zentralvorstand

An der Delegiertenversammlung des VCS wurden die Nationalrätinnen Natalie Imboden (BE) und Isabelle Pasquier-Eichenberger (GE) in den Zentralvorstand gewählt. Sie ersetzen Lisa Mazzone und Franziska Grossenbacher. Neu im Vorstand vertreten ist der JungVCS durch Dominik Beeler, Student der Politikwissenschaften. Mit dem Einsitz des JungVCS im Zentralvorstand gewichten die Delegierten die Stimme der jungen Engagierten stärker.



Grosses Staunen: Die Gewinnerklasse der Aktionswochen «Walk to school» 2021 beim Besuch im Verkehrshaus Luzern.

Ecotrip Challenge – jetzt anmelden!

Bei der Ecotrip Challenge des VCS können Schülerinnen und Schüler aus Gymnasialklassen während eines Schuljahres ihre Reisen in ein Onlineportal eintragen und sehen, wie viel CO₂ jeder Trip verursacht hat. Am Ende der Challenge weiss jede Klasse, wie viel CO₂ sie über ein Jahr produziert hat. Anmeldungen für das Schuljahr 2022/2023 sind bis am 18. September möglich. Zu gewinnen gibt es Interrailpässe und Rail-Bons.



www.ecotrip-challenge.ch



Auf dem Weg zum Einkaufen legen die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz Jahr für Jahr durchschnittlich 1739 km zurück. Besonders weite Wege werden in der rätoromanischen Schweiz unternommen: 3191 km – pro Person und Jahr. Den Löwenanteil davon per Auto (3010 km). Doch in der ganzen Schweiz ist der PW nach wie vor die erste Wahl beim Einkaufen: Durchschnittlich 1295 Auto-km legt jede Person jährlich auf Einkaufstouren zurück – der öffentliche Verkehr bleibt derweil knapp unter der 300-km-Grenze. Zu Fuss oder per Velo werden für den Einkauf im Durchschnitt jährlich 128 km zurückgelegt. Mehr zum Thema Einkaufen lesen Sie in unserem Dossier ab Seite 24.

Quelle: Bundesamt für Statistik

Jährlich 1739 Kilometer Einkaufswege pro Person

VERKEHRSMITTEL

JAHRES-KILOMETER PRO PERSON

ALLE VERKEHRSMITTEL 1739

Auto 1295

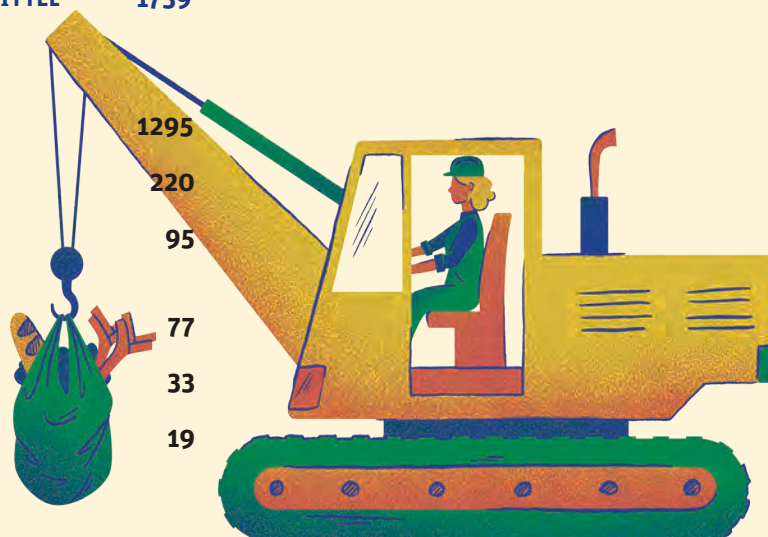
Eisenbahn 220

Zu Fuss 95

Postauto/Bus/
Tram 77

Velo/E-Bike 33

Diverse 19



© muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

Praktisch oder nur Stress?

Veloselbstverlad Sie sind die zwei wichtigsten Verkehrsmittel im Kampf gegen die Klimakrise und zusammen sind sie fast unschlagbar: Velo und ÖV. Trotzdem hapert es in der Schweiz bei der Kombination. Das sind die Erfahrungen und Erlebnisse der VCS-Mitglieder.

Zusammengestellt von Selim Egloff und Nelly Jaggi

«Ich hatte für mein Velo ein gültiges Ticket und wurde aufgefordert, auch für die 16-Zoll-Velos meiner vierjährigen Zwillinge Tickets zu lösen. Der Kundendienst hat mich auf meine Beschwerde hin informiert, **dass Velos für Kinder bis sechs Jahre als Handgepäck gelten** – egal ob ein Erwachsener mit Velo dabei ist oder nicht.

Velos von Kindern bis 16 Jahre sind gratis, wenn ein Erwachsener mit Juniorkarte oder Mitfahrkarte dabei ist und ebenfalls ein Velo dabei hat.»

«Die Platzreservation für Velos ist nützlich, weil man weiss, in welchem Wagen Platz fürs Velo ist. Im Interregio-Zug haben wir die Erfahrung gemacht, **dass wir die beladenen E-Bikes durch die Wagen schieben mussten**, um einen freien Platz zu finden.»

«Am einfachsten und schmerzlosesten geht es für mich mit dem Faltvelo: Das robuste Modell vor dem Einsteigen zusammenfalten, die Hülle darüber und ich habe nur ein «Köffchen» in der Hand, das gratis reist.»

«Die Einführung der Reservationspflicht auf gewissen SBB-Strecken hat mich dazu veranlasst, **dass ich mein Velo nun in einer Transporttasche mitführe**. Das ist nicht optimal, da ich es beim Umsteigen rumtragen muss. Zudem versperre ich mit meiner Tasche im Zug meistens einen Veloplatz. Das ergibt keinen Sinn, aber die SBB wollen es wohl so.»

«In der Schweiz: **Ein Drama!**»

«Als Berufspendler habe ich je ein Fahrrad am Wohnort und am Arbeitsort: Nie würde mir einfallen, zu den Hauptverkehrszeiten ein Fahrrad in der Bahn oder im Bus zu transportieren.»

«Fährt man zu zweit und muss reservieren, kann es sein, **dass eine Person ganz vorne und die andere ganz hinten einsteigen muss**. Das kann schon wegen des Gepäcks schwierig sein und ist auch so unangenehm.»

«Es ist teilweise wirklich frustrierend, dass nur sehr wenige Veloplätze zur Verfügung stehen. Das Veloland Schweiz hätte die Entwicklungen bezüglich ÖV und Velo viel früher mit in die Planung der Züge einbeziehen müssen.»

«Das Veloabteil wird in den Sektoren C und D angezeigt. **Der Zug hält gar nicht im Sektor D.**»

«Von Solothurn nach München, zwei Velos, zwei Personen. **Online: unmöglich**. Am SBB-Schalter mindestens eine halbe Stunde Zeit einrechnen, aber nur wenn der Schalterbeamte, die Schalterbeamtin versiert ist. Schliesslich resultieren acht verschiedene Dokumente.»

«Die Reservationspflicht für Velos kann ich nachvollziehen. Jedoch hab ich nun zweimal einen Platz im äussersten Wagen der 1. Klasse zugewiesen bekommen. Da ich keine Lust habe, durch mehrere Wagen in die 2. Klasse zu laufen, habe ich mir in der 2. Klasse einen Platz für mein Velo gesucht, was (zum Glück) zu Randzeiten kein Problem war!»

«Die Reservationen erfordern eine strikte und manchmal langfristige Planung – **da geht viel vom Velo-Freiheitsgefühl verloren.**»

«Die Tatsache, dass man den Veloplatz in vielen Bussen und Zügen einen Tag im Voraus reservieren muss, ist hinderlich. Ist man müde oder zieht ein Gewitter auf, **möchte man das Fahrrad spontan für ein paar Stationen in den Bus oder den Zug stellen können.**»



Ein Bild mit Seltenheitswert? Velos in Reih und Glied in einem Interregio-Zug von Bern nach Genf.

«Unangenehm ist, dass einige Bahnhöfe nicht über Rampen verfügen. Zum Glück erleben wir oft, **dass das Zugpersonal uns behilflich ist.**»

«Die S-Bahn Schaffhausen–Winterthur hat Veloabteile mit Treppenzugang, während der Wagon, der für Kinderwagen und Rollstühle vorgesehen ist, barrierefreien Zutritt ermöglicht. Das kann ich nicht nachvollziehen. Ich bin manchmal mit einem schwer beladenen Velo oder gar einem E-Bike unterwegs.»

Die Benzinpreisdebatte der Kleinkrämer

Autofahren Es ist paradox: 2000 Kilometer östlich schlagen Tag für Tag Raketen in Wohnquartiere ein – legen ein Land in Schutt und Asche. Derweil diskutiert man in halb Europa und in der ganzen Schweiz über Benzinpreise, welche den Autokilometer um ein paar Rappen teurer machen als noch vor Jahresfrist.

Von Andreas Käsermann

Hierzulande ist es insbesondere die SVP, die sich als Schutzheilige des Gewerbes und des Mittelstandes inszeniert; von nötigen Steuersenkungen auf Treibstoff schwurbelt, auf dass die hiesige Wirtschaft nicht untergehe. Wahlkampfluft witternd sieht die Partei die Zeit reif für – hört, hört: Staatseingriffe und Subventionen auf Benzin und Diesel.

Ein irreführender Ansatz, findet Martin Winder, VCS-Projektleiter Verkehrspolitik: «Mit der Fokussierung auf die Treibstoffpreise erscheint das Problem grösser, als es eigentlich ist.» Die Kosten für einen Schweizer Durchschnittswagen betragen rund 10 000 Franken jährlich – beziehungsweise 69 Rappen pro Kilometer. «Bei einer Steigerung der Treibstoffpreise um 48 Rappen erhöht sich der Kilometerpreis um gerade mal drei Zähler auf 72 Rappen.»

Nachfrage trotz gestiegener Preise hoch

Der Aufschlag ist also spürbar, aber nicht eben gewaltig. Und bisher scheint der Strassenverkehr nicht auf die gestiegenen Preise zu reagieren. Laut Avenery (vormals Erdölvereinigung) ist die Treibstoffnachfrage jedenfalls unvermindert hoch. Während der Lieferverkehr auf kurze Sicht kaum Ausweichmöglichkeiten hat, sieht Martin Winder Sparpotenzial beim minder zwingenden Freizeitverkehr, welcher aber weiterhin den Löwenanteil ausmacht: «Hier würde vermutlich am ehesten ein Rückgang der gefährlichen Kilometer sichtbar. Dass dies nicht der Fall ist, lässt schliessen, dass die höheren Benzinpreise in der Schweiz verkraftet werden.» Dies gründe zweifelsfrei auch im hierzulande üblichen Lohnniveau.

Doch gibt es auch Wenigerverdienende – durchaus auch solche, welche unbedingt auf ein Auto angewiesen sind. Diese Personen dürften nicht durchs Netz fallen, sagt Win-



Trockengelegt: Tankstellen dürften künftig häufiger ausrangiert werden.

der: «Beispielsweise könnte ein bestehender Prämienzuschuss für die Krankenversicherung temporär aufgestockt werden.» Eine Verbilligung der Treibstoffe sei jedoch der falsche Ansatz.

Auch staatspolitisch fragwürdig

Die staatliche Preisregulierung bei den Treibstoffen hat überdies marktverzerrendes Potenzial: Werden die Steuern auf Treibstoffe reduziert, so trägt alleine der Staat die Preissteigerung. Ein allenfalls bremsender Effekt auf die Nachfrage wird von der öffentlichen Hand ausgehebelt, der Absatz bleibt trotz steigender Preise konstant und die Profite der Erdölbranche steigen. Der Trend der Rohölpreise habe den Erdölkonzernen gleichsam über Nacht fette Gewinne beschert, weiss Winder: «Sie sind die grössten Profiteure der hohen Preise und allfälliger Treibstoffsteuersenkungen.»

Doch der VCS-Projektleiter kann der Debatte um Treibstoffpreise auch Positives

abgewinnen. Dann nämlich, wenn erkannt wird, dass die höheren Preise auf einer Verknappung gründen: «Die Abhängigkeit von fossilen Treibstoffen und deren negative Folgen sind nun unübersehbar. Die Alternativen zu Benzin und Diesel sind hinlänglich bekannt und bewähren sich. Sie erhalten im Zuge eines veränderten Marktes weiteren Rückenwind. Man muss sich ihrer nur noch bedienen.» Die EU erarbeitet bereits Pläne, um die Abhängigkeit von (russischem) Gas und Öl zu entschärfen. Winder rechnet im Zuge dessen damit, dass der Erdölverbrauch insgesamt in den kommenden Jahren sinken dürfte. Im besten Fall beschleunigt dies die Abkehr von fossilen Energieträgern. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.



Mehr zum Thema:
www.verkehrsclub.ch/benzinpreis

«Das Problem sind die Lücken»

Interview: Nelly Jaggi

Rudolf Rechsteiner, Sie engagieren sich für sicherere Velorouten in Basel, ist die Situation dort prekärer als anderswo?

Basel ist früher losmarschiert als Bern oder Zürich. Aber Bern hat heute das modernere Konzept und war für die Lancierung unserer Initiative eine grosse Inspiration. Auch den Grosse Erfolg in Zürich (mit dem Ja zu den Velorouten und zum Richtplan Verkehr, Anm. d. Red.) hatten wir vor Augen. Bei unserer Initiative geht es uns um Sicherheit auf dem Velo und natürlich um Klimaschutz.

Die Untätigkeit der Behörden in Sachen Velo ärgert Sie?

Es ging bisher einfach nicht vorwärts – und immer waren die Massnahmen nur punktuell. Heute besteht ein phantastisches Flickwerk, aber es gibt keine durchgehenden, sicheren Velorouten. Für Autos gibt es auf den Stadtautobahnen und auf dem Cityring viel Platz und Komfort, aber das schnellste, gesündeste, billigste und effizienteste Fort-

«Das Velonetz existiert in Wirklichkeit nur auf dem Papier, ein grober Etikettenschwindel.»

bewegungsmittel, das Velo, steht im städtischen Verkehr hinten an. Darum trauen sich viele Menschen gerade nicht aufs Velo und steigen lieber ins Auto.

Welches sind denn die grössten Sicherheitsdefizite?

Das Problem sind die Gefahrenstellen durch fehlende Velospuren und fehlende Markierungen. Das Velonetz existiert in Wirklichkeit nur auf dem Papier, ein grober Etikettenschwindel. Klar, es gibt in Basel auch Erfolge, zum Beispiel rund um den Bahnhof. Der Veloverkehr nahm deshalb deutlich zu. Aber es gibt keine Kontinuität bis in die Aussenquartiere, es gibt viele gefährliche Kreuzungen mit pro Jahr ein bis drei tödlich Verletzten

Veloinfrastruktur Rudolf Rechsteiner ist schweizweit als engagierter und faktensicherer Energiepolitiker bekannt. Unterdessen hat er seine Liebe zum Velo entdeckt und in Basel-Stadt die Initiative für sichere Velorouten angestossen.

und jede Woche einen Velounfall mit schweren Verletzungen. Gerade auf den Abschnitten ohne Velospur und mit vielen Parkplätzen sind mehrere tödliche Unfälle passiert. Die kantonale Verwaltung hielt sich bisher nie an ihre eigenen Richtlinien. Sie betrachtet diese als unverbindliche Empfehlung. Bei 80 Prozent aller Unfälle in Basel mit Verletzten, Schwerverletzten und Toten sind Velofahrerinnen und Fussgänger betroffen. Nur im Auto ist man sicher. Dem Auto verhelfen die Behörden seit Jahrzehnten zu mehr Strassenfläche.

Welche Massnahmen fordert die Initiative?

Damit das Velo genauso sicher ist wie das Auto, brauchen wir sicheren Strassenraum, das heisst: auf dem offiziellen Velonetz markierte Velospuren. Zusätzlich verlangen wir mit der Volksinitiative Velo-Vorzugsrouten in alle Quartiere von 2,4 Meter Breite pro Fahrtrichtung mit Vortritt fürs Velo – so wie

in Kopenhagen oder wie im Berner Velo-Masterplan.

Velokorridore entlang von Hauptstrassen sollten zudem durch Absätze oder kleine Poller geschützt werden. Auch an den Kreuzungen brauchen wir neue Lösungen: bessere Markierungen, mehr Raum, Über- und Unterführungen – auch damit Velofahrende Zeit sparen können. Man sollte prüfen, bestehende Fussgängerunterführungen zu erweitern und fürs Velo auszubauen, mit getrennten Spuren für Velos und Zufussgehende.

Damit sind wir bei der Entflechtung. Velo- und Fussverkehr auf gemeinsamen Flächen führt zu Konflikten. Gleichzeitig löst die Forderung nach Entflechtung

auch bei den Autofahrenden Platzansprüche aus, ein Dilemma?

Ich bin gegen eine autofreie Stadt. Die Gesamtfläche, die der motorisierte Verkehr beansprucht, muss aber reduziert werden. Es ist vor allem der ruhende Verkehr, der enorm viel Platz wegfrisst, während viele Einstellhallen in Basel leere Plätze aufweisen. Die Parkplatzgebühren für unbeschränktes Parkieren in der blauen Zone sind lächerlich niedrig: 80 Rappen pro Tag für den Platz in der Grösse eines Kinderzimmers.

Die Grundüberlegung der Entflechtung ist folgende: Mit sicheren Velospuren steigen mehr Menschen aufs Velo um, weil sie sich sicherer fühlen als bisher. Dann braucht es weniger Autos und auch die Autostaus und der Bedarf nach Parkplätzen nehmen ab. Das ist für beide Seiten vorteilhaft. Und die E-Bikes und Lastenvelos sorgen für Komfort auch an erhöhter Wohnlage. Darum gilt heute schon für viele Familien: Das Velo ist das neue Auto.

Das Veloweggesetz des Bundes ist unter Dach und Fach. Werten Sie es als ungenügend, um den Veloverkehr in Basel sicherer zu machen?

Das Veloweggesetz hat eine gute Formel: Velowege müssen zusammenhängend und ununterbrochen sein. Plant ein Kanton, muss er sich dazu aufrufen, echte Durchgangslösungen anzubieten. Diese sollen auch die schwierigen Stellen umfassen. Das Schlechte am Veloweggesetz ist in meinen Augen, dass es nur Kann-Formulierungen beinhaltet. Es gibt keinerlei Verbindlichkeiten: man kann das Velo weitere hundert Jahre mit Autos an den Rand drängen, ohne dass es eine rechtliche Handhabe gibt.

Wie stehen Sie zur Forderung einer nationalen Strategie, zu einem Masterplan Velo, wie ihn der VCS vorschlägt?

Geht es darum, vom Bund gewisse Instrumente zu erhalten, ist es sicher gut, sich zu-

Rudolf Rechsteiner ist Ökonom. In seiner Zeit als Nationalrat setzte er sich für eine nachhaltige Energiepolitik ein. Jüngst lancierte er mit Unterstützung des VCS beider Basel die Initiative «Sichere Velorouten in Basel-Stadt».



sammenzuschliessen. Für mich ist es aber primär eine Aufgabe der Zentren. Diese sollen besser fürs Velo erschlossen und mit dem Umland verknüpft werden. Das ist in aller Regel eine kantonale Aufgabe. In diesem Sinne bin ich mir nicht sicher, ob viel gewonnen ist, wenn man es beim Bund ansiedelt.

Ein grosses Problem sind die Abstände. Wer Velo fährt, erlebt jeden Tag Gefährdungssituationen, weil sich Autofahrende nicht an Abstände halten. Wenn der Bund ab gewissen Frequenzen Mindestbreiten für Velospuren vorschreiben würde, könnte viel erreicht werden.

An welchen Vorbildern sollten wir uns punkto Veloinfrastruktur orientieren?

Die Situation ist sicher in Dänemark oder Holland viel besser. Das hat mit der Aufteilung der Strassenflächen zu tun und damit, dass es breite Fahrspuren für Velos in beide Richtungen gibt – genau, wie wir sie jetzt für Basel verlangen: vom Zentrum bis an die Kantons Grenzen. Und wenn möglich geht es im angrenzenden Kanton weiter.

Apropos Regeln: Auch Velofahrende halten sich nicht immer an die geltenden Regeln ...

Das ist ein Problem, dies hat aber auch mit der geltenden Hackordnung zu tun. Ich habe noch nie erlebt, dass eine Velofahrerin einen Autofahrer totfährt. Es ist immer umgekehrt. Sitzen Sie auf dem Velo und werden von Autos bedrängt, merkt das der Autofahrer manchmal nicht einmal. Das kann natürlich Aggressionen wecken. Ich finde aber, man sollte im städtischen Raum auch für Velos Tempo 30 durchsetzen. Für Fahren ohne Licht habe ich kein Verständnis und Fahren auf dem Trottoir finde ich falsch.

Aber weicht man oft nicht auch aufs Trottoir aus, weil die Strasse zu gefährlich ist?

Genau, aber daran sind auch die Behörden schuld. Man hatte lange Zeit gar nicht

den Mut, Velowege zu planen: Das sei überflüssig; Velos sollen die Strasse mit den Autos teilen. In Basel wurden Verbesserungen dann mittels Volksinitiativen erzwungen.

verhält sich aber immer noch so, als würden mehr Autos und mehr Autoabstellplätze zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen. Dabei ist es umgekehrt: Velos reduzieren

«Viele Leute legen sehr viele Kilometer im Auto zurück, die man perfekt mit Lastenvelos, E-Bikes, Velos oder Fussverkehr ersetzen kann.»

Die Behörden in Basel sind sehr kreativ, wenn es um den Schutz der Autofahrer geht. Sie haben jetzt zum Beispiel bestehende Velospuren in Tempo-30-Zonen wieder aufgehoben. Das ist ein Hohn. Und sie propagieren die zweiseitige Parkierung mit der Begründung, sie würde die Geschwindigkeit des Autoverkehrs reduzieren, etwa wenn Velos entgegenkommen und die Autos abbremsen müssen. Dass Velofahrende dabei zuweilen Panik erleiden, weil sie von breiten SUVs gegen die parkierten Autos abgedrängt werden, erschliesst sich der Verkehrspolizei offenbar nicht.

Die Erwartungen an die Behörden sind natürlich sehr unterschiedlich und sorgen für politischen Druck. Die Autolobby ist in Basel ziemlich laut, aber ihre Extremforderungen sind nicht mehr mehrheitsfähig. Sie

die Verkehrsdichte und sind viel effizienter. Viele Leute legen sehr viele Kilometer im Auto zurück, die man perfekt mit Lastenvelos, E-Bikes, Velos oder Fussverkehr ersetzen kann. Darum sollte das Velo – wie der öffentliche Verkehr – im städtischen Raum und in Agglomerationen Priorität haben und mehr sichere Strassenfläche und mehr durchgehende Vorzugsrouten erhalten. ■

Webinar mit Rechsteiner

Am 29. August war Rudolf Rechsteiner Gast in der VCS-Webinar-Reihe und sprach über eine umweltverträgliche Sicherstellung der Stromproduktion.



Wer das Webinar verpasst hat, kann es nachschauen unter www.verkehrsclub.ch/webinare

Zu Fuss zur Schule ... und mehr

Schulweg Bei einem spielerischen Postenlauf können Gross und Klein die Vorteile des Pedibus kennenlernen und erfahren, weshalb Bewegung auf dem Schulweg guttut. Der Parcours hatte seine Premiere im Juli in Courtepin (FR), wo er zur Eröffnung einer neuen Pedibuslinie veranstaltet wurde.

Von Camille Marion



Ob mit Freundinnen und Freunden, Geschwistern oder Grosseltern: Die Kinder waren am ersten Pedibus-Postenlauf im Sommer in Courtepin mit Begeisterung dabei.



Seit der Eröffnung der ersten Linien vor über 20 Jahren sind die Sensibilisierungsbemühungen und der Lehrauftrag des Pedibus immer mit einer Prise Spiel gewürzt. Auf Anregung des Elternrats von Courtepin im Kanton Freiburg haben die Pedibus-Koordinationsstellen des VCS einen Postenlauf realisiert, bei dem die Vorteile des «Schulbusses auf Füssen» im Zentrum stehen. Gut

partizipative und spielerische Aspekt des Postenlaufs hat den Familien gefallen», sagt die Freiburger Pedibus-Koordinatorin Lyane Wieland. «Diese Art von Aktivität ist wie geschaffen für die Schulferien!»

Expandieren und diversifizieren

Der Freiburger Anlass war von Erfolg gekrönt und stand in Courtepin im Zusam-

menhang mit der Eröffnung einer neuen Pedibuslinie. Der Postenlauf wird daher schon bald auch in anderen Gemeinden organisiert, etwa in Vionnaz im Wallis.

Der Pedibus hat im Verlauf der letzten Jahre immer wieder spannende Projekte und Zusammenarbeiten ergeben. Es haben sich ermutigende Synergien mit Gemeinden und Vereinen entwickelt, die sich für die Sicherheit und die Gesundheit der Kinder starkmachen. Dazu gehören etwa die Integration von Seniorinnen und Senioren in die Pedibuslinien sowie Bildungsangebote an Ständen oder in der Schule. «Aktivitäten mit Bezug zu den Pedibuslinien zu organisieren, gibt uns die Möglichkeit, mit den Menschen ins Gespräch zu kommen und Kontakte zu den Gemeinden und den Eltern zu knüpfen», erläutert Wieland. ■



Für weitere Informationen:
www.pedibus.ch



1	18064	Vaude Manukau Lady	159.00	11	17831	Grüezibag Lightful DownWool	309.00	21	13498	Lowa Renegade GTX Lady	249.90
2	18068	Vaude Rienza III	119.00	12	17830	Grüezibag Lightful DownWool Lady	309.00	22	13499	Lowa Renegade GTX	249.90
3	17857	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Ski Lady	95.90	13	12852	Light & Motion Vis 500 & Tya TL	109.90	23	13800	Scarpa Mojito GTX Lady	199.00
4	17861	Icebreaker Tech Lite II SS Tee Alps	95.90	14	15148	H-S Trekking-/Reisehose Luzern	79.90	24	13801	Scarpa Mojito GTX	199.00
5	18063	Vaude Moena Lady	99.00	15	18059	Vaude Regenhose Yaras Warm	189.00	25	15901	Ortovox 185 Merino Logo Spray	99.90
6	15873	Vaude Luminum Jacket II	159.00	16	12778	Luci Solar String Lights 18ft	59.90	26	15900	Ortovox 185 Merino Logo Spray Lady	99.90
7	15871	Vaude Luminum Jacket II Lady	159.00	17	9253	Opinel Pilzmesser mit Etui	64.90	27	16740	H-S Trekking-/Reisehose Bavella Lady	79.90
8	14436	Goal Zero Yeti 500X	998.00	18	18516	Opinel Sackmesser No.7 Kastanien	19.90	28	18058	Vaude Regenhose Yaras Warm Lady	189.00
9	14240	Goal Zero Solarpanel Nomad 100	499.00	19	16763	Riess Marronipfanne 26 cm	49.00				
10	17116	Goal Zero Powerbank Venture 75	169.00	20	18513	Opinel PicNic Plus Set inkl. Messer	29.90				



Raserartikel geht in die Nachspielzeit

Verkehrspolitik In der vergangenen Sommersession hat der Ständerat das Strassenverkehrsgesetz beraten. Einige Abschwächungen aus dem Nationalrat wurden zwar korrigiert – wer mit dem Auto rast, käme aber dereinst glimpflicher davon. Noch ist das letzte Wort nicht gesprochen.

Von Andreas Käsermann

Der Ständerat hat das Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger in einigen Punkten stark gewichtet: zentrale Anliegen der Verkehrssicherheit für Velofahrende und Zufussgehende finden in der Gesetzesrevision Niederschlag. So hat etwa der Vorschlag, Motorräder auf dem Trottoir abstellen zu können, eine Abfuhr erhalten. Dies vermeidet potenzielle Konflikte zwischen Töfffahrerinnen und Fussgängern und sorgt dafür, dass Letzteren der Platz nicht geschmälert wird.

Ferner soll das autonome Parkieren von Autos nicht zulasten von Menschen gehen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind (mehr zum Thema auf Seite 18). Die technische Errungenschaft beansprucht derzeit noch sehr viel mehr Platz als das klassische Parkieren. Autonomes Parkieren soll indes dort erprobt werden, wo andere Verkehrsteilnehmende nicht eingeschränkt werden – etwa auf speziell deklarierten Parkdecks in Einstellhallen.

Rückschritt im Kampf gegen Autoraser

Als unverständlichen Fehlentscheid wertet der VCS die Senkung der minimalen Ausweisenzugsdauer fürs Rasen. Wer mit stark übersetzter Geschwindigkeit fährt, soll den Fahrausweis neu für mindestens 12 statt der heute gültigen 24 Monate verlieren. So bleibt das neue Gesetz im Umgang mit notorischen Schnellfahrern hinter der bisherigen «Via Sicura» zurück. Ein herber Rückschlag im Kampf gegen das Rasen und ein falsches Signal.

Der Verein RoadCross hat denn auch prompt mit dem Referendum gedroht, so es denn beim pflichtgemässen Umgang mit Raserinnen und Rasern bliebe. Die Ankündigung hat ihre Wirkung nicht verfehlt und die Verkehrskommission des Nationalrats überarbeitete den entsprechenden Passus erneut. Nun liegt eine Fassung vor, mit welcher Raserinnen und Raser ihren Permis für zwei Jahre verlören – also genauso lange wie nach

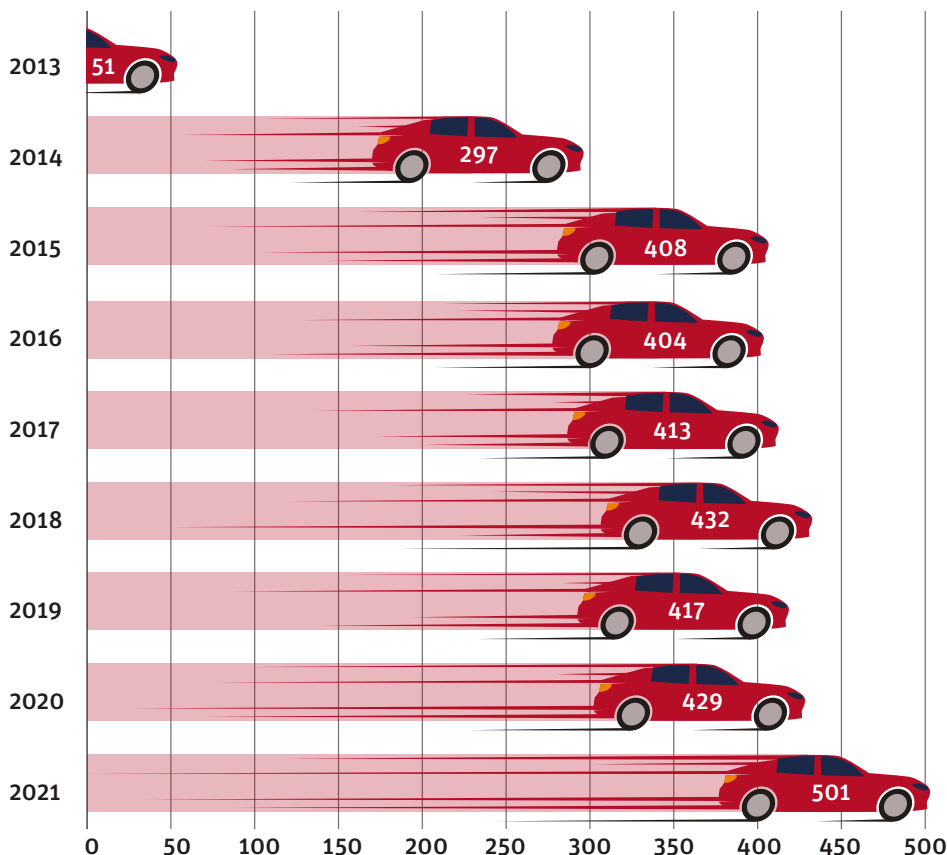
geltendem Recht. Den Gerichten stünde es allerdings zu, die Sanktionsdauer zu verkürzen – etwa wenn mildernde Umstände vorliegen und die Mindestfreiheitsstrafe darum ebenfalls gekürzt würde.

Der VCS sähe darin eine klare Verbesserung zu den bisher gefassten Beschlüssen und auch der Verein RoadCross wüsste dem Vernehmen nach mit dem Kompromiss zu leben und könnte vom Referendum absehen. Offen

ist freilich, ob der überarbeitete Raserartikel im Parlament eine Mehrheit findet. Die statistische Referendumserfolgsquote der letzten Jahre dürfte der Beweglichkeit im Bundeshaus jedenfalls zuträglich sein. Zu gross wäre der Scherbenhaufen, wenn die gesamte Gesetzesrevision zu Altpapier würde. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Anzahl Verurteilungen aufgrund von Raserdelikten 2013 bis 2021



Zahlen, welche für sich sprechen: über 3300 Mal verurteilten Schweizer Gerichte Autoraser und Autoraserinnen aufgrund des Raserartikels der «Via Sicura». Demnach rast, wer etwa in Tempo-30-Zonen mit mindestens 70 km/h unterwegs ist oder ausserorts mit mehr als 140 km/h geblitzt wird.

Quelle: Bundesamt für Statistik

Qualität des Fussverkehrs im Fokus

Fussverkehr Im Rahmen der zweiten Runde des Projekts «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» wurde die Fussgängerfreundlichkeit von 15 Kleinstädten und Agglomerationsgemeinden untersucht. Die Resultate zeigen einen deutlichen Handlungsbedarf.

Von Veronika Killer



«GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» hat die Fussgängerfreundlichkeit von 16 Schweizer Städten bewertet.

In der zweiten Runde des Projektes «GEHsund – Städtevergleich Fussverkehr» stellten sich die Gemeinden Adliswil, Allschwil, Bülach, Dübendorf, Emmen, Frauenfeld, Horgen, Meyrin, Nyon, Lyss, Olten, Renens, Sion, Thun und Uster der Herausforderung, die Situation des Fussverkehrs zu verbessern. Ziel des Städtevergleichs ist es, gemeinde-spezifische Aussagen zur Qualität des Fussverkehrs aus drei unterschiedlichen Blickwinkeln machen zu können. Entsprechend wurden während knapp zweier Jahre Kriterien zur Infrastruktur, zur Planungspraxis sowie zur Zufriedenheit der Bevölkerung erhoben und ausgewertet. Der Vergleich soll Anreize zur Verbesserung setzen. Für jede Gemeinde werden in detaillierten Faktenblättern Stärken und Verbesserungspotenzial aufgezeigt.

Im Rahmen der Abschlussveranstaltung wurden drei Gemeinden mit einer «goldenen Schuhbürste» ausgezeichnet, um die Fussverkehrsqualität zu loben, aber gleichzeitig darauf hinzuweisen, dass sie noch weiter aufpoliert werden muss. Adliswil schnitt bei der Bewertung der Infrastruktur am besten ab. Vielerorts sind barrierefreie Zugänge und erfassbare Wegführungen für Sehbehinderte vorhanden. Aber auch Adliswil muss in diesem Punkt noch nachbessern.

Horgen holte bei der Planungspraxis die meisten Punkte. Besonders hervorzuheben ist in Horgen der Bereich Controlling. Dank einer Spezialanalyse des Mikrozensus verfügt Horgen über eine gute Datengrundlage im Fussverkehr. Meyrin hat die höchste Bevölkerungszufriedenheit. Die Ausstattung von Plätzen und Parks wird als nahezu vorbildlich wahrgenommen.

Es braucht mehr Aufenthaltsqualität

Die folgenden Schwachpunkte waren in allen 15 untersuchten Gemeinden auffällig: Einerseits besteht bei den Haltestellen ein grosser Handlungsbedarf. Die Verbesserung der Platzverhältnisse und die barrierefreie Gestaltung sind dabei zentrale Themen, zumal bis Ende 2023 alle Haltestellen die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes erfüllen müssen.

Andererseits zeigt sich bei der Bevölkerung grosse Unzufriedenheit bezüglich Verkehrslösungen ohne Fussgängervortritt. Auch in Tempo-30-Zonen ist das Bedürfnis für Fussgängerstreifen vorhanden. Weiter braucht es eine höhere Aufenthaltsqualität

auch bei beschränkten Platzverhältnissen, damit das Zufussgehen angenehm ist. Massnahmen wie Lärmreduktion oder Angebote wie öffentliche Toiletten können diesbezüglich ohne grossen Platzbedarf einen wichtigen Beitrag leisten.

Ausserdem ist es an der Zeit, in der Verkehrsplanung konsequent die Schwächsten zu priorisieren. Die Sicherheit und die Attraktivität der Schulwege werden von der Bevölkerung überwiegend als ungenügend beurteilt. Es entstehen aber auch immer wieder Konflikte zwischen Zufussgehenden und Velofahrenden. Involviert sind sowohl fahrende wie auch parkierte Velos. Veloabstellplätze und sichere Veloverbindungen müssen daher immer ausserhalb der Fussverkehrsflächen platziert werden.

Das Projekt «geht» weiter

Nach einer vierjährigen Entwicklungs- und Testphase von umverkehrR, Fussverkehr Schweiz und der Ostschweizer Fachhochschule soll die Schlussveranstaltung kein Abschluss sein. Es lohnt sich, für alle Gemeinden mit mehr als 10 000 Einwohnerinnen und Einwohnern eine kontinuierliche Erhebung der Fussgängerfreundlichkeit durchzuführen.

Damit in möglichst vielen Gemeinden eine Erhebung gelingt, wurden die dazu nötigen Werkzeuge erarbeitet. Diese erfordern etwas Erfahrung im Umgang mit Daten, werden aber allen, etwa Planungsbüros oder Gemeinden, frei zur Verfügung gestellt. Zudem werden die kantonalen Fachstellen Fussverkehr aufgefordert, bei der Erhebung im Sinne eines Controllings eine federführende oder zumindest unterstützende Rolle zu übernehmen. Der Kanton Zürich schreitet proaktiv voran und bereitet eine Umsetzung in weiteren Gemeinden vor. ■

Veronika Killer ist Projektleiterin Fussverkehr bei umverkehrR.

Weitere Infos und Werkzeuge:
www.umverkehr.ch/fussverkehr

Mit den Augen des Kindes

Schulweg Auf dem Weg zur Schule gibt es vieles zu entdecken und ebenso vieles zu beachten: Wie Kinder die Welt sehen und wie sie lernen, in schwierigen Situationen angemessen zu reagieren.

Von Nadja Mühlemann

Was haben kognitive Fähigkeiten mit Verkehrssicherheit zu tun? «Sich im Strassenverkehr zu bewegen, ist eine komplexe Aufgabe», sagt Andrea Uhr, Wissenschaftliche Mitarbeiterin der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU). Will man über eine Strasse gehen, muss man zum Beispiel den Verkehr beurteilen und einschätzen, wie weit die andere Strassenseite entfernt ist und wie lange man braucht, um die Strasse zu queren. Erwachsene können all dies schnell beurteilen. Der Prozess ist automatisiert. «Kinder brauchen länger und haben Schwierigkeiten, diese komplexe Situation richtig einzuschätzen.»

Verkehrsplanung für Erwachsene

Häufig ist der Schulweg die erste Strecke, die ein Kind ohne erwachsene Begleitung zurücklegt. Die öffentlichen Räume und die Verkehrsplanung sind in der Regel von Erwachsenen für Erwachsene gemacht. Die Bedürfnisse und Voraussetzungen von Kindern gehen dabei oft vergessen. Es könnte jedoch anders aussehen: «Von den Kindern können wir nicht erwarten, dass sie immer alles perfekt und zuverlässig ausführen. Wir brauchen Lösungen, um die Kinder zu schützen: Eine gute Infrastruktur, Sensibilisierung von Autolenkenden, Eltern und Betreuungspersonen sowie Mobilitätskonzepte wie jene des VCS.»

Die Verkehrserziehung der Kinder ist sehr wichtig. Man dürfe jedoch nicht davon ausgehen, dass Kinder das Gelernte überall und jederzeit richtig umsetzen, sagt Andrea Uhr. Kinder müssen das richtige Verkehrsverhalten nicht bloss nachahmen, sondern verstehen.

Jedes Kind in seinem Tempo

Nicht nur die geringe Körpergrösse macht die Teilnahme am Strassenverkehr für Kin-



der zu einer Herausforderung. Ihre kognitiven Fähigkeiten sind noch nicht voll entwickelt und sie brauchen viel Übung, um sich genügend Verkehrskompetenz anzueignen. Und dies am besten in einer möglichst sicheren Umgebung. Die kognitiven Fähigkeiten der Schulkinder können nicht pauschalisiert werden. Jedes Kind entwickelt sich unterschiedlich, auch innerhalb der gleichen

Altersstufe. Studien zeigen, dass Distanzen im Alter von circa sieben bis neun Jahren eingeschätzt werden können, Geschwindigkeiten im Alter von circa zehn bis zwölf Jahren. «Wann ist das Auto bei mir?», «Wie weit ist der Weg über die Strasse?» oder «Wann und wie schnell muss ich gehen?» sind also Fragen, die sich Kinder vor jeder Querung stellen müssen.

Was bedeutet Zumutbarkeit?

Ein weiterer, entscheidender Faktor ist die Sicherheit: Ist der Weg, den ein Kind täglich geht, überhaupt sicher? Häufig wird dabei von der Zumutbarkeit des Schulwegs gespro-

Kinder müssen das richtige Verkehrsverhalten nicht bloss nachahmen, sondern verstehen.

Schulen können sich im Rahmen der nationalen Schulwegkampagne aktiv einbringen und Banner gestalten.



© schulwege.ch/Tom Baumann



Kinder sind Lernende: «Von den Kindern können wir nicht erwarten, dass sie immer alles perfekt und zuverlässig ausführen», sagt Andrea Uhr von der BFU – die nationale Schulwegkampagne von VCS und Fussverkehr setzt genau da an.

chen. Ein Begriff, dessen Definition komplex ist. Ob ein Schulweg zumutbar ist, müsse immer im Einzelfall geprüft werden, sagt Uhr: «Es gibt keine allgemeingültige Regel. Die konkrete Situation und das einzelne Kind müssen unter die Lupe genommen werden.» Dabei werden Kriterien wie Distanz, Steigung oder schwierige Situationen ebenso berücksichtigt wie Alter und Reife des Kindes.

Was können Eltern tun, wenn ihnen der Schulweg ihres Kindes unzumutbar erscheint? Der VCS empfiehlt, das Gespräch mit der Schulleitung oder der Gemeinde zu suchen. Eine Möglichkeit ist eine umfassende Schulweganalyse, die Aufschluss über die Sicherheit des Schulwegs gibt. Eine solche Analyse ist Bestandteil der VCS Mobilitätskonzepte Schule. Dabei überprüfen Fachpersonen die Schulwege und erarbeiten Lösungen für einen sicheren Schulweg.

Kognitive Fähigkeiten verbessern?

«Die Entwicklung der kognitiven Fähigkeiten, die es braucht, um sich im Strassenverkehr sicher zu bewegen, ist ein längerer Reifeprozess, der sich je nach Fähigkeit bis ins junge Erwachsenenalter weiterzieht. Das Training und Einüben einer Routine macht aber auf jeden Fall Sinn», sagt Uhr. Sie rät, den sichersten Weg zu suchen und diesen viele Male mit dem Kind zu üben, damit es den Umgang mit der Situation verinnerlichen kann. Diese Meinung vertritt auch der

VCS: Mit den Schulwegkampagnen wie dem Pedibus und den Aktionswochen «walk to school» werden Kinder, Eltern und Lehrpersonen auf das Thema Schulweg sensibilisiert. Im Fokus liegt das Üben – der Schlüssel für mehr Sicherheit im Strassenverkehr.

Wie würde der beste Schulweg für Kinder aussehen? «Eine Verkehrsumwelt, in der Kinder selbständig und sicher unterwegs sein können, in der sie auch einmal unaufmerksam sein dürfen und in der sie sich gerne bewegen. Damit ihnen der Schulweg Freude macht», sagt Uhr. Wichtig seien tiefe Geschwindigkeiten, möglichst sichere Querungsstellen und viel Aufmerksamkeit von den anderen Verkehrsteilnehmenden. ■

Nadja Mühlemann ist Projektleiterin beim VCS und wünscht sich sichere Schulwege ohne SUV-Chaos.



Weitere Infos zu den VCS-Schulwegkampagnen unter www.schulwege.ch

Kinder sind Lernende – nationale Schulwegkampagne

Die dreijährige nationale Schulwegkampagne vom VCS und von Fussverkehr Schweiz gibt mit der Botschaft «Stoppen für Schulkinder» eine klare Handlungsanweisung an die Autolenkerinnen und Autolenker. Sie fördert das Verständnis der Fahrzeuglenkenden, indem das weiss-blaue «L» im Sujet zeigt, dass Schulkinder Lernende sind und das erlernte Verkehrsverhalten (noch) nicht immer zuverlässig einhalten können.

Eltern und Schulen können sich aktiv in die Kampagne einbringen, indem sie zusammen mit den Schulkindern Banner gestalten und am Schulhaus aufhängen, Flyer an die Eltern abgeben oder an Eltern- und Informationsabenden über das Thema Schulwegsicherheit sprechen.

Informationen und Materialbestellungen unter www.schulweg.ch

Unter Strom

Elektromobilität Der «Solar Butterfly» startete Ende Mai in Genf. Anlässlich der «Wave Trophy 2022» fuhr er drei Wochen lang quer durch die Schweiz – gefolgt von überzeugten E-Mobilistinnen und E-Mobilisten. Es folgt eine dreijährige Reise um die ganze Welt.

Text und Bilder: Viviane Barben



Im Videostudio: Louis Palmer (links) mit Martin Neukom, Umweltdirektor und Zürcher Regierungsrat.

Ein Gefährt wie den «Solar Butterfly» sieht man nicht jeden Tag.

Surrt das Elektroauto mit dem schmetterlingsförmigen Anhänger an einem vorbei, muss man zweimal hinsehen: Der zehn Meter lange Anhänger hat ein Gesicht, Fühler und ist bunt bedruckt. Die ausfahrbaren Flügel sind mit Solarzellen bedeckt, die den Strom für das Auto produzieren. Bei Regen greift das «Solar Butterfly»-Team auf Strom aus anderen nachhaltigen Quellen zurück. Das Ziel des «Schmetterlings auf Rädern» ist Paris im Dezember 2025. Gerade, wenn das Pariser Klimaabkommen zehn Jahre alt wird.

Die Mission

Initiant Louis Palmer schenkt mit diesem Projekt Lösungen für den Klimaschutz Aufmerksamkeit – der Schmetterling besucht während seiner Weltreise unzählige Menschen und Unternehmen, die sich für eine nachhaltige Zukunft einsetzen. So etwa die Schweizer Firma Kyburz: Der Betrieb stellt die bekannten E-Scooter der Post und viele andere Elektrofahrzeuge her. Im Innern des Anhängers befindet sich ein Videostudio.

Auf der Reise geführte Gespräche landen von dort aus im Netz – möglichst viele Menschen sollen so mit der Thematik des fossilfreien Verkehrs in Kontakt geraten. Denn der Verzicht auf Benzin und Diesel ist bitter nötig, um das Netto-null-Ziel des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Zusätzlich verdeutlicht hat dies der Entscheid des EU-Parlaments im Juni: Neue Personenwagen und Nutzfahrzeuge dürfen ab 2035 kein CO₂ mehr ausstossen (mehr dazu auf Seite 4).

Motivation zur Veränderung

Die Reise des «Solar Butterfly» bietet Gelegenheiten für regen Austausch. Ob mit dem Elektroauto, E-Motorrad oder mit dem Twike unterwegs: Im Gespräch mit den Anwesenden spürt man vor allem eines – die Motivation, etwas zu verändern. So Beat Strickler, der auf der Reise durch die Schweiz dabei war und seit sieben Jahren elektrisch fährt: «Die Elektromobilität ist heute schon alltagstauglich.»

Auch für den VCS ist klar: Die Umstellung auf Elektrofahrzeuge ist eine wichtige Mass-

nahme, um den Energieverbrauch zu reduzieren und den Ausstieg aus den fossilen Treibstoffen zu erleichtern. Die Elektrifizierung des Verkehrs alleine reicht jedoch nicht aus. Im Masterplan «fossilfreier Verkehr» hat der VCS einen Mix an unterschiedlichen Massnahmen aufgeführt, die es braucht, um die Klimaziele zu erreichen. Denn wir sind gespannt, was sich bis zum Dezember 2025 tut. ■

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS Schweiz. Für einige Tage begleitete sie den Elektroauto-Umzug. Beim VCS engagiert sie sich, um aktiv eine nachhaltige Zukunft mitzugestalten.

Den VCS-Masterplan «fossilfreier Verkehr» finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/fossilfrei
Die Berichterstattung des VCS zur «Wave Trophy 2022» lesen Sie hier:



www.verkehrsclub.ch/wave

Aktuelles zur Welttournee des «Solar Butterfly»:
www.solarbutterfly.org

Superkräfte freisetzen!

Schulweg Eine Bande Superheldinnen und Superhelden kündigt den internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» an. Kreiert hat sie die Illustratorin Peggy Adam. Zur Feier dieses Tags der alltäglichen Bewegung sind zahlreiche Aktionen vorgesehen.

Von Sarah Widmer

Die bunten Figuren des internationalen Tags «Zu Fuss zur Schule» von Freitag, 16. September 2022, verkünden eine klare Botschaft: «Zu Fuss unterwegs sein aktiviert unsere Superkräfte!» Koordiniert wird die Sensibilisierungskampagne seit 15 Jahren vom «Bureau romand» des VCS. Die Schülerinnen und Schüler der Primarstufe in der französisch- und italienischsprachigen Schweiz erhalten dazu einen Informationsflyer, der sie einlädt, an diesem festlich gestalteten Tag teilzunehmen.

Die darauf abgebildeten Superheldinnen und Superhelden werden bei den Kindern bestimmt Anklang finden und verkünden eine ungebrochen positive Botschaft: Bewegung ist gut für die Gesundheit, gut für den Planeten und gibt gute Laune. Die vielen Vorteile des Zufussgehens zeigen sich an den Superkräften, die sie im Alltag freisetzen.

Ein Tag, der alles verändern kann

Der VCS fördert seit vielen Jahren den Schulweg zu Fuss und die Sicherheit auf dem Kindergarten- und Schulweg. Im Gegensatz zu den Kampagnen während des Schuljahres, etwa dem Pedibus oder dem Velobus, hat der internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» etwas Einmaliges.

Ein einziger Tag? Ist das nicht viel zu wenig, um nachhaltige Veränderungen einzuleiten? Im Gegenteil! Er bietet die einzigartige Gelegenheit, Aktionen zu organisieren, die den üblichen Rahmen sprengen und gerade deshalb in Erinnerungen bleiben. Weshalb nicht temporär eine Strasse für die Autos sperren, um zu zeigen, wie sich eine «Schulstrasse» ohne Verkehr, ohne Lärm, aber mit frischer Luft am Anfang und am Ende der Schulstunden anfühlen kann? Denkbar sind auch andere Interventionen: an einem gefährlichen Strassenübergang einen roten Teppich ausrollen, Behörden zur Begleitung der Kinder einladen, auf dem Schulhausparkplatz ein Picknick organisieren, eine neue Pedibuslinie einweihen ...



© Peggy Adam

Breite Mobilisierung

Zwar richtet sich der Tag primär an Kinder der Primarstufe, aber zur Teilnahme eingeladen sind alle, die einen attraktiven und sicheren Schulweg für wichtig halten. Ebenfalls stark in die Organisation von Aktivitäten involviert sind die kantonalen Pedibus-Koordinationsstellen. Unter ihnen werden in jedem Kanton spezielle Events durchgeführt. So veranstaltet im Kanton Freiburg etwa die Schule Schoenberg mehrere Kinderumzüge, um eine wenig benutzte Fusswegverbindung besser bekannt zu machen.

In Pully (VD) gibt eine ganz in Rosa gekleidete Bläserkapelle den Schülerinnen und Schülern dreier Schulhäuser ein Ständchen. Und in Bernex im Kanton Genf war ein Vertreter des Elternverbands vom Th ma so

begeistert, dass er eine Schar Stormtrooper, also Soldaten aus dem Film «Star Wars», auf die Strassen der Gemeinde schicken will ... Wenn das nicht ein richtiges Fest für den Kindergarten- und den Schulweg wird! ■

Sarah Widmer ist Projektverantwortliche im «Bureau romand» des VCS und organisiert den internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule» in diesem Jahr zum ersten Mal. Sie und ihr Sohn aktivieren ihre Superkräfte zurzeit jeden Morgen auf dem Weg zur Kindertagesstätte.



Anmeldung und vollständiges Programm unter www.pedibus.ch

Menschen als Menschen erkennen

Autofahren Die technologische Entwicklung hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen schreitet voran und bringt neue Herausforderungen mit sich: Mensch und Maschine müssen lernen, miteinander zu kommunizieren.

Von Edward Weber



© muellerhollich / Pasquale Herren

Der Hund kann nicht lesen: Die Kommunikation selbstfahrender Autos hat ihre Tücken.

Eine junge Frau auf dem Trottoir schiebt ihren Kinderwagen. Sie ist sichtlich irritiert und kann den Blick nicht von einem Auto abwenden, das soeben aus einem Parkfeld übers Trottoir fährt. Angestrengt versucht sie, im Inneren des Autos eine Person ansfindig zu machen.

Die Frau nimmt unwissentlich an einem Realsituationstest in Thalwil (ZH) teil: Ein Auto mit automatisiertem Einparkassistenten wird immer dann aktiviert, wenn sich Fussgängerinnen oder Fussgänger dem Parkfeld nähern. Dabei beobachtet ein Mitglied eines Forschungsteams die Reaktion der ahnungslosen Passantinnen und Passanten.

Angesichts der fortschreitenden technologischen Entwicklung automatisierter Fahrzeuge ist es dringend nötig, zu verstehen, wie Menschen auf selbstfahrende Autos reagieren. Während sich die ersten

Schritte der Automatisierung – Tempomaten oder Assistenzsystem zur Notbremsung und neuerdings auch eine Tempobremse – bereits durchgesetzt haben, werden uns autonome oder selbstfahrende Fahrzeuge in Zukunft vor grosse Herausforderungen stellen. Eines der grössten Probleme ist dabei die Kommunikation zwischen Mensch und Auto.

Das Gegenüber ist eine Maschine

Wer zu Fuss unterwegs ist, interagiert derzeit über zwei Arten mit Fahrzeugen: Einerseits interpretiert er das Verhalten des Fahrzeugs – Geschwindigkeit, Richtungsänderungen etc. Andererseits verlässt er sich auf direkte Interaktionen mit der Fahrerin oder dem Fahrer mittels Gestik, Mimik und – seltener – mündlich. Die Irritation der Frau in Thalwil belegt dies eindrücklich: Sie suchte den Blickkontakt, um abschätzen zu können, ob vom Auto weiterhin Gefahr ausgeht.

Entfällt die gewohnte Kommunikation, entsteht eine grosse Lücke. Damit kommen neue Sicherheitsrisiken auf uns zu. Diese zu beheben, wird nicht einfach sein.

Menschen als Menschen erkennen

Die erste Hürde auf dem Weg zu einer neuen Kommunikation ist eine rein technische: Das Auto muss Fussgänger und Velofahrerinnen zunächst überhaupt als Menschen erkennen. Weiter muss es deren Absichten einschätzen können, um entsprechend zu reagieren.

Nehmen wir an, das automatisierte Auto in Thalwil hatte keine Mühe, die Frau auf dem Trottoir zu erkennen. Der Kinderwagen war hingegen durch ein anderes Auto verdeckt und für die Kamera unsichtbar: Das automatisierte Auto wird also lediglich die Frau in seine Aktion einbeziehen. Ein

Mensch ist hingegen in der Lage, ein Gesamtbild zu rekonstruieren und sein Verhalten entsprechend anzupassen. Ungleich grösser ist die Herausforderung, Absichten vorzusehen. Da sind Menschen den Maschinen immer noch weit überlegen.

Die Grenzen der Display-Kommunikation

Wie führt man neue Kommunikationsformen zwischen Mensch und Maschine ein? Eine Möglichkeit ist, dass Autos anderen Verkehrsteilnehmenden mittels Display kommunizieren, was diese tun sollen – was selbstredend neue Probleme mit sich bringt, da etwa die Adressatin oder der Adressat nicht eindeutig ist oder Sprach- und Lesekompetenz nicht vorausgesetzt werden können.

Noch komplizierter wird es, wenn mehrere automatisierte Fahrzeuge in der Nähe sind und unterschiedliche Botschaften senden: Auf welche davon reagieren? Und was, wenn ich mit der Handlungsanweisung des Fahrzeuges nicht einverstanden bin? Im schlimmsten Fall kann die Kommunikation via Display der nonverbalen Kommunikation einer Person im automatisierten Fahrzeug gar diametral entgegenstehen und ein sicherheitskritisches Missverständnis auslösen: Das Display fordert auf, stehenzubleiben, die Person im Auto lächelt auffordernd.

Der VCS setzt sich dafür ein, dass sich selbstfahrende Autos den Menschen anpassen, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind und nicht umgekehrt. Anders als Menschen, die künftig in selbstfahrenden Autos unterwegs sind, haben Fussgänger und Velofahrerinnen keine Entscheidung getroffen, an dieser grundlegenden Revolution im Verkehr teilzunehmen. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz.



Ihr Plus bei der KPT

Als Mitglied des VCS Verkehrs-Club der Schweiz profitieren Sie und Ihre Familienangehörigen von bis zu 10 % Rabatt auf viele Zusatzversicherungen.

Jetzt zur KPT Krankenkasse wechseln: kpt.ch/vcs

kpt: die krankenkasse
mit dem plus



Grüne Anleihe: 3% Zins mit einer Investition in die Solarstromproduktion

Die neue Obligationenanleihe des börsenkotierten Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit fünfjähriger Laufzeit (01.12.22 – 30.11.27) und 3% Zins ist eine attraktive und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 15.11.22 leisten Sie zudem einen wertvollen Beitrag an eine klimaneutrale Energieversorgung.

Weitere Informationen unter:



www.edisunpower.com
Telefon +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com

Heisse Debatte in Bern



Am 30. Juni fand die Berner Klimadebatte zum Thema Mobilität statt. Mit dabei war auch der JungVCS – und forderte mehr Mut von der Wirtschaft und der Politik, um die dringend nötige Verkehrswende voranzutreiben.

Von Nadja Mühlemann

Eine klimaschonende und zukunftsfähige Mobilität schaffen – aber wie? Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft diskutierten gemeinsam mit dem Publikum – über Elektromobilität, staatliche Regulierung versus Eigenverantwortung und Visionen für die Mobilität im Jahr 2050. Mit auf dem Podium stand Jelena Filipovic, Mitbegründerin des JungVCS. Sie nutzte die Chance, um die gemeinsam erarbeiteten Forderungen des JungVCS in die Diskussion einzubringen.

Der JungVCS will ein Land der kurzen Wege, das Ende der fossilen Energieträger und eine Verkehrs- und Raumplanung, welche die Bedürfnisse aller Menschen berücksichtigt. Aktuell werden in der nationalen Verkehrspolitik die Bedürfnisse von Autofahrerinnen und Autofahrern, welche zu Stosszeiten unterwegs sind, über die Klimaziele und Bedürfnisse der jüngeren Generationen gesetzt.

Den individuellen Mobilitätsanspruch wie bisher zu fördern, ist für die Zukunft keine Option. Unser Mobilitätsverhalten muss sich ändern. Andreas Burgener, Direktor von Auto Schweiz, sah das anders: Der Mensch wolle motorisierten Individualverkehr, der Mensch wolle mobil sein! Heisst mobil sein also, ein Auto zu besitzen? So erreichen wir den Ausstieg aus den fossilen Energieträgern nie. Das schätzte auch ein Elektroingenieur aus dem Publikum so ein: «Wir müssen Energiequellen nicht nur ersetzen, sondern den Verbrauch reduzieren! Schnell und sofort.»

Elektromobilität?

Auf europäischer Ebene sollen Neuzulassungen von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2035 verboten werden. Statt eine Vorreiterrolle

einzunehmen, schläft die Schweizer Politik und wartet die europäischen Entscheide ab. Um die Klimaziele zu erreichen, sollten per sofort keine Autos mehr mit Verbrennungsmotoren in Verkehr gebracht werden. Wenig überraschend war damit die Diskussion zum Thema Elektromobilität eröffnet. Um den Strassenverkehr in der Schweiz zu elektrifizieren, würden 14 Terawattstunden Strom benötigt, so Peter Affolter, Professor

für Automobiltechnik an der Berner Fachhochschule. Das sei grundsätzlich machbar. Dennoch ist für den JungVCS klar: Nur auf Elektromobilität zu setzen, ist keine Lösung.

Eigenverantwortung?

Die autofreundliche Wirtschaft setzt in der Diskussion auf Eigenverantwortung und fordert technische Lösungen. Dass weder technische Lösungen, die es ja bereits gibt, noch Anreize durch Preise funktionieren, wird aktuell bei den rekordhohen Benzinpreisen deutlich – in der Schweiz wird getankt wie eh und je (mehr dazu auf Seite 7).

Der JungVCS setzt hingegen auf eine grösstenteils staatliche Regulierung. Es braucht einen politischen Entscheid, um fossile Energieträger zu verbieten und eine Planungssicherheit für die Bevölkerung und die Wirtschaft zu schaffen. Auf dieser Basis müssen Rahmenbedingungen geschaffen werden, die es der Gesellschaft ermöglichen, sich klimaschonend fortzubewegen; ohne die vermeintliche Verantwortung auf das Individuum abzuwälzen.

Am Ende der Debatte scheint eine gemeinsame Lösung oder zumindest ein gemeinsames Krisen- und Problemverständnis weit entfernt. Für den JungVCS ist klar: Das ist kein Grund aufzugeben. Veränderungen sind nur mit dem Druck der Zivilbevölkerung auf die Politik und die Wirtschaft möglich. Wir bleiben dran, wir werden laut – für eine klimaschonende Mobilität der Zukunft! ■

Nadja Mühlemann ist Projektleiterin beim VCS Schweiz und engagiert sich beim JungVCS. Sie freut sich auf die erste Aktion im September.

Laut werden?

Im Oktober findet die erste Aktion des JungVCS statt. Wir halten dich über www.jung-vcs.ch oder auf dem



Instagram-Kanal @jungvcs auf dem Laufenden.



Eine Vision für die Mobilität im Jahr 2050: Strassen für Cargoveelos statt mehr Strassen für Autos.

Wie beginnen?

Bereits heute entscheiden sich zahlreiche Menschen in der Schweiz bewusst für ein Leben ohne Auto. Wie schaffen wir es als Gesellschaft, die Rahmenbedingungen so zu setzen, dass ein solches Leben für alle im Land möglich ist? Was wir jetzt brauchen, ist ein politischer Wille und die Erkenntnis der Wirtschaft, die Verkehrswende als Chance zu nutzen.

Planet retten – leicht gemacht



Die Welt zu verbessern, ist ganz einfach: man muss nur ein Auto kaufen. Zu dieser Überzeugung jedenfalls gelangt die potenzielle Autokäuferin, wenn sie sich bei den Herstellern informiert.

Von Anette Michel

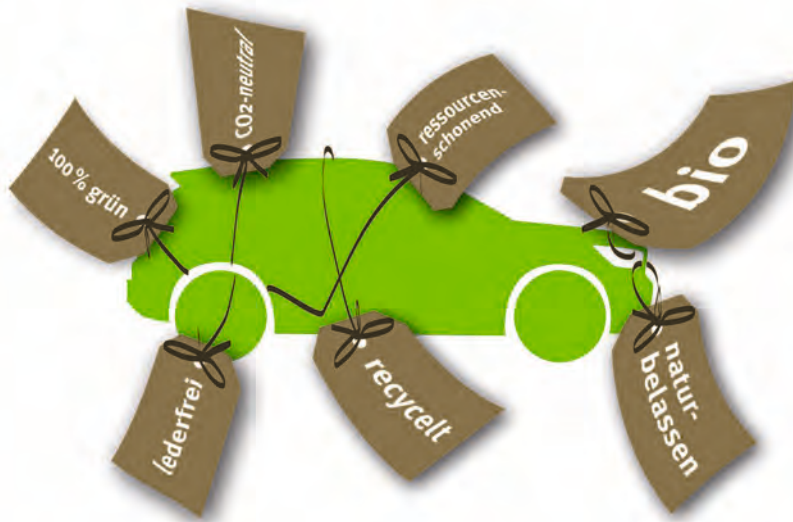


Illustration: Nathalie Gaggini

Autos werden «für den Planeten. Für die Menschen» (Fiat) gebaut und sind «für Menschen, denen die Welt, in der wir leben, und die Menschen, die sie umgeben, am Herzen liegt» (Volvo), liest die Autokäuferin auf den Herstellerwebsites. Ebenso erfährt sie, dass das Design des neuen SUV-Modells «gemäss dem Prinzip «weniger ist mehr» entworfen wurde, inspiriert von der japanischen Art, respektvoll mit der Natur zu koexistieren»

Mercedes engagiert sich mit der Vision einer emissionsfreien Mobilität für Klimaschutz und Luftreinhaltung. Bereits bis 2030 will das Unternehmen mehr als die Hälfte seiner Autos mit Elektroantrieb verkaufen – hierzu zählt Mercedes vollelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride.

Auf der Website von BMW liest die Autokäuferin: «100 % grün: Seit dem Jahr 2020 versorgen wir unsere Standorte weltweit

sicher eine gute Sache und sie klickt weiter zum «Interieur». Hier ist sie vollends überwältigt von der schieren Vielfalt an Möglichkeiten, im eigenen Auto eine kleine, bessere Welt zu erschaffen.

Beim BMW iX «findet sich Nachhaltigkeit in Form von naturbelassenen oder recycelten Materialien überall wieder. So ist das Leder mit einem natürlichen Olivenblattextrakt und damit frei von Chromrückständen gegerbt». Beim Hyundai Ioniq 5 enthält der Polsterstoff recycelte PET-Flaschen, während im Stoff von Sitzen, Decke und Teppichen Zuckerrohr und Mais verarbeitet sind und das Leder mit Leinsamenöl eingefärbt wurde. Die Türen und Armaturen des Ioniq 5 sind mit Bio-Lacken behandelt, die Öl aus Rapsblüten und Mais enthalten. Beim Audi e-tron GT sei das Interieur komplett lederfrei und somit ressourcenschonend.

Autos sind offenbar weitgehend vegane Bio-Produkte, hergestellt aus naturbelassenen Pflanzen und recycelten Stoffe, ohne Chemikalien oder Leder. Beruhigt atmet die Autokäuferin auf. Es ist eindeutig: Autos sind von dieser Welt. Für diese Welt. Was kann da noch schiefgehen? ■

Autos sind offenbar weitgehend vegane Bio-Produkte, hergestellt aus naturbelassenen Pflanzen und recycelten Stoffen, ohne Chemikalien oder Leder.

(Mazda). Die Autokäuferin ist beeindruckt: das klingt alles wunderbar holistisch, voller Nächstenliebe und mit Mutter Erde verbunden. Eindeutig: Diese Produkte kann sie mit gutem Gewissen und im Reinen mit sich selbst kaufen. Vermutlich wird sie durch den Autokauf gar zu einem besseren Menschen.

Elektrifiziert CO₂ reduzieren

Motiviert durch diese erfreuliche Aussicht, recherchiert die zukünftige Autobesitzerin weiter. Bald werden die Informationen konkreter und es zeigt sich, dass die Autobranche beim Klimawandel offenbar Teil der Lösung ist – nicht des Problems.

ausschliesslich mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen.» VW wiederum schreibt, die ID.-Elektromodelle würden bilanziell CO₂-neutral produziert und der Kundschaft ebenso bilanziell CO₂-neutral übergeben. «Bilanziell» bedeute dabei, dass CO₂-Emissionen, die nicht vermieden werden können, anderswo durch den Kauf von Emissionszertifikaten eingespart würden.

Recycelt und lederfrei

Die Kundin runzelt die Stirn und fragt sich, was alle diese Aussagen eigentlich genau bedeuten. Insgesamt ist die Umstellung auf Elektroantriebe und erneuerbare Energie

Als Projektleiterin von eco-auto.info bereitet Anette Michel fundierte Informationen zur Umweltbelastung durch Autos auf.

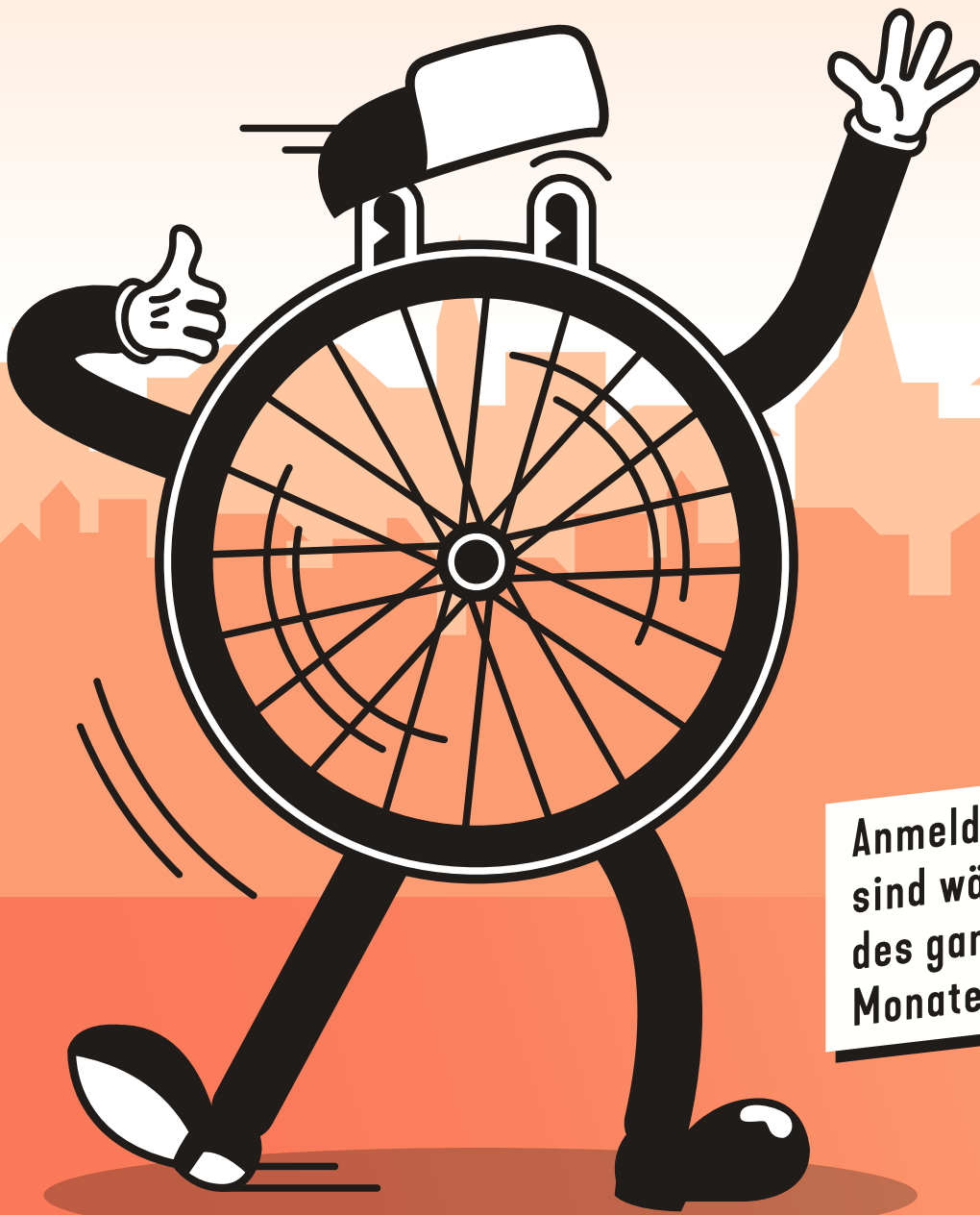
Wissenschaftliche Basis für grüne Aussagen

Umweltbehauptungen zu Produkten können irreführend sein. Die EU will eine wissenschaftliche Basis für solche Aussagen schaffen. Aus diesem Grund arbeitet die Europäische Kommission an einer «Initiative, um grüne Behauptungen zu untermauern» (Initiative on substantiating green claims). Ziel ist, dass Aussagen zur Nachhaltigkeit von Produkten auf der Basis einer einheitlichen und vergleichbaren Methode gemacht werden. Dabei soll der ganze Lebenszyklus der Produkte berücksichtigt werden.



1.-30. SEPTEMBER 2022

DIE NATIONALE VELO- CHALLENGE



Anmeldungen
sind während
des ganzen
Monates möglich



EINE AKTION VON:



PROJEKTPARTNER:



MIT UNTERSTÜTZUNG VON:



Entspannte Vorfreude

Versicherungen Die Menschen wollen das Gemeinschaftsgefühl zurück – wieder unter Leute kommen, tanzen, feiern und einfach Spass haben. Dank des neuen VCS-Freizeitschutzes «My Time» lässt sich die Freizeit nun ohne finanzielles Risiko planen.

Von Tina Wälchli



© bernardphoto/AdobeStock

Bevor wir aus Angst vergessen, das Leben zu leben: Gut geschützt mit der neuen «My Time»-Freizeitversicherung des VCS.

Die Vorfreude auf ein Festival, ein Konzert oder einen Ausflug ist gross. Was aber, wenn uns ein Unfall oder eine Krankheit einen Strich durch die Rechnung machen? Auch das Coronavirus kommt der Planung weiterhin dann und wann in die Quere – nicht nur bei Ferien im Ausland, sondern auch bei Freizeitaktivitäten hierzulande. Mit einer durch die Gesundheitsbehörden angeordneten Isolation oder Quarantäne bei epidemischen Erkrankungen muss jederzeit gerechnet werden. Das alles ist ärgerlich und das entgangene Erlebnis lässt sich nicht nachholen. Aber wir können zumindest dafür sorgen, dass kein finanzieller Schaden daraus entsteht.

Kleinvieh macht auch Mist

Die Ungewissheit der vergangenen zwei Jahre hat uns zu einem Umdenken bewogen.

Aktivitäten im Inland haben an Attraktivität gewonnen. Dabei geht vielfach die Frage nach dem Versicherungsschutz vergessen oder sie wird als unnötig erachtet. Doch auch Konzert- oder Skitickets kosten rasch einige hundert Franken. Mit dem VCS-Freizeitschutz «My Time» sind Freizeitleistungen wie Tagesausflüge, Kurse, Skiabonnemente, Veranstaltungstickets, Startgebühren etc. versichert.

Wenn wir ehrlich sind, stellen wir uns gegenwärtig bei jeder kleinsten Freizeitplanung darauf ein, dass diese möglicherweise dann doch nicht stattfindet, nur damit wir weniger enttäuscht sind. Bevor wir aus Angst vergessen, das Leben zu leben, können wir uns für diese Risiken absichern.

«My Time» deckt alle gebuchten Freizeitaktivitäten in der Schweiz und in Europa bis 500 Franken pro Ereignis und bis maximal

2000 Franken pro Jahr ab. VCS-Mitglieder profitieren von einem Spezialangebot von 45 Franken pro Jahr.

Breite Deckung

Annulationskosten werden bei Krankheit, Unfall, Schwangerschaftsbeschwerden sowie bei Tod der versicherten oder einer sehr nahestehenden Person übernommen. Aber nicht nur: Das langersehnte Wellness-Wochenende ist in greifbare Nähe gerückt. Die Vorfreude auf ein paar erholsame Tage in den Schweizer Bergen ist gross. Doch in der Nacht vor der Abreise setzt ein heftiges Gewitter den Keller unter Wasser – damit fällt auch das Wellness-Wochenende ins Wasser. Elementarereignisse oder Diebstahlschäden zu Hause, welche die Anwesenheit der versicherten Person erfordern, sind also ebenfalls versichert.

Weiter versichert sind ein Ausfall oder die Verspätung des öffentlichen Verkehrsmittels infolge eines technischen Defekts an den Ort der Freizeitleistung. Dies gilt selbstverständlich auch für diejenigen, die im eigenen Auto unterwegs sind und aufgrund eines Unfalls oder einer Panne ihr Ziel nicht, oder nicht rechtzeitig, erreichen. ■

Tina Wälchli ist Versicherungsberaterin beim VCS Schweiz. Sie hat das Montreux Jazz Festival im Juli nach zwei Jahren Livemusikabstinenz in vollen Zügen genossen.

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

Das VCS-Versicherungsteam steht Ihnen bei Fragen gerne zur Verfügung unter



Tel. 031 328 58 11 oder per E-Mail an assistance@verkehrsclub.ch.



Dank praktischer Tipps und innovativer Lösungen braucht es kein Auto, um den Kühlschrank zu füllen. Einkäufe für den Alltag lassen sich mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr erledigen.

Wer nicht selber schleppen will, nutzt (Velo-)Lieferdienste und bleibt gar gleich zu Hause. Wie sich umweltschonendes Einkaufen positiv auswirkt – auf die Geschäfte, auf die Umwelt und auf die Menschen und deren Lebensqualität – lesen Sie in unserem Dossier.



Einkaufen leicht gemacht

Vom Laden in den Kühlschrank

Von Yves Chatton und Carine Stucki-Steiner

Einkäufe sind nach Freizeit und Arbeit unser dritt wichtigster Grund, unterwegs zu sein. Die Distanzen sind oft kurz und lassen sich ohne Auto erledigen. Mit einer Herbstkampagne fokussiert der VCS auf das Einkaufen ohne Auto und macht auf Verbesserungsmöglichkeiten aufmerksam.



© Fabian Lütolf / setrunners.ch

Platzwunder Veloanhänger: So lässt sich auch ein Wocheneinkauf für eine Familie meistern.

Wie man sich richtig ernährt, ist weitgehend bekannt: lokal produziert und saisongerecht soll es sein, weniger Fleisch und lieber bio als konventionell ... Vergessen gehen dabei nicht selten die Einkaufswege. Die Herkunft dessen zu bedenken, was auf den Teller kommt, ist das eine. Wie der Salat von der Auslage im Geschäft in unseren Kühlschrank gelangt, das andere.

Das Auto in Poleposition

In der Schweiz leben drei Viertel der Bevölkerung in Städten oder Agglomerationen. Die meisten Einkaufswege sind deshalb kurz, und trotzdem steigen die meisten Leute ins Auto, um einzukaufen zu fahren. Auf den folgenden Seiten werden Sie unschwer erkennen, dass dieses Transportmittel die Klimabilanz unserer Einkäufe schwer belastet. Es geht denn auch darum, je nach Situation bessere Lösungen zu finden. Kommt man um den Einsatz des Autos nicht herum, kombiniert man den Einkaufsweg am besten mit einem anderen Zweck, indem man etwa auf dem Heimweg von der Arbeit einzukaufen geht. Kann man aufs Auto verzichten, gibt es eine ganze Palette von Alternativen.

Zunächst die Klassiker: mit einem Einkaufswagen zu Fuss und/oder mit dem öffentlichen Verkehr hingehen – oder aber das Velo satteln, mit Gepäckkorb oder Anhänger. Es gibt aber auch noch andere Lösungen: Cargobike mieten, Velo-Hauslieferdienst in Anspruch nehmen, Gemüsekörbe an einem zentralen Lieferort in Empfang nehmen – das Angebot ist breit und entwickelt sich laufend weiter.

Was die Leute denken

Was hilft Menschen, um ohne Auto einzukaufen? Eine Gruppe von Studentinnen und Studenten der Universität Neuchâtel hat mögliche Angebote des VCS analysiert und daraus vier Empfehlungen abgeleitet:

- Cargobike-Probefahrten ermöglichen, um zu zeigen, wie einfach der Umgang damit ist
- Karten mit sicheren Velorouten zur Verfügung stellen
- Tageskarten verschenken, um ÖV-Muffel zum Ausprobieren des Angebots zu motivieren
- Informationswebsites oder -apps entwickeln, die lokale Händler fördern



Haben Sie andere Ideen? Diskutieren Sie mit:
www.facebook.com/VCSscarfree

Herausforderung annehmen!

Um das Verhalten neu auszurichten, muss man diese Alternativen bekannt machen. Genau dies ist das Ziel des «Car-free Shopping Day», den der VCS erstmals im Mai 2021 organisiert hat. Ein Dutzend Sektionen waren auf der Strasse und in der Nähe der Einkaufszentren unterwegs, um die Kundschaft zu sensibilisieren. Sie präsentierten Velo-Hauslieferdienste, ermöglichten Probefahrten mit einem Cargobike oder informierten bei einem Becher Kaffee am Stand. Der bunte Strauss von Aktionen kam an. Und weil der Aktionstag ein voller Erfolg war, ist diesen Herbst die Ausgabe 2022 vorgesehen. Einige Sektionen werden mit Ständen präsent sein, ergänzt mit einer breit gestreuten Online-Kampagne.

Nehmen auch Sie teil und engagieren Sie sich für eine nachhaltige Mobilität auf dem Einkaufsweg! Vielleicht ist es für Sie längst zur Gewohnheit geworden – wenn nicht, dann versuchen Sie doch, eine Woche lang einzukaufen, ohne ins Auto zu steigen. Die Tipps und Angebo-

In der Schweiz leben drei Viertel der Bevölkerung in Städten oder Agglomerationen. Die meisten Einkaufswege sind deshalb kurz, und trotzdem steigen die meisten Leute ins Auto, um einkaufen zu fahren.

te auf der VCS-Carfree-Plattform sind Ihnen dabei bestimmt eine grosse Hilfe. Und wenn Sie schon auf der Plattform vorbeischauen, machen Sie doch auch gleich an der einen oder anderen Online-Aktivität mit. Sie werden sich nicht bloss motivieren können, sondern auch andere inspirieren und dabei den Kreis derer erweitern, die umweltfreundliche Einkaufswege ins Auge fassen. ■

Yves Chatton ist Projektleiter «Leben ohne Auto», Carine Stucki-Steiner Sektionskoordinatorin beim VCS Schweiz; gemeinsam organisieren sie den «Carfree Shopping Day».



CRISTEL MUÑOZ

ist verheiratet und hat drei erwachsene Kinder. Sie wohnt in Courtemaury, zwei Kilometer vom Bahnhof Courgenay entfernt im Kanton Jura, und arbeitet in Porrentruy als Pflegefachfrau. Da sie seit einem Jahr kein Auto mehr besitzt, erledigt sie ihre Einkäufe mit dem Velo oder dem Cargobike, das sie sich bei der VCS-Sektion Jura leiht. Sie sieht darin nur Vorteile: Man ist in Bewegung, an der frischen Luft, verschmutzt die Umwelt nicht, produziert keinen Lärm, es ist gemütlich und man nimmt sich Zeit.

BESITZT SEIT EINEM JAHR KEIN AUTO MEHR

BESTEN DANK FÜR IHR INTERESSE!

VCS Magazin 3.22, Dossier zum Thema Einkaufen

08.09.2022

Der VCS begleitet Sie

Tipps und Inspiration zum Leben – und Einkaufen – ohne Auto finden Sie auf der Plattform www.vcs-carfree.ch und auf den Websites der VCS-Sektionen.

- **Hauslieferdienste und Abholstellen:** Die Plattform listet die verschiedenen bestehenden Dienstleistungen kantonsweise auf. Lassen Sie uns wissen, wenn Informationen fehlen. Mit Ihrer Unterstützung stellen wir eine möglichst vollständige Liste zusammen.
- **Einkäufe mit dem Velo transportieren:** Von Cargobikes zu Anhängerarten – auf der Plattform finden Sie einen detaillierten Einkaufsführer zu den vielen Optionen, die der Velotransport bereithält. Wer Dinge lieber nutzt als sie besitzt, findet Angaben zu den in der Schweiz verfügbaren Angeboten.
- **Tipps der Sektionen:** Die VCS-Sektionen engagieren sich nicht bloss zugunsten zweckmässiger Infrastrukturen für den Velo- und den Fussverkehr sowie für den öffentlichen Verkehr, sondern haben auch interessante Angebote zum Einkaufen ohne Auto, besonders für jene, die ein Cargovelo testen möchten.
- **Angebote:** In der VCS-Boutique finden Sie zahlreiche Produkte, die Ihnen die autofreie Mobilität erleichtern. In unserem Magazin und im monatlichen Newsletter finden Sie regelmässig attraktive Bonusangebote. Im Rahmen der Sensibilisierungskampagne haben wir diesen Herbst eine breite Palette von Sonderangeboten für Sie ausgewählt – online unter www.vcs-boutique.ch oder auf den Seiten 34 und 35 in diesem Heft.
- **Porträts:** Entdecken Sie in unserem Dossier, wie andere anders als mit dem Auto einkaufen gehen. Die vollständigen Porträts finden Sie auf der Plattform, einige auch als Videos. Lassen Sie sich inspirieren und schicken Sie uns Ihr eigenes Porträt!
- **Fotowettbewerb:** Gehen Sie ohne Auto einkaufen? Zeigen Sie uns wie, und zwar mit einem Foto, das Sie bis zum 26. September 2022 an info@vcs-carfree.ch senden – und gewinnen Sie mit ein wenig Glück einen Deuter-Rucksack.

Die verflixte «letzte Meile»

An der Waadtländer Riviera kann ein Mikrologistiksystem die Lebensqualität verbessern. Für den Fortbestand und die Weiterentwicklung braucht es allerdings ambitionierte Ansätze in der Stadt- und Verkehrsplanung.

Von Romain Pilloud



THOMAS ROSENBERG

und Mélanie wohnen mit ihren drei Kindern in Thun. Die Familie hatte nie ein eigenes Auto, nutzt aber ab und zu ein Mobility-Auto. Auch wenn es für manche Leute schwierig vorstellbar ist, ist es absolut kein Problem, sich mit den Kindern per Velo fortzubewegen in der Stadt. Ausserdem ist die Zeit, in der alle drei Kinder mitkommen, kurz – zwei gehen bereits zur Schule. Die Familie fährt sehr gern Velo und die Kinder lieben es, im Anhänger mitzufahren oder bereits selber zu fahren. Der grosszügige Doppelanhänger ermöglicht ihnen ausserdem, auch grössere und schwerere Gegenstände zu transportieren. Thomas Rosenberg vermutet, dass sein Anhänger fast geräumiger ist als der Kofferraum eines Kleinwagens.

ES IST ABSOLUT KEIN PROBLEM

BESTEN DANK FÜR IHR INTERESSE!

VCS Magazin 3.22, Dossier zum Thema Einkaufen

08.09.2022

Die Rivelac-Agglomeration am Nordostufer des Genfersees umfasst 90 000 Einwohnende sowie mehr als 37 000 Arbeitsplätze. Die Herausforderungen in Sachen Mobilität sind in der Region beträchtlich. Im Gegensatz zu anderen urbanisierten Regionen des Waadtlands kam noch kein vom Bund finanziertes Agglomerationsprojekt zustande. Ambitionierte Vorhaben gibt es aber dennoch. So ist in Vevey eine innovative Lösung zum umweltfreundlichen Gütertransport auf der «letzten Meile» entstanden.

Eine Stadt ohne Lastwagen?

Am Stadteingang von Vevey wurde die multimodale Umschlagplattform MicroHUB eingerichtet. Hier kommen alle Pakete für das Stadtgebiet zusammen. Die Lieferung an den Zielort erfolgt mit Cargobikes. Lanciert wurde das Projekt 2019 vom gemeinnützigen Verein Amelive, der insbesondere vom Bund und von der Stadt Vevey unterstützt wird.

2021 führte die Plattform MicroHUB rund 1600 Lieferungen durch. Damit konnten gegenüber früher 5,4 Tonnen CO₂ eingespart werden. Zurzeit arbeitet die Plattform mit wenigen Transportpartnern zusammen; soll das Projekt fortbestehen und sich durchsetzen, muss es sich zwingend weiterentwickeln. Steht am Ende gar eine lastwagenfreie Stadt?

Notwendige Massnahmen

Die Zukunft von MicroHUB hängt nicht zuletzt von ambitionierten stadt- und verkehrspolitischen Vorgaben ab. Es sind noch viele Hindernisse zu überwinden, bis sich die Mikrologistik in der Stadt durchsetzen kann. Damit das Micro-

HUB-Projekt gegen die herkömmliche Logistik Bestand hat, braucht es die finanzielle Mitwirkung der öffentlichen Hand.

Zu überdenken sind auch die Gestaltung des Stadtzentrums und der Zugang dazu. Wenn die Behörden tatsächlich das Zentrum beruhigen und zugleich die Sicherheit erhöhen und den Schadstoffausstoss verringern wollen, braucht es zwingend eine Beschränkung für Lastwagen. Durchgehende Radstreifen werden die Attraktivität der innovativen Dienstleistung zusätzlich erhöhen. Aktuell ist die ganze Region zudem in Sachen Veloinfrastruktur stark unterdotiert. Ihr Ausbau hängt vom Engagement der Gemeinden, von der Wirksamkeit des Agglomerationsprojekts (5. Generation), aber auch von der tatsächlichen Entwicklung der kantonalen Velostrategie ab, die eine Verfünffachung der Velonutzung bis 2035 vorsieht.

Die Stadt von morgen skizzieren

Wird der heute meist von Liefer- und Lastwagen belegte Platz frei, ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten, ihn aufzuwerten. Begrünen, Frischeinseln und Erholungsräume für die Fussgängerinnen und Fussgänger schaffen oder ganz einfach Raum offen halten, damit die Bevölkerung sich diesen spontan zu eigen machen kann – dies sind einige Beispiele, die sich an der Waadtländer Riviera so gut wie anderswo in der Schweiz umsetzen lassen. ■

Romain Pilloud ist Geschäftsleiter der VCS-Sektion Waadt. Er hat sich mit Adrien Roy vom Amelive-Vorstand über die Möglichkeiten unterhalten, MicroHUB besser in der Region zu verankern.

Weitere Informationen unter www.microhub.ch

No parking, no business?

Von Camille Marion

Entgegen der landläufigen Meinung geht es den Stadtzentren, in denen der Verkehr reduziert wurde, wirtschaftlich sehr gut. Zahlreiche internationale Beispiele belegen dies. Auch die Schweiz beweist sich erfolgreich.

Aus den glorreichen Jahren der Nachkriegszeit nehmen wir lieber die musikalischen Inspirationen mit als die städtebaulichen Massnahmen. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs entwickelten sich die Städte vorrangig um das Auto herum, das für Freiheit und sozialen Erfolg stand.

In den 1950er-Jahren verfasste der kolumbianisch-amerikanische Ökonom Bernardo Trujillo eine Reihe theoretischer Grundsätze für den Grosshandel. Er lieferte insbesondere die Formel «no parking, no business», gemäss der jeder Parkplatz Umsatz generiert. Seither haben sich die Gewohnheiten in den Bereichen Einkauf und Transport verändert.

Projekte zur Aufwertung des öffentlichen Raums, die auf eine Verringerung des Autoverkehrs abzielen, sorgen bei Geschäft inhaberinnen und -inhabern oftmals für Aufschreie, denn diese fürchten eine Abnahme der Besucherzahlen infolge des Wegfalls der Parkplätze vor ihrem Schaufenster. Auch wenn diese Befürchtungen auf den ersten Blick berechtigt erscheinen, beweisen mehrere aktuelle Beispiele das Gegenteil.

Velos steigern den Umsatz

Die Organisation «Rue de l'avenir» hat verschiedene Studien über die Auswirkungen des Ersatzes der Parkplätze durch Velowege in Einkaufsstrassen zusammengetragen. Von Vancouver über Dublin bis Melbourne ist das Fazit einstimmig: Die Geschäfte erleiden keinerlei Umsatzeinbussen – im Gegenteil. Velofahrende geben im Allgemeinen zwar weniger Geld pro Besuch aus als Autofahrende, gehen aber öfter in die Geschäfte und leisten so über gesamte Zeit

gar einen grösseren Beitrag zum Wachstum der lokalen Wirtschaft.

In Graz und Bristol durchgeführte Vergleichsstudien zeigen darüber hinaus einen Fehler in der Wahrnehmung auf: Geschäft inhaberinnen und -inhaber neigen dazu, den Kundenanteil, der mit dem Auto hinfährt, zu überschätzen, und den Anteil, der zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr kommt, zu unterschätzen.

Verlangsamung und Wiederbelebung

Auch in der Schweiz gibt es immer mehr positive Beispiele. In Neuenburg bewährt sich die Fussgängerzone seit vielen Jahren und erfindet sich immer wieder neu. Nach einer überzeugenden Testphase wurden diesen Sommer neue Massnahmen zur Steigerung ihrer Attraktivität umgesetzt – insbesondere zusätzliche Veloparkplätze und das strikte Zufahrtsverbot ausserhalb der Lieferzeiten.

In Burgdorf (BE) räumte vor mehr als zwanzig Jahren die Schaffung der ersten Begegnungszone der Schweiz dem Fuss- und Veloverkehr im öffentlichen Raum Priorität ein. Bereits in den ersten Monaten erfolgte eine allgemeine Beruhigung – ein neuer Rhythmus, der den Geschäften zugutekam, denn die Kundschaft wird eher verführt, wenn sie an einem Schaufenster vorbeigeht.

Die Fortbewegung mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr trägt also zur Wiederbelebung der Stadtzentren bei. Nun gilt es nur noch, die Behörden und die Geschäftsinhaberinnen und -inhaber davon zu überzeugen. Denn sie alle können nur gewinnen. ■



**MARIA
DOBRINAS**

ist klinische Pharmazeutin und lebt in Aigle. Die Familie mit drei Kindern ist zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr unterwegs. Für schlecht erschlossene Ziele hält jeweils ein Mietauto her. Nach der Geburt der Kinder hat die Familie ein Elektrovelo und einen Anhänger gekauft, aber bei zu grossen Gegenständen greift Maria Dobrinás auf Lieferdienste zurück. Neben den ökologischen Vorteilen schätzt sie diesen Lebensstil sehr. Sie weist darauf hin: Es gibt kein schlechtes Wetter, nur schlechte Ausrüstung – man kann sich auf alles vorbereiten!

SCHÄTZT DIESEN LEBENSSTIL SEHR

BESTEN DANK FÜR IHR INTERESSE!

VCS Magazin 3.22, Dossier zum Thema Einkaufen

08.09.2022

«Läden als Ort der Begegnung»

Interview: Yves Chatton und Nelly Jaggi

Ist Einkaufen im Geschäft oder Onlineshopping nachhaltiger? Kommt darauf an, sagt Maïke Scherrer. Sie forscht an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaft zu nachhaltigen Lieferketten und hat die Nachhaltigkeit von Medikamentenlieferdiensten und stationären Apotheken untersucht.

Maïke Scherrer, welchen Stellenwert hat der Onlinehandel in der Schweiz?

Der Anteil des Onlinehandels im Vergleich zum stationären Handel hat über die letzten Jahre stetig zugenommen. Wir sind heute bei einem Umsatzanteil von knapp 12 Prozent – 2008 waren es noch 3,5 Prozent.

Welche Unterschiede gibt es zwischen den verschiedenen Branchen?

Bei Lebensmitteln macht der Onlinehandel momentan knapp vier Prozent des gesamten Warenkorbs aus, bei Non-food-Produkten sind es knapp 20 Prozent. Unterschiedliche Branchen befinden sich in unterschiedlichen Phasen des Wachstums. Während die Sättigung bei der Reisebranche bereits erreicht ist, steigt der Anteil bei Kleidern noch. Das grösste Wachstum wird bei Medikamenten und Lebensmitteln vorausgesagt, da diese Produkte noch sehr wenig über den Onlinekanal vertrieben werden.

Gibt es eine Erklärung für diese grossen Unterschiede?

Dienstleistungen sind keine Güter, die man anfassen kann. Für Medien gilt heute: Ich brauche keine DVD mehr, son-

dern lade den Film auf mein Gerät runter. Für solche Produkte war der Wechsel auf E-Commerce einfach.

Wer kauft online ein?

Männer bestellen mehr im Internet als Frauen. Je jünger die Leute, desto mehr kaufen sie online. Aber auch von den über 75-Jährigen bestellen 38 Prozent gelegentlich im Internet. Unterschiede bestehen beim Warenkorb: Ältere bestellen etwa Medikamente gegen chronische

Welche Aussagen können Sie zur sozialen Nachhaltigkeit machen?

Der soziale Wert einer stationären Apotheke ist für ein Dorf oder eine Stadt sehr gross. Gemäss den befragten Apothekerinnen und Apothekern ist das Gespräch mit den Mitarbeitenden der Apotheke oft wichtiger als der Warenkorb. Besonders ältere Personen und solche, die sozial nicht stark integriert sind, würden häufig in die Apotheke kommen – mehrmals pro Woche, auch in die gleiche Apo-

«Aus ökologischer Perspektive sollte man in der Agglomeration und auf dem Land online einkaufen.»

Krankheiten, je jünger, desto mehr wird querbeet online bestellt. Und je höher die Bildungsstufe, desto mehr wird im Internet bestellt.

Sie haben in einer Studie die Auswirkungen von Medikamentenlieferdiensten und stationären Apotheken in Bezug auf die Nachhaltigkeit verglichen. Welche Dimensionen der Nachhaltigkeit haben Sie dabei einbezogen?

Wir haben alle drei Säulen der Nachhaltigkeit berücksichtigt: Ökologie, Ökonomie und Soziales. Bei der ökonomischen Nachhaltigkeit haben wir den Effekt auf die Wohlfahrt der Schweiz analysiert, würden die Kettenapotheken ihren Hauptsitz in einen steuergünstigen Kanton verlegen. Die ökonomischen Konsequenzen von einem Onlinekauf von Medikamenten für Privatpersonen konnten wir hingegen nicht analysieren.

theke – und sehr wenig einkaufen, da die soziale Interaktion mit den Mitarbeitenden beim Gang in die Apotheke im Mittelpunkt steht.

Wie haben Sie die ökologische Nachhaltigkeit berechnet?

Wir haben die CO₂-Emissionen des Onlineeinkaufs mit den Emissionen beim Einkauf in der Apotheke verglichen. Welchen Weg macht ein Paket beim Versand vom ersten Lagerort in der Schweiz über die verschiedenen Depots bis zur finalen Adresse? Dabei haben wir reale Sendungen verglichen und berücksichtigt, mit welchem Verkehrsmittel die Pakete transportiert werden. Auch wie häufig die gleiche Adresse durch den Paketlieferanten angefahren wird, weil niemand zu Hause ist, und was passiert, wenn das Paket zurück ins Depot geht.

Für den Einkauf im Laden haben wir uns am Modalmix der Schweiz orien-

Webinar mit Maïke Scherrer

Am 21. September um 19 Uhr ist Maïke Scherrer Gast in der VCS-Webinar-Reihe. Kostenlose Anmeldung unter www.verkehrclub.ch/webinare



tiert, also mit welchem Verkehrsmittel die Leute unterwegs sind. Dabei haben wir verschiedene Szenarien angeschaut: Man geht nur einkaufen, man geht auf dem Arbeitsweg einkaufen und man kombiniert die Einkaufsfahrt mit einer Privatfahrt. Verglichen haben wir Situationen in einem städtischen Umfeld, in der Agglomeration und auf dem Land.

Was sind die wichtigsten Schlüsse?

Sozial ist der stationäre Handel wertvoller als der Onlinehandel. Ökologisch ist es genau umgekehrt. Wer auf dem Land lebt und selber einkaufen geht – mit dem Modalmix der Schweiz –, verbraucht im Vergleich zur Onlinebestellung dreimal so viel CO₂. In der Agglomeration sind die Emissionen doppelt so hoch, in der Stadt ist der Verbrauch vergleichbar, weil man dort auch viel häufiger zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs ist.

Lassen sich aus den Studienergebnissen auch Schlüsse für andere Güter ableiten?

Apotheken sind in Bezug auf die soziale Nachhaltigkeit speziell, da sich die Mitarbeitenden besonders viel Zeit für den einzelnen Kunden nehmen und sich nach dessen Wohlbefinden erkundigen. Aber auch alle anderen Läden sind ein Ort der Begegnung und der Wunsch, dass es in Städten und Siedlungen weiterhin Läden gibt, ist gegeben. Die Form der Läden wird sich aber vermutlich verändern – weg von reinen stationären Läden hin zu Omnichannel-Läden, wo nur ein kleines Sortiment vor Ort vorhanden ist und wo die Kundschaft die Produkte im Laden anschauen, dann aber direkt im Laden oder von zu Hause aus online bestellen kann. Der Bündelungseffekt durch den Onlinehandel hat bei allen Branchen den gleichen positiven Effekt auf die reduzierten Emissionen. Und grundsätzlich gilt beim Onlinehandel: Auch wenn im Internet eingekauft wird, sind die Leute mobil und haben nicht zwingend weniger CO₂ verursacht.

Eine komplexe Angelegenheit ...

Die Idee der Studie war, zu einer klaren Antwort zu kommen, was nachhaltiger ist. Wir haben die Schlussfolgerung ge-

zogen, dass man das nicht eindeutig sagen kann. Es kommt darauf an, ob man die ökologische oder die soziale Nachhaltigkeit priorisiert. Das ist eine Entscheidung, die jeder von uns für sich trifft und sein Handeln entsprechend danach ausrichten sollte.

Welche Rolle spielt die letzte Meile – online und beim Einkauf im Geschäft – im Vergleich zur gesamten Lieferkette?

Beim Onlinehandel verursacht die letzte Meile circa 50 Prozent der CO₂-Emissionen. Dies wurde anhand von Heimelektronik mit Abfahrtsort China untersucht: Der Weg vom Werk zum Hafen von Shanghai, von Shanghai nach Rotterdam und von Rotterdam in die Schweiz verbraucht gleich viel CO₂ wie der Weg vom Distributionszentrum in der Schweiz zur Lieferadresse. Das ist wieder der Bündelungseffekt. Der CO₂-Wert für eine Digitalkamera auf einem riesigen Containerschiff ist winzig klein. Je grösser das Fahrzeug, desto kleiner die CO₂-Emissionen pro Produkt. Kaufe ich die Digitalkamera im Laden und fahre mit dem Auto, verbraucht die letzte Meile gar doppelt so viel CO₂ wie der gesamte Rest des Lieferwegs.

Einkaufen zu Fuss oder mit dem Velo, hat das also einen grossen Effekt?

Ja, so ist es. Darum ist die Diskussion um das Auto durchaus berechtigt. Dazu kommt beim Onlinehandel noch die Frage nach der Liefergeschwindigkeit: Sprech ich von der letzten Meile, denke ich an die Bündelung. Doch es gibt mittlerweile gar Unternehmen, die Same-Hour-Delivery versprechen. Das widerspricht dann sämtlichen ökologischen Vorteilen des Onlinehandels, weil das Versprechen der sofortigen Lieferung die Möglichkeit der Sendungsbündelung reduziert.

Was kann ich als Kundin oder als Kunde tun, um meine Onlineeinkäufe so nachhaltig wie möglich zu gestalten?

Spannend wäre die Wahlmöglichkeit: Wie schnell wird geliefert, mit welchem Transportmittel und zwischen Heimlie-

ferung, Paketboxen oder Abholung beim Lieferanten. Pendle ich und führe mein Weg an einer Paketstation vorbei, ist es sinnvoll, das Paket dort abzuholen. Fahre ich hingegen dafür extra, ist es besser, das Paket nach Hause liefern zu lassen.

Alternativ könnten wir alle auch einfach anfangen, weniger zu konsumieren. Es wird so viel bestellt, das vielleicht einmal benutzt und weggeworfen wird. Wenn wir diese Tendenzen wieder besser in den Griff bekommen, hätten wir wohl den grössten Effekt auf die Nachhaltigkeit. ■



CHRISTOPH SALZMANN

Der 75-jährige Christoph Salzmann wohnt in Liebefeld bei Bern. Seit dem Alter von zwölf Jahren legt er den Grossteil seiner Strecken zur Schule und zur Arbeit mit dem Velo zurück und erledigt auch seine Einkäufe damit. Er hat eine gewisse Fertigkeit entwickelt, grosse Gegenstände auf dem Gepäckträger zu befestigen, nutzt aber ab und zu ein Mobility-Auto für den Transport sehr sperriger Gegenstände. Er schätzt die Schnelligkeit, mit der er Strecken in Stadtgebieten mit dem Velo zurücklegen kann. Für den Fall, dass es regnet, hat er stets eine Regenhose dabei.

HAT EINE GEWISSE FERTIGKEIT ENTWICKELT, GROSSE GEGENSTÄNDE AUF DEM GEPÄCKTRÄGER ZU BEFESTIGEN

BESTEN DANK FÜR IHR INTERESSE!

VCS Magazin 3.22, Dossier zum Thema Einkaufen

08.09.2022

Ankoppeln und losfahren

Von Viviane Barben

Veloanhänger eignen sich hervorragend für Sharingkonzepte. Grosses Potenzial haben sie bei Wohnbaugenossenschaften, wie ein Beispiel aus Winterthur zeigt.



ARNAUD BURKHÄLTER

wohnt in Le Mont-sur-Lausanne und ist Pflegefachmann. Er macht fast alles mit dem Velo. In seinen Taschen kann er bis zu 40 Kilogramm Material transportieren. Für die seltenen Fälle, in denen er grosse Gegenstände wie zum Beispiel Möbel transportieren muss, leiht er sich ein Auto oder lässt sich diese liefern. Ohne Auto unterwegs zu sein, bedeutet für ihn, sich Zeit zu nehmen, um die Dinge ruhig anzugehen, sich zu bewegen, an der frischen Luft zu sein und mit den Menschen zu sprechen, die er unterwegs antrifft. Und es ist günstig und schnell!

UND ES IST GÜNSTIG UND SCHNELL!

BESTEN DANK FÜR IHR INTERESSE!

VCS Magazin 3.22, Dossier zum Thema Einkaufen

08.09.2022

Wer in der Genossenschaftssiedlung Vogelsang lebt, der oder dem fällt autofreies Einkaufen leicht: Die Siedlung in Winterthur ist mit 14 robusten Veloanhängern ausgerüstet, die allen Bewohnerinnen und Bewohnern zur Verfügung stehen. Ohne umständliche Reservation schnappt man sich einen Anhänger, koppelt ihn ans eigene Fahrrad und macht sich auf den Weg.

Die Anhänger stammen von der Firma Polyroly, deren Werkstatt sich im Stadtzentrum von Winterthur befindet. Polyroly produziert die Chromstahlfahrer in kleinen Serien. Zur Kundschaft gehören Privatpersonen, Firmen – oder eben Genossenschaften.

Die Siedlung Vogelsang der Gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft Winterthur (GWG) hat die Anhänger finanziert und den Bewohnerinnen und Bewohnern die Kuppelungen vergünstigt angeboten. Im vergangenen Dezember führte Polyroly «Verkupplungstage» durch: 85 Velos wurden mit Anhänger-kuppelungen ausgerüstet. Die Mechanikerinnen und Mechaniker von Polyroly zeigten den Bewohnenden, wie leicht sich die Anhänger an die Fahrräder anbringen lassen.

In Genossenschaftssiedlungen sind Mieterinnen und Mieter gleichzeitig auch Miteigentümerinnen und Miteigentümer, das Teilen hat einen hohen Stellenwert. Andreas Siegenthaler, Geschäftsführer der GWG, ist überzeugt: «Es gibt viele Dinge, bei denen es keinen Sinn ergibt, dass jede und jeder sie selbst hat.»

braucht keinen Schlüssel. Die Anhänger sind mit einem Zahlenschloss gesichert – der Code ist allen Bewohnerinnen und Bewohnern bekannt. Die Anhänger lassen sich an das eigene Fahrrad koppeln. Das garantiert Flexibilität und es gibt weniger Berührungspunkte. Zum Vergleich: Teilt man sich ein Cargovelo, muss die Grösse stimmen und mindestens der Sattel jedes Mal neu eingestellt werden. Zudem ist ein Cargovelo weniger wendig; damit zu fahren, braucht mehr Mut.

Auch auf Seite Wohnbaugenossenschaften gibt es Vorteile: Sie können beim Anhängersharing das Kostensplitting und den Unterhalt besser kontrollieren. Für das Fahrrad sind die Bewohnenden selbst zuständig, die Genossenschaften kümmern sich um die Anhänger.

Vergleichbare Konzepte gibt es auch in anderen Genossenschaften. So beispielsweise in Zürich: Die Siedlung «mehr als wohnen» verleiht Velos, Anhänger und E-Bikes. Konzepte wie diese ermöglichen einen unkomplizierten Alltag ohne Auto. Deutlich zeigt dies die rege Nutzung durch die Bewohnerinnen und Bewohner der Siedlung Vogelsang. Ob beim Einkaufen, für ein Picknick oder um einer Freundin einen Blumentopf vorbeizubringen – die Anhänger werden laut GWG-Geschäftsführer Siegenthaler oft erwendet. ■

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS Schweiz. Sie interessiert sich für Klimafragen. Beim VCS engagiert sie sich, um aktiv eine nachhaltige Zukunft mitzugestalten.

Unkompliziert autofrei

Ein grosser Vorteil des Anhängerkonzeptes ist die niedrige Einstiegsschwelle: Es braucht kein Reservierungssystem, es

Bilder und ein Videointerview mit Polyroly-Geschäftsführer Heiri Weidmann finden Sie unter www.verkehrclub.ch/magazinbeitraege



Alles verstanden?

Nun, da Sie das Dossier aufmerksam gelesen haben, ist es an der Zeit, Ihr Wissen mit unserem Quiz zu testen! Von Yves Chatton und Flore Maret

1. Welches Transportmittel wird in der Schweiz zum Einkaufen am meisten benützt?

- a) Das Velo
- b) Der Bagger
- c) Das Auto

2. Wie viele Einkaufswege in der Schweiz sind nicht länger als ein Kilometer?

- a) Keine
- b) Mehr als ein Drittel
- c) Alle



3. Wenn Sie Ihre Bio-Produkte mit dem Velo statt mit dem Auto einkaufen gehen, reduzieren Sie die Klimabilanz Ihres Warenkorbs um ...

- a) Ich kaufe keine Bio-Produkte
- b) ... rund die Hälfte
- c) Falsch, dann steigt die Bilanz!

4. Wie viel Platz braucht mehr als die Hälfte aller Leute, um ihre Einkäufe zu transportieren?

- a) Bloss eine Tasche
- b) Einen Container
- c) Ein Frachtschiff

5. Wie viel Zeit verbringen wir durchschnittlich pro Tag auf dem Einkaufsweg?

- a) Gleich viel Zeit, wie auf den Sozialen Medien
- b) Knapp 15 Minuten
- c) 24 Stunden

6. Wovon profitieren Sie, wenn Sie mit dem Velo oder zu Fuss einkaufen gehen?

- a) Sie bekommen einen Traumkörper
- b) Sie sparen Geld
- c) Sie tragen zu einer lebendigen Nachbarschaft bei – und profitieren auch gleich davon



Illustrationen:
muellerluetolf.ch/Samira Oschoung



Sie wollen gewinnen?

Füllen Sie das Quiz online aus und nehmen Sie an der Verlosung eines Deuter-Rucksacks teil: www.carfree-quiz.verkehrsclub.ch

Antworten

1. Das Auto
Laut dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr (MZMV) des Bundesamts für Statistik werden drei Viertel aller Einkaufswegen mit dem Auto zurückgelegt.
2. Mehr als ein Drittel
Die Einkaufswegen sind in der Schweiz eher kurz: 36 Prozent dieser Wege sind höchstens einen Kilometer lang, 73 Prozent sind kürzer als fünf Kilometer.
3. Rund die Hälfte
Österreichische Organisationen haben ausgerechnet, dass die Klimabilanz eines Bio-Einkaufskorbs nur halb so gross ist, wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind. Legt man Wert auf Nachhaltigkeit, spielt also auch das Mobilitätsverhalten beim Einkauf eine wichtige Rolle.
4. Bloss eine Tasche
Im Zürcher Gatal durchgeführte Erhebungen haben aufgezeigt, dass 58 Prozent der Kundinnen und Kunden ihre Einkäufe in einer einzigen Tasche transportieren können. Laut einer österreichischen Studie dürfte zudem jeder zweite Lebensmitteleinkauf weniger als fünf Kilogramm wiegen.
5. Knapp 15 Minuten
Herr und Frau Schweizer sind weniger lang zum Einkaufen (13,2 Minuten) unterwegs als für die Freizeit (45,2 Minuten) oder für den Arbeitsweg (17,3 Minuten).
6. Alle Antworten sind korrekt
Wer kann, geht ohne Auto einkaufen. Das hat viele Vorteile. Übrigens auch für die Geschäfte, die den Nutzen davon noch allzu oft unterschätzen.

Circuszauber vom Feinsten!

Masha Dimitri – sie zeichnet gemeinsam mit Faustino Blanchut für Konzept und Regie der neuen Inszenierung verantwortlich – liess sich durch die Magie und die Dimensionen der Wüste inspirieren. So bilden imposante Sanddünen, warmes Licht, mystische Farben und einzigartige Wüstenblumen den faszinierenden Rahmen des 37. Monti-Programmes. Ideen und Gedanken erhalten freien Lauf, wenn das 14-köpfige Ensemble in die endlose Weite der Wüste aufbricht, das Publikum in eine Welt voller Geheimnisse, Zauber und Herausforderungen entführt und sich gegen Wind und Wetter – oder eben «contre vents et marées» – behauptet. «Contre vents et marées» ist ein artistisches Gesamtkunstwerk voller Glücksmomente, Poesie und zauberhafter Überraschungen.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Ermässigung von Fr. 5.– auf den regulären Eintritt in den Kategorien Loge, Kat. 2 und Kat. 3 für die Tournee 2022. Das Angebot gilt für max. 2 Personen; bei Familienmitgliedern gilt die Ermässigung für max. 5 Personen. Das Angebot ist nicht mit anderen Ermässigungen kumulierbar.

Bestellen:

direkt beim Circus Monti unter 056 622 11 22.

Kursbuch 2023 – jetzt vorbestellen

Nach dem Erfolg der Neuauflagen der letzten Jahre wird auch das Kursbuch 2023 von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mit dem gedruckten Fahrplan lassen sich Freizeitreisen besonders gut planen. Das Kursbuch bildet sämtliche Bahn- und Schiffsverbindungen sowie die wichtigsten Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV ab.

Das Kursbuch 2023 erscheint erneut im beliebten A5-Format, praktisch aufgeteilt in die zwei Bände Ost und West.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jetzt vorbestellen und das Kursbuch zum Fahrplanwechsel bequem nach Hause geliefert bekommen. Preis: Fr. 32.– plus Verpackung und Versand Fr. 7.50

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch oder per Telefon unter 031 328 58 58.



Ortlieb-Velotaschen und -Rucksäcke für den Einkauf mit dem Velo



Für den Einkauf und die Velotour am Wochenende: Die Fahrradtaschen und Rucksäcke von Ortlieb bieten ordentlich Stauraum und sind universell einsetzbar. Mit den Seitentaschen Back-Roller Plus oder Back-Roller Free kommen die Einkäufe oder die Ausrüstung sicher verpackt und vor Wasser geschützt ans Ziel. Dank Schultergurt lassen sich die Back-Roller auch bequem als Umhängetasche tragen. Ein zusätzliches Plus bei den Back-Rollern ist der freibleibende Gepäckträger, der als Reserve beim Einkaufen dient. Braucht es mehr Platz, lässt sich die Ausrüstung beispielsweise mit einem wasserdichten Rucksack von Ortlieb ergänzen.

Die Ortlieb-Velotaschen und -Rucksäcke werden seit der Firmengründung 1982 in Deutschland produziert.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Mit dem Rabatt-Code «CarFree2022» gibt es 15% Rabatt auf das gesamte Ortlieb-Sortiment der VCS-Boutique. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gilt bis zum 9. Oktober 2022 oder solange Vorrat.

Bestellen:

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

So geht klimagerechte Mobilität für alle!



«Jede:r sollte das Recht haben, ein Leben ohne ein eigenes Auto führen zu können»: «Autokorrektur» will Kick-off einer Gesellschaft sein, die gemeinsam eine attraktive Mobilitätszukunft baut – und zwar schon heute. In Katja Diehls Vorstellung der Zukunft können die Menschen Auto fahren, so sie es denn wollen. Sie müssen es aber nicht mehr – denn es gibt attraktive Alternativen. Momentan ist nicht alles fair und klimagerecht, inklusiv und bezahlbar aufgestellt. Die Bedürfnisse vieler Menschen werden nicht angemessen berücksichtigt. Das können wir ändern, davon ist Mobilitätsexpertin Katja Diehl überzeugt und läutet die Verkehrswende ein.

Die Mobilitätsexpertin Katja Diehl weist den Weg zu einer gerechten und fairen Mobilität der Zukunft, die den Menschen ins Zentrum stellt und unsere Welt lebenswert macht.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch «Autokorrektur» von Katja Diehl mit 20% Rabatt (Fr. 23.10 statt Fr. 28.90) zuzüglich Versandpauschale (Fr. 3.-). Das Angebot ist gültig bis 31. Oktober 2022.

Bestellen: per E-Mail an order@staempfli.com mit dem Vermerk «VCS-Angebot». Dieses Angebot gilt nur für Kundinnen und Kunden aus der Schweiz.

Veranstaltungshinweis: Katja Diehl ist am

24. September in Zürich an einem Barcamp zu Gast. Weitere Infos: www.verkehrsclub.ch/webinare



Das Elektroauto im Abo

Sie sind glücklich ohne Auto, aber möchten dennoch phasenweise nicht auf ein Fahrzeug verzichten? Mit dem All-inclusive-Abo für Elektroautos unseres Partners CARIFY sind Sie mobil, wenn Sie es brauchen, und fahren umweltschonend und leise. CARIFY arbeitet mit lokalen Garagen zusammen und bietet Neu- und Gebrauchtwagen an.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Fr. 100.– Rabatt – bei 1-Monats-Buchung;
Fr. 300.– Rabatt auf den ersten Monat – bei 3-Monats-Buchung; Fr. 400.– Rabatt auf den ersten Monat – bei 6-Monats-Buchung;
Fr. 500.– Rabatt bei 12-Monats-Buchung oder länger; Ladekarte von evpass mit Startguthaben für über 2500 Ladestationen in der Schweiz.

Bestellen: www.verkehrsclub.ch/carify



Andersen-Bikeshopper: der Kofferraum fürs Velo

Nach dem Motto «Rollen statt tragen» wurden die Shopper von Andersen für den entspannten, umweltfreundlichen Einkauf zu Fuss oder mit dem Fahrrad entwickelt. Mit wenigen Handgriffen lässt sich der Bikeshopper am Velo befestigen und so als Kofferraum fürs Velo einsetzen. Die geräumige wasserdichte Tasche bietet mit 49 Litern viel Stauraum für den Wocheneinkauf oder den Ausflug mit Sack und Pack. Zur Befestigung am Fahrrad werden zusätzlich zum Shopper eine Kupplung und ein Kupplungsstift benötigt. Der Shopper kann dann schnell an- und abgekuppelt werden und funktioniert effektiv wie ein Kofferraum, bei dem der Gepäckträger frei bleibt. Steht der Shopper einmal nicht im Einsatz, lässt sich das Fahrgestell falten und platzsparend verstauen. Ob von Hand gezogen oder am Fahrrad befestigt, der Shopper sorgt für umweltfreundliche Mobilität – made in Germany.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das gesamte Andersen-Sortiment der VCS-Boutique ist mit dem Rabatt-Code «CarFree2022» mit 15% Rabatt erhältlich. Das Angebot ist nicht kumulierbar und gilt bis am 9. Oktober 2022 oder solange Vorrat.

Bestellen:

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

AUS LIEBE ZUM TIER:

WESHALB SICH EINE TIERVERSICHERUNG LOHNT

In der Schweiz leben rund 540 000 Hunde und 1 800 000 Katzen, wobei ca. zehn Prozent versichert sind. Viele Besitzerinnen und Besitzer wissen nicht, dass es auch eine Versicherung gegen Unfall und Krankheit für Ihre Haustiere gibt. Dabei gehören Tierarztbesuche zum Leben eines Hundes und einer Katze dazu: Ein gesundes Tier wird rund 20-mal in seinem Leben medizinisch betreut. Dazu kommen Krankheiten wie Zahninfektionen und Unfälle wie Bisswunden durch andere Tiere, die während dem Spielen passieren.

Finanzielles Risiko mit einer Tierversicherung absichern

In den vergangenen Jahren haben sich die Tiermedizin und die Behandlungsmöglichkeiten rasant weiterentwickelt. Zum Beispiel können heutzutage Krebserkrankungen technisch fortgeschrittener und wirksamer behandelt werden. Haustiere haben dadurch eine höhere Lebenserwartung und leben gesünder – gleichzeitig steigen die Gesundheitskosten. Um das Risiko der steigenden Gesundheitskosten finanziell abzusichern und Ihrem Vierbeiner gleichzeitig die optimalen medizinischen Behandlungen zu ermöglichen, bieten wir mit der wau-miau Tierversicherung ein einzigartiges Versicherungs- und Dienstleistungspaket an.

Was bietet Ihnen die wau-miau Haustierversicherung?

- Auswahl zwischen drei verschiedenen Produkten, ganz nach Ihren Bedürfnissen



- Kranken- und Unfallversicherung für das ganze Jahr
- Exklusive Deckung: Übernahme zahnmedizinischer Behandlungskosten
- Umfassende Leistungen in Alternativ- und Komplementärmedizin
- 90% der Behandlungskosten werden übernommen
- Unlimitierte Versicherungssummen
- Frei wählbarer Selbstbehalt

Als VCS-Mitglied profitieren Sie von 25% Rabatt auf die wau-miau Tierversicherung. Weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrsclub.ch. Wir beraten Sie auch gerne telefonisch.

Telefonische Beratung VCS:
(+41) 031 328 58 11



25% Rabatt für VCS-Mitglieder

wau – miau

Die leistungsstärkste Tierversicherung für Ihren geliebten Vierbeiner ab Fr. 4.90.

Ermöglichen Sie Ihrem Vierbeiner die beste medizinische Versorgung mit dem einzigartigen Versicherungs- und Dienstleistungspaket für Hunde und Katzen. Ob Krankheit oder Unfall, wau-miau schützt Sie und Ihr Haustier optimal vor unerwarteten Ereignissen.

Bestellungen und Informationen:
– per Telefon **031 328 58 11** oder
– via Internet
www.verkehrsclub.ch/haustierversicherung

Für Mensch und Umwelt



DIVERSES

Kreativ und unbeschwert schreiben?
Workshop Sigriswil 14.-16. Okt. 2022
Info: www.theresebichsel.ch

Wanderungen und Schneeschuhtouren
mit vielfältigen Naturbeobachtungen
www.wander-plausch.ch

Als Verein **WohnArt3** wollen wir unser Zusammenleben im Alter gestalten. Gesucht wird ein ausbaubares **Objekt mit Potential für 6–12 Wohneinheiten** oder auch ein Anschluss an eine bestehende kollektive «Alters-Wohnform» **im Raum Bern**. Hinweise/Informationen bitte an wohntart3@gmail.com

Steg im Tösstal – CHF 798'000.–



Familienidylle mit Garten am Wasserfall


5½-Zimmer-Einfamilienhaus, beidseitig angebaut
Sonnige Lage, separate Gartenparzelle direkt am Wasserfall. Guter Zustand. Gemütlicher Innenausbau mit Kachelöfen und viel Holz. NWF 150m². S-Bahnhof in Gehdistanz. 3 Aussenparkplätze.




RE/MAX Immobilien Wetzikon
Karin Schönbacher
044 933 66 88

WOHNEN

Zu vermieten: **Kandersteg in Hausgemeinschaft in den Bergen**, Studio (Festwohnsitz) mit Gemeinschaftsräumen, EG, Süd-Ost, privater Aussensitzplatz. **Gemeinschaftsräume:** (4 Wohnparteien) mit Küche, Esszimmer, Wohnzimmer; 2 Balkone Süd-Ost + Süd-West, Atelier-Zimmer, Lesezimmer und Skiraum, Waschküche mit Waschmaschine und Tumbler. **Umschwing:** Sitzplätze, Garage für Velostellplätze Kleingarten. Bezugsbereit nach Vereinb. (Mindestmietdauer 1 Jahr). Mietzins mtl. pauschal CHF 1 100.00 inkl. Heiz- und Nebenk. Exkl. Strom, Wasser, TV/ Internet. www.interalpen-kandersteg.ch. T 079 75 72 167. Das Studio ist vorübergehend als Ferienwohnung buchbar. Nichtraucher Haus - keine Haustiere.



Der Ausweg aus Hunger und Armut heisst Öko-Landbau.



www.biovision.ch

FERIEN SCHWEIZ

Berge, See oder Schnee!

Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene ab CHF 43 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, Wlan, Gästeküche.
Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer
Mit Code «vcs22» 10% Rabatt!
www.villa.ch

Ruhe und Erholung im Tessin: 1½ Z. Wohnung in Cagiallo, Valcolla, Nähe Lugano. Pergola, Garten, Fasssauna. Für Familien zusätzliches Zimmer möglich.
076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

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

Zu vermieten in **Mosogno zwei Häuser** mit Garten. ÖV vor dem Haus.
www.mosogno-geiger.ch 079 509 43 55

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

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

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

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

Maiensäss hoch über dem Walensee auf 1000m. Idyllisch ruhig gelegen. Mit Sauna, Hotpot und Terrasse. www.schwarzboden.ch



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

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

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

Ferienwohnung zu vermieten im Saanenland: ferienwohnung-schoenried.ch



ORT DER KRAFT

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

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

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

Braggio, Val Calanca, mit der Seilbahn ins Feriendorf. **Der Agriturismo Raïsc** bietet 4 Ferienhäuser an für Paare, Familien und Familien mit Anhang. Lassen Sie sich im Mehrzweckraum verwöhnen mit Produkten vom eigenen Betrieb und aus der Region. Braggio ein Ort der Ruhe und Ausgangspunkt für zahlreiche Wanderungen. www.agriturismoraïsc.ch

Chalet in Amden in einem schönen Naturgarten mit einmaligem Blick in die Alpen - ideal zum Wandern und EBiken. www.ulula.li

Maiensäss Val Sumvitg Nähe Greina für 2-3 Pers., sanft renov., möbl. ganzjährig zu verm. 6000.-/Jahr garvera@gmx.ch

Rustico (29 m²) in Capriasca-Bidogno (TI) neu renoviert, von Grün umgeben. Wohnz. mit Küche, Schlafz. und Bad. Preis: CHF 180 000.-
Kontakt: mathieumoggi@yahoo.com

FERIEN AUSLAND

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50 m, malerisches 4Zi-Haus, Dachterrasse, 6 Betten, ab 1100 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita...Priv. FeWo f. 2-6 P. 480 €/Wo. NR. Hunde willkommen, 079 208 9 802; www.ortasee.info

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

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

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

Ferien in der **Nähe der Ardèche.** Ob Sport, Essen oder Kultur. Sie finden alles in der Umgebung. B&B in authentischem Steinhaus. www.champdelaplume.com

Monterosso al Mare, Cinque Terre, Wohnung mit Meersicht, 4 Pers. 910.- CHF/ Woche & Endreinigung. Info: mail@deirdreoleary.com

Veganes & nachhaltiges Burghotel Velo fahren, Wandern, Kanu & mehr www.aheadhotel.de

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

KONTAKTBÖRSE

Ich (w) wünsche mir einen Mann kennenzulernen, der weiss, dass man mit 80 Jahren nicht nur zum alten Eisen gehört! Dazu verhelfen mir meine Neugierde, Heiterkeit und Selbständigkeit. Freude im Besonderen bereiten mir Wandern, Ausflüge in der Schweiz und über die Landesgrenzen mit eigenem PW oder mit ÖV, Kultur, Arbeiten im Garten, Kochen und, und, und..Bist Du der unabhängige Mann, der ab und zu mit mir meine Interessen teilen möchte und neugierig auf den Morgen ist? Dann melde Dich unter: falleri22@gmx.ch.

Inserateschluss für Ihre Kleinanzeigen

Ausgabe n° 4, 10. Oktober 2022

Kontakt:
Willy Beutler, 031 300 63 82
mediavermarktung@staempfli.com
www.staempfli.com



Thurgau

OLS-Wanderung und -Velofahrt 2022



© VCS Thurgau

So wird es am 25. September hoffentlich sein: Velodemo mit Bodenseesicht bei Kaiserwetter.

Es ist ein denkwürdiges Jubiläum, zu dessen Feier das Komitee zum Schutz des Seerückens einlädt: Am Sonntag, 25. September ist es genau 10 Jahre her seit den Abstimmungen über die hart umkämpften Hochleis-

tungsstrassen zwischen Arbon und Bonau (Bodensee-Thurtalstrasse BTS) und von Kreuzlingen nach Amriswil (Oberlandstrasse OLS). Die BTS/OLS-Vorlage wurde dank dem verlockenden Versprechen, der Bund zahle die

Mobil sein und bleiben

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

20. September in **Frauenfeld**, 5. Oktober in **Kreuzlingen**,

6. Oktober in **Weinfelden**, jeweils 8.30 – 12 Uhr.

Anmeldung: Tel. 071 626 10 80, E-Mail: info@tg.prosenectute.ch

BTS, angenommen, die Finanzierung der Kantonsstrasse OLS hingegen deutlich abgelehnt.

Eine neue Halbautostrasse über den landschaftlich reizvollen und fruchtbaren Bodenseerücken würde viel zusätzlichen Nord-Süd-Transitverkehr anlocken. Mit Recht hat der Bund im Januar dieses Jahres vorgeschlagen, das 1,6 Milliarden Franken teure BTS-Projekt nicht in sein Bauprogramm aufzunehmen. Zu viele objektive Gründe sprechen dagegen, und angesichts der Klimaerhitzung muss die Mobilität neu überdacht werden.

Der VCS Thurgau hat in der Vernehmlassung die Haltung des Bundes voll unterstützt: Neue Hochleistungsstrassen würden den Verkehr ankurbeln und die Probleme nicht lösen, sondern weiter verschlimmern. Punktuelle Verbesserungen an Strassen innerorts sind indessen möglich. Ausgeschöpft werden muss das grosse Potenzial von Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr.

Entschlossenheit markieren

Immer wieder wird in Bern für neue Hochleistungsstrassen in der angeblich so vernachlässigten Ostschweiz lobbyiert – und dabei mit nicht mehr zeitgemässen Argumenten nicht gespart. Mit unserer OLS-Wanderung/Velofahrt wollen wir auf den Wert und die Schönheiten eines intakten Seerückens aufmerksam machen und zeigen, dass die Opposition gegen diese Strasse mehr denn je bereit ist.

Peter Wildberger

Treffpunkte am 25. September:

10.30 Uhr Station Spital Münsterlingen (Fusswanderung), 11 Uhr Kreuzlingen Wildsauenhütte oder Bahnhof Oberaach für Velofahrende.

Zusammenkunft um 13 Uhr auf dem Lindenhof unterhalb Langrickenbach, wo auch eine Festwirtschaft und Attraktionen zum Verweilen einladen werden. www.seeruecken-komitee.ch



Zürich

WINTERTHUR

Zurück auf Feld eins

Das umstrittene Umgestaltungsprojekt für die Stadthausstrasse geht nun den Weg, den es von Anfang an hätte gehen sollen – hoffentlich in umsichtig modifizierter Form.

Ende 2019 fasste der Winterthurer Stadtrat kurzfristig den Beschluss, zwischen Bankstrasse und Bahnhofplatz von den heute rund 400 Veloabstellplätzen die Hälfte abzubauen, um mehr Platz auf dem Trottoir zu schaffen. Zudem sollten das altstadtseitige Trottoir verbreitert und die auf Fahrbahnebene angeordneten Parkplätze aufgehoben werden.

Für den VCS war klar: Was auf den Plänen super aussieht, funktioniert in der Realität nicht. Warum, lässt sich im bahnhof-

nahen Teil der Stadthausstrasse täglich beobachten. Auslagen der Geschäfte, Werbeschilder und Tische für die Gastronomie belegen fast die Hälfte der Fussverkehrsfläche. Und weil markierte Bereiche für den Anlieferverkehr fehlen, nehmen auch leichte Nutzfahrzeuge und PW – oft länger abgestellt als erlaubt – das Trottoir in Beschlag. Dem Fussverkehr bleibt ein Durchlass von kaum einem Meter Breite. Stein des Anstosses war das Projekt auch, weil die Stadtregierung



© Kurt Egli

Von diesen sehr beliebten Veloabstellplätzen an der Stadthausstrasse dürfte rund ein Viertel verschwinden.



Ruhe an der Rosengartenstrasse und auf der Hardbrücke, wenigstens mal für 50 Stunden – selbst dies bleibt vorläufig nur ein schöner Traum: Der Kanton hat die geplante Veranstaltung nicht zugelassen. Der VCS Zürich wird sich weiterhin für eine stadtverträgliche Rosengartenstrasse einsetzen – nicht nur 50 Stunden lang, sondern permanent.

es unter dem Titel «Sofortmassnahme» ohne Einbezug der Betroffenen und der Öffentlichkeit durchziehen wollte, ohne das im kantonalen Strassengesetz vorgesehene Mitwirkungsverfahren.

Tempo 30 unbestritten

Im Einspracheverfahren hat sich der VCS im Verbund mit andern

Verkehrsverbänden und Privaten mittels Einsprachen und Rekursen zur Wehr gesetzt: sowohl gegen den Kahlschlag bei den Veloabstellplätzen und die Trottoirverbreiterung als auch das Verfahren ohne Mitwirkung. Im vergangenen Februar folgte das Verwaltungsgericht unserer Argumentation.

Gerichtlich verfügte Veloförderung

Warum es mit der Veloförderung oder auch dem Lärmschutz in der Stadt Zürich so harzig vorangeht, zeigt exemplarisch der aktuelle Fall Badenerstrasse.

Seit 2019 leistet der VCS Überzeugungsarbeit für eine bessere und rechtskonforme Lösung, was die städtische Planung für die Badenerstrasse zwischen dem Lochergut und dem Albisriederplatz betrifft. Gemäss regionalem Verkehrsrichtplan sind auf diesem Abschnitt kurzfristig durchgehende Velostreifen zu realisieren. Auch wohnen hier knapp 1000 Personen in Liegenschaften, die Strassenverkehrslärm sogar jenseits der Alarmgrenzwerte ausgesetzt sind – trotz der seit über 35 Jahren geltenden Sanierungspflicht. Der kommunale Richtplan sieht ein Quartierzentrum und Tempo 30 vor, der Stadtrat will das allerdings nicht realisieren.

So entsteht keine Velostadt

Offensichtlich wurden hier, einmal mehr, nicht alle rechtlichen und planerischen Vorgaben eingehalten; der VCS intervenierte. Denn spätestens dann, wenn sie eine Strasse umbauen, müssen die Behörden auch in Sachen Velo-

förderung handeln. Wenn dieses Stück Badenerstrasse neu gebaut wird, dann sind dort die im Richtplan festgeschriebenen Velostreifen zwingend zu realisieren. Das Tiefbauamt wie auch der Stadtrat von Zürich sahen das nicht so eng. Weil man es schon bei der Umgestaltung des Albisriederplatzes verpasst hatte, Massnahmen fürs Velo vorzusehen, waren sie der Meinung, dass der anschliessende Velostreifen auch noch weitere 30 Jahre warten könne.

Genau diese Denk- und Vorgehensweise stand und steht einer Velostadt Zürich im Weg. Ein Pflasterli hier, eine Pflasterli da, dann wieder mal gar nichts – und fertig ist der Flickenteppich. Veloförderung sieht anders aus. Nun hat das Zürcher Verwaltungsgericht festgehalten, der regionale Richtplan verlange kurzfristig eine «zusammenhängende und durchgängig eigentrasseierte Veloroute», eine Verschiebung sei deshalb unzulässig. Zudem lasse sich der Radstreifen pro-

Mit seinem Projekt wollte der Stadtrat eine im Parlament breit abgestützte Motion für Tempo 30 und ein Motorfahrzeugverbot an der Stadthausstrasse umsetzen. Gegen diese Massnahmen zur Verkehrsberuhigung gab es auch keine Opposition. Aufgrund der Rechtsverfahren verzögerte sich die Umsetzung nun jedoch um gut zwei Jahre. Unter dem Strich resultiert inzwischen Folgendes:

- Das unbeliebte Bauprojekt zog der Stadtrat bereits 2020 von sich aus zurück.
- Statt 200 werden nur ca. 100 Veloparkplätze verschwinden.
- Gemäss dem Gerichtsentscheid muss die Stadt Winterthur das

Verfahren bei der Ausschreibung von Bauprojekten und Verkehrsanordnungen (Markierung und Signalisation) wie vom VCS verlangt anpassen.

Was das abgekürzte Verfahren betrifft, räumte der Stadtrat bereits Ende 2020 selbstkritisch ein, dass ihm da «offensichtlich eine Fehleinschätzung» unterlaufen sei. Im nun nachzuholenden Mitwirkungsverfahren werden sich Anwohnerverein, Cityvereinigung, Verkehrsverbände und die Bevölkerung zu den hoffentlich mit Geschick überarbeiteten Plänen äussern können. Fortsetzung folgt.

Kurt Egli, Regionalgruppe Winterthur



Die Stadt Zürich hat nun auf der ganzen Länge der Badenerstrasse einen durchgehenden Velostreifen zu realisieren.

blemlos im Zuge des vorliegenden Projekts verwirklichen: Der Verzicht darauf «erweist sich als rechtsverletzend.»

Ende gut, alles gut?

Der VCS hatte noch zwei weitere Punkte bemängelt. Seit vielen Jahren ist im regionalen Richtplan auch eine Veloquerung über die Badenerstrasse auf der Höhe der Bertastrasse verankert – als Teil einer Velotangente westlich der Innenstadt von der Gutstrasse bis zum oberen Letten. Sie fällt

nun zwischen Stuhl und Bank, weil genau im Grenzbereich zwischen zwei Sanierungsabschnitten liegend.

Weil die Stadt Zürich inzwischen selber gemerkt hat, wie wichtig diese Querung ist, wird ein weiteres Projekt kommen – irgendwann, in einigen Jahren, vielleicht. Ungelöst bleibt auch die Frage der Lärmsanierung: Das Verwaltungsgericht ist darauf aus formellen Gründen nicht näher eingegangen.

Markus Knauss



Zug

Nachdenklich stimmender Spatenstich

Am 1. Juli wurde die Baustelle der Umfahrung Cham–Hünenberg feierlich eröffnet. Nicht allen war's nach Feiern zumute.

Es ist und bleibt unklar, ob die Bevölkerung dieses riesige Strassenprojekt, das grösste Bauwerk in der Zuger Geschichte, überhaupt wollte. Denn als einziger Kanton hat Zug ein einstufiges Bewilligungsverfahren mit gleichzeitiger Abstimmung über Planungs-

und Projektkredit. Nach einem hartem – von Kanton und Gemeinden sehr aufwendig geführten – Abstimmungskampf sagte die Bevölkerung 2007 mit dem Zufallsmehr von 50,3 Prozent Ja zu etwas, von dem weder die Dimensionen noch die

Auswirkungen auch nur annähernd bekannt waren.

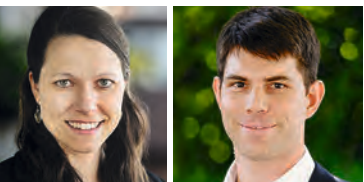
Das gegnerische Lager verpasste es, wegen zu grosser Einmischung mit nicht belegbaren Aussagen eine Klage anzustrengen. Die Behörden beriefen sich auf die Zahlen des Vorprojekts, welche teilweise enorme Abweichungen gegenüber dem Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum späteren Auflageprojekt aufwiesen. Zum Beispiel wurde für Hünenberg von einer Entlastung um einen Fünftel gesprochen, während der UVB dann im Minimum eine Stagnation und maximal eine Verkehrszunahme von bis zu 60 Prozent auswies. Ähnlich grotesk differierten die Zahlen, was den Landbedarf für die neue Strasse betrifft. Die vorgesehenen Begleitmassnahmen wurden nach der Abstimmung durch

eine neue, umstrittene Massnahme ersetzt. Ferner musste das Projekt auf Grund des UVB mit zusätzlichen teuren Lärmschutzmassnahmen erweitert werden.

Der VCS hat vergeblich versucht, eine zweite Abstimmung über das endgültige Projekt – in Kenntnis der wahren Sachlage – zu erwirken. Heute, 15 Jahre nach dem fragwürdigen Ja, hat sich die Weltlage drastisch verändert. Der Krieg und die Klimaerwärmung haben riesige Auswirkungen auf die Nahrungsmittelproduktion, und unsere Abhängigkeit von Rohstoffen aus dem Ausland wird immer grösser. Derweil feiert der Kanton Zug unbeirrt den Start eines Bauwerks, das mindestens zehn Hektaren bestes Ackerland unter sich begraben wird.

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied

Unsere Wahlempfehlung



Am 2. Oktober 2022 finden im Kanton Zug Gesamterneuerungswahlen statt. Die ehemalige VCS-Geschäftsleiterin Stéphanie Vuichard und unser Vorstandsmitglied Ivo Egger (beide Alternative – die Grünen Zug) stellen sich zur Wiederwahl als Kantonsrätin/Kantonsrat. In der aktuellen

Legislaturperiode haben sie sehr viel unternommen, damit der Kanton Zug mehr Energie in die Erhaltung unserer Lebensgrundlagen steckt, und sie wollen es mit unverminderter Begeisterung weitere vier Jahre tun.



Uri

Fahrplan 2023: verbesserungsfähig

Am Wochenende werden die Buslinien nach Seedorf und Attinghausen kombiniert, was zu Fahrzeitverlängerungen, Umwegen und Fahrplanlücken führt. Der VCS hat deshalb im Rahmen der Fahrplanvernehmlassung gefordert, dass beide Gemeinden künftig die ganze Woche mit separaten Bussen bedient werden. Zudem sollen weiterhin die Zürcher anstelle der Luzerner IC-Züge in Altdorf halten und die Anschlüsse ab Seedorf und Bürg-

len an die Winkelriedbusse verbessert werden. Für den IR-Zug Treno Gottardo nach Luzern schlagen wir einen zusätzlichen Halt in Rotkreuz vor.

Ausserdem hat der VCS empfohlen, die heutige Haltestelle Spital an der Spitalstrasse in «Spitalstrasse» und die Haltestelle Spital an der Flüelerstrasse in «Unterheilgkreuz» umzu-

benennen, um Verwechslungen vorzubeugen. Die Busse Flüelen-Bahnhof Altdorf sollen beide Haltestellen bedienen. Die Haltestelle Ringli, heute zu nahe bei «Spital»/Unterheilgkreuz, sollte gegen Norden verschoben werden, wo in den letzten Jahren mit Aldi und weiteren Geschäften Anziehungspunkte entstanden sind. Schliesslich: Wer heute zum

Beispiel auf dem Plakatsfahrplan der Haltestelle Seedorf A Pro die nächste Verbindung zum Bahnhof Altdorf sucht, muss auf den Fahrplanfeldern der AAGU-Linien 403 und 404 sowie der Postauto-Linie 405 nachsehen. Was spricht dagegen, das Ganze in einer einzigen Darstellung zu koordinieren? ■

Velos unerwünscht?

Weil die Axenstrasse als Nationalstrasse 3. Klasse auch Velos offenstehen sollte, wandte sich der VCS Uri an das zuständige Bundesamt für Strassen (ASTRA). In seiner Antwort hält dieses zwar in unserem Sinne fest, die Strecke zwischen Sisikon und Brunnen sei «für Velofahrende heute nicht geeignet». Mit der in Flüelen und Brunnen signalisier-

ten Empfehlung, stattdessen die Bahn oder das Schiff zu benutzen, sieht das Amt seine Pflicht jedoch als erledigt an – und lehnt es ab, das sehr wenig begangene Trottoir zwischen Sisikon und Brunnen für Velos freizugeben. Dass Velofahrende den Transport selber bezahlen (der VCS hatte einen Gratisverlad vorgeschlagen): zumutbar.

Auch von einer neuen Tempolimiten – ausserorts 60, innerorts 30 km/h – will das ASTRA nichts wissen. Immerhin stellt das Amt in Aussicht, unsere Vorschläge im Rahmen der 2022 vorgesehenen «Road Safety Inspection» nochmals zu prüfen. Nach dem aufsehenerregenden fatalen Sturz eines SUV in den See im Juli wurde nun wenigstens beim Wolfssprung Tempo 60 signalisiert.

Alf Arnold

Agenda

15. September: 4. Urner Velokonferenz (velo-uri.ch)
27. September: Mobil sein & bleiben: Mobilitätskurs für SeniorInnen (vcs-ur.ch/aktuell/Agenda)

Altdorfer Fusswege mit Tücken



© Alf Arnold

Beispiel Seedorferstrasse

Mit der Aktion «Clever unterwegs» hat die Gemeinde Altdorf für das Zufussgehen geworben.

Der VCS hat dem Gemeinderat dafür gedankt, gleichzeitig aber auch auf Probleme hingewiesen: Die Trottoirs in Altdorf weisen vielerorts Engpässe auf, wo Kreuzen Verrenkungen erfordert und ein Rollstuhl oder Rollator schon gar nicht Platz hat. Immer wieder ist auch zu beobachten, dass Trottoirs für Baustellen benützt werden, ohne dass für den Fussverkehr Ersatz geschaffen wird.

Und Tag für Tag blockieren vor allem Kurierdienste, aber auch Handwerksbetriebe mit ih-

ren Fahrzeugen die ohnehin engen Trottoirs. Oder es versperren Werbeständer den Weg. Da und dort wurden die Bedürfnisse des Fussverkehrs schon bei der Planung zu wenig berücksichtigt. Ein Beispiel dafür ist die Migros an der Gitschenstrasse, wo der Parkplatz vergrössert und dabei der Zugang zu Fuss vom nördlichen Gitschenstrasse-Trottoir her mit einer Mauer verriegelt wurde. Nach Ansicht des VCS drängen sich eine qualitative Analyse der Fusswege und entsprechende Massnahmen auf.



© Alf Arnold

Beispiel Schmidgasse

Immerhin: Auf der renovierten Baumgartenstrasse wurde die fehlende Markierung «Schule» inzwischen angebracht. ■

ByeBypass – das grosse Fest

Wir brauchen mehr Klimaschutz statt mehr Autobahn. Am 17. September laden wir deshalb zum grossen ByeBypass-Fest am Nationalquai.

Mit dem Bypass planen Bund und Kanton eine zweite Autobahn durch Luzern. Massive Erhöhung der Autobahnkapazität, täglich 32000 zusätzliche Autofahrten, während der 12-jährigen Bauzeit teilweise Umleitungen durch die Stadt: Das alles ist so klimaschädlich wie für Stadt und Region Luzern schlicht unzumutbar. Der VCS Luzern engagiert sich auf verschiedenen Ebenen gegen das völlig unzeitgemässe Milliardenprojekt, juris-

tisch, im Komitee Bypass Nein – und am Fest vom Samstag, 17. September.

Von 14 bis 21 Uhr wechseln sich auf der Bühne des Pavillons am Nationalquai Rednerinnen und Redner mit Luzerner Bands ab, von Mother's Pride über Isa Wiss und El Ritschi bis hin zu Flowers for Alberto oder Jasmin Larue. Nebst vielfältigster Livemusik ist auch für Speis und Trank gesorgt, zudem gibt's für Kinder ein «Sackhüpfen über die

Autobahn». An einem Info-Markt bietet sich an den Ständen verschiedener Organisationen Gelegenheit zum Gedankenaustausch. WWF, VCS, Quartiervereine, die Ärzte für Umweltschutz, Pro Natura, das Komitee Bypass Nein und viele mehr freuen sich auf euren Besuch.

Dominik Hertach,
Geschäftsleiter

Ja zur Klimastrategie der Stadt Luzern

Die Klimakrise ist die grösste Herausforderung unserer Zeit. Ihre Folgen sind auch bei uns immer stärker spürbar: Hochwasser, Stürme, Hitzewellen, Ernteausfälle. In der Stadt Luzern wurde im Herbst 2019 der Klimanotstand ausgerufen. Nun liegt die Antwort auf die Frage vor, wie die Stadt dieser Krise begegnen will.

Am 25. September entscheiden die Stadtluzerner Stimmberechtigten über zwei Varianten dieser Klimastrategie: die wirkungsvolle Vorlage des Stadtrates und die abgeschwächte Version des bürgerlichen Referendumskomitees. Abstriche will dieses vor allem bei der Mobilität machen; es wehrt sich gegen alles, was auf eine Verkehrsverminderung abzielt. Wirkungsvoller Klimaschutz geht aber nicht ohne Massnahmen bei der Mobilität. Der VCS empfiehlt deshalb ein Ja zur Vorlage des Stadtrates. Wichtig: Auch bei der Stichfrage die Stadtrats-Version ankreuzen!

Ende September sagt Luzern hoffentlich ja zur Klimastrategie des Stadtrates. Andererseits planen Bund und Kanton unverdrossen eine zweite Autobahn durch die Stadt. Am ByeBypass-Fest wird dagegen angeredet, -gesungen und -getanzt.

Weitere Infos: www.bypass-nein.ch

Ciao Marcel, alles Gute!

Er hat den VCS beider Basel fast 20 Jahre lang begleitet. Als Geschäftsführer zum Verband gestossen, engagierte er sich danach über viele Jahre aktiv im Vorstand. Nun tritt Marcel Dreier zurück, wird sich aber weiterhin an der Organisation des Velomärts Basel beteiligen. Und bestimmt werden wir ihm – unterwegs auf seinem eleganten Rennvelo – auf

Basels Strassen wiederbegegnen.

Als studierter Ethnologe und Historiker ist es Marcel gewohnt, unterschiedliche Perspektiven einzunehmen und scheinbar bewährte Vorstellungen zu hinterfragen. Diese Fähigkeiten haben sich bei seiner Vorstandstätigkeit als sehr wertvoll erwiesen. Nicht selten hat er so festgefahrene Diskussionen wieder in Gang ge-

bracht oder durch kritische Fragen Argumentationslücken oder blinde Flecken aufgedeckt.

Immer wieder konnte Marcel auch auf seine grosse Erfahrung als ehemaliger VCS-Geschäftsführer zurückgreifen. Dass es sich dabei tatsächlich fast schon um historisches Wissen handelt, zeigt ein Blick ins Archiv: So stellten wir bei der letzten Auf-

räumaktion in der Geschäftsstelle überrascht fest, dass zu Marcells Zeiten noch per Fax kommuniziert wurde. Der Vorstand dankt ihm ganz herzlich für seinen langjährigen engagierten Einsatz und wünscht ihm auf seinem weiteren Weg alles Gute.

Damian Weingartner,
Mitarbeiter Geschäftsstelle

Ciao Dominik, guten Neustart!

Wir lassen ihn nur ungern ziehen – und freuen uns gleichzeitig mit ihm über seinen «Transfer»: Von Dominik Beelers Tatkraft wird in Zukunft der JungVCS profitieren. In meinen mittlerweile vielen Jahren im Vorstand des VCS beider Basel habe ich ihn als politisch vielseitig engagierten jungen Menschen erlebt.

Natürlich kommen im VCS in erster Linie die Felder Mobilität und Umwelt zur Geltung, aber ich weiss von seinen sonstigen Auftritten, dass etwa auch Feminismus und Gleichstellungspolitik, Migrationsfragen und Themen der Raumplanung eine wichtige Rolle in seinem politischen Leben spielen.

Unsere Vorstandssitzungen leben vom Ringen um Positionen. Dominik habe ich dabei stets als äusserst wachen und auch mit einer Prise Witz ausgestatteten Zeitgenossen wahrgenommen. So richtig in seinem Element war er bei Strassenaktionen, wo es um anstehende Abstimmungen oder das Sammeln von Unterschriften für Initiativen oder Referenden ging. Mit seinem freundlichen,

positiven Auftreten, mit seiner immer stringenten Argumentation konnte er sein Gegenüber oft auch von einschneidenden Forderungen überzeugen – oder zumindest zum Nachdenken anregen.

Wir danken ihm ganz herzlich für den grossen Einsatz, seinen kritischen Geist und seinen bedachten Blick auch inmitten turbulenter Kampagnen.

Stephan Luethi-Brüderlin, Vorstand

Tempo 30: beliebt, wirksam – und unter Druck

Die Autolobby mag sich mit Tempo 30 auf Hauptstrassen nicht abfinden. Je mehr Gegen- druck Betroffene entfalten, desto besser.

Seit Jahrzehnten sorgt Tempo 30 für Ruhe und Sicherheit in immer mehr Quartieren. Nun tut es dies zunehmend auch auf Hauptstrassen. Seit kurzem ist es im Baselbiet möglich, auf (kurzen) Kantonsstrassen-Abschnitten in Zentrumsbereichen Tempo 30 einzuführen, entsprechend ei-

nem langjährigen Wunsch einiger Gemeinden.

In Basel-Stadt erarbeitet die Regierung derweil ein Konzept für «integral Tempo 30»: Grundsätzlich soll überall Tempo 30 gelten, wo heute maximal 50 km/h erlaubt sind. Das Konzept soll die Umsetzung, die Ausnahmen und Massnahmen für den öffentlichen Verkehr definieren.

Das grosse Aber: Die Autolobby bekämpft selbst Mini-Schritte wie die vom Kanton Baselland bereits bewilligten, insgesamt nicht einmal zwei Kilometer langen Tempo-30-Abschnitte. Deshalb haben wir diesen Sommer eine kleine Kampagne lanciert, um zu zeigen, wie verbreitet der Wunsch nach Tempo 30 ist.

Florian Schreier,
Geschäftsführer



Flagge zeigen, beherzt für Tempo 30 eintreten!

Wollen auch Sie sich für Tempo 30 auf «Ihrer» Hauptstrasse einsetzen – und mit einer Tempo-30-Flagge an Ihrem Balkon einen Anfang machen? Für mehr Infos: vcs-blbs.ch/verkehr/tempo-30



Graubünden

Ich bin Mutter von Mavie Sophia (5) und Ari Curdin (8 Monate) – und erforsche den öffentlichen Raum auch zusammen mit ihnen. Ab und an schreibe ich auch darüber, weil ich mich für freie «Möglichkeitenräume» und eine Stadt mit urbanen Qualitäten

Für eine lebenswerte Zukunft

einsetze, für Orte, Strassen und Plätze, die in partizipativen Prozessen gestaltet werden und eine hohe Biodiversität begünstigen. Ich setze mich dafür ein, dass durch vermehrte Begrünung des Strassenraums die sommerliche Hitze gezielt eingedämmt wird. Bäume sollen vermehrt Schatten im Siedlungsraum spenden und

unsere Velowege säumen. Auch in Graubünden braucht es mehr Räume, die für alle Altersgruppen und Familien attraktiv und durch verkehrssichere Velowege erschlossen sind.

Ich setze mich dafür ein, dass bis 2030 keine Benziner mehr verkehren und Pendelnde das Velo oder den ÖV bevorzugen,

weil nur das einen enkeltauglichen Umgang mit unserer Umwelt garantiert. Wir müssen schnellstmöglich unsere Klimaziele erreichen, für bessere Perspektiven und eine lebenswerte Zukunft. Ich freue mich auf die Tätigkeit als Geschäftsleiterin des VCS Graubünden, die mir erlaubt, Tag für Tag dafür einzustehen.

Yvonne Michel Conrad,
Geschäftsleiterin

«Stadtklima-Initiative» für Chur



Symbolträchtiger Schauplatz für den Initiative-Start im Mai: Medienkonferenz auf einem temporär umgewidmeten Parkplatz.

Elf Organisationen und Parteien haben zusammen mit UmverkehR die «Stadtklima-Initiative» in Chur lanciert, angelehnt an die Vorbilder aus Basel, Bern, Genf, St. Gallen, Zürich und Winterthur. Ihr Ziel: Während zehn Jahren soll jährlich ein Prozent des Strassenraums auf Stadtgebiet in Grünflächen oder solche für den Fuss- und Veloverkehr umgewandelt werden. Denn viele Quartiere leiden unter der übergrossen Asphaltfläche und Verkehrsdichte.

Mehr Grün, mehr Velo, mehr Klimaschutz: Das Auto hat in unseren Städten

mehr und mehr ausgedient. Die Verkehrsinfrastruktur nimmt schweizweit rund ein Drittel der gesamten Siedlungsfläche ein.

Gegen die Versiegelung

Obwohl sie zu 95 Prozent der Zeit nur herumstehen, beanspruchen die Autos den weitestgehend grössten Teil der Strassenfläche – auf Kosten aller anderen Nutzungen. Die Volksinitiative fordert darum ganz konkret mehr Platz für Velofahrerinnen und Fussgänger, für eine lebenswerte Stadt. Wir dürfen der zunehmenden Versiegelung der Böden nicht länger tatenlos zusehen.

Simon Gredig, Vorstandsmitglied



Fürstentum Liechtenstein

Der sogenannte Grosskreisel im Zentrum von Schaan darf auf der Strasse nur in eine Richtung befahren werden, mit Ausnahme der Steckergass. Beim Radfahren auf der Strasse gilt zur eigenen Sicherheit auch hier: 70–100 cm Abstand zum Strassenrand einhalten und da, wo zwei Fahrbahnen (Einspurstrecken) sind, in der Fahrbahnmitte bleiben. Das Trottoir wiederum ist als «Fussweg, Velo gestattet» signalisiert. Dass es

Schaan Zentrum: Warum nicht Tempo 30?

auch gegen die Einbahn befahren werden darf, wird bei der Einfahrt in die Poststrasse von Süden her klar. Doch leider wird diese Signalisation nicht bei jedem «Einfahrt verboten»-Signal wiederholt. Beim Lindaplatz ist das Befahren des Trottoirs in südlicher Richtung sogar untersagt, wobei sich im Alltag kaum jemand daran hält.

Nach einem Gedankenaustausch mit Landes- und Gemeindebehörden schlägt der VCL vor, das Befahren des Trottoirs generell auch in Gegenrichtung zu

erlauben, und zwar auf beiden Strassenseiten. Das verlangt eine entsprechende Signalisation, und folgende Hinweise scheinen nötig: ■ Auf dem Trottoir (Velo gestattet) müssen Radfahrende ihre Geschwindigkeit dem Fussverkehr anpassen; dieser hat Vortritt.

■ Alle Ausfahrten aus Parkplätzen müssen so markiert werden, dass Fahrzeuglenkende die nötige Vorsicht walten lassen – im Bewusstsein, dass auf dem Trottoir von beiden Seiten mit Radfahrenden zu rechnen ist.

Ausser in den Hauptverkehrszeiten mit stockendem Verkehr oder Stau wird in Schaans Zentrum meist mit der signalisierten Geschwindigkeit (50 km/h) oder mehr gefahren. Deshalb schlägt der VCL schon seit vielen Jahren vor, den ganzen Grosskreisel in eine Tempo-30-Strecke oder -Zone zu verwandeln, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen. Zudem würde der empfundene Lärm dadurch etwa um die Hälfte gesenkt.

Georg Sele

Doppelreferendum «Megastrassen stoppen»



In seiner Junisession hat der Grosse Rat des Kantons Bern zwei Riesenkredite für die Strassenbauprojekte im Oberaargau und im Emmental gesprochen: ein aus finanziellen wie auch aus Umweltgründen unverantwortlicher Entscheid. Denn die Projekte gefährden nicht nur die Biodiversität, sondern auch Lebensmittelproduktion, Grund- und Trinkwasser und führen zu klimaschädlichem Mehrverkehr. Das Doppelreferendum, das die Grünen gegen die sogenannten «Verkehrssanierungen» ergriffen haben, wird auch vom VCS Bern und dem Verein «Natur statt Beton» unterstützt. Hier eine Übersicht, worum es im Emmental und im Oberaargau geht.

Burgdorf–Oberburg–Hasle

Schon der Bund bezeichnete in seinem Bericht 2018 das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Tunnels in Oberburg als ungenügend. Niemand bestreitet, dass die Verkehrssituation in Oberburg dringend verbessert werden muss, und der Anteil des Durchfahrtsverkehrs ist in Oberburg (54%) und Hasle (62%) tatsächlich sehr hoch. Mit unbestrittenen Massnahmen auf dem bestehenden Strassennetz lässt sich der Verkehrsfluss aber viel günstiger und nachhaltiger verbessern, als dies mit den vorliegenden Plänen der Fall ist: Den Beweis dafür hat der Kanton mit seinem «Berliner Modell» an verschiedenen Brennpunkten selbst erbracht. Auch die Massnahmen, die in der Stadt Burgdorf geplant sind, zeigen, dass es sehr wohl ohne Umfahrung geht. Die Stauproblematik wird sich allein schon mit dem Wegfall der Bahnübergänge Spital und Buchmatt, wo heute die Schranken bis zu sechsmal pro Stunde geschlossen sind, wesentlich verbessern.

Mit der extrem teuren Tunnelösung in Oberburg ver-

schwindet zwar der Durchgangsverkehr aus dem Dorf, gleichzeitig würden aber die in Burgdorf erzielten Verbesserungen durch den Kapazitätsausbau gleich wieder zunichte gemacht. Hinzu kommt die potenzielle Gefährdung der Trinkwasserversorgung des gesamten unteren Emmentals: Einbauten in Grundwasserströme verändern diese unweigerlich. Verschärft wird das Restrisiko durch den unberechenbaren, mutmasslich grossen Einfluss des Klimawandels auf die Grundwasserströme.

VCS-Regionalgruppe
Oberaargau-Emmental

Aarwangen–Langenthal Nord

Nach der Genehmigung des Projekts der Umfahrung von Aarwangen durch den Kanton Bern hagelte es im Oberaargau Einsprachen. Dass die Adressatin, die kantonale Baudirektion, samt und sonders alle in den 170 Einsprachen erwähnten Bedenken, Anstösse und Vorschläge ablehnte, wirft in schiefes Licht auf sie. Nimmt sie die Sorgen der Bevölkerung überhaupt ernst, oder geht es allein um den Leistungs-

Landfrass stoppen – Keine Steuergelder verlochen !



Doppel-Referendum
Jetzt unterzeichnen

ausweis eines abgehobenen Regierungsrats? Tatsache ist: Aarwagens Verkehrsproblem wird einfach auf die Nachbargemeinde Thunstetten-Bützberg abgeschoben, ohne Rücksicht auf Landschaft, Wald, Ackerboden und Naherholungsgebiet.

Den Beschwerden an den Regierungsrat, die nach der Abweisung der Einsprachen eingereicht wurden, droht wohl dasselbe Schicksal: Ablehnung in einem Rundumschlag. Wir werden uns rechtzeitig auf den nächsten Schritt, den Weiterzug ans bernische Verwaltungsgericht, vorbereiten. Der Verein «Natur statt Beton» ist kein «Verhinderer»,

wie ihn Regierungsrat Christoph Neuhaus in der Presse betitelte, er hat mehrere Alternativen ins Spiel gebracht. Man müsste sie bloss einmal in der notwendigen Tiefe bearbeiten.

Muss am Ende das Bundesgericht entscheiden, werden sich die Verfahren über schätzungsweise vier Jahre hinziehen. Die Politik kann und muss diese Zeit sinnvoll nutzen. Für das (Doppel-)Referendum gegen die beiden umweltzerstörerischen «Verkehrssanierungen» zeichnet sich erfreulicherweise eine breite Unterstützung ab.

Verein «Natur statt Beton»

Mehr Gemütlichkeit am Dorfplatz

Die Gemeinde Steffisburg und der VCS haben gemeinsam eine sommerliche Verkehrsberuhigung rund um den Dorfplatz realisiert.

Als diesjährigen Schwerpunkt ihrer Arbeit hat die VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland das Thema «Strassen für alle» bestimmt. Erstmals konkret Form angenommen hat dies nun in Zu-

sammenarbeit mit der Gemeinde Steffisburg. Der Start dazu erfolgte zu Beginn der Sommerferien, dauern wird das Ganze bis am 9. September 2022. Denn obwohl das Schulgässli und das Zi-

Nun sind wir alle gefordert: Die erforderlichen je 10 000 gültigen Unterschriften müssen bis am 6. Oktober 2022

beisammen sein. Füllen Sie die beigelegten Unterschriftenbogen aus – und dann gleich ab auf die Post damit! Sie können unseren Referendumskampf auch mit einer Spende unterstützen:





© Latvaplatt AG

belegssli im Zentrum von Stefisburg sehr schmal sind, werden sie von zahlreichen Fahrzeugen befahren. Manchmal auch von Schleichverkehr, nämlich wenn auf der Oberdorfstrasse Stau herrscht.

Ab dem 11. Juli sollte es hier nun mal besser laufen: Kinder sollten

gefahrlos im Strassenraum spielen können und der Dorfplatz – auch dank dem «Pop-Up Frida» – zum spontanen Treffpunkt für Anwohnende und Auswärtige werden. Grossformatige Plakate wiesen bei der Einfahrt ins Quartier und zum Dorfplatz auf die etwas andere Nutzung und die

beschränkte Anzahl Parkplätze rund um den Dorfplatz hin.

Somit brauchte es Rücksicht und Toleranz von allen Seiten, und langsam fahren war (und ist) angesagt. Zwischenbilanz Anfang August: Der Dorfplatz war tatsächlich um einiges belebter als bisher. ■



Solothurn

Brosamen für den Velo- und Fussverkehr, Geld en masse für den Strassenbau – diesen Misstand kritisiert der VCS Solothurn seit Jahren. In der Klus braucht es nun eine ausgewogene Lösung, von der alle profitieren.

Kürzlich hat das Verwaltungsgericht entschieden, dass das Umfahrungsprojekt «Verkehrsanbindung Thal» nicht genehmigt und somit nicht gebaut werden kann – ein toller Erfolg für den VCS, der auch juristisch dagegen vorgegangen war. Auch wenn der Kanton den Fall nun ans Bundesgericht weiterzieht, wäre es jetzt an der Zeit,

Die Klus sinnvoll entlasten

nach vorne zu blicken und andere Lösungen zu entwickeln. Denn niemand bestreitet den Handlungsbedarf, was die Verkehrssituation in der Klus, insbesondere während der abendlichen Stosszeit, betrifft. Nur an der Frage, was wie zu optimieren ist, scheiden sich die Geister. Der VCS schlägt ein Massnahmenpaket mit folgenden Schwerpunkten vor:

- a) Ausbau des ÖV-Angebots, kombiniert mit einer attraktiven P+R-Anlage für Autos und Velos in der Thalbrücke;
- b) bauliche Anpassungen beim Veloweg durch die Klus;
- c) Temporeduktion in der Klus zwecks Lärmschutz.

All dies kann, wenn der politische Wille da ist, ohne grosse und teure Kunstbauten umgesetzt werden, und die unerwünschte Attraktivierung des

Thals für den Schwerverkehr wird so vermieden. Zusätzlich muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Oensingen-Balsthal-Bahn überprüft werden. Eine

Studie soll aufzeigen, ob es nicht bessere – ökologischere und kostengünstigere – Formen für diese ÖV-Verbindung gäbe.

Fabian Müller, Vorstandsmitglied



© Fabian Müller

Dieser Spielplatz müsste der neuen Strasse weichen.

Der VCS am Weltfahrradtag in Grenchen



© VCS-So

«Wann genau soll ich in die Mitte fahren?» Um Fragen wie diese zum Verhalten im Kreisel drehten sich viele Gespräche am 3. Juni in Grenchen. Anlässlich des Weltfahrradtages war der VCS zusammen mit den städtischen Grü-

Heinz Flück beim konzentrierten Begleiten eines virtuell Fahrenden.

nen auf dem Marktplatz präsent. Die Vorstandsmitglieder Heinz Flück und Anja Krusysse konnten dem Publikum eine Fahrt auf dem VCS-Velosimulator anbieten. Diese kommt – bei allen Unterschieden zur wirklichen Velofahrt – der Realität nahe genug, um zum lehrreichen Erlebnis zu werden. Es kann richtig in die Pedale getreten und gebremst werden, und mit einer Spezialbrille oder auf dem Computerbildschirm werden Verkehrssituationen virtuell erlebbar.

Und vom Auto aus gesehen?

«Nein, jetzt habe ich schon wieder die Mauer gerammt!» oder «Oh, diese Autotür habe ich jetzt nicht erwartet», so oder ähnlich lauteten die gelegentlichen Zwischenrufe.

Am Schluss wird die Fahrt analysiert – und kann auch aus Sicht einer autofahrenden Person auf dem Screen nachverfolgt werden. Das Interesse daran war erfreulich gross.

Anja Krusysse, Vorstandsmitglied



© VCS-So

42 Jahre VCS Solothurn

Ein heisser Tag mit steifer Bise, die kühlend durch die Fenster des ausgedienten Zugwaggons der Kantine Attisholz weht... Es ist, als würde der Waggon wirk-

lich Fahrt aufnehmen... Sozusagen mit Fahrtwind in den Haaren feierten Gründungsmitglieder, ehemalige Geschäftsleitende, Vorstandsmitglieder,

Homepagegestalter, Politiker und Politikerinnen zusammen mit dem aktuellen Leitungsteam des VCS SO dessen 42. Geburtstag. Hier einige Impressionen von diesem Sommerfest im Uferpark. ■

«Absolut empfehlenswert!»

Am 21. September bieten wir einen weiteren E-Bike-Verkehrssicherheitskurs in Trimbach an.

Steht der Ersatz des Autos durch ein E-Bike bevor? Oder sind Sie einfach an Fahrtechartipps oder einem Update bezüglich der Verkehrsregeln interessiert? Gründe, an unserem E-Bike-Kurs teilzunehmen, gibt es viele. Mit Dominik Hug, Fahrtechniklehrer und BFU-zertifizierter E-Bike-Instruktor

von der Bikebuebe GmbH Trimbach, konnten wir einen versierten Profi engagieren, der sich gut darauf versteht, Anliegen der Teilnehmenden einzubeziehen. Lehr- und abwechslungsreich sei es gewesen, hiess es nach dem Kurs vom 18. Mai. Viel Lob erntete die Verbindung von Theorie und Praxis (gemeinsame Fahrt bei regem Feierabendverkehr!).

21.9.2022, 13.30 bis ca. 17 Uhr. Kosten: Fr. 110.-, für VCS-Mitglieder gibt's 50% Rabatt. Anzahl der Teilnehmenden begrenzt. Weitere Infos und Ausschreibungsflyer auf: www.vcs-so.ch

Taugen die flankierenden Massnahme ?

Im Mai wurde das Projekt zur Aufwertung des Bahnhofplatzes und dessen Umfeld öffentlich aufgelegt. Der VCS fordert, allfällige Verkehrsverlagerungen genau im Auge zu behalten.



Die Stadt Freiburg unternimmt viel Löbliches, um das Umsteigen auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu fördern. Dass hier die Schliessung der Avenue de la Gare für den motorisierten Individualverkehr und die Begegnungszone an der Richemond-Kreuzung ebenfalls einiges bewirken werden, glaubt auch der VCS. Allerdings besteht nach unserer Ein-

schätzung ein erhebliches Risiko, dass sich dadurch Teile des Verkehrs verlagern könnten, namentlich auf die Route Neuve und die Richemond-Kreuzung. Ein wirksamer Schutz der betroffene Quartierbevölkerung durch flankierende Massnahmen ist deshalb unerlässlich.

Aus diesem Grund hat der VCS Freiburg im Auflageverfah-

ren Beschwerde erhoben. Wir verlangen namentlich, dass die Stadt sich verpflichtet, ein Jahr, drei Jahre und fünf Jahre nach Einführung des neuen Regimes Zählungen durchzuführen. Dies überall dort, wo die dem Projekt zugrunde liegenden Verkehrsstudien flankierende Massnahmen empfohlen hatten. Nur so lässt sich feststellen, ob die ge-

troffe en Vorkehrungen wirklich ausreichen – wir denken da vor allem ans Gambach-Quartier und die Umgebung der Place du Pertuis. Sollte die Verkehrsbelastung hier spürbar wachsen, müsste die Stadt diese mit verstärkten Zufahrtsbeschränkungen zumindest plafonieren, findet der VCS.

Gérald Collaud, Vorstandsmitglied

Riesiger Widerstand gegen Haltestellen-Abbau

Über 10 500 Menschen wehrten sich gegen das Sanierungsprojekt für die Standseilbahn Sierre-Montana-Crans, das statt der bestehenden sechs Zwischenhaltestellen nur noch vier vorsah.

Die Bahn verbindet den Talboden mit der touristischen Hochebene von Crans-Montana, bedient aber seit 1911 auch die anliegenden kleinen Dörfer. Sie dient so den zahlreichen touristischen Gästen genauso wie der ansässigen Bevölkerung. Da der

Betrieb der Strecke ohne Erneuerung der abgenutzten Schienen langfristig nicht mehr gewährleistet ist, sprach der Walliser Grosse Rat 2019 einen Sanierungskredit über 8,3 Mio. Franken. Das gesamte Projekt ist auf 23,9 Millionen veranschlagt.

Die Projektverantwortlichen drängten massiv auf eine Aufhebung von vier Zwischenhaltestellen, ein Skandal, der die betroffene Bevölkerung und den VCS Wallis auf den Plan rief. Der eigens gegründete Verein F'unis entwickelte, unterstützt auch von weiteren Verbänden und Parteien, grosse Schlagkraft. Insgesamt unterschrieben über 10 000 Menschen aus der Regi-

on seine Petition. Und es hagelte Einsprachen, darunter auch jene des VCS Wallis. Das Bundesamt für Verkehr BAV wies sie im April 2021 leider ab: Das Plan-genehmigungsverfahren betreffend nur den Um- und Wiederaufbau der Standseilbahn, nicht aber die Bedienung der Haltestellen, die sich aus der Fahrplangestaltung



Wallis



Dass die sanierte Sierre-Montana-Crans-Bahn vier Haltestellen nicht mehr bedienen soll, hat grössten Unmut ausgelöst.

ergebe. Das BAV bestätigte aber auch, dass keine der Haltestellen zurückgebaut werde und diese theoretisch wie bisher bedient werden können.

Ob der Druck wirken wird?

Die kantonale Dienststelle für Mobilität verpflichtete sich ihrerseits, einen Finanzierungsantrag an das BAV vorzubereiten, um die «relevantesten Haltestellen» anzupassen. Aufgrund dessen beschlossen der Verein Funis und der VCS Wallis, nicht zu rekurrieren, sondern bei der

Erstellung der künftigen Fahrpläne aktiv zu werden.

Umso grösser war das Entsetzen, als wir im Juni 2022 im Rahmen der öffentlichen Fahrplankonsultation feststellten, dass die Haltestellen Muraz, Darnona, Saint-Maurice-de-Lagues und Marigny aus der Planung für 2023 verschwunden waren. Erneut kam es zu einer allgemeinen Mobilisierung und erging scharfe Kritik an die Adresse der Behörden. Ob der Druck wirkt, werden wir sehen, gegenwärtig ist das Verfahren noch im Gang.

Sonja Oesch und Evelyne Bezat,
Geschäftsleiterinnen

Velo-Initiative: Es ist geschafft!

Im Herbst 2021 lancierte Pro Velo Wallis u.a. zusammen mit dem VCS Wallis die kantonale Velo-Initiative. Ihre Ziele sind namentlich die Ausarbeitung eines Gesetzes über den täglichen Veloverkehr und dessen Förderung sowie die Schaffung eines kantonalen Radwegenetzes. Der VCS sammelte Unterschriften an

seinen Velosimulator-Strassenaktionen. Inzwischen sind die nötigen 4000 Unterschriften beisammen. Wir sammeln aber bis Oktober weiter, um allfällige ungültige Unterschriften zu kompensieren:

www.vcs-vs.ch/vcs-wallis/neuigkeiten/detail/artikel/kantonale-veloinitiative-lanciert

Im September ist wieder Cyclomania angesagt, die landesweite Velo-Challenge für Gemeinden. Auch die Agglomeration Oberwallis ist mit dabei! Vom 1. bis am 30. September kann die Bevölkerung fleissig in die Pedale treten und Preise gewinnen: App herunterladen, bei der Challenge Agglomeration Oberwallis anmelden – und Punkte sammeln! Es winken Sofortpreise, und als Hauptpreis wird ein 1000-Franken-Gutschein von Ken's Bikeshop verlost. Die erfassten (anonymisierten) Velo-Kilometer werden ausgewertet und dienen als Planungshilfe für den Ausbau der Veloinfrastruktur. Infos unter: www.cyclomania.ch



Ob-/Nidwalden

Autokolonnen, die nur stockend vorankommen – und zwischendurch vollends stillstehen: Dieses Bild bietet sich im Engelberger Tal mit unschöner Regelmässigkeit. Auch der Busverkehr in Engelberg sowie in Wolfenschiessen oder zwischen Büren und Oberdorf wird dadurch immer wieder beeinträchtigt. Noch bedenklicher: In solchen Situationen erreichen Notfalldienste – trotz beschwichtigenden Worten seitens der Regierung – Einsatzorte kaum noch oder jedenfalls nur mit grossem Zeitverlust.

Bei den zuständigen Stellen der Kantone Ob- und Nidwalden fehlt es nicht an Problembewusstsein. In ihren Gesamtverkehrs-

Im Engelberger Tal liegt einiges im Argen

In Engelberg und im Tal, das in die Tourismus-Hochburg hinaufführt, entstehen an Spitzentagen Stausituationen, die nicht nur sehr unangenehm, sondern auch gefährlich sind.

Was ist dagegen zu tun?

konzepten haben sie den strategischen Ansatz klar definiert: Die Weiterentwicklung des Verkehrs hat nach den Grundsätzen «vermeiden, verlagern und vertraglich gestalten» zu erfolgen. Daraus leitet der VCS ab, dass es mit der zeitnahen Realisierung von Dosierungsanlagen oder Leitsystemen für den motorisierten Individualverkehr nicht getan ist, sondern auch weitere Massnahmen umgesetzt werden sollten.

Bei den Parkplätzen ansetzen
Der VCS sieht nicht zuletzt Potenzial beim Umgang mit den Parkplätzen in Engelberg. Wir

ermuntern die Gemeinde dazu, die Parkplatzfrage gesamtheitlich zu betrachten mit dem Ziel, eine rechtliche, organisatorische und infrastrukturelle Bereinigung herbeizuführen: Die Zeit ist reif für ein zukunftsweisendes Verkehrs- und Parkierungskonzept. Ausserdem muss die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr stärker gefördert werden. Hier schlagen wir attraktive Angebote und Kombipreise vor, wie sie zum Beispiel die Region Arosa-Lenzerheide kennt («Ihr Schneesporthicket ist auch ein ÖV-Ticket»).

Damit die Sicherheit der Talbevölkerung wieder jederzeit ge-

währleistet ist, muss nun rasch gehandelt werden. Weitreichende verkehrsplanerische Massnahmen drängen sich ja auch aus andern Gründen auf: Nur wenn wir Klima und Umwelt besser schützen, können wir auch unsere Natur als Grundlage für den Tourismus bewahren. Da sind lösungsorientierte Politikerinnen und Politiker gefragt – auf allen Ebenen und in allen involvierten Gremien. Der VCS hat als Nächstes vor, die kommende Überprüfung der Nutzungsplanung (Zonenplan und Reglement) der Gemeinde Engelberg genau unter die Lupe zu nehmen. ■

Höhepunkt der VCS-Delegiertenversammlung 2022 in Stans (siehe S. 5) mit grandioser Aussicht: Auf dem Stanserhorn herrschte Hochstimmung, wozu die Fahrten mit der historischen Standseilbahn und der Cabrio-Bahn wesentlich beitragen.



© Stéphanie Penhler

Engelbergs Masterplan hat Lücken

Wie soll sich Engelberg in den nächsten rund 15 Jahren entwickeln? In einem Masterplan hat der Einwohnergemeinderat die strategischen Ziele und Massnahmen dazu definiert. Der VCS Ob- und Nidwalden begrüsst dies sehr, hat aber im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens auch konstruktive Kritik geübt. Die zentralen Punkte:

- Wesentliche Teile der Verkehrsinfrastruktur blieben seit den 60er-Jahren nahezu unverändert. Dementsprechend gross ist der Nachholbedarf. Im Vergleich mit anderen Tourismusorten hinkt Engelberg punkto Attraktivität und Aufenthaltsqualität im Zentrum hinterher.
- Lebenswerte Städte und Dörfer entstehen nicht ohne zeitge-

mässe, menschen- und umweltfreundliche Siedlungsplanung, die durch Verwaltung und Politik konsequent gefördert werden muss.

- Einige Ergänzungen würden dem Plan guttun, denn gewisse Themen, zum Beispiel die Schulsicherheit oder die Verkehrs-

situation im Engelbergertal, wurden kaum behandelt. Auch der Abgleich mit dem neuen kantonalen Gesamtverkehrskonzept fehlt.

Wie sich der Masterplan in der Endfassung präsentieren wird? Man darf gespannt sein.

Daniel Daucourt

Wil avanciert zur Ostschweizer Velohauptstadt

In der Stadt Wil ist velomässig seit Jahren einiges in Bewegung. Nicht zuletzt «MONAMO» verleiht dem Zweirad viel Schub.

Mit Unterstützung von EnergieSchweiz entwickelt und erprobt Wil im Rahmen von MONAMO (Modelle nachhaltige Mobilität) innovative Ansätze für eine zukunftsorientierte Mobilität. Das Velo als vollwertiges Verkehrsmittel spielt bei vielen Teilprojekten eine wichtige Rolle. Nebst der Förderung von Cargobikes und Velo-Schwerlastanhängern für Unternehmen, Private und Wohnsiedlungen wird da noch viel mehr getestet, so ein Velo-Hauslieferdienst für die Einkäufe in Wiler Geschäften, ein Abholservice für recycelbaren Abfall oder E-Mobilität für alle Haushalte.

Wil ist mit MONAMO während fünf Jahren ein Labor, in dem manches entstehen kann, von dem später auch andere pro-

fitieren können. Abseits dieser Versuchsebene gibt es in Wil aber auch schon Beschlüsse, die für eine Stadt dieser Grösse bemerkenswert sind, zumal in der Ostschweiz. So hat das Wiler Parlament einen Baukredit über 4,2 Mio. Franken für ein Veloparkhaus am Bahnhof und einen Vorprojekt-Kredit für einen Velotunnel über 0,8 Mio. Franken beschlossen.

Am 17. September dreht sich in Wil alles ums Velo «PEDALE» heisst der attraktive Event, dank dem sich in Wil einen Tag lang alles ums Velo dreht. Die erste Ausgabe war ein grosser Erfolg, und die «PEDALE» 2022 verspricht sogar noch attraktiver zu werden. Die Besu-

cherinnen und Besucher können selbst aktiv werden und in die Pedale treten, ob auf einem Velo-Parcours oder Pumptrack oder beim Kunstrad- und Einradfahren. Daneben zeigen Velohändler die neusten Modelle und Trends, gerade auch fürs Velo im Alltag und im Unternehmen, und es wird Interessantes zum Gütertransport per Cargobike zu erfahren sein. Wer danach Hunger und Durst verspürt, kann sich an der Street Food Bar stärken.

Weitere Infos: www.pedale-wil.ch/



Verschiedene Parcours zum Ausprobieren



Zahlreiche Bikeshow zum Staunen (oben)
Flächendeckender Cargobike-Service (unten)



St. Gallen/Appenzell

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



Schwindende Schönheiten

Um den Lötschenpass zu überschreiten, reichen sechs Stunden. Doch unser Ausgangspunkt, das Gasterntal, ist so faszinierend und die Hütte auf der Passhöhe so einladend, dass es sich geradezu aufdrängt, zwei oder drei Tage dafür einzuplanen.

Text und Bilder: Urs Geiser

Wer Augen hat zu sehen, sieht hier so einiges. Aus drei, vier Öffnungen in der Felswand am Fuss des Tatelishorns schiesst Wasser hervor und stürzt in freiem Fall zu Tal. «Nein, nein», versichert der Wirt des Hotels Waldhaus, der uns auf der Terrasse knusprige Rösti serviert, auf eine entsprechende Frage, «das ist alles ganz natürlich», da stecke weder die Stromwirtschaft noch das Militär dahinter. Blicken wir in die Ge-

genrichtung, präsentiert sich uns eine hohe Wand, deren Gestein durch erdgeschichtliche Urkräfte in eine ziemlich perfekte S-Form gepresst wurde.

Talaufwärts liegt das Gastereholz vor uns, eine von Weiden und Grauerlen geprägte Auenlandschaft von nationalem Rang, durch welche die Kander sich ihre Wege bahnt. Viel Wasser führt sie. In der Schlucht, die von Kandersteg hier hinaufführt, tost

und gischtet es gewaltig. Ungleich zahmer kommt der Schwarzbach im Wäldchen hinter dem Waldhaus daher. Die Umgebung des Gasthofs, in dem Kinder Züge eines Hexenhäuschens entdecken mögen, bildet einen Spielplatz wie aus dem Bilderbuch. Urtümlich und von Motorenlärm weitgehend frei, ist das Gasterntal sowohl eine Oase der Ruhe als auch ein idealer Ort, um Kinder oder Grosskinder an die Bergwelt heranzufüh-



Ideal, um Doldenhorn und Kanderfirn gebührend zu bewundern: die Raststätte Schönbüel.

Zwischen dem Lötschbergsee und dem majestätischen Bietschhorn zeichnet sich das Lötschentäl ab. Bekannt ist es nicht zuletzt für sein urchiges Brauchtum.

Schönbüel. Welch passender Name: Vor allem die Flanken des Doldenhorns im Rücken von Selden ziehen uns in ihren Bann. Dutzende Felstürme und -türmchen gliedern sie, manche fast wie spitze Pyramiden oder skurrile Schachfiguren wirkend. Ein naturalistisches Bild davon malen zu wollen, bräuchte ebenso viel Geduld wie Talent. Im anschließenden Talkessel machen weidende Kühe das Alpidyll perfekt, stoisch mampfend und mit ihren Glotzaugen die Zweibeiner musternd. Unsere Blicke gehen nun zum schwitzenden

Kanderfirn hinüber, an dessen Ende die felssturzbedrohte Mutthornhütte einer höchst ungewissen Zukunft entgegensieht.

Nächste Steilstufe, vom saftigen Grasland innert Kurzem hinauf zum Gletscherplateau – «angesichts des nahen Abbruchs des Lötschengletschers», wie ein Wanderbuch von 1990 versprach. Doch da ist nur noch ein Wasserfall. So schön er anzusehen ist, so nachdenklich stimmt die Menge des Schmelzwassers. Quer über das Gletscherzünglein hinweg, das weitgehend von Geröll

ren. Das erste Viertel und weitere Abschnitte des rund sechs Kilometer langen Talwegs bis Selden, wo die Passroute beginnt, sind sogar kinderwagentauglich.

Weiteste Teile sind Naturschutzgebiet. Aus der reichen Flora ragen, so die befragte ortskundige Biologin, die Alpenrebe Clematis alpina und der im Juni blühende Frauenschuh heraus. Auch die Fauna bietet Aussergewöhnliches, das Tal sei «einer der wenigen Orte, an denen sich Aspispiper- und Kreuzottervorkommen überschneiden». Beim Heidelbeersammeln ist also doppelt Vorsicht geboten. Sehr viel eher wird man indes Tieren mit Sympathiebonus begegnen, zum Beispiel dem Murmeltier.

Stoische Kühe, schwitzender Firn

Im Gegensatz zum Talboden ist der Pass nur bedingt familientauglich, liegt vor uns doch eine ausgewachsene Bergwanderung von gut 1500 auf knapp 2700 Meter über Meer. Eine erste Steilstufe führt über die Gfelpal zum



Die erste Minergie-Hütte im Alpenraum, dahinter die Balmhorn-Ostwand.



Individuelle Veloreise Pisa - Florenz

- Kulturelle Städte Pisa und Florenz
- Hügel mit malerischen Weinbergen, Olivenhainen und Zypressen
- Thermalkurort Montecatini Terme

Preis pro Person	ab CHF 840*
8 Tage / 7 Nächte ab/bis Pisa	
Anreise samstags vom 16.04. bis 01.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 905	



Individuelle Veloreise Atlantische Küste

- Ile de Ré, ein Paradies für Velofahrer
- Die Hafenstadt La Rochelle
- Naturschutzgebiet mit vielen Vogelarten

Preis pro Person	ab CHF 1090*
8 Tage / 7 Nächte ab/bis La Rochelle	
Anreise täglich vom 19.03. bis 29.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 837	



Individuelle Wanderreise Apulien

- Atemberaubende Küstenwanderungen
- Barockstadt Lecce
- Otranto - «Perle des Orients»

Preis pro Person	ab CHF 800*
8 Tage / 7 Nächte ab Ortranto/bis Lecce	
Anreise täglich vom 01.09. bis 31.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 567	



Individuelle Wanderreise Waldstätterweg

- Aussichtsreiche Wanderungen am Bürgenstock
- Blicke auf die Seen der Zentralschweiz
- Idyllische Rütliwiese am Urnersee

Preis pro Person	ab CHF 929*
7 Tage / 6 Nächte ab/bis Luzern	
Anreise täglich vom 09.04. bis 16.10.22	
Infos: www.baumeler.ch Webcode: 560	

*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit. An-/Rückreise per Bahn nicht im Preis eingeschlossen. Gerne senden wir Ihnen eine Offerte für Ihr Wunschdatum zu. Bei individuellen Aktivferien beinhaltet der Preis auch den Gepäcktransport und die Routenbeschreibung, bei geführten Aktivferien die Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.baumeler.ch

und Schutt bedeckt ist, geht es zur mächtigen Seitenmoräne, auf sie hinauf und ihr entlang bis zum letzten steilen Wegstück, einer Felspassage mit einigen Fixseilen. Je höher wir steigen, desto eindrücklicher setzt sich in Szene, was vom Eisstrom noch übrig ist. Wandert hin, solange es ihn noch gibt ... Um dem grossen Schmelzen doch noch etwas abzugewinnen: Zum Vorschein gekommene Fundstücke wie Pfeilbogen aus der Frühbronzezeit belegen, dass der Lötchenpass seit über 4000 Jahren begangen wird!

Die Zeichen der Zeit erkannt

Dies und vieles andere mehr erfährt, wer in der Lötchenpasshütte Musse für den aufliegenden Informationsstoff findet – oder gleich Quartier bezieht, sei es im Massnlager, im Doppelzimmer oder im «Sterngucker»-Doppelbett unter freiem Himmel. Die Steingeisens aus der abweisenden Ostwand des Balmhorns, unter der wir aufstiegen, «kommen seit einiger Zeit fast täglich auf der Nordseite des Passes vorbei», lesen wir fasziniert. Nach dem einstündigen Rundgang auf dem «Fiärabndwäg» weiss man einiges mehr über Geologie, Schneehühner oder Bartgeier und ist auch mit dem Gipfelpanorama vertraut, das der Lötchenpass bietet.

Th ma ist natürlich auch die Hütte selbst. Dank viel «grüner» Technologie von Photovoltaik über kleine Windanlagen bis zum

Praktische Informationen

Anreise mit dem Zug bis Kandersteg bzw. Goppenstein. Ab Kandersteg Ortsbus bis Eggenschwand oder Kleinbus mit Reservationspflicht – www.kander-reisen.ch (> Kursfahrten) – bis Waldhaus oder Selden; ab Goppenstein Postauto bis Ferden oder Wiler/Lauchernalpbahn.

Wanderzeiten für den Aufstieg zum Pass:

ab Kandersteg gut 6 Std., ab Selden ca. 3 ½ Std.;
ab Lauchernalp 2 ½ Std., ab Ferden 4 Std. Bestens markiert, Schwierigkeitsgrad T3 (Hockenhorn T4).
www.gasterntal.ch
www.loetschenpass.ch

Lüftungsgerät, das Sonnenwärme von der Alu-Blech-Verkleidung absaugt, ist sie ein wegweisendes Pionierwerk. Kinder oder Jugendliche interessieren sich derweil vielleicht mehr für den hüttennahen Familienklettergarten oder den «Passzoo», bestehend aus Schweinen, Hühnern, Katzen und einem Hund. Zur Abkühlung stehen in der Umgebung ein kleiner Bergsee und an die 20 Mini-Becken zur Verfügung, eingebettet in eine blumenübersäte Felslandschaft, an der frühere Gletscher geschliffen haben.

Mögliche Badebecken bieten beide Varianten für den Abstieg ins Lötchentäl. Statt bequem mit der Lauchernalp-Seilbahn hinunterzuschweben, stellen wir uns diesmal



den 1300 Höhenmetern des Wegs über die Kummenalp. Was er an Sinneseindrücken bietet – allein schon die Farben des Gesteins oder der Schmetterlinge! –, wiegt allfälligen Muskelkater absolut auf. Aber ob Ferden oder Lauchernalp, ob Nord-Süd- oder Süd-Nord-Überschreitung, einfach Zeit nehme man sich am Lötchenpass: für beide Täler und für die Hütte sowieso. Zumal da ja noch das Hockenhorn (3293 m) steht, ab dem Lötchenpass in zwei Stunden erreichbar. Die erforderliche kleine Kletterei im Gipfelbereich ist eine sanfte Alpinwandern-Initiation, der damit zu gewinnende Rundblick eine Wucht. ■

Urs Geiser ist Regionalsachverständiger-Redaktor und liebt auto- und töfffreie Pässe.



Kaum zu glauben, aber auch zu diesen Wolken führt von der Ebene beim Waldhaus ein Weg hinauf, jener zur Balmhornhütte.

«Wandert hin, solange es ihn noch gibt...» – Hinlaufen gilt selbstverständlich auch!





Im Tirol, aber wie zu Hause

Text und Bilder: Camille Marion

Ob Wander-, Velo- oder Badebegeisterte: das Tirol bezaubert alle. Das exklusive Hotel «Klosterbräu» in Seefeld vereint gekonnt einen prächtigen Rahmen mit familiärer Atmosphäre – und das erst noch konsequent nachhaltig.

Eine halbe Zugstunde von Innsbruck entfernt und unweit der Grenze zu Deutschland: Seefeld ist ein überschaubares Dorf und zieht das ganze Jahr über Touristinnen und Touristen auf der Suche nach Ruhe und frischer Luft an. Im Winter steht Langlaufen auf fast 250 Loipenkilometern durch unberührte Tiroler Landschaften im Zentrum. Sobald der Schnee schmilzt und auf den Wiesen der Frühling erwacht, kommen die Wanderschuhe zum Zug oder es geht auf eine Radtour – entweder auf recht flachen Strecken entlang der naturbelassenen Seen oder in die kühleren Gefilde der Berge.

Mit seinen gut 3000 Einwohnerinnen und Einwohnern hat Seefeld seinen dörflichen Charakter und einen ungekünstelten Umgang behalten: In den Gassen des Zentrums grüsst man sich mit einem Lächeln. Angeboten werden hier Sportartikel, Handwerk und

ortstypische Spezialitäten. An Erinnerungstücken aus dem Tirol mangelt es also nicht. Allerdings ist es zu früh, schon an die Heimreise zu denken; geniessen wir vielmehr den warmherzigen Empfang eines Dorfs, das auf Gäste eingestellt ist.

Familienhotel

Das «Klosterbräu» ist das älteste Hotel am Platz und befindet sich unweit des Bahnhofs im Dorfzentrum. Der Habsburger Kaiser Maximilian I. erlag im 16. Jahrhundert anlässlich einer Jagdpartie dem Charme von «Sevelt» und liess hier prompt ein Kloster bauen. Zwei Jahrhunderte später entdeckte Familie Seyrling das touristische Potenzial der Region und erwarb die Gebäude, nachdem die religiösen Tätigkeiten zum Erliegen gekommen waren. Der Fremdenverkehr entwickelte sich rasch, und schon bald

strömte halb Europa in die Sommerfrische der Österreicher Bergwelt.

Uns empfängt heute die sechste Generation der Familie Seyrling in den geschichtsträchtigen Klosterbräumauern – selbstverständlich in Tiroler Tracht! Zwar trägt die Vergangenheit wesentlich zur speziellen Ausstrahlung bei, aber in einer mönchisch-spartanischen Umgebung befinden wir uns keineswegs: Die modernen, luxuriösen Zimmer, die dicken, weichen Teppiche und die dezent beleuchteten, breiten Korridore schaffen eine einladende Atmosphäre, die für die unaufdringliche Gastfreundschaft steht.

Lokal, bio, öko

Inzwischen fragen Sie sich vielleicht, was ein österreichisches Luxushotel im Magazin einer Organisation zu tun hat, für die Umweltthemen zentral sind. Im Hause «Klosterbräu»

Das Wahrzeichen von Seefeld, die kleine Barockkirche Seekirchl, stand einst inmitten eines künstlichen Sees. Heute ist er leergepumpt und stattdessen fließt daneben ein wilder Fluss.

hat ein ambitionierter umweltfreundlicher Ansatz mit Vorbildcharakter für andere Hotelbetriebe etwas Selbstverständliches. Die in der Region verwurzelte Familie Seyrling arbeitet ausschliesslich mit ortsansässigen, wenn möglich biozertifizierten Betrieben zusammen und hat ein Faible für alles, was der heimische Boden hergibt.

Die für den Hotelbetrieb benötigte Energie stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen. In der Region geschlagenes Holz, ergänzt mit Sonnenenergie, bildet die wichtigste Wärmequelle. Längerfristig will das Hotel seine eigene Holzschnitzelheizung einrichten und damit auch gleich den haus-eigenen Landwirtschaftsbetrieb versorgen. Denn auf dem Klosterbräugelände wächst zumindest ein Teil dessen, was auf den Tisch und ins Glas kommt: Früchte, Gemüse, Kräuter und Hopfen.

Zwei Minuten zu Fuss vom Hotel entfernt befindet sich zur Freude der kleinen Gäste eine ganze Menagerie: Isa und die andern Hühner mit den Hähnen Olaf und Jürgen haben die noble Aufgabe, zu verwerten, was in der Küche für sie anfällt, und teilen sich den Hof mit Eseln, Schweinen, Kaninchen und Enten. Der Honig zum Frühstück und zur Bereicherung verschiedener Spa-Angebote stammt von den hauseigenen Bienenvölkern.

Die Innen- und Aussen-Wellnessanlage sowie die verschiedenen Restaurants innerhalb des Hotels könnten einen dazu veranlassen, das «Klosterbräu» erst gar nicht zu verlassen, aber die Umgebung von Seefeld ist tatsächlich mehr als nur einen Augenschein wert.

Alpinwandern

Für einen Spaziergang im Morgengrauen bietet sich das Ufer des Wildsees direkt neben dem Hotel an. Über einen Pfad, der sich durch das hohe Schilf schlängelt, erreicht man einen hölzernen Steg, auf dem die einsamen Schritte widerhallen. Südlich des Sees befindet sich ein mit Kiefern, Sumpfporst, Sonnentau und wilden Preiselbeeren bewachsenes Naturschutzgebiet. Der See ist eine Oase der Ruhe und steht seit den 1920er Jahren unter Schutz, was aber Badefreuden nicht im Wege steht.

Um ein wenig an Höhe zu gewinnen, nehmen wir den Gschwandtkopf ins Visier, einen Hügel, dessen Gipfel auf 1495 Meter über Meer. liegt. Hinter dem Garten des Hotels beginnt der Aufstieg durch die Wiesen oberhalb von Seefeld. In unserem Rücken wacht der hohe, schlanke Kirchturm über dem Dorf. Der Wanderweg im Schatten des Waldes ist nicht besonders lang, aber recht steil.

Oben weitet sich das Panorama, der Baumbestand lichtet sich und ein sonnen-durchfluteter Himmel tut sich über uns auf. Wir gehen unter dem im Sommer ruhenden Sessellift durch und gelangen ans Ufer eines kleinen Speichersees, der im Winter zur Beschneigung der Skipisten dient. Heute spiegelt



die türkisfarbene Wasserfläche die Bergwelt um uns herum.

Von hier aus ist es nicht mehr weit zum Gipfel des Gschwandtkopfs. Auf der Terrasse des Restaurants «Sonnenalm» gönnen wir uns eine Erfrischung und geniessen die attraktive Aussicht auf das Inntal. Ein kleiner Abstecher führt uns beim Hinuntergehen am Seekirchl vorbei. Es liegt so schön am Bach und mitten in den blühenden Wiesen, dass es auf keinem Prospekt des Tourismusverbands Seefeld fehlen darf. ■

Die Reise erfolgte auf Einladung von Gretz Communication und dem Hotel «Klosterbräu».

Die Tiroler Berge verwandeln sich im Winter in ein Ski- und im Sommer in ein Wanderparadies.



Das Hotel «Klosterbräu», das in einem ehemaligen Kloster untergebracht ist, hat sich ehrgeizigen Umweltzielen verschrieben. Die Familie Seyrling beherbergt ihre Gäste bereits in der sechsten Generation.

Solarspar – wer sind wir?



Die Solarpar feiert dieses Jahr ihren 31. Geburtstag. Heute ist die Solarpar ein Verein mit rund 11000 Mitgliedern. Mit der Einzahlung eines Mitgliederbeitrages ermöglichen die Mitglieder die Realisierung von Klimaschutzprojekten in der Schweiz und im Ausland. Seit 2000 realisiert die Solarpar hauptsächlich Photovoltaikanlagen in der ganzen Schweiz. Heute besitzt die

Solarpar über 100 eigene PV-Anlagen mit einer Gesamtleistung von guten 11 MWp. Solarpar tritt dabei immer als Contractor auf. Die Anlagen werden von örtlichen Solarteuren gebaut. Unterhalt, Betrieb und Wartung der Anlagen koordiniert die Solarpar. Heute werden auch vermehrt Eigenverbrauchsanlagen gebaut. Das heisst, die Solarpar verkauft den Solarstrom den Hausbesitzenden.

www.solarspar.ch

B&B buchen ohne Reservationsgebühr



Atemberaubende Aussichten, abgelegene Routen, malerische Landschaften und einzigartige Unterkünfte: Mit dem Bike oder den Wanderschuhen lässt sich die Schweiz hervorragend erkunden.

Auf der Website von BnB Switzerland gibt es über 600 Unterkünfte, die für Fahrradfahrerinnen sowie Wanderer ideal sind und den Reisenden die Möglichkeit bieten, die Kleidung zu waschen und zu trocknen und

ihr Bike sicher unterzustellen und zu laden. Gebucht wird telefonisch oder über das Anfrageformular ohne jegliche Kommission. Was Sie vor Ort übrigens auch antreffen, sind die Gastfamilien, die Sie persönlich willkommen heissen und sich freuen, Ihnen Tipps für Ihre geplanten Ausflüge geben zu dürfen.

www.bnb.ch

Wanderfreuden im Herbst

Ab Anfang Oktober umwandern wir in grossen Bögen das in eine üppige Uferlandschaft am Doubs gebettete mittelalterliche Dörfchen St-Ursanne im Jura. Wer weiter weg möchte, darf sich auf die Wanderwoche rund um die Gorges du Verdon (Bild) in der Haute Provence freuen, wo sich die Augen- mit den Gaumenfreuden die Waage halten.

«Ds Bärner Oberland isch schön» – ganz besonders am Brienersee, wenn sich die mit Neuschnee bedeckten Berge mit den bunt gefärbten Herbstwäldern im türkisblauen See spiegeln! Ebenso eindrücklich ist die Landschaft im Naturpark Beverin, dessen Kernzone wir vom Rheinwald zu den Schamserbergen durchqueren – mit etwas Glück sogar mit Steinbocksichtung!

www.weitwandern.ch

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 EU-Ecolabels.



Artikelnummer: 33001169.

www.veloplus.ch

Das «etwas andere» B&B und Seminarhaus



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

www.casa-santo-stefano.ch oder 091 609 19 35





Beim ersten Halt auf dem «Savurando»-Wanderweg gibt es typische Käsesorten aus dem Pays-d'Enhaut zu kosten.

Das Hügelland des Regionalen Naturparks Gruyère Pays-d'Enhaut erstreckt sich zwischen Montreux, Bulle und Gstaad über drei Kantone.



Kulinarische Schatzsuche

Text und Bilder: Camille Marion

Attraktive Landschaften entdecken, Rätsel lösen, lokaltypische Spezialitäten probieren: «Savurando» verspricht herrlich spielerisches und zugleich lehrreiches Wandern in Schweizer Pärken. Auf nach Château-d'Œx, wo man bei einem Stück Käse die Magie der Voralpen geniesst!

Die zwanzig Schweizer Pärke bilden ein Netz von Regionen, die sich für den Erhalt und die Förderung ihres Natur- und Kulturerbes einsetzen. Der Auftrag des Netzwerkes ist es denn auch, einen nachhaltigen Ausgleich gesellschaftlicher, ökologischer und wirtschaftlicher Interessen zu gewährleisten. Sensibilisierung der Öffentlichkeit und Umwelterziehung gehören deshalb zum breit gefächerten touristischen Angebot.

Eine Wanderung zum Degustieren

Durch die Schweizer Pärke führen selbstverständlich schöne Velowege; wer zu Fuss unterwegs ist, hat aber eine noch grössere Auswahl. Dazu gehört «Savurando», also Genusswandern, bei dem man unterwegs lokaltypische Erzeugnisse degustiert.

Im Angebot sind die Spezialitäten im Gebiet von sechs Schweizer Pärken. Wer eine Schwäche für einheimische Gastronomie hat, wird in der Chasseral-Region den Tête de Moine entdecken und im Entlebuch einen ganzen Strauss von Kräutern, aber auch den Geheimnissen der Schaffhauser Rebberge oder des Naturparks Pfyn-Finges auf die Spur kommen. Wir haben uns aufgemacht, den Regionalen Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut zu erkunden.

Bei warmem Wetter steigen wir in Château-d'Œx aus den schnittigen Panorama-

wagen der Montreux-Berner-Oberland-Bahn aus. Am Schalter erhalten wir einen grossen Umschlag mit allem, was wir für unsere «Savurando»-Wanderung brauchen. Mit einem QR-Code können wir Zusatzinformationen herunterladen und haben eine interaktive Karte zur Verfügung.

Die nicht ganz zehn Kilometer lange Genusswanderung im Regionalen Naturpark Gruyère Pays-d'Enhaut führt durch die grüne Voralpenlandschaft und in unverfälschte Dörfer. Unterwegs kann man an sechs gastfreundlichen Posten Halt machen und eine lokaltypische Spezialität entdecken, auf Wunsch jeweils auch in einer vegetarischen Variante: Alpkäse, Rahmcaramels, Früchte und Gemüse in Bioqualität, Blütenwasser. Ausgewählt wurden Produkte aus naturnaher und nachhaltiger Landwirtschaft; manche sind mit dem Label «Produit du Parc» ausgezeichnet.

Rätsel und Anekdotisches

Bei jedem Halt lernen wir die Hintergründe des degustierten Produkts und den Betrieb kennen, der es herstellt. Auch über den Park selbst und die lebendig gebliebenen Traditionen erfahren wir mehr, etwa über die Schindelmacher und ihr Handwerk. Ein paar spielerische Hinweise – ein Foto, ein Bilder- oder Kreuzworträtsel – schicken uns auf den Weg zur nächsten Etappe. Wer

das Ziel nicht ausfindig machen kann, öffnet einfach den «SOS-Umschlag», um weiterzukommen. ■

Gratis ÖV-Anreise

Seit 2016 engagieren sich das Netzwerk Schweizer Pärke, VCS, SBB, Postauto und Birdlife unter der Ägide von «Fahrziel Natur» für nachhaltige Mobilität und sanften Tourismus in den Schweizer Pärken.

Bei einer Reservation von mindestens drei Nächten in einer der Partnerunterkünfte ist die Hin- und Rückfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln im Preis inbegriffen. Nach der Buchung des Aufenthalts kann man das Rückfahrbillett ab dem Schweizer Wohnort direkt online bestellen, bis vier Werktage vor der Abfahrt. Zugestellt wird es per E-Mail.

Buchen und weitere Infos unter www.parks.swiss/gratisanreise

Das «Savurando»-Angebot des Regionalen Naturparks Gruyère Pays-d'Enhaut steht bis am 30. Oktober 2022 von Donnerstag bis Sonntag zur Verfügung. Gruppen ab zehn Personen müssen sich voranmelden. Weitere Informationen finden sich unter www.savurando.ch.



Hoffung am Gänseberg

Text: Florian Wüstholz, Bilder: Martin Bichsel

Gletscherschmelze, verschmutzte Luft oder Raubbau. Es ist unschwer zu erkennen, wie verwundbar unsere Welt ist. Doch überall gibt es Menschen, die sich für eine lebenswerte Zukunft einsetzen.

Nebel, so weit das Auge reicht. Ein Januar-morgen in der Lagune von Venedig. Es ist andächtig, es ist still. Die Fähre gleitet durch die Suppe. Plötzlich röhrt das Schiffshorn. Ein kleines Fischerboot ist im Weg, zieht an uns vorbei, verschwindet im Weiss. Dann wieder Ruhe. Wir geniessen die kurze Überfahrt, bevor wir uns wieder in den Sattel schwingen, essen etwas Kleines, planen die heutige Etappe – wo wollen wir durch, wo könnten wir unsere Zelte aufstellen – und lesen ein wenig.

Es ist der Anfang unserer journalistischen Veloreise zu den Schauplätzen der

Klimaerhitzung. Anfang Januar machten wir uns in Bern auf den Weg und überqueren zuerst die Alpen. Auf dem Simplonpass lagen gerade einmal dreissig Zentimeter Schnee. Fünf Monate später schmelzen die Gletscher am Monte Leone und unterhalb des Fletschhorns schon unter der ersten Hitzewelle des Jahres dahin. Mit den Bergen im Rücken fahren wir dann durch das flache, sonnige Norditalien in Richtung Balkan.

Als wir in Punta Sabbioni unsere Velos von der Fähre stossen, die Helme aufsetzen, alles in unsere Taschen verstauen und los-

fahren, steuern wir den Tagliamento an. An diesem Fluss kämpfen Umweltaktivistinnen und -aktivisten seit Jahren gegen Staudämme, fragwürdige Hochwasserschutzanlagen, Autobahnbrücken – gegen alles, was das weitgehend unberührte und natürliche Flussökosystem aus dem Gleichgewicht bringen könnte.

Aber zuerst wartet der Nebel auf uns. Die Einkaufsmeile ist im Winter gespenstisch. Die Rollläden der Geschäfte verriegelt. Ein paar Bauarbeiter setzen die Gehwege in Stand und zwei ältere Zwillingbrüder warnen uns, die Velos nicht unbeaufsichtigt zu



Den Nebel in der Lagune von Venedig können die Velofahrer genießen, die lediglich 30 Zentimeter Schnee auf dem Simplonpass im Januar stimmen sie hingegen nachdenklich. Der Wildfluss Tagliamento, so erfahren sie auf ihrer Reise, sucht sich jedes Jahr einen etwas neuen Weg.

lassen. Irgendwann geben wir die Hoffnung auf Sonne auf – immerhin sind die Bilder heute stimmungsvoll. Trotzdem bleiben die Zelte am Abend in den Taschen. Ein Unterstand einer kleinen Kirche tut es auch. Die Pasta schmeckt himmlisch.

Am nächsten Morgen wartet in Latisana der wärmende Kaffee auf uns. Die Kleinstadt am Tagliamento wurde 1965 und 1966 zwei Mal weitgehend überflutet. Häuser wurden zerstört, Menschen verloren ihr Hab und Gut – manche ihr Leben. Seither will die Regierung den Fluss in den Griff kriegen. Mit Beton und Baggern. Das Problem seien aber die Menschen, sagt uns Chiara Scaini.

Die Wissenschaftlerin erforscht Naturkatastrophen und stammt aus der Region. Ihre Eltern wohnen noch heute in Belgrado, ein paar Kilometer vom Fluss entfernt. Sie erklärt, dass die Dörfer viel zu nahe am Fluss gebaut seien. Ebenso die Felder, wo sinnlos Mais für Tierfutter angebaut wird – und zeigt uns eine Stelle, wo der mäandrierende Tagliamento sich ein Stück Acker geholt hat.

Über zwei Kilometer ist das Flussbett an manchen Stellen breit. Viel Platz, in dem sich der Tagliamento jedes Jahr einen etwas neuen Weg sucht. Platz, wo Vögel nisten und Fische laichen. Gemeinsam mit ihrer Schwester Anna erforscht Chiara Scaini seit Jahren die Bedeutung des Tagliamento: für die Natur, für das Ökosystem und nicht zuletzt für die Menschen, die hier leben. Dämme und andere Hochwasserschutzmassnahmen würden letztlich niemals die gewünschte Sicherheit bringen. Sie helfen einzig dem Prestige der Politikerinnen und Politiker, die etwas gegen die drohende Gefahr unternommen hätten. Besser wäre es, sagt Scaini, von einem der letzten natürlichen Flüsse Europas zu lernen. Wie wir dem Wasser und der Natur wieder mehr Platz geben könnten – gerade im Wissen, dass Extremwetterereignisse mit der Klimaerhitzung immer häufiger werden.

In Sarajevo holt uns der Winter doch noch ein. Während wir die nächsten Rechercheorte ausfindig machen, fallen die Flocken auf die Köpfe der Tauben am Sebilj-Brunnen.

Die Luft ist heute etwas weniger stickig – gehört aber immer noch zu den gesundheitsschädlichsten der Welt. Werden die Grenzwerte für Luftqualität an einem Tag mal nicht überschritten, gleicht das einem Wunder. Geheizt wird mit Kohle, überall verstopfen alte Autos die Strassen. Als wir aus der verschneiten Stadt herausfahren, schmerzen unsere Lungen.

Wieder bleiben die Zelte ein paar Tage verstaubt. In Foča ist es in der Nacht so bitterkalt, dass wir fast froh über unser muffiges Bett sind. Und als uns die Sonne in der eisigen Piva-Schlucht ins Gesicht lacht, strahlt auch das Herz wieder. Mit Cola und einer Packung Chips gelingt einmal mehr der Ritt in die nächste Stadt.

Podgorica, Tirana, Thessaloniki ziehen an uns vorbei. Meist pausieren wir in den Städten, um Arbeit nachzuholen und vorzubereiten. Wir führen Recherchegespräche, schreiben Texte, knüpfen Kontakte und diskutieren über allfällige Umwege. Die Nächte im Zelt sind dabei auf dieser Reise wie kleine

Bis **20%**
Ersparnis!*



Ökologisches Fahren lohnt sich!

Die Eco-Motorfahrzeugversicherung für alle, die umweltbewusst fahren und Prämien sparen wollen.

Schnell und einfach zur Offerte der Eco-Motorfahrzeugversicherung:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet **www.verkehrsclub.ch/eco**

*Beispiele: Preise exkl. MwSt und Stempelgebühr für die Haftpflichtversicherung.

Tesla Model 3 (Elektro), gefahren von einer 57-jährigen Frau (Kanton Zürich).
Standardprämie: Fr. 557.80, VCS-Prämie: Fr. 426.70, Ersparnis: Fr. 131.10 (plus Ökobonus Fr. 85.30).

VW Golf (Benzin), gefahren von einem 35-jährigen Mann (Kanton Bern).
Standardprämie: Fr. 441.50, VCS-Prämie: Fr. 337.80, Ersparnis: Fr. 103.70.

Versicherungsträger : Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Für Mensch
und Umwelt





Schlechte Luft zum Ersten: In Sarajevo, hier beim Sebilj-Brunnen, gehört sie zu den gesundheitsschädlichsten der Welt.

Schlechte Luft zum Zweiten: In Foča wird mehrheitlich mit Kohle geheizt.



Besuch bei Aktivistinnen und Aktivisten, die in der Türkei gegen den Bau einer Goldmine kämpfen.

Auszeiten – ein bisschen Tagebuch führen, ein paar Bilder bearbeiten – mehr geben die kalten Finger nicht her. Im Winter auf Velo-reise bedeutet vor allem auch: früh ins Bett.

Der Bus nach Çanakkale ist halb voll. Nach sechs Stunden über Autobahnen und einer kurzen Überfahrt über die Dardanellen kommen wir in dieser geschichtsträchtigen Stadt an. Troja liegt ein paar Kilometer entfernt, an einer Felswand prangt ein Mahnmal für die Schlacht von Gallipoli. Doch wir sind wegen İlayda Gülsüm Çamlı hier. Die Aktivistin wartet am Hafen auf uns. Aus ihrem Dorf am Fuss des Kaz Dağı – dem Gänseberg – ist sie in zwei Stunden per Autostopp gekommen, um uns zu treffen. Die letzten Jahre hat sie hier mit anderen gegen den Bau einer Goldmine angekämpft – mit Mahnwachen, Solikonzerten und trotz polizeilicher Repression. Irgendwann entschied das Gericht: Baustopp. Seither ruht der Widerstand.

Çanakkale und Çamlı Dorf liegen südwestlich von Istanbul – überhaupt nicht auf unserer Route Richtung Osten. Zum zweiten Mal entscheiden wir uns, eine Recherche motorisiert in Angriff zu nehmen. Mit dem Velo wäre es einfach zu weit. Das ist eine der Herausforderungen am Versuch, Klimajournalismus und Veloreise zu kombinieren.

Auf dem Weg in Çamlı Dorf zeigt sie uns das Waldstück, wo die Kirazlı-Goldmine hätte entstehen sollen. Nach einem kurzen Spaziergang durch den schönen Wald reisst plötzlich eine riesige Wunde auf. Zehntausende Bäume fehlen, eine gigantische Brache öffnet sich vor uns. Am Boden liegt Stacheldraht, der Zaun ist angerostet und eine Warn-tafel liegt im Dreck. Wo vor einigen Monaten noch Bagger und Wachpersonal standen, weiden heute Kühe. Çamlı sagt, das Gold solle im

Boden bleiben. Wir hätten doch schon genug in unseren Bunkern. Und an das durch Cyanid vergiftete Trinkwasser denke niemand.

Am Abend trinken wir Çay im kleinen Wohnzimmer von Çamlı und ihrem Partner. Der Ofen ist glühend heiss, die Decke grauschwarz vom Russ. Am Tisch sitzen auch die Nachbarn. Der Aktivist Ulaş kommt aus İzmir, seine Partnerin Işık wuchs im Aargau auf. So wollen es die Zufälle im Leben. Wir sprechen über ihren Aktivismus und das Leben auf dem Land. Alle sind sie überzeugt, dass die Sache mit der Goldmine noch nicht gegessen sei. Bald käme einfach eine andere Firma und der Widerstand gehe von vorne los.

Wir gehen zum Wein über, zeigen ein paar Fotos unserer Recherche und Ulaş schöpft Hoffnung. Der Kampf sei schwierig, gibt er zu. Und ohne Widerstand sei unsere

Umwelt verwundbar. Doch all die engagierten Gesichter auf den Bildern zeigten doch auch, wie viele Menschen für eine bessere Welt kämpfen. Grund genug für Zuversicht. ■

Florian Wüstholtz ist freier Journalist, Martin Bichsel freischaffender Fotograf. Beide teilen die Leidenschaft fürs Velofahren.

Weitere Infos zum Projekt unter www.gruenespur.ch



**SIE SETZEN SICH FÜR
DEN KLIMASCHUTZ EIN.**

IHRE GELDANLAGE AUCH?

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

Genossenschaftlich
Pionier seit 1975
58 000 AnlegerInnen weltweit



www.oikocredit.ch
044 240 00 62

Geschenk an die nächste Generation

Mit einem testamentarischen
Vermächtnis an den VCS lebt weiter,
was Ihnen wichtig ist.

Gerne stehe ich für Ihre Fragen zur Verfügung.

- per Telefon **079 302 78 88** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/legate

Simon Hofmann
Bereichsleiter Marketing und Produkte

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Aarberggasse 61, 3001 Bern

Für Mensch
und Umwelt



Der rot-weisse Zug der Strecke, nach der wir suchen, fährt durch authentische Bergdörfer.



© Marie-Cécile Donzé Maret

WETTBEWERB

Eine historische Verbindung

Die gesuchte alpine Eisenbahnlinie wurde 1908 eröffnet und stärkte die Verbindung zwischen zwei grenzüberschreitenden Regionen. Die Streckenführung verläuft über 55 Kilometer und verbindet den Kanton Wallis in weniger als eineinhalb Stunden mit der Welthauptstadt des Alpinismus.

Vor dem Bau der schweizerischen Streckenführung dieser berühmten Bahnlinie entschieden die Gemeinden des Tals, eine Strasse zu bauen, die sich mit Kutschen befahren lässt. So wurde die «Route des Diligences» also Mitte des 19. Jahrhunderts

gebaut und ermöglichte die Entwicklung der Region. Dörfer wie Finhaut und Salvan haben sich Anfang des 20. Jahrhunderts als renommierte Feriendestinationen für Touristen aus dem Ausland etabliert.

Die Inbetriebnahme der gesuchten Eisenbahnlinie hat die «Route des Diligences» schliesslich abgelöst und die wirtschaftliche und touristische Entwicklung des Tals beschleunigt. Die «Route des Diligences» besteht heute noch als historische Wanderroute und ist insbesondere für ihre 37 Kurven berühmt!

Die gesuchte Bahnlinie ist mit einem Netz kleiner Züge verbunden, darunter der berühmten Standseilbahn von Le Châtelard, die eine der schnellsten weltweit ist und eine maximale Steigung von 87 Prozent aufweist. Sie ermöglicht den Zugang zum Emosson-Staudamm, dem zweitgrössten der Schweiz. Das hydroelektrische Potenzial dieser Region kam der SBB übrigens schon in den 1950er-Jahren zugute, um den stetig steigenden Stromverbrauch auszugleichen.

Der legendäre rot-weisse Zug der gesuchten Linie lässt uns eine grandiose alpine Landschaft durchqueren, die direkt einer Postkarte entsprungen zu sein scheint: Schluchten, authentische Alpendörfer und Gletscher. Das atemberaubendste Spektakel bleibt allerdings, wenn man nach einem Tunnel oder einer Windung einen Blick auf das «Dach Europas» erhascht, dieses 4808 Meter hohe Alpenmassiv, das 1786 erstmals bestiegen wurde. ■

Flore Maret, ehemalige Praktikantin beim VCS Schweiz, hat das Glück, regelmässig in dieser schönen Region wandern zu gehen.

ZU GEWINNEN:

Zwei Paar Wanderstöcke RocAlpes im Wert von je Fr. 150.–



Die faltbaren Carbon-Wanderstöcke von RocAlpes sind die idealen Begleiter auf Wanderungen oder Skitouren im kommenden Winter. Sie lassen sich kinderleicht individuell auf die eigene Körpergrösse anpassen und bieten so bei allen Aktivitäten die richtige Unterstützung. Die RocAlpes-Stöcke werden in der Schweiz hergestellt.

Lösung letzte Ausgabe: Tandem

Wettbewerbspreis
offert von



Gewonnen hat die Übernachtung im Grandhotel Giessbach Béatrice Botteron aus Echallens (VD).

Wie heisst die gesuchte Eisenbahnlinie?

Beantworten Sie die Frage bis zum 30. September 2022 und senden Sie Ihre Lösung an

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

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

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



Jetzt Versicherung vergleichen und profitieren!

Sind Sie noch zufrieden mit Ihrer aktuellen Versicherung? Egal, ob Sie diese Frage mit «Ja» oder «Nein» beantworten: ein Prämienvergleich lohnt sich immer. Denn das Angebot des VCS bietet Ihnen als Mitglied attraktive Konditionen.

Ihre Vorteile

- E-Bike Assistance im 1. Jahr für nur Fr. 25.–
- Autoversicherung bis zu 20% Rabatt
- Und bei sparsamen Autos sogar bis zu 30% Ersparnis dank Öko-Tarif. Das gibt es nirgendwo anders!
- Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung 20% Rabatt
- My Time Freizeitschutz für Fr. 45.– pro Jahr: Vorfreude aufs Open-Air und dann doch krank zu Hause? Die Annullationsversicherung erstattet Ihnen die Ticketkosten.
- Wau-Miau 25% im 1. Jahr: Ob bei Krankheit, Unfall oder auf Reisen, wau-miau schützt Sie und Ihr Haustier optimal vor unerwarteten Ereignissen.

Neugierig geworden?

Erhalten Sie jetzt Ihre unverbindliche Vergleichsofferte.

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/versicherung-check

Für Mensch
und Umwelt



Es ist nötig, bisheriges Wissen darüber, was möglich ist und was eben nicht, zu entkräften, ja zu verlernen und sich dadurch auf gedankliches Neuland zu wagen.



SIMON HOFMANN

Transformation durch Zukunftsvisionen

Tiefgreifender Wandel ist dringend nötig, doch schwierig, anstrengend und kompliziert. Meistens sorgen wir selbst dafür, dass die Transformation selten gelingt und alles schön beim Alten bleibt.

Jetzt, wo die Zeit besonders knapp und die Welt verwirrender denn je ist, hätte auch ich gerne einfache und praxisgerechte Lösungen, ohne mich lange mit tiefgründigen Fragen, visionären Gedanken und mehrdeutigen Perspektiven zu beschäftigen.

Die Hoffnung, dass charismatische Anführerinnen und Anführer oder Expertinnen und Experten praxisorientierte Handlungsanweisungen und einfache Antworten haben, wächst proportional mit der Unübersichtlichkeit des Alltags. Kindern gleich warten wir, dass Sachverständige und prophetische Leader, wie einst Eltern oder Lehrende, allgemeingültige Auswege aus dem wandlungsbedingten Chaos kennen. Doch tiefgreifender Wandel bedeutet, grundlegende, normative Fragen neu zu beantworten. Die jetzigen Expertinnen und Experten haben jedoch keine Antworten, denn als bisherige Elite sind sie wie ich auch Nutzniessende bisheriger Systemwahrheiten und Bewahrerinnen und Bewahrer der alten Geschichten und Grenzen. Nicht umsonst entstehen radikale Innovationen deshalb auch an den Rändern bisheriger Normalität und selten bei Branchenführern.

Krisen wie der Klimawandel, das Artensterben oder die fundamentalen gesellschaftlichen Veränderungen sind allesamt epochal. Sie sind keine Fehler im System, sondern Fehlleistungen einer nicht mehr zeitgemässen Ordnung. Solange wir nur Lösungen innerhalb unserer bisherigen Erzählung von Glück durch materielles Wachstum oder den Fortschritt durch Technik suchen, ist Scheitern programmiert oder es bleibt beim kräftezehrenden Stolpern ins Neue. Doch der Weg ins Neue ist zuallererst der Weg ins Freie und meist beunruhigend Leere. Es ist nötig, bisheriges Wissen darüber, was möglich ist und was eben nicht, zu entkräften, ja zu verlernen und sich dadurch auf gedankliches Neuland zu wagen. Fantasivolle Ausflüge entlang des eigenen Hoffens und Wünschens und lustvolle gedankliche Experimente auf utopischen Spielplätzen ermöglichen, das Potenzial einer neuen Epoche auszuleuchten und noch undenkbar Perspektiven einzunehmen.

Die Geschichte einer gelungenen Transformation zeigen die Zukunftsbilder 2045 auf www.realutopien.de. Kommen Sie mit auf einen fantasievollen Ausflug in lebenswerte, klimaneutrale Städte der Zukunft und lassen Sie sich von diesen realutopischen Lösungsansätzen verzaubern.

Simon Hofmann ist Bereichsleiter Marketing und Versicherungen beim VCS Schweiz und Mitglied der Geschäftsleitung.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-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:** Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Eglhoff, Urs Geiser, Simon Hofmann, Andreas Käsermann, Veronika Killer, Flore Maret, Anette Michel, Nadja Mühlemann, Carine Stucki-Steiner, Stéphanie Penher, Romain Pilloud, Tina Wälchli, Edward Weber, Sarah Widmer, Florian Wüstholtz. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** 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:** 65371 (deutsch 51757, französisch 13796). Die nächste Ausgabe erscheint am 10. November 2022. **Insertionschluss:** 10. Oktober 2022. **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



HELFEN SIE MIT!

Als erfahrener und gut vernetzter Akteur prägt der VCS die Verkehrspolitik der Schweiz. Unser Engagement für die Mobilität der Zukunft ist nur möglich dank der tatkräftigen Unterstützung durch unsere Mitglieder und Spenderinnen und Spender.



Ihre Spende wirkt!

Jeder Spendenfranken fliesst direkt in unsere Projekte:
www.verkehrsclub.ch/spenden

Sie sind noch nicht Mitglied?

Hier können Sie es werden:
www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für einen zukunftstauglichen Verkehr!

STOPPEN FÜR SCHUL KINDER





**Nach einem E-Bike-Unfall
steht deine Welt kopf.**

**bfu
bpa
upi**

Schütz dich mit einem Helm.