

# VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



## 30 ist das neue 50

Weniger Lärm, mehr Sicherheit,  
mehr Lebensqualität.

Seite 16

## Spitzenbioweine 6er-Probierpaket nur CHF 98.00 (statt 128.00) inkl. Porto

> Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie sparen CHF 30.00 und profitieren von einer portofreien Lieferung.



### Albet i Noya, Lignum Negre 2017

Der Bestseller vom Bioweinpionier / CHF 15.50 pro Flasche

### Château Mourgues, Capitelles 2017

Le Figaro: «Un terroir exceptionnel» / CHF 24.00 pro Flasche

### Gracciano della Seta, Vino Nobile 2017

Falstaff: 1. Platz Nobile-Trophy 2019 / CHF 24.50 pro Flasche

**Bestellmöglichkeiten:** Online [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs)

Coupon unfrankiert einsenden / Telefon 071 250 10 15



Ernte bei Alber i Noya.

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

**amiata** Langgasse 16, CH-9008 St. Gallen, Tel 071 250 10 15  
Fax 071 250 10 18, [info@amiata.ch](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)



## Geschenk an die nächste Generation

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

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Aarberggasse 61, 3001 Bern

Für weiterführende Informationen:

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

Für Mensch  
und Umwelt



- 4 **Kurz & bündig**
- 6 **Es gibt keinen Plan B:** Abstimmung über das CO<sub>2</sub>-Gesetz
- 7 **Nachhaltig transportieren:**  
Verbesserungspotenzial beim Einkaufsverkehr
- 8 **Veloselbstverlad:**  
Reservationspflicht in Intercityzügen fällt durch
- 10 **Auf leisen Sohlen:**  
Eine Gärtnerei setzt auf einen Elektro-Kipplader
- 11 **Schneetourenbus:**  
Im Einsatz für einen nachhaltigen Freizeitverkehr
- 13 **VCS-Versicherungen:**  
Die Autoversicherung mit CO<sub>2</sub>-Kompensation überzeugt
- 14 **Der VCS ennet dem Gotthard:**  
Veronica Soldati über ihren Einsatz fürs Tessin



42 **Wandern im Aletschgebiet:**  
Der Ruf des Gletschers

- 44 **Unterwegs in der Toskana:** Wenn S. Giusto S. Polo liebt
- 47 **Seealpsee im Winter:** eine verschneite Postkartenidylle

- 28 **Mitgliederangebote**
- 30 **Berichte aus den Regionen**
- 48 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte mitdenken! mit Martin Enz**
- 50 **Cartoon**

Titelbild: © Fabian Lütolf/setrunners.ch

## EDITORIAL

### Liebe Leserin, lieber Leser



30 ist das neue 50 – ganz sicher im Strassenverkehr. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts gehört zu den ältesten Forderungen

des VCS und ist längst überfällig. Bringt doch kaum eine andere Massnahme derart viele Vorteile bei geringem Aufwand: weniger Lärm, mehr Sicherheit und Lebensqualität. Überzeugen Sie sich in unserem Dossier ab Seite 16 selbst.

Vorteile bringt auch das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz. Weil die SVP mit Unterstützung der Autoverkäufer und der Erdöllobby das Referendum eingereicht hat, muss die von Bundesrat und Parlament beschlossene Gesetzesvorlage nun den Umweg über die Volksabstimmung nehmen. Damit es mit dem Klimaschutz vorwärtsgeht, ist ein Ja unabdingbar. Denn nebst sehenswertem Inlandziel hält das Gesetz mit dem Neuwagenflottenziel, der Flugticketabgabe, der ausgebauten ÖV-Elektrifizierung und der Möglichkeit, aus dem Klimafonds Nachtzüge zu finanzieren, namhafte Verbesserungen im Verkehrsbereich bereit. Mehr dazu lesen Sie auf Seite 6.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

Nelly Jaggi  
Leiterin Redaktion

## DOSSIER

**Weniger Tempo, viel Gewinn**  
Schützt vor Lärm, bringt Sicherheit und erhöht die Lebensqualität:  
Tempo 30 muss innerorts zur Regel werden.





© Stefan Hofmann, Biel

## Der Westast ist Geschichte

Es ist ein grosser Erfolg in der Geschichte des VCS: Der Westast in Biel ist gebodigt. Mit dem Entscheid des Eidgenössischen Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation (UVEK), das Projekt abzuschreiben, endet der jahrzehntelange Kampf gegen diesen gleichsam unnötigen wie verkehrspolitisch überholten Autobahnabschnitt.

Zu verdanken ist das nicht zuletzt dem Einsatz der VCS-Sektion Bern. 2017 reichte sie Einsprache gegen das Ausführungsprojekt ein, wenig später fand die erste Anti-Westast-Demo mit rund 4000 Menschen statt, der Rest ist Geschichte. Für Biel – aber auch für die ganze Schweiz – eröffnen sich mit dem Nein neue Chancen für die Stadtentwicklung und eine Verkehrsplanung ohne Autobahn. Mehr zum Entscheid lesen Sie im Regioteil auf Seite 31 und in der nächsten Ausgabe des VCS-Magazins.

## Mehr Elektroautos

Es gibt gute Neuigkeiten: Wegen der Pandemie wurden 2020 weniger Autos verkauft als normalerweise, Elektroautos konnten ihren Marktanteil aber fast verdoppeln, auch in absoluten Zahlen. Das hat auch mit dem breiteren Marktangebot und den sinkenden Preisen zu tun. Die Auto-Umweltliste hat den Überblick und zeigt, welches die besten Modelle sind.

Neben Elektroautos ermöglichen auch Gasautos fossilfreies Fahren. Die Auto-Umweltliste zeigt auf, wann welcher Antrieb zu empfehlen ist. Neben vielen weiteren Artikeln thematisiert das Heft die Fragen, wann ein Ersatz des alten Autos aus Umweltsicht überhaupt Sinn macht oder wie man ein Elektroauto unterwegs lädt.

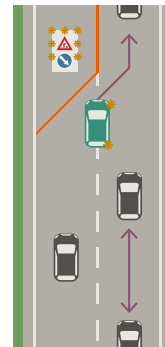


Alle Fahrzeugdaten und das Heft stehen online zur Verfügung: [www.autoumweltliste.ch](http://www.autoumweltliste.ch)

## Der Knigge für die Autobahn

Mit dem richtigen Verhalten können Autofahrerinnen und Autofahrer auf der Autobahn zur Verkehrssicherheit beitragen. Der «Autobahn-Knigge», an dem sich der VCS als Partner beteiligt hat, gibt Tipps für das richtige Verhalten und einen Überblick über die seit Anfang Jahr geltenden neuen Regelungen.

So müssen die Autofahrenden bei einem Stau genügend Platz für Rettungsfahrzeuge freilassen. Neu darf mit der nötigen Vorsicht rechts überholt werden – noch wichtiger daher: der Kontrollblick vor jedem Spurwechsel. Wenn auf einer Autobahn eine Spur abgebaut werden muss, ist das Reissverschlussprinzip neu obligatorisch (Bild). Nicht neu, aber für die Sicherheit zentral: Abstand halten oder Geschwindigkeit den Verhältnissen anpassen.



© ASTRA

Der «Autobahn-Knigge» kann beim VCS kostenlos bestellt werden: 031 328 58 58 oder [dok@verkehrsclub.ch](mailto:dok@verkehrsclub.ch)

## Ein fauler Kompromiss

Plug-in-Hybride können sowohl mit Strom als auch mit Benzin oder Diesel fahren. Daher werden sie gerne als «das Beste aus zwei Welten» verkauft. Leider kombinieren Plug-in-Hybride in der Realität eher die Nachteile von Elektroautos und Verbrennern. Die doppelte Motorisierung macht die Autos schwerer, was den Energieverbrauch in die Höhe treibt. Auf dem Papier glänzen die Plug-in-Hybride mit sehr tiefem CO<sub>2</sub>-Verbrauch – auch weil davon ausgegangen wird, dass die Nutzerinnen und Nutzer die Batterie ihres Autos täglich laden. Transport & Environment hat jüngst aufgedeckt, dass die Testwerte keineswegs dem realen Verbrauch entsprechen. Mehr dazu lesen Sie in der aktuellen Auto-Umweltliste.


© Rita Wohlwend



Mit dem VCS durch die Ostschweiz: Die Sektionen Schaffhausen, Thurgau und St. Gallen/Appenzel haben einen Gelenktriebwagen der Regionalbahn Thurbo beschriften lassen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

## «Mein magischer Geheimweg»

Unterirdische Gänge, Traktoren oder Strickleitern: Die Jury hatte bei der Prämierung der eingereichten Zeichnungen beim «Walk-to-school»-Malwettbewerb die Qual der Wahl. Das Motto des Wettbewerbs 2020 lautete «Mein magischer Geheimweg zur Schule». Vergeben wurden je drei Preise in zwei Alterskategorien (Bild oben: Kindergarten bis 2. Klasse, Gabriel Dumartheray, Vuadens, FR; Bild unten: 3. bis 6. Klasse, Christian Bauer, Niederlenz, AG). 2021 feiern die Aktionswochen «Walk to school» das 10-Jahr-Jubiläum mit einer bunten Überraschung.

 Weitere Informationen unter [www.schulwege.ch/walk-to-school](http://www.schulwege.ch/walk-to-school)

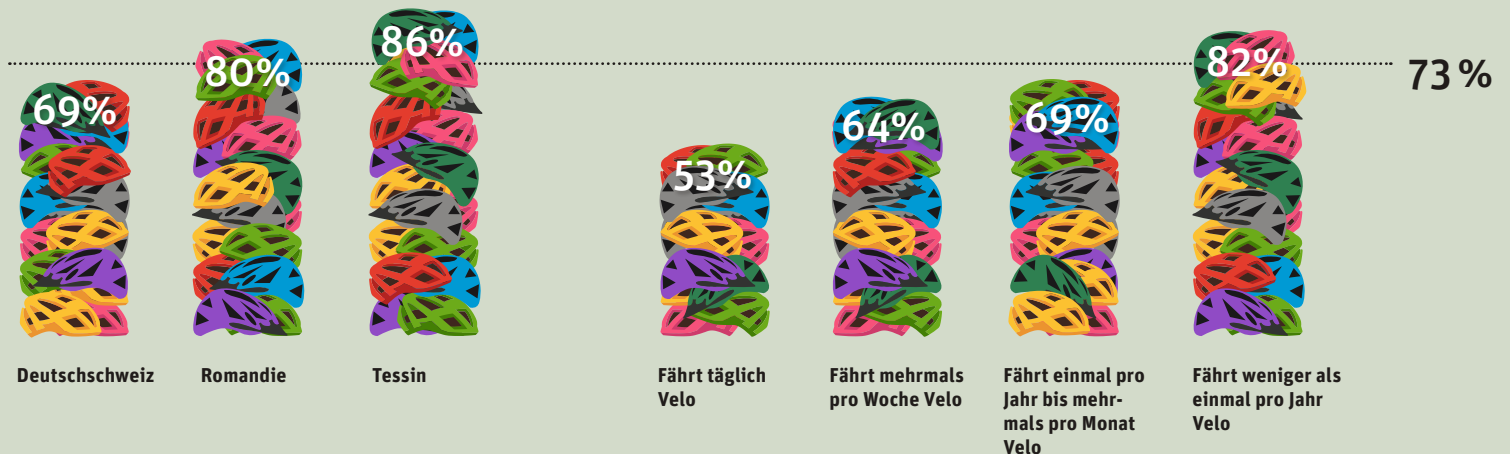


## Transport & Environment: Ziele 2021

Der europäische Umweltdachverband Transport & Environment (T & E) fordert geringere CO<sub>2</sub>-Emissionen von Neuwagen und eine Produktionszunahme von emissionsfreien und emissionsarmen Fahrzeugen in den Jahren 2025 bis 2030. Die Europäische Kommission soll sich zu einem EU-weiten Ausstieg aus Diesel- und Benzinfahrzeugen für 2035 bis 2040 verpflichten. Verschärft werden sollen zudem die Anforderungen an Plug-in-Hybride und an die Produktion von Batterien für Elektroautos. In enger Zusammenarbeit mit den Mitgliederorganisationen setzt sich T & E für ein Verbot von Verbrennerfahrzeugen in Städten ein. Beim Flugverkehr strebt T & E eine dauerhafte Reduktion der Geschäftsflüge von Firmen und öffentlicher Hand an. Mit der Clean Cities Campaign arbeitet T & E eng mit den Mitgliederorganisationen zusammen mit dem Ziel, Verbrennerfahrzeuge in Städten zu verbieten.

## Velohelm oder doch kein Velohelm?

Anteil Personen, die eine Helmpflicht für alle Velofahrenden eher befürworten



2019 trug etwas mehr als die Hälfte aller Velofahrerinnen und Velofahrer einen Helm. Am höchsten war der Anteil mit 76 Prozent bei Kindern unter 15 Jahren in der Deutschschweiz, am niedrigsten bei jungen Erwachsenen im Tessin mit 34 Prozent. Eine Helmpflicht wird gemäss einer Bevölkerungs-

befragung der Bundesstelle für Unfallverhütung BFU von 73 Prozent der Befragten eher befürwortet. Je seltener jemand Velo fährt, desto eher ist er dafür, und im Tessin und in der Romandie fällt die Zustimmung höher aus als in der Deutschschweiz, wo mehr Velo gefahren wird.

# Es gibt keinen Plan B

**Klima** Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz macht endlich mehr Tempo beim Klimaschutz. Die Treibhausgas-Emissionen der Schweiz sollen deutlich gesenkt werden. Doch rückwärtsgerichtete Kräfte widersetzen sich. Am 13. Juni entscheidet das Stimmvolk.

Von Andreas Käsermann

## Aufklärung wird nötig sein

Entsprechend lesen Interessierte kein Wort darüber, wie die Gegner auf die Tausenden Franken Zusatzbelastung für Schweizer Haushalte kommen – es ist anzunehmen, dass die Zahlen schlicht und ergreifend erfunden wurden.

Auch der häufig ins Feld geführte Vergleich der Schweiz mit anderen Ländern hinkt. Fatal, wenn alle Staaten auf andere Länder schielen und darum auf Klimaschutzmassnahmen verzichten. Immerhin: Mit dem neuen US-Präsidenten Joe Biden ist absehbar, dass die Vereinigten Staaten zum Pariser Klimaabkommen zurückkehren – sicher eine Entwicklung mit Signalwirkung.

Die Entgegnung und Richtigstellung dieser Fehlbotschaften wird letztlich eine Fleissaufgabe der Befürworterinnen und Befürworter des CO<sub>2</sub>-Gesetzes sein. Das gehört zum Alltag des Kampagnengeschäfts. Das ungleich schwieriger zu lösende Problem steht dem VCS und den Partnerverbänden innerhalb der Klimaallianz jedoch ob der mutmasslich reich gefüllten Kampfkasse des Referendumskomitees bevor. Fast unmöglich, die finanzielle Potenz der einschlägigen Verbände im Nein-Lager zu überschätzen. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

## Unterstützen Sie unsere Abstimmungskampagne

Mit Grafiken, Videos, Flyern, Postkarten- und Standaktionen wollen wir die Falschmeldungen der Erdöl- und Autolobby demontieren und die Vorteile des neuen CO<sub>2</sub>-Gesetzes aufzeigen. Dafür brauchen wir Ihre Unterstützung!



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



Schneemensen würden vermutlich Ja stimmen zum CO<sub>2</sub>-Gesetz.

Das von SVP-Köpfen angeführte Referendumskomitee gegen das CO<sub>2</sub>-Gesetz liest sich wie ein Who's Who der fossilen Wirtschaft: der Automobil Club der Schweiz ACS, Swissoil, die Auto-Importeure, die Händler und das Autogewerbe, der Nutzfahrzeugverband ASTAG, aber auch der Berufsverband der Kaminfeger. Sie alle wehren sich gegen das Gesetz und – nicht zuletzt wohl – für ihre Pfründe. Auf der Gegenseite wird sich neben dem VCS eine breite Allianz aus Umweltverbänden für ein deutliches Ja engagieren.

Bereits die Eidgenössischen Räte haben jahrelang um die Ausgestaltung des CO<sub>2</sub>-Gesetzes gerungen und letzten Herbst endlich einen mehrheitsfähigen Kompromiss gefunden und verabschiedet. Zur Raison kam man allerdings erst, als die klimapolitische Uhr auf fünf vor zwölf stand. Widerstand gab's praktisch nur vonseiten der SVP, die flugs ihr Referendum androhte und dieses letztlich auch mit nunmehr bekannter Beihilfe und (finanzkräftiger) Unterstützung ergriff.

## Klimapolitischer Scherbenhaufen droht

Doch das Referendum ist doppelt gefährlich: Mündet die Abstimmung in einem Nein, wird nicht nur der breit ausgehandelte Kompromiss ohne Alternative versenkt, Ende 2021 wird überdies auch die verlängerte Gültigkeit des bisherigen CO<sub>2</sub>-Gesetzes auslaufen. Die Folge wäre ein klimapolitischer Scherbenhaufen, welcher den Referendumsführern durchaus in die Hände spielen würde.

Erschwerend kommt hinzu, dass bereits zu diesem frühen Zeitpunkt klar wird: Mit der Wahrheit hat es die CO<sub>2</sub>-Gesetz-Gegnerschaft nicht so. Da werden Horrorszenarien gezeichnet, wonach Unternehmen in den Ruin und Familien in den finanziellen Abgrund getrieben würden. Die ausgeklügelte Lenkungsabgabe auf Flugtickets – welche zum grössten Teil an die Bevölkerung zurückfliesst – wird als fiese Steuer gebrandmarkt. Freilich im Wissen, dass dem nicht so ist; aber auch im Wissen, dass sich mit Lügen recht einfach Kampagne machen lässt.

# Nachhaltig transportieren

Von Anina Schweighauser

**Einkaufsverkehr** Beim Einkaufen ist das Auto praktisch. Aber ist es effizient? Die Wege sind kurz und die Lasten meist gering. Grund genug für den VCS, sich des Themas verstärkt anzunehmen.



Schwere Einkaufstaschen? Knapp 60 Prozent der getätigten Einkäufe können in maximal einer Tragtasche transportiert werden.

**W**ie können Sie etwas für Gesundheit, Umwelt und Vergnügen tun? Kaufen Sie nach dem Lockdown in Ihren Lieblingsgeschäften in Ihrer Nähe ein – ohne Auto. Der Einkaufsverkehr belegt den dritten Platz der Verkehrsverursacher. 40 Prozent aller Einkäufe werden mit dem Auto unternommen. Dies führt unweigerlich zu mehr Lärm und mehr CO<sub>2</sub>- und Schadstoff-Emissionen. Dabei sind die Einkaufswege in der Schweiz kurz – drei Viertel weniger als fünf Kilometer.

Doch nicht nur die kurzen Wege sind Argumente dafür, den Einkaufsweg nachhaltig zurückzulegen. Wer ohne Auto einkauft,

profitiert von vielen weiteren Vorteilen: keine Parkplatzsuche, keine Parkgebühren und keine Beulen am Auto bei Fahrmanövern in der engen Tiefgarage. Und obendrauf hat man gleich noch ein bisschen Bewegung.

## Bekanntes Fakten, fehlendes Wissen

Vieles ist bekannt. So verschlechtert zum Beispiel der Heimtransport per Auto die Klimabilanz regionaler und biologischer Produkte drastisch. Es gibt aber punkto Einkaufsverkehr auch viele Bereiche, in denen es nur ungenügende Kenntnisse gibt.

Welche Rolle spielt die Demografie? In Zürich stellen sich andere Fragen und Herausforderungen als in Samedan, wenn es darum geht, Einkaufswege ökologischer zu gestalten. Wichtig sind auch Fragen zu den Wegketten. Koppeln die Leute andere Wege mit dem Einkaufen? Was beeinflusst die Wahl der Verkehrsmittel? Nur mit umfassendem Wissen zum Thema lassen sich brauchbare Lösungsansätze erarbeiten. Der VCS will sich dieser Fragen vermehrt annehmen und den Einkaufsverkehr aktiv nachhaltiger gestalten.

## Cargovelos fördern

Man muss auch nicht immer alles selber schleppen: Eine Chance für nachhaltige Lieferung sind Cargovelos. Die laufende Revi-

sion des Strassenverkehrsgesetzes würde die Chance bieten, den Cargovelos heute bestehende Hindernisse aus dem Weg zu räumen. In der Vorlage ist in diesem Bereich jedoch nichts vorgesehen. Das ist eine verpasste Chance.

Der VCS schlägt vor, die Gewichtslimite von heute 200 kg (inklusive Lenkerin oder Lenker!) auf 250 kg zu erhöhen, wie es in der EU der Fall ist. Das würde es ermöglichen, Lieferdienste mit Cargovelos rentabel anzubieten. Ferner böte sich die vorliegende Gesetzesrevision an, um neu Veloanhänger mit elektrischer Unterstützung zuzulassen. Die Frist für die Stellungnahmen endete am 12. Dezember 2020, zurzeit läuft die Auswertung. ■

Anina Schweighauser ist Projektmitarbeiterin beim VCS Schweiz und kauft am liebsten zu Fuss ein.

## Carfree Shopping Day

Mit dem 2021 erstmals durchgeführten «Carfree Shopping Day – der Weg zum Einkaufen» will der VCS auf die vielen Vorteile des nachhaltigen Einkaufsverkehrs aufmerksam machen. Er findet am 8. Mai 2021 in verschiedenen Schweizer Städten statt.



Einkaufen mit dem Velo – drei Viertel aller Einkaufswege sind kürzer als fünf Kilometer.

# Reservationspflicht fällt durch

**Öffentlicher Verkehr** Wer das Velo im Intercity mitnehmen will, muss künftig vorher einen Platz reservieren – ansonsten ist Endstation an der Perronkante. Doch die neue Pflichtreservation wird nicht goutiert. Dies zeigen die Ergebnisse einer VCS-Umfrage.

Von Andreas Käsermann

Als Auslöser für die neue Reservationspflicht beim Veloverlad nennen die SBB die Situation im letzten Sommer. «Im Spitzenmonat Juli 2020 wurden rund 80 000 Velotageskarten verkauft, was einer Zunahme von rund 45 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht», schreiben die SBB auf ihrer Website. Auf den am stärksten nachgefragten Strecken (Zürich–Bern und Bern–Brig) seien im vergangenen Juli rund 15 000 Fahrräder im Selbstverlad transportiert worden.

Die Bahnbetriebe wurden von der grossen Nachfrage offensichtlich überrumpelt und stiessen an Kapazitätsgrenzen. Zum

Bersten voll waren die den Velos zugewiesenen Plätze; mitunter konnten geplante Fahrten nicht einmal angetreten werden. Das führte zu Unzufriedenheit und hat die SBB auf den Plan gerufen: Mit der Reservationspflicht wolle man einerseits eine Überbeladung verhindern und andererseits das Verkehrsaufkommen besser einschätzen können. Verkauft wird das Ganze als «kundenfreundlicheres Angebot».

## Verlust der Spontanität

Dies sieht die velofahrende Bahnklientel freilich anders. Eine breit angelegte Umfrage des VCS zeigt klare Vorbehalte: «63 Prozent

der Befragten lehnen die Reservationspflicht ab», sagt Laura Schmid, Projektleiterin Verkehrspolitik beim VCS Schweiz. Dabei stünden zwei Motive im Vordergrund: «Der Hauptgrund ist der Verlust der Spontanität und Flexibilität bei Velotouren. Weil Ziel und Zeitplan einer Velotour oft im Voraus nicht bekannt sind, wird die Reservationspflicht als Einschränkung betrachtet.»

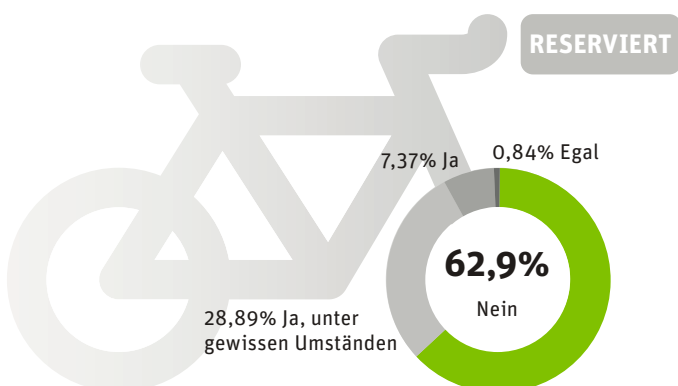
Ein zweiter, häufig genannter Grund sei, dass die Reservationspflicht den Zugang zum öffentlichen Verkehr (ÖV) behindere und umständlicher gestalte: «Es braucht mehr Billette. Besonders bei Reisen mit mehreren Anschlusszügen macht die Reser-

## Die VCS-Umfrage zum Veloselbstverlad

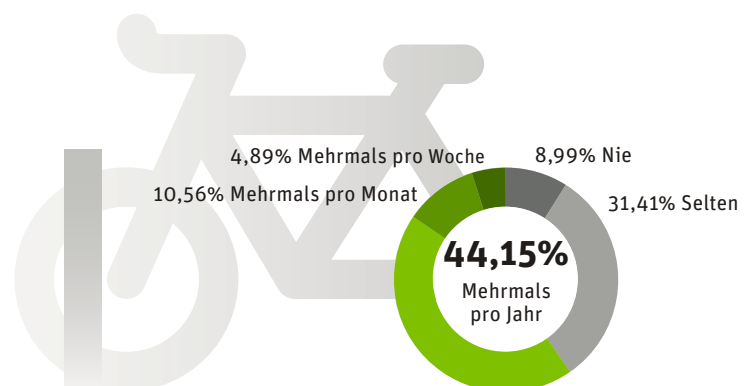
Die Meinungsumfrage des VCS zur Reservationspflicht im Veloselbstverlad lief online vom 3. bis 13. Dezember 2020. Insgesamt nahmen 4617 Personen aus allen Landesteilen an der Befragung teil, welche allen interessierten Personen offenstand.

91 Prozent aller Personen, die an der Umfrage teilgenommen haben, nutzen den Veloselbstverlad im öffentlichen Verkehr. 15 Prozent nutzen das Ange-

bot mindestens mehrmals pro Monat, 5 Prozent für mehr als eine Fahrt pro Woche. Der Löwenanteil (44 Prozent) verlädt das Rad mehrmals jährlich – ein knappes Drittel weniger häufig. Der Velotransport im Zug ist insbesondere während der Sommer- und Ferienzeit ein äusserst beliebtes Bahnangebot: Im Juli 2019 haben die SBB 46 000 Velotageskarten verkauft – im Ausnahmesommer letzten Jahres waren es gar deren 80 000.



Fast zwei Drittel sind gegen die Reservationspflicht in IC-Zügen für Velos.



Knapp die Hälfte transportiert ihr Velo mindestens mehrmals pro Jahr mit dem Zug.



Wenn schon Reservationspflicht, dann möchte die Velofahrerin wissen, in welchem Wagen es einen freien Platz hat.



© VCS

vationspflicht das Bahnfahren mit dem Velo komplexer.»

### Reservation O.K. – aber ...

Rund ein Drittel der Befragten könne indes mit einer Reservationspflicht leben, sofern einige Bedingungen erfüllt werden, erläutert Schmid: «Die Massnahme darf höchstens einmalig und als vorübergehendes Mittel eingesetzt werden, um den Kapazitätsengpässen im kommenden Sommer zu begegnen.» Die Reservation muss zudem unkompliziert und bis kurz vor Abfahrt sowohl online, via App als auch am Schalter oder am Billettautomaten möglich sein. Der Veloselbstverlad darf ausserdem durch die Reservationspflicht nicht teurer werden und Reservationen sollen einfach aufgehoben werden können, um den Veloplatz bei Nichtgebrauch wieder freizugeben.

Ferner müsse mit einem Reservationszwang auch ein freier Platz fürs Velo garantiert sein, nennt Schmid eine weitere Forderung, welche aus der Umfrage hervorgeht: «Dies

zitäten auf den Hauptlinien – zum Beispiel ins Wallis oder nach Graubünden – teilweise verdreifacht werden.» Dieser Ausbau würde bereits heuer angestrebt; man sei aber ab-

dürfnisse der Velofahrenden Rücksicht genommen», resümiert Schmid. «Gerade Kundeninformationssysteme oder Beschilderungen am Bahnhof lassen Radfahrende oft atlos zurück.»

Die Velofahrerinnen und Velofahrer wünschten sich darum besseres Gehör. So sei im Rahmen der Umfrage häufig die Forderung gestellt worden, Velofahrende regelmässig zu begrüssen und bei Entscheidungen frühzeitig einzubeziehen, sagt Schmid: «Es müsste auch im Sinne der SBB sein, dass sich Radfahrende am Bahnhof gut zurecht finden und nicht erst bei Zugseinfahrt bemerken, wo die Verladeplätze bereitstehen, um diese dann in aller Eile aufzusuchen.»

Derzeit arbeiten die SBB an der Ausgestaltung der technischen und finanziellen Modalitäten in der Causa Reservationspflicht. Der VCS und die weiteren Velo-Interessenverbände sollen im Frühjahr einbezogen werden. Ein durchaus sportlicher Fahrplan mit mässigem Spielraum: denn der Reservationszwang im Veloselbstverlad soll bereits ab 21. März 2021 gelten ... ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

## Die Bahnbetriebe wurden von der grossen Nachfrage offensichtlich überrumpelt und stiessen an Kapazitätsgrenzen. Nicht immer konnten geplante Fahrten angetreten werden.

ist heute häufig nicht gegeben, da oft zu viele Velos im gleichen Zug mitgeführt werden, und zudem die Veloplätze nicht selten durch Gepäck und Kinderwagen zugestellt werden.» Immerhin stellen die SBB mit der Reservation eine solche Platzgarantie in Aussicht.

### SBB stehen in der Pflicht

Die Reservationspflicht ist jedoch bloss eine einseitige Massnahme zu Lasten der Velofahrenden. Die Bahnbetriebe kommen nicht umhin, die Kapazitätsengpässe aus eigenen Kräften zu bewältigen. Aus der VCS-Umfrage gingen einige Ideen hervor: etwa die Wiedereinführung der reinen Gepäck-Bahnwagen oder Entlastungszüge auf den stark frequentierten Strecken während der Hochsaison.

Die SBB versprechen tatsächlich einen Angebotsausbau und planen auf den wichtigsten Verbindungen zusätzliche Veloplätze: «An Spitzentagen sollen die Velokapa-

hängig von Rollmateriallieferungen, schreiben die SBB weiter.

Erfreulich, findet VCS-Projektleiterin Schmid, denn der Trend zum Fahrrad gewinnen weiter an Fahrt: «Können Velos nicht mit der Bahn transportiert werden, so wird auf den motorisierten Individualverkehr ausgewichen. Dies widerstrebt dem Ziel der stärkeren Verlagerung des Freizeitverkehrs auf den ÖV.» Die SBB anerkennen die steigende Nachfrage, erinnern jedoch auch an die Grenzen der Möglichkeiten: «Die Kapazitäten für Velos können nicht beliebig ausgebaut werden. Dies ginge zu Lasten des Sitzplatzangebots.»

### Forderung nach mehr Mitsprache

Die VCS-Umfrage zeigte ausserdem: Velofahrende fühlen sich nur ungenügend in die Planung des Bahnbetriebs einbezogen. «Bei der Bestellung von Rollmaterial und bei der Betriebsgestaltung wird kaum auf die Be-

# Auf leisen Sohlen zum Kunden

**Elektromobilität** Eine Gärtnerei im Zürcher Oberland ist seit Kurzem mit einem Elektro-Kipplader unterwegs. Er fährt mit dem Strom der fi meneigenen Photovoltaik-Anlage.

Von Mauro Schmid

**D**er Werkhof der Firma Merlin Gärten in Volketswil (ZH) fällt auf. Das Gebäude ist aus Holz und das Dach ist mit Solarzellen bedeckt. Das ist für eine Gärtnerei ungewöhnlich. Wer noch näher kommt, sieht den brandneuen, elektrisch angetriebenen Kipplader auf dem Hof stehen – ein Fahrzeug, das in der Schweiz noch Seltenheitswert hat.

Vor elf Jahren liess Geschäftsinhaber Daniel Bühlmann eine Solaranlage bauen. Diese musste ersetzt werden. Vor dem Ersatz fl ss der Strom mehrheitlich ins Netz. «Weil die neue Anlage leistungsstärker ist, hatten wir den Wunsch, den Strom selbst zu nutzen», erklärt er. Aus diesem Grund hat sich Bühlmann entschieden, ein Elektrofahrzeug zu kaufen.

## Gärtnerei mit Idealismus

Zwar kostet ein Elektrolieferwagen deutlich mehr als ein vergleichbarer Verbrenner, aber dafür sind die Betriebs- und Wartungskosten geringer. Der firmeneigene Solarstrom steht – ganz im Gegensatz zum Benzin – kos-

tenlos zur Verfügung. Zudem spart die Gärtnerei beim Elektrofahrzeug durch die tiefere Verkehrsabgabe und geringere Unterhaltskosten.

Bei Merlin Gärten spielt aber auch Idealismus mit. «Schon beim Neubau des Werkhofs haben wir ökologische Kriterien berücksichtigt», sagt Bühlmann und führt stolz durch das Gebäude. Die gesamte Konstruktion besteht aus Holz. Isoliert und beheizbar sind lediglich die Aufenthaltsräume und das Büro. Geheizt wird entweder mit dem Warmwasser der Sonnenkollektoren auf dem Dach oder über einen Pelletofen. Das Regenwasser wird in einem Tank gesammelt und für die Reinigung im Aussenbereich und die Bewässerung verwendet.

## Ein Cargovelo als Ergänzung

Die Stromproduktion der Solarzellen entspricht dem Verbrauch von neun Einfamilienhäusern und ist somit um ein Vielfaches höher als der Verbrauch des Lieferwagens. Nebst dem Elektro-Kipper werden noch diverse Elektrokleingeräte und -werkzeuge,

wie beispielsweise Heckenscheren, mit dem Solarstrom betrieben.

Insgesamt sind bei Merlin Gärten sechs Lieferwagen in Betrieb. Die ganze Flotte zu elektrifizieren, ist im Moment nicht geplant. Die Anschaffungskosten für den Ersatz der fünf konventionellen Fahrzeuge wären schlicht zu hoch. Dafür plant Bühlmann den Kauf eines Cargovelos als Ergänzung zu den Lieferwagen.

## Reichweite kaum ein Thema

Die Reichweite des Maxus beträgt 160 Kilometer. Da Merlin Gärten ein regional und lokal tätiges Unternehmen ist, legt ein Fahrzeug selten an einem Tag mehr Kilometer zurück. In solchen Ausnahmefällen können die Mitarbeitenden einfach die Fahrzeuge untereinander abtauschen. «Und in Notfällen dürfen wir ihn auch bei den Kundinnen und Kunden aufladen», sagt Bühlmann.

Christian Bührle ist Mitarbeiter bei Merlin Gärten und hat mit dem Maxus erste Erfahrungen gemacht. Er hat viel Freude am neuen Elektro-Kipplader. «Das Fahren ist viel angenehmer als mit den anderen Lieferwagen im Betrieb, bei welchen man am Schalthebel reissen muss», sagt Bührle.

Der EV80 ist mit allem Komfort ausgestattet, den man von einem modernen Lieferwagen erwartet. «Nur beim Überfahren von hohen Randsteinen und ähnlichen Hindernissen muss man aufpassen, dass man mit dem Wagen nicht auffährt», sagt er. Denn die Batterie ist unter dem Chassis angebracht und der Abstand zum Boden ist deutlich geringer als bei einem vergleichbaren Verbrenner. «Vorsichtig sein muss man beim langsamen Fahren», betont Bührle. Viele Leute seien es nicht gewohnt, einem lautlosen Lieferwagen zu begegnen, und reagierten irritiert. ■

Mauro Schmid ist Praktikant beim VCS Schweiz und transportiert seine Lasten am liebsten mit dem Cargovelo.



Christian Bührle von Merlin Gärten hat viel Freude am neuen Elektro-Kipplader.

Dieser Beitrag ist erstmals in der Lieferwagen-Umweltliste 2021 erschienen.



© Hugo Vincent

Schneetourenbus: Verlagerung vom Auto auf den öffentlichen Verkehr beginnt beim Freizeitverkehr.

# Im Einsatz für die Freizeit

**Schneetourenbus** Wichtige Ausgangspunkte für Freizeitaktivitäten in den Bergen sind oft nicht mit dem ÖV erschlossen. Deshalb fährt der Schneetourenbus. Doch der Betrieb ist ohne finanzielle Zuschüsse schwierig.

Von Laura Schmid

**E**r ist das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs (ÖV) in der Schweiz: der regionale Personenverkehr (RPV). Darunter werden alle jene Verkehrslinien verstanden, welche Ortschaften innerhalb und zwischen Regionen erschliessen. Sie sind das Feinverteilungsnetz des ÖV. Dieser RPV ist aber nicht kostendeckend. Das heisst, er nimmt durch die Billettverkäufe weniger ein, als er tatsächlich kostet. Damit diese wichtige Leistung des Service public aufrechterhalten bleibt, beteiligen sich Bund und Kantone an der Finanzierung.

## Erschliessung der Berge

Von dieser Abgeltung profitieren aber nur jene Linien, die eine ständig bewohnte Ortschaft mit mindestens 100 Einwohnenden erschliessen. Das ist der Grund, weshalb Freizeitausflüge in die Berge mit dem ÖV oftmals schwierig sind: Viele attraktive Ausgangsorte sind keine bewohnten Ortschaften und deshalb nicht ans ÖV-Netz angeschlossen.

In diese Lücke springen der Schneetourenbus und der Bus alpin, beides Projekte, die vom VCS mitgetragen werden. Die Angebote schliessen die Lücke zwischen der

letzten bedienten ÖV-Haltestelle und Ausgangsorten für Aktivitäten in den Bergen. Damit ermöglichen sie beispielsweise Skitourengehenden die umweltfreundliche Anreise.

Im Freizeitverkehr ist eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖV nämlich dringend nötig: Für Freizeitaktivitäten wird der ÖV nur gerade für 19 Prozent der Distanzen genutzt. Zum Vergleich: Im Pendelverkehr ist es ein Anteil von 32 Prozent. Einige besitzen sogar in erster Linie ein Auto, um damit Ausflüge in die Berge zu machen – und nutzen es im Endeffekt oft auch für die meisten anderen Wege. Das zeigt: Damit der Verkehr effektiv auf den ÖV verlagert werden kann, muss besonders der Freizeitverkehr attraktiver werden.

## Besserung in Sicht

Der Schneetourenbus ist in der dritten Saison unterwegs. Doch ob das Projekt in den kommenden Jahren weitergeführt werden kann, ist offen. Da diese Linien keine finanzielle Unterstützung von Bund und Kantonen erhalten, müssen sie sich durch die Billettverkäufe finanzieren. Das ist schwierig.

Doch nun könnte sich die Situation für Angebote wie den Schneetourenbus verbessern: Bis Januar 2021 lief die Vernehmlassung über den neuen Verpflichtungskredit des Bundes für die Abgeltungen im RPV. In dieser Vorlage regelt der Bundesrat, wie viel Geld er für die kommenden Jahre vorsieht und nach welchen Grundsätzen diese Finanzierung geschieht. Zum ersten Mal zieht der Bundesrat nun in Erwägung, die Kriterien für die Abgeltungen zu überarbeiten, damit auch Angebote zur touristischen Feinerschliessung und Nachtbusse mitfinanziert werden können. Für diese Anliegen hat sich der VCS in der Vergangenheit starkgemacht. Neu könnten die Weichen gestellt werden, um Angeboten wie dem Schneetourenbus das langfristige Überleben zu sichern. ■

Laura Schmid ist beim VCS Schweiz zuständig für das Projekt Schneetourenbus und fährt an vielen Winterwochenenden mit dem ÖV in die Berge.



Weitere Infos: [www.schneetourenbus.ch](http://www.schneetourenbus.ch) und [www.busalpin.ch](http://www.busalpin.ch)

# vcs boutique

über 1'500 Outdoor-Artikel  
und 12'000 Reisebücher rund  
um die Uhr bestellen:  
[www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)



W  
women

M  
men

W  
women

M  
men

## Fleece Ortovox Grid Jacket | 199.90

Merinowolle innen und Stretchfleece aussen garantieren Bewegungsfreiheit und dank der Gewebestruktur hält die Jacke auch warm.

**WOMEN** Grössen: S–XL  
15170 green forest  
15170 light blue

**MEN** Grössen: S–XL  
15171 desert orange  
15171 night blue

## Isolationsjacke Ortovox Piz Duan Jacket | 299.90

Klein packbar und leicht: Die mit Schweizer Wolle gefütterte Jacke bietet dank Stretch-Tec-Material maximale Bewegungsfreiheit.

**WOMEN** Grössen: S–XL  
15164 carnation  
15164 light blue  
15164 green forest

**MEN** Grössen: S–XL  
15165 blue lake  
15165 clay orange



W  
women

M  
men

## Wetterschutz-Jacke Houdini BFF Jacket | 379.–

Die leichte, PFC-freie Hardshelljacke besteht zu 70 Prozent aus recyceltem Polyester, ist wasserdicht, atmungsaktiv und komfortabel zu tragen – ein perfekter Begleiter fürs ganze Jahr.

**WOMEN** Grössen: XS–XL  
15096 bucket blue

**MEN** Grössen: S–XL  
15104 bucket blue



## HydroFlask 21 oz Standard Mouth, 621 ml | 39.90

Die Isolierflasche aus Edelstahl hält Getränke während Stunden warm oder kalt.

10816 carnation | 10816 pineapple  
10816 alpine | 10816 rain | 10816 stone



## HydroFlask Insulated Food Jar, 591 ml | 54.–

Der Isolierbehälter aus Edelstahl hält seinen Inhalt warm oder kalt.  
14286 sunflower | 14286 birch | 14286 olive



## Powerbank BioLite PD | ab 45.–

Energiereserve für unterwegs.  
15698 20 PD, 5'000 mAh | 45.–  
15699 40 PD, 10'000 mAh | 65.–  
15700 80 PD, 20'000 mAh | 85.–



## Houdini Motion Top Pants | 249.–

Die 4-Jahreszeiten-Hose aus Comfortshell ist sehr anpassungsfähig, robust, atmungsaktiv sowie wind- und wasserresistent. Made in Portugal.

**WOMEN**  
Grössen: XS–XL  
15097 baremark

**MEN**  
Grössen: S–XXL  
15105 baremark

X HOUDINI



## Houdini Tree Message Tee | 65.–

Das T-Shirt aus Tencel hat das Zeug zum Liebesshirt, denn das weiche Tragegefühl ist schwer zu schlagen. Made in Italy.

**WOMEN**  
Grössen: XS–XL  
15092 rock red  
15092 true blue

**MEN**  
Grössen: S–XXL  
15100 willow green  
15100 true blue



## Fleece Houdini Power Houdi | 209.–

Ob in den Bergen oder beim Yoga: Die Powerstretch-Jacke wärmt, ist bequem zu tragen und macht alle Bewegungen mit.

**WOMEN** Grössen: XS–XL  
14845 Redillusion  
14845 DulcetPink  
14845 SorrowBlue

**MEN** Grössen: S–XL  
14840 TrueBlack  
14840 FolkBlue



## Multisportschuh Meindl Ontario GTX | 199.–

Das Obermaterial besteht aus Velourleder und Mesh. Die Gore-Tex Membrane macht den Schuh wasserdicht. Ideal für Spaziergänge und Wanderungen.

**WOMEN** Grössen: 36–42  
14224 lachs

**MEN** Grössen: 40–46.5  
13926 marine/schwarz



## Velo-Rucksack Deuter Race, 8 l | 79.–

Ein leichtgewichtiger und treuer Begleiter auf dem Velo.  
11817 paprika-redwood | 11817 tin-shale | 11817 azure-lapis

Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter [vcs-boutique.ch](http://vcs-boutique.ch)



Je nach Kontext durchaus ein probates Verkehrsmittel: Seilbahn im kolumbianischen Medellín – mitfinanziert aus CO<sub>2</sub>-Kompensationsbeiträgen.

## «Das Angebot überzeugt»

**Versicherungen** Sie ist ein Schritt in die richtige Richtung und auf reges Interesse gestossen: die Autoversicherung mit CO<sub>2</sub>-Kompensation. Warum sie auch bei der Sensibilisierung hilft und welches Projekt unterstützt wird, verrät VCS-Experte Ronny Schmid.

Von Nelly Jaggi

Im letzten Herbst hat der VCS gemeinsam mit der Zurich Versicherung und der Klimaschutzorganisation myclimate ein neues Angebot entwickelt: eine Autoversicherung, bei welcher der VCS im ersten Jahr die CO<sub>2</sub>-Kompensation übernimmt (lesen Sie dazu auch den Beitrag im VCS-Magazin 4/2020 auf Seite 29). Für Ronny Schmid, Versicherungsexperte beim VCS, fällt das Fazit nach der Pilotphase sehr positiv aus: «Unsere Abschlüsse lagen weit über dem üblichen Durchschnitt.» Dieses Vertrauen von Seiten der Kundinnen und Kunden habe ihn besonders gefreut.

Fast 150 Personen haben sich dazu entschlossen, eine solche Versicherung abzuschliessen. Eine davon ist Regula Schärer: «Ich kompensiere selber schon seit zehn Jahren meinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss. Als ich mir im Herbst ein Auto gekauft hatte, war für mich klar, dass ich auch meine Autofahrten kompensieren werde. Daher war ich natürlich sehr erfreut über das neue VCS-Angebot.»

### Sensibilisierungsarbeit

Während CO<sub>2</sub>-Kompensation bei vielen Produkten, zum Beispiel bei Flügen oder Onlinebestellungen, im Buchungsprozess integriert ist, ist es in der Versicherungsbran-

che noch eher unbekannt. «Natürlich können alle privat ihr CO<sub>2</sub> kompensieren. Das ist aber eine grosse Hürde», betont Schmid. Deshalb setzt das VCS-Versicherungsteam auch auf die Sensibilisierung der Kundinnen und Kunden. «Wann immer es sich in einem Beratungsgespräch anbietet, thematisiere ich die Umweltwirkungen des Autofahrens und damit auch die Möglichkeit, CO<sub>2</sub> zu kompensieren», sagt Schmid.

Er will aber nicht alles schönreden: «Es ist uns bewusst, dass CO<sub>2</sub>-Kompensation das Klimaproblem nicht löst. Dennoch will der VCS mit dem Angebot jene unterstützen, die auf ein Auto angewiesen sind.» Im letzten Jahr hätten sich einige ein eigenes Auto gekauft, die vor der Corona-Pandemie darauf verzichtet hatten. Für Schmid ist das Angebot ein Schritt in die richtige Richtung: «Wir generieren nicht bloss Einnahmen, sondern können einen Teil davon in ein sinnvolles Projekt investieren.»

### Unterstützung für nachhaltigen Verkehr

Mit dem neuen Angebot wurden gesamthaft 350 Tonnen CO<sub>2</sub> kompensiert – als Berechnungsgrundlage dient der durchschnittliche Verbrauch eines Autos von 2,4 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr, der je nach Antrieb variiert. Das

entspricht über 5000 Mal der Strecke Bern–Zürich hin und zurück mit dem Auto.

Mit den knapp 10000 Franken, die so zusammengekommen sind, unterstützt der VCS ein Projekt in der kolumbianischen Stadt Medellín. Deren Einwohnerinnen und Einwohner nutzen seit jeher überfüllte, veraltete Busse, Taxis, Autos oder Motorräder, um zur Arbeit und in die Stadt zu gelangen. Zwar gibt es im Zentrum eine Metro, die Linien sind aber nur ungenügend ausgebaut. Nun soll eine neue Seilbahn die öffentlichen Verkehrsmittel auf innovative und klimafreundliche Weise ergänzen.

Nach Abschluss der Pilotphase steht für Schmid fest: «Das Angebot überzeugt. Wir werden es in diesem Jahr erneut anbieten.» ■

### Helfen Sie mit

Fahren auch Sie CO<sub>2</sub>-neutral. Verlangen Sie eine Offerte bis am 30. Juni 2021 und profitieren Sie von den Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder: per Telefon unter 031 328 58 21 oder online



unter

[www.verkehrsclub.ch/klimaneutral-fahren](http://www.verkehrsclub.ch/klimaneutral-fahren)

# Die italienische Stimme des VCS

Von Giulia Coviello



© zvg

Veronica Soldati ist seit September 2020 Sektionsleiterin vom ATA SI.

**S**echs Jahre nach der Gründung des VCS Schweiz entstand 1985 im Tessin die Associazione Svizzera Traffico AST. Später in ATA sezione della Svizzera italiana (ATA SI) umbenannt, vertritt sie heute als italienischsprachiger Pol die Interessen des VCS im sonnigen Süden der Schweiz.

Seit letztem September leitet Veronica Soldati die Geschicke der ATA SI. Sie ist sich der wichtigen Funktion ihrer Sektion bewusst: «Wir betrachten uns als Bollwerk mit einer moralischen Verpflichtung, die regionalen Projekte und deren Entwicklungen zu überwachen.» Soldati will verhindern, dass ihr «wunderschöner Kanton von Verkehr, Zement und Smog verschluckt wird».

Die Tessinerinnen und Tessiner sollen deshalb für mehr Bewusstsein und Weitsicht im Verkehrsverhalten sensibilisiert werden. «Diejenigen, die bereits öffentliche Verkehrs-

**Engagement** Nicht nur die Sprache unterscheidet das Tessin vom Rest der Schweiz – das Verkehrsverhalten wird von einer autofreundlichen Mentalität beeinflusst. Sektionsleiterin Veronica Soldati erklärt, wie sie sich für einen nachhaltigen Verkehr im Tessin einsetzt.

mittel nutzen, dürfen es nicht verlernen, und der Rest soll sich ermutigt fühlen, nachhaltiger zu reisen», erklärt sie. Eine Aufgabe, die durch die Tessiner Mentalität, die Arbeitsweise der Politik und die Topografie des Kantons erschwert wird.

## Verbindung zwischen Nord und Süd

Als internationale Drehscheibe ist der Kanton Tessin das Bindeglied zwischen dem Norden und Süden der Schweiz sowie zu Italien. Angemessene Mobilitätsbedingungen und bessere Regionalzugangebote beeinflussen nicht nur das Verkehrsverhalten im Kanton, sondern sorgen auch für einen funktionierenden internationalen Güter- und Personenverkehr.

Eine wichtige Verbindung ist der neue Ceneri-Basistunnel (CBT). Als Teil der NEAT wurde dieser im Dezember 2020 eröffnet. Er verkürzt die Reisezeiten im nationalen und internationalen Bahnverkehr, aber auch im Pendlerverkehr zwischen den Tessiner Agglomerationen.

Mit der Inbetriebnahme des CBT haben sich die Reisezeiten auf wichtigen Strecken halbiert – die Strecke zwischen Locarno und Lugano dauert neu nur noch 29 Minuten. Zusätzlich wird im April 2021 mit dem

## Kulturell geprägtes Verkehrsverhalten

Das Verkehrsverhalten der Tessinerinnen und Tessiner charakterisiert sich durch einen hohen Motorisierungsgrad und eine tiefe Nutzung des öffentlichen Verkehrs. Laut Soldati liegt der Grund dafür nicht nur an der lokalen, autofreundlichen Mentalität, sondern auch an der Anwesenheit einer Reihe von Politikern, die keinen Dialog mit den Verbänden führen. «Inzwischen beteuern fast alle die Wichtigkeit einer nachhaltigen Entwicklung, bauen aber gleichzeitig Strassen und Parkhäuser aus», erklärt sie.

Der zunehmende Strassenverkehr im Tessin führt zu mehr Lärm und mehr Luftverschmutzung, was die Lebensqualität der Tessinerinnen und Tessiner beeinträchtigt. Zwei Petitionen, eine für «weniger umweltbelastenden Verkehr, mehr Grün am Bahnhof», die andere für «ein fussgängerfreundlicheres Lugano», sollen das Zentrum von Lugano lebenswerter und attraktiver machen. Denn neun von zehn Personen, die nach Lugano fahren, tun dies mit dem Auto.

Die ATA SI verstärkt die Stimmen derjenigen, die heute bereits auf den Fuss- und den Veloverkehr sowie die öffentlichen Verkehrsmittel setzen. Als Hobbyvelofahrerin

**«Diejenigen, die bereits öffentliche Verkehrsmittel nutzen, dürfen es nicht verlernen, und der Rest soll sich ermutigt fühlen, nachhaltiger zu reisen.»**

Veronica Soldati

neuen Fahrplan und der Bahngleisverdoppelung die Frequenz der Verbindungen erhöht. «Da muss der Zürcher, der das Tram im Minutentakt zur Verfügung hat, vielleicht schmunzeln. Für Tessinerinnen und Tessiner ist eine direkte Verbindung von Lugano nach Locarno im 30-Minuten-Takt ein enormer Schritt vorwärts», kommentiert Soldati.

verfolgt Soldati auch ein persönliches Ziel: Die Bedürfnisse der Velofahrerinnen und -fahrer sollen mitberücksichtigt werden. Soldati, die mehrere Jahre in der Deutschschweiz gelebt hat, ist sich der Mentalitätsunterschiede ihres Kantons bewusst. Obwohl im Tessin weniger einfach, hält sie an den «Deutschschweizer Gewohnheiten» fest und ist fast ausschliesslich mit dem



Seit letztem Jahr begleitet das Maskottchen Pinguino Pango den Pedibus. Pango beteiligte sich auch an Aktionen wie Clean Up Lake, Slow Up in Locarno und am Marathon des Abfalls zwischen Bellinzona und Locarno.

Velo oder den öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs.

### Mit dem Pedibus zur Schule

Einen wichtigen Stellenwert hat im Tessin der Pedibus – auch dank des Einsatzes der regionalen Koordinatorin Caterina Bassoli. Der Bus auf Kinderfüssen begleitet seit über 20 Jahren Kinder zu Fuss zur Schule und zählt heute schweizweit 1500 Linien. Auch unter Kindern scheint die Mobilitätskultur im Tessin eine andere zu sein als in der Deutschschweiz. Die Kinder gehen seltener allein mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule. «Der Wunsch, Teil von etwas Grösserem zu sein, ist sehr gross», begründet Soldati.

Die VCS-Aktion «Internationaler Tag zu Fuss zur Schule» mobilisierte am 18. September 2020 200'000 Schülerinnen und

Schüler aus der Westschweiz und dem Tessin. Mit Spielen, Geschichten und Filmen zu den Themen Pedibus und Verkehr wurden Kinder für ein korrektes Verkehrsverhalten sensibilisiert. Auf diesem Weg werden auch neue Freundschaften geknüpft und Selbstständigkeit erlernt.

### Zukünftige Zusammenarbeit

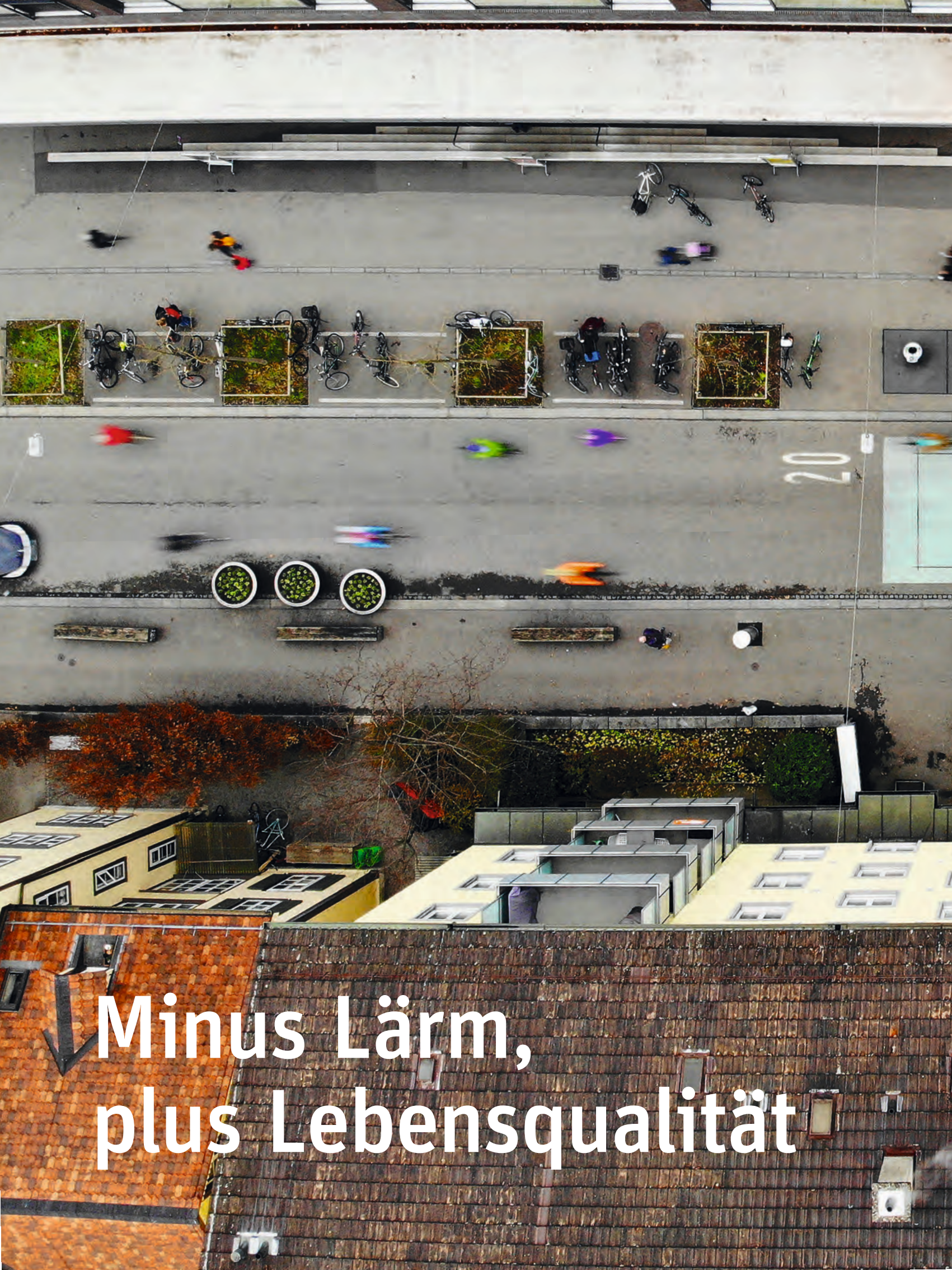
Soldati schaut mit Zuversicht auf die Zukunft des Tessins: «Die Pandemie hat uns noch einmal gezeigt, dass wir das Verkehrsverhalten der Menschen nicht als gegeben hinnehmen können.» Denn wenn Menschen das Gefühl haben, sie müssten Gewohnheiten ändern oder gewisse Situationen vermeiden, sind sie sehr anpassungsfähig. In den kommenden Jahren wird neben den regionalen Themen der Kampf gegen eine dritte Fahrspur auf der Auto-

bahn A2 zwischen Lugano und Mendrisio an Bedeutung gewinnen. Dafür kann die ATA SI – über die Kantonsgrenze hinaus – Unterstützung gebrauchen. Das Gotthardmassiv darf die Sicht auf die wertvolle Arbeit der ATA SI nicht versperren. Denn auch der Rest der Schweiz kann die italienische Stimme des VCS stärken. ■

Giulia Coviello ist Praktikantin beim VCS Schweiz und erinnert sich noch genau an die zahlreichen Kastanienbäume im Malcantone bei Lugano.



Mehr Infos: [www.ata.ch](http://www.ata.ch)



Minus Lärm,  
plus Lebensqualität





Tempo 30 innerorts, Tempo 20 in den Quartieren:  
Der VCS fordert beim Temporegime einen  
Paradigmenwechsel. Temporeduktion ist nicht  
nur eine wirksame und günstige Lärmschutzmass-  
nahme, sondern erhöht die Verkehrssicherheit,  
steigert die Lebensqualität und fördert den Fuss-  
und Veloverkehr.

# Eine Minute für die Verkehrssicherheit

Von Michael Rytz

Weniger Lärm und weniger Unfälle, mehr Wohn- und Lebensqualität: Warum es beim Tempolimit innerorts endlich ein Umdenken braucht.

**T**empo 30 rettet Leben: Helsinki meldete für das Jahr 2019 null getötete Fussgänger, Velofahrerinnen und Kinder. Die «Vision Zero» wurde Realität

dank kontinuierlicher Sicherheitsarbeit, die sich an den verletzlichen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmern orientiert. In Helsinki gilt auf allen Strassen in Wohngebieten und im Stadtzentrum 30 km/h als Tempolimit – auf einigen wenigen innerstädtischen Hauptstrassen sind es 40 km/h. In der Schweiz

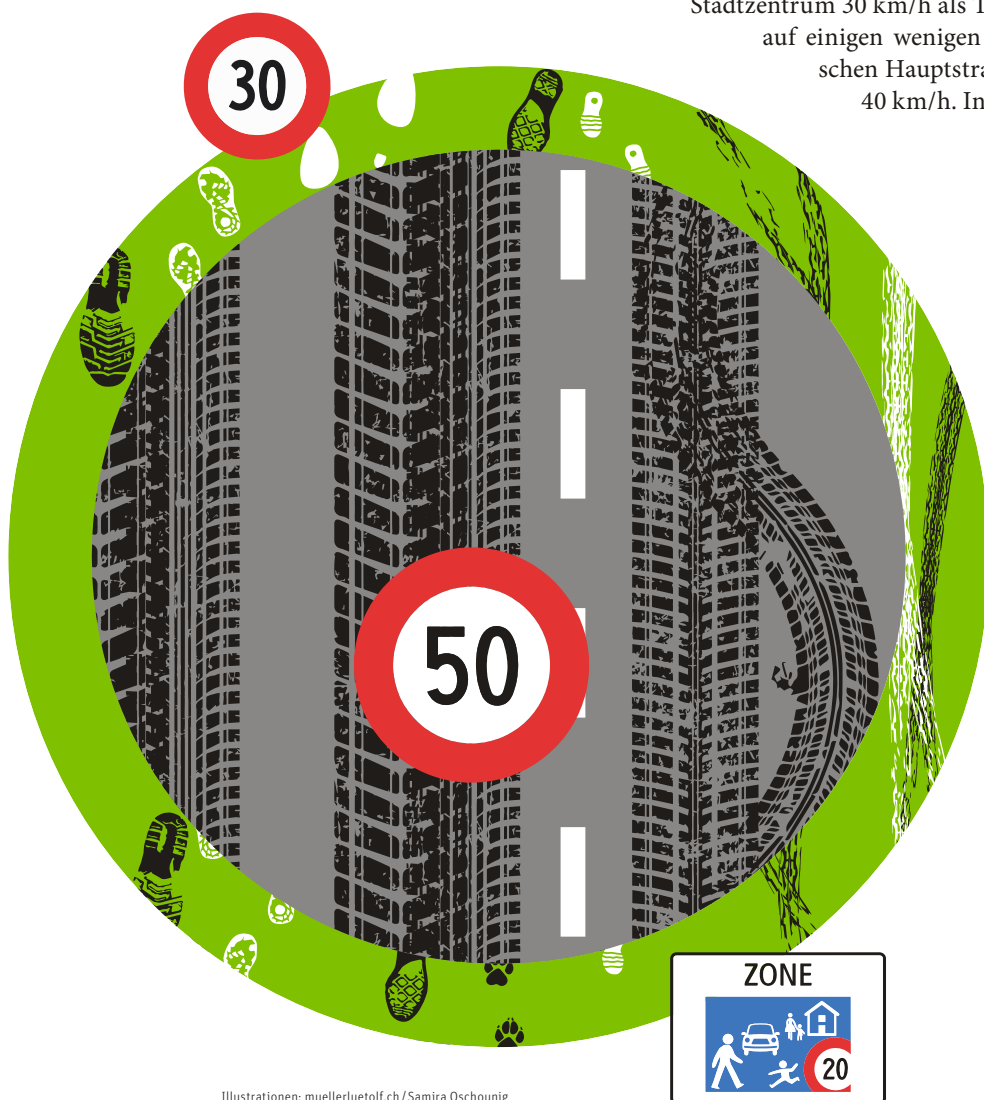
verunfallen auf Tempo-50-Strecken pro Jahr über 1900 Menschen schwer oder tödlich. Nach Berechnungen der Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU liesse sich diese Zahl durch eine konsequentere Einführung von Tempo 30 mindestens halbieren.

Und Tempo 30 schützt vor Lärm: rund drei Dezibel weniger – das entspricht der Halbierung der Verkehrsmenge – im Gegensatz zu Tempo 50. Das Bundesgericht bestätigte die Einführung von Tempo 30 in seiner Rechtsprechung als wirtschaftlich tragbare und wirksame Massnahme zur Bekämpfung von Strassenlärm.

## Mehr Entspannung und Toleranz

Velofahrerinnen und Velofahrer fühlen sich dank kleineren Tempodifferenzen bedeutend sicherer. Für Zu-Fuss-Gehende macht Tempo 30 das Querens der Strasse einfacher. Das Verkehrssystem wird fehlertoleranter, das Verkehrsgeschehen entspannt sich und ist gegenüber Kindern und älteren Menschen toleranter.

Tempo 30 sei auto- und wirtschaftsfeindlich, wird oft ins Feld geführt. Vorwürfe, die aus zwei Gründen nicht haltbar sind: Zum einen hindert ein tieferes Tempolimit kein Auto an der Durchfahrt. Zum anderen fällt der befürchtete Zeitverlust in der Realität deutlich geringer als vermutet aus. Er liegt bei rund zwei Sekunden pro 100 Meter. Hochgerechnet auf eine drei Kilometer lange Autofahrt innerorts macht das eine Minute aus – so lange dauert auch einmaliges Halten an einem Rotlicht. Tempo 30 wirkt zudem stauvermindernd. Die Schweizerische



Illustrationen: muellerluetolf.ch/Samira Oschoung

Es braucht einen Paradigmenwechsel: generell Tempo 30 innerorts, Tempo 50 nur in Ausnahmefällen.

Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten hält in ihrem Forschungsbericht von 2019 fest: «Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit üblicherweise bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.»

### Es braucht ein Umdenken

Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Lebensqualität und die Belebung des öffentlichen Raumes. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen. Aber auch zum Verweilen, zum Spielen oder zur Begegnung. 1997 lancierte der VCS die Initiative «Strassen für alle» und brach damit zum ers-

ters viele Velofahrerinnen, Fussgänger und Autofahrerinnen den Strassenraum teilen. Dort, wo sich

**Tiefere Geschwindigkeiten haben direkte Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität und die Belebung des öffentlichen Raumes. Sie laden ein, vermehrt zu Fuss zu gehen oder das Velo zu nehmen.**

ten Mal eine Lanze für Tempo 30 innerorts. Heute leben rund 40 Prozent der Schweizer Bevölkerung in einer Tempo-30-Zone und profitieren von Wohnqualität und Sicherheit im direkten Umfeld.

Auf verkehrsorientierten Strassen im dichten Siedlungsgebiet kommt Tempo 30 allerdings noch viel zu selten zur Anwendung. Dort also, wo sich beson-

die meisten schweren Unfälle ereignen, und dort, wo die grössten Lärmemissionen entstehen. Leider bestehen nach wie vor rechtliche Hürden, sodass Tempo 30 nicht überall möglich ist, wo dies zweckmässig wäre.

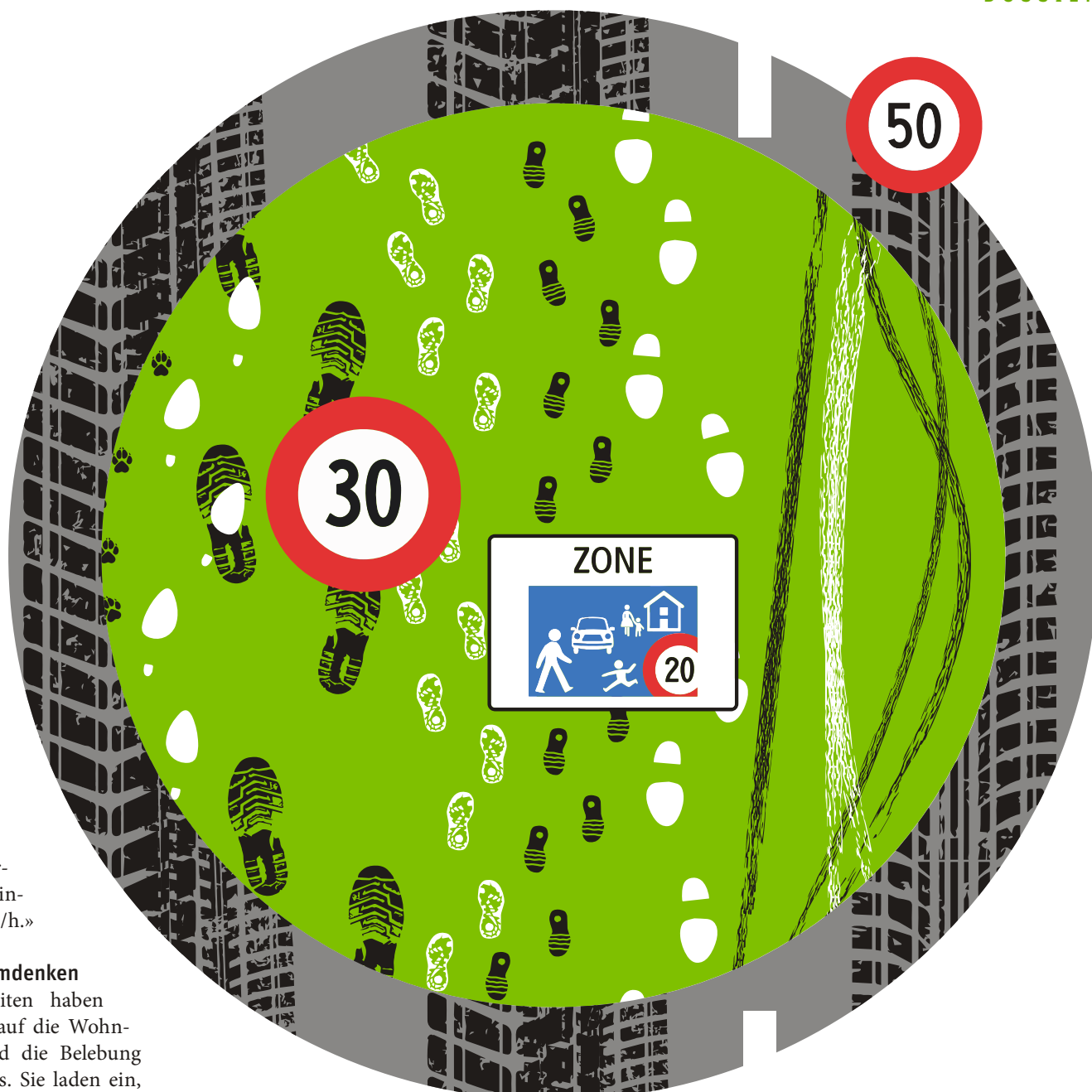
Doch inzwischen wird in der Fachdiskussion Tempo 50 als Regelgeschwindigkeit immer stärker in Frage gestellt.

In der jüngst eingereichten Vernehmlassung zum Strassenverkehrsrecht forderte der VCS den Abbau dieser Hürden. Tempo 30 muss – mit integrierten Begegnungszonen – zur Regel und Tempo 50 zur begründeten Ausnahme werden. ■

Michael Rytz ist beim VCS Schweiz verantwortlich für das Thema Verkehrssicherheit. Er gehört zu den glücklichen 40 Prozent der Bevölkerung, die in einer Tempo-30-Zone leben, und wünscht sich dieses Privileg für alle.



Weitere Infos unter [www.tempo30.ch](http://www.tempo30.ch)



50

30

ZONE



20



Strassen für alle: grossräumige Begegnungszonen in Bern – hier im Obstbergquartier.

Grossstadttauglich: Tempo 30 in Paris (FR).

# Vorbilder der Gemächlichkeit

Von Daniela Sanchez Ruchti,  
Mauro Schmid und Nelly Jaggi

Immer mehr Städte und Gemeinden setzen auf Tempo 30 auf ihren Strassen. Beispiele aus dem In- und Ausland zeigen, dass die Gründe dafür vielfältig sind. Und dass flächendeckende Temporeduktionen möglich sind.

## Ambitioniert: Freiburg

Die Stadt Freiburg will den Strassenlärm reduzieren und die Strassen sicherer gestalten. Seit 2011 hat sie verschiedene Massnahmen zur Sanierung der Strassen ergriffen, um die Lebensqualität der Einwohnerinnen und Einwohner zu verbessern – beispielsweise durch lärmarme Beläge. Nun hat die Stadt beschlossen, das Tempolimit auf mehr als 75 Prozent des Strassennetzes sowohl tagsüber als auch nachts auf 30 km/h zu senken. Die kostengünstige, einfache und effiziente Massnahme wird ab Mitte 2021 umgesetzt und ermöglicht eine Lärmreduktion von 2 bis 4,5 Dezibel.

## Bevölkerungsnah: Bern

Schluss mit unübersichtlichen Schilderwäldern: Die Stadt Bern setzt nicht nur auf kleine Begegnungszonen, sondern auch auf grossflächige Begegnungszonen

mit Tempo 20. Die erste entstand 2016 im Burgfeldquartier im Nordosten der Stadt. Bern setzt dabei nicht nur auf aufwändige und teure bauliche Massnahmen, sondern auch auf günstige Varianten, wie Bodenmarkierungen oder Beschilderungen. Was vor zehn Jahren in einigen Kreisen noch Entsetzten auslöste, wird heute auch vom lokalen Gewerbe getragen, wie das Beispiel Obstberg zeigt. Die Stadt Bern setzt bei der Planung ihrer Begegnungszonen auf einen Bottom-up-Ansatz: Die Initiative muss direkt aus der Bevölkerung oder von den Quartierorganisationen kommen.

## Überraschend: Paris

Frankreich hinkt nicht nach, was die Einführung von Tempo-30-Zonen betrifft. Das Tempolimit wurde im ganzen Land drastisch auf 30 km/h gesenkt. Auch dank des im Jahr 2002 eingeführten und von der Schweize-

rischen Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU inspirierten Konzepts «Ville 30». Immer mehr Städte und Agglomerationen schliessen sich dieser Veränderung an, so zum Beispiel die Stadt Paris, in der seit 2017 auf 45 Prozent der Verkehrsachsen Tempo 30 gilt, oder die Stadt Lorient in der Bretagne, die 2009 als erste ein Tempolimit von 30 km/h eingeführt hatte. Heute bestehen mehr als 90 Kilometer der Stadt in der Bretagne aus Tempo-30-Zonen.

## Jena, Deutschland

Im Jahr 2009 beschloss die Stadt Jena, auf mehreren Hauptverkehrsachsen nachts Tempo 30 einzuführen. Damit sollten die hohen Lärmemissionen bekämpft werden. Doch das Thüringer Verwaltungsgericht hob die Signalisierung wieder auf, weil es sich bei den betroffenen Strassen um Bundesstrassen handelte, die nicht in der Kompetenz der Stadt lagen.



Ruhigere Nächte dank Tempo 30 in Lausanne.

Die Stadt Jena argumentierte daraufhin beim Landesverwaltungsamt, dass Tempo 30 die einzige Massnahme sei, mit der sich die Lärmschutzvorgaben mit vertretbarem Aufwand realisieren liessen. Unterstützt wurde diese Behauptung durch Messungen der lokal ansässigen Hochschule, die zeigten, dass die Massnahme den Lärm deutlich zu reduzieren vermochte. Damit war die Stadt erfolgreich und erreichte, dass 2014 wieder Tempo 30 in der Nacht signalisiert wurde.

**Konsequent: Bilbao**  
Mehr Ruhe, Nachhaltigkeit und Sicherheit für die Einwohnerinnen und Einwohner – das waren die zentralen Elemente der Kampagne 30-30 in Bilbao. Die Stadt ist damit im Jahr 2020 die erste Stadt mit mehr als 300 000 Einwohnenden, die auf der Mehrheit ihrer Strassen Tempo 30 einführt. Bereits 2018 hatte die baskische Stadt ihren Kampf gegen Strassen mit Tempo 50+ aufgenommen und auf mehr als 80 Prozent der Verkehrsachsen Tempo 30 eingeführt.

**Fussgängerfreundlich: Helsinki**  
2019 starb in der finnischen Hauptstadt keine einzige Fussgängerin, kein einziger Fussgänger durch den Verkehr. Seit einigen Jahren verfolgt die Stadt ein Programm, das mit gezielten Massnahmen die Sicherheit des Verkehrs in der Stadt verbessern will. Einer der Schlüsselfaktoren ist die massive

Senkung des Tempolimits. Tatsächlich hat die Stadt ihre Strassen seit einigen Jahren grösstenteils in Tempo-30-Zonen organisiert. Nur auf einigen wenigen Hauptachsen gilt Tempo 50. Helsinki beweist damit, dass eine Senkung des Tempolimits zu einer besseren Verkehrssicherheit beiträgt – insbesondere für die Fussgängerinnen und Fussgänger.

**Nächtlich: Lausanne**  
Seit 2017 hatte die Stadt Lausanne ein Tempolimit-Pilotprojekt durchgeführt, das im Jahr 2019 definitiv umgesetzt wurde. Zwischen 22 Uhr und 6 Uhr gilt auf den Hauptachsen der Stadt Tempo 30. Das ist eine Premiere in der Schweiz. Seit mehreren Jahren ergreift die Stadt zudem verschiedene weitere Massnahmen zur Bekämpfung des Strassenlärms. Die Waadtländer Hauptstadt begnügt sich ausserdem nicht nur mit einer nächtlichen Einschränkung: So hat Lausanne seit 1993 mehr als 40 Tempo-30-Zonen eingeführt. Seit Frühling 2021 setzt die Stadt die Umgestaltung fort, indem sie die Avenue de Montoie, die wichtige Transitachse, einschränkt. Mit dieser Veränderung gehen auch Projekte wie zum Beispiel Abstellplätze für Velos in der Avenue einher.

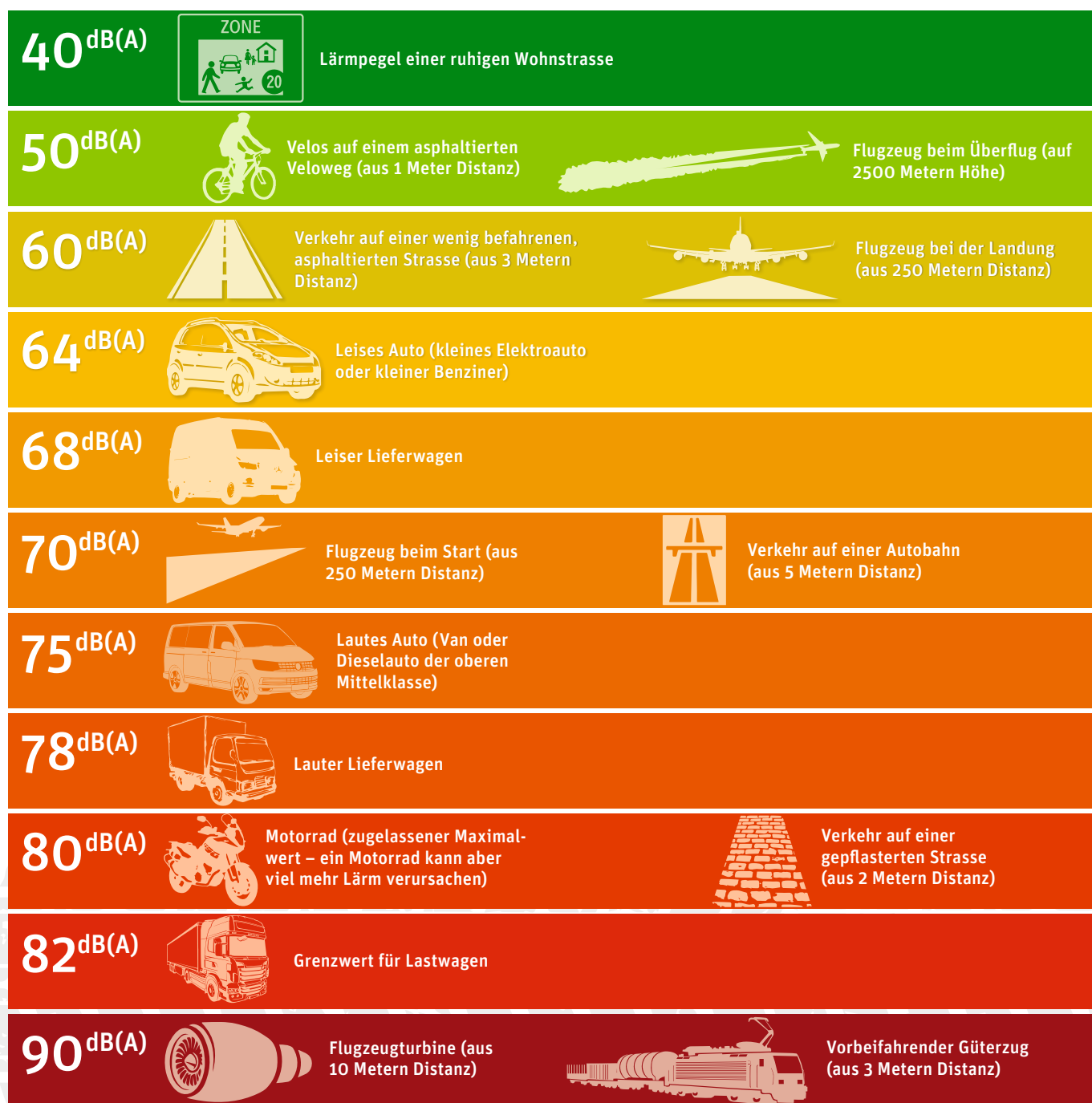
**Modernisiert: Maisprach**  
In der Gemeinde Maisprach im Baselbiet lag das Tempolimit auf allen

Gemeindestrassen seit vielen Jahren bei 40 Stundenkilometern. Dies entsprach jedoch nicht mehr den Vorschriften: Entweder soll Tempo 30 oder Tempo 50 gelten. Deshalb hat der Kanton Baselland die Gemeinde aufgefordert, ihre Signalisationen anzupassen. Gestützt auf ein Verkehrsgutachten beantragte der Gemeinderat die flächendeckende Einführung von Tempo 30. Der Antrag wurde daraufhin an der Gemeindeversammlung angenommen, genauso wie der damit verknüpfte Umsetzungskredit. Argumente waren insbesondere die verbesserte Verkehrssicherheit sowie fehlende Trottoirs und unübersichtliche Bereiche. Noch ist das Ganze aber nicht definitiv, denn gegen den Kredit wurde das Referendum ergriffen und die Bevölkerung muss erneut darüber befinden.

**TEMPO 30 FÖRDERT DEN FUSS- UND VELO-VERKEHR:**  
Wer Velo fährt oder zu Fuss geht, ist sicherer unterwegs – subjektiv und objektiv.

# Was ist laut?

Autolärm ist nicht gleich Autolärm. Bei hohen Tempi sind die Reifen entscheidend – SUV mit breiten Reifen verursachen mehr Lärm. Die Fahrweise hat einen Einfluss auf die Lautstärke und ein schlecht gewartetes Velo macht auch Krach: eine Lärmkala mit Abweichungen.



# Tödlicher Lärm und teure Stille

Von Camille Marion

Lärmige Strassen in den urbanen Zentren schaden der Lebensqualität. Die von der Lärmbelastung ausgehenden gesundheitlichen Probleme und sozialen Ungerechtigkeiten lassen sich am besten mit der generellen Einführung von Tempo 30 bekämpfen.

Letzten Frühling meldete sich ein Kollektiv von Waadtländer Ärztinnen und Ärzten in herausforderndem Ton zu Wort: «Die generelle Einführung von Tempo 30 auf den Strassen würde Gesundheit, Lungenfunktion und Schlaf verbessern. Wetten?» Die Ärzteschaft zeigte sich besorgt über den Verkehrslärm und über dessen Einfluss auf die Gesundheit. Neu ist das Problem nicht, aber der Lockdown hat gezeigt, wie stark weniger Lärm die Lebensqualität erhöht.

Der Bund schätzt, dass in der Schweiz tagsüber eine Million Menschen vom Strassenverkehr ausgehende Lärmbelastungen über der gesetzlichen Norm ertragen müssen. Von ihnen leben mehr als neun Zehntel in der Stadt. Verantwortlich für die Lärmbelastung sind nicht so sehr Flugzeuge und Züge als vielmehr Motorfahrzeuge.

## Folgen für die Gesundheit ...

Tagsüber regelmässig dem Strassenverkehrslärm ausgesetzte Personen leiden unter Konzentrations- und Gedächtnisstörungen sowie generell unter Leistungsabfall, auch die Kinder. Nachts stören die Lärmbelastungen den Schlaf, was Schlaflosigkeit, Tagesmüdigkeit, Schläfrigkeit, Stress und Reizbarkeit zur Folge hat. Dazu können Herzprobleme, hoher Blutdruck oder Diabetes kommen. In der Schweiz werden rund 500 frühzeitige Todesfälle pro Jahr der Lärmbelastung zugeschrieben.

Zwar gewöhnt sich das Gehirn an den Lärm, nicht aber das Herz-Kreislauf-System; es reagiert auch im Schlaf auf Lärmstimuli: An- und abschwel-

lender Strassenverkehr führt zu Dezibelspitzen, die sich im Anstieg der Blutdruckwerte spiegeln. Regelmässige nächtliche Lärmstimulation, auch bloss in Form von kurzen Belastungen, führt deshalb zu langfristigen gesundheitlichen Problemen.

## ... und das Portemonnaie

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) erhebt die Lärmbelastung in der Schweiz detailliert. Die Messungen zeigen auf,

**Nachts stören die Lärmbelastungen den Schlaf, was Schlaflosigkeit, Tagesmüdigkeit, Schläfrigkeit, Stress und Reizbarkeit zur Folge hat.**

wo die Belastung am höchsten ist. Das Ergebnis bildet die gesellschaftliche Realität insofern ab, als die am besten vor Lärm geschützten Quartiere auch die wohlhabendsten sind. Lärm beeinträchtigt also nicht nur die Lebensqualität, sondern vertieft auch gesellschaftliche Gräben: Erschwingliche Wohnkosten sind an die Unannehmlichkeiten eines lärmbelasteten Quartiers gekoppelt.

## Beste Lösung: weniger Tempo

Ansätze zur Bekämpfung der Lärmbelastung wie Flüsterbeläge oder immer leisere (Elektro-)Autos setzen bei den Ursachen des Problems an. Die zugleich wirksamste und billigste Massnahme aber bleiben Geschwindigkeitsbeschränkungen. So senkt die generelle Einführung von Tempo 30 statt Tempo 50 die Lärmbelastung massiv.

Das BAFU weist zudem darauf hin, dass die empfundene Belästigung stärker sinkt als die tatsächliche Lärmreduktion. Weil der Verkehr bei niedriger Geschwindigkeit viel flüssiger läuft, fallen die Lärmspitzen beim Anfahren der Fahrzeuge weg. Wird Tempo 30 im Sinn einer Trendumkehr zur Norm, sinkt nicht nur die Lärmbelastung, auch das soziale Gefälle nimmt ab. ■



# Die Entschleunigung der Schweiz



© Schweizerisches Sozialarchiv

Der VCS hat's erfunden:  
«Strassen für alle» forderte  
Tempo 30 innerorts.

Gute alte Zeiten? Von wegen. 1971 erreichte das Massaker auf Schweizer Strassen seinen Höhepunkt: 1773 Tote. Danach wurden immerhin Tempolimiten ausserorts und auf Autobahnen verfügt (100/130 km/h). Doch die eigentliche Verkehrsberuhigung erschöpfte sich, als der VCS 1979 auf den Plan trat, in ein paar «Wohnstrassen», kleinen Quartierrevieren, wo Tempo 20 galt und Kinder die Fahrbahn zur Spielwiese machen konnten. Wer eine solche Oase einrichten wollte, stand vor einem bürokratischen Hürdenlauf bis hinauf zum damaligen Bundesamt für Polizeiwesen. Autos und Lastwagen brausten mit 60 km/h durch Dörfer und Städte.

Wobei: 1980 wagte der Bundesrat einen Versuch mit Tempo 50 innerorts. Dass dieser mit juristischen Spitzfindigkeiten bekämpft wurde, brachte den Pu-

Von Urs Geiser

Verkehrssicherheit ist eines der Themenfelder, die der VCS seit jeher beackert. Nicht nur Tempo 30/20 wurde so der Boden bereitet, sondern auch einem frappanten Wertewandel.

blizisten Hans A. Pestalozzi ziemlich in Rage. Er sah in seinem Kommentar in der VCS-Zeitung Leute am Werk, «deren Mentalität schlicht kriminell ist». Wer angesichts von über 100 toten Kindern pro Jahr Tempo 50 sabotiere, «plädiert kaltblütig für Mord». Peng, das gab zu reden.

So polemisch der VCS also auftreten konnte, so pragmatisch tat er schon in seinen Anfängen, was er fortan immer wieder tun sollte: Ausloten, was der rechtliche Rahmen zulässt, um den Verkehr zu bändigen. Er wurde dank Fachleuten wie dem Gründervater Urs Michel zum Kompetenzzentrum, verfasste Leitfäden und Handbücher, Musterbriefe und -vorstösse, startete Sensibilisierungskampagnen, stellte Aktionsmaterial zur Verfügung, stand Ratsuchenden bei. 1984 öffnete in Herzogenbuchsee die VCS-Beratungsstelle für Verkehrsberuhigung. Und Tempo 50 innerorts hielt definitiv Einzug.

## Brems- und Beschleunigungsversuche

Während Städte wie Hamburg ihre Quartiere schon flächendeckend mit Tempo 30 aufwerteten, lief in Luzern 1987 ein zaghafter Versuchsbetrieb an. Der TCS meldete Fundamentalopposition an. Ob dadurch beeinflusst oder nicht, die geplanten Weisungen zur Einführung von Tempo-30-Zonen (T30-Zonen) kamen im Entwurf so daher, als wollte das Departement von Bundesrat Kurt Furgler den Gemeinden die ganze Sache recht eigentlich verleiden. Nun setzten der VCS und seine Verbündeten alle Hebel in Bewegung – mit einigem Erfolg.

31 realisierte (und 78 projektierte) T30-Zonen eruierte der VCS im Sommer 1991. Anfang 1994 kam er auf deren 142, im April 1995 dann auf 183 Zonen in

82 Gemeinden. Es ging vorwärts, aber nur im Schrittempo und nicht ohne böse Rückschläge. Nach zwei grossen Jahreskampagnen setzte der VCS zum grossen Sprung an: mit der 1997 lancierten Volksinitiative «Strassen für alle», die innerorts Tempo 30 zur Regel und Tempo 50 zur begründungspflichtigen Ausnahme machen wollte.

Die Zeit schien reif dafür. 1999 beschloss die Stadt Zürich, ihre 80 noch nicht beruhigten Wohnquartiere auf einen Schlag zu T30-Zonen zu machen.



**TEMPO 30  
SORGT FÜR LEBENS-  
QUALITÄT:  
sowohl in Wohnquartieren  
wie auch entlang verkehrs-  
orientierter Strassen und  
in Dorfzentren.**



Um 1980: eine «Wohnstrasse» als kleine Oase in den autoorientierten Städten.



© Thomas Cunz

Der VCS gratulierte, mahnte aber auch, darob den Unfallschwerpunkt Hauptstrassen nicht zu vergessen. Genau dort werde die Bevölkerung durch Abgase, Motorengedröhn und schnell fahrende Autos beeinträchtigt, hielt der Co-Geschäftsleiter des VCS Zürich Markus Knauss fest. Ein Jahrzehnt später dann sollte seine Sektion den Kampf dafür aufnehmen, dass die Stadt bei der Lärmsanierung ihrer Strassen Tempo 30 den gebührenden Platz einräumt (mehr zur aktuellen Situation im Kanton Zürich lesen Sie auf Seite 26).

Vorerst aber war eine herbe Niederlage zu verdauen. Gerade mal 20,3 Prozent der Stimmbewohner sagten am 4. März 2001 Ja zu «Strassen für alle».

### Das Burgdorfer Versuchslabor

Sehr viel besser war die Stimmung am 3. Dezember 2016 an der 20-Jahr-Jubiläumsfeier für die Tempo-20-Zone im

Tempo 30 auf einer verkehrsorientierten Strasse: Hauptstrasse durch Köniz, 2005.



© VCS

Bahnhofquartier von Burgdorf. Ehemalige Beamte, Politikerinnen, Gewerbetreibende und VCS-Leute konnten sich auf die Schulter klopfen für das mutige Experiment, das sie damals im Rahmen der «Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf» gegen vielfältige Widerstände durchgeboxt hatten: die Flanierzone mit generellem Fussgängervortritt. Unter dem Namen «Begegnungszone» hat sie, 2002 als Rechtsnachfolgerin der Wohnstrasse gesetzlich verankert, die Verkehrswelt verändert – in Wohnquartieren und Kernzonen, bei Bahnhöfen oder vor Schulhäusern. Auch in der EU ist sie angekommen, so in Belgien, Frankreich und Österreich. Rund 500 Begegnungszonen – mit Schwerpunkten in Basel, Zürich und Bern – dürften gemäss der Liste, die Fussverkehr Schweiz führt, inzwischen entstanden sein.

Die Beteiligten hätten damals, Ende der Neunzigerjahre, «den Zeitgeist vorweggenommen», bilanzierte der Flanierzone-Protagonist und ehemalige Leiter Verkehrspolitik des VCS Hans Kaspar Schiesser im Interview mit dem VCS-Magazin (Nr. 5/2016). Das gelte auch für «Strassen für alle»: «Was wir damals gefordert haben, wird in zehn Jahren umgesetzt sein.»

### Ungeahnt dynamisch

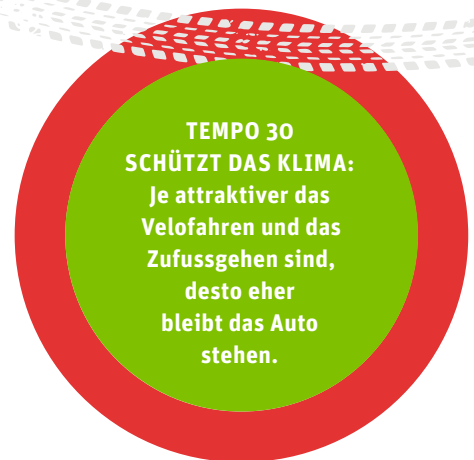
Nun, Bundesrat und Parlament hatten die VCS-Initiative nicht zuletzt mit einem indirekten Gegenvorschlag gebojigt. Dieser erleichterte die Umsetzung von Zonen mit Tempobeschränkung wesentlich. Zahllose Anwohnergruppen, Quartiervereine und Behörden nutzten den neuen Spielraum, unerwartet schnell war Tempo 30 auf Quartierstrassen schlicht normal. Laut einer BFU-Evaluation von 2008 – der Bund führt keine Statistik – waren es Ende 2006 bereits über 2000 Zonen. 2018 trug die Boulevardzeitung «Blick» Angaben aus einigen Kantonen zusammen. Im Kanton Bern stieg die Anzahl T30-Zonen demnach seit der BFU-Evaluation von 137 auf 493, in Freiburg verdreifachte sie sich von 56 auf 172.

Ab Mitte der 90er-Jahre richtete der VCS sein Augenmerk mehr und mehr auch auf die Beruhigung von

Durchgangsstrassen und Hauptachsen. 2010 erfolgte der grosse Durchbruch: Münsingen (BE) erhielt vom Bundesgericht grünes Licht für Tempo 30 auf einem Abschnitt der überlasteten Ortsdurchfahrt. Rekuriert hatte, natürlich, der TCS. Geradezu grotesk war dessen ebenso vergeblicher Widerstand, ebenfalls bis nach Lausanne, gegen Tempo 30 im Dörfchen Sumvitg (GR). Das bahnbrechende Bundesgerichtsurteil zu Tempo 30 aus Lärmschutzgründen, das 2018 im Fall Sevogelstrasse in Basel erging, provozierte dann für einmal der ACS.

So weit, so gut. Doch noch immer entfallen fast zwei Drittel aller Verkehrsunfälle mit Schwerverletzten oder Getöteten auf Innerortsstrassen (vgl. Seiten 18 und 19). Umso bedeutender ist es, dass die BFU heute ins gleiche Horn stösst wie der VCS. Die «Vision zero» wird eine Vision bleiben. Aber sie muss bleiben. ■

Urs Geiser redigiert die Regioseiten im VCS-Magazin und half 2013 als Stadtparlamentarier wacker mit, die SVP zu stoppen, als diese Tempo 30 von den Burgdorfer Hauptachsen präventiv verbannen wollte.





Camille Lepetit spaziert durch die Fussgängerzone von Neuchâtel – sie besteht seit 1979.

# Für ruhigere und sozialere Städte

Der öffentliche Raum soll neu gedacht, die Vormacht des Autos gebrochen werden: Der JungVCS fordert generelle Tempo-20- und Tempo-30-Zonen – damit die Strassen wieder zu einem Treffpunkt werden. Von Camille Lepetit

**W**ie gern erinnere ich mich an die langen Sommertage in meinem Quartier: Wir spielten auf der Strasse Hockey, Fussball oder Verstecken bis zum Einbruch der Dunkelheit. Wir herrschten über die Strasse und kannten jede Ecke. Wenn selten mal ein Auto vorbeifuhr,

## Eine Rückeroberung des öffentlichen Raums ist nötig und möglich.

nahmen wir rasch die Pullis weg, die uns als Tore dienten, lächelten der Person am Steuer zu und spielten weiter.

Meine Kindheit wäre ganz anders verlaufen, wenn in meiner Strasse die Höchstgeschwindigkeit nicht auf 30 km/h

begrenzt gewesen wäre. Nie fühlte ich mich in Gefahr, wenn ich im Quartier unterwegs war. Ich konnte das Fenster tagsüber und nachts offen lassen, ohne dass der Strassenlärm mich störte, und selbst Freunde des Gaspedals konnten ihre subtile Lärmfolter nicht wirklich ausleben. Im Rückblick ist mir klar geworden, in welcher privilegierten Situation ich lebte.

### Zurück zum Miteinander

Wenn wir älter werden, verändert sich unsere Beziehung zur Strasse: Vom Spielplatz wird sie zum Durchgangsort, aber nicht nur. In den Wohnquartieren und Stadtzentren war die Strasse schon immer ein sozialer Ort – und soll es auch bleiben. Auch wenn die Zunahme der Tempo-20- und Tempo-30-Zonen in den letzten Jahren auf andere Gründe zurückzuführen ist, hat sie die Strassen doch einladender gemacht.

Zudem wurden im Zuge der Coronakrise im vergangenen Sommer verschiedene Verkehrsachsen gesperrt, was äusserst erfreuliche Folgen hatte. Treffpunkte wie Restaurants oder Bars erhielten so die willkommene Gelegenheit, ihre Aussenflächen zu vergrössern. Die Krise wurde zum Auslöser für positive Initiativen, die auch in den nächsten Jahren weitergeführt werden dürften.

Eine Rückeroberung des öffentlichen Raums ist nötig und möglich. Von Temporeduktionen würden alle profitieren. Wer sich für weniger Verschmutzung und Lärm einsetzt, wünscht sich auch mehr Sicherheit und Miteinander.

Eine Senkung der Tempolimits führt zu einer qualitativen und quantitativen Verbesserung der Interaktionen – zwischen Passantinnen und Passanten, aber auch zwischen den verschiedenen Mobilitätsformen.

### Eine notwendige Beschränkung

Die gegenwärtige Situation ist günstig für eine allgemeine Geschwindigkeitsreduktion, auch wenn es noch eines grossen Einsatzes bei der Bevölkerung und den Behörden bedarf, um die Berechtigung der Massnahme aufzuzeigen. Der JungVCS fordert einen Paradigmenwechsel und generell verkehrsberuhigte Zonen mit Tempo 30 oder besser noch mit Tempo 20. Für die Bevölkerung, für die Luftqualität und die Umwelt ist es Zeit, den Verkehr zu entschleunigen, die Aufteilung des Raums neu zu denken und die Strassen zurückzuerobern. ■

Camille Lepetit engagiert sich beim JungVCS. Er ist ehemaliger Praktikant beim VCS Schweiz und arbeitet gegenwärtig für die Stadt Yverdon.

**TEMPO 30 WIRKT GEGEN STAU:**  
Innerorts liegt die maximale Leistungsfähigkeit des Verkehrs bei einer Geschwindigkeit von 30 bis 35 km/h.

**VCS aktiv!**

**Engagiere dich mit uns**

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

# Lärmschutz: ein VCS-Kernanliegen

Von Markus Knauss und Gabi Petri

Rund ein Fünftel der Bevölkerung im Kanton Zürich ist von übermässigem Strassenlärm betroffen. Obwohl seit Jahrzehnten die Verpflichtung besteht, die Bevölkerung zu schützen, tun sich die Behörden bisher schwer damit.

Über 300 000 Personen, davon 140 000 allein in der Stadt Zürich, sind von übermässigem Strassenlärm betroffen. Der VCS Zürich setzt sich seit rund zehn Jahren dafür ein, dass die Betroffenen endlich den Lärmschutz bekommen, auf den sie auch einen Rechtsanspruch haben.

Bei den Behörden ist zwar die Einsicht gewachsen, dass Lärmschutz wichtig ist. Allerdings beschränken sich die Massnahmen allzu oft auf reine Pseudolärmsanierungen: Häufig sollen nur Lärmschutzfenster eingebaut werden. Der Lärm wird damit nicht reduziert. Lärmschutzfenster gelten aber explizit nicht als Lärmschutzmassnahme. Die Kosten müssen die Lärmbetroffenen selber übernehmen – ein Hohn auf das im Umweltschutzgesetz festgeschriebene Verursacherprinzip.

## Grund zum Optimismus

Deshalb ist der VCS Zürich gezwungen, das auch vom Bundesgericht wiederholt bestätigte Recht auf eine substantielle und wirksame Lärmreduktion auf dem Rechtsweg einzufordern. Die beiden wichtigsten Instrumente dazu sind Tempo 30 und lärmarme Beläge. Der VCS Zürich hat in den letzten zehn Jahren rund 30 Einsprachen eingereicht. Gerade in den letzten Jahren haben Anwohnergruppen tatkräftig beim Suchen von Einsprechenden mitgeholfen. Obwohl die Rechtslage klar und eindeutig ist, dauert es oft zwei bis drei Jahre, bis überhaupt einmal erstinstanzlich entschieden wird.



© VCS Zürich

In Ottenbach und Obfelden soll für viel Geld eine Umfahrsstrasse gebaut werden, doch die Ortszentren sollen keine Lärmsanierung mit Tempo 30 erhalten. Dagegen hat der VCS Zürich Einsprache erhoben.

Immerhin: Da der VCS Zürich seit vielen Jahren konsequent einen wirklichen Lärmschutz gerade entlang von dicht bewohnten Strassen einfordert, konnten schon tausende von Personen von einem verbesserten Lärmschutz profitieren. Und nicht zuletzt bringt Tempo 30 einen deutlichen Sicherheits-

gewinn. Viele Fälle sind noch hängig. Wir sind aber optimistisch, dass die Behörden gar nicht anders können, als den Schutz vor Strassenlärm für die Bevölkerung zu verbessern. ■

Markus Knauss und Gabi Petri leiten seit vielen Jahren die Geschicke der VCS-Sektion Zürich.

## Luzern: Crowdfunding für den Lärmschutz

Strassen gelten als lärmsaniert, obwohl gar nichts getan wurde: Mit sogenannten «Erleichterungen» erteilt sich der Kanton quasi selbst eine Ausnahmebewilligung, den Lärm nicht senken zu müssen. Damit bleibt die Lärmbelastung trotz «lärmschutzrechtlich abgeschlossener Sanierung» unverändert hoch. Einer, der sich dagegen wehrt, ist Dominik Hertach, Geschäftsleiter der VCS-Sektion Luzern. Er hat – noch vor seinem Antritt als Geschäftsleiter – als Privatperson eine Beschwerde lanciert, die der VCS Luzern unterstützt. Mittels Crowdfunding hat Hertach nun erfolgreich Geld gesammelt, um den Fall «Luzernerstrasse Kriens» vor Bundesgericht zu ziehen. Im Erfolgsfall erhalten alle anderen «papiersanierten» Strassen die Möglichkeit, wirklichen Lärmschutz einzufordern.

**TEMPO 30  
ERHÖHT DIE  
SICHERHEIT:**  
Jedes zweite Menschenleben  
könnte gerettet,  
jeder zweite schwere  
Unfall vermieden  
werden.

## Nachhaltig geniessen in Interlaken



Geniessen Sie erholsame Tage in der «Backpackers Villa Sonnenhof» in Interlaken. Das Angebot versteht sich inklusive einfachen Frühstücks, Nutzung der Selbstkocherküche, kostenlosen Wifi, Parkplatz, Eintritt ins öffentliche Hallenbad und Gratisnutzung der Ortsbusse. Selbstverständlich sind auch Kurtaxe, MwSt. und 100 % CO<sub>2</sub>-Kompensation durch myclimate.org dabei. Die «Backpackers Villa Sonnenhof» verfügt zudem über eine Solaranlage und eine E-Tankstelle.

**Für Schnellentschlossene der Winterlaken-Hit bis 18. April 2021:** Ab zwei Übernachtungen gibt es die Winterlaken Card für Fr. 35.– pro Tag (Kinder: Fr. 20.–) inkl. Schneesport Jungfrau-Region (Grindelwald-Wengen-Mürren) für Ski, Schlitteln oder Wandern und 20 Prozent Rabatt auf Ski-/Schlittenmiete.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

33 % Rabatt auf sämtliche Übernachtungen, zum Beispiel 2 Übernachtungen im Familienzimmer mit Dusche/WC ab Fr. 215.– statt Fr. 322.–

**Bestellen:** [www.villa.ch](http://www.villa.ch) mit Rabatt-Code: vcs21

## Hochwertige Bioweine

Die Qualität der Weine aus biologischem Anbau ist heute höher als je zuvor. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzer von Amiata auch auf eine möglichst hohe Biodiversität und verzichten vollkommen auf chemisch-synthetische Spritzmittel.

In der Selektion von Amiata findet man Raritäten, die nur in kleinen Mengen von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben stammen – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.



### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 98.– (statt Fr. 128.–) inkl. portofreien Versands.

**Bestellen:** mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs). Angebot gültig bis 31. Mai 2021, solange Vorrat.

## Saatgut-Set «Urban Gardening»



Acht Samentüten für frisches Grün während der ganzen Saison! Diese Sorten benötigen nur minimale Gartenkenntnisse und fühlen sich nicht nur im Garten, sondern auch im Hochbeet und in grösseren Töpfen auf dem Balkon wohl. Das Biosaatgut wird von der Familie Zollinger im Wallis gezüchtet und ist bestens an das hiesige Klima angepasst. Es beinhaltet Saatgut für: Radieschen, Schnittsalat, Rucola, Frühkarotten, Gurken, Basilikum, Blumenmischung «Bienenweide» und Sonnenblumen.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Spezialpreis Fr. 31.– inklusive Lieferung, gratis dazu unseren praktischen Gartenguide. Angebot gültig bis 31. März 2021, solange Vorrat.

**Bestellen:**

per E-mail an [info@zollinger.bio](mailto:info@zollinger.bio), Vermerk «VCS-Samenset».

## Ortlieb Commuter Daypack City – ein wetterfester Weggefährte

Hier passt alles rein für einen Tag im Büro – egal ob sich das Büro auf der Wiese, im Café oder in der alten Fabrik am anderen Ende der Stadt befindet. Der Ortlieb Commuter Daypack City ist ein wasserdichter Stadtrucksack aus leichtem, strapazierfähigem und PVC-freiem Nylongewebe. Mit seinem Rollverschluss, dem grossen Haupt- und dem gepolsterten Notebookfach ist er bei jedem Wetter ein sicherer Ort für mitgeführte Unterlagen und technische Geräte. Zudem sorgen die Schaumrückenpolsterung und die luftdurchlässigen Träger für enormen Tragekomfort. Ausgeklügelte Details wie Befestigungslaschen für Bügelschloss und Rücklicht sowie ein Reflexlogo machen den Commuter Daypack City – made in Germany – jederzeit zu einen angenehmen Weggefährten.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Commuter Daypack City ist mit dem Volumen von 21 Litern in den Farben black, mustard, petrol oder mit dem Volumen von 27 Litern in den Farben black und dark chili zum Preis von Fr. 159.– (statt Fr. 189.–) mit Rabatt-Code mag0121 erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 21. März 2021.

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



## Wildsocks – nachhaltige Socken



Die Unternehmensphilosophie des Sockenherstellers Wildsocks basiert auf nachhaltiger Entwicklung der gesamten Lieferkette. So setzt sich das Berner Label für umweltschonende Herstellungsverfahren ein, um die Gesundheit aller an der Textilkette beteiligten Personen zu schützen: von den Arbeitnehmenden der Produktion bis hin zu den Endverbrauchern. Die Produktionskette ist nach den Detox-Richtlinien von Greenpeace ausgelegt, mit dem Ziel, ein Produkt von höchster Qualität ohne schädliche Substanzen zu gewährleisten. Während Idee und Design aus der Schweiz stammen, werden die Socken im nahen Norditalien aus GOTS-zertifizierter Bio-Baumwolle produziert.

Egal ob uni, bunt oder gemustert, die Socken für Damen und Herren sind mit einem Bio-Baumwoll-Anteil von 80 Prozent angenehm und mit gutem Gefühl zu tragen.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Wildsocks sind in den abgebildeten Farbvarianten in den Grössen 37–40 und 41–44 mit dem Rabatt-Code mag0121 zum Preis von Fr. 13.40 (statt Fr. 16.80) erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 21. März 2021, solange Vorrat.

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

## Kosmetikset «ZiZAN!A Biobotanica»

Bei der Samenernte fallen viele pflanzliche Nebenprodukte an. Daraus machen wir wertvolle Naturkosmetik! Unser neues Kosmetikprojekt hat moderne und angenehme Texturen, kurze Formeln ohne «Nasties», wird nachhaltig hergestellt und verpackt, und das alles ganz ohne Kompromisse bei der Qualität.

### Inhalt:

- Feste Shampoo-Bar «Hydraboost Hair Revival»: mit Blauem Lein (haarstärkende Eigenschaften, reicher Schaum und sehr mild fürs Haar).
- Festes Shampoo im Reiseformat inkl. passender Blechdose.
- Sanfte Handcreme «Happy Hands»: in einer Tube aus recyceltem Holz! Angenehme Textur und feuchtigkeitsspendend. Mit Blauem Lein, Kornblume und Lavendel.
- Wohltuende Bio-Kräuter-Teemischung für entspannte Stimmung.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Spezialpreis Fr. 45.– inklusive Lieferung. Angebot gültig bis 31. März 2021, solange Vorrat.

### Bestellen:

per E-mail an [info@zollinger.bio](mailto:info@zollinger.bio), Vermerk «VCS-Kosmetikset».





Bern



© BVE Kanton Bern

Visualisierung aus den Mitwirkungsunterlagen zum Kreisell Oberburg Nord

Die über Weihnachten (!) erfolgte Auflage des Projekts «emmentalwärts» umfasst Dutzende Dokumente mit vielen hundert

## «emmentalwärts»: Und der Klimaschutz?

**Aktuelle Verkehrsprobleme mit Rezepten des letzten Jahrhunderts lösen: Das ist der Ansatz von «emmentalwärts», wie die Pläne zur Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle neuerdings heissen. Der VCS hat eine ausführlich begründete Einsprache eingereicht.**

Seiten. Eines aber fehlt in den umfangreichen Unterlagen: Die Auswirkungen aufs Klima werden in der für solche Grossprojekte zwingenden Umweltverträglichkeitsprüfung überhaupt nicht untersucht. Als spielten die Pariser Klimaziele hier schlicht keine Rolle. Dies ist umso unverständlicher, als der Kanton damit gegen seine eigene Gesamtmobilitätsstrategie von 2008 handelt, deren drei Eckpunkte so lauten:

«Verkehr vermeiden, verlagern und verträglich abwickeln».

«emmentalwärts» enthält weder Massnahmen, die Verkehr vermeiden würden, noch solche, die zu einer Verlagerung auf den ÖV oder den Velo- und Fussverkehr führen. Im Gegenteil, das Projekt generiert via Kapazitätssteigerungen nachweisbar mehr motorisierten Individualverkehr. Die aufgeführte Kosten-Nutzen-Analyse überzeugt nicht, und

die Berechnungen zum Einfluss des geplanten Tunnels auf den Grundwasserstrom in Oberburg sind zweifelhaft

Der VCS hat aus diesen Gründen Einsprache erhoben. Wir sind überzeugt, dass solche Projekte nicht mehr zeitgemäss sind, vor allem weil sie den Vorgaben einer nachhaltigen Umwelt- und Klimapolitik widersprechen.

**VCS-RG Oberaargau-Emmental**

Andrea Rüfenacht, Vorstandsmitglied

## Parkplätze auf bernischen Pausenplätzen?

Dass Autos Kinder gefährden können, ist nichts Neues. Doch durch die steigende Beliebtheit von SUVs wächst diese Gefahr noch, weil höhere Motorhauben und «bullige» Designelemente die Sicht zusätzlich einschränken. Trotzdem gibt es erstaunlicherweise immer noch Pausenplätze, die als öffentliche Parkplätze genutzt werden – eine

schlechte Kombination mit herumtollenden und im Spiel versunkenen Kindern.

Aus Sorge um die Sicherheit der Schulkinder haben die Grünliberalen Ostermundigen darum eine Volksmotion lanciert. Darin fordern sie, dass während den Unterrichtszeiten keine Autos auf den Pausenplätzen der örtlichen Schulen fahren und parkieren dürfen.

Vom Verbot ausgenommen ist lediglich, wer in der Schule arbeitet. Das Anliegen fand in der Bevölkerung grosses Echo: Die Volksmotion konnte mit dreimal mehr Unterschriften eingereicht werden, als erforderlich wären. Nun liegt der Ball beim Ostermündiger Parlament, das der Sicherheit der Schulkinder hoffentlich Priorität beimessen wird.

Die VCS-Sektion Bern unterstützt solche Fahrverbote vorbehaltlos: Der Pausenplatz gehört den Kindern! Um auch andere Schulareale von Autos zu befreien, sind wir auf Ihre Hilfe angewiesen: Gibt es in Ihrer Gemeinde Pausenplätze mit Autoverkehr? Lassen Sie es uns wissen. Herzlichen Dank für alle Meldungen und Beobachtungen zu diesem Thema an [info@vcs-be.ch](mailto:info@vcs-be.ch)

## Aarwangen: Bahntunnel statt Umfahrung

Beim Projekt für die Umfahrungsstrasse Aarwangen bringt der VCS noch vor der eigentlichen Planaufgabe mit einer Vorstudie eine neue Variante ins Spiel: eine Untertunnelung des Dorfs für die Bahn. Damit

würde die Verschandelung eines Naherholungsgebiets verhindert und könnte nach ersten Berechnungen erst noch die Staatskasse geschont werden.

Dass Aarwangen ein Verkehrsproblem hat, ist unbestrit-

ten. Aus VCS-Sicht ist es aber vor allem die Linienführung der Bahn, welche die Konflikte zwischen den durchschnittlich 15000 Fahrzeugen, den Fussgängerinnen und Velofahrern auflöst. Doch ein Eisenbahnprojekt

wurde bisher nie in Betracht gezogen: Die «Verkehrssanierung Aarwangen-Langenthal Nord» ist, wie leider immer noch üblich, ein reines MIV-Projekt. Das Resultat der einseitigen Planung ist eine Umfahrung, die Mehrverkehr generiert und viel Natur zerstört. Ein rund 1,1 km

### Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

langer Bahntunnel vom Schloss Aarwangen bis ungefähr auf die Höhe der Abzweigung Bützbergstrasse würde die Konflikte zwischen den Verkehrsträgern lösen und wäre umweltmässig eine einwandfreie Alternative. Der VCS

fordert vom Kanton, dass diese Variante ernsthaft geprüft wird, bevor die Bagger im Smaragdgebiet Oberaargau auffahren.

VCS-RG Oberaargau-Emmental  
Christoph Waber, Geschäftsführer

## Der Westast ist gebodigt

**Der jahrzehntelange Kampf gegen das Bieler Autobahnmonstrum ist zu Ende: Am 16. Januar informierte der Kanton Bern, dass das Eidgenössische Departement für Umwelt, Energie, Verkehr und Kommunikation (UVEK) den Westast abschreibt.**

Der Showdown begann vor vier Jahren, als die Behörden das Ausführungsprojekt für die A5-Westumfahrung Biel/Bienne auflegten. Der VCS reichte Einsprache ein und kündigte an, wenn nötig bis vor Bundesgericht zu gehen. Er engagierte sich auch im Komitee «Westast so nicht!», das regelmässig Stadtwanderungen durchführte und so Tausenden vor Augen führen konnte, wie das Bauwerk ganze Quartiere und Naherholungsgebiete zerstören würde.

Der Funken zündete: Im Herbst 2017 liessen sich rund 4000 Menschen für die erste Anti-

Westast-Demo mobilisieren – ein für Biel beispielloses Ereignis. Zur gleichen Zeit präsentierte das Komitee den Gegenvorschlag «Westast so besser», eine durchgehend unterirdisch geführte Autobahn ohne Anschlüsse. Im Frühjahr 2018 dann verlangte eine klare Mehrheit des Stadtparlaments einen von unabhängiger Seite moderierten Einigungsprozess unter Einschluss aller Beteiligten. Die Verantwortlichen hielten an ihrem Projekt fest, worauf im Herbst 5000 Menschen auf die Strasse gingen.

Nun endlich lenkten die Behörden ein und starteten den



Der geschichtsträchtige Massenprotest hat gewirkt.

geforderten Dialog, um aus der Sackgasse herauszufinden. Nach fast zweijährigem Ringen legte das eingesetzte Gremium letzten Dezember seine Empfehlung vor, den Westast nicht weiterzuverfolgen und stattdessen den Fuss- und Veloverkehr sowie den ÖV zu stärken und die Bieler Verkehrsplanung dem Städtebau unterzuordnen. Zur National-

strasse, die auf Grund des Netzbeschlusses des Bundes immer noch irgendwann gebaut werden soll, blieben die Empfehlungen vage.

Damit eröffnen sich Biel neue Chancen für die Stadtentwicklung und eine Verkehrsplanung ohne Autobahn.

VCS-Regionalgruppe Biel  
Urs Scheuss

## Der grosse Wandel braucht seine Zeit

**Die Kantonshauptstadt ist verkehrspolitisch auf die richtige Spur eingeschwenkt. Doch wer mit dem Velo auf Freiburgs Strassen unterwegs ist, mag noch längst kein Loblied singen.**

Gewiss, die Fortschritte sind gewaltig, und der Lockdown hat sich zusätzlich positiv auf die Verkehrssicherheit von allen ausgewirkt. Der Weg zu einer nachhaltigen städtischen Mobilität ist aber immer noch lang und steinig. Ein dauerhafter Velostreifen auf der rechten Seite des Pérolles-Boulevards wäre ein nächster grosser und wichtiger Schritt. Damit die Staus auf den Hauptachsen verschwinden, braucht es aber noch weit mehr neue Infrastruk-

tur für den Fuss- und Veloverkehr, zum Beispiel auf der Route du Jura. Das Velo muss sich harmonisch in die Verkehrsströme einfügen können, in friedlicher Koexistenz auch mit den Fussgängerinnen und Fussgängern.

Der zuständige Gemeinderat Pierre-Olivier Nobs hat in den letzten fünf Jahren mit seinen Equipen ein neues Zeitalter des Velo- und Fussverkehrs eingeleitet und sich mit seiner Hartnäckigkeit über alle politischen

Lager hinweg Anerkennung verschafft. Er braucht nun ein Mandat der Bevölkerung für die nächste Legislaturperiode. Nobs tut, was er verspricht: Auf sein Engagement und seine Tatkraft für die Mobilität von morgen ist Verlass.

Paul Coudret, Präsident

Der Vorstand der VCS-Sektion Freiburg hat beschlossen, die Kandidatur von Pierre-Olivier Nobs bei den Gemeindewahlen im Frühjahr offiziell zu unterstützen.



Freiburg





Ob-/Nidwalden

## Hoch verdiente Anerkennung

Für sein Lebenswerk als Fachstellenleiter öffentlicher Verkehr beim Kanton Nidwalden ist Hanspeter Schüpfer von der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden mit der Auszeichnung 2020 für Mensch und Umwelt geehrt worden.



Am Bahnhof Stansstad nimmt Hanspeter Schüpfer aus der Hand von Daniel Daucourt die symbolische Auszeichnung für seine Verdienste um den öffentlichen Verkehr entgegen.

Die Übergabe des symbolträchtigen Postautomodells fand am 13. November in Anwesenheit von Vertretern von Transportunternehmungen und VCS-Vorstandsmitgliedern statt. Der VCS wolle sich damit im Namen der Fahrgäste – seien es Einheimische oder Touristen – und der Umwelt für ein riesiges Engagement bedanken, hielt Geschäftsleiter Daniel Daucourt fest.

Nidwalden verfügt heute über ein zeitgemässes ÖV-Angebot, basierend auf einer ÖV-Strategie und entsprechenden gesetzlichen Grundlagen. Angebots-erweiterungen werden regelmässig geprüft. All das wurde

nur dank der klaren Haltung und dem wegweisenden Handeln von Hanspeter Schüpfer möglich. Mit ihm hatten all jene, die sich ohne Auto fortbewegen, in der Kantonsverwaltung einen kompetenten Fürsprecher. Leitlinie waren für ihn auch die – in Nidwalden immer noch nicht selbstverständlichen – Grundsätze der 3V-Strategie (Verkehr vermeiden – verlagern – verträglich gestalten).

### Eine Zunahme um 125 Prozent

Die Zahlen im letzten Bericht über die Entwicklung der Mobilität im Kanton Nidwalden zwischen 2005 und 2015 sprechen für sich:

■ Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs lag 2005 bei 81 Prozent. Zehn Jahre später betrug er nur noch 74 Prozent. Die täglich mit dem Auto zurückgelegte Kilometerzahl sank um fast ein Zehntel.

■ Der ÖV-Anteil erhöhte sich in dieser Zeitspanne von 8 auf 18 Prozent – eine satte Zunahme um 125 Prozent!

2015 wurden also die Tagesdistanzen zu ca. einem Fünftel mit Bahn und Bus zurückgelegt. Das ist im landesweiten Vergleich zwar noch immer bescheiden, doch die Entwicklung war gewaltig.

Der Vorstand

## Was Stans nun wirklich braucht

**Die Entlastungsstrasse Stans West ist und bleibt ein problematisches Projekt. Der VCS verzichtet auf eine Beschwerde, hat aber klare Erwartungen an Kanton und Gemeinde.**

Am 25.11.2020 hat der Landrat das generelle Projekt Entlastungsstrasse Stans West mit der Linienführung «Müller-Martini» genehmigt und die Einwendung des VCS Ob- und Nidwalden abgewiesen. Darin kritisierte der VCS insbesondere die fehlende Variantenprüfung, die geringe Entlastungswirkung, die mangelhafte Koordination mit der

Gemeinde Stans und das Fehlen von flankierenden Massnahmen.

Gemäss Bundesgesetzgebung sind Bund, Kantone und Gemeinden verpflichtet, für ihre raumwirksamen Aufgaben die nötigen übergeordneten Planungen zu erarbeiten und diese aufeinander abzustimmen. Ausserdem bedürfen Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum

und Umwelt einer Grundlage im kantonalen Richtplan. Dass die Umfahrungsstrasse dort nur als Zwischenergebnis enthalten ist, heisst: Die erforderlichen Planungen sind noch nicht erfolgt. Der insofern nicht rechtskonforme, bedauerliche Entscheid des Landrats gefährdet übrigens die Mitfinanzierung durch den Bund.

Der VCS verzichtet darauf, eine Beschwerde einzureichen, erwartet aber, dass Kanton und Gemeinde auf Verwaltungs- und politischer Ebene nun am gleichen Strick ziehen. Damit in Stans Lebensqualität und Verkehrs- si-

cherheit spürbar zunehmen, muss der Durchgangsverkehr deutlich abnehmen. Es sind deshalb zwingend umfangreiche flankierende Massnahmen zeitgleich mit der Umfahrung zu realisieren.

Daniel Daucourt

### Einladung zur Mitgliederversammlung

am Dienstag, 4. Mai 2021,  
19.30 Uhr, Glasi-Rest. Adler,  
Hergiswil.  
Traktanden und evtl. Änderungen  
finden Sie auf [www.vcs-ownw.ch](http://www.vcs-ownw.ch)  
(Neustes/Agenda).

### Kurznachrichten

**Kollegi-Sportplatz Stans.** Das Hochbauamt des Kantons will den Parkplatz beim Kollegi-Sportplatz vergrössern – auf Kosten der Grünfläche und von Bäumen. Ein unzumutbares, weder Richtplan- noch zonenkonformes Projekt, fanden wie der VCS auch viele Anwohnende und reichten ebenfalls eine Einwendung ein (eine Parkplatzsanierung inkl. Erweiterung der Veloparkierungsanlage ist unbestritten). Die Gemeinde wird nun mit dem Kanton Gespräche aufnehmen, um den

Parkplatzbedarf zu prüfen. Der VCS hofft auf sinnvolle verkehrsberuhigende Massnahmen fürs ganze Areal.

**Veloverbindung Alpnach–Alpnachstad.** Die Gemeinde Alpnach plant eine über Feldwege führende bessere Schulradwegverbindung nach Alpnachstad. Der VCS plädiert für eine Lösung, die auch für Pendlerinnen und Touristen attraktiv ist, indem – gemäss Richtplan – die Situation für Velofahrende entlang der Kantonsstrasse verbessert wird.



## Wahltag: Schub für die Klimawende!

Am 7. März finden im Kanton Solothurn die Regierungs- und Kantonsratswahlen statt. Um die Klimawende zu schaffen, muss insbesondere im Verkehrsbereich vieles besser laufen.

Von erfolgversprechenden Ansätzen zu zukunftstauglichen, klimafreundlicheren Verkehrskonzepten ist im Kanton Solothurn leider noch wenig zu sehen. Zwar gelang es im letzten Jahr, die Finanzierung von kantonalen Velowegen im revidierten Strassengesetz zu verankern. Die Umsetzung aber lässt auf sich warten.

für fortschrittliche Mobilitätslösungen einsetzen. Sie möchten dies, unverändert motiviert und engagiert, auch weiterhin tun. Damit sich im Kantonsrat aber wirklich etwas bewegen lässt, brauchen die beiden Verstärkung. Nehmen Sie deshalb Ihr Stimmrecht unbedingt wahr und unterstützen Sie die dafür geeigneten Kandidierenden.

Der Vorstand



Heinz Flück / Christof Schauwecker

In der zu Ende gehenden Legislaturperiode konnten sich im Kantonsrat mit Heinz Flück und Christof Schauwecker gleich zwei Mitglieder des VCS-Vorstandes

Unter [www.umweltrating.ch](http://www.umweltrating.ch) finden Sie Informationen zur Umweltfreundlichkeit der neuen und bisherigen Kandidierenden.

Und unter [www.smartvote.ch/de/home](http://www.smartvote.ch/de/home) erfahren Sie, wer sich zum Beispiel gegen den Ausbau der A1 auf 6 Spuren, gegen die Umfahrung Klus und für die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs einsetzt.

© Rolf Bruckert



### Mit Veloverkehr hoch hinaus

Für die Velofahrenden im Kanton Solothurn hat mit 2021 ein wichtiges Jahr begonnen. Der neue Artikel 4 im kantonalen Strassengesetz erlaubt es den Kantonsbehörden, Velowege von kantonalen Bedeutung zu planen, zu realisieren und zu finanzieren. Seit April 2020 ist der neue Langsamverkehrsbeauftragte Sascha Attia an der Arbeit. Seine Stelle ist mit einem 80-Prozent-Pensum dotiert – bei seinem Vorgänger waren es dürftige 20 Prozent. Die nötige Finanz- und Planungskraft, um den Velonetzplan zu forcieren und das solothurnische Velowegnetz zu optimieren, ist nun also vorhanden. Regierungs- und Kantonsrat sind definitiv eingeladen, das vielerorts festgestellte «hohe Potenzial des Veloverkehrs» vermehrt auszuschöpfen. Vordringlich ist, die wichtigsten Achsen in und zwischen den Agglomerationen als «Velovorrangrouten» schneller auszubauen als bisher vorgesehen.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

### Für eine umweltsensible Regierung



Die zwei bisherigen Regierungsrätinnen Brigitt Wyss (Grüne) und Susanne Schaffner (SP) sind langjährige Mitglieder des VCS Solothurn.

Damit bezeugen sie, dass

unsere Themen für sie Gewicht haben. Sorgen Sie mit Ihrem Wahlzettel dafür, dass weiterhin zwei Persönlichkeiten in der Solothurner Kantonsregierung sitzen, die kompetent und gewieft für eine umwelt- und menschenfreundliche Verkehrspolitik eintreten.

### Einladung zur Mitgliederversammlung

Donnerstag, 25. März 2021, 19 Uhr, im Begegnungszentrum «CULTIBO», Aarauerstrasse 72 am Bifangplatz in Olten

Aus bekannten Gründen konnte der VCS Solothurn seinen 40. Geburtstag im letzten Jahr nicht feiern. Die Festivitäten holen wir nach, sobald die epidemiologische Lage Veranstaltungen mit grösserem Publikum wieder zulässt. Die Mitgliederversammlung im März – notgedrungen ohne Rahmenprogramm – dient dazu, den Jahresbericht 2020 vorzustellen, die Rechnung 2020 und das Budget 2021 zu genehmigen, dem Vorstand Decharge zu erteilen und Wahlen durchzuführen. Wir hoffen sehr, dass

wir nach der Versammlung zu einem Apéro einladen dürfen und so Gelegenheit zum Austausch besteht.

Bei Interesse melden Sie sich bitte bis am 4. März 2021 an, per Mail an [info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch) oder 079 884 62 06 (Combox). Bitte Adresse, Telefonnummer und, wenn vorhanden, Mailadresse angeben. So können wir Sie im Bedarfsfall rasch informieren. Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge sind bis am 4. März 2021 an [info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch) einzureichen.

Der Vorstand



Basel-Stadt/Baselland

## Tempo 30 immer beliebter

**Zahlreiche Baselbieter Gemeinden haben seit längerem Tempo-30-Zonen. Bei anderen tat sich in den letzten Monaten viel. Hier ein Überblick.**

In Gelterkinden und Maisprach wurde Tempo 30 an der Gemeindeversammlung angenommen, dann aber das Referendum dagegen ergriffen. Die Abstimmungen werden dieses Jahr stattfinden. Erfreulicherweise ist in Gelterkinden ein engagiertes Pro-Komitee am Werk: Vor vier Jahren sammelte es fast 1000 Unterschriften für seine entsprechende Petition.

Die Signalisierung, die – wie hier in Birsfelden – für gemütlichere und sicherere Quartierstrassen sorgt.



© Florian Schreier

In Niederdorf soll in einem Quartier Tempo 30 zumindest mal geprüft werden. In Bubendorf wiederum wurde Ende letzten Jahres eine Petition mit 815 Unterschriften eingereicht. Sie verlangt die Einführung der bewährten Geschwindigkeitsreduktion auf den Quartierstrassen. Nun ist der Gemeinderat am Zug und muss sich positionieren. Und schliesslich will als letzte Vorortsgemeinde von Basel auch Allschwil Tempo 30 einführen. In den kommenden Monaten sollen die nötigen Gutachten erstellt und die Umsetzung konkret geplant werden.

All diese Beispiele zeigen, dass die mehr und mehr zum Standard gewordene Verkehrsberuhigungsmassnahme von vielen Menschen gewünscht wird, die heute noch auf ihre Vorzüge – mehr Sicher-

heit, Ruhe und Lebensqualität – verzichten müssen (mehr dazu im Dossier dieser Ausgabe). Der VCS beider Basel ist, wo möglich und nötig, behilflich: Wir vernetzen und verbinden, wir mobilisieren unsere Mitglieder.

Florian Schreier,  
Geschäftsleiter

### Mitgliederversammlung am 14. Juni 2021

Wegen der unabsehbaren Entwicklung der Corona-Situation hat der Vorstand entschieden, unsere MV vorsorglich auf Montag 14. Juni festzulegen. Sollten dann Treffen in grösserem Rahmen immer noch nicht möglich sein, werden wir eine Online-Mitgliederversammlung durchführen. Auf unserer Webseite halten wir Sie auf dem Laufenden.

## Parkhäuser unter Parks sind ein Unding

**In Basel-Stadt sind derzeit gleich zwei neue Parkhäuser in Planung, unter dem Tschudi-Park und dem Landhof-Fussballplatz. Gegen beide Vorhaben hat sich unter Direktbetroffenen breiter Widerstand formiert.**

Der VCS beider Basel unterstützt die Gegnerschaft der Bauprojekte auf dem Rechtsweg. Während eine Einsprache gegen das Landhof-Parking noch hängig ist, wurde der Rekurs gegen dasselbe Objekt leider in erster Instanz vom Verwaltungsgericht abgelehnt. Er wird nun vor Bundesgericht weitergezogen. Denn dass mit dem «Versorgen» von Autos unter dem Boden keine Probleme gelöst werden, zeigt schon ein kurzer Blick in die Geschichte.

1987 wurde eine Initiative der Partei der Arbeit (PdA) Basel angenommen, die ein Verbot von neuen Parkings innerhalb des City-Rings zur Folge hatte. Bereits damals fand also die

Idee Zustimmung, den individuellen Motorfahrzeugverkehr aus den Städten zu verbannen. Denn: Parkgelegenheiten – auch unterirdisch erstellte – sind ein Anreiz, sich mit dem Auto in die Städte hinein zu bewegen. Die Schadstoff- und Lärmbelastung, die Gefahren für Fussgängerinnen und Velofahrer und die Behinderung des öffentlichen Verkehrs im engen innerstädtischen Strassenraum werden dabei billigend in Kauf genommen.

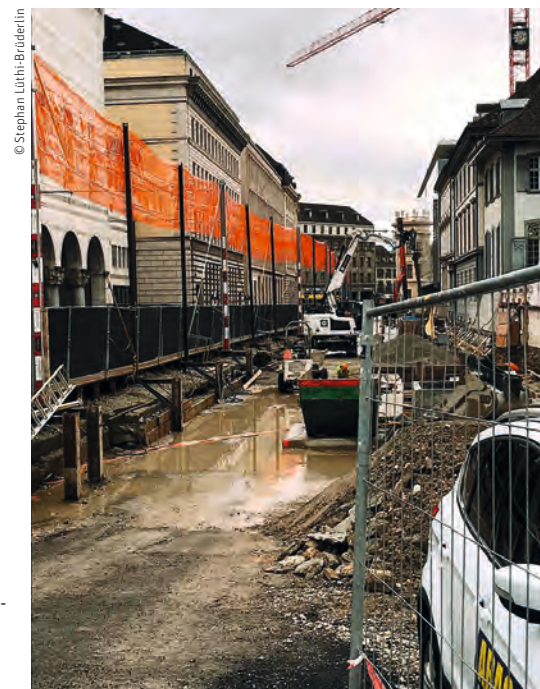
Bis vor zehn Jahren galt dieses Verbot uneingeschränkt. Doch dann brachen Schlaumeier die gesetzliche Abmachung. Das Anliegen einer autofreien Mittleren Brücke wurde im Parlament mit dem Zugeständnis verknüpft,

innerhalb des unvollendeten City-Rings ein Parking bauen zu dürfen. Vom ursprünglich angedachten Standort «Raum Aeschenplatz» wanderten die Projektvarianten stadteinwärts bis zum finalen Standort zwischen Kunstmuseum und Bankenplatz, wo jetzt seit Monaten gebuddelt wird – und die Eingangspforten für die automobilen Kundschaft damit weit geöffnet werden.

Seit Monaten besetzt die Baustelle fürs Kunstmuseum-Parking den St. Alban-Graben beim Kunst- und Antikmuseum. Die Tramverkehr eingleisig, Velos nur in eine Richtung.

### Ein Schandmal für die Stadt

Das in den Hochzeiten der «autogerechten Stadt» in den Sechzigerjahren erstellte Storchent-



© Stephan Lüthi-Brüderlin



© Stephan Lüthi-Brüderlin

parking, an der Flanke des Stadtbachs Birsig gelegen, stellt ein absolutes Schandmal für eine wohnliche Stadt dar. Mit dem Kunstmuseum-Parking hat sich diese Form von städtebaulicher Fehlplanung wiederholt. Umso entschlossener müssen wir uns dezidiert gegen weitere Eingriff in die Stadtlandschaft zu Gunsten des Autoverkehrs wehren.

Das Ziel eines fortschrittlichen Mobilitätskonzeptes, das auf die Lebensqualität fokussiert,

muss es sein, die zuströmenden Autos an der Peripherie in Parkanlagen zu lenken. Statt dem Auto unter dem Landhof Platz anzubieten, sollten beispielsweise die Parkkapazitäten im Raum Badischer Bahnhof genutzt und allenfalls dort, ausserhalb der Wohngebiete, Parkraumerweiterungen erstellt werden. Ein analoges Vorgehen drängt sich an den anderen Stadtrandgebieten im Süden und Westen auf. Es bieten sich etwa Parkräume im

Gebiet St. Jakob an der Grenze zu Frankreich an. Ab solchen Standorten müssen dann öffentliche Verkehrsmittel für die Fahrt ins Zentrum zur Verfügung stehen.

Es reicht – eigentlich schon seit 1987. Deshalb gilt es jetzt, den Tschudi-Park und den Landhof frei von unterirdischen Parkhäusern zu halten.

Stephan Lüthi-Brüderlin,  
Vorstandsmitglied

## Da muss der Kanton nachbessern

Luzern

**Strassenlärm ist schädlich. Für jene, die ihm ausgesetzt sind, aber auch für die Hauseigentümer. Erstere «zahlen» mit ihrer Gesundheit, Letztere mit dem Geldbeutel. Die Nachsanierung von lärmbelasteten Strassen ist deshalb dringlich.**

Es ist eine eindrückliche Zahl: Gemäss der Hochrechnung des VCS Luzern kostet der Strassenlärm die Hauseigentümer an den hiesigen Kantonsstrassen mindestens 320 Millionen Franken – die Details unserer Berechnung sind auf [www.vcs-lu.ch](http://www.vcs-lu.ch) dokumentiert. Der Grund: Der Strassenlärm drückt den Wert der Liegenschaft n.

Noch einschneidender ist Strassenlärm allerdings für die Anwohnerinnen und Anwohner, denn Strassenlärm macht krank. Das ist spätestens seit der Veröffentlichung der SiRENE-Studie nachgewiesen ([www.sirene-studie.ch](http://www.sirene-studie.ch)). Doch der übermässige

Strassenlärm müsste nicht sein. Mit Temporeduktionen oder dem Einbau von lärmarmen Belägen könnte er direkt an der Quelle bekämpft und gesenkt werden. Bisher hat der Kanton Luzern die Strassen aber fast ausschliesslich nur auf dem Papier lärm saniert, das heisst: ohne solche Massnahmen an der Quelle. Die Lärm-emissionen bleiben damit unverändert hoch.

Der VCS Luzern fordert deshalb, dass das Verpasste nachgeholt wird – zum Schutz der Gesundheit der Betroffenen. VCS-Vorstandsmitglied und GLP-Kantonsrat András Özvegyi hat Ende 2020 dazu zwei Interpella-

© Dominik Hertach



Die viel zu lärmige Baselstrasse in Luzern: Wird sie die erste Kantonsstrasse in der Stadt Luzern mit Tempo 30?

### Initiative «attraktive Zentren»: bitte unterschreiben!

Diesem Magazin liegt ein Unterschriftenbogen für die kantonale Initiative «Attraktive Zentren» bei. Die Initiative fordert, die Ortsdurchfahrten – meist Kantonsstrassen – siedlungsverträglich zu gestalten. Das läuft auf mehr Platz für den Fussverkehr, mehr Velospuren, schmalere Fahrspuren, mehr Sicherheit, mehr Grün, kurz: auf mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität hinaus.

Der VCS Luzern unterstützt die Initiative. Unterschreiben auch Sie den Bogen so rasch als möglich – auf dass die Luzerner Ortszentren bald schon wieder lebenswerter werden.

tionen eingereicht. Er will vom Regierungsrat unter anderem wissen, wie der Kanton das Problem des Strassenlärms als «Wertvernichter» lösen und wann und wie er bei ungenügend lärm sanierten Strassen über die Bücher gehen will.

Antworten dazu wird der Kanton schon bald auch bei zwei konkreten Projekten liefern müssen: dem Lärmsanierungsprojekt in Malers und bei der Gesamt-

sanierung der Baselstrasse in Luzern. Hier wird sich weisen, wie ernst es den Behörden mit dem Lärmschutz inzwischen ist. So viel sei versprochen: Der VCS Luzern wird dabei genau hinschauen und, sollten die Projekte ungenügend sein, Nachbesserungen fordern, hoffentlich gemeinsam mit vielen Anwohnerinnen und Anwohnern.

Dominik Hertach,  
Geschäftsleiter



Wallis

## Überdimensionierte Raststätte

Für die über 300 Park- und Abstellplätze auf der geplanten Autobahnraststätte bei Raron soll ein Teil des Baggersees Steineji zugeschüttet und verlegt werden. Der VCS Wallis und Pro Natura Wallis sind damit nicht einverstanden.

Im Ausführungsprojekt von 2005 waren beim Rastplatz Raron, bei Kilometer 139 der Autobahn A9, total 40 Parkfelder für Personwagen, Motorräder, Reisebusse und Lastwagen vorgesehen. Nun sollen plötzlich mehr als 300 Park- und Abstellplätze nötig sein. Aus der öffentlichen Auflage geht nicht

hervor, was hinter dieser inflationären Entwicklung steckt.

Der VCS Wallis und Pro Natura Wallis erachten die Zahl als komplett überrissen und die Versiegelung einer derart grossen Fläche von Landwirtschafts-boden als nicht vertretbar. Für die Raststätte sollen nicht weniger



als 14 800 m<sup>2</sup> des benachbarten Baggersees Steineji (unser Bild) aufgefüllt – und lediglich 8400 m<sup>2</sup> davon kompensiert werden. Damit auf die Zerstörung des Sees verzichtet werden kann, verlangen die Umweltorganisationen in ihrer Einsprache eine Reduktion der Anzahl Park- und Abstellplätze um mindestens die Hälfte.

Zum grossen Verlust an Naturfläche kommt hinzu, dass die

geplanten Sicherheitsvorkehrungen ungenügend und die Folgen im Falle einer Havarie oder eines schweren Störfalls auf dem geplanten Rastplatz möglicherweise unkontrollierbar sind. VCS und Pro Natura verlangen deshalb auch griffigere Massnahmen zum Schutz von Bevölkerung und Umwelt.

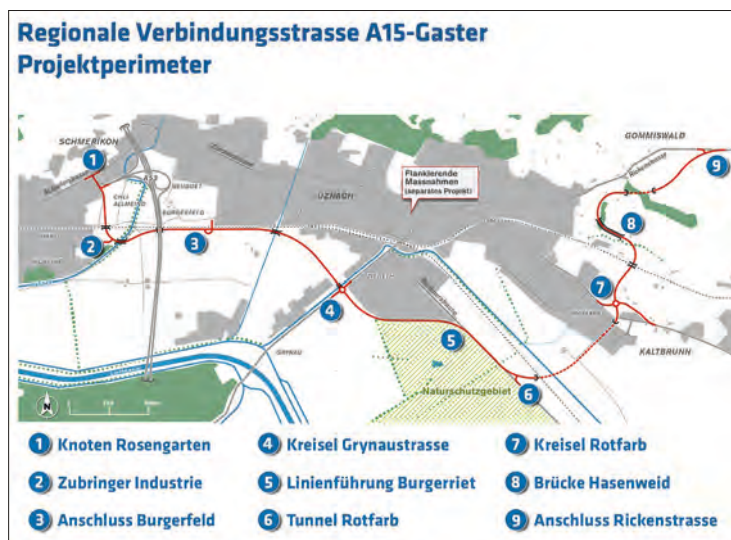
Sonja Oesch,  
Geschäftsleiterin



St. Gallen/Appenzell

## Strittige Verbindung A15–Gaster

Im Gebiet Uznach wird ein knapp 6 km langes Strassengrossprojekt mit Kosten von gegen 350 Millionen Franken aufgegleist, das noch zu reden geben wird.



Unter [www.a15-gaster.ch](http://www.a15-gaster.ch) finden sich weitere Informationen zu diesem Projekt, das nicht nur der VCS sehr kritisch beurteilt.

Es handelt sich bei diesem Vorhaben um eine neue regionale Verbindungsstrasse mit einigen Kunstbauten, die in etwa 15 Jahren insbesondere das Städtchen Uznach vom Verkehr entlasten soll. Heute fahren rund 19000 Autos pro Tag durch dessen Altstadt. Die geplante Umfahrung tangiert das bedeutende Naturschutzgebiet Kaltbrunner Riet. Kürzlich hielt die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission fest, dass die Strasse vor allem die Lebensräume von Wasser- und Zugvögeln und weiterer Brutvogelarten schwerwiegend beeinträchtigen würde. Sie sei

gemäss heutigem Projektstand nicht bewilligungsfähig.

Auch der VCS steht dem Grossprojekt sehr kritisch gegenüber. Es ist gegenwärtig höchst ungewiss, ob das Städtchen durch flankierende Massnahmen – für die Uznach zuständig ist – wirklich bis auf den Zubringerdienst autofrei und zur Begegnungszone würde. Nach der Vernehmlassung, an der sich der VCS beteiligen wird, stehen in Uznach und Schmerikon im kommenden Herbst voraussichtlich Abstimmungen bevor. Anregungen seitens unserer Mitglieder zu diesem Thema nehmen wir per Mail ([info@vcs-sgap.ch](mailto:info@vcs-sgap.ch)) gerne entgegen. ■

## Besserer Takt im Bahn-, freiere Fahrt im Veloverkehr

Auch in Corona-Zeiten tut der VCS St. Gallen/Appenzell, was möglich ist, um die Klimaschutzziele und andere Anliegen seiner Mitglieder wirkungsvoll zu ver-

treten. So geschehen bei der Jahreskonferenz des VCS mit der Direktion Bau und Planung Stadt St. Gallen, bei den jüngsten Bemühungen, Taktverbesserungen

an den Stadtbahnhöfen zu erreichen, und bei Anlässen zu Tiefbauprojekten im Sektionsgebiet.

Wir drängen unablässig darauf, dass die Veloinfrastruktur

attraktiver wird – und sind zuversichtlich, dass St. Gallen beim Montieren der Täfelchen fürs «Rechtsabbiegen bei Rot» zu den Schnelleren gehören wird.

Die Stadt hat abgeklärt, welche Abzweigungen und Kreuzungen die Bedingungen, die das Strassenverkehrsgesetz daran knüpft,

erfüllen. Und sie wird eine Informationskampagne starten, bei der es besonders auch um die nötige Rücksichtnahme ge-

genüber dem Fussverkehr geht. Der VCS wird alle betroffene en Behörden im Sektionsgebiet auffordern, bis zum Frühling

die nötigen Signalisationen anzubringen.

Das Co-Präsidium:  
Doris Königer/Ruedi Blumer

## Winterthur: Hart erkämpfter Quartierschutz

Zürich

**Werktag für Werktag bietet sich in Winterthur zur morgendlichen Verkehrsspitzenzeit das gleiche Schauspiel: Autos in langen Kolonnen, Autos auf Schleichwegen. Nun ist endlich Bewegung in die Sache gekommen.**

Das Winterthurer Hauptstrassennetz ist dem Pendelverkehr, der sich aus dem Umland in die Stadt ergiesst, nicht gewachsen und jeweils hoffnungslos überlastet. Zäher Verkehrsfluss, sogar Stau: Kein Wunder, dass da möglichst auf Quartierstrassen ausgewichen wird. Diesem quartierfremden Schleichverkehr rückte man in den letzten Jahrzehnten mit Dutzenden Durchfahrtsverboten und Sperrriegeln zu Leibe.

Bei zwei kilometerlangen Schleichwegen allerdings war der Widerstand gegen griffige Massnahmen auch bei den städtischen Behörden bisher zu gross. Von Osten her lassen sich Stau und Lichtsignalanlagen über die Rychenbergstrasse umfahren. Im Westen gelangen Ungeduldige von der Autobahn her über das Wülflinger Zentrum, vor allem

via Oberfeld-, Wart- und Hessengütli-/Anton-Graff-Strasse, in die Innenstadt. Leidtragende sind jene, die hier wohnen – und viele Kinder auf dem Schulweg.

Der VCS unterstützt die engagierten Quartiervereine bei ihren Bestrebungen gegen den Schleichverkehr seit über einem Jahrzehnt, lange jedoch mit bescheidenem Erfolg. Umsetzen liessen sich nur minimale Verbesserungen, hier ein Abbiegeverbot, dort eine Tempobeschränkung.

**Studie bringt den Umschwung**  
Nun aber ist doch noch ein Durchbruch gelungen. Unter dem erhöhten Druck, den Quartierbevölkerung und VCS ausübten, musste der Stadtrat eine Studie zu den Auswirkungen der geplanten neuen Lichtsignalanlage beim Schloss Wülflingen erstel-

len lassen. Mit dieser soll der Verkehr dosiert werden, um den Bussen ein staufreies Vorankommen zu ermöglichen. In den Quartieren war dadurch eine weitere Verschlechterung der Situation zu befürchten. Tatsächlich prognostizierte die Studie dann Mehrverkehr auf dem Quartierstrassennetz von bis zu 40 Prozent.

Der angekündigte Widerstand gegen eine Dosierungsanlage ohne flankierende Schutzmassnahmen hat den Stadtrat schliesslich zum Einlenken be-

wogen. Unter Leitung externer Verkehrsplaner erarbeiteten Behörden, Quartiervertreter/innen und VCS an drei Workshops ein wirksames Instrumentarium. Die notwendigen Verkehrsanordnungen wurden anschliessend öffentlich ausgeschrieben. Sofern keine Rekurse dagegen eingehen, wird es in den betroffenen Quartieren bald schon merklich ruhiger und wohnlicher.

Kurt Egli, Geschäftsleiter  
VCS-Regionalgruppe Winterthur



Uraltes Ärgernis: quartierfremder Verkehr, hier an der A.-Graff Strasse.

## Tempo 30 hält am Kolinplatz Einzug

Die drei sternförmig auf den Kolinplatz zulaufenden Tempo-30-Strassenabschnitte sind mit je 150 bis 200 Metern sehr kurz, die Vorgeschichte dazu ist dafür recht lang: Schon 2010 und 2016 machten Bundesgerichtsurteile zur Grabenstrasse klar, dass auch verkehrsorientierte Kantonsstrassen nur im (sehr gut begründeten) Einzelfall ohne Massnahmen an der Quelle «lärmsaniert» werden dürften. Gegen die seit 2007 auf dem Beschwerdeweg geforderten

und vom Kanton Ende 2018 verfügte Tempo-30-Strecken führten der TCS und ein Dutzend Detaillisten bis vor wenigen Wochen ihrerseits Beschwerde.

Nun aber darf Zug in einigen Wochen endlich erfahren, was in Köniz, Basel, Freiburg, Bern oder Zürich schon länger Wirklichkeit ist: Tempo 30 auf Innerorts-Hauptstrassen verbessert spürbar die Schlafqualität jener, die an ihnen wohnen, und tagsüber die Aufenthaltsqualität für

alle – nicht zuletzt für Kundinnen und Kunden der Läden. Übrigens: Auf der Durchfahrtsachse im Zuger Stadtkern und dem städtischen Teil der Ägeristras-

se würden sich, über je zwei Kilometer Länge, lauter (zu) laute Abschnitte für Tempo 30 geradezu anbieten.

Daniel Brunner, Zug

Just zum Redaktionsschluss hat das Bundesgericht die Beschwerde des VCS gegen die 270 Millionen teure Umfahrung Cham–Hünenberg (UCH) abgelehnt, was die kurzen Tempo-30-Strecken in der Zuger Altstadt zum Trostpfeiler macht. Immerhin schreibt das Grabenstrasse-Urteil seit 2016 schweizweit erfolgreich Hauptstrassen-Geschichte – was von der Mehrverkehr generierenden UCH hoffentlich nie wird behauptet werden können.

Zug



Uri

## Axenstrasse: Unwillige Kantone

Anfang Juni 2020 boten die Alpen-Initiative, die VCS-Sektionen Uri und Schwyz sowie die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz den Baudirektoren von Uri und Schwyz Verhandlungen zum Tunnelprojekt Axenstrasse an. Sie stellten dabei in Aussicht, bei einer Einigung über die flankierenden Massnahmen den Rechtsstreit rasch gütlich beizulegen. Nach einem Vorgespräch auf Verwal-

tungsebene herrschte seitens der Kantone Funkstille. Auf wiederholte Nachfrage liess die Projektleitung mit Schreiben vom 7. Dezember wissen, sie erachte Verhandlungen nicht als sinnvoll.

Diese Absage ist bedauerlich. Von den flankierenden Massnahmen auf der heutigen Axenstrasse hängt ab, wie viel Verkehr in Zukunft weiterhin durch Sisikon fahren wird – und ob keine unzulässige Erhöhung der Strassenkapazität am Axen insgesamt resultiert. Ohne Gewissheit in dieser Frage sind die Umweltorganisationen gezwungen, den eingeschlagenen Rechtsweg weiterzugehen. Wer für daraus entstehende Verzögerungen die Verantwortung trägt, ist klar. ■



© AIF Arnold

### Späte Erkenntnis

«Bewährt hat sich auch, dass im Bereich des Bahnhofs neu mit Tempo 30 gefahren wird. Das verbessert die Verkehrssicherheit markant.» So steht's im «Info Kantonsbahnhof» der Baudirektion Uri vom Dezember 2020. Ohne die VCS-Einsprache gälte dort immer noch Tempo 50 – ohne Zebra-streifen!

### Agenda

■ 13. April: «Rundum mobil», Mobilitätskurs für SeniorInnen, Anmeldung bei Pro Senectute Uri, 041 870 42 12, info@ur.prosenectute.ch

■ 24. April, 8–13 Uhr: Velobörse, Unterlehn, Altdorf (sofern die Corona-Situation es zulässt)



© AIF Arnold



### Oft braucht es so wenig...

An der Altdorfer Gitschenstrasse wurde auf Intervention des VCS hin die Trottoirkante vor dem Veloständer wenigstens auf einem Meter Länge abgeschrägt. Bei der Querung der A2-Auffahrt durch die Allmendstrasse warten wir noch darauf...

### Kein Tempo 30 in Sisikon

Das ASTRA hat seine Prioritäten: «Tempo 30 durch das Dorf Sisikon könnte zwar zur Lärmverminderung beitragen, würde jedoch – namentlich zu Spitzenzeiten – zu vermehrten Stausituationen auf der Axenstrasse führen.» So die Antwort des Bundesamts für Strassen auf die Petition des VCS. Absurderweise stützen Kanton und Gemeinderat diese Sichtweise – Grenzwertüberschreitungen hin oder her!

## WOV: Ewiger Zankapfel

Das Obergericht Uri hat alle Beschwerden gegen die West-Ost-Umfahrung WOV abgeschmettert. Die Lage ist aber verworrener denn je.

Auch der VCS konnte nur bei der Veloführung im Knoten Langmattstrasse/Bürglergrund etwas herausholen. Hier müssen die Planer nochmals über die Bücher. Jetzt aber kommt die WOV, 2015 mit 52 Prozent Ja-Stimmen gutgeheissen, politisch unter die Räder. In Schattdorf haben FDP-Kreise nach einer Petition nun auch eine Volksinitiative eingereicht, mit welcher sie einen direkten Anschluss der Gotthardstrasse an den Kreis Schächen verlangen. Sie wollen damit eine Schwächung der flankierenden Massnahmen in Schattdorf erzwingen. Ins gleiche Horn bläst eine parlamentarische Empfehlung, die der Landrat in der Dezembersession unterstützte.

Und jetzt wird aus Bürgler SVP-Kreisen auch noch die Linienführung infrage gestellt. Die WOV solle links des Schächens geführt werden (fast vollständig auf einer bestehenden RUAG-internen Strasse, Variante Süd). Damit könnten 15000 Quadratmeter Wald gerettet werden, doch am Grundproblem ändert sich nichts: Die WOV ermöglicht als zusätzliche Strasse mehr Verkehr und verteilt lediglich die Emissionen breiter. Der VCS hat auf den teuren Weiterzug seiner Beschwerde ans Bundesgericht verzichtet und hofft, seine Anliegen, insbesondere den direkten Langsamverkehrsweg von Schattdorf nach Altdorf, auf anderem Weg zu erreichen.

Alf Arnold

## «Arcocoira»: So elegant wie funktional

Mit der neuen Rad- und Fussgängerbrücke im Welschdörfli ist die Stadt Chur um eine bauliche Attraktion und eine wichtige Infrastruktur reicher.

Das «Italienische Brücke» genannte Bauwerk reicht mit seiner Spannweite von 75 Metern vom Obertor bis zum Freihofplatz. Im Generellen Erschliessungsplan der Stadt als wichtige Fussgänger- und Veloverbindung eingetragen, die zur Entlastung des Welschdörfli beiträgt, wurde die Brücke durch das Agglomerationsprogramm des Bundes sowie den Kanton mitfinanziert.

Um den geschützten historischen Villengarten, den sensiblen Gewässerraum der Plessur und die bestehenden markanten Gebäude bestmöglich einzubinden, wurde für das gestalterisch sehr anspruchsvolle Projekt ein Wettbewerb durchgeführt. 2017 erkor die Jury «Arcocoira» zum Siegerprojekt. Es sticht hervor durch seine schlanke und überaus elegante Konstruktion sowie die sanft

geschlängelte Wegführung – das Resultat einer glücklichen Kombination von Ingenieurskunst und architektonischem Können. Ergänzend zum städtebaulich ausgezeichnet integrierten Brückenbau werden bis Februar 2021 die Hochwasserschutzmassnahmen mit Wuhrbauten im Abschnitt der neuen Brücke ausgeführt.

Mit dieser filigran wirkenden Infrastruktur ist eine in die Jahre gekommene VCS-Forderung nach einem «Welschdörfli durchstich» für den Velo- und Fussverkehr anstelle einer Autoverbindung endlich realisiert. Der VCS Graubünden hat dieses Anliegen an Sitzungen mit den Stadtbehörden im Rahmen von Stadtentwicklung, Aggloprogrammen und Chur-West-Gestaltung immer wieder eingebracht.

Stefan Grass

© Tiefbauamt der Stadt Chur



Die Ende Oktober eröffnete «Italienische Brücke», ein ebenso gefälliger wie wichtiger Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit für alle im Welschdörfli.



## «Radfahren für die Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel führen wir noch bis 31. März den Winter-Wettbewerb durch. Bitte bis spätestens 4. April die erreichte Kilometerzahl übermitteln!

Vom 1. April bis 31. Oktober läuft der Sommer-Wettbewerb «Radfahren für die Gesundheit», dies dank dem Hauptsponsor Hilti AG und den Sponsoren FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, thyssenkrupp Presta AG und Hilcona AG.

Anmeldung ab 1. April via Plattform; dort bieten wir das Formular auch als pdf- und als xls-Datei an.

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

## GV 2021: bitte Termin vormerken

Wir hoffen, die Generalversammlung am Montag, 29. März, in gewohntem Rahmen durchführen zu können. Die offizielle Einladung folgt per Post. Impulsreferat: noch offen.

An der GV wird jeweils der VCL-Vorstand gewählt. Frauen und Männer, die an Mobilitäts-

fragen interessiert sind und etwas bewirken möchten, statt die Faust im Sack zu machen, sind herzlich willkommen. Für Auskünfte über die Vorstandsarbeit und anderes mehr:

Georg Sele T 232 54 53,  
[vcl@powersurf.li](mailto:vcl@powersurf.li)

## Interessiert an VCL-News via E-Mail?

Etwa vierteljährlich informieren wir ein gutes Drittel unserer Mitglieder via E-Mail. In Zukunft auch dich? Kurzes E-Mail an den VCL, und du bist mit dabei.

Viel Wissenswertes zu aktuellen Projekten und Aktionen bietet jederzeit unsere erneuer-

te Homepage [www.vcl.li](http://www.vcl.li) – und Neuigkeiten gibt's auch auf [www.facebook.com \(VCL Verkehrsclub Liechtenstein\)](https://www.facebook.com/VCLVerkehrsclubLiechtenstein): Die Seite mit «gefällt mir» markieren, und du bist verkehrspolitisch immer auf dem Laufenden. ■

Fürstentum Liechtenstein



### Sicher im Sattel

Unsere Radfahrkurse für PrimarschülerInnen und ihre Eltern, die auf guter Zusammenarbeit mit den Verkehrsinstruktoren der Landespolizei, Elternvereinigungen und Gemeindepolizei beruhen, finden 2021 hoffentlich wieder statt: in Mauren-Schaanwald am 27. März, in Triesen am 8. Mai, in Balzers am 29. Mai und in Schaan am 12. Juni. Dauer jeweils 13.30–17.15 Uhr, falls erlaubt mit einer von Elternseite organisierten Zwischenverpflegung. Details:

[www.vcl.li/?page=2118&lan=de](http://www.vcl.li/?page=2118&lan=de)



Thurgau

### Thurbozug und VCS werben füreinander

Seit letztem November ist auf den Regionallinien der Ostschweiz ein Zug mit der neuen VCS-Motorblockwerbung unterwegs. Er soll die Präsenz des VCS verstärken und Jung und Alt animieren, sich für Alltags- und Freizeitfahrten in den Zug statt ins Auto zu setzen. Finanziert wird der Auftritt durch die Ostschweizer Sektionen Schaffhausen, St. Gallen/Appenzell, Glarus, Graubünden und Thurgau. Manchmal ergibt es sich, dass das frühere Thurgauer und jetzige

Schaffhauser VCS-Vorstandsmitglied Rita Wohlwend darauf als Lokführerin arbeitet.

Peter Wildberger



Ruedi Blumer (SG/App), Brigitte Ladner (TG) und Hugo Mahler (SH) lancieren in Romanshorn die neuerliche VCS-Thurbozug-Werbeaktion.

## GV im Zeichen des CO<sub>2</sub>-Gesetzes

Die VCS-Sektion Thurgau lädt ihre Mitglieder herzlich zur Jahresversammlung 2021 ein: am 24. März im Brauhaus Sternen, Hohenzornstrasse 2, in Frauenfeld.

Nach dem geschäftlichen Teil, der um 18.30 Uhr beginnt, wird uns Nationalrat Kurt Egger, Eschlikon, ab 19.45 Uhr über das revidierte CO<sub>2</sub>-Gesetz orientieren. Da das Referendum dagegen ergriffen wurde, werden wir am 13. Juni darüber abstimmen. Das Gesetz ist ein unverzichtbarer Zwischenschritt, um die Klima-

ziele von Paris zu erreichen. Die Kampagne dafür wird ein Schwerpunkt für den VCS Thurgau sein in diesem Jahr.

Als diplomierter Maschineningenieur ETH und Geschäftsleiter der Nova Energie kann uns Kurt Egger fundiert darüber Auskunft geben, was auf dem Spiel steht.



Kurt Egger

### Velobörse Kreuzlingen

Samstag, 3. April 2021, im Park Haus Sallmann, Hauptstrasse 74  
Annahme: 9–11 Uhr,  
Verkauf: 12–13 Uhr  
Ausweichdatum: 8. Mai

**Eine Anmeldung für den Anlass ist notwendig:** Wir hoffen es natürlich nicht, aber je nach Corona-Situation muss er online stattfinden.

ANZEIGEN

## Wir machen Klimaschutz

Seit 30 Jahren setzen sich Solarspar-Mitglieder für die Zukunft ein: 100 Solar-Anlagen sparen in der Schweiz jährlich über 2000 Tonnen CO<sub>2</sub> ein. Mit Ihrer Unterstützung bauen wir weiter.

[www.solarspar.ch/mitmachen](http://www.solarspar.ch/mitmachen)



**solarspar**

**Solarspar** T +41 61 205 19 19 [www.solarspar.ch](http://www.solarspar.ch)

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist ein Umweltverband, der sich für eine menschen- und umweltgerechte Mobilität einsetzt. Unsere Aufgabe ist wichtiger denn je.

Für unser Dialogerteam in der Deutschschweiz suchen wir **per sofort** oder nach Vereinbarung mehrere

## Dialoger / Dialogerinnen

Liegt Dir die Umwelt am Herzen? Möchtest Du Dich temporär engagieren für eine nachhaltige Verkehrspolitik? Fällt es Dir leicht, Menschen anzusprechen und zu überzeugen? Bist Du zuverlässig, zeitlich flexibel, freundlich und gerne draussen?

Wenn Du all diese Fragen mit JA beantwortet hast, dann bewirb Dich doch bei uns als Dialoger / Dialogerin.

Wir bieten Dir eine sinnstiftende Arbeit auf Stundenlohnbasis, eine gute Einführung in Dein neues Aufgabengebiet und regelmässigen Austausch mit unseren Fachleuten in der VCS-Zentrale.

Unsere Personalleiterin Silvia Kamm (Tel. 031 328 58 75) gibt Dir gerne weitere Auskünfte.

Bitte bewirb Dich ausschliesslich online unter <https://www.verkehrsclub.ch/bewerben>



VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Personalleitung  
Aarberggasse 61, 3001 Bern  
[www.verkehrsclub.ch](http://www.verkehrsclub.ch)

Für Mensch  
und Umwelt





Beratung und Anmeldung: Tel. 041 418 65 70 – [info@via-verde-reisen.ch](mailto:info@via-verde-reisen.ch)

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



### Individuelle Veloreise Jura-Route

- Abseits der grossen Route gelegene Landschaften
- Tal des Doubs mit dem Juwel St. Ursanne
- Der zauberhafte Lac de Joux

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 854*</b>
6 Tage/ 5 Nächte ab Basel/bis Nyon	Webcode: 750
Anreise täglich vom 20.03. - 17.10.2021	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



### Individuelle Veloreise Ostseeküstenradweg

- Kilometerlange, feinsandige Strände
- Vogelparadiese in seichten Boddengewässern
- Steilküsten und Küstenwald vor sanfter Brandung

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 845*</b>
7 Tage/6 Nächte ab Lübeck/bis Stralsund	Webcode: 773
Anreise samstags, sonntags vom 24.04. - 26.09., freitags vom 01.06. - 31.08.2021	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



### Individuelle Wanderreise Alpenpanorama-Weg

- Der dunkle Schwarzsee
- Durch die wilde Jaun-Schlucht nach Gruyère

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 564*</b>
4 Tage/ 3 Nächte ab Schwarzsee/bis Montreux	Webcode: 554
Anreise täglich vom 01.05. - 17.10.2021	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/wandern">www.via-verde-reisen.ch/wandern</a>	



### Malreise Bergün

- Viele Motive für Experimentierlustige im Malen und Zeichnen
- Ausflüge in die Nachbardörfer Stuls und Latsch
- Sprudelnde Bergbäche und blühende Bauergärten

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 1790*</b>
7 Tage / 6 Nächte	Webcode: 626
Reise vom 27.06. - 03.07.2021	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	

\*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.via-verde-reisen.ch](http://www.via-verde-reisen.ch)





Ein Schwarznasenschaf begrüsst uns.

# Der Ruf des Gletschers

Text und Bilder: Anita Weber

Drei Generationen machen sich auf, den Grossen Aletschgletscher zu erkunden. Auf einer Wanderung von der Belalp auf die Riederfurka überqueren sie eine schwindelerregende Schlucht und begegnen einem Drachen.

**I**m Postauto hinauf auf die Belalp stimmen wir uns mit dem wunderbaren Bilderbuch «Du bist nicht allein, kleiner Aletschfluh» ([www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus), Rubrik Bücher) auf die bevorstehende Wanderung ein. Diese Fabel erklärt die Auswirkungen des Klimawandels auf die Fauna und Flora der Alpen auf anschauliche und kindgerechte Weise. Etliche der Tiere im Buch werden uns an diesem Tag auch in der Wirklichkeit begegnen.

Kaum sind wir ausgestiegen und haben das Dorf Belalp durchquert, wartet schon die erste Überraschung auf uns. Wir wollen uns ein paar Schritte abseits der Strasse die mittelalterlichen «Färricha» anschauen, kleine Pferche aus aufgeschichteten Steinen. Sie dienen der «Schafscheid», dem Aufteilen der Schafe nach der Sömmerung. Die «Färricha» sind das ganze Jahr über leer, denn die Schafe sind ja auf der Alp oder im Tal. Doch uns ist an diesem sonnigen Herbsttag das Glück hold: Just heute ist «Schäful», der Alpabzug der Schafe. Unzählige schwarznasige Woll-

knäuel drängen sich in den Einzäunungen. Nicht nur der Sechsjährige ist entzückt.

## Glänzendes Tagesziel

Die Wanderung beginnt trügerisch harmlos: Ein halbstündiger Spaziergang führt uns vom Dorf Belalp zum Hotel Belalp, das den höchsten Punkt unserer Wanderung markiert. Von dort aus fällt der Weg steil ab in Richtung Schlucht. Doch bevor wir weitergehen, stärken wir uns im Restaurant und geniessen den ersten, atemberaubenden Blick auf den Grossen Aletschgletscher. Und noch etwas anderes sehen wir: Das Kupferdach der Villa Cassel auf der Riederfurka – unserem Tagesziel – glänzt auf der anderen Seite des Tals in der strahlenden Mittagssonne. So weit kann das doch gar nicht sein?

Den Junior hingegen interessiert etwas anderes weitaus mehr: Auf der Wiese hinter dem Hotel macht eine Herde der für diese Gegend typischen Ziegen einen Zwischenstopp. Auch sie sind auf dem Weg hinunter

ins Tal, wo sie den Winter verbringen werden. Mit ihrem zotteligen Langhaarfell – hinten weiss, vorne schwarz – sehen sie aus, als hätte man sie kopfüber in schwarze Farbe getaucht.

## Vor Angreifern wird gewarnt

Nun müssen wir aber wirklich los. Der Sechsjährige – bereits ein geübter Wanderer – übernimmt sehr bald die Führung. Ihm macht das Gefälle offenbar weniger aus als den älteren Generationen.

Horch – was ist denn das? Laut und schrill klingt das Pfeifen. Und tatsächlich – schon entdecken wir das Murmeltier auf der Wiese unter uns. Es steht auf einem Felsbrocken und hält Ausschau nach Feinden – nach den Schafen schon wieder eines der Tiere aus dem Bilderbuch!

Der Weg in Richtung Schlucht ist länger als erwartet, denn er windet sich in Schlangenlinien um Felsen, die sich mitten in der Wiese auftürmen. Uns kommen erste Zweifel:



Liebe auf den ersten Blick: Der Sechsjährige und die Langhaarziegen.

um den Junior, so steil geht es neben dem schmalen Weg runter in die Schlucht. Doch bald ist die Zitterpartie ausgestanden, und wir betreten den Aletschwald. Dieses Schutzgebiet beherbergt vorwiegend Arven – angeblich wachsen hier die ältesten Bäume der Schweiz, teils 900 Jahre alt.

Nur das allererste Stück ist steil und steinig, danach führt der Pfad in angenehmem Zickzack stetig nach oben. Es beginnt zu nieseln, doch die Arven beschützen uns. Es ist in der Tat ein wunderschöner Wald mit einer ganz eigenen Stimmung. Fliegt dort nicht gerade ein Drache über den Weg? Oder ist es doch nur ein knorrig gewundener, toter Baum? Sofort klettert der Kleine darauf hoch und zähmt den Drachen.

Der Grossvater geht mal vor, mal hinter uns – nebeneinander ist auf diesem schmalen Weg kaum möglich. Plötzlich verstummen wir. Wenige Meter vor uns stehen Gämssen, mitten auf dem Weg! Die Tiere stehen still und betrachten uns für einen kurzen Augenblick, dann rennen sie talabwärts. Wir sind ganz beglückt – noch nie haben wir Gämssen in freier Wildbahn aus solcher Nähe gesehen!

Schaffen wir es noch vor dem Einbruch der Dunkelheit bis zur Villa Cassel?

### Erstes Etappenziel: Hängebrücke

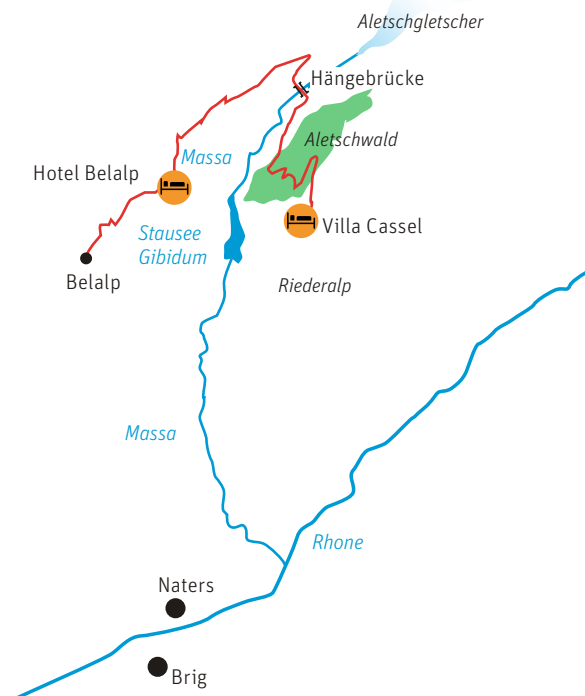
Endlich führt der Pfad über einen abgerundeten und längs eingekerbten Felsrücken, der ganz offensichtlich vom Eis geschliffen wurde, als der mächtige Gletscher noch das ganze Tal ausfüllte. Die Landschaft verändert sich jetzt merklich – die Wiesen weichen einer felsigen Gegend, der Wanderweg führt durch unwegiges Gelände talwärts. Der Senior bleibt immer weiter zurück und klagt über schmerzende Zehen, während der Junior wie eine Bergziege von Felsbrocken zu Felsbrocken hüpf.

Da erscheint unter uns die langersehnte Hängebrücke, welche hoch über dem weissen Schmelzwasser des Aletschgletschers die Schlucht überquert. Der Enkel, der sich vor Antritt der Wanderung vor der Hängebrücke gefürchtet hatte, prüft zuerst die Dicke der Stahlseile. Nachdem diese offenbar zu seiner Befriedigung ausfällt, rennt er freudig über die Brücke – und wieder zurück. «Mama, komm!» Diese ist skeptischer und klammert sich krampfhaft an den Stahlseilen fest, während sie einen Blick runter in die Schlucht wagt.

Währenddessen ist der Grossvater ausnahmsweise vorausgegangen und hat die Brücke mutig überquert – ohne den Massfluss in der Tiefe auch nur eines Blickes zu würdigen.

### Drachen im Aletschwald

Nun beginnt der Aufstieg. Auf den ersten Metern dominiert bei den beiden Älteren Angst



miertem Licht mal beschneit, mal beleuchtet, und eine Lautsprecherstimme erzählt, welche Rolle der Gletscher im Laufe der Jahrhunderte innehatte.

Nach dieser beeindruckenden Präsentation packen wir unsere Lunch-Pakete und Rucksäcke, schnüren unsere Wanderschuhe und gehen raus in die Bergsonne. Der Gletscher ruft!

Anita Weber ist Projektleiterin Marketing beim VCS Schweiz und wäre gern ebenso schwindelfrei wie ihr Sohn.

Pro-Natura-Zentrum auf der Riederalp:  
www.pronatura-aletsch.ch

### Vergangenheit und Zukunft

Nach fast zweieinhalb Stunden lichtet sich der Wald, und schon bald glänzt es erneut vor unseren Augen: das kupferne Dach der Villa Cassel, seit 1976 ein Naturschutzzentrum von Pro Natura inklusive Hotel. Das viktorianische Fachwerk-Schlösschen wurde um 1900 durch den einflussreichen englischen Bankier Ernest Cassel erbaut und ist architektonisch und historisch gesehen einzigartig in dieser Gegend. Sogar Winston Churchill hat sich mehrfach hier aufgehalten! 2019 wurde es totalsaniert und wird seither klimaneutral betrieben – eine grosse Herausforderung für ein denkmalgeschütztes Gebäude auf dieser Höhe!

Schon bald sitzen wir im Speisesaal und lassen uns verwöhnen. Zur Klimaneutralität gehört hier auch, dass das Essen wie zu Hause in der Pfanne serviert wird – alle nehmen, so viel sie mögen.

Am nächsten Morgen besuchen wir die hoteleigene Ausstellung. Auf ansprechend dargestellten Infowänden mit interaktiven Elementen wird der Klimawandel erklärt. Der Höhepunkt ist das «Rad der Zeit»: Dreht man daran, bewegt sich eine grosse Leinwand und führt die Besucherinnen und Besucher durch die verschiedenen Gletscherperioden. Gleichzeitig wird ein Modell der Berge und des Gletschers mit präzise ani-



Die Villa Cassel, viktorianisches Juwel und Infozentrum von Pro Natura.



# Wenn S. Giusto S. Polo liebt

Text und Bilder: Urs Geiser

In einem zweiteiligen Porträt stellen wir eine Gegend vor, die als Weinbaugebiet Weltruhm geniesst – und voll wandertouristischem Potenzial steckt. Radda in Chianti ist dabei der Dreh- und Angelpunkt.

«Se fossi ricco, mi comprerei una casa in Toscana.» Nie haben wir den «Wenn-dann»-Merksatz aus dem Italienischunterricht vergessen, und wie wir auf der Piazza IV Novembre in Radda stehen, ist er wieder da. Ja, wären wir reich, könnten wir gleich das erste Objekt kaufen, das unsere Blicke auf sich zieht. Auf der mächtigen Stadtmauer thronend, macht es mit seinem kleinen Turm auf Schlösschen. Und nicht nur dort prangt ein «Vendesi»-Schild an der Haustür.

Doch wer die Via Roma betritt, die sich in zwei eleganten Bogen zum zentralen Platz beim Rathaus hinauf- und zur Piazza Dante hinunterschwingt, merkt sofort, dass das Hügelstädtchen zwischen Florenz und Siena keineswegs am Serbello ist. Der Lebensmittelhändler Porciatti macht jedes Picknick zum Festmahl. Metzger-, ein Kleider- und ein Schuhladen, einer mit tausend Küchenutensilien, Weindegustationslokale, Restaurants und natürlich auch der Tabaccaio, der

die Busbillette verkauft, all das und noch mehr bietet der mittelalterliche Kern. In einer halben Stunde hat man über ihn den vollständigen Überblick gewonnen.

Als wir 2019 erstmals da waren, nächtigten wir – sehr angenehm – im Palazzo San Niccolò neben der gleichnamigen Kirche. Dann entdeckten wir, dass das sofort zum Lieblingslokal erkorene «Da Giovannino» auch Zimmer vermietet. Ein Grund mehr, in der herbstlichen Corona-Pause zurückzukehren.

## Die spontan erweiterte Rundtour

Eine anderthalbstündige Runde gemäss Wanderführer hatten wir als Erstes vorgehabt. Es wurden rund vier Stunden (s. Kasten) – zu frühlingshaft war der Tag, zu verlockend die Hügellandschaft. Auf einem Wegweiser stand, untereinander gereiht, S. GIUSTO/AMA/S. POLO. Grinsend blickten wir uns an: Wenn der Papst das wüsste. Aus dem Wald lugte der Turm einer Kirche herüber,

San Giusto in Salcio. Von den Wunden, die sie erlitt, als die Nazis hier wüteten, wissen wir dank der Frau, die im Haus nebenan wohnt und eben die Kirchenpforte aufschloss, als wir ankamen. Seit beinahe 1000 Jahren ruht San Giusto in sich und der Natur, wie es romanische Bauwerke oft o einzigartig tun.

Auf dem Vorplatz: eine Tafel, darauf die schematische Darstellung eines Wanderwegnetzes, von dem im Führer keine Rede ist. 10B oder 10C? Wir zogen los, über bequeme Wald- und Flurwege einer Krette entlang und durch ein Seitental, von Gutshof zu Gutshof mit Rebbergen und Olivenhainen, blickten in die Ferne Richtung Siena und ein paarmal zurück auf Radda, wie immer staunend, wie weit man zu Fuss innert Kurzem kommt. Höhe- und Wendepunkt der Runde, die wir drehten: S. Polo in Rosso, Schlosshotel mit Pfarrkirche und tagsüber öffentlich zugänglichem Garten. Keine Frage, das nächste Mal würden wir bis S. Sano, dem Dörfchen am Ende unseres



Ristorante und Kirche San Niccolò im Zentrum von Radda, wo man zur vierstündigen farbenprächtigen Tour nach Castellina startet. Zurück geht's mit dem Bus, kurven- und panoramareich.

Hügelzugs, weitergehen. Und in Ama vorbeischaun, dem Weiler mit Weinschloss.

### Typisch Toskana, doch nicht nur

Der edle Ölbaum, die schlanke Zypresse – und die knorrige Eiche der Macchia, von Flechten überzogen, mit Flechtenbärten behangen: Das Chianti weitete die Toskana-Assoziationen. Stark bewaldet und von Wasserläufen durchzogen, birgt es überraschend viel Wildnis, so auch am Wanderweg von



## Praktische Informationen

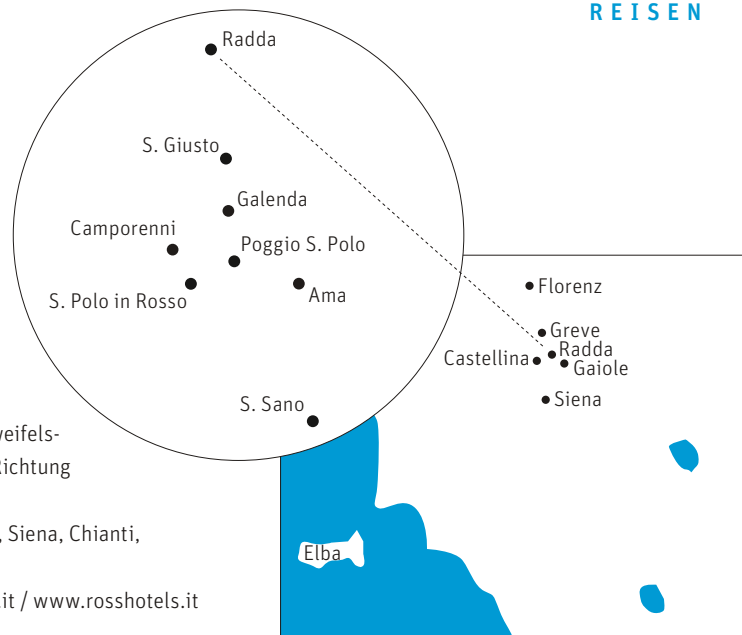
Anreise per Bahn bis Florenz oder Siena. Busverbindung nach Radda: Mo bis Sa um 7, 13.30 und 17 Uhr ab Florenz (ab Busbahnhof beim Hauptbahnhof S.M.N.) und 7-mal zwischen 7.35 und 19.15 Uhr ab Siena (Bahnhofplatz).

Das Tourismusbüro in Radda weiss im Zweifelsfall, welcher Bus ab welcher Haltestelle Richtung Florenz bzw. Siena fährt.

Kompass-Wanderkarte 1:50 000 Firenze, Siena, Chianti, Rother-Wanderführer Toskana Süd.

Unterkunft: [www.labottegadigiovannino.it](http://www.labottegadigiovannino.it) / [www.rosshotels.it](http://www.rosshotels.it)

Appetizer: [www.san-polo.net](http://www.san-polo.net)



Radda nach Castellina, für den die Frühlingszeit ideal ist. Blau und grün leuchten dann Bachbecken herauf. Üppige Wasserpflanzen ragen aus der Sumpflandschaft.

Man verlasse sich dabei auf die Markierungen, nicht auf die hier eher verwirrlische Wanderkarte. Von Radda folgen wir einen Kilometer weit der Strasse und zielen geradeaus in eine Gasse, an deren Seitenmauer die ersten rot-weißen Helfer aufgepinselt sind. Im Wechsel zwischen halb offener Landschaft – «wie in Südfrankreich!» – und Buschwald zieht sich der Weg auf und ab durch den Hang, der Strasse ausweichend. Auf halbem Weg kreuzen wir sie und nehmen das Fahrsträsschen Richtung «Colle Petroso», tauchen aber nach wenigen Minuten, rechts hoch, schon wieder in die Natur ein. In weitem Bogen geht's ins Tobel hinunter, über den Bach und rechts von ihm auf schmalem, aber gut begehbarem Pfad bis zu einer Lichtung.

Nach dem Holzsteg über einen Tümpel müssen wir kurz nach Zeichen suchen. Schräg aufwärts heisst die Lösung, bald stehen wir unter einem prächtigen Landgut. Durch ein Tor, das sich von innen öffnen lässt, gewährt es in gebührender Distanz zu Terrasse und Swimmingpool Wegrecht für unsereins. Noch kurz und steil die Strasse hinauf, hinab Richtung Colle Lungo, rechts ab ins Gebüsch: ein letztes schönes Wegstück und schon ist Castellina in Sichtweite. Was für eine Silhouette!

«Na, wie war's», will Monica, die zusammen mit ihrem Bruder David das «Da Giovannino» führt, wissen, als sie uns eine Auswahl an Raddeser Bier bringt. Wir rühmen Weg und

Ziel, aber klar: Radda bleibe die Nummer eins. «Come no!», lacht sie und zeigt auf das Uhren-Trio an der Wand, angeschrieben mit «Castellina», «Radda» und «Gaiole». «Radda» geht 20 und mehr Minuten vor. ■

Urs Geiser ist Regionalseiten-Redaktor des VCS-Magazins und sagt hiermit schlicht und einfach: «Auguri, forza, bella Italia!».

## Von Radda nach S. Polo und retour

Von der Strasse Richtung Gaiole in die Via del Convento. Zwischen Weinmuseum und Fussballplatz hindurch und über das Strässchen mit Lkw-Fahrverbot zum Bachlauf hinab. Rechts davon leicht aufwärts durch schönen Buschwald bis zur Einmündung in die Strasse nach Vagliagli. Hinter in den Talboden (am abgebildeten Schild vorbei), über die Brücke und zur Kirche S. Giusto. Sobald auf der 10B-Route das Weingut Antinora sichtbar ist, scharf links vom Strässchen weg in den Weg oberhalb des Olivenhains. In Galenda angekommen, entweder geradeaus durchs Gut hindurch (Weg 68) oder nach rechts über die Krette bis Camporenni und von dort durch ein kleines Tal direkt nach S. Polo in Rosso. Über den Weg 68 lässt sich der Weiler S. Polo oder das Anwesen S. Polo in Rosso ansteuern. Rückkehr über die 10C-Route, die über den Rücken des Hügelzugs verläuft (ca. 1 km östlich



von S. Polo) – anders, als die (hier sonst präzise) Wanderkarte glauben macht, abseits der Strasse.

**DIVERSES**

Anregende **Schreibtage im Kloster?**  
Ein Schreibnachmittag in der Bundesstadt? Ich freue mich auf Sie!  
www.schreibplatz.ch

**WOHNEN**

Wohnung (5 1/2 Z., 120 m2) in einer **Wohngemeinschaft (3 Familien)** in Frankreich, in der **Nähe von Basel**. 110 m2 gemeinsam. Ab Sommer 2021. 290000 CHF. Kontakt: Luc Alexis Leuthold 079 535 96 33

**Schönes, ökologisches EFH zu verkaufen in Crémises, BE Jura.** Ruhige, sonnige Lage. Holzbau. **Wintergarten.** 250 m2 Wohnfläche. 6.5 Zimmer, Galerien, Naturkeller, Auto-Velo-Untstand, Holz-Solar-Heizung. Viele Extras. **Naturgarten mit Teich,** Hecke, grosse **Biodiversität.** Nähe Bahnhof. Fr. 690'000.-- / 079 461 83 17 arnold.rellstab@bluewin.ch

**KONTAKTE**

**Das Alleinsein** habe ich, weibl. 75 J., NR, lebensfroh, vital und bunt, satt. Welcher Mann 70-78 J., NR, offen, ehrlich, fröhlich und empathisch ist bereit, zusammen mit mir, die Natur, Kultur und die Schweiz zu entdecken? Offerten mit Foto an VCS, Chiffre Nr. 2102, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

**Wo bist du,** feinfühlicher, offener Mann (±55, NR) mit Freude an der Natur und den schönen Künsten, der mich, lebendige und einfühlsame Frau kennenlernen möchte? Ich (55), neugierig auf vieles in unserer Welt, wünsche mir einen Weggefährten, um die Farbigkeit des Lebens gemeinsam auszukosten. Offerten an: VCS, Chiffre Nr. 2103 Magazin, Inserate, Postfach, 3001 Bern

**Abstand halten,** fordern die Experten, zu Recht. Das halte ich ein. Mein Wunsch geht aber in eine andere Richtung: **Sehnsucht nach Nähe!** Wahrscheinlich bin ich eher ein Sexperte, der sich gerne verlieben würde, mit dir Vieles teilen möchte, Natur erleben, tolle Wanderungen, schöne Konzerte, feine Abendessen und so manches, was wir gemeinsam gernhaben und unternehmen möchten. Ich bin 71 Jahre jung, 185 cm gross, schlank, NWS-CH, attraktiv, kommunikativ, einfühlsam, kerngesund und fit. Ich würde mich total freuen, dich kennenzulernen. Mail: soul&body@bluewin.ch; 079 524 19 81.

**- Ich möchte der Mensch sein, mit dem Du nicht mehr gerechnet hast. -**  
Ich bin eine meist gut gelaunte, warmherzige Frau, 180 cm gross und schlank, 63-jährig. Ich wünsche mir eine bereichernde Beziehung mit einem gemütlichen Mann etwa gleichen Alters aus dem Raum AG/ZH. Ich liebe meine Enkel, Wärme, Ruhe, Lachen, Kleinkunst, Wandern, Botanik, Lesen, Musizieren, Zahlen, Reisen, Neues. Ich freue mich auf Dein Schreiben unter VCS, Chiffre Nr. 2104 Magazin, Inserate, Postfach, 3001 Bern

**Lebensbejahende und erfahrene** gutaussehende Frau im Spätsommer des Lebens sucht ebensolchen herz- und naturverbundenen Mann zum wandern und kennenzulernen. Raum Nord-Ost-Süd-Schweiz. Freue mich dir zu begegnen. Offerten an VCS, Chiffre Nr. 2101, Magazin Inserate, Postfach, 3001 Bern

**FERIEN SCHWEIZ**

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

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

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

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

**Geniessen Sie einige wunderschöne, stressfreie Ferientage** in ruhiger Umgebung auf ca. 2000 m.ü.M auf der Caverreia oberhalb von Bivio GR. www.lucky-luck-immobilien.ch

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

Kleines, **stilvolles Chalet** auf der Sonnenterrasse Amden über dem Nebel mit Fern- und Weitsicht: www.ulula.li

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

**Interlaken für unkomplizierte Familien und Junggebliebene** ab CHF 33 pro Person inkl. Übernachtung, Frühstück, Wlan, Gästeküche, Familien-, Doppel- und Mehrbettzimmer Mit Code «VCS21» 33% Rabatt!  
**www.villa.ch**

**casa** im Herzen des Malcantone  
**santo stefano**  
**B&B und Seminarhaus**  
  
**Das «etwas andere» Albergo**  
● Ein historisches & romantisches Hotel  
● Wandern, Yoga, Sonne & grüne Natur  
● **Neu: Individual-Themen Packages**  
091 609 19 35, 6986 Migliaglia  
www.casa-santo-stefano.ch

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

Ferien im ursprünglichen **Onsernone-tal.** Herrliche Blumenwiesen entdecken. **2 Rustici** im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

**2,5- und 5,5- Zimmerwohnung** das Feriendorf Lenk im Simmental bietet neben den landschaftlichen Höhepunktendas ganz Jahr vielseitige Angebote für Sport und Kultur. www.chalet-am-brueggli.ch

**Olivone/Bleniotal** zu verk./ vermieten. 5-Zi.-Haus, Estrich, Keller, Garage, 3 Terrassen, Aussicht! Ruhige Lage. efschaffner@bluewin.ch.

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

**Kurwoche in Unteriberg** 6. bis 11.4.21. Kuren mit Therapie, Bewegung und... www.praxismerkur.ch/kurwoche

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

**ORT DER KRÄUTER**  
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

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

**FERIEN AUSLAND**

**Zwischen Cèze und Ardèche** (Südfr.) gr. Familienbauernhaus, renov., 6 Zi./ 12 Bett. Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Boulespiel, Klavier. Ideal für mehrere Familien: Kontakt unter: https://mitchoules.fr oder champclos@netplus.ch

**Ruhige, stilvoll und ökologisch** renovierte Wohnung in Permakultur- Projekt wochenweise zu vermieten. Im südlichen Piemont, mit öV erreichbar. Phantastischer Blick, im Grünen. Infos: www.podemo.it

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

**INSEL HVAR,** Kroatien, kein Massentourismus, Haus 2-8 P., ruhig, wunderschöne Aussicht, www.plavisan.com.

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

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

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

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

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

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



# Ein Ostschweizer Postkartenidyll

Text und Bild: Camille Marion

Die Hotspots der Hauptsaison können im Winter zu schönen Ausflugszielen in viel intimerem Rahmen werden. So auch der Seealpsee, das wunderbare Kleinod in den Appenzeller Bergen.

Im Hintergrund wacht der Säntis. Kalt und spitz ragt der imposante höchste Gipfel des Alpsteinmassivs in die Höhe. Zu seinen Füßen liegen Grasweiden, auf denen sich ein paar weisse Ziegen tummeln. Mitten in diesem Idyll bildet die satte Oberfläche des Sees einen himmelblauen Spiegel. Das ist die Szenerie des Seealpsees in der Sommersaison, wie sie auch die Etikette des Quöllfrisch-Biers zierte.

Im Sommer drängen sich die Touristinnen und Touristen in der Region des Seealpsees, um dessen Anblick zu bewundern und die Terrasse des Aescher-Gasthauses zu belagern. Das kleine, an den Felsen gedrückte Bergrestaurant wird überrannt, seit es 2015 im Magazin «National Geographic» gross herausgekommen ist – zum Leidwesen der damaligen Besitzer.

## Der stille Winter

Ende Herbst schliessen die Alpgasthöfe ihre Türen, die Region findet zur Ruhe. Das ist der ideale Moment, um sich zum Seealpsee und seinen fast ganz verwaisten eisigen Ufern vorzuwagen. Der Winterspaziergang beginnt beim Bahnhof Wasserauen zuhinterst im Tal, der Endstation des Zugs aus Appenzell.

Der Weg ist asphaltiert und gut ausgeschildert. Er führt vorerst dem Fluss entlang, bevor er sich durch die Bäume schlängelt. Die Sonne versteckt sich noch hinter den majes-

tätischen Gipfeln, zeichnet aber schon erste violette Strahlen in den Morgenhimmel. Der Spaziergang ist eher kurz, aber ziemlich steil. Am Ende erfordern ein paar gefrorene Stellen unsere ganze Aufmerksamkeit. Am Wegrand hängen dünne Eiszapfen in der Felswand.

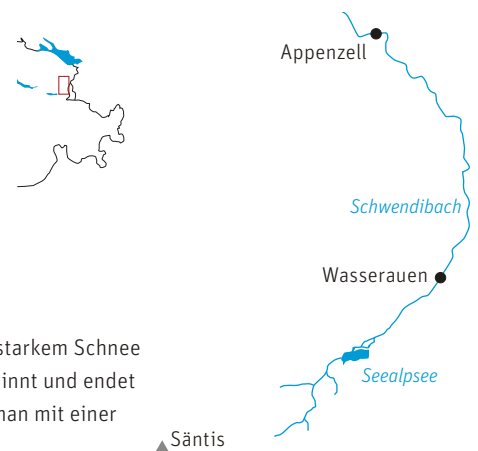
## Am Seeufer

Nach einer knappen Stunde Marschzeit wird der Weg flacher und gibt den Blick frei auf ein paar verstreute Chalets. Dahinter dehnt sich der Seealpsee mit seiner gefrorenen Oberfläche aus. Die Terrasse des Berggasthauses Seealpsee (im Winter geschlossen) lockt mit einem atemberaubenden Ausblick. Einige Schritte weiter am Seeufer entlang treffen wir im lockeren Wald auf die kleine Bruderklauen-Kapelle.

Der Seerundgang lohnt sich auf jeden Fall und dauert nur eine knappe Stunde – genug Zeit für die Sonne, um an den hohen Gipfeln vorbeizuziehen. Sie wirft einen Licht-

schein rund um den Säntis, bevor sie im Tal verschwindet. Der Weg schlängelt sich zwischen dem See und den wenigen Tannen am Ufer hindurch, um sich dann gegen eine weite, verschneite Wiese hin zu öffnen, auf der wir erste zufällige Spuren hinterlassen. Schliesslich führen uns die Schritte auf einen breiteren Weg und zum Gasthaus zurück, wo wir gestartet sind.

Immer noch sind wir ganz allein – nur Schönheit, Kälte und Stille um uns herum. Der Rückweg geht über die gleiche Strecke wie der Hinweg, wobei wir an verschiedenen Orten den Eisplatten besondere Beachtung schenken müssen. ■



## Informationen

Diese Wanderung wurde letzten Winter gemacht. Bei starkem Schnee sind Schneeschuhe zu empfehlen. Die Wanderung beginnt und endet beim Bahnhof Wasserauen. Bis zum Seealpsee muss man mit einer knappen Stunde Gehzeit rechnen.



Dank der neuen Ampel läuft der Verkehr flüssiger und die Wartezeit wurde gesenkt.

## WETTBEWERB

# Das smarte Lichtsignal

**E**s ist eine landesweite Premiere: In einer Schweizer Stadt wurde vor Kurzem eine ultramoderne Verkehrsampel eingeweiht. Standardsysteme sind bereits in der Lage, den Verkehr zu analysieren und die Durchfahrt gewisser Fahrzeuge wie Ambulanzen oder Busse des öffentlichen Verkehrs zu priorisieren. Doch wenn der Verkehr sehr

dicht ist, kann die Wartezeit für die anderen lang sein.

Das smarte Lichtsignal erfasst nun die Fahrzeuge, schon bevor sie in die Nähe der Kreuzung kommen. Es kann in der Zwischenzeit jenen Verkehrsteilnehmenden Vortritt geben, die bereits warten, zum Beispiel den Fussgängerinnen und Fussgängern.

### Für alle komfortabel

Ziel des neuen Verkehrssystems ist es, den Verkehr flüssiger zu machen und die Wartezeit zu senken. Eine Verbesserung, die sowohl den Autofahrenden als auch den Fussgängerinnen und Fussgängern entgegenkommt. Die Stadt, Hauptort eines gleichnamigen Deutschschweizer Kantons, ist die erste Schweizer Ortschaft, die sich für dieses System entschieden hat. Sie testet es seit Oktober 2019 an einer stark befahrenen Kreuzung mit durchschnittlich 18000 Fahrzeugen pro Tag. Der Test verläuft erfolgreich, die Wartezeit ist für die Autofahrenden, den öffentlichen Verkehr und auch die Fussgängerinnen und Fussgänger kürzer geworden.

Das Bundesamt für Strassen sowie mehrere Gemeinden und Kantone zeigen Interesse an der neuen Einrichtung. Sie dürfte also in den nächsten Jahren vermehrt in weiteren Schweizer Ortschaften auftauchen.

Camille Marion

### ZU GEWINNEN:

**Genusstage am Thunersee im Wert von Fr. 2000.-**

Verbringen Sie genussvolle Tage am Thunersee im idyllisch in einem Park gelegenen Vier-Sterne-Superior-Hotel Eden Spiez. Es verfügt über 45 individuell eingerichtete Zimmer. Zum beschaulich-exklusiven Hotelresort gehören der Eden Spa, ein Restaurant, eine Bistro-Bar und ein Rauchersalon.



Der Wettbewerbspreis beinhaltet:

- Drei Übernachtungen in einer Juniorsuite mit Blick auf den Thunersee
- Willkommensdrink, reichhaltiges Frühstücksbuffet, Kuchenauswahl am Nachmittag
- Freier Zutritt zum Eden Spa
- Einmalige Benutzung der Privat-Spa-Suite während 3, 5 Stunden
- 10 Prozent Ermässigung auf Wellness-Behandlungen

### Lösung letzte Ausgabe:

Lavaux

**Gewonnen** hat den Aufenthalt im Lindner Grand Hotel in Interlaken Conrad Steinmann aus Winterthur.

Wettbewerbspreis offeriert von

**LINDNER**  
★★★★★ GRAND HOTEL BEAU RIVAGE  
Interlaken

### In welcher Schweizer Stadt befindet sich die Lichtsignalanlage?

Senden Sie uns Ihre Antwort bis am 12. März 2021, um an der Verlosung teilzunehmen.

- VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder
  - [www.verkehrsclub.ch/wettbewerb](http://www.verkehrsclub.ch/wettbewerb), oder
  - [wettbewerb@verkehrsclub.ch](mailto:wettbewerb@verkehrsclub.ch)
- Nur eine Einsendung pro Person gültig, keine Korrespondenz über den Wettbewerb.



Meine Erfahrung zeigt, dass die Lebens-  
beziehungswise Reisequalität mit  
zunehmender Reisegeschwindigkeit  
abnimmt.



MARTIN ENZ

## Lebensqualität ermöglichen

Ist Ihnen der gemeinsame Nenner aller VCS-Engagements schon aufgefallen? Es ist die Lebensqualität. Eine umweltfreundliche Mobilität ist ein entscheidender Beitrag daran, begünstigt uns doch Mobilität im Leben täglich.

Wir als Verkehrsverband können als Vordenkerorganisation die Konsequenzen unseres Mobilitätsverhaltens aufzeigen. Wir können politisch Einfluss nehmen, Fachleute zum Beispiel in der Verkehrsplanung beraten, und informieren, ermutigen, aber auch mahnen. Damit die Lebensqualität aber tatsächlich besser wird, braucht es nicht nur unser Engagement, sondern das von jeder und jedem Einzelnen.

Und da ist Mitdenken gefragt. Man muss weder Strategien wälzen, noch Analysen studieren oder Massnahmen evaluieren. Nein, hören Sie einfach auf Ihr Gefühl! Was Ihnen gut tut, tut der Umwelt gut. Nehmen wir als Beispiel das Reisen: Meine Erfahrung zeigt, dass die Lebens- beziehungsweise Reisequalität (Q) mit zunehmender Reisegeschwindigkeit (v) abnimmt. Oder für alle, die es lieber abstrakt mögen (mathematisch Versierte werden mich jetzt auslachen):  $Q = <v$ .

Als Fussgängerin oder Wanderer nimmt man seine Umgebung am intensivsten wahr. Gleichzeitig belastet diese Mobilitätsform die Umwelt kaum. Ebenfalls umweltschonend sind Fortbewegungsmittel, die entweder auf Muskelkraft beruhen (Rollschuhe, Trottinett, Skateboard, Velo, Ruderboot) oder auf

Wind- oder Solarkraft (Segelboot, Gleitschirm, Solarmobil). Dann kommen wir in den Bereich einer mittelmässigen Reisequalität: per Bahn, Bus oder Schiff. Man kann sich mindestens noch etwas bewegen, zum Fenster raus- oder in die Lektüre reinschauen und braucht sich nicht um den Verkehr zu kümmern.

Auto und Motorrad sind zwar nicht schneller als der öffentliche Verkehr, jedoch beeinträchtigt die geforderte Konzentration aufs Fahren die Reisequalität enorm. Bleibt noch das Fliegen. Zwar ein alter Menschheitstraum, gemeint waren aber bestimmt nicht das eingezwängte Sitzen bei trockener Luft und tausend Sicherheitsbestimmungen in einem Linienflugzeug. Oder stellen Sie sich vor, in einer Rakete unterwegs zu sein – das ist dann schon Reisequalität im Minusbereich.

Die Verkehrspolitik des VCS schafft aber nicht nur Lebensqualität für mobile Menschen, sondern auch für diejenigen, die gerade nicht unterwegs sind. Hier ist die Reduktion des Verkehrslärms zu nennen oder die alternative Nutzung des (Strassen-)Raums für Begegnung und Spiel.

Leisten wir gemeinsam unseren Beitrag für mehr Lebensqualität. Ich danke Ihnen dafür, denn auch ich werde davon profitieren.

Martin Enz ist Bereichsleiter Marketing, Produkte, Services und GL-Mitglied des VCS Schweiz. Wenn immer möglich, geniesst er das langsame Unterwegssein.

### Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

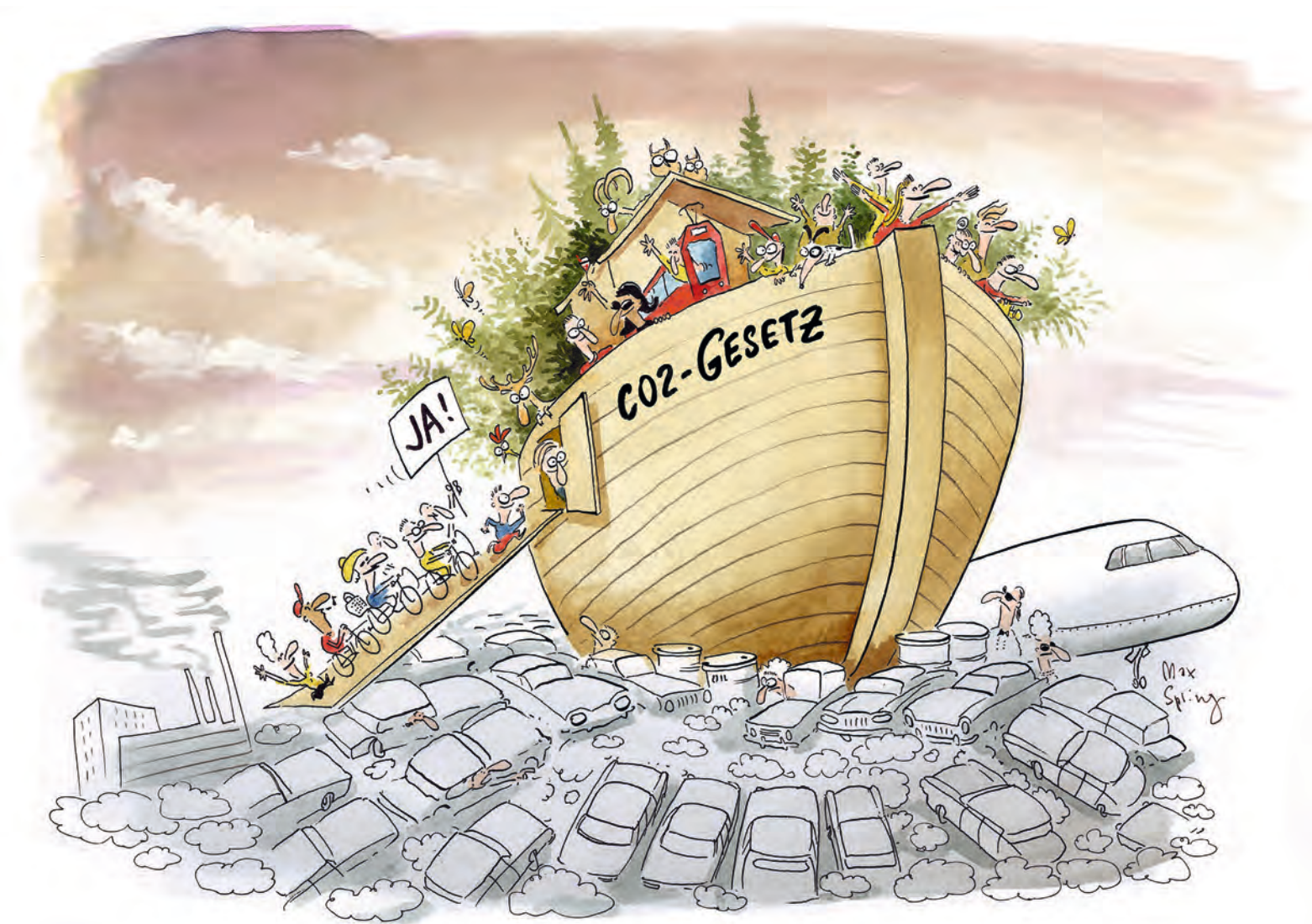
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Giulia Coviello, Martin Enz, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Markus Knauss, Camille Lepetit, Gabi Petri, Michael Rytz, Daniela Ruchti Sanchez, Laura Schmid, Mauro Schmid, Anina Schweighauser, Anita Weber. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Edith Weber, Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lesbeo Smooth natural + Lejpa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 69 554 (deutsch 55 175, französisch 14 379). Die nächste Ausgabe erscheint am 9. April 2021. **Insertionschluss:** 8. März 2021. **Adressänderungen:** [mga@verkehrsclub.ch](mailto:mga@verkehrsclub.ch).

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

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

gedruckt in der  
schweiz

## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### NÄCHSTE NUMMER

#### Ja zum nächsten Schritt

Die Schweizer Klimapolitik bewegt sich langsam, aber sicher. Trotz der Coronakrise ist es wichtig, auch die ökologischen Herausforderungen im Auge zu behalten. Das neue CO<sub>2</sub>-Gesetz, das noch in diesem Jahr vors Stimmvolk kommt, geht einen wichtigen Schritt in die richtige Richtung. Deshalb braucht es an der Urne zwingend ein Ja. Dafür wird sich der VCS mit vereinten Kräften einsetzen. In der nächsten Ausgabe des VCS-Magazins berichten wir ausführlich über das Gesetz: Welche Grundlage bietet es, um die Ziele des Pariser Abkommens zu erreichen? Und wie kommen die Massnahmen im Verkehrsbereich den Menschen in der Schweiz zugute?



Hausrat optimal  
versichert?



## Einbruch – ein ungutes Gefühl!

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

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet [www.verkehrsclub.ch/hausrat](http://www.verkehrsclub.ch/hausrat) und [www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht](http://www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht)

Für Mensch  
und Umwelt



Bis zu 50% Rabatt

Bei Versicherungsabschluss  
bis 31. März 2021



# Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

Bleiben Sie bei rechtlichen Unstimmigkeiten gelassen. Mit den VCS-Rechtsschutzversicherungen erhalten Sie professionelle juristische Beratung und werden falls nötig durch einen Anwalt vertreten. Für Bestellungen und Informationen:

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



Machen Sie mit bei unserem Online-Quiz und gewinnen Sie eine VCS-Rechtsschutzversicherung!  
[www.verkehrsclub.ch/rechtsschutz-quiz](http://www.verkehrsclub.ch/rechtsschutz-quiz)

Versicherungsträger: Protekta Rechtsschutz-Versicherung AG

Für Mensch  
und Umwelt

