

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Wie wünschen wir uns unsere Städte?

Urbane Mobilität gestern, heute und morgen

Seite 18

Für Mensch
und Umwelt



Hotelcard – das Halbtax für Hotels

★★★★

Hotel Bernina 1865

Samedan | Graubünden



Deluxe Doppelzimmer inkl. Frühstück ab

CHF **195.–** statt CHF 390.– (pro Zimmer)

★★★

Hotel & Spa Hannigalp

Grächen | Wallis



Doppelzimmer Nebenhaus inkl. Frühstück ab

CHF **90.–** statt CHF 180.– (pro Zimmer)



Schweiz Tourismus Mitglied

Hotelcard
für 1 Jahr

CHF **79.–**
statt CHF 99.–

 www.hotelcard.ch/vcs02

 0800 083 083 (Rabattcode vcs02 angeben)



VCS-Bonus: das Plus für Mitglieder



Bonus: Fr. 240.–

Canon EOS 1300D

Mit der EOS 1300D mit 18 Megapixeln nehmen Sie ganz einfach Fotos und Videos in einzigartiger Qualität auf.

Sie können Ihre Kamera ganz einfach via NFC mit einem Mobilgerät verbinden und Ihre Bilder sofort per WLAN teilen.

Ihr Vorteil

Canon EOS 1300D (inkl. Tasche und 8-GB-Karte) für Fr. 339.– statt Fr. 579.– (Preisliste Canon). Angebot gültig solange Vorrat.

Jetzt bestellen

- Mit der Karte im Umschlag dieses Magazins
- Online unter www.vcs-bonus.ch (Rubrik Diverses)

Weitere Angebote für Mitglieder
unter www.vcs-bonus.ch
oder Telefon 031 328 58 58

Für Mensch
und Umwelt



Nachttöpfe und Elterntaxis



© VCS/François Gribbi

Über die Hälfte aller Menschen leben mittlerweile in Städten. Und es ist wenig wahrscheinlich, dass sich plötzlich ein grosser Teil davon entschliesst, die Annehmlichkeiten von Migros, Coop und SBB gegen ein Blockhaus in den ewigen Wäldern Schwedens zu tauschen. Obwohl einige Tage am Hjälmaren-See durchaus ihren Reiz haben...

Was braucht es, damit die Städte lebenswert bleiben und sich nicht in lärmende, stinkende Moloche verwandeln? Und wie will man das Zusammenleben gestalten? Im Mittelalter hat man den Nachttopf mit Schwung aus dem Fenster gekippt – wer freundlich war, hat sein Vorhaben immerhin vorher angekündigt. Heute sind die Trottoirs deutlich hygienischer, die Luft mancherorts weniger dick als etwa im London des 19. Jahrhunderts, als die Themse zum Himmel stank. Die Herausforderungen sind heute anders gelagert: Obwohl die Luftqualität besser ist als vor 30 Jahren, ist die Belastung durch Schadstoffe und Feinstaub viel zu hoch. Wie verhindert man, dass Wohnungen in lebendigen Quartieren plötzlich für Familien unbezahlbar werden? Braucht es wirklich für jede Wohnung einen Parkplatz? Und ist es wirklich nötig, in einem verkehrsberuhigten Quartier seine Sprösslinge mit dem Auto zum Schulhaus zu karren? Viele davon sind Luxusprobleme einer erfolgsverwöhnten Gesellschaft, die sich mit Respekt und Rücksichtnahme lösen lassen. Wie sich einige Schweizer Städte verändert haben und welchen Anteil der VCS daran hat, lesen Sie im Dossier ab Seite 18.

Und wenn Sie erleben wollen, wie lustvoll gelungene Stadtentwicklung ist, lege ich Ihnen einen Besuch in Nantes ans Herz (S. 46). Ich wünsche Ihnen einen farbenfrohen Herbst!

Dominique Eva Rast, Redaktionsverantwortliche VCS-Magazin

Titelbild: Auf dem Hunziker-Areal in Zürich ist mit «mehr als wohnen» eine lebendige, autoarme Siedlung entstanden. (© Fabian Lütolf)

POLITIK

- 4 **Kurz & bündig**
- 7 **Es stinkt zum Himmel**
9000 Kilometer sind zu viel
- 8 **Ökologische Motoren?**
Empa-Experte Thomas Büttler zu Schadstoffausstoss und Verbesserungsmöglichkeiten
- 14 **Lieber bequem als umweltfreundlich?**
Ein Blick auf den Mikrozensus «Mobilität und Verkehr»

DOSSIER

- 18 **Wie wünschen wir uns unsere Städte?**

Bern, Zürich, Lausanne und Bellinzona: Was hat sich in den letzten 20 Jahren getan? Wie hat der VCS die Städte geprägt und was gibt es noch zu tun?



© Fabian Lütolf

- 26 **MITGLIEDERANGEBOTE**

- 33 **BERICHTE AUS DEN VCS-REGIONEN**

REISEN

- 42 **Die alten Walser und das neue Vals**
Zwei Etappen des Walserwegs Graubünden im Test
- 46  **Immer der grünen Linie nach**
Nantes ist fröhlich und tiefgründig zugleich
- 48 **Der Duft der Entschleunigung**
Wieso kennt niemand die Dröme?
- 51 **Hoch über den Seen**
Eine Wanderung von der Tête de Ran zum Mont Racine

- 56 **DEBATTE**
E-Mountainbike
Fluch oder Segen?

- 64 **WETTBEWERB**

- 65 **BITTE MITDENKEN!**
Von Geboten und Verboten

- 66 **CARTOON**

Ein Preis, der verpflichtet

Im Juni hat die Schweiz den europäischen Verkehrssicherheitspreis erhalten. Die Auszeichnung ist eine Verpflichtung, den erfolgreichen Weg weiterzugehen.

«Via sicura», das Handlungsprogramm für mehr Sicherheit im Strassenverkehr, zeigt Wirkung: Das lobt auch der Europäische Verkehrssicherheitsrat und zeichnet die Schweiz deshalb mit seinem Preis aus. Auf den Lorbeeren ausruhen darf man sich dennoch nicht, betont die bfu – Beratungsstelle für Unfallverhütung. «Es können noch mehr schwere Verletzungen und Todesfälle verhindert werden. Das geht aber nicht, wenn wir jetzt in den Bemühungen um die Verkehrssicherheit nachlassen und bewährte Lösungen nicht umsetzen», so Stefan Siegrist, stellvertretender Direktor der bfu. Der VCS ist derselben Meinung: «Via sicura» ist wirksam und soll fortgesetzt werden. Der Sicherheitsgewinn war in den letzten Jahren beim Auto am höchsten, es braucht aber weitere Massnahmen zu Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer. Dazu gehören Investitionen in die Infrastruktur, welche sich stärker an den Bedürfnissen von Fussgängerinnen und Velofahrern ausrichten. Auch technisch hat sich viel verbessert, so rettet etwa das Notbremsassistentensystem Leben, indem es Kollisionen verhindert. In solchen Systemen schlummert noch grosses Sicherheitspotential für die Zukunft.



Die Messe des guten Geschmacks

Vom 10. bis 12. November 2017 gastiert der bereits siebte Slow Food Market in der Messe Zürich. Nationale und internationale Lebensmittelproduzenten bieten Ihnen in gemütlicher Marktmosphäre die Gelegenheit, ihre hochwertigen Produkte kennenzulernen und zu erfahren, woher diese stammen. Eine Showküche mit Live-Kochevents, ein vielseitiges Rahmenprogramm sowie ein Slow-Food-Restaurant laden Sie ein zum nachhaltigen Genuss mit Verantwortung. Reservieren Sie sich den Termin schon jetzt!

www.slowfoodmarket.ch

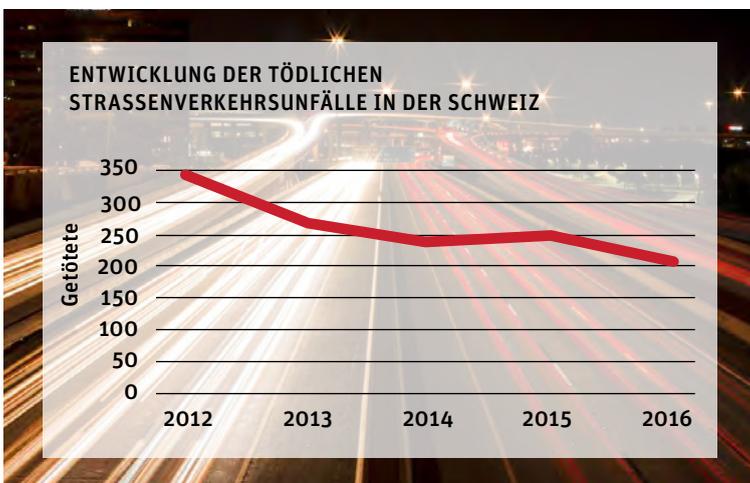
ÖBB bauen Angebot für Veloreisende in Nachtzügen aus

Zahlreiche Rückmeldungen enttäuschter Nachtzugreisender sowie tausend Unterschriften für mehr Velotransportplätze im Nachtzug haben gewirkt. Die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) kündigen der Delegation von umverkehr bei der Übergabe der Petition an, dass das Angebot für Velotransportplätze ab Ende 2018 ausgebaut wird. Bereits ab Fahrplanwechsel im Dezember 2017 wird der Nachtzug nach Berlin und Hamburg wieder geteilt, um Hannover zu erschliessen und eine attraktivere Ankunftszeit am Zielort zu ermöglichen.

umverkehr-Geschäftsleiter Silas Hobi und Daniel Costantino, Kampagnenleiter umverkehr, übergeben die Unterschriften an Kurt Bauer, Leiter Fernverkehr ÖBB (links).



© muellet/buercf.ch



Seit «Via sicura» in Kraft ist, nehmen Verkehrsunfälle weiter ab. Die positive Entwicklung setzt sich fort.

Zwei Volksinitiativen für besseren Schutz der Luzerner Kulturlandschaft

Ein breit und überparteilich abgestütztes Initiativkomitee hat zwei Initiativen lanciert, die einer Ausdehnung von Siedlungsflächen und dem Verlust von Kulturland entgegenwirken sollen. Kanton und Gemeinden sollen demnach auch ausserhalb der Bauzonen für die Einschränkung der Zersiedelung und für die Erhaltung und Aufwertung des Landschaftsraumes sorgen. Besonderen Schutz sollen die Fruchtfolgefleichen erhalten.

www.kulturland-luzern.ch



Zufrieden leben ohne Privatauto: Problemlos möglich

Autofrei? Registrieren und Tipps lesen!

Sind Sie VCS-Mitglied und leben ohne Privatauto? Sie können sich registrieren und erhalten dann spezifische Informationen: unseren vierteljährlich erscheinenden elektronischen «Newsletter autofrei». Dafür stellen wir Ihnen auf Wunsch die Auto-Umweltliste des VCS nicht mehr zu. Die Registrierung erfolgt ganz einfach unter www.verkehrsclub.ch/autofrei

Ein Beispiel für unsere Arbeit zum Thema «autofrei» sind die Tipps, Tricks und Links für das Leben ohne Privatauto. Sie sind auf www.autofrei-leben.ch zu finden. Die 150 Tipps sind soeben aktualisiert und ausgebaut worden und neu in Unterkapitel geordnet. Damit finden Menschen, die sich für ein Leben ohne eigenes Auto entschieden haben oder entscheiden wollen, für jede Lebenslage Tricks und Kniffs von Autofrei-Profis. Die französische Seite entsteht zurzeit.

Die Menschheit lebt auf Pump

Am 2. August «feierte» der Planet einen düsteren Tag: den «Earth Overshoot Day». Er markiert den Zeitpunkt, ab dem die Menschheit alle natürlichen und erneuerbaren Ressourcen aufgebraucht hat, welche die Erde in einem Jahr erzeugen kann. Das vom Global Footprint Network errechnete Datum liegt immer weiter vorne im Jahr und zeigt so deutlich den Einfluss unseres Lebensstils auf den Planeten. Wie reagieren? Indem wir unsere Art des Konsums, des Bauens, der Energieproduktion und des Reisens anpassen. Die Bewegung #movethedate ermuntert alle, sich neu zu besinnen, damit der Tag in den nächsten Jahren nicht auf ein noch früheres Datum fällt.

www.overshootday.org



«Impulse für den Tourismus mit ÖV und Verkehrsmanagement»

Bus alpin veranstaltet mit dem VCS und weiteren Partnern am 19. Oktober in Bern eine Tagung zum Tourismusverkehr. An der Tagung zeigen wir auf, wie sich die Schweizer Tourismusorte mit einem nachhaltigen Verkehrsangebot als attraktive Anbieter im naturnahen Tourismus positionieren – ganz im Sinne der aktuellen Kampagne von Schweiz Tourismus «Zurück zur Natur».

Die Tagung wendet sich an Verantwortliche im Berggebiet sowie an alle Personen, welche sich mit einer nachhaltigen Verkehrspolitik beschäftigen. Teilnahmegebühr für den ganztägigen Anlass: Fr. 80.–/Person.

Informationen und Anmeldung (bis 1. Oktober 2017):
www.sab.ch/dienstleistungen/tagungen



© Max Hugelshofer, Schweizer Berghilfe

Der Schweizer ÖV kompakt – das Kursbuch 2018

Hans Meiner von der Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGÖV hat es geschafft. Das Kursbuch lebt weiter. Der Schweizer ÖV-Pionier und Mitinitiant des Taktfahrplans des Schweizer ÖV hat mit der SBB, dem VCS und Pro Bahn jene Partner an Bord geholt, die es für das anspruchsvolle Projekt braucht: Die SBB stellt die Fahrplandaten kostenlos zur Verfügung und sichert die Distribution an den 30 grössten Bahnhöfen. Der VCS leitet das Projekt und organisiert die gesamte logistische Abwicklung. Um das finanzielle Risiko verantwortungsvoll zu halten, wird das Kursbuch 2018 auf eine tragbare Auflage limitiert und in einem kompakten Band, der auch für den Postversand geeignet ist, herausgegeben. VCS-Mitglieder können das Kursbuch exklusiv vorab bestellen und bequem nach Hause liefern lassen (siehe dazu Artikel Seite 13 und Bestellkarte auf Seite 27).

Die Erbsenzählerei schadet den Kunden

Von Matthias Müller

Bundesrat und Parlament geben der SBB die strategischen Ziele vor, die sie in Eigenregie umsetzt. Überspannt die SBB allerdings den Bogen, ist das Parlament gefordert, die Erreichung der Ziele einzufordern. Der bediente Verkauf gehört dazu.

Der Nationalrat hat sich in der Sommersession dafür ausgesprochen, dass die SBB die 50 bedienten Schalter von Drittpartnern zumindest für weitere zwei Jahre betreiben muss. Dieser Eingriff in das operative Geschäft der SBB ist richtig und wichtig, denn der Bund muss sicherstellen, dass seine Zielvorgaben tatsächlich erreicht werden. Dazu gehört gemäss Pflichtenheft des Bundes, dass die SBB «auf einen einfachen und kundenfreundlichen öffentlichen Verkehr hinwirken». Am Schalter ein Billett zu lösen, ist für viele Menschen noch immer die denkbar einfachste und kundenfreundlichste Ticketing-Lösung. Werden nun auf einen Schlag 50 Schalter geschlossen, ist das ein bedeutender Serviceabbau. Betroffen sind fast ein Viertel aller bedienten Verkaufsstellen der SBB. In der Ostschweiz würden gar rund die Hälfte aller Schalter wegfallen. Und das ohne Not. Diese 50 Verkaufsstellen kosten die SBB

nichts. Die Verkaufsstellen zahlen alles selber – die Raummiete, das Personal, sogar eine Miete für das Verkaufssystem zahlen sie der SBB. Die SBB stört sich aber daran, dass sie pro verkauftes Ticket eine Provision an die Drittverkaufspartner zahlen muss. Würden – so die Überlegung der SBB – künftig alle diese Schalterkunden ihr Ticket am Automaten, per App oder online beziehen, würde sie fünf Millionen Franken mehr verdienen. Das ist Erbsenzählerei zur Kleinstoptimierung einzelner Budgets. Im Sinne des gesamten Systems und der Kundinnen und Kunden ist dieses Vorgehen ganz sicher nicht. Und der VCS glaubt auch nicht, dass tatsächlich mehr Geld zu verdienen ist. Denn nicht alle bisherigen Kundinnen und Kunden werden ihr Ticket in Zukunft am Schalter, online oder auf dem Mobiltelefon lösen: Einige werden nämlich den ÖV einfach links liegen lassen und das Auto aus der Garage holen.

Druck auf Stationshalter

Auf Seiten der SBB gibt man sich betont gelassen und spielt den Serviceabbau runter. Es werden einige wenige Individuallösungen hervorgehoben, die die Schalterschliessungen abfedern sollen, eine Videoberatung am Billettautomaten etwa. In Wirklichkeit wird versucht, Fakten zu schaffen, bevor sich der Ständerat zum Thema äussern kann. Besonders auf private Stationshalter wird Druck ausgeübt. Anschlussverträge mit viel schlechteren Bedingungen als die bisherigen sollen möglichst noch vor dem Ständeratsentscheid unterzeichnet werden. Dabei handelt es sich nur um reine Beratungsangebote ohne Verkauf. Dies hat wiederum Nationalrat Jakob Büchler auf den Plan gerufen, der die SBB in einem Brief dazu auffordert, den Termin für eine Zusage hinauszuzögern, bis das Parlament seinen Entscheid gefällt hat.

Service aufrechterhalten

32 000 Menschen haben die vom VCS initiierte Petition gegen die Schalterschliessung unterschrieben, diese sollten von der SBB nicht einfach ignoriert werden können. Dasselbe zählt für den Willen des Parlaments. Um den Auftrag des Bundes sicherzustellen – die Kundenfreundlichkeit –, ist der Ständerat gefordert, im September für den Weiterbetrieb der 50 Schalter zu stimmen. Nur so kann der Auftrag des Bundes erfüllt werden, diesen beliebten, kostengünstigen Kundenservice aufrechtzuerhalten. Fünf Millionen Franken mehr verdienen zu wollen auf Kosten eines Viertels aller bedienten Schalter: Das widerspricht in krasser Weise dem Auftrag des Bundes und ist deshalb zu stoppen. ■



Widerstand ist nötig, damit Kundinnen und Kunden nicht vor einem geschlossenen Schalter stranden.

Es stinkt zum Himmel

Von Patricia Götti

Über den Wolken ist nicht nur die Freiheit grenzenlos, wie der deutsche Liedermacher Reinhard Mey singt – sondern auch der Schadstoffausstoss.

Schweizerinnen und Schweizer fliegen durchschnittlich stolze 9000 Kilometer pro Jahr. Verglichen mit ihren Nachbarinnen und Nachbarn sind sie damit doppelt so viel mit dem Flugzeug unterwegs. Der Flugverkehr nimmt seit Jahren rasant zu, und die Zukunftsprognosen bestätigen diesen Trend – der sich verheerend auswirken wird auf unsere Luft durch massiv höhere CO₂-Emissionen. Der Flugverkehr trägt schon jetzt weltweit mit rund fünf Prozent zum Treibhauseffekt bei – und in der Schweiz sind es sogar 16 Prozent. Eine Kompensation der Emissionen wird erst zögerlich angedacht, und steuerlich kommen die Fluggesellschaften fein raus.

Nun könnte man denken, dass ja genau um diesen Trend aufzuhalten 2015 das Pariser Klimaschutz-Abkommen verabschiedet worden sei. Dieses hat zum Ziel, die weltweite Erwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen respektive auf deutlich unter 2 Grad Celsius gegenüber vorindustriellen Temperaturen.

Keine Kompensation ...

Doch weit gefehlt: Ausgerechnet der Flugverkehr ist vom Abkommen ausgenommen. Das heisst, die Emissionen, die Flüge verursachen, müssen nicht kompensiert werden, geschweige denn reduziert. Zwar hat die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) an ihrer letzten Zusammenkunft im Herbst 2016 Zeichen gegeben, sich an einer CO₂-Kompensation beteiligen zu wollen.

Als Ziel ist aber lediglich eine – vage formulierte – Kompensation ab 2020 vorgesehen. Überdies ist die Zusammenarbeit für die Fluggesellschaften auch noch fakultativ. Und schliesslich sind inländische Flüge von dem Übereinkommen ausgeschlossen. Daher kann man nur diesen Schluss ziehen: Nur nationale Zusatzmassnahmen können das rasante Nachfragewachstum in der Luftfahrt eindämmen.

... und keine Kerosinsteuern

Und hier stossen wir gleich auf das nächste Problem: Der Flugverkehr wird heute in



Schweizerinnen und Schweizer fliegen so viel, dass es dem Klima massiv schadet.

keinerlei Weise mit Steuern belegt. Grund dafür ist ein uraltes Abkommen: Die Chicago-Konvention von 1944 legt fest, dass auf Kerosinverbrauch im Rahmen des internationalen Flugverkehrs keine Besteuerung erfolgen darf. Deshalb gibt es nirgendwo auf der Welt Kerosinsteuern auf internationalen Flügen. Man stelle sich vor: Würde man Kerosin in vergleichbarem Ausmass wie den Treibstoff für Autos besteuern, wäre ein Flug von Zürich nach New York für die Fluggesellschaft dreimal so teuer wie heute – nämlich 116 000 Franken anstatt 37 000!

Laut einer Studie entgehen den europäischen Staaten wegen dieser fehlenden Besteuerung insgesamt 40 Milliarden Euro im Jahr. In der Schweiz sind es 1,3 Milliarden Franken. Die Freiheit stinkt zum Himmel – und zwar über den Wolken wie unterhalb. ■

Eine Koalition, um die schädlichen Emissionen des Luftverkehrs zu senken

Der VCS und zahlreiche Schweizer Organisationen haben sich am 17. Juni zur Gründungsversammlung von KLUG getroffen, der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit. KLUG setzt sich für eine Reduktion der vom Luftverkehr verursachten Treibhausgasemissionen, Schadstoffe und Lärmbelastungen ein. Als Co-Präsidentinnen wurden die Nationalrätinnen Priska Seiler Graf und Lisa Mazzone gewählt, Geschäftsführer ist Yves Chatton vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz.

«Schon ein kleiner Schubser stört das empfindliche Gleichgewicht»

Von Dominique Eva Rast

Laut dem Empa-Experten Thomas Bütler konnte der Schadstoffausstoss in den letzten 20 Jahren dank energieeffizienteren Motoren reduziert werden – aber die Ziele des Klimaprotokolls sind nur mit der Umstellung auf erneuerbare Energie zu erreichen.

VCS-Magazin: Welches sind die Faktoren, welche Antriebe dreckig machen?

Thomas Bütler: Zum einen ist nicht vollständig verbrannter Treibstoff für einen Teil der Schadstoffemissionen verantwortlich, also etwa Kohlenwasserstoffe und Kohlenmonoxid. Zum anderen werden auch während der Verbrennung Schadstoffe gebildet, wie Stickoxide oder Partikel und das Treibhausgas Kohlendioxid. In den letzten zwanzig Jahren konnte der Schadstoffausstoss von diesen Stoffen ein gutes Stück reduziert werden.

Die Hauptprobleme bei den Benzinmotoren sind die Partikelemissionen und die noch relativ hohen Kaltstartemissionen. Bei den Dieselmotoren stehen die Stickoxide im Fokus.

Die Reduktion der Treibhausgasemissionen indes ist erst seit der CO₂-Gesetzgebung ins Blickfeld geraten.

Es ist zu hören, dass bei jeder Optimierung eines Motors etwas schlechter wird – stimmt das?

Hier kommt es auf die Betrachtungsweise an. Bei der Detailoptimierung eines Verbrennungsmotors gibt es gewisse Zielkonflik-

te wie die Stickoxid- und Verbrauchsreduktion. Betrachtet man aber die Entwicklung der Antriebe der letzten Jahrzehnte, gab es praktisch nur Fortschritte, sowohl bei den Abgasen wie auch beim Verbrauch, dem Lärm und dem Komfort. Im Vergleich zu den 1980er-Jahren hat sich das Gewicht der Fahrzeuge um 50 Prozent erhöht, wozu die massiv erhöhte Sicherheit beiträgt. Trotzdem wurden die Fahrzeuge 30 bis 50 Prozent sparsamer und sauberer, und dies trotz der im Schnitt doppelten Leistung heutiger Antriebe.

Gibt es überhaupt ökologische Motoren?

Zur genauen Bewertung eines Antriebs müssen wir die Gesamtbilanz eines Fahrzeugs betrachten. Dazu gehören die Herstellung, das Recycling und die Energiebereitstellung für den Betrieb.

In der Herstellung sind Verbrennungsmotoren wesentlich ökologischer als Elektroantriebe, da sie aus konventionellen Materialien wie Stahl und Aluminium hergestellt werden, die einen sehr hohen Recyclinganteil aufweisen. Elektroantriebe sind bei

der Herstellung aufwändiger; sie brauchen dabei mehr Energie und seltene Materialien.

Die Energie, die für den Antrieb genutzt wird, spielt in einem Fahrzeugleben aber die Hauptrolle. Wird fossile Energie eingesetzt, sind beide Antriebskonzepte in etwa vergleichbar schmutzig, wird erneuerbare Energie eingesetzt, können beide Antriebskonzepte in etwa vergleichbar sauber sein. Deshalb forscht die Empa an Konzepten zur Umstellung auf erneuerbare Energie.

Wem gehört die Zukunft: Gas, Wasserstoff, Strom oder fossilen Treibstoffen?

Für die nächsten Jahre werden die fossilen Treibstoffe Benzin und Diesel immer noch eine grosse Rolle spielen. Die Zukunft gehört aber den erneuerbaren Energien. Die direkte Nutzung in elektrischen Antrieben ist dabei eine Variante. Mit synthetischen Treibstoffen kann berücksichtigt werden, dass erneuerbare Energie zeitlich unterschiedlich verfügbar ist. So kann die Energieversorgung flexibler gestaltet werden. Ich meine hier Treibstoffe wie Wasserstoff oder Methan, die aus temporär überschüssiger Elektrizität hergestellt werden können.

Wieso?

Die CO₂-Emissionen im angestrebten Mass zu reduzieren, ist nur durch die Umstellung auf erneuerbare Energie möglich. Dies ist aber gar nicht so einfach: Energie aus erneuerbaren Quellen ist eben nicht immer verfügbar. Nur den Energiebedarf des Fahrzeugs zu betrachten, reicht daher nicht aus. Es braucht zusätzliche energiesystemische Betrachtungen, wie sie beispielsweise die ETH anstellt.

Die mit erneuerbarer Energie betriebenen Antriebskonzepte haben zudem alle ihre Vor- und Nachteile. Daher untersuchen wir an der Empa drei verschiedene, sich ergän-



Ingenieur Thomas Bütler (35) leitet die Gruppe Fahrzeugsysteme in der Abteilung Fahrzeugantriebssysteme der Empa (Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, Dübendorf).



© forobla

Jedes Jahr sterben
tausende Menschen an den
Folgen des Dieselbetrugs.

zende Konzepte: Elektro-, Wasserstoff- und Gasfahrzeuge. Betrachtet man deren Ökobilanzen und die Verfügbarkeiten von erneuerbarer Energie, schneiden sie insgesamt gut ab.

Wie lassen sich Motoren verbessern?

Ein Verbrennungsmotor erreicht nur in einem kleinen Betriebsbereich bei hoher Last seine beste Effizienz von etwa 35 bis 40 Prozent, bei tiefen Lasten sinkt der Wirkungsgrad auf unter 20 Prozent. Durch Hybridisierung, also die Kombination mit einem Elektromotor, kann der Wirkungsgrad auch bei tiefen Lasten auf bis zu 40 Prozent gehalten werden. In Kombination mit tiefen Fahrwiderständen und reduziertem Fahrzeuggewicht kann der Verbrauch deutlich reduziert werden. Heutige Gasfahrzeuge erreichen im realen Fahrbetrieb bereits heute Schadstoffemissionen nahe an der Nachweisgrenze. Wir arbeiten aber an einem Katalysatorkonzept, welches mittels Mikrowellen innerhalb von wenigen Sekunden aufgeheizt werden kann und so die Schadstoffe im Abgas bereits beim Kaltstart eliminiert.

Wie viel CO₂ ist durch Menschen verursacht?

Vor Beginn der Industrialisierung lag die CO₂-Konzentration in der Atmosphäre bei 300 ppm. Heute liegen wir bei über 400 ppm. Die Wissenschaft ist sich weltweit einig, dass der Mensch mit zu diesem Anstieg beigetragen hat. Leider reicht schon ein kleiner Schubser aus, um ein empfindliches Gleichgewicht zu stören.

Was sagen Sie zu den Trickserien, die nun nach und nach ans Licht kommen?

Die Enthüllungen, die in letzter Zeit veröffentlicht wurden, zeigen einmal mehr, dass die aktuelle Abgasgesetzgebung eher

schwammig ausgearbeitet ist und dass die Hersteller wenig Verantwortungsbewusstsein bei der Auslegung der entsprechenden Abgasnachbehandlung an den Tag gelegt

haben. Die neu erarbeiteten Prüfprozeduren werden helfen sicherzustellen, dass die Fahrzeuge der kommenden Emissionsklassen auch wirklich sauber sind. ■

Der Unmut ist gross

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz, die Fédération romande des Consommateurs (frc) und die Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz (Aefu) fordern in einer gemeinsamen Aktion den Bundesrat auf, den Dieselbetrug endlich zu stoppen. Zudem sollen Diesel-Autos im Verkehr technisch nachgerüstet werden.

Ende August hat eine Delegation rund 7208 Unterschriften den Bundesbehörden übergeben: So viele Menschen haben in Form einer Petition den offenen Brief an Bundesrätin Doris Leuthard unterschrieben. Denn: Noch immer werden täglich tausende DieselpKW importiert, die mit massiv überhöhten Abgaswerten unterwegs sind. Obwohl fabrikneu, stossen Dieselaautos auf der Strasse ein Mehrfaches an hochgiftigen Stickoxiden aus als gemäss Grenzwert erlaubt wäre. Einzelne Modelle überschreiten den Grenzwert um das 10- oder gar 18-Fache. Dabei weitet sich der Dieselskandal immer mehr aus. In Deutschland stehen Audi, BMW, Daimler, Porsche und Volkswagen mittlerweile unter Verdacht, illegale Absprachen vorgenommen zu haben. Der Bundesrat ist gefordert, die Bevölkerung und die Natur zu schützen. Deshalb verlangt der VCS die sofortige Einführung der neuen Abgasnorm Euro 6 d TEMP für alle Neuwagen die in der Schweiz verkauft werden.

Die Präsidentin des VCS, Evi Allemann, sowie Vizepräsidentin Lisa Mazzone haben in der Sommersession verschiedene Vorstös-

se eingereicht. Evi Allemann lancierte einen parlamentarischen Vorstoss, der verlangt, dass die Abgasnorm Euro 6 d TEMP mit einem deutlich strengeren Prüfverfahren nicht erst in zwei Jahren, sondern per sofort für alle Neuwagen eingeführt wird. In einem weiteren Vorstoss fordert Allemann, dass die Kantone den Gemeinden die Möglichkeit geben, eine Umweltvignette einzuführen. Lisa Mazzone forderte in einem Postulat vom Bundesrat, die gesundheitlichen Auswirkungen des Dieselskandals in der Schweiz genau abzuklären. Darüber hinaus soll der Bundesrat prüfen, welche positiven gesundheitlichen Effekte ein Innenstadtfahrverbot dreckiger Diesler hätte. «Wir müssen die Fakten sehr genau anschauen, denn klar ist: Infolge der Diesel-Schummeleien sterben in der Schweiz jedes Jahr viele Menschen vorzeitig», so Mazzone. ■

Weitere Infos und ausführliche Erklärungen zu den Abgasnormen:

www.verkehrsclub.ch/diesel
(Grenzwerte und Prüfverfahren) und
www.aefu.ch/diesel

Fit fürs Lenkrad?

Von Markus Fischer

In den vergangenen Jahren und Jahrzehnten hat der Verkehr massiv zugenommen, die Verkehrsbedingungen, die Vorschriften und Verhaltensregeln haben sich verändert und die technische Entwicklung und neue Erkenntnisse beeinflussen das Fahrverhalten.

Wer schon viele Jahre den Auto-Fahrausweis hat, verfügt meist über eine grosse Erfahrung und Routine. Wie in vielen anderen Lebenssituationen, hat sich auch auf der Strasse und im Auto einiges verändert, so dass auch routinierte Fahrerinnen und Fahrer manchmal überfordert sind und an ihre Grenzen stossen.

Denkt man zurück, wird sich der Eine oder Andere daran erinnern, dass in den 70er Jahren ein Kreisel noch Seltenheitswert hatte. Fahrlehrer in Bern fuhren damals mit ihren Schülerinnen und Schülern zum Burgernziel, dem einzigen Ort in der Stadt mit einem Kreisel, um das richtige Verhalten zu üben. Servolenkung war nur in ganz neuen Autos der Mittel- und Oberklasse Standard, ABS, Einparkhilfen oder Tempomat waren noch unbekannt.

Mit Tipps vom Profi sicherer und effizienter unterwegs.



© Driving Center/ZVG

Training für «alte Hasen»

So machte auch Rene G. aus Thun, der seine Fahrprüfung vor 20 Jahren absolvierte, beim Driving Center Safenwil einen Fahrcheck. Er war als neues VCS-Mitglied auf das Mitgliederangebot aufmerksam geworden und war zuerst der Meinung, dass ihm dies als routiniertem Fahrer wahrscheinlich nicht viel bringen würde. Er war dann aber erstaunt, wie viele neue Erkenntnisse er gewann, wie viele gute Tipps er bekam. So lernte er etwa, dass man heute zum Bremsen vor einer Ampel nicht mehr herunterschaltet. Die Bremsbeläge werden dadurch zwar etwas mehr abgenutzt und müssen öfters ersetzt werden, das wird aber durch den geringeren Treibstoffverbrauch wettgemacht und schont damit auch die Umwelt.

Beim Fahrcheck, den man im eigenen Auto absolviert, analysiert ein Profi des Dri-

ving Centers Safenwil den Fahrstil und das Verkehrsverhalten. Er gibt Tipps zur Verbesserung und zeigt Routinefehler auf. Am Schluss des Kurses erhält man eine schriftliche Zusammenfassung der gemachten Beobachtungen und einen Kursausweis.

Richtig reagieren

Beim Fahrtraining in den Kursen der Antischleuderschule Regensdorf lernt man, sich in nicht alltäglichen Strassenverhältnissen richtig zu verhalten. Das Trainingsprogramm zeigt in Theorie und Praxis, wie man Gefahren erkennt, richtig entscheidet und dadurch Fehler vermeidet. Es hilft, Fahrtechniken zu üben, die es ermöglichen, Gefahrensituationen richtig einzuschätzen und rechtzeitig zu entschärfen. Weil der Kurs mit dem eigenen Auto absolviert wird, lernt man auch die Reaktionen des eigenen Fahrzeuges besser kennen.

Im Antischleuderkurs lernt man zudem, wie man sich bei Eis, Schnee und Regen richtig verhält. Mit praktischen Übungen werden Ausweichmanöver, Brems- und Blicktechnik geschult.

Ob Fahrcheck oder Fahrtraining: Beides sind sinnvolle Investitionen für jede Autofahrerin und jeden Autofahrer, auch für «alte Hasen».

Gewinnen Sie ein Fahrtraining!

Wir verlosen sechs Gutscheine im Wert von je Fr. 250.- für einen Tageskurs beim Driving Center Safenwil oder bei der Antischleuderschule (ASSR) Regensdorf! Senden Sie ein Mail mit dem Betreff «Fahrtraining» an die Adresse bonus@verkehrsclub.ch.

Weitere Informationen zu den für VCS-Mitglieder vergünstigten Kursen finden Sie unter www.vcs-bonus.ch, Rubrik «Auto».



Erzielen Sie 2% Zins mit einer Investition in die Energiewende

Die Obligationenanleihe des Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power mit einer Laufzeit von fünf Jahren und einer Verzinsung von 2% ist eine interessante und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe (Zeichnungsfrist 22.11.17) leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Energiewende.

Interessiert? Weitere Informationen erhalten Sie unter:

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



Bis zu
20%
Prämien
sparen

Ich will beides.

Eine einfache Online-Krankenkasse und persönliche Beratung?
Als Mitglied des VCS bekommen Sie beides und erst noch günstiger. Jetzt mit nur ein paar Klicks wechseln:
kpt.ch/vcs



Einen Monat lang auf dem Velo für die Umwelt

Von Camille Marion

Im vergangenen Juni setzte sich der VCS in den Sattel, um an der Aktion «bike to work» teilzunehmen. Während eines Monats radelten die Mitarbeitenden des Zentralsekretariats ins Büro.

Laut dem neusten Mikrozensus Mobilität und Verkehr legen die Schweizerinnen und Schweizer im Durchschnitt 36,8 Kilometer pro Tag zurück, 65 Prozent davon im Auto. Die Aktion «bike to work» will diesen Trend umkehren und die Benutzung des Velos auf dem alltäglichsten aller Wege, dem Arbeitsweg, fördern. Mit Vergnügen stürzten sich deshalb sechs motivierte Bike-Teams des VCS ins Abenteuer. Bei ihren Velofahrten zwischen Heim und Arbeitsplatz spulden die Mitarbeitenden im Juni total 1764 Kilometer ab. Dank diesem Einsatz wurden insgesamt 254 Kilogramm CO₂ vermieden. Eine angenehme Art, unsere Umwelt und Gesundheit zu schützen.

Bike to work bietet Gelegenheit, die eigene Mobilität zu überdenken, im beruflichen Rahmen wie auch sonst. Muss ich wirklich das Auto nehmen, wenn ich mein Ziel gut auch zu Fuss oder mit dem Velo erreichen kann? Kann ich mich nicht an einen etwas früheren Wecker gewöhnen, wenn



ich dafür den Langsamverkehr fördern, statt die Umwelt zu verschmutzen? Warum nicht ein Carsharing, wenn es ohne mein Fahrzeug nicht geht? Viele Fragen, die eine gemeinsame Antwort haben: Jeder ist für seine Mobilität und deren Folgen selbst verantwortlich. Das bedeutet auch, dass jeder noch so kleine Effort letztlich zum Wohlbefinden von uns allen beiträgt. Ein guter Grund, das Zweirad zu satteln! ■

Faszination Fahrrad – von der Draisine zum E-Bike

Von Claude Marthaler

Das Dreiländermuseum in Lörrach zeigt zwischen dem 12. Mai und dem 17. September die zweisprachige Ausstellung «Faszination Fahrrad – von der Draisine zum E-Bike».

In der deutschen Grenzstadt Lörrach mussten die Velofahrerinnen und Velofahrer früher spezielle Identitätspapiere bei sich tragen, wenn sie die Grenze passieren wollten. In den Jahren der Naziherrschaft nutzten die Widerständler das Fahrrad, um Flugblätter, versteckt in den Fahrradreifen und -rahmen, heimlich zwischen Lörrach und Basel zu transportieren. Heute zeichnet sich Lörrach als fahrradfreundliche Stadt aus, die das Velofahren mit verschiedenen Aktionen fördert.

Strukturiert und informativ

Das Museum stellt für die Velo-Ausstellung eine ganze Etage zur Verfügung. Der didaktische Rundgang ist in die wichtigsten Entwicklungsabschnitte unterteilt: Die Draisine als Urform des Velos, das Veloziped mit Pedalen, das moderne Fahrrad, das Fahr-

rad seit 1945 und das heutige Fahrrad. Bereichert wird die Ausstellung durch zahlreiche historische Originale und nachgebaute Modelle, begleitet von kurzen, aussagekräftigen Texten sowie von Radierungen, Zeichnungen und Fotografien. Die Ausstellung bietet eine ausgezeichnete Zusammenfassung des wirtschaftlichen und sozialen Kontextes der letzten zwei Jahrhunderte und zeigt neben den beachtlichen technologischen Fortschritten, wie sich Nutzung und Status des Velos entwickelt haben.

Das Leben des Freiherrn von Drais

Im Jahr 1817 konnte sich noch niemand vorstellen, dass diese badische Erfindung – das erste individuelle Verkehrsmittel in der Geschichte der Menschheit – die Welt erobern würde. Noch weniger konnte man sich vor-

stellen, dass das Fahrrad zum Grundstein für die Erfindung des Autos und des Flugzeuges werden sollte.

Die Ausstellung gibt einen guten Einblick in das Leben des Freiherrn von Drais und zeigt ihn unter anderem stolz mit seiner Laufmaschine, der «Draisine», mit der er bei seiner ersten Probefahrt am 12. Juni 1817 von seinem Wohnhaus zum Schwetzingener Relaishaus und zurück gut 14 Kilometer zurücklegte, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 Kilometer pro Stunde. ■

Infos

Ausstellungsbroschüre, teilweise zweisprachig, und Rahmenprogramm unter:
www.dreilaendermuseum.eu
 (Sonderausstellungen)

Das Kursbuch lebt weiter

Von Matthias Müller

20 000 Bahnkunden können nicht irren und wollen trotz der beliebten SBB-App nicht auf die Vorteile des umfassenden Reiseplaners verzichten.

Hans Meiner, Schweizer ÖV-Pionier und Mitinitiant des Taktfahrplans des öffentlichen Verkehrs der Schweiz, wollte nicht einfach so hinnehmen, dass das Kursbuch nicht mehr erscheinen soll. Er ergriff die Initiative, um weiterhin in einem rund 900 Gramm schweren Band alle Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abzubilden.

Hans Meiner arbeitete rund 20 Jahre lang in der Planung und politischen Steuerung der SBB. Später war er bis zu seiner Pensionierung Direktor der Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV). Noch heute unterhält er beste Kontakte in die ÖV-Welt. Als Vizepräsident der Interessengemein-

schaft für den öffentlichen Verkehr IGÖV setzt er sich bei der SBB regelmässig für die Anliegen der Kundinnen und Kunden ein. Still und leise und oft mit Erfolg.

Für die Realisierung des Kursbuches holte sich Meiner die richtigen Partner ins Boot: Die SBB stellt die Fahrplandaten und die Distribution an den 30 grössten Bahnhöfen kostenlos zur Verfügung. Der VCS leitet das Projekt und organisiert die gesamte logistische Abwicklung.

Als umweltbewusster Verband legt der VCS Wert darauf, dass das Kursbuch neu zu 100 Prozent in der Schweiz produziert wird. Um das finanzielle Risiko für die drei Herausgeber verantwortungsvoll zu halten,

wurde die Auflage limitiert. VCS-Mitglieder können das Kursbuch exklusiv vorab bestellen und bequem vor Fahrplanwechsel nach Hause liefern lassen. ■

Infos und Bestellung:
Telefon 031 328 58 58, kursbuch@verkehrsclub.ch



Hans Meiner, Vizepräsident IGÖV, gibt gemeinsam mit dem VCS und Pro Bahn das Kursbuch 2018 heraus.

Ein kleiner Beitrag
von Ihnen,
eine grosse
Wirkung für alle.



«pro clima»-Versand. Klimafreundlich, wann immer Sie wollen.

Mit nur wenigen Rappen Zuschlag können Sie Ihre Pakete oder Güter klimaneutral versenden – ganz einfach als freiwillige Zusatzleistung. Erfahren Sie mehr: post.ch/klimaneutral

Lieber bequem als umweltfreundlich?

Von Dominique Eva Rast

Bei der Wahl des Verkehrsmittels spielt der Umweltschutz nur eine minime Rolle. Umso wichtiger ist es also, dass nachhaltige Mobilität einfach und für alle zugänglich ist.

Das Verkehrsverhalten der Bevölkerung wird alle fünf Jahre erhoben und dann ausgewertet. Daraus entsteht der «Mikrozensus Mobilität und Verkehr». Das Heft – auch online einsehbar – ist hochinteressant. Rasch wird etwas Entscheidendes klar: Nachhaltige Mobilität muss bequem und einfach sein. Sind Velowege da, werden sie genutzt. Steht vor dem Haus eine Tramhaltestelle, nimmt man den öffentlichen Verkehr. Denn bei der Wahl des Verkehrsmittels entscheiden sich die Menschen für die einfachste und bequemste Möglichkeit. 43,9 Prozent der Menschen, die mit dem Auto unterwegs sind, geben dies als Hauptgrund an. Bei den ÖV-Reisenden sind es mit 41,8 Prozent beinahe gleich viele. Die (kürzere) Reisezeit

führt zum Entscheid fürs Auto, gibt es keine Alternative, dann entscheidet man sich für den ÖV. Besonders intensiv nutzen 18- bis 24-Jährige den ÖV, sie besitzen aber häufig (noch) keinen Führerausweis oder ein eigenes Auto. Aus rein ökologischen Gründen nimmt kaum jemand den Zug: Nur gerade 2,9 Prozent geben an, ein Verkehrsmittel aus Umweltschutzgründen zu wählen.

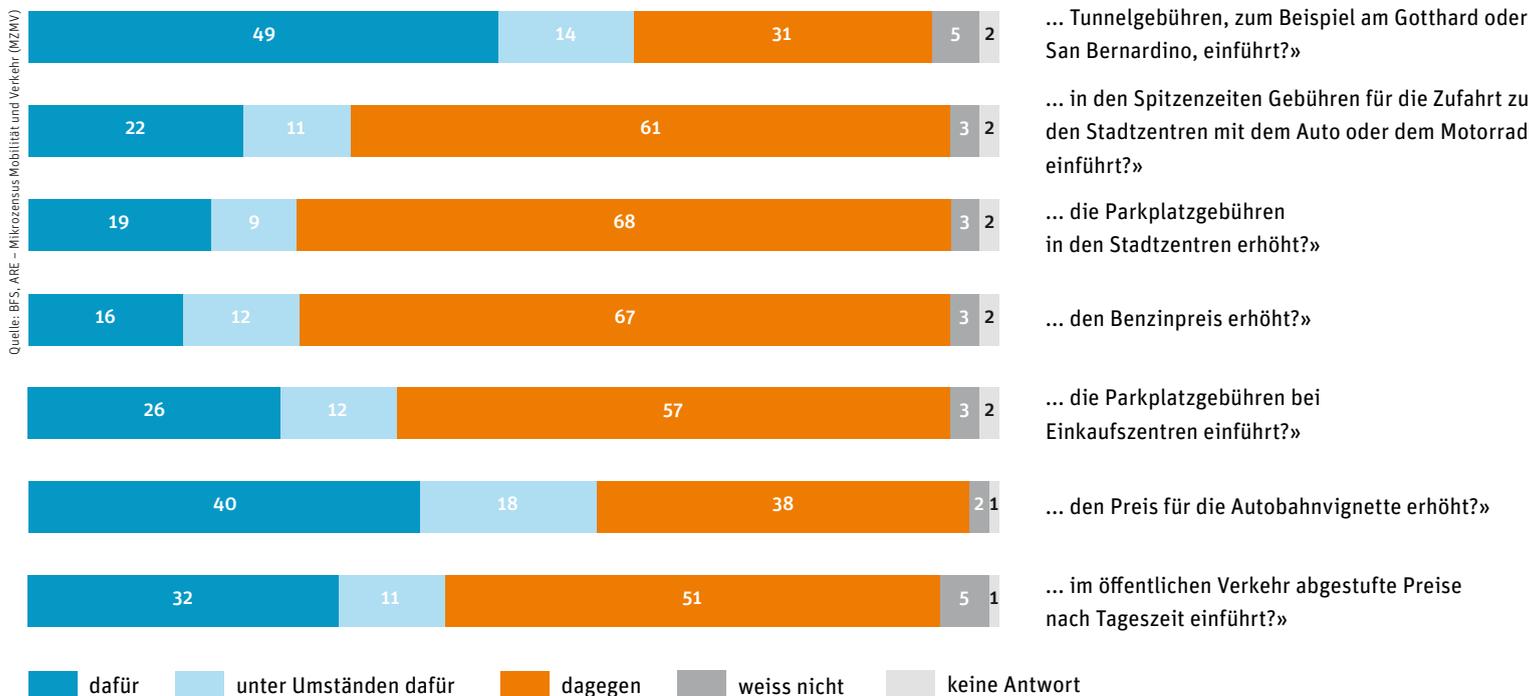
Skeptisch gegenüber neuen Abgaben

Interessant sind die Antworten zu Fragen rund um die Verkehrspolitik. Parkplatzgebühren bei Einkaufszentren, um zukünftige Verkehrsmassnahmen zu finanzieren, stossen auf Widerstand: 57 Prozent der Befragten sind dagegen. Noch heftiger wird

der Widerstand, wenn es darum geht, den Benzinpreis zu erhöhen oder die Parkplatzgebühren in der Innenstadt. Fast 70 Prozent der Befragten wollen dies nicht. Evi Allemann, VCS-Präsidentin, ist wenig überrascht: «Wir wissen, dass der motorisierte Verkehr einen starken Rückhalt in der Bevölkerung hat.» Deshalb müsse es bequem und einfach sein, mit ökologischen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein. «Die Investitionen in Infrastrukturen für Fussgänger und Velofahrerinnen lohnen sich, das zeigt das vielzitierte Beispiel Kopenhagen: Dort sind die Leute nicht mit dem Velo unterwegs, weil ihnen Umweltschutz am Herzen liegt, sondern weil es schlicht viel komfortabler als Autofahren ist.»

Einstellung der Bevölkerung zur Beschaffung von Finanzmitteln für Verkehr, 2015

Antwort auf die Frage: «Wie sollen zukünftige Verkehrsmassnahmen finanziert werden? Sind Sie dafür, dass man...



Basis: 4677 Zielpersonen ab 18 Jahren, die zum Zusatzmodul verkehrspolitische Einstellungen befragt wurden.



Velo und Zug clever kombinieren.

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

Unterwegs mit Ihrem Velo.

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

Zur Reiseplanung lohnt sich ein Blick auf den Online-Fahrplan unter sbb.ch:

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

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



Basistunnel fahren. Reservieren Sie bequem online auf SBB.ch, mit SBB Mobile oder am Bahnhof bis 5 Minuten vor Abfahrt.

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

Beispiel Zugformation IC Strecke Bern–Brig:



Weitere Informationen finden Sie unter sbb.ch/veloverlad.

Fahrpass dank modernen Mietvelos.

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

Schicken Sie Ihr Velo auf Reisen.

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

Beim Neuwagen Neues wagen

Von Anita Vonmont

Wieso werden noch immer wenig wirklich energieeffiziente Neuwagen verkauft? Eine Studie im Auftrag des Bundesamts für Energie hat nach den Gründen gesucht.

Wer sich beim Autokauf fürs Energiesparen entschliesst, kann auch Geld sparen: Modelle der Effizienzklasse A sind heute für fast alle beliebten Automarken und Modelle erhältlich und in puncto Kosten sogar mehr als nur konkurrenzfähig, sagt der Mobilitätsexperte Peter de Haan. Der Forscher des unabhängigen Ingenieur-, Planungs- und Beratungsunternehmens EBP Schweiz erklärt: «Die Neuwagen mit dem niedrigsten Treibstoffverbrauch sind bereits im Kaufpreis meist die günstigsten. Später sparen die Käufer noch einmal Geld, dank tieferen Treibstoffkosten und – je nach Kanton – ermässigten Motorfahrzeugsteuern.» Zu beachten ist aber, dass die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben und neuen Technologien (z. B. Hybrid) mitunter teurer ist.

Finanzieller Anreiz zieht nicht
Energieeffizienteste Autos sind in der Regel schon beim Kauf günstiger, etwa, weil sie kleinere Verbrennungsmotoren haben. Es gibt also von Beginn weg einen finanziellen An-

Um einen Drittel sparsamer beim Benzin und im Preis erst noch günstiger: Autos der Energieeffizienzklasse A, hier an einer Präsentation im HB Zürich.

reiz, sich für diese Modelle zu entscheiden. Bloss geschieht das relativ selten: Die Studie zu «Effizienzlücke beim Autokauf» zeigt, dass Fahrzeuge der Effizienzklasse A nur gerade 15 Prozent des Neuwagenmarkts ausmachen. Wieso ist das so? Die Forscherinnen und Forscher haben drei Hauptgründe gefunden:

- Energieeffizienz ist nur ein Kriterium unter vielen. Besonders wichtig für den Kaufentscheid sind laut der Umfrage ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, Umweltfreundlichkeit, innovative Technik, Eignung für Einsatz im Alltag sowie Komfort und Eignung für Fahrten in die Berge.

- Vorurteile, dass es in der gewünschten Kategorie kein energieeffizientes Fahrzeug gibt. Dabei gibt es beinahe jedes Modell auch in einer Motorisierungsvariante der Effizienzklasse A.

- «Treuerate»: In der Tendenz orientiert man sich am Vorgängerauto. Die Kunden kaufen unter Umständen aus reiner Gewohnheit ein Auto, das mehr Leistung bringt, als sie es eigentlich wünschen. Damit erhöht sich der CO₂-Ausstoss, denn je grösser ein Motor, desto höher in der Regel auch der Treibstoffverbrauch pro Kilometer.

Über Technik reden

Was muss geschehen, damit die Kundschaft künftig bei neuen Personenwagen vermehrt auf die energieeffizienteste Technik setzt? Der Schlüssel zum Erfolg liege in der Kommunikation, lautet Peter de Haans Fazit: «Es reicht ganz offensichtlich nicht, energieeffiziente Technik anzubieten und sie durch Steuerrabatte finanziell attraktiv zu machen. Man muss auch über die Technik reden.» Denn: Eigenschaften, welche die potentiellen Autokäufer als wichtig erachten und auch mit energieeffizienten Autos in Verbindung gebracht werden, sind neben «Umweltfreundlichkeit» die rational-funktionalen Eigenschaften «Eignung für den Alltag», «gutes Preis-/Leistungs-Verhältnis» sowie «innovative Technik». Diese Pluspunkte gilt es aufrechtzuerhalten und stetig zu kommunizieren. ■

Die Studie «Effizienzlücke beim Autokauf»

Der Mobilitätsexperte Peter de Haan vom Büro EBP hat die Studie im Auftrag des Bundesamts für Energie (BFE) erstellt, gemeinsam mit der Psychologin Anja Peters vom deutschen Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung und dem Psychologen Martin Soland von der Universität Zürich und der Fachhochschule Nordwestschweiz. Die drei Forschenden stützten sich bei ihrer Arbeit auf eine Langzeit-Erhebung, die 2005 an der ETH Zürich begonnen wurde und die seit 2014 von EBP in aktualisierter Form weitergeführt wird (im jährlichen «Barometer Auto und Mobilität von morgen»). Jeweils mehrere Tausend Personen in der ganzen Schweiz werden dabei schriftlich zu Mobilität und Autokaufverhalten befragt.

- www.bfe.admin.ch/php/modules/enet/streamfile.php?file=00000011386.pdf&name=000000291145



Sicher unterwegs dank Schulwegplänen

Von Katja Marthaler

Was gibt es Natürlicheres für Kinder, als sich zu bewegen, zu Fuss oder auf dem Velo unterwegs zu sein? Zahlreiche Faktoren behindern jedoch die Mobilität der Kinder im öffentlichen Raum: Hindernisse versperren den Blick oder die Kinder müssen sich den Raum mit Autos, Bussen, Motor- und Fahrrädern teilen.

Fast die Hälfte der Kinder zwischen 4 und 15 Jahren, die unterwegs sind, befinden sich auf dem Schulweg. Sie sollten angstfrei und gefahrlos zur Schule gehen können. Deshalb ist es unerlässlich, den Schulweg so einzurichten, dass auch das Verhalten und die Wahrnehmungen der Schülerinnen und Schüler berücksichtigt werden. Der VCS füllt diese Lücke mit den Schulwegplänen, die er seit über fünf Jahren in der Schweiz entwickelt.

Das innovative Vorgehen stellt das Kind ins Zentrum des öffentlichen Raums und der Quartiereinrichtungen, um seine Eigenheiten auf dem Schulweg besser berücksichtigen zu können. Ein Schulwegplan entsteht in fünf Arbeitsschritten, der Prozess dauert 12-18 Monate, den Auftrag erteilt die Gemeinde:

1. Mobilitätsumfrage

Kinder, Eltern und Lehrpersonen äussern sich über die aktuelle Situation mittels Fragebogen.

2. Mobilitätsbilanz

Die Fachleute des VCS analysieren die gesammelten Daten.

3. Empfehlungen

Der VCS erarbeitet kurz-, mittel- und langfristige Empfehlungen.

4. Information und Sensibilisierung

Während des gesamten Prozesses liegt der Schwerpunkt auf der Information und Sensibilisierung der Beteiligten.

5. Weiterbetreuung

Der VCS verfolgt das Umsetzen der Empfehlungen und regt eine Evaluation an.

Zwei Beispiele in Montreux



Charnex (VD) vorher – und nach Realisierung des Schulwegplans: Die Pfosten sichern das gelb markierte Trottoir – sie verhindern das wilde Parkieren direkt vor der Schule.



Collège Gare 33 vorher – nachher: Viele der Gymnasiast/-innen kommen von weit her – oft im Elterntaxi. Auf Schulanfang 2017 wird ein gesicherter Kurzzeit-Parkplatz eingerichtet.



Zurzeit betreut der VCS einen Schulwegplan in der zweisprachigen Stadt Freiburg – weitere Schulwegpläne in der Deutschschweiz sind in Abklärung.

Die oben abgebildeten Beispiele zeigen: Die wirksamsten Lösungen sind weder die kompliziertesten noch die teuersten. Besteht

an Ihrer Schule Handlungsbedarf? Wenden Sie sich bitte an Ihre Wohngemeinde. ■

Kontakt:

Katja Marthaler, Kampagnenverantwortliche,
Tel. 031 328 58 46 oder schulwege@verkehrsclub.ch
Mehr Informationen: www.schulwegplan.ch

Wie wünschen wir
uns unsere Städte?





Mit dem Begriff «Green City» schmücken sich Städte gern. Damit eine Stadt aber wirklich nachhaltig ist, braucht es mehr als dekorativ platzierte Pflanzmöglichkeiten für Salat und Karotten.

Auf dem Hunziker-Areal in Zürich ist mit «mehr als wohnen» eine lebenswerte, autoarme Siedlung entstanden.

Eine Stadt, die in ihrer Entwicklung die Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigt und deren Bewohnerinnen und Bewohner sich bemühen, ihren Bedarf an Energie, Wasser und Nahrungsmitteln sowie den Ausstoss an Schadstoffen auf ein Minimum zu begrenzen: Knapp zusammengefasst ist das die Definition, die Richard Register, einer der Mitbegründer des Eco-City-Konzeptes, gibt. Fragt man junge Menschen, wie sie sich die Stadt der Zukunft vorstellen, fallen die Antworten unterschiedlich aus. Einig sind sich die drei jüngsten Mitarbeitenden des VCS-Zentralsekretariats in Bern, dass die Mobilität in 20 Jahren viel stärker elektrisch ist als heute. Ob die Fahrzeuge dann aber autonom unterwegs sind oder nicht, darüber gehen die Meinungen auseinander. Zu bedenken geben sie, dass es durchaus Menschen gebe, die mit Freude Auto fahren. Im öffentlichen Verkehr hingegen glauben sie an den Fortschritt der Technik – der aber auf Kosten des Personals gehe.

Keine Ufos, keine Lufttaxis

Drohnen, die den Pöstler ersetzen, und E-Bikes, die den Weg selber finden: Das ist vorstellbar. Aber weder Ufos noch selbstfahrende Lufttaxis schweben den jungen VCSlern vor. Vor 20 Jahren waren die Städte massiv stärker auf den Autoverkehr ausgelegt. Heute sind verkehrsfreie Innenstädte auch dank dem Engagement des VCS Alltag. Das Beispiel der Île de Nantes (siehe Seite 46) zeigt, dass Stadtentwicklung längst nicht mehr auf dem Reissbrett entsteht, wie es im 19. Jahrhundert Haussmann mit Paris gemacht hat. Sondern im Austausch mit den Bewohnerinnen und Bewohnern, mit dem Willen, sich auf Neues einzulassen und deshalb etwa bewusst gewisse Gebiete für Zwischennutzungen zu reservieren. Stadtteile wie Hammarby Sjöstad in Stockholm oder das Wohnbauprojekt «Green City» in Zürich Süd (Leimbach) zeigen, dass nachhaltiges Wohnen einen Markt findet. Und dass sich die ganze Stadt Freiburg im Breisgau als «Green City» bezeichnet und das ausführlich auf ihrer Website dokumentiert, lässt hoffen: Städte sind so lebendig wie die Menschen, die darin wohnen.

Dominique Eva Rast

Lausanne: Eine Stadt im Wandel

Von Camille Marion

Seit dem Ende der 90er-Jahre hat sich die waadtländische Hauptstadt stetig weiterentwickelt und nahezu 20 000 neue Bewohner aufgenommen. Auf Veranlassung des VCS Waadt wird das Strassenetz überdacht und Strassen werden nach und nach neu gestaltet.

Ob zu Fuss, mit dem Fahrrad, dem Auto, dem Zug, dem Bus, mit der Metro oder mit dem Schiff – Lausanne hat in Sachen Mobilität breitgefächerte Lösungen zu bieten. Das war allerdings nicht immer so. Mitte des 20. Jahrhunderts waren Laussanes Strassen den Autos, dem vorherrschenden Transportmittel, vorbehalten. 1964 entschied man in der Stadt aufgrund der Weltausstellung sogar, die Tramlinie zugunsten der Autos abzubauen. Man kann sich vorstellen, welche Folgen dies für die anderen Strassenutzer hatte. Die sanfte Mobilität war besonders betroffen und rutschte auf den letzten Platz. Fahrradfahrer wurden in der Stadt mit den Höhenunterschieden überhaupt nicht beachtet, und Fussgänger mussten sich in düsteren, widerlichen unterirdischen Gängen fortbewegen.

Auf Veranlassung der waadtländischen Sektion des VCS verändert sich Laussanes Strassenbild nun. Anfang dieses Jahrhunderts gab es Initiativen

zur Wiederbelebung des Stadtzentrums der waadtländischen Hauptstadt mit der Einrichtung mehrerer Fussgängerzonen. Der VCS Waadt macht sich sehr für Fahrradfahrer und Fussgänger stark. Man verlangt, dass Fahrräder Einbahnstrassen, Fussgängerzonen und für Trolleybusse vorgesehene Strassen nutzen dürfen. Aber der Kampf ist hart, denn bei der Stadt ist man zu einer Veränderung in dieser Grössenordnung nicht bereit. Doch die Mobilisierung geht voran, und nach und nach finden die Vorschläge Beachtung. In den letzten Jahren scheint das Fahrrad in den Strassen Laussanes seinen Platz gefunden zu haben. Es wurden über 50 Kilometer Fahrradwege gebaut, was zu einem starken Anstieg der Fahrradfahrer in der Stadt führte. An verschiedenen Orten der Stadt entstanden zusätzliche Zweiradparkplätze sowie eine Velostation am Bahnhof, die von Menschen genutzt wird, die hauptsächlich von ausserhalb der Stadt kommen.

Neue Tramlinie im Gespräch

Der VCS Waadt fordert auch dazu auf, den Platz des Autos in der Stadt zu überdenken. Man bekämpft die Idee, jeder Wohnung mindestens zwei Parkplätze zuzuweisen, und fordert Tempo-30-Zonen sowie eine Verkehrsberuhigung in Wohnvierteln. Das Engagement macht sich bezahlt: Nach und nach erfolgt ein Paradigmenwechsel, und die Mobilität insgesamt verändert sich. Der politische Vorstoss geht in Richtung Einschränkung des Autoverkehrs innerhalb der Stadt sowie eine optimale Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel. Nach der Inbetriebnahme der beiden Metrolinien, darunter die innovative M2 als Rückgrat der öffentlichen Verkehrsmittel Laussanes, ist eine Tramlinie zwischen Flon und Renens im Gespräch. Der VCS Waadt beobachtet die Entwicklung der Gespräche sehr aufmerksam und schaltet sich notfalls auch ein, falls dies erforderlich erscheint. Die Zukunft Laussanes in Sachen Mobilität lässt eine Verringerung des Verkehrs im Stadtzentrum erhoffen, was sicherlich positive Auswirkungen für Fussgänger und Radfahrer hätte. Der VCS unterstützt aktiv Veränderungen, die Lausanne zu einer einladenden, sicheren und modernen Stadt machen. ■

Reduzierung der Geschwindigkeit des Nachtverkehrs zur Senkung der Lärmbelastung für die Stadtbewohner: Dieses Experiment wird einige Monate lang in Lausanne durchgeführt.



© 24heures/Philippe Mader

40 Tempo-30-Zonen

Tempo-30-Zonen gibt es seit 1993 in Lausanne, heute sind es deren 40. Die erste Begegnungszone datiert von 2007, aktuell hat es sechs davon. Und seit 1986 gibt es auch Wohnstrassen.

Gabi Petri und Markus Knauss vor den geretteten Bäumen der Kasernenstrasse.



© VCS/Gian Vaitt

Jede Nische zählt

Von Dominique Eva Rast

Eine Stadt, die mehr Grünräume erhält, ihrem Ruf als «ÖV-Stadt» gerecht bleibt und endlich ein sicheres und attraktives Velonetz erhält: So wünschen sich Gabi Petri und Markus Knauss Zürich.

«Freier Blick aufs Gleis, das freut mich jedes Mal», sagt Gabi Petri und lacht. Die Co-Geschäftsführerin des VCS Zürich erzählt vom Widerstand, den der VCS Zürich gegen das Projekt Eurogate geleistet hat. Die Gleise wären um ein Haar mit einer Riesenüberbauung und einem unnötigen Parkdeck überbaut worden, die der Fläche von zehn Fussballfeldern entsprochen hätte. Eurogate hätte auch die Durchmesserlinie, eine erfolgreiche Volksinitiative des VCS, verunmöglicht – der Widerstand des VCS war also für die Bahnzukunft entscheidend. Markus Knauss zeigt neben der Sihlpost auf den aktuell noch vorhandenen Veloweg: «Wir setzen uns nicht nur für grosse, sondern auch für kleinere Projekte ein – dieser Velostreifen etwa ist durch Parkplätze bedroht.» Verkehrssicherheit und Stadtentwicklung gehen Hand in Hand. Denn wo vor zehn Jahren noch kaum Leute waren, ist mittlerweile die Europaallee entstanden. In diesem Komplex finden sich nicht nur eine pädagogische Hochschule, sondern auch Wohnungen, viele Büros, Restaurants, Geschäfte. Deutlich besser als das, was Eurogate gebracht hätte. Eine Aufwertung der Bahnhofsumgebung, finden Petri und Knauss. Die für den VCS Arbeit bringt: Wer mit dem Velo zum Bahnhof will, braucht sichere Velowege, wer zu Fuss kommt, ein breites Trottoir.

Diese Infrastruktur gilt es konsequent zu verhandeln und durchzusetzen.

Bäume retten

Bahnzukunft und Stadtentwicklung, Grünräume in der Stadt, um die Auswirkungen des Klimawandels ein wenig abzufangen: Ein weites Feld bearbeiten die beiden. Ermüdungserscheinungen nach über 25 Jahren Einsatz für den VCS? Die zwei wechseln Blicke, lächeln und zucken mit den Schultern. Knauss bezeichnet es diplomatisch als «ärgerlich», dass Entscheidungsträger kaum etwas dazu lernen. Und Petri ergänzt, dass sie hin und wieder Argumente rezyklieren müsse, weil erneut versucht wird, eine autogängige Stadt wie in den 70er Jahren zu planen. Doch die Erfolge motivieren. Etwa, dass sie ganz konkret neun Bäume an der Kasernenstrasse gerettet haben. Geplant war, sie für einen Veloweg zu fällen. «Wir wollen die schwächeren Verkehrsteilnehmer schützen und Grünflächen erhalten», betont Petri. Die Lösung sei am Ende einfach gewesen, erklärt Knauss: «Sechs Parkplätze aufheben und schon war der Velostreifen möglich.»

Nutzungen verdichten statt versiegeln

Eine Stadt der kurzen Wege wünschen sich die beiden, eine Stadt, in der man in der Mittagspause draussen essen und auf dem Heimweg einkaufen kann. Verdich-

ten bedeute, dass nicht einfach Betonbauten in die Höhe schiessen, sondern wohlüberlegt durchmischt und kleinkörnig geplant und gebaut wird. Lebenswert soll Zürich sein, mit viel Grünraum, entspannt und vielfältig. Dazu braucht es auch ein Verkehrssystem, das mit wenig Fläche viele Leute transportieren könne, wie das zum Beispiel mit dem ÖV, dem Velo und zu Fuss möglich ist.

Die Zürcher Stadtpräsidentin Corine Mauch sieht es ganz ähnlich: «Zürich ist gut und erfolgreich unterwegs, die Menschen leben gerne hier. Ich setze mich dafür ein, dass dieses Erfolgsmodell Zürich auch bereit ist für die Herausforderungen von morgen.» Deshalb will sie weiterhin ins Potenzial und in die Stärken von Zürich investieren: in eine einzigartige Lebensqualität, in herausragende Innovationskraft, in ein hochstehendes Kulturangebot, eine zukunftsgerichtete, moderne Infrastruktur und, ganz wesentlich, in das gute Zusammenleben einer zunehmend vielfältigen Bevölkerung. ■

Wohnstrassen vor Begegnungszonen

Für Zürich liegen Zahlen per Ende 2016 vor. Damals gab es 139 30er-Zonen, die erste datiert vom Mai 1991. Erste Wohnstrassen gab es bereits 1981/1982, die erste Begegnungszone wurde am 22. Mai 2006 eingeweiht. Ende 2016 gab es 139.



© Labbig/Stadt

Den Umbau des Bundesplatzes kann sich der VCS nicht auf die Fahne schreiben. Aber den Geist der Vernetzung, der durch Bern weht, trägt er mit.

Bern ist vernetzt

Von Dominique Eva Rast

Bern hat sich in den letzten 20 Jahren zu einer lebhaften, attraktiven Stadt gemausert. Wo einst Parkplätze waren, spritzt jetzt Wasser und plötzlich gibt's richtige Velopulks.

Menschen, die auf Plätzen am Boden oder auf Stühlen sitzen, picknicken, plaudern: Ein Alltagsbild in Bern. Das war nicht immer so, in den 60er- und 70er-Jahren sind vor allem Familien aus der «autogerechten» Stadt in die Agglomeration weggezogen. Nun kommen sie zurück, seit 2002 nimmt die Wohnbevölkerung der Stadt wieder zu. Zurück kommen die Menschen ohne Auto oder mit einem, das geteilt wird. Das freut Franziska Grossenbacher, Präsidentin der VCS-Regionalgruppe Bern: «Für autofreies und autoarmes Wohnen setzen wir uns seit Jahren ein.» Gemeinsam mit Partnern habe man die Thematik entwickelt, Umsetzungshilfen erarbeitet und rechtliche Rahmenbedingungen abgeklärt. Bescheiden betont Grossenbacher immer wieder, dass es nicht allein das Verdienst des VCS Bern sei, dass das Thema in Bern und der Agglomeration Fahrt aufgenommen hat. Und sie weist darauf hin, wie wichtig Vernetzung mit Partnern sei, etwa in der vom VCS initiierten regionalen Mobilitätskonferenz: «Wir arbeiten zum Beispiel mit Pro Velo und dem WWF eng zusammen, unterstützen einander und entwickeln gemeinsam Ideen.»

Kurze Wege, Platz sparen

Stadtpräsident Alec von Graffenried ist mit Leidenschaft bei der Sache, wenn es um Stadtentwicklung geht: «Die Zukunft unserer Stadt liegt in der Lösung der He-

rausforderungen einer zeitgemässen Mobilität.» Bern sei eine Stadt der kurzen Wege, effizient und schnell könne man zur Arbeit fahren, Menschen treffen oder in der Aare schwimmen. Entscheidend sei: «Diese Wege muss man umweltschonend zurücklegen.» Begegnungszonen (über 100) und Tempo 30 auf Quartierstrassen sind mittlerweile eine Selbstverständlichkeit, ab 2018 gibt's ein richtig grosses Veloverleihsystem und die Stadt hat einen gut ausgebauten öffentlichen Verkehr. Das lobt auch Franziska Grossenbacher: «Vor 20 Jahren gab es keinen Busanschluss, wenn man mit dem letzten Zug von Zürich ankam. Der Ausbau des Nachtnetzes etwa ist beeindruckend.»

Altstadt als Vorbild

Für den Blick nach vorne schaut der Stadtpräsident zurück und schwärmt von der mittelalterlichen Berner Altstadt: «Das Stadt- und Lebensmodell funktioniert bis heute.» Wohnen und Arbeiten sei in einer idealen Mischung entstanden, mit Rückzugsräumen und beständigen Materialien. Diese Mischung gehöre gepflegt: «Ich werde mich dafür einsetzen, dass sich die Altstadt weder zu einem innerstädtischen Sanatorium noch zu einem Disneyland entwickelt.» Grossenbacher ist auf die Entwicklung der Schützenmatte gespannt: Gleich neben dem Bahnhof sollen nach dem Willen der Berner Stadtregierung 150 Parkplätze verschwinden.

Und zwar ersatzlos: «Das ist ein völliges Novum. Früher waren Parkplätze heilig.» Der Gewerbeverband KMU Stadt Bern hat Einsprache erhoben, es dauert wohl noch eine Weile, bis die Schützenmatte ganzjährig und nicht nur temporär in den Sommermonaten belebt wird.

Blick in die Regionen

Für die Regionalgruppe Bern lohnt sich nun der Blick über den Stadtrand hinaus: «In den Landgemeinden gibt es teilweise zu wenig Alternativen zum Auto. Da bleiben wir dran», sagt Franziska Grossenbacher. Längst sei es bei einem Vorstellungsgespräch bei der städtischen Verwaltung kein Makel mehr, VCS-Mitglied oder VCS-Mitarbeiterin zu sein: «Das ist nun sogar ein Leistungsausweis.» ■

Über die Hälfte des Strassennetzes ist beruhigt

Die ersten Tempo-30-Zonen wurden 1992 umgesetzt. Heute sind auf Quartierstrassen in Wohnquartieren flächendeckend Tempo-30-Zonen eingerichtet, das ergibt 189 Kilometer von insgesamt 343 Kilometer Strassennetz. Die erste Begegnungszone wurde im Jahr 2000 eingeführt, aktuell bestehen in der Stadt Bern 102 Begegnungszonen (24 Kilometer).

Zukunftsgerichtete Mobilität im Süden

Von Filippo Rivola

Das neue Bellinzona ist im April aus der Fusion der Tessiner Hauptstadt mit 13 Agglomerationsgemeinden entstanden. Mit 42 000 Einwohnern ist Bellinzona nun die zwölftgrösste Stadt der Schweiz und steht vor neuen Herausforderungen. Bürgermeister Mario Branda nennt die wichtigsten.

Im Kanton mit dem höchsten Motorisierungsgrad (und der grössten Luftverschmutzung) der Schweiz galt der öffentliche Verkehr der Stadt während langer Zeit als der schlimmste im ganzen Land: Ungenügende Fahrfrequenzen, nie garantierte Anschlüsse und mangelnde Sauberkeit in den Bussen trugen zum wenig schmeichelhaften Image bei. Wendepunkt war die vollständige Verkehrsbefreiung des historischen Stadtzentrums. Die Polemik rund um diesen Beschluss ist mittlerweile Schnee von gestern: «Es wäre heute undenkbar, auf den Entscheid zurückzukommen. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Bellinzona haben sich daran gewöhnt und schätzen die höhere Lebensqualität», kommentiert der Bürgermeister Mario Branda. «Mit der Zeit ist das Zentrum immer mehr zu einem Treffpunkt und Ort des Austauschs geworden. Gerne möchten wir diese qualitative Aufwertung auch auf den oberen Teil des Viale Stazione und weitere Plätze in der Umgebung ausdehnen.» Selbst der städtische ÖV darf nicht mehr durchs Zentrum fahren und muss einen Umweg in Kauf nehmen. Die Massnahmen, um diesen Mängel zu beheben, beginnen dennoch Früchte zu tragen. «Die Veränderung ist frappant: Die Passagierzahlen haben in zwei Jahren um 58 Prozent zugenommen. Die Zahl ist beeindruckend, doch gilt es zu berücksichtigen, dass wir weit unten begonnen haben. Es gibt noch immer viel zu tun.»

Mehr Reisende bei Regen

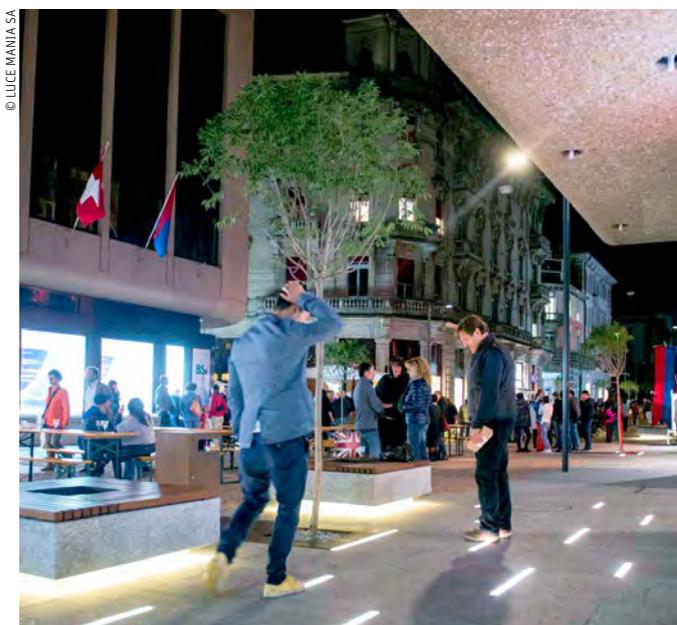
Die neue Verbindung durch den Gotthardbasistunnel zeigt erste Auswirkungen, ins-

besondere an Wochenenden, an denen der Norden im Regen versinkt, während im Süden die Sonne scheint. Laut SBB hat sich die Anzahl Reisende in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um 30 Prozent erhöht. In nächster Zeit werden zahlreiche Projekte realisiert, zum Beispiel der neue intermodale Verkehrsknoten am Bahnhof Bellinzona oder die neue S-Bahn-Station (vom VCS seit Jahren gefordert) in der Nähe der Piazza Indipendenza, des Zentrums und der kantonalen Verwaltung. Der Bürgermeister unterstreicht, dass weitere Verbesserungen des ÖV-Angebots geplant sind, insbesondere reservierte Busstreifen.

Verkehrsberuhigung schreitet voran

Auch der Fuss- und Veloverkehr wird in der Tessiner Gemeinde gefördert. So unterstützte und subventionierte Bellinzona beispielsweise den Kauf von 700 Elektrovelos. «Die Velos werden gut genutzt. Deshalb haben wir uns in den letzten Jahren für den Bau neuer Velowege und Fussgängerüberführungen eingesetzt, um die auf der anderen Seite des Flusses Ticino gelegenen Quartiere besser anzubinden.» Auch die Verkehrsberuhigung in den Wohnquartieren geht weiter. «Das hat uns einige Zeit gekostet, vielleicht zu viel, aber es kommt. Erst kürzlich wurden allein für das Quartier Bellinzona vier neue Zonen genehmigt. Viele andere Quartiere waren bereits verkehrsberuhigt; wir wollen auf diesem Weg weitergehen und dabei darauf achten, dass die Quartiere ihren Charakter und ihre Eigenheiten bewahren können. Gleichzeitig ist es aber auch wichtig, ein Zusammen-

gehörigkeitsgefühl und einen Sinn für die neue Gemeinderealität zu entwickeln, namentlich durch eine visuelle Identität», schliesst der Bürgermeister. Auch südlich der Alpen bahnt sich also eine neue, zukunftsgerichtete Mobilität ihren Weg, welche die Lebensqualität verbessern will. ■



Das historische Stadtzentrum von Bellinzona ist vollständig verkehrsbefreit und dadurch zum Treffpunkt geworden.

Sieben Begegnungszonen

Tempo-30-Zonen gibt es seit 1996 im Kanton Tessin, heute sind es deren 132. Die erste Begegnungszone datiert von 2004, aktuell gibt es sieben Begegnungszonen.

Urbane Mobilität von morgen: Konferenz junger Bürger

Von Horace Perret und Marc Audétat

2015 startete die Stiftung Science et Cité das Projekt «Science and You(th)», das unseren jüngeren Mitbürgern die Gelegenheit bietet, sich zu aktuellen Themen zu äussern. Die erste Ausgabe war dem Thema «Mobilität im urbanen Raum» gewidmet.

Die Stiftung Science et Cité ist ein Kompetenzzentrum der Schweizer Akademien der Wissenschaften, das sich zur Aufgabe gesetzt hat, den Dialog zwischen Wissenschaft und Gesellschaft zu fördern. Für die erste Ausgabe von Science and You(th) hat sie Jugendliche zu Wort kommen lassen, deren Entscheidungen die Mobilität von morgen prägen werden. Anfang 2017 fand eine Konsultation von sechs Gymnasialklassen aus Bellinzona, Lausanne und Bern mit insgesamt 80 Schülerinnen und Schülern statt.

Ideen für jede Region

In der ersten Phase erarbeitete jede Stadt ihre Vision der künftigen Mobilität und formulierte dann in einem partizipatorischen Verfahren politische Empfehlungen.

Um sich eine fundierte Meinung zu bilden, trafen die Schüler zahlreiche Experten und Verantwortliche, nahmen an einer Diskussionsrunde von Interessensvertretern teil und lernten bei einem interaktiven Spiel Zwänge und Möglichkeiten von Energiequellen kennen. Sie arbeiteten in Gruppen, um Zukunftsvisionen und Lösungen vorzuschlagen, welche sie diskutierten, auswerteten und manchmal sogar abstimmten. Schliesslich dokumentierten sie ihre Arbeiten in Form von Filmen und Fotos, die sie in sozialen Netzwerken teilten. In der zweiten Phase sandte jedes Gymnasium eine Delegation von Schülern nach Bern, um eine Zusammenfassung zu schreiben und die Ergebnisse ihrer Arbeiten Parlamentariern und Spezialisten sowie der Konferenz ProClim zu übergeben.

Bei den Empfehlungen fallen erhebliche regionale Unterschiede auf, die sich durch die geografische Lage jeder Stadt, ihr Netz öffentlicher Verkehrsmittel und ihre jeweiligen kulturellen und politischen Werte erklären lassen. In Lausanne steht ziemlich schnell fest, dass nach Ansicht der Jugendlichen «weder die Mobilität noch

die Möglichkeiten individueller Mobilität reduziert werden sollten, sondern die Umweltbelastung gesenkt und in grüne Mobilität investiert werden sollte». Dabei sollte ein besonderes Augenmerk auf soziale Gerechtigkeit gelegt werden, weshalb vorgeschlagen wurde, eine Innenstadtmaut einzuführen, die «einkommensabhängig ist, um keine Ungleichbehandlungen zu schaffen». In Bellinzona geht es hingegen vor allem darum, Fahrzeiten zu reduzieren. Die Umfragen in den Klassen ergaben, dass die Fahrzeit bei 64 Prozent der Schüler hier mehr als zwei Stunden beträgt, was nur bei 15 Prozent der Schüler in Lausanne der Fall ist. Deshalb schlugen die Tessiner vor, eine Art «Tele-Schule» einzuführen und Abos für öffentliche Verkehrsmittel zu subventionieren. In Bern sieht die Situation anders aus: Die Jugendlichen setzen auf technische Innovation, indem sie mit grosser Mehrheit autonome Fahrzeuge und eine alternative Mobilität durch die stärkere Nutzung des Velos im Alltagsverkehr befürworten.

Zukunftsvisionen

Über diese Unterschiede hinaus sprechen sich die Jugendlichen überwiegend für sanfte Mobilitätsformen aus. Das Auto ist für sie immer weniger ein Symbol für Autonomie, während sie öffentliche Verkehrsmittel und Velos neben Elektroautos für die wichtigsten Verkehrsmittel im städtischen Raum der Zukunft halten. Sie sind sich bewusst, dass diese Mobilität mit Kosten verbunden ist, und scheuen sich nicht, sie durch die Einführung neuer Steuern zu finanzieren.

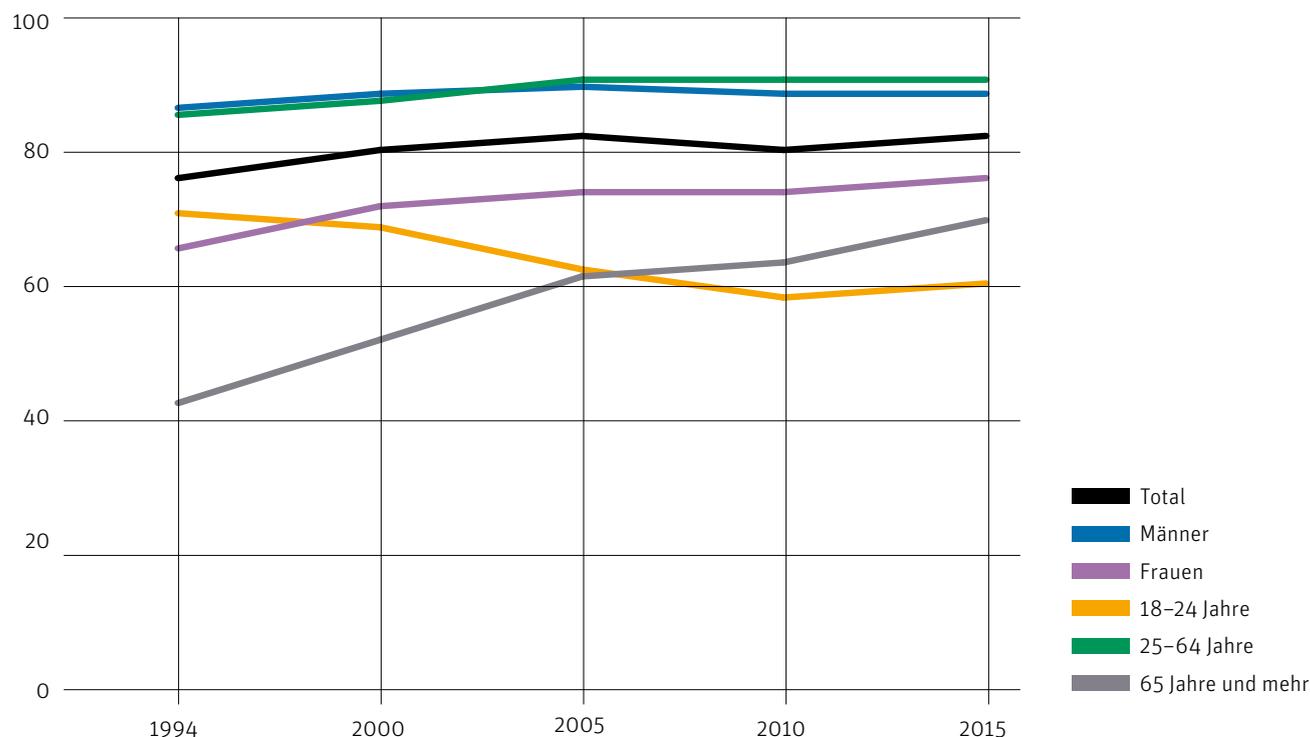


© zvg

Schulklassen aus Bellinzona, Lausanne und Bern haben sich mit Projekten für urbane Mobilität befasst, die an ihre Region angepasst sind.

Junge ohne Führerausweis: Die Tendenz hält an

Prozentanteil der jeweiligen Bevölkerungsgruppe



Basis 2015: 122088 Haushaltspersonen ab 18 Jahren mit gültigen Angaben zum Führerausweisbesitz

KOMMENTAR

Aktuelle Lage

Der Trend zur Stabilisierung des Bevölkerungsanteils, der einen Führerausweis besitzt, hält weiter an, auch wenn gegenüber 2010 eine leichte Zunahme zu verzeichnen ist. Erklären lässt sich dies mit verschiedenen soziodemografischen Faktoren. Die Frauen der Babyboom-Generation haben häufiger einen Führerausweis erworben als jene der früheren Generation. Das widerspiegelt soziale Errungenschaften der Frauen seit den 70er-Jahren im Bereich der Selbstbestimmung sowie bessere wirtschaftliche Bedingungen, dank denen sich eine Familie den Besitz eines Zweitwagens leisten kann. Dass diese Frauen nun ins Pensionsalter kommen, trägt zur massiven Zunahme der Quote (von 44 Prozent auf 69 Prozent bei den älteren Personen

bei. Umgekehrt geht die Quote bei den Männern leicht zurück, weshalb auch der Unterschied zwischen Männern und Frauen (88 Prozent gegenüber 76 Prozent) langsam, aber stetig abnimmt. Daneben zeigt die Kurve bei den 18- bis 24-Jährigen nach einem starken Rückgang von 71 Prozent auf 59 Prozent zwischen 1994 und 2010 seither wieder eine leichte Zunahme von 2 Prozent.

Aussichten

Leider verfügen wir über keine Kristallkugel, um in die Zukunft zu blicken; bekannt ist jedoch, dass sich die Alterung der Bevölkerung mit dem zunehmenden Eintritt der Babyboomer ins Rentenalter und der höheren Lebenserwartung weiter verstärken wird. Damit wird auch die Anzahl Personen mit einem Führerausweis steigen, selbst

wenn die Führerausweisentzüge wegen fortgeschrittenen Alters in den nächsten fünf bis zehn Jahren zunehmen werden. Umgekehrt wird – falls der Trend sich bestätigt – die tiefere Führerausweisquote bei den jungen Generationen längerfristig zu einer Abnahme der Gesamtquote führen. Andere Faktoren, die zur Senkung der Quote beitragen, sind die Konzentration der Bevölkerung in den urbanen Zentren (wie vom Raumplanungsgesetz erwünscht) und das Aufkommen der selbstfahrenden Autos. Man darf auch nicht vergessen, dass der Besitz eines Führerausweises nicht automatisch mit dem Besitz eines Autos einhergeht.



Filippo Rivola,
Fachspezialist
Verkehrspolitik VCS

Oase im Zentrum von Interlaken

Ob für Wanderausflüge in die nahen Berge, Spaziergänge zwischen Briener- und Thunersee, Fitness- und Wellnessferien oder kulturelle Aktivitäten: Das 3-Sterne-Hotel Artos Interlaken mit seinen hellen, modernen Zimmern bietet unzählige Möglichkeiten und lädt zum Ausspannen und Geniessen ein.

Kulinarisch werden Sie mit einer feinen und abwechslungsreichen Küche verwöhnt. Im topmodern eingerichteten Wellnessbereich können Sie trainieren und sich erholen. Die innovative Bibliobar – eine kleine Bibliothek mit bequemen Sitzgelegenheiten sowie Bar mit Selbstbedienung – ist ein weiterer überraschender Pluspunkt.

Durch die zentrale Lage ist das Hotel Artos ideal für Ausflüge auf den Hausberg Harder, das Niederhorn mit bester Sicht auf die Alpen oder eine Schifffahrt auf dem Thuner- oder Brienersee.



© Hotel Artos

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 20% Rabatt auf den Listenpreisen für Übernachtung und Frühstück bei Aufenthalt von zwei bis vier Nächten und Direktbuchung im Hotel. Gratis-Eintritt ins SPArtoS (Sauna, Dampfbad, Whirlpools, Infrarotkabine, Fitnessgeräte), kostenlose Nutzung der Elektrotankstelle, freie Fahrt mit dem ÖV auf dem Bodeli. Weitere Informationen und Buchungen: Hotel Artos, Alpenstrasse 45, 3800 Interlaken, Tel. 033 828 88 44, www.artos.ch. Bitte bei der Buchung angeben, dass Sie VCS-Mitglied sind!

Circus Monti 2017: Dreambox

Bis 26. November ist der Circus Monti wieder auf Tournee. In der neuen Inszenierung «dreambox» dreht sich alles um eine kleine, geheimnisvolle Kiste. Was sich wohl darin verbergen mag? Sicher ist, dass diese zum Objekt der Begierde wird. Arthur, der Finder, benötigt viel Einfallsreichtum, um seinen Schatz zu behalten. Dies raubt ihm all seine Zeit, und sei-

ne Freundschaften werden auf eine harte Prüfung gestellt. Dennoch erlebt er mit und wegen der Kiste, nach der alle streben, überraschende und verblüffende Geschichten. Ein Stück Circus über Wünsche und Träume, Freundschaft und Vertrauen, Sein und Streben. Den Tourneepfad finden Sie unter www.circus-monti.ch.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Beim Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises erhalten Sie an der Circus-Kasse pro Person Fr. 5.– Rabatt. Mit einer VCS-Einzelmitgliedschaft können Sie max.zwei Tickets mit Rabatt beziehen, mit einer VCS-Familienmitgliedschaft max. fünf Tickets. Details unter www.vcs-bonus.ch oder reservieren Sie Ihre Tickets direkt beim Circus Monti, Tel. 056 622 11 22.



© Circus Monti

Ein nahezu ideales Velolicht: Light & Motion Urban 500 & Vibe TL

Die US-amerikanische Firma Light & Motion entwickelt Lichtlösungen, welche neben der Helligkeit auch die Sichtbarkeit von der Seite berücksichtigen.

Das neue Velolichtset «Urban 500 & Vibe TL» besticht in erster Linie mit sehr hellen 500 Lumen Lichtstärke des Frontscheinwerfers Urban 500, der auch dunkle Strassen mit einem breiten Leuchtfeld gut ausleuchtet. Orange Seitenlichter erhöhen die Sichtbarkeit. Der 122 Gramm leichte Scheinwerfer kann dank Gummizug ohne Werkzeug an Lenker oder Helm befestigt und zum Aufladen des integrierten Akkus auch wieder einfach entfernt werden.

Das ultrakompakte, helle und intelligente Rücklicht Vibe TL ist die



optimale Ergänzung. Das kleine, gerade 27 Gramm leichte Vibe TL beginnt automatisch zu leuchten, sobald die Lampe in der Halterung angebracht ist und das Velo bewegt wird. Im Stillstand leuchtet die Vibe TL 30 Sekunden weiter. Auch beim Rücklicht sorgen orange Seitenlichter für gute Sichtbarkeit. Ist der Akku leer, erfolgt das kabellose Aufladen via integrierten USB-Stecker.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Velolichtset Light & Motion Urban 500 & Vibe TL ist mit Rabatt-Code mag0417 zum Preis von Fr. 99.90 statt Fr. 119.90 erhältlich. Aktion gültig bis 15. Oktober 2017. Bestellung unter www.vcs-boutique.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

Schnupper-GA – einen Monat freie Fahrt

Verbringen Sie wieder einmal Ihre Herbstferien in der Schweiz und nutzen Sie dazu das neue Angebot des öffentlichen Verkehrs: Das Schnupper-GA. Es ist einen Monat lang gültig und berechtigt zu einer unbeschränkten Anzahl Fahrten in der betreffenden Klasse auf den

Strecken des GA-Geltungsbereichs. Kaufen können Sie das Schnupper-GA in der Zeit vom 7. September 2017 bis 19. Oktober 2017, ab dem Kauftag ist es einen Monat gültig. Und falls Sie nach diesem Monat auf den Geschmack gekommen sind: Kaufen Sie unmittelbar nach Ablauf Ihres

Schnupper-GAs ohne Unterbruch ein GA, werden Ihnen 170 Franken an ein 2.-Klass-GA oder 270 Franken an ein 1.-Klass-GA angerechnet.

Reisen Sie einen Monat lang kreuz und quer, mit Bahn, Bus, Tram und Schiff durch die Schweiz und entdecken Sie einmal mehr die

Schönheiten unseres Landes. Ausserdem erhalten Sie auch bei vielen Bergbahnen Vergünstigungen.

Erfahren Sie mehr über das GA unter: www.sbb.ch/ga



© SBB CFF FFS

Jetzt bestellen:

Das Schnupper-GA wird auf Wertpapier ausgegeben und kann nur an bedienten Verkaufsstellen des öffentlichen Verkehrs bezogen werden. Verkauf nur gegen Abgabe des Rail Bons, den Sie hinten auf dem Umschlag dieses Magazins finden oder im Internet unter www.vcs-bonus.ch downloaden können.

Preis Schnupper-GA für einen Monat:

- 2. Klasse Fr. 340.–,
- 1. Klasse Fr. 545.–.

Es braucht kein Halbtaxabo und kein Foto, beim Kauf und später bei der Kontrolle im Zug muss immer ein amtlicher Ausweis (z.B. Identitätskarte) vorgezeigt werden. Wenn Sie mehrere Schnupper-GA kaufen möchten, drucken Sie sich den Gutschein aus dem Internet einfach mehrmals aus.

Kursbuch 2018: Jetzt exklusiv für VCS-Mitglieder

Trotz der beliebten Apps der SBB bleibt das Kursbuch für viele Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs unersetzlich. Der Reiseplaner in gedruckter Form ist für die Planung von Freizeitreisen besonders praktisch, weil er das grosse Bild zeigt und in kompakter Form sämtliche Zugs-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer

ÖV abbildet. Das Kursbuch wird neu von IGöV, VCS und Pro Bahn in einem kompakten Band, der auch für den Postverstand geeignet ist, herausgegeben. Das Kursbuch erscheint in limitierter Auflage. VCS-Mitglieder haben jetzt die exklusive Gelegenheit, ihr Kursbuch zu sichern und beim VCS vorzubestellen.

Das Plus für VCS-Mitglieder:

Exklusiv vorab bestellen und das Kursbuch 2018 in limitierter Auflage sichern. Das Kursbuch ist unter Tel. 031 328 58 58, kursbuch@verkehrsclub.ch oder mittels Einsenden der Karte auf Seite 27 beim VCS bestellbar. Der Preis beträgt Fr. 19.–, Versandkostenanteil Fr. 5.90.



© zVg



© zlg



Herbstzauber im Engadin

Geniessen Sie Wander- und Badeferien im authentischen Engadiner Dorf Scuol. Das 3-Sterne-Superior-Badehotel Belvair, das über eine kurze Passerelle direkt mit dem Thermalbad verbunden ist, bietet 33 Zimmer in warmen, hellen Farben. Sie sind alle nach Süden ausgerichtet, verfügen über Balkon oder Terrasse und sind mit dem Lift erreichbar. Im modernen Bistro Belvair werden Sie mit leichter und mediterraner Küche, mit viel Liebe und regionalen Produkten verwöhnt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Spezialangebot für Fr. 299.– mit folgenden Leistungen

- 2 Übernachtungen in einem neu renovierten, schönen Doppelzimmer «moderna»
- Täglich alpines Schlemmerfrühstück
- 1 Nachtessen im Rahmen der Halbpension
- Täglich unbeschränkte Eintritte ins Engadin Bad Scuol
- Bus und PostAuto mit Dreiländerfahrt
- RhB bis Zernez, ab 2.11.2017 bis St. Moritz/Pontresina
- Bergbahnen Motta Naluns bis 2.11.2017

Angebot gültig bis 16.12.2017, jeweils Montag bis Freitag. Hochsaison 30.9.–22.10.2017, Wochenende und weitere Zimmerkategorien auf Anfrage und gegen Aufpreis. Die Preise gelten pro Person, exkl. Kurtaxe Fr. 2.50 pro Person/Nacht, limitiertes Kontingent. Reservation direkt im 3-Sterne-Superior-Badehotel Belvair in Scuol. Tel. 081 861 25 00 oder per E-Mail: info@belvair.ch.

Weitere Informationen: www.belvair.ch

Besuchen Sie das Buchfestival Olten

In der Literaturstadt Olten findet vom 19. bis 22. Oktober 2017 das Buchfestival Olten statt. Zentrum des Festivals ist das Kulturzentrum Schützi, wo mehrere tausend Titel aus allen Bereichen der Literatur präsentiert werden. Auf der Schützi-Bühne gibt's Kurzlesungen und Talks bis jeweils Mitternacht und an der Bar treffen sich Festivalbesucher, Literaturschaffende sowie Autorinnen und Autoren. Festival-Highlights finden an weiteren Veranstaltungsorten statt: In Kleintheatern, in Bars, Buchhandlungen, Bibliotheken und auch auf der Strasse. Viele bekannte Autorinnen, Autoren, Kabarettisten und Persönlichkeiten sind beim Literaturfestival dabei. Das detaillierte Programm finden Sie unter www.buchfestival.ch. Während des Festivals bieten die Oltnen Hotels be-

sonders günstige Übernachtungspauschalen für VCS-Mitglieder.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

10% Rabatt auf den vergünstigten Wochenendpauschalen von 3- und 4-Sterne-Hotels sowie in Bed and Breakfast, die alle während der Festivaldauer täglich buchbar sind.

Zusätzlich gegen Vorweisen der Gästekarte: Kombiangebot «Buch/CD» zum Schriftstellerweg für Fr. 10.– statt Fr. 27.–, kostenlose Teilnahme an den öffentlichen Führungen «Oltnen Autoren» während des Buchfestivals (statt Fr. 10.–) und 50% Ermässigung am «Erzählabend mit Bänz Friedli» in der Galicia Bar am Samstag, 21.10.2017,

20 Uhr (zwei Tickets pro Mitglied). Platzzahl beschränkt. Details, Auskunft und Buchung unter www.vcs-bonus.ch.



Fotos: André Albrecht

Mit einem Handgriff die Hälfte sparen

«Ihr Handgriff spart»: Mit dieser Aktion ermöglicht der VCS seinen Mitgliedern, Energie und Wasser zu sparen sowie CO₂-Emissionen zu reduzieren. Alle Mitglieder mit Wohnsitz in der Schweiz können von modernen Sparbrausen zum Preis von nur 10 Franken profitieren.



Sparen, wo es wirkt: Die Aufbereitung des warmen Wassers ist mit grossem Energieaufwand verbunden. Durch den Einsatz von Wasser sparenden, modernen Duschbrausen lässt sich der Warmwasserverbrauch ohne Komforteinbusse um bis zu 50 Prozent senken. Im durchschnittlichen Haushalt können so jährlich rund 800 Kilowattstunden Energie gespart werden! Der VCS unterstützt in Zusammenarbeit mit der Stiftung KliK und ProKilowatt den Bezug von sparsamen Brausen im Haushalt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Duschbrause im Wert von Fr. 37.– kann zum Sparpreis von nur Fr. 10.– (inkl. MwSt und Versandkosten) bezogen werden. Je Haushalt kann max. eine Sparbrause bestellt werden. Aus Effizienzgründen werden die Duschbrausen gestaffelt verschickt. Aktion gültig bis Ende September 2017. Bestellung unter www.vcs-bonus.ch oder direkt unter www.sinum.com/bestellung/vcs.

Kleiner Wasserfilter für die grosse Freiheit unterwegs

«Making water drinking water»: Unter diesem Leitsatz entwickelt und fertigt der Schweizer Spezialist Katadyn tragbare Wasserfilter. Ob auf Velotour oder beim Wandern: Der neue ultraleichte und mehrfach prämierte Trinkbeutel Katadyn BeFree ist mit einem Wasserfilter ausgestattet, eignet sich für alle Unternehmungen in der Natur und stellt unterwegs die zuverlässige Versorgung mit sauberem Trinkwasser sicher. Er filtert zuverlässig Mikroorganismen wie Protozoen und Bakterien aus Wasser aus Flüssen, Seen oder Quellen. Einfach den 0,6-Liter-Trinkbeutel befüllen, der Filtervorgang im Hohlfilter erfolgt direkt während des Trinkens. Mit seinem winzigen Packmass – er passt in fast jede Hosentasche – und gerade einmal 59 Gramm fällt der Katadyn BeFree kaum ins Gewicht. Der Katadyn BeFree wird in der Schweiz gefertigt. Mehr Details finden Sie unter www.vcs-bonus.ch.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der Wasserfilter BeFree von Katadyn ist mit Rabatt-Code mag0417 zum Preis von Fr. 47.90 statt Fr. 59.90 erhältlich. Aktion gültig bis 8. Oktober 2017. Bestellung unter www.vcs-boutique.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

Merino Runners – der weltweit erste Outdoor-Fashion-Schuh aus reiner Merinowolle

Mit der Schuhinnovation Merino Runner vereint der österreichische Wollspezialist Giesswein Funktionalität, Style und Komfort. Er setzt bei seiner neusten, in Österreich gefertigten Kreation, auf 100 Prozent natürliche Materialien.

Wer den ultraleichten Sneaker trägt, hüllt seine Füsse 360 Grad in Merinowolle und tut ihnen damit etwas Gutes. Geringes Gewicht, atmungsaktives, natürliches Material und eine stabile Sohle machen aus dem modernen Sneaker einen sportlichen Freizeitschuh. Luftkammern, die für eine ideale Temperaturregu-

lierung sorgen, verhindern durch ihre antibakterielle Faserstruktur unangenehme Gerüche. Dank des natürlichen Stoffes ist der Merino Runner auch problemlos ohne Socken tragbar. Der speziell für diesen Schuh entwickelte Merino-Wool-3D-Stretch, ein leichtes und dennoch robustes Wollfabrikat, dehnt sich nach allen Seiten und passt sich so jedem Fuss an wie eine zweite Haut. Abgerundet wird der Sneaker mit einer leichten EVA-Sohle und einem speziellen, auswechselbaren Eco-Ortho-Lite-Fussbett, das aus Pflanzenöl des Wunderbaums gefertigt ist.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Merino Runners von Giesswein sind in verschiedenen Farben für Damen und Herren mit dem Rabatt-Code mag0417 zum Preis von Fr. 99.90 statt Fr. 119.90 erhältlich. Aktion gültig bis 24. September 2017. Bestellung unter www.vcs-boutique.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

VCS boutique



ORTOVOX



ORTOVOX

Isolationsjacke Ortovox Piz Bernina und Piz Bianco Jacket | 329.-

Mit neuer Linienführung und neu mit Merinowolle auf der Innenseite wurden die Swisswool®-Jacken nochmals komfortabler gestaltet! Gefüllt sind die Jacken mit fair gehandelter Schweizer Schurwolle.

WOMEN Grössen: S • M • L • XL

11180.A4 dark blood | 11180.S2 night blue

MEN Grössen: S • M • L • XL

11181.A4 dark blood | 11181.S1 dark navy

Ortovox Merino Fleece Melange Hoody | 169.-

Modisch und funktional in einem: aus Merinowolle innen kombiniert mit Polyester aussen entstand eine warme, atmungsaktive und robuste Fleece-Jacke.

WOMEN Grössen: S • M • L • XL

10519.V2 hot coral | 10519.R1 aqua
10519.A5 aubergine

MEN Grössen: S • M • L • XL

10520.W2 crazy orange | 10520.Q1 navy blend
10520.U1 grey blend



Wanderrucksack Osprey Kyte 36 & Kestrel 38 II | 179.-

Dank Spacermesh Hüft- und Schultergurten tragen sich die Rucksäcke äusserst komfortabel.

WOMEN Kyte 36 II, Volumen: 36 Liter

10334.DD1 purple calla
10334.T9 grey orchid

MEN Kestrel 38 II, Volumen: 38 Liter

10333.T8 jungle green
10333.CC1 ash grey



Tages-Rucksack Ortlieb Commuter Daypack City | 149.-

Wasserdichter Stadtrucksack mit grossem Hauptfach. Volumen: 20L.

10482.O2 chili | 10482.L3 stahlblau | 10482.M4 schwarz



30.- Rabatt auf alle Velohelme
mit Rabatt-Code: mag0417
www.vcs-boutique.ch

Aktion gültig bis am 8. Oktober 2017

STAR
FULL SHELL REFLECTOR



KED Spirito K-Star | 109.- statt 139.-

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

10219.C6 green
10219.F3 blue
10219.K8 anthracite

Gesamte Helmschale als
vollflächiger 360°-Reflektor



uvex

Uvex i-vo cc | 69.- statt 99.-

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

9436.C8 green-black mat
9436.F4 lightblue-blue mat
9436.O0 black-smoke mat

Uvex city v | 149.- statt 179.-

Grössen (Kopfumfang):
55-58 cm • 58-61 cm

9438.D9 red-white mat (55-58 cm)
9438.B3 black mat

STRETCH

Trekkinghose H-S Stretch | 89.90

Leichte, sehr bequeme Reise- und Trekkinghose.

WOMEN Grössen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
4733.H1 sand | 4733.F1 khaki

MEN Grössen: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56 • 58
4732.B1 anthrazit | 4732.H1 sand

Weitere Stretch-Hosen auf www.vcs-boutique.ch

icebreaker
PURE MERINO



jet hthr

W
women

eggplant



burgundy hthr



gritstone hthr



ice blue

M
men



midnight navy



drift

Icebreaker Merino-Shirts | ab 89.90

Von Natur aus funktionelle und vielseitig tragbare Shirts aus hochwertiger Merinowolle.

1 Affinity Thermo LS Halfzip WOMEN | 159.90

Größen: XS • S • M • L • XL

11169.FF1 burgundy hthr | **11169.T7** jet hthr

2 Oasis V WOMEN | 95.90

Größen: XS • S • M • L • XL

10529.PP1 ice blue | **10529.SS3** eggplant

10529.W7 gritstone hthr

3 Tech T Lite LS Crewe Toughest Triple MEN | 99.90

Größen: S • M • L • XL • 2XL

11170.BB4 midnight navy | **11170.VV1** drift

4 Tech Lite SS Crewe Pyrenees MEN | 89.90

Größen: S • M • L • XL • 2XL

11172.T7 jet heather

TATONKA
EXPEDITION LIFE

W
women



Mantel Suva 3in1 Coat Lady | 349.–

Dieser vielseitige Mantel mit herausnehmbarem gestepptem Innenmantel ist je nach Wetterlage individuell tragbar.

Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

8207.G6 sapphire blue | **8207.K1** black

TATONKA
EXPEDITION LIFE

W
women



Winter-Jacke Gine W'S jacket | 239.–

Die wasserdichte, atmungsaktive Jacke aus PFC-freiem Aussenmaterial und wärmeisolierender Wattierung sorgt für wohlige Wärme an kalten Tagen.

Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

11158.F8 chestnut brown | **11158.F9** ruby red

icebreaker
PURE MERINO



gritstone

largo/midnight navy

M
men

icebreaker
PURE MERINO



black/snow

W
women

black/oxblood

harmony/wild rose

Wolljacke Quantum Hood | 189.–

Die funktionale Jacke aus weicher Merinowolle schützt vor Kälte ohne die Bewegungsfreiheit einzuschränken.

Größen: S • M • L • XL • 2XL

8778.W7 gritstone | **8778.SS6** largo/midnight navy

Jupe Helix Skirt Lady | 119.90

Der Helix Skirt ist ein leicht packbarer, isolierender Rock aus Merinowolle mit durchgehendem Reissverschluss

Größen: XS • S • M • L • XL

10531.F3 black/snow | **10531.FF2** harmony/wild rose

10531.X1 black/oxblood



W
women

ardoise

M
men

Winterschuh Scarpa Mojito City mid GTX wool | 219.–

Der mit Wolle gefütterte, wasserdichte Schuh hält die Füße bei nassem und kaltem Wetter warm und trocken.

WOMEN Größen: 36–42

11332.G5 ardoise | **11332.G6** tabacco

MEN Größen: 40–46

11333.G5 ardoise | **11333.G7** ottanio

SCARPA
MERINO LEADER • GORE-TEX



W
women

(AKU)

M
men

Winterschuh Aku Badia GTX | 209.–

Der in Europa hergestellte Lederschuh mit Gore-Tex Membran vereint lässiges Design mit hoher Funktionalität.

WOMEN Größen: 36–42

11325.U6 braun/violet

MEN Größen: 41–46

11326.N1 grau/marin



Basel-Stadt/Baselland

ABSTIMMUNG BASELLAND, 24. SEPTEMBER 2017

Ja zum Margarethenstich



Die gelben Trams warten auf ihren Einsatz am Margarethenstich. Ein Ja am 24.9. macht die neue, überfällige Verbindung möglich.

VCS ist der Meinung, der Platz sei als eigenes Projekt vorzeitig zu realisieren.

Untauglicher «Gegenvorschlag»

Was führt die Gegnerschaft ins Feld? Sie befürchtet Stau auf der Binnerstrasse und auf dem Dorenbachviadukt, wenn der Autoverkehr eine Tramquering abwarten muss. Eine Verkehrsstudie mit Modellierung konnte aufzeigen, dass die Wartezeit pro Tramquering nicht einmal 30 Sekunden beträgt und dementsprechend nur wenige Autos aufgehalten werden. Pro Stunde nehmen die 16 Tramkurse somit höchstens acht Minuten in Anspruch. Sie befördern dafür in den Hauptverkehrszeiten stündlich ca. 2500 Fahrgäste, und jeder von ihnen gewinnt 5 Minuten. Man rechne.

Die Baselbieter Gegner holen

als Scheinlösung auch eine alte Idee hervor, die – notabene – alleine von Basel-Stadt zu bezahlen wäre. Eine Abzweigung an der Heuwaage soll via innere Margarethenstrasse zum Bahnhof führen. Technisch wohl machbar, wäre die Spitzkehre betrieblich ein Murks, und oben bei der Markthalle würden sich Trams gegenseitig im Weg stehen und so erst noch die wichtige Veloroute behindern.

Gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis

Der Bund beteiligt sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms namhaft an den Kosten von 21 Mio. Franken für den Margarethenstich: ein Beweis für das gute Kosten-Nutzen-Verhältnis dieses Ausbaus des Tramnetzes und den Nutzen für einen verträglichen Agglomerationsverkehr. Dem Kanton Baselland bleiben nach Abzug der Beteiligungen durch Bund, Kanton Basel-Stadt und BLT effektiv bloss noch Kosten von 7,3 Mio. Franken.

Dominik Beeler, Co-Präsident

Am 24. September 2017 stimmt der Kanton Baselland über den Realisierungskredit für die Tramverbindung Margarethenstich ab, zu der Basel-Stadt längst Ja gesagt hat. Die Vorteile liegen auf der Hand.

Der Landrat hatte den Kredit gutgeheissen, doch wurde dagegen das Referendum ergriffen. Die Gegner fürchten um den Fluss des Autoverkehrs. Der VCS beider Basel empfiehlt hingegen, ein überzeugtes Ja in die Urne oder den Briefkasten zu legen, denn der Kredit sichert den Bau einer Verbindung von der BLT-Tramstrecke aus dem Leimental direkt zum Bahnhof SBB. Das Leimental hat keine S-Bahn, wie es der grossen Bevölkerungszahl eigentlich entspräche. Deshalb ist der Margarethenstich als Direktverbindung für die zahlreichen Pendlerinnen und Pendler von grosser Bedeutung. Man rechnet mit täglich rund 1000 Personen, die aufs Tram umsteigen werden, dessen Fahrt in Zukunft bis zu fünf Minuten weniger lang dauert.

Neu wird die Tramlinie 17 von Ettingen über den Bahnhof Basel SBB und die Wettsteinbrücke zum Badischen Bahnhof verkehren. So werden auch Mes-

se und Roche aus dem Leimental umsteigefrei erreichbar. Der Margarethenstich macht zudem den Trambetrieb flexibler. So kann die Innenstadt bei Störungen oder Grossanlässen wie der Fasnacht umfahren werden.

Drehscheibe «Margarethenplatz»

Das Projekt überzeugt nicht nur wegen des Zeitgewinns: Auf der Margarethenbrücke soll eine wichtige Umsteigemöglichkeit zwischen Tram und Zug entstehen – eine erhebliche Entlastung fürs Nadelöhr Centralbahnplatz und den Bahnhofshaupteingang! Dazu werden die Zugperrons bis zur Brücke verlängert und erhalten Aufgänge, wie sie schon zu den S-Bahn-Gleisen bestehen. Natürlich müssten diese behindertengerecht sein. Die Brücke selber wird zu einer Art Platz verbreitert.

Das Projekt «Margarethenplatz» ist in den Plänen zum S-Bahn-Herzstück enthalten. Der

MOBILITÄTSWOCHE 2017 BASEL DREILAND

Stadtspaziergang und VCS-Kino

Vom 11. bis 17. September beteiligt sich Basel gemeinsam mit über 2400 anderen Städten wiederum an der Europäischen Mobilitätswoche. Der VCS steuert dazu besondere Leckerbissen bei.



Das bunte Programm – ganz im Zeichen der umweltfreundlichen Fortbewegung – setzt sich aus kostenlosen Angeboten von 40 Organisationen und Unternehmen sowie den Gemeinden Basel, Riehen und Lössach zusammen. Der VCS beider Basel lädt am Freitag, 15. September 2017, zu einem Stadtspaziergang ein. Unser Vorstandsmitglied und SP-Grossrat Steffi Luethi-

Brüderlin zeigt dabei, welche Wundmale eine «autogerechte» Verkehrspolitik in der Stadt Basel hinterliess – und heute noch schafft. Steffi macht Stadtführungen im privaten Kreis und kennt die Thematik aus seiner langjährigen Partei- und Parlamentsarbeit in Basel-Stadt bestens. Er war schon Initiator der

kantonalen Volksinitiative «Basel – autofrei», über die 1996 abgestimmt wurde. Mit oder ohne vorgängigen Spaziergang zu geniessen ist der zweite Programmpunkt: VCS-Kino, verbunden mit einem Umtrunk.

Wir freuen uns sehr auf Ihre Teilnahme.

Das «autogerechte» Basel – verheilte und geliebte Wunden: ein Stadtpaziergang.

17.15 – ca. 18.15 Uhr, Treffpunkt: Unterer Rheinweg, bei der Mittleren Brücke (Seite rheinabwärts).

VCS-Kino «Mir schloofe hindenuuse». Schweizer Dokumentarfilm (40 Min.), ein Zeitdo-

kument zur Verkehrssituation 1977 an der Feldbergstrasse. Ort: Museum Kleines Klingental, Unterer Rheinweg 26, Start: 16.30, 17.30 und ca. 18.30 Uhr (nach dem Stadtpaziergang).

Vorstand und Geschäftsstelle

<http://mobilitaetswoche.ch>
www.mobilityweek.eu

Velotouren – organisiert von Mitgliedern für Mitglieder?

Ein Mitglied hat uns angefragt, weshalb der VCS beider Basel nicht auch regionale Velotouren anbiete. Eine gute Frage. Besagtes Mitglied wurde nämlich widerwillig auch TCS-Mitglied, um an dessen geführten Touren teilnehmen zu können – würde aber eigentlich lieber mit Gleichgesinnten ausfliegen.

Nur: Die Geschäftsstelle und der Vorstand können solches nicht leisten, zumindest nicht in Alleinregie. Deshalb haben wir drei Fragen an Sie, geschätzte Mitglieder:

- Würden Sie an VCS-Velotouren (ca. 2–4 Std.) in der Region teilnehmen?
- Können Sie sich vorstellen, solche Velotouren ehrenamtlich zu leiten?
- Haben Sie Interesse, sich in einer Arbeitsgruppe «VCS-Velotouren» einzubringen?

Wir stellen uns vor, dass im Rahmen der Touren auch ein verkehrspolitischer Aspekt beleuchtet oder «en passant» eine besonders gute bzw. zu verbessernde Verkehrssituation besichtigt werden könnte. Die Hauptsache wäre aber das umweltfreundliche, gemeinsame Unterwegssein, mal eher gemütlich, mal zugeschnitten auf sportliche Mitglieder, organisiert als Feierabend-, Sonnenaufgang- oder Nachmittags-tour. Über all das würde die erwähnte Arbeitsgruppe beraten.

Was halten Sie von der Idee? Wir freuen uns über möglichst zahlreiche Rückmeldungen.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin



Radeln in der Region mit Gleichgesinnten, wäre das etwas für Sie?

Gewinner und Gewinnerinnen unseres Wettbewerbs

Mit dem Mitgliederbrief im März 2017 haben Sie unsere Umfrage mit Wettbewerb zum Thema Autobesitz erhalten («Umfrage Autobesitz»). Zu gewinnen waren Gutscheine einer Velowerkstatt oder für Wanderschuhe Ihrer Wahl im Wert von 2 x Fr. 100.– und 2 x Fr. 50.–. Wir freuen uns, hier die (persönlich benachrichtigten) Gewinner/innen zu präsentieren. Gutscheine im Wert von

je Fr. 100.– gehen an Familie Munz, Muttensz/BL, und Erdgard Gerhardt, Seltisberg/BL;

je Fr. 50.– erhalten Sylvia Stahel, Münchenstein/BL, und Jürg Honegger, Basel.

Insgesamt trafen 354 Rückmeldungen ein, vielen Dank! Das ergibt natürlich kein repräsentatives Bild zum Autobesitz unserer über 9000 Mitglieder. Dennoch fällt auf, dass die meisten Antwortenden kein eigenes Auto besitzen: Damit haben wir nun auch konkrete Ansprechpersonen, um in Erfahrung zu bringen, was autofrei lebende Mitglieder sich vom VCS erhoffen. Verschiedene geben an, bei Bedarf auf ein Auto im gleichen Haushalt oder auf Mobility zurückzugreifen. Einzelne möchten gerne ein privates Auto mitbenützen. Während 6 Personen sich überlegen, ihr Auto wegzugeben, geben 56 an, ein Auto zu besitzen und daran vorläufig nichts ändern zu wollen – wobei einige bereit wären, es zukünftig zu teilen. Wir werden sie und jene mit Interesse an der Mitbenützung anfragen, ob wir sie miteinander in Kontakt bringen sollen.



Die Gewinnerinnen und Gewinner wählen zwischen einem Gutschein für neue Wanderschuhe und einem solchen für ihre Lieblingsvelowerkstatt.



SEKTION BERN

Wechsel im Präsidium



An der Mitgliederversammlung des VCS Kanton Bern in Langenthal wurde Jan Remund, seit 2015 Co-Präsident der Grünen Kanton Bern, zum neuen Präsidenten gewählt. Seine politische Arbeit begann bei den Grünen Köniz, die er zehn Jahre angeführt und auch im Parlament vertreten hat. Er arbeitet als Solarressourcenexperte bei Meeteost, wo er den Geschäftsbereich

Energie und Klima leitet. Jan Remund wohnt in Mittelhäusern, ist verheiratet und hat zwei Töchter.

Der Vorstand und die Mitarbeitenden bedanken sich herzlich bei der abgetretenen Präsidentin Maria Iannino Gerber. Im April 2012 als Co-Präsidentin gewählt, übernahm sie im Jahr darauf das Präsidium. Schon ab 2008, als sie sich in der Regionalgruppe Bern

engagierte, profitierte der VCS von ihrem Netzwerk als Grossrätin und Gemeinderätin in Wohlen.

Jan Remund leitet den 15-köpfigen Sektionsvorstand. Hinzu kommen im VCS Kanton Bern die 24 Vorstandsmitglieder der vier Regionalgruppen Bern, Thun-Oberland, Oberaargau-Emmental und Biel-Bienne. ■

www.vcs-be.ch

VCS-Cargobikes in Burgdorf

Seit dem 21. Juni können in Burgdorf zwei E-Cargobikes einfach und bequem gemietet werden, um Kinder oder Waren von A nach B zu bringen.

Möglich gemacht hat's die VCS-Regionalgruppe Oberaargau-Emmental: Als regionaler Partner, zusammen mit der Stiftung intact als «Host» und der Stadt Burgdorf, kam sie für die Finanzierung von zwei Cargobikes auf. Das neue Mobilitätsangebot passt perfekt zu Burgdorf, das sich bereits einen Namen als Velostadt gemacht hat: Die Cargobikes entlasten die Umwelt, indem sie – mit Sitzen und Gurten auch für den Kindertrans-

port bestens ausgerüstet – Autofahrten ersetzen.

Im Rahmen eines kleinen Anlasses wurden die zwei Fahrzeuge auf die mit der Emmestadt eng verbundenen Namen «Zähringer» und «Kyburger» getauft und der Stiftung intact übergeben. Verfügbar sind sie an den Standorten Velostation (beim Bahnhof) und Tennishalle Burgdorf.

Die Bikes können über die Plattform carvelo2go gemietet werden – zu sehr günstigen Preisen. Die Grundgebühr beträgt Fr. 5.–, dazu kommt ein Stundentarif von Fr. 2.– pro angefangene Stunde. ■

A5-WESTAST

Unzweckmässig, unverhältnismässig

Nach grosser Vorarbeit im Austausch mit anderen Schutzverbänden haben der VCS und der WWF eine gemeinsame Einsprache gegen das Autobahnprojekt A5-Westast Biel eingereicht: Das Vorhaben verfehlt sein Ziel, die Stadt zu entlasten. Vielmehr überflutet der Anschluss Biel-Centre die umliegenden Quartiere mit Verkehr, und der Halbanschluss Biel-West beeinträchtigt das Naturschutzgebiet «Felseck» sowie den Trockenwiesenstandort «Pavillon». Beide Anschlüsse führen zu übermässigen Luftbelastungen, etwa beim Bahnhof und am Strandboden, und in der 15-jährigen Bauzeit würden vielerorts Luft- und Lärmgrenzwerte durch Pfählungen und Lastwagenfahrten überschritten. Da der Westast im Grundwasser gebaut würde, bleiben viele Risiken ungeklärt.

Petition und Demo

Der Widerstand wächst weiter. Bereits haben über 6000 Menschen die Petition «Biel notre Amour» gegen den Autobahnwahn unterzeichnet (bielnotreamour.ch). Am Samstag, 23. September, findet eine grosse Demonstration in Biel statt. Treffpunkt ist um 14 Uhr auf dem Walslerplatz beim Bahnhof. Auf www.bielwirdlaut.ch gibt's weitere Informationen dazu – nehmen Sie teil!

Mehr zur Einsprache auf: www.vcs-rgbielbienne.ch

Nächste Vorstandssitzungen: Mittwoch, 11.10, und Donnerstag, 23.11, 18.00 Uhr, Aarbergstrasse 92 («Störchuchi») in Biel. Interessierte Mitglieder sind willkommen. ■

Entlastungsstrasse Nord Münsingen

Am 24. September 2017 entscheidet Münsingens Bevölkerung, ob sie die Entlastungsstrasse Nord (ESN) will oder nicht. Der VCS sagt Nein.

Die ESN soll den Ortsteil West direkt an die Bernstrasse anbinden und so den Ortskern und das Bahnhofquartier entlasten. Es wird davon ausgegangen, dass



sich damit der Verkehr auf der Hauptverkehrsachse verflüssigen und vermindern liesse. Die ESN würde ein landschaftlich und historisch einzigartiges Naherholungsgebiet zwischen dem Psychiatrie-Zentrum Münsingen und dem Schlossgut, teils ein Landschaftsschutzgebiet, durchschneiden und direkt am Schulzentrum Schlossmatt vorbeiführen. Für die Sicherheit der Schulkin-

der würde die Entlastungs- zu einer Belastungsstrasse. Zudem ist mit einer Mehrbelastung in den Quartieren des Unterdorfs durch Schleichverkehr zu rechnen.

Der Entlastungseffekt für die Bernstrasse dürfte nur marginal und erfahrungsgemäss schnell durch Mehrverkehr aufgezehrt sein. Störend ist auch, dass in diesem Projekt neue Entwicklungen in der Arbeitsorganisation

(Home-Office etc.) und andere Mobilitäts- und Wohnformen (autoarmes bzw. -freies Wohnen) nicht einbezogen werden: Ein Mobilitätsmanagement, wie im gültigen Richtplan erwähnt, ist nirgends ersichtlich.

Bei der Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung durch den Kanton

(Synthesebericht 2012) erhielt die Strasse keine guten Noten. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis wurde nur als «mittel» und ihr Bau als nicht dringlich eingestuft. Unter diesen Umständen soll auf das Projekt verzichtet und dafür endlich die Sanierung der Ortsdurchfahrt, verbunden mit der Einführung von Tempo 30, in Angriff genommen werden.

Elisabeth Striffeler

Acht Portionen Erfahrung und viel Engagement

Der Vorstand der VCS-Sektion Solothurn besteht aus acht Personen, die ganz unterschiedliche Fähigkeiten mitbringen. Die optimale Mischung macht's aus.

Ein Vereinsvorstand braucht verschiedene Arten von Kompetenzen. Beim VCS Solothurn haben wir das Glück, dass fünf der acht Mitglieder eine besonders wichtige Qualifikation mitbringen: ein politisches Amt. Unser Präsident Fabian Müller ist SP-Kantonsrat und Gemeinderat von Balsthal, Heinz Flück Gemeinderat der Grünen in Solothurn, Heli Schaffter Gemeinderätin in Bellach. Christine Bänninger ist in Derendingen als Mitglied der Kommission für Gemeindeentwicklung engagiert, während Benno Barbisch, Zuchwil, gleich in mehreren Kommissionen sitzt. Sie alle können so einerseits die Lokalpo-

litik im Sinn des VCS beeinflussen und andererseits Erfahrungen und Wissen von dort in die Vorstandsarbeit einfließen lassen.

Die anderen drei bringen ihre allgemeinen Kompetenzen ein: Anja Krusse als Erwachsenenbildnerin etwa vorausschauendes Denken in Zusammenhängen sowie Erfahrung in Personalwesen und Organisationsentwicklung. Christoph Bleuler arbeitet nach gescheiterter IV-Berufsin-tegration im gelernten Beruf als Fremdsprachlehrer für Deutsch und unterstützt die Geschäftsleiterin Anita Wüthrich im VCS-Büro. Heini Lüthy, von Beruf selbständiger Redaktor und Texter, hilft ihr bei der Pressearbeit.

Und alle acht bringen sie ihre gesammelte Lebenserfahrung ein – und ihren gesunden Menschenverstand. Den braucht es nämlich auch in einem Vereinsvorstand. ■

Verstärkung aus dem übrigen Kantonsgebiet gesucht

Einziges Makel: Unser Vorstand ist stark Solothurn-lastig besetzt. Wir würden uns freuen über Verstärkung aus anderen Regionen des Kantons, vor allem aus Grenchen, Olten-Niederamt und dem Schwarzbubenland. Interessierte melden sich bitte auf der Geschäftsstelle: info@vcs-so.ch

... sowie Heli Schaffter und Christoph Bleuler.



Solothurn



Unsere Vorstandscrew: Heini Lüthy, Christine Bänninger, Benno Barbisch, Fabian Müller, Anya Krusse, Heinz Flück...

Gutes Zeugnis für Olten

Aktuelle Zahlen zeigen: Was den Autobesitz angeht, liegen die grossen Solothurner Gemeinden im Schweizer Durchschnitt. Mit einer Ausnahme.

Statistiken mögen trocken sein, aber oft sind sie auch interessant – wie im Fall der Statistik der Schweizer Städte 2017, die das Thema «Mobilität und Verkehr» beleuchtet. Im Schweizer Durchschnitt haben pro 1000 Einwohner/innen 535 Leute ein Auto. In Grenchen (546), Solothurn (552) und Zuchwil (531) sind es ähnlich viele, in Olten mit 429 aber deutlich weniger – die «Eisenbahnerstadt» macht ihrem Namen also Ehre.

Grundsätzlich gilt landesweit: je grösser eine Gemeinde, desto weniger Autos pro Einwohner/in. Ein wichtiger Grund dafür ist zweifellos das in grösseren Orten besser ausgebaute Angebot des öffentlichen Verkehrs.

Die ganze Statistik mit vielen weiteren Themen ist zu finden unter: staedteverband.ch > Dokumentation

Der Vorstand des VCS Solothurn



St. Gallen/Appenzell

Mehr als nur Bratwurst-Stadt?

Die unsinnige «Mobilitäts-Initiative» bezweckt, in St. Gallen das Rad der Zeit zurückzudrehen. Der VCS wehrt sich dagegen und rechnet sich gute Chancen aus.



clevermobil in St. Gallen: 11. Mobilitätsmarkt

Clevere Mobilität ist vielfältige Mobilität. Wer Velo, ÖV, Auto und Zufussgehen geschickt kombiniert, gelangt schnell, bequem und umweltfreundlich ans Ziel. Am Samstag, 9. September 2017, findet von 10 – 17 Uhr der Mobilitätsmarkt am Bohl, in der Marktgasse und am Bärenplatz statt.

Die «clevermobily Challenge» verwandelt den Markt in ein interaktives Spielfeld für Kinder und Erwachsene, auf dem sich verschiedenste Mobilitätsformen auf Herz und Nieren testen lassen.

St. Gallen will nicht nur die Bratwurst-Stadt sein, sondern auch Fussgänger- und Velostadt werden. Dazu bekannten sich die St. Gallerinnen und St. Galler am 7. März 2010 – mit 59 Prozent Ja-Stimmen zur Städte-Initiative bzw. zum städtischen Verkehrsreglement. Damit war St. Gallen die erste Stadt schweizweit, die sich für die Förderung des öffentlichen sowie des Fuss- und Veloverkehrs und gleichzeitig für die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) aussprach. Ein wegweisendes Signal für die weiteren Urnengänge zur Städte-Initiative des Vereins UmverkehrR.

Seit dem 1. April 2010 ist in der Stadt St. Gallen das Reglement für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung in Kraft. Seither sind zahlreiche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr umgesetzt worden. Der VCS St. Gallen/Appenzell freut sich über die Fortschritte und sagt: «Weiter so!» Denn es ist noch einiges zu tun in Bezug auf ein attraktives, zusammenhängendes Velowegnetz, die Sicherheit für Fussgänger/innen oder die Führung der Busspuren. Erfreulicherweise konnte der MIV seither nahezu plafoniert werden.

Vorwärts in die Vergangenheit?

Dass das Umdenken jedoch nicht in allen Köpfen stattgefunden hat, zeigt die Anfang Jahr eingereichte «Mobilitäts-Initiative». Ein Komitee von bürgerlichen Parteien und weiteren Organisationen fordert, der Autoverkehr in der Stadt solle wieder zunehmen dürfen. Die Initiative will einen Wechsel von der angebots- zu einer nachfrageorientierten Verkehrsplanung, was den MIV betrifft. Damit würde das fortschrittliche, für Mensch und Umwelt positive Verkehrsreglement ausgehebelt, was wir unbedingt verhindern müssen.

Die Volksabstimmung findet voraussichtlich im ersten Quartal 2018 statt. Sehr erfreulich ist, dass der Stadtrat die Initiative zur Ablehnung empfiehlt. Dies zeigt, dass die Stadt ihr Verkehrsreglement als wirkungsvolles und erfolgreiches Instrument weiterhin nutzen will und dass dieses breite Unterstützung genießt. St. Gallen soll sich zu einer echten Fussverkehrs- und Velostadt entwickeln, und der VCS will mit einem beherzten Abstimmungskampf dafür sorgen, dass die rückwärts-gewandte «Autoinitiative» die verdiente deutliche Absage erhält.

Raphaela Wendel, Geschäftsleiterin

Unsere neue Geschäftsleiterin

Seit dem 1. Juli 2017 heisst die Geschäftsleiterin der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell Raphaella Wendel. Sie hat die Nachfolge von Helene Guillong angetreten, die sich beruflich neu orientiert.

Raphaela Wendel hat das Studium der Wirtschaftswissenschaften an der HSG abgeschlossen und Berufserfahrung u. a. beim Kanton St. Gallen und der Post gesammelt. In Kolumbien hat sie

sich für verschiedene NGOs im Themenbereich interfamiliäre Gewalt eingesetzt und Menschenrechts-Schulungen für Staatspersonal begleitet. Eindrücklich in Erinnerung blieb ihr der fixe autofreie Sonntagvormittag in Bogotá. Ob so was dereinst auch in St. Gallen realisierbar ist? Bereits bei der Wahl der Studienrichtung war es unserer neuen Geschäftsleiterin ein Anliegen, sich Rüstzeug anzueignen, um sich wirkungsvoll für das Wohl der heutigen Gesellschaft und künftiger Generationen einzusetzen.

Der VCS St. Gallen/Appenzell freut sich sehr, Raphaella Wendel dafür eine ideale Plattform bieten zu können. Mit ihr wird der VCS in Bewegung bleiben und die Vernetzung auf allen Ebenen vorantreiben, um den verkehrs-, umwelt und klimapolitischen Zielen näher zu kommen.

In Bewegung bleibt auch Helene Guillong, die sich als versierte und engagierte Geschäftsleiterin für die Umsetzung zahlreicher Verbesserungen im Fuss- und

Veloverkehr (Agglomerationsprogramme!) und damit für eine lebenswerte Umwelt einsetzte. Sie verlässt den VCS, wie sie sagt, mit einem lachenden und einem weinenden Auge. Die unkomplizierten, spannenden Kontakte werde sie ebenso vermissen wie die interessanten Projekte. Gleichzeitig freut sich Helene Guillong auf die neue Herausforderung. Der Vorstand dankt ihr herzlich für ihr grosses Engagement und wünscht ihrer Nachfolgerin einen erfolgreichen Start. ■

Den Linienbus attraktiver machen

Grosse Pufferzeiten im Taktfahrplan – also unnötig lange Fahrzeiten – und verpasste Anschlüsse in den Hauptverkehrszeiten verärgern die Bus-Passagiere. Konsequente Busbevorzugung hingegen schafft zufriedene Kundinnen und Kunden und senkt die ÖV-Kosten. Aber Busbevorzugung ist politisch hoch umstritten – man könnte ja die Auto fahrende Wählerschaft verärgern.

Betrachten wir ein paar Zahlen und Fakten: Zu den staugefährdeten Zeiten befördert ein Bus durchschnittlich etwa 100 Personen. Die Kapazität eines Gelenkbusses beträgt 137 Personen, die eines Doppeldeckers 124 und die eines Standardbusses 80 Perso-

nen. Ein Auto befördert in diesen Zeiten bei uns durchschnittlich etwa 1,05 Personen, obwohl die Kapazität 4 bis 5 Personen beträgt. In den Hauptverkehrszeiten wiegt ein Bus also etwa 95 Autos auf. Wer macht da wohl den Stau?

Wenn wir den Bus konsequent bevorzugen, wird er attraktiver für viele, die zur Arbeit pendeln. Und je mehr Leute den Bus für den Arbeitsweg verwenden, umso weniger Auto-Stau hat es auf den Strassen.

Lichtsignalanlage und Busspur

Es ist heute Stand der Technik, dass Lichtsignalanlagen vom Bus aus gesteuert werden. Dies muss auch bei Baustellen gelten. Wo

der nötige Platz vorhanden ist, soll die Bevorzugung der Busse durch eigene Spuren verstärkt werden. Die Schaltung der Lichtsignalanlagen wird so angepasst, dass die Autos zurückgehalten werden und die Busspur also auch als Pfortner wirkt.

Im Bereich Vaduz-Süd wurde die erste grössere Busspur mit Pfortnerung realisiert. Im Gegensatz zu Fahrbahnhaltestellen lassen sich Busspuren jedoch nicht kurzfristig verwirklichen, zumal sie sehr teuer sind. In speziellen Fällen ist eine elektronische Busspur kurzfristig realisierbar – und auch recht wirksam.

Fahrbahnhaltestellen als Regel

Auf Strassenabschnitten mit viel Autoverkehr besteht Staugefahr. Dort sollen deshalb preiswerte Fahrbahnhaltestellen statt teurer Buchten errichtet werden. Während der kurzen Wartezeit des Busses für den Aus- und Einstieg entleert sich die Strasse vor dem Bus, sodass er hoffentlich bis zur nächsten Haltestelle freie Fahrt hat.

Generell sollten auf staugefährdeten Strecken möglichst alle Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen gestaltet sein. Ausser dort, wo aus betrieblichen Gründen eine Busbucht erforderlich ist.

Georg Sele



Neue Velobrücke über die Landquart

In Landquart ist im Juli die neue Radwegverbindung über die Landquart eröffnet worden, ein in verschiedener Hinsicht mustergültiges Bauwerk.

Die neue Radwegbrücke neben der Autobahnbrücke ist ein Knotenpunkt, der eine nationale und eine regionale Veloroute verknüpft. Weil diese Verbindung vom Parkplatz des Landquart Fashion Outlets zum Kreisel des A13-Anschlusses auch für den Alltagsverkehr bedeutsam ist, richtete die Regierung höhere Kantonsbeiträge aus. Der Kanton zahlte nicht nur für den im Zuständigkeitsbereich der Gemeinden liegenden Veloverkehr einen Beitrag, sondern plante und projektierte auch selber. Er steuerte 856 000 Franken an das Vorhaben bei, das mit 1,7 Millionen Franken veranschlagt war. Zudem konnten die beiden Gemeinden Landquart und Maienfeld auf einen Bundesbeitrag in der Höhe von

615 000 Franken aus dem Agglomerationsfonds zählen.

Regierungsrätliche Klarsicht

Die 280 Meter lange neue Radwegverbindung ist das erste Projekt, bei dem von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht wurde, wie Regierungsrat Mario Cavigelli ausführte. Mit solchen Projekten soll der Veloverkehr in Graubünden künftig noch mehr Gewicht erhalten. Was Wander- und Radwege für Freizeit und Tourismus anbelangt, sei der Kanton zwar bereits gut aufgestellt, «Nachholbedarf besteht aber bei den Radwegenanlagen für den Alltagsverkehr», betonte der Regierungsrat.

Dementsprechend soll die Radwegverbindung Landquart-Maienfeld kein Einzelfall bleiben. In einem «Sachplan Velo» definiere die Regierung zurzeit Radwegenanlagen «von überwiegendem kantonalem Interesse», die für den Alltagsverkehr bedeutend seien, so Cavigelli. Diese sollen ebenfalls auf höhere Kantonsbeiträge zählen können.



Die Velobrücke gefällt auch dem Präsidenten des VCS Graubünden (3. v.l.).

Mit der Eröffnung der neuen Brücke ist das Projekt Radweg Landquart-Maienfeld noch nicht vollendet. Im kommenden Jahr sollen die provisorische Überführung beim Kreisel des A13-Anschlusses ersetzt und die Zubringerstrasse Neugut erneuert werden. Im Rahmen des Umbaus des Bahnhofs Landquart soll zudem der Radweg unter den SBB-Gleisen etwas angehoben und «barrierefrei» unter der RhB-Brücke durchgeführt werden. (BT 12.07.2017).

Stefan Grass



Zürich

Ja am 24. September zum Schutz der Landschaft Uster West

Seit 1970 verspricht der Stadtrat von Uster, der Kanton baue die Strasse «Uster West» – früher auch «Westtangente» oder «Zubringer Nord» genannt – demnächst. Die Strasse würde direkt ans national geschützte Glatten-Werriker-/Brandschänkiriet angründend erstellt.

Nun ist aber seit 1990 bekannt, dass das Strassenprojekt nicht realisierbar ist – als Folge der Unterschutzstellung des grossflächigen Riedgebietes durch die vom Schweizer Volk angenommene Rothenthurm-Initiative. Nur der Stadtrat von Uster glaubte und glaubt auch heute noch unbeirrbar an die alten Pläne.

Damit das Volk in dieser Sache ein Machtwort sprechen kann, wurde im Juni 2013 die kommunale Volksinitiative «zur Erhaltung der Landschaft in Uster West (keine Strasse Uster West») eingereicht (s. Kasten).

Erfolgreiche Sabotageversuche Stadt- und Gemeinderat von Uster versuchten mit Ungültigkeitsbeschwerden bis vor Bundesgericht, die Initiative für ungültig erklären zu lassen. Damit verzögerten die Behörden die Abstimmung um mindestens drei Jahre, blieben aber letztlich ohne Erfolg: Das Bundesgericht wies ihre unbegründeten Beschwerden vollumfänglich ab.

So können die Ustermer

Stimmberechtigten am kommenden 24. September endlich über das Volksbegehren abstimmen. Mit einem JA zur Initiative erreichen wir:

- die integrale Erhaltung der national geschützten Riedlandschaft Glatten-/Werriker-/Brandschänkiriet und des zugehörigen Erholungsgebietes
- die Abwendung einer «landschaftsschützerischen Todsünde» (SP-Kantonsrat Stefan Feldmann, Uster, bei der Behandlung des Kantonalen Verkehrsrichtplanes im Kantonsrat, 29.1.2007)
- dass 1200 Schüler/innen des neuen und des alten Schulhauses Krämeracker nicht zusätzlichem Lärm und Immissionen ausgesetzt werden

«Die zuständigen politischen Organe der Stadt Uster werden verpflichtet, sich mit allen ihnen zur Verfügung stehenden politischen, demokratischen und rechtlichen Mitteln gegen die Realisierung des kantonalen Strassenprojektes «Uster West» zu wehren.»

- und dass die Sonnenbergstrasse nicht zur Transitachse nach Niederuster und nach Riedikon/Mönchaltorf wird.

Mit dem Verzicht auf die Kantonsstrasse «Uster West» kann der Kanton Zürich 21 Millionen Franken oder mehr einsparen und für nachhaltigere Lösungen einsetzen.

Paul Stopper, Uster, VCS-Vorstand

Kindergarten- & Schulkinder gefährden?



Gegenvorschlag zur
Anti-Stau-Initiative
NEIN

Überparteiliches Komitee
«Öffentlichen Verkehr ausbremsen? Nein zur SVP-Zwängerei.»

Nein am 24. September zur Anti-Stau-Zwängerei!

Die Verfassungsänderung, die mit dem Gegenvorschlag zur Anti-Stau-Initiative angestrebt wird, ist eine ideologische Zwängerei und hätte schlimme Folgen für den öffentlichen Verkehr und die Sicherheit auf den Strassen.

Nach zahlreichen verlorenen Abstimmungen wollte die SVP mit ihrer Anti-Stau-Initiative die radikale Bevorzugung des Autos in der Verfassung des Kantons Zürich verankern. Der Gegenvorschlag, über den wir am 24. September abstimmen, nimmt dieses Anliegen auf und sieht vor, dass die Kapazitäten des Autoverkehrs keinesfalls vermindert werden dürfen. Bei Kapazitätsreduktionen auf Kantonsstrassen müsste im Gegenzug Ersatz geschaffen, also neue Strassenfläche gebaut werden.

Zum einen hätte die Verfassungsänderung gravierende Folgen für den öffentlichen Verkehr: Bus-Bevorzugungen oder gezielte Verkehrsberuhigungen wären

nicht mehr möglich. Verspätungen im ÖV-Betrieb würden sich häufen. Auch die schwächsten Verkehrsteilnehmer/innen hätten unter der Vorlage zu leiden: Verkehrsberuhigende Massnahmen zum Schutz von Kindern sowie älteren und gebrechlichen Menschen wäre so gut wie ausgeschlossen. Die für sichere Schulwege unerlässlichen Lotsendienste würden verboten, neue Fussgängerstreifen verhindert und bedürfnisgerechte Ampeln untersagt.

Kurz zusammengefasst: Der Gegenvorschlag bremst den ÖV aus, er gefährdet die Sicherheit der Fussgänger/innen, er entmündigt die Gemeinden und verunmöglicht eine kohärente Verkehrspolitik für die Zukunft.

Der VCS Zürich ruft deshalb eindringlich dazu auf, die Kampagne des gegnerischen Komitees, dem er angehört, zu unterstützen.

www.oev-ausbremsen.ch

Eine Velo-Vision für Stadt und Kanton



Die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz ist generell nicht für Velos gebaut. Mit dem Boom der E-Bikes hat sich dieses Problem zusätzlich verschärft.

reagieren mit eher hilflos anmutender Pflasterlipolitik, um hier 10 und da 20 Zentimeter Velostreifen zu gewinnen. Und es scheint, als wisse niemand so recht, auf welches Ziel hingearbeitet werden soll.

Das Verkehrsaufkommen auf Schweizer Strassen steigt kontinuierlich. Der Platz wird besonders zu Stosszeiten immer knapper, und wer Velo fährt, muss sich zwischen Autos, Cars und Bussen durchzwängen. Fahrrad und Individualverkehr machen sich gegenseitig den Platz streitig. Als wäre dies nicht schon genug, kommen mehr und mehr E-Bikes hinzu. Damit die Infrastruktur der rasanten Entwicklung nicht ewig hinterherhinkt, hat die Planungsgruppe von ProVelo Luzern und VCS Luzern nun eine Vision für ein durchgängiges Netz für Velo- und E-Bike-Fahrende entwickelt, welches schnelle und sichere Veloverbindungen für Jung und Alt gewährleisten soll.

E-Bikes sind treue Diener, super schnell und bringen einen mit minimalster Umweltbelastung von A nach B. Leider steigen aber auch die Unfallzahlen Jahr für Jahr. Kein Wunder, denn die Strassen gehören grundsätzlich dem motorisierten Verkehr, das Trottoir den Fussgänger/innen. Velos, E-Bikes, Cargovelos oder Velos mit Kinderanhänger fristen ein Dasein am Rande. Planerinnen und Planer

Zeit für einen Quantensprung
Was der Arbeitsgruppe von VCS und Pro Velo Luzern vorschwebt, ist Folgendes: Drei durchgängige Velobahnen (Begriffsdefinition siehe Box) verbinden als Hauptachsen alle wichtigen Städte und Dörfer des Kantons Luzern untereinander und mit den umliegenden Kantonen. Ihnen untergeordnet, garantieren Velostrassen ein schnelles Vorankommen und sorgen Velostreifen für Sicherheit überall da, wo es um die Feinverteilung geht.

Damit das Potenzial des Velos vollumfänglich ausgeschöpft werden kann, beinhaltet die erarbeitete Vision auch Strategien abseits bzw. am Rande der Strassen. Dazu gehören unter anderem gute Signalisationen, Sensibilisierung von Arbeitgebenden und -nehmenden, Parkier- und Reparaturmöglichkeiten entlang der Velobahnen und bei Arbeitsplätzen, etc.

Stadt und Kanton Luzern brauchen endlich eine realistische Velo-Vision, damit Schulkinder, Pendlerinnen und Naturliebhaber künftig schnell und sicher am Stau vorbeiradeln können,

ob mit oder ohne elektrische Unterstützung. Die Zeit ist reif für einen Quantensprung in der Luzerner Velopolitik.

Details zur Vision finden Sie unter: www.vcs-lu.ch/luzern/vision-velonetz/.

Tobias Ammann,
Mitglied Planungsgruppe



Veloachsen Kanton Luzern – Vision von Pro Velo und VCS Luzern
Schematische Darstellung der Velobahnen und Velostrassen im Kanton Luzern.

Begriffsdefinitionen

Velobahn Zur Überwindung langer Distanzen: autofrei, direkt, vortrittsberechtigt, Überholen möglich (z.B. Freigleis, aber mit vortrittsberechtigten Strassenquerungen; Pendant zur Autobahn).

Velostrassen Falls aufgrund der Siedlungsdichte in Zentrumsnähe keine separate Strasse möglich ist: geringe Anzahl Autos akzeptiert (Zubringer), für Velos direkt, vortrittsberechtigt, Überholen möglich (z. B. Pilotversuch Taubenhaus-/Bruchstrasse, aber ohne Schwellen und mit weniger fahrenden und parkierten Autos; Pendant zur Kantonsstrasse).

Velostreifen Mit dem heutigen Minimalstandard nur zur Feinverteilung und Lenkung auf Velostrassen und Velobahnen.



Eine Einsprache – und eine Petition

Gegen die N8 Lungern Nord-Giswil Süd. Zusammen mit dem WWF Unterwalden und Pro Natura Unterwalden hat die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden

Einsprache erhoben gegen das Ausführungsprojekt N8 Lungern Nord-Giswil Süd mit dem rund 2 km langen Kaiserstuhltunnel. Wir erachten das Projekt

in jeder Hinsicht als unverhältnismässig: Gesamtkosten von 270 Millionen Franken, massiver Eingriff in die Umwelt und schutzwürdige Lebensräume, Beanspruchung grosser Landwirtschafts- und Waldflächen. Ausserdem ist das Verkehrsaufkommen relativ gering.

Wir sind überzeugt, dass sich die vorhandenen Verkehrssicherheitsprobleme und der Schutz vor Naturgefahren mit einem Ausbau der bestehenden Strasse lösen lassen. Unlängst hat das ASTRA auf den Bau eines Tunnels am Brünig verzichtet, es begnügt sich nun mit dem Ausbau der Brünigstrasse: Der erwartete

volkswirtschaftliche Nutzen würde die hohen Kosten für einen Tunnel nicht rechtfertigen.

Für bessere Zugverbindungen von und nach Nidwalden. Der öffentliche Verkehr, insbesondere die Bahnverbindung zwischen Luzern, Nidwalden und Engelberg, ist für den Kanton wirtschaftlich relevant, und zwar in stark zunehmendem Mass: Die Anzahl Fahrgäste ist in den letzten 10 Jahren um gewaltige 76 Prozent gestiegen. Der ÖV-Anteil an den zurückgelegten Distanzen nahm zwischen 2010 und 2015 von 12,2 auf 18,1 Prozent zu. Diese äusserst posi-

ve Entwicklung der Fahrgastfrequenzen generierte Mehrerträge für die Zentralbahn, was wiederum zu geringeren Ausgaben für den Kanton Nidwalden führte.

Leider bestehen seit dem Fahrplanwechsel 2014 am späteren Morgen und am Abend schlechte Anschlüsse in Richtung Basel und Bern. Ausserdem ist Nidwalden seit 2014 nur noch einmal pro Stunde mit Zug und Zürich verbunden – ausser zu den Hauptverkehrszeiten, dank der S44. Insbesondere Pendler/innen, aber auch Touristen, die weiter als bis Luzern fahren, sind mit der aktuellen Situation nicht zufrieden.

Mit einem Bruchteil des Betrags für den N8-Ausbau könnten umsetzbare, vernünftige Verbesserungen im kantonalen ÖV finanziert werden. Genau dies fordert eine von IG ZB-Pendler, Grüne Nidwalden, Pro Bahn (Sektion Zentralschweiz) und der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden gestartete Petition. Sie verlangt vom Landrat, dass der entsprechende Rahmenkredit angepasst wird, um die genannten fehlenden Verbindungen zu ermöglichen. Danke für Ihre Unterstützung!

Ernst Weber, Vorstandsmitglied
Alice Wigger, Geschäftsführerin

www.vcs-ownw.ch -> Petition



Zug

Weitere Anlässe im Kanton Zug

- Samstag, 9. September: Vellobörse Zug, Einkaufszentrum HERTI Zug, 11.00–12.30 Uhr.
- Freitag, 22. September: «Filme für die Erde»-Festival, in der Aula der PH Zug, Zugerbergstrasse 3, Zug. Von 12.15 bis 22.00 Uhr werden vier spannende Dokumentarfilme gezeigt.

Aus guten Gründen gegen den ÖV-Abbau

Die bestens eingeführte und gut genutzte Buslinie 8 verbindet die bevölkerungsstarken Gemeinden Risch, Cham, Steinhausen und Baar. Sie führt durch Wohn- und Industriequartiere, fährt bei Einkaufs- und Schulzentren vor und stellt die Erreichbarkeit von Kantonsspital, Arztpraxen, Pflegeheimen und Sonderschulen sicher.

Ältere und gehbehinderte Menschen schätzen diese Linie sehr. Doch nun soll die Buslinie 8 aufgetrennt werden. Je nach Fahrziel soll man nun bis zu zwei

Mal umsteigen und unangenehme Wartezeiten auf sich nehmen müssen. Die von den verantwortlichen Stellen genannten Gründe – Sparen, fehlende Fahrplanstabilität und Überangebot (?) zwischen Cham und Steinhausen – sind für uns nicht nachvollziehbar.

Der Vorstand der VCS-Sektion Zug hat sich auch dieses Jahr im Rahmen des Vernehmlassungsverfahrens zum Fahrplan 2017/2018 ganz grundsätzlich gegen die kurzsichtigen Sparmassnahmen durch Streichung und

Verschlechterung von Angeboten ausgesprochen, stellte doch das bis vor wenigen Jahren existierende Bus- und Bahnangebot ein ganzheitliches, gut funktionierendes ÖV-System dar: nachweislich ein Standortvorteil für den Kanton Zug! Daher setzt sich der Vorstand auch dafür ein, dass der sonntägliche 15-Minuten-Takt auf den Hauptlinien 3, 6 und 11 wieder durchgehend eingeführt wird, und zwar ohne 15-minütige Standzeiten beim Metalli.

Markus Rast

Informationsanlass zur Durchfahrt Zug

Acht Bachelorarbeiten zum Thema Verkehrskonzept in der Stadt Zug sind an der Hochschule Rapperswil erarbeitet worden. Sie bewerteten den Vorschlag «Durchfahrt Zug» von Philipp Kissling, Vorstandsmitglied der VCS-Sektion Zug (s. VCS-Magazin 1/17). Zusätzlich dachte sich jeder Student weitere mögliche Verkehrskonzepte für die Stadt Zug aus. Die Ergebnisse wurden dann miteinander verglichen, ausge-

wertet und schliesslich dem VCS Zug und städtischen Mitarbeitern am 12. Juli 2017 in interessanten Vorträgen präsentiert.

Austausch mit Stadt und ZVB Zu berücksichtigen ist, dass die Studenten lediglich acht Wochen Zeit hatten, um sich einzuarbeiten, zu analysieren und auszuwerten. Verständlicherweise blieben so einige Aspekte ausgeblendet. Trotzdem vermitteln

die Arbeiten weitere Ideen, und in manchen Dingen bestärken sie die Vorschläge des VCS Zug. Nun müssen wir weiter an der «Durchfahrt Zug» feilen und uns mit der Stadt Zug und der ZVB austauschen.

Wir möchten unseren Mitgliedern die Möglichkeit geben, mehr über das Projekt zu erfahren, Fragen zu stellen oder Ideen einzubringen, und laden Sie darum herzlich ein zum:

Informationsanlass zur «Durchfahrt Zug»:

am Mittwoch, 27. September 2017, 19.00 Uhr im Theater Metalli, 3. Untergeschoss, Baarerstrasse 14, Zug

Nach dem Anlass spendiert der VCS Zug einen Apéro. Eine Anmeldung ist nicht nötig. Wir freuen uns auf Ihr Kommen und einen informativen Abend.

Vorstand der VCS-Sektion Zug

Einladung zur grossen ÖV-Debatte

Freiburg



Wie soll die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg aussehen? Um diese Frage dreht sich die hochkarätig besetzte Gesprächsrunde, die im Anschluss an unsere – kurze – ausserordentliche Generalversammlung stattfindet.

Donnerstag, 28. September, im Centre le Phénix, rue des

Alpes 7, Freiburg
19.00 Uhr: Ausserordentliche Generalversammlung
 Statutenrevision

19.45 Uhr: Debatte über die Zukunft des öffentlichen Verkehrs in der Agglomeration Freiburg

Moderiert wird die Diskussion vom SRF-Journalisten Nicolas Rossé. Miteinander und kontrovers

diskutieren werden

■ Eliane Dévaud-Sciboz, Vize-Präsidentin von Avry und Mitglied des Agglomerationsvorstands

■ Vincent Ducrot, Generaldirektor der TPF

■ Pierre-Olivier Nobs, Mitglied des Gemeinderats, Ortspolizei-, Mobilitäts- und Sport-Direktion der Stadt Freiburg

■ Michaël Themans, Stellvertretender Vize-Präsident für die Innovation, EPFL

21.45 Uhr Aperitif

Wir freuen uns, Sie zu dieser spannenden Veranstaltung begrüssen zu dürfen.

Prisca Vythelingum

Tempo 60 auf der Bachtobelstrasse Weinfelden?

Thurgau



Auf der unübersichtlichen Panoramastrasse durch die Rebberge zwischen Weinfelden und Ottoberg ist seit Jahrzehnten durchgehend Tempo 50 signalisiert. Nun will der Kanton auf zwei kurzen Strecken dieser 5,5 Meter breiten Strasse ohne Trottoir die Limite auf 60 km/h heraufsetzen. Damit würde die Höchstgeschwindigkeit innerhalb von 750 Metern vier Mal wechseln.

Dabei ist hier der Anteil an Fussgängerinnen, Velofahrern und landwirtschaftlichen Fahrzeugen hoch, die Strasse ist eine Postautostrecke und wird als wichtiger Wildkorridor häufig von Rehen gequert. Die höhere Geschwindigkeit hätte einen fatalen Einfluss auf die Unfallsschwere, wenn langsame Verkehrsteilnehmer/innen zu Schaden kommen, und würde mehr Lärm sowie mehr Luftbelastung verursachen. Nach dem Einwendungsverfahren beim

Departement für Bau und Umwelt des Kantons haben wir gegen die Verkehrsordnung Beschwerde beim Verwaltungsgericht erhoben.

Wartehäuschen bei Bushaltestellen

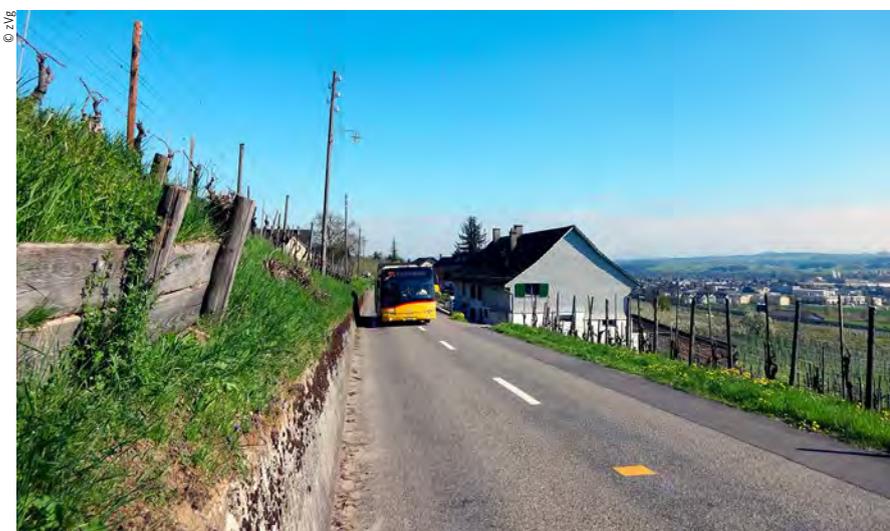
Auf unsere Intervention bei der Vernehmlassung zum Konzept öffentlicher Verkehr hin sollen im Thurgau in Zukunft Bushäuschen bereits ab 10 und nicht erst ab 20 Einsteigenden pro Tag erstellt werden. Neben dem Schutz vor Regen, Schnee, Wind und Sonne sind sie auch ein Blickfang und beste Werbung für den öffentlichen Verkehr.

Peter Wildberger

In der Nähe des Schlossgutes Bachtobel beansprucht das Postauto zwei Drittel der Strassenbreite.

Mobil sein und bleiben

Folgende Kurse für ältere Menschen, die im modernen Verkehr und mit Billettautomaten besser zurecht kommen möchten, finden dieses Jahr noch statt: Frauenfeld am 19. September, Kreuzlingen am 25. Oktober, Weinfelden am 26. Oktober, jeweils von 8.30 bis 12 Uhr. Anmeldung: Tel. 071 626 10 83. info@tg.pro-senectute.ch



Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen

Die alten Walser und das neue Vals

Text und Bilder: Peter Krebs

Der Walserweg Graubünden führt in rund 20 Etappen durch den Kanton. Wir haben zwei Etappen am Anfang ausgewählt und getestet: Sie sind schön und lehrreich, wie es sich für einen Themenweg gehört. Wobei man ausser den alten Walsern auch das neue Vals kennenlernt.

Frau Aebli gibt einen guten Rat mit auf den Weg: «Nehmen Sie genügend zu trinken mit, der Valsberg ist trocken.» Die eingewanderte Südtirolerin kümmert sich diskret, aber aufmerksam um die Gäste, die in ihrer Pension übernachten. Seit einigen Jahren sind es häufiger solche, die den «Walserweg Graubünden» unter die Füsse nehmen. In Hinterrhein, unserem Startort, endet die erste und beginnt die zweite von offiziell 23 Etappen. Der Themenweg führt kreuz und quer durch den Kanton Graubünden von San Bernardino in den Rätikon. Er sucht auf seinen 300 Kilometern die verstreuten histo-

rischen Walsergebiete auf, die auf der Karte aussehen wie ein Flickenteppich.

Der Walserweg ist keine historisch verbürgte Route der Walserwanderungen im Mittelalter, sondern eine neuere «Erfindung», die aber nach Möglichkeit Strecken benutzt, die für die Walser wichtig waren. Die Bündner Walser und ihre Herkunft waren lange in Vergessenheit geraten. Erst das 1968 veröffentlichte, sehr erfolgreiche Buch des Germanisten Paul Zinsli «Walser Volkstum» brachte Geschichte und Kultur ins Bewusstsein des breiten Publikums zurück. Zusammen mit der 1960 gegründeten

Walservereinigung bereitete es den ideellen Boden für den Walserweg. Grundlage für die durchgehend mit der Routennummer 35 von SchweizMobil gekennzeichnete Strecke ist die vor zehn Jahren eingereichte Diplomarbeit der Geografin Irene Schuler.

Hinterrhein ist von alters her nicht nur ein Bauerndorf, sondern auch vom regen Passverkehr geprägt. In der gepflasterten Hauptgasse steht das stattliche Rothaus mit der runden Toreinfahrt. Es war früher ein Säumerhaus. Die Säumerei spielte in der ganzen Region bis im 19. Jahrhundert eine wichtige wirtschaftliche Rolle. Die einheimischen Transporteure beförderten die Waren über den Splügen und den San Bernardino, und sie unterhielten gleichzeitig die Saumpfade. Die Zeiten und die Dimensionen haben sich seither gründlich geändert. Heute fährt der motorisierte Nord-Süd-Verkehr auf der Autobahn unterhalb des Dorfs durch, ohne Halt zu machen.

Älteste Walsersiedlung

Ich habe einen guten Liter Tee dabei, als ich am Morgen aufbreche durch die Gassen des kleinen Orts. Vor den Steinhäusern trocknen Holzstösse, Geranien setzen Farbtupfer in die bescheidenen Fensteröffnungen. Hinterrhein gilt als älteste Bündner Walsersiedlung. Um 1270 sollen sich erste Einwanderer aus dem Pomatt (Val Formazza) im Rheinwald niedergelassen haben. Der Historiker Florian



Silberdisteln säumen die Walserwege.



Beim Abstieg auf dem «Polenweg» ins Safiental hat man einen herrlichen Ausblick auf die kahlen Pizzas d'Anarosa.

Hitz bezeichnet die Siedlungstätigkeit der aus dem Oberwallis stammenden Walser in Graubünden als «Teil der Binnenkolonisierung des Alpengebiets im Mittelalter».

Der 2504 Meter hohe Valsenberg ist der Pass von Hinterrhein ins Peilital und nach Vals. Er ist zentraler Teil der historischen Valsberggroute von Ilanz ins Misox, die ebenfalls einen regen Saumverkehr kannte. Die Waldgrenze ist rasch erreicht. Die Landschaft wird kahl und karg, hochalpin. Am Wegrand glänzen Silberdisteln. Auf der Passhöhe hat sich der Winter schon einmal angemeldet. Es liegt ein Schümli Schnee, das in der Sonne aber rasch schmilzt, denn der Tag ist hell, die Fernsicht könnte nicht besser sein.

Rechts zeigt sich das Valserhorn, links der Wenglispliz – dazwischen hat es viele weitere prächtige Hörner und Pizzi, Täler, Buckel und darüber leuchtet der blaue Himmel mit ein paar weissen Wolken. Es geht gleich hinab ins Peilital, an dessen rechte Flanke sich der Pfad schmiegt. Er führt nach Wallatsch:

Hier lebte um 1300 einer der ersten Walser Siedler, dessen Name überliefert ist: Albertus de Zavallascha de Valdereno, Albert Wallatsch aus dem Rheintal. Wallatsch bedeutet «wüstes Tobel». Ein Graben reißt den Hang auf, aber der aufgeklärte Wandermensch empfindet ihn heute als sehr anmutig, überquert frohgemut den rauschenden Wildbach auf dem dicken Holzbrett, durchquert später den Weiler Tschifera.

Zwischen Walserhaus und Hochhaus

Nach sechs Stunden stehe ich in Vals auf dem grosszügigen gepflasterten Platz mit dem achteckigen Brunnen. Nach all dem Tee geniesse ich auf der Hotelterrasse den Weissen in der Abendsonne. Auf dem Platz hat es nur wenig Verkehr, man hört, wie sich Einheimische und Gäste unterhalten. Es ist einer der schönsten Dorfplätze in den Schweizer Alpen. Im Süden steht die katholische Kirche, im Norden begrenzen ihn die beiden Gasthäuser, darunter das vom bekannten Bündner Architekten Gion A. Caminada

umgebaute Alpina. Am meisten bestricken mich aber mit ihrem rustikalen Charme die unter Steindächern geschützten mehrstöckigen Holzhäuser aus dem 17. bis 19. Jahrhundert. Die Fachleute nennen sie Strickbauten, weil die Fassadenbalken in den Ecken in der Art von Blockhäusern verwoben sind.

Es seien «typische walserische Holzbauten» steht im Kunstführer durch die Schweiz. Aber die Dinge scheinen komplizierter zu sein, sogar in der angeblich einfachen ländlichen Welt: «Das sogenannte Walserhaus ist ein Phantom», schreibt der Bauernhausforscher Jean-Pierre Anderegg im Wanderführer «Walserweg Graubünden». In Realität gebe es einen «faszinierenden Reichtum an Haustypen». Die Auswanderer nahmen zwar die Bautechniken aus dem Oberwallis mit und verwendeten als Material für die Fassaden oft Lärchenholz. Sie passten die Bauweise aber ganz pragmatisch ihren neuen Lebensräumen an und waren offen für Einflüsse aus der Nachbarschaft. Wo das Holz fehlte, bauten sie mit Stein.



Auf dem Tomülpass erinnert ein Gedenkstein an die polnischen Internierten, die den Weg gebaut haben.

Längst ist Vals in der Globalisierung angekommen. Die Einheimischen leben vom Tourismus, vom guten Mineralwasser, das dem Coca-Cola-Konzern gehört, von den Steinbrüchen, in denen der Valser Quarzit gewonnen und dann in die halbe Welt verschickt wird. Auch die bekannte Therme Vals des Architekten Peter Zumthor ist damit ausgekleidet. Sie verhalf dem Badesport zu neuem Schwung und lockt laut der Frankfurter Allgemeinen Zeitung «hippe Städter, Intellektuelle und Kantonschullehrer» an. Seit 2012 gehört sie dem aus Vals stammenden Immobilienunternehmer Remo Stoffel, der mit einem verwegenen Projekt für heftige Diskussionen sorgt. Die Medien sprechen von einem Dorfkrieg. Stoffel möchte am Eingang des Tals für die gutbetuchten Bergliebhaber dieses Planeten das höchste Hotel der Welt errichten, samt Helikopterlandeplatz. 381 Meter hoch soll es werden. Ob der Turmbau zu Vals je in Angriff genommen wird, steht in den Sternen; wohl eher nicht. Die stolzen Walserhäuser würde er jedenfalls in jeder Hinsicht in den Schatten stellen.

Der schöne Tomülpass

Am nächsten Morgen sieht alles friedlich aus. Es schäumt nur der Valser Rhein zwischen hohen Mauern schnurgerade durch das 1000-Seelen-Dorf. Der nächste Pass wartet: der Tomül, der ins Safiental führt. Es ist ein prächtiger Wanderpass, prächtiger und

höher als Stoffels Turm. Vor allem der Aufstieg verdient die Note 6. Man geht zunächst durch den Arvenwald, erreicht den Riedboda, ein von Wasseradern durchzogenes Hochmoor, und dann die Alp Tomül. Hier warnen die Murmeltiere ihre Artgenossen mit gellenden Pfiffen durch die Nagezähne vor Greif- und Wandervögeln und im Herbst vor den Jägern.

Noch eine Stufe und ein paar Kurven näher an den Sternen liegt auf 2412 m ü. M. die Passhöhe. Gegen Süden erstreckt sich zum Strätscherhorn hin eine einladende Hochebene mit kleinen Bergseen. Im Westen ragen neue zerklüftete Felsengebirge mit romanischen und walsersprachlichen Namen empor. Sie heissen Pizzas d'Anarosa und Alperschällhorn und sind seit eh und je gute Nachbarn – so wie es die Walser und die Romanen im Bündnerland meist auch waren, obschon am Anfang Spannungen nicht ausblieben. Die Walser liessen sich vom 13. bis im 15. Jahrhundert in meist höheren Lagen neben der ansässigen Bevölkerung nieder und germanisierten nach und nach rätoromanische Talschaften.

Den Weg ins Safiental mit den angenehmen Kehren haben 1941 polnische Internierte gebaut. Er ist gepflastert und von Trockenmauern gestützt, aber immer dem Gelände angemessen und hundertmal schöner als die zweifellos teure neue Betonpiste, die im unteren Teil die Alpen erschliesst und wie ein Faust aufs Auge wirkt. Die Etappe

endet auf der Terrasse des Turrahauses, einem 300-jährigen Walserhaus, wo man sehr angenehm auf das Postauto warten kann. Dieses kurvt dann in einer langen Fahrt hinunter in die Rheinschlucht mit ihren bizarren Felsformationen, die man später mit der Rhätischen Bahn durchquert: Der öffentliche Verkehr serviert ein willkommenes Dessert zur Fussreise. ■

Nützliche Informationen

Anreise: Mit dem Zug via Chur und Thusis; mit dem Postauto nach Hinterrhein.

Rückreise: Mit dem Postauto nach Versam-Safien Bahnhof. Mit der RhB nach Chur.

Tipp: Fürs genussvolle Wandern sind nicht alle Etappen in gleicher Weise geeignet, einzelne weisen recht viel Hartbelag auf. Ausser den zwei beschriebenen Etappen sind auch empfehlenswert: Etappe 1: San Bernardino–Hinterrhein, besonders die Variante durch das Val Curciosa; Etappe 11: Alp Flix–Ela-Hütte, Abstieg dann besser nach Bergün statt Filisur; Etappen 13 bis 15: Filisur–Monstein; Monstein–Sertig Dörfli; Sertig Dörfli–Davos.

Literatur: Irene Schuler, Walserweg Graubünden, Rotpunktverlag Zürich
www.walserweg.ch

Unser Land für zahlbares Wohnen

Die Terra Schweiz AG will zusammen mit der Habitare Schweiz AG Liegenschaften dauernd der Spekulation entziehen sowie nachhaltig zahlbares Wohnen sichern und fördern.



Wollen Sie Ihre Liegenschaft zu einem fairen Preis verkaufen?

Wir suchen Mehrfamilienhäuser ab acht Wohnungen in der gesamten Deutschschweiz.

Wir freuen uns über Ihre Kontaktaufnahme:
T 052 202 80 80, info@terra-wohnen.ch, www.terra-wohnen.ch

Bis Fr. 50.– sparen gegenüber Original-Druckerpatronen + 1 Patrone GRATIS!

- 100% Qualität, Schweizer Profilabor
- PCtipp Testsieger, Kassensturz Empfehlung
- Lieferung gegen Rechnung



www.thinkshop.ch/1xGratis
oder Tel.-Bestellung 061 315 10 20

THINKshop.ch



CRTechnologies AG
Parkstr. 6 · 4402 Frenkendorf



Dizolve

Umweltschonend waschen

Ein winziger Streifen Waschmittel genügt.
Einfach in die Wäsche legen. Fertig.

Dizolve packt ultra-konzentrierte Waschkraft in gerade mal 3 Gramm pro Waschgang. Das Anschleppen von schweren Waschmittelbehältern und die umständliche Abfallentsorgung entfallen. **Weniger ist mehr** – Ihnen und der Umwelt zuliebe. Dizolve verzichtet auf Farbstoffe, Bleichmittel und organische Lösungsmittel. Auch parfümfrei (z.B. für Allergiker) erhältlich.

Dizolve-Beutel mit oder ohne Frischduft für 32 Waschgänge werden **versandkostenfrei per Briefpost** geliefert.

Leserangebot 20% Rabatt*

1 Packung à CHF 12.80 statt 16.–
oder **Gratismuster** anfordern unter:

www.dizolve.ch

* Angebot gültig bis:
31.10.2017

Bei Ihrer Online-Bestellung eingeben:
Gutscheincode VCS917

PB retail GmbH ▪ 9052 Niederteufen ▪ Tel. 071 333 43 67

Öffentliche Tagung

Dienstag, 24. Oktober 2017

Campussaal Brugg Windisch

Der ÖV als Rückgrat der Siedlungsentwicklung

Wie müssen sich ÖV und Siedlungen verändern, damit wir den Mobilitätsbedürfnissen kommender Generationen gerecht werden?

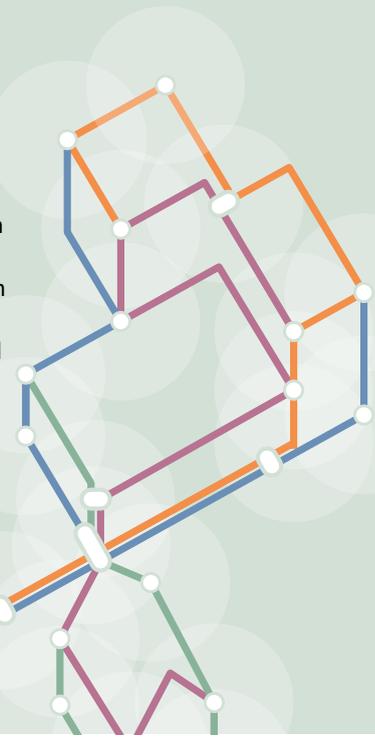
Die Netze sind gesättigt, und der Raum für weitere Verkehrsinfrastrukturen ist knapp. Neue Ideen sind gefragt – Strategien für ein enges Zusammenspiel von Raum und öffentlichem Verkehr.

Die Tagung folgt dieser Spur und präsentiert Strategien für die nachhaltige Abstimmung der Siedlungs- und ÖV-Entwicklung.

Programm und Anmeldung:

www.metron.ch/tagung

metron



DER KÜRZESTE WEG VOM HOTEL INS BOGN ENGIADINA

Profitieren Sie im 3-Sterne Superior Badehotel Belvair von täglich unbeschränkten Eintritten ins Engadin Bad Scuol, freier Fahrt mit dem PostAuto in der Region Engiadina Bassa inklusive Dreiländerfahrt, mit der Rhätischen Bahn bis Zernez und mit der Bergbahn nach Motta Naluns und Ftan (während den Betriebszeiten).

Gönnen Sie sich unvergessliche Herbsttage im Unterengadin!

Badehotel | Scuol
*** **BELVAIR**

www.belvair.ch
info@belvair.ch | Tel. 081 861 06 20





Poetisch, beeindruckend und faszinierend: der grosse Elefant auf der Île de Nantes.

© Franck Tomps / L'UN

Immer der grünen Linie nach

Von Dominique Eva Rast

Ein Ritt auf einem zwölf Meter hohen Elefanten, ein Basketbaum, aber auch eine ehrliche Aufarbeitung der eigenen Geschichte: Nantes ist eine fröhliche und gleichzeitig tiefgründige Stadt.

Auf dem Stadtplan irritiert die grüne Linie zuerst. Und damit erfüllt sie ihren Zweck. Nantes ist reich an Geschichten, an historischen und selbst erfundenen. Historisch ist Nantes das Tor zur Bretagne, im Hof des «Château des ducs de Bretagne» erfährt man etwa, dass Anne de Bretagne die einzige Französin war, die zwei Mal französische Königin war. Und am Ufer der Loire steht das «Memorial de l'abolition de l'esclavage». Denn mit dem Sklavenhandel wurde Nantes ab Mitte des 17. Jahrhunderts reich und mächtig. Wie dieses düstere Kapitel aufgearbeitet wurde, ist beeindruckend: Wie in einem Schiffsrumpf schwappt das Wasser an die Gedenkstätte, die unter der Uferpromenade liegt. Auf einem Rundgang sind die Fakten aufgelistet, aber vor allem kommen diejenigen zu Wort, die verkauft und

verschleppt wurden. Ihre Worte lassen einen schauern und nachdenken – wie halten wir es eigentlich heute mit den Menschenrechten? An der Uferpromenade sind kleine Glasrechtecke mit den Namen der 1710 Schiffe eingelassen, die von Nantes losgefahren sind. Deren Namen – «La Fortune» oder «Nouvelle Vie» – wirken höhnisch.

Ein Plan für die Insel

Gleich gegenüber dem Memorial ist die Insel von Nantes. Und da ist die Geschichte etwas fröhlicher. Bis 1987 wurden hier Schiffe gebaut und ins Wasser gelassen. Danach war Schluss: Die Loire versandet nach und nach, jedes Jahr muss gebaggert werden. Und die Industrie zog näher Richtung Meer. Die Stadt fand sich mit einer Insel voller leerer Industriebauten wieder. Und statt zu resignie-

ren und das Feld Investoren zu überlassen, die phantasielose Luxusbauten mit seelenlosen Einkaufszentren hinklotzen, nahm man die Aufgabe an. Die Gesellschaft Samoa (Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique) wurde gegründet und nun gibt es einen städtebaulichen Plan für die Insel. Hinter dem von Jean Nouvel konzipierten Palais de Justice steht die Hochschule für Architektur, gerade entsteht in ehemaligen Alstom-Werkshallen unter anderem ein Restaurant. Wer weiter spaziert, entdeckt eine komplett begrünte Schule neben einer Sozialsiedlung, aber auch schicke Wohnungen. Abgeschlossen ist die Entwicklung nicht, gewisse Gebäude sind als Zwischennutzungen konzipiert und zwei grosse Kräne erinnern an die Industrievergangenheit. Nachhaltige Entwicklung klingt nach viel Papier und

komplizierten Konzepten – das Resultat ist in Nantes lustvoll und unverkrampft.

Hallo Elefant!

Wer auf der Insel herumspaziert, macht kuriose Begegnungen: ein britischer Fussgängerstreifen, ein blaues Häuschen, das auch schon als liegengelassener Kaugummi beschrieben wurde, aber eine winzige Bar ist. Und dann und wann trifft man den grossen Elefanten, der zu einem der Wahrzeichen der Stadt geworden ist. Zwölf Meter hoch ist er, majestätisch spaziert er mit seinen 50 Reiterinnen und Reitern an einem vorbei. Eine riesige Maschine, wunderschön kombiniert aus Holz und Metall, entstanden in einer der Werkstätten, in denen früher Schiffe gebaut wurden.

Kunst leben

Bloss: Wie kommt man auf die Idee, einen mechanischen Elefanten zu bauen? Der Elefant und seine Kollegen vom Meereskarussell sind der lebhaften Phantasie von Pierre Orefice und François Delarozière entsprungen. Ehemals Strassenkünstler beleben die beiden nun die Insel mit ihren mechanischen Inszenierungen. Und damit sind wir wieder bei der grünen Linie: Sie führt einen zu Kunstwerken von «Voyage à Nantes». Zum einen ist das eine Organisation, die rund 300 Personen beschäftigt und mit der Verwaltung von touristischen und kulturellen Stätten betraut ist, dem «Memorial» etwa oder den «Machines de l'île». Zum anderen ist «Voyage à Nantes» ein Ereignis an sich. Eine Kunstausstellung im Sommer, die sich über die ganze Stadt erstreckt. Wobei Ausstellung viel zu trocken tönt: Der Bas-

ketbaum etwa war so beliebt, dass er behalten wurde. Einige der Werke sind immer zu sehen, zu berühren und zu nutzen, andere verschwinden im Herbst wieder. Die Gruppe wagt immer wieder Neues. Dieses Jahr etwa wurde das «Nantes Food Forum» zum ersten Mal durchgeführt. Dazu gehörte neben Diskussionen und Vorträgen auch, dass der Grossmarkt morgens um halb fünf besucht werden konnte oder dass Sternköche ein Slow-Food-Menu mit Zutaten aus der Region kochten.

Mittendrin ohne Autos

Die Tage verfliegen in Nantes. Es ist leicht, die Stadt ins Herz zu schliessen und sich wohl zu fühlen: Die Innenstadt ist autofrei, Parkplätze sind zu Terrassen geworden, man sitzt draussen. Um die Apérozeit herum ist Nantes eine wohlthuend entspannte, fröhliche Stadt, in der man sich kennt. Links und rechts wird gegrüsst und geplaudert, in den engen Gässchen des mittelalterlichen Teils der Stadt, aber auch auf der eleganten Place Graslin. Dort findet man mit der «Cigale» eine Brasserie, die ihresgleichen sucht. Hohe Räume, Malereien, Wandkeramiken und mittendrin die Statue einer Grille, die ein bisschen an die Biene Maja erinnert. Die Bedienung ist jung und flink, das Essen lecker und der Muscadet süffig. Der Verdauungsspaziergang danach kann etwa zur Tour Bretagne führen. Mit dem Lift fährt man dann in den 32. Stock in die Bar «Le Nid», geniesst den Rundblick über die Stadt und nimmt dann auf einem Sessel in Eierform Platz. Künstler Jean Jullien hat die Bar ausgetüftelt, natürlich für «Voyage à Nantes». ■



Anreise und Tipps

Anreise: Mit dem Zug in acht Stunden ab Bern via Basel–Paris oder Basel–Strassburg.

Für den Aufenthalt in Nantes unbedingt den «Pass Nantes» lösen. Freie Fahrt mit Bus, Tram und dem Navibus, der in zehn Minuten zum pittoresken Fischerdorf Trentemoult führt. Dort steht auch «La Pendule», ein Werk von Roman Signer.

www.nantes-tourisme.com/fr/visite/pass-nantes

Essen: Wir sind in der Bretagne, also isst man Galettes und Crêpes, etwa im «Coin des Crêpes», 2 rue Armand Brossard

(www.lecoindescrêpes.canalblog.com) oder bei «Mam'zelle Breizh», 4 rue du Chapeau Rouge (www.creperie-mamzelle-breizh.fr).

Vor allem für Fisch und einen etwas gehobeneren Rahmen empfiehlt es sich, in der «Cigale» einen Tisch zu reservieren. 2 place Graslin, www.lacigale.com
Auf der Île de Nantes öffnet im Sommer die «Cantine du Voyage» ihre Pforten. Zu essen gibt's ein Einheitsmenu (dieses Jahr Poulet und Kartoffeln aus der Umgebung) an grossen Holztische. Der Vorspeisesalat stammt aus dem eigenen Gemüsegarten gleich nebenan. Offen bis 1. Oktober 2017, danach Winterpause bis Ende April 2018.

www.nantes-tourisme.com/fr/evenement-culturel/la-cantine-du-voyage

Übernachten: Gleich neben der Place Graslin liegt das «Hôtel de France», mit gemütlichen Zimmern und einem üppigen Frühstücksbüffet.

www.oceaniahotels.com (Nantes, Hôtel de France)

Im «Memorial» wird der Sklavenhandel offen aufgearbeitet.



Entlang der grünen Linie entdeckt man Nantes und seine Kunstwerke.



Der Duft der Entschleunigung

Text und Fotos: Ruedi Eichenberger

Alle lieben die Provence, aber niemand kennt die Drôme, sogar viele Franzosen nicht. Das ist unverständlich, denn der unbegradigte Nebenfluss der Rhone schenkt Velofahrern eine voralpin-mediterrane Tour voller Abwechslung.



SCHWIERIGKEITSGRAD

Es sind vier Stunden Bahnfahrt von Genf zum Oberlauf des Flusses, dem wir drei Tage folgen wollen. Oder treffender: es wären. Denn der TER-Regionalexpress nach Valence im Rhonetal ist ausgefallen. «Supprimé» wegen eines Brandes an der Strecke. Wir werden annähernd doppelt so viel Zeit brauchen und erst noch an einem andern Ort ankommen.

Also erst einmal warten – warten unter Südfrankreich-Habitués. Der sonnengebräunte ältere Nachbar auf der Hotelterrasse neben den SNCF-Gleisen sieht schon sehr entschleunigt aus, obwohl er das Buch «Beschleunigung und Entfremdung» von Hart-

mut Rosa vor sich hat. Er will nach Bollène südlich von Montélimar. Als der nächste Zug zwei Stunden später zwar fährt, aber vor Grenoble zunehmend stockt, wollen uns zwei Schweizerinnen auf den «schönsten Pass» ins Tal der Drôme locken. Wir tun es nicht, er wäre elend steil gewesen.

Ginster, Grillen, Glücksgefühle

Nach einem Pastis beim Stadtbahnhof von Valence sind auch wir entschleunigt. Die Fahrt im Dieseltreibwagen drômeaufwärts nach Luc-en-Diois geniessen wir nur noch. Die Aussicht auf ein nettes Quartier treibt uns bald von der Hauptstrasse weg und das Strässchen nach Barnave hoch. Unser Glück geht uns erst am Morgen richtig auf. Vorerst geniessen wir die vielen regionalen Spezialitäten, die uns Barbara Afendikov in ihrem Garten aufischt, trinken einen lokalen Rotwein und staunen über unsere Unterkunft: Eine frühere Scheune hat sie in ein Gesamtkunstwerk verwandelt, «Zimmer» wäre eine Beleidigung dafür.

Am Rand des Dörfchens hat die tatkräftige Frau aus Frankreichs Norden den Gästen ihrer zwei Appartements und sich selber ein kleines Paradies geschaffen, ein Paradies im Paradies eigentlich. «150 Menschen, 300 Schafe», charakterisiert sie Barnave. Ein kleiner Col von hier weiter nach Süden, und man wäre in der Provence. «Dort ist es nicht schöner, nur 30 Prozent teurer, wegen des Namens», brummt Madame. Wir fahren am andern Morgen zurück ins Tal, mühelos, lautlos und vom Fahrtwind erfrischt. Gins-ter, Grillen, Glücksgefühle: Wie ist das Leben doch so schön! Auf schmalen Nebenstrassen fahren wir zunächst ein bisschen kreuz und ein wenig quer, halten kurz in einem Dorf mit dem Namen Menglon, umrunden einen Hügel und überqueren nach 20 Kilometern die Drôme – das erste von sechs Malen an diesem Tag.

Der Nase und der Drôme nach in einem Seitentälchen mit Rebbau an der Sure.





Perfekte Reisebegleiterin: die Drôme, mal sanft, mal schroff und immer ungebändigt, hier am Oberlauf bei Recoubeau.



Und immer wieder ein Markt – hier in Die.

Zwischen sanft und schroff

Sie ist eine ideale Reisegefährtin, diese Drôme. Mal links, mal rechts, da sanft, dort ungebändig, hier kühn gewunden, dort in zwei Arme geteilt – nie wird es langweilig in ihrer Nähe. Sie wird uns als längster unkorrigierter Fluss Europas gepriesen. Ganz glauben tun wir dies nicht, gefallen tut sie uns trotzdem. Ihr Wasserfall in einem Bergsturzgebiet oberhalb Luc-en-Diois ist uns wegen des Bahnpechs entgangen. Weiter unten erfreut sie Kanuten, Sonnenbade, Fischer und Abkühlung Suchende. Der Tourismus hält sich selbst an diesem Auffahrtswochenende in erträglichen Grenzen. Es ist eben noch nicht die Provence.

Im Städtchen Die geraten wir in einen Flohmarkt. Der ist eine farbenprächtige, fröhliche Angelegenheit mit leichtem Hippie-Flair. Die Stadt geht auf die Römer zurück, Reste der Stadtmauer bezeugen es. Flussabwärts fahren wir ein Seitentälchen aus. Auf einem Natursträsschen treten wir mit äusserster Kraft in die Pedale, ein einziges Mal auf der sonst familientauglichen Flusstour. Am Nebenflüsschen Sure begegnen wir einem Konzertpianisten aus den südfranzösischen Cevennen, ein Drôme-Fan auch er.

Noch einmal ein Paradies

Nach Crest fahren wir die letzten Kilometer autofrei direkt am Fluss und autoarm durch Obstplantagen. Kurze Abschnitte auf der Hauptstrasse D 104 sind auf der Flusstour unausweichlich, werden aber meist durch Radstreifen abgemildert. Chabrilan heisst das Tagesziel, ein Dorf am Unterlauf der Drôme. Auch die dortige Auberge La Plaine ist ein kleines Paradies. Erschaffen haben es der Berner Paul Kesselring, 67, und seine Frau Christine, eine Französin. In zwei Jahrzehnten steter Arbeit verwandelten sie eine Bauernhofruine unmittelbar

an der Drôme in eine Perle des Drôme-Tourismus. Und in einen ökologischen Musterbetrieb. Die Auberge ist in das «Biovallée» eingebunden, einer Initiative, die das Flusstal zum Öko-Tal weiterentwickeln will – mit 100 Prozent erneuerbarer Energie, biologischer Landwirtschaft und 8000 neuen Arbeitsplätzen im Ökosektor.

Vorerst planen wir in ihrem Restaurant bei einem köstlichen Abendessen und zwei Gläsern biologischem Wein den Folgetag. Am Ufer gegenüber gäbe es das Drôme-Naturreservat, uns aber locken die Hügel im Süden auf eine Rundtour. Auch nach der Lavendelblüte begleiten uns mediterrane Düfte. Olfaktorische und optische Reize ergänzen sich. Trotz Monokulturen bleibt Raum für üppige Hecken und Gebüsch. Das befestigte Hügeldorf Cliousclat erkämpfen wir uns auf steilen und holprigen Natursträsschen. Das ähnliche Mirmande, von einem Passanten als schönstes Dorf Frankreichs gepriesen, schenken wir uns. Dafür erklimmen wir den Pass mit dem grossspurigen Namen «Col de la Grande Limite» und belohnen uns unten in Marsanne mit einem Krug Apfelsaft im «L'Atelier», wo man essen und danach gleich den Teller kaufen könnte. An der Kreuzung nebenan sticht aus weissen Wegweisern ein gelber hervor. «Oberaula, 975 km» steht darauf. Wo ist Oberaula? In Hessen, Deutschland.

Am letzten Fahrtag nach Valence könnten wir nahe der Auberge zum nördlichen Drôme-Ufer wechseln, zur Rhone fahren und dort weitere 20 Kilometer auf der «Via Rhôna» flussaufwärts. Wir machen jedoch noch einen Schlenker nach Crest, weil wir den Donjon erklettern wollen, einen weithin sichtbaren Wehr- und Wohnturm, den grössten seiner Art in Frankreich. In seinem

Gefängnis schmachteten Republikaner und Hugenotten. Auch in Crest ist Markttag. Als Velofahrer widerstehen wir Matratzen und antiken Pendulen, nicht aber den süssen Kirschen. Bei Livron-sur-Drôme erreichen wir den abwechslungsreich geführten Rhone-Radweg. Eigens für diesen ist nahe der Mündung eine Brücke über die Rhone entstanden. Von ihr aus sehen wir einen fetten Karpfen träge in der Drôme liegen. Der würde meinen Begleiter als Fischer locken. Dabei will er uns nach unserer hochgradig entschleunigenden Flusstour doch nur Lebewohl sagen. ■

Nützliche Informationen

An-/Rückreise: mit TER von Genf nach Luc-en-Diois ca. 5 h (über Veynes-Devouly oder Valence). Retour Valence-Genf gut 3 h.

Unterkunft: Chambre d'hôtes «La Romarine» in Barnave, www.ventdecouleur.fr; Auberge La Plaine in Chabrilan, www.aubergelaplane.fr

Velos: fahren in TER-Zügen gratis mit. Alternativ ist die Drôme-Tour auch stationär ab der Auberge La Plaine möglich, mit Mietvelos der Auberge und Bahn.

Detaillierte Routeninfo mit Track-

Download: www.verkehrclub.ch/touren

Offerte einholen
und Reka-Checks
gewinnen!*



*Teilnahmebedingungen:
www.verkehrsclub.ch/verlosung

© zinkevych/fofola

Das günstige Tarifmodell, das sich am Treibstoffverbrauch orientiert.

Schnell und einfach zur Offerte der Eco-Motorfahrzeugversicherung:

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

Für Mensch
und Umwelt



Gelber Enzian allüberall, auf den Wytweiden ob Les Hauts-Geneveys wie beim aussichtsreichen Aufstieg zum Mont Racine.



© Urs Geiser

© Urs Geiser

Erfrischung hoch über den Seen

Von Dominique Eva Rast und Urs Geiser

Eine Wanderung von der Tête de Ran zum Mont Racine bietet ein breites Spektrum der Wanderwege. Den Abstieg muss man sorgfältig wählen: Es droht sonst Teer.

In knapp einer Stunde ist man von Bern in Les Hauts-Geneveys. Ins Bahnhofbuffet – früher vom VCS Neuenburg geführt – ist ein chinesisches Restaurant eingezogen. Wir stärken uns für den Aufstieg zur Tête de Ran mit Milchkaffee und einem üppigen Croissant. Eine angerostete Wegrouten-Infotafel lässt uns schmunzeln: Grosszügig ist auch noch ein Pfeil Richtung Paris eingezeichnet. Bald schon wandern wir zwischen Kühen den Berg hoch. Von Weide zu Weide passieren wir teilweise sehr schmale Durchgänge und freuen uns an den Gelben Enzianen. Da wurzelt Schnaps, literweise.

Frischer Wind, heisser Teer

Das Gasthaus am Fuss der Tête de Ran ist leider zu. Eine Buvette gibt's eine knappe halbe Stunde weiter beim Mont-Dar, geöffnet von Mai bis Ende Oktober. Wir verzichten auf Rösti und Schinken und folgen der Nordwestflanke der Tête de Ran. Eine regelrechte Wanderautobahn begehen wir, so flach ist der Kiesweg. Nach einem Hof geht's erneut über eine Weide, dann durch den Wald, auf angenehmem Kalkweg. Wir kommen oben an und schnappen kurz nach Luft: Tief unter uns glitzern und locken Murten- und Neuenburgersee. Auf gut 1400 m ü. M. hin-

gegen weht ein kühler Wind. Eine Jacke gehört unbedingt ins Wandergepäck! Wir treffen einen Wanderer, der erfolglos versucht, sein Hündchen mit einer Herde Kühe anzufreunden. Zum Glück endet die Begegnung für alle Beteiligten friedlich.

Wir entscheiden uns für den Abstieg via Louverain – ein Fehler. Denn nun brennt die Sonne unbarmherzig auf viel Teer. Mit müden Füssen kommen wir, nach rund vierstündiger Tour, in Montezillon an. Der hausgemachte Eistee in der Gartenwirtschaft des Bio-Hotels L'Aubier belebt uns wieder. Wären wir hungrig, würden wir eine «Fougasse» probieren. Im hauseigenen Bioladen gibt's Spezialitäten frisch ab Hof. Da Montezillon mittelprächtigt ÖV-erschlossen ist (Postautolinie 21.424), offeriert L'Aubier Taxifahrten zum Spezialpreis von oder nach Neuenburg.

Lohnender zweiter Anlauf

An der Réception liegen Broschüren und Faltprospekte auf. Et voilà, die geeignete Abstiegsroute! Uns packt der Ehrgeiz. Tage später fahren wir nach La Chaux-de-Fonds, von wo ein Regionalbähnchen nach La Sagne zuckelt. Auf den Serpentinien des «Sentier des Statues» – ein Panoptikum von Holzskulpturen auf Baumstrünken, von Bär und Tin-

tenfisch bis zur Buddhafigur – gewinnen wir schnell an Höhe. Über weitläufige Juramatten erreichen wir nahe dem Racine-Gipfel die Krete: Schlagartig öffnet sich das Panorama bis zu den Hochalpen.

Bis La Grande Sagneule folgen wir dem Kretenweg – ob er als europäische Fernwanderoute nicht doch bis Paris führt? –, dann geht's auf wunderbarem Wiesenweg via Cucheroux-Dessus bergab. Später folgt auch hier Hartbelag, doch kein Vergleich! Jedenfalls wenn man in Les Prés-Devant den Einstieg erwischt. Wir stranden zunächst vor einem stacheldrahtbewehrten Elektrozaun und ärgern uns über den Bauern – statt über den Wanderwegpfleger. Eine Hagrose verdeckt das entscheidende Wegzeichen. Also: Bei der Hecke, auf die man zusteuert, über einen Draht steigen und links von ihr hinunter zum Wald, wo angenehme Pfade und Forstwege warten.

Im Garten des Aubier angekommen, fühlen sich Beine und Knie diesmal sehr viel besser an. ■

Infos: Öko-Hotel L'Aubier Montezillon, Les Murailles 5, 2037 Rochefort, www.aubier.ch

«Über das eigene Leben hinaus die Zukunft gestalten»

Von Dominique Eva Rast

Mit einem Legat oder einem Vermächtnis ein Zeichen setzen? Martin Enz, Geschäftsführer des VCS Verkehrs-Club der Schweiz, erklärt, wie das geht und wie der VCS mit Rat zur Seite steht.

VCS-Magazin: Der VCS wirbt für Legate. Was bezweckt er damit?

Martin Enz: Sich Gedanken darüber zu machen, was nach dem eigenen Leben auf und mit der Erde passiert, finde ich persönlich wichtig. Sehr viele unserer Mitglieder sind schon seit Jahrzehnten beim VCS. Sie tragen unseren Verband und sorgen dafür, dass sich der VCS für eine schönere, ökologischere Schweiz einsetzen kann. Natürlich braucht es dafür finanzielle Mittel. Um unseren politischen Widersachern Paroli bieten zu können, sind wir auch in Zukunft auf jeden Beitrag angewiesen. Wir selber leisten diesen ebenfalls. Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind sehr engagiert und bereit, zu einem Lohn zu arbeiten, der an vielen andern Orten deutlich höher wäre. Mit viel Herzblut setzt sich unser Personal tagtäglich für eine ökologische Zukunft der Schweiz ein. Diese Arbeit zu unterstützen, finde ich sehr ehrenhaft und vorausschauend.

Warum soll man den VCS mit einem Vermächtnis berücksichtigen?

Unseren Mitgliedern liegt die Zukunft der Schweiz am Herzen. Ich kann mir sehr gut vorstellen, dass sich viele unserer älteren Mitglieder wünschen, ihre ideellen Werte weitergeben zu können. Der VCS will deshalb seinen Mitgliedern ermöglichen, den

neu heranwachsenden Generationen eine lebenswerte Heimat zu hinterlassen, in der die Mobilität umweltschonend funktioniert.

Führt das nicht zu Problemen mit Angehörigen?

Das denke ich nicht. Die Angehörigen unterstützen ja in aller Regel die Wünsche ihrer

Verwandten. Bereits heute berücksichtigen viele Menschen gemeinnützige Organisationen in ihrem Testament oder verweisen auf die Möglichkeit zu Spenden.

Welches Vorgehen empfehlen Sie, wenn jemand den VCS im Testament berücksichtigen möchte?

Natürlich gibt es angenehmere Themen, als den eigenen Nachlass zu planen. Mir ist auch bewusst, dass es etwas heikel ist, unsere Mitglieder auf diese sehr private Sache anzusprechen. Trotzdem möchten wir auf diese Möglichkeit aufmerksam machen, mit der man die Aktivitäten des VCS auch langfristig unterstützen kann. Am einfachsten geschieht das in einem persönlichen Gespräch. Sei es irgendwo in der Schweiz oder am Telefon. Mir ist auch wichtig, dass ich diese Gespräche persönlich vorbereiten und führen kann. ■



© Fotolia

Damit weiterlebt, was einem wichtig ist.

Legate oder Spenden für den VCS



Überlegen Sie sich, den VCS in Ihrem Testament zu berücksichtigen? Gerne schicken wir Ihnen unsere Informationsbroschüre zu. Darin finden Sie die wichtigsten Angaben und auch die rechtlichen Voraussetzungen. Für die Bestellung der Broschüre wenden Sie sich bitte an unseren Mitgliederservice, Tel. 031 328 58 58 oder per E-Mail an service@verkehrsclub.ch. Wünschen Sie ein persönliches Gespräch? Sie erreichen Martin Enz, den Geschäftsführer des VCS, über die Telefonnummer 031 328 58 58.

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

Gewonnen durch Solaranlagen des
Vereins Solarspar mit 21 000 Mitgliedern

solarspar  Sonnenenergie gewinnen

Solarspar CH-4450 Sissach T +41 61 205 19 19 www.solarspar.ch



**ERLEBEN SIE DAS
GRÜNE WUNDER!**

Im einzigartigen
Tropengarten mit Erlebnis-
ausstellung und integrier-
ter Fischzucht gibt es für
Gross und Klein viel zu ent-
decken.

Für Mitglieder des VCS 20 % auf
den Eintrittspreis.

www.tropenhaus-frutigen.ch



C I R C U S

M O N T I

Winterthur | 30. Aug. – 10. September

Luzern | 13. – 24. September

Wettingen | 27. Sept. – 1. Oktober

Solothurn | 4. – 8. Oktober

Bern | 11. – 29. Oktober

Zürich | 1. – 26. November

circus-monti.ch
056 622 11 22

 **KLEINER**
KLEINER THEATRE

 **DELINAT**
Wiederentdeckung

 **ticketcorner.ch**

 **naturmade
star**

Sorgen Sie für Ihr Recht!
Anruf genügt.



Ungeklärte Schuldfrage nach einem Verkehrsunfall?

Mit der **Privat- und der Verkehrs-Rechtsschutzversicherung des VCS** bleiben Sie bei Rechtsstreitigkeiten gelassen. Sie erhalten professionelle juristische Beratung und werden falls nötig von einem Anwalt vertreten.

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

Für Mensch
und Umwelt



Saskia Kluit

Wild entschlossen für Radwege engagiert

Am liebsten, so sagt Saskia Kluit, beobachtet sie die Radfahrer und hört ihren Gesprächen zu, eine Art unwiderstehliche Lust, die sie manchmal dazu bringt, ihnen ziel- und endlos zu folgen, nur aus Freude daran, mehr zu erfahren. Hinter ihren Brillengläsern strahlt die Fünffzigerin ungebrochene Begeisterung und wilde Entschlossenheit aus. Man kann auch eine gewisse Verhandlungskunst erahnen, die Regierungen und Unternehmen an einen Tisch bringt. «Der politische Fanatismus führt nirgends hin, man muss pragmatisch sein und manchmal unlogische Freundschaften schliessen können, um ein Projekt erfolgreich durchzuziehen», sagt sie.

Die Mutter von zwei Söhnen (20 und 18) mit einem Abschluss in Politikwissenschaft (Internationale Beziehungen) stammt aus der Nähe von Amsterdam. Seit 2009 arbeitet sie für Fietsersbond. Zuerst als Vizedirektorin des Verbands und Vorstandsmitglied, bevor sie im Oktober 2015 zum CEO ernannt wurde.

Ständiger Kampf

Seit den ersten Kundgebungen in den 1970er Jahren «ist es ein ständiger Kampf, der dem physikalischen Prinzip Actio-Reactio folgt», erläutert sie. «Wir kämpfen für eine gute und sichere Veloinfrastruktur für alle, von Kindern bis zu Senioren. Eine Evolution, keine Revolution. Es geht darum, die Strasse zu teilen, die Geschwindigkeit der Automobilisten zu drosseln und das Auto quasi unbemerkt zu einer Art «Grossvelo» zu machen!». Der Erfolg ist deutlich sichtbar: Die Radwege sind zu einem richtigen Wegnetz geworden.

Die Cycle Superhighways

Mit dem Siegeszug der Elektrovelos hat sich auch der Aktionsradius der Fahrerinnen und Fahrer stark ausgeweitet. So haben die Zweiräder mit Elektroantrieb zum Aufbau eines Netzes von durchgehenden, in beiden Richtungen befahrbaren, interurbanen Radschnellwegen beigetragen, den vier Meter breiten Cycle Superhighways mit harmonisch angelegten Kurven, auf denen man schnell und absolut sicher fahren kann. «Wenn man Seite an Seite fährt, kann die Fahrt richtig Spass machen. Man muss die Leute miteinander in Kontakt bringen, ihre Geschichten sammeln und die Kinder dazu bringen, schon früh in die Pedale zu treten und so die Freiheit auszuprobieren.»

Der so genannte RijnWaalpad, der auf zwanzig Kilometern die Städte Arnheim und Nijmegen miteinander verbindet, hat zu einer pragmatischen Zusammenarbeit der beiden Ortschaften geführt. Seine nächtliche Beleuchtung macht ihn weitherum sichtbar und zu einem heute geschätzten Fixpunkt in der Landschaft.

Saskia Kluit weist darauf hin, dass «fehlende Mittel für den Bau einer neuen Strasse und der so ausgelöste Umstieg eines Teils der Automobilisten auf das Velo bzw. das E-Bike paradoxerweise mitverantwortlich für die Realisierung dieses Radschnellwegs» waren. Die Bevölkerung wurde aufgefordert, dem Weg einen Namen zu geben und folgte diesem Aufruf. «Es ist wichtig, immer und immer wieder solche Erfolge mit allen Akteuren zu feiern. Die Cycle Superhighways sollen keine Pilotprojekte mehr sein, sondern zur Selbstverständlichkeit werden.»

Claude Marthaler

www.fietsersbond.nl/english-info

Saskia Kluit leitet den Fietsersbond, das niederländische Pendant zu Pro Velo Schweiz. Der Verband zählt ungefähr 34 000 Mitglieder, verteilt auf 180 Sektionen im ganzen Land.



EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

E-Mountainbike: Fluch oder Segen?



Thomas Binggeli,
CEO und Testfahrer
Thömus AG

Mit E-Mountainbikes wird gemeinsames Velofahren noch sozialer. Und macht auch dann Spass, wenn unterschiedlich starke Fahrerinnen und Fahrer miteinander unterwegs sind. Unzählige glückliche Kundinnen und Kunden schwärmen: «Endlich können wir zusammen aufs Velo!» Das gilt nicht nur für Paare, sondern auch generationenübergreifend für die ganze Familie. Die körperliche Belastung ist geringer, ältere Menschen können so noch viele tolle Velojahre dazugewinnen. Dank verschie-

den Stufen lässt sich die Unterstützung einstellen; wer will, kann auch gut ohne Strom biken. «Zäme schwitze, zäme liide, zäme d Natur gniesse!»

Das macht man selbstverständlich nicht mit gesenktem Kopf und permanentem Vollgas, sondern mit Verantwortungsbewusstsein und Respekt – gegenüber Fussgängerinnen, Fussgängern und andern Bikern genauso wie gegenüber der Umwelt. Rücksichtnahme und Vorsicht sind auf dem E-Mountainbike besonders wichtig, auch im eigenen Interesse. Deshalb legen wir Wert auf entsprechende Kursangebote und Schulungen. Es ist nicht das erste Mal, dass sich die Nutzung des öffentlichen

Raums weiterentwickelt. Und auch jetzt zeigt sich: Idealerweise geht dies mit einer Anpassung der Infrastrukturkonzepte einher. So profitieren Tourismusregionen von einer spannenden Markterweiterung, ohne die angestammte Kundschaft zu verärgern.

Nebst gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Aspekten überzeugt das E-Mountainbike nicht zuletzt aus ganz persönlicher Sicht: als Chance, den eigenen Horizont nochmals zu erweitern. Mit der zusätzlichen Kraft aus der Steckdose erweitert sich das Streckennetz. Plötzlich werden lange Strecken auch für Normalsterbliche zur machbaren Tagestour, der Erlebnisfaktor wird spürbar höher. Denn mit dem E-Mountainbike geht der altbekannte Ovo-Spruch voll auf: «Du kannst es nicht besser, aber länger!»

Ich sehe das E-Mountainbike als Chance, den eigenen Horizont nochmals zu erweitern.

E-Bikes gelten als umweltfreundlich, sind leise und sollen in grosser Zahl Autos ersetzen. Jedes fünfte verkaufte Velo ist heute ein E-Bike. Bei den E-Mountainbikes boomt der Markt besonders: Mit über 10 000 Stück wurden 2016 mehr als doppelt so viele davon verkauft wie im Vorjahr. Werden E-Mountainbikes gemäss geltenden Regeln und mit gesundem Menschenverstand eingesetzt, spricht eigentlich nichts gegen sie, könnte man meinen. Doch ganz so einfach ist es nicht.

Mit dem kleinen Motörchen zwischen den Waden vergrössert sich der Aktionsradius der Biker_innen deutlich. Der Gipfel, der vorhin zu steil, der Alpsee oder die Berghütte, die zu weit entfernt waren: Sie werden plötzlich für viel mehr Menschen zu erreichbaren Zielen. Neue Lebensräume und Landschaften kommen damit unter erhöhten Nutzungsdruck. Mit der Erreichbarkeit steigen die Ansprüche. Schnell werden Forderungen nach möglichst hindernisfreien Wegen laut. Das Wegnetz für Wanderer und Mountainbiker soll bitteschön entflechtet und deshalb zusätzliche Wege gebaut werden! Grosse Tourismusdestinationen wie Zermatt oder Arosa-Lenzerheide machen es vor. Doch gerade in grossen Höhen bedeuten die neu gebauten Wege grosse Eingriffe in die Berglandschaft und zerschneiden die Lebensräume der Wildtiere.

Kommt hinzu: Wirklich umweltfreundlich sind E-(Mountain-)Bikes nur dann, wenn sie benzinbetriebene Gefährte ersetzen. Führt der Arbeitsweg über Stock und Stein oder liegt die nächste Migros hinter dem Berg, mögen E-Mountainbikes eine geländegängige Alternative zu den klassischen E-Bikes sein. Ansonsten ist das E-Mountainbike nicht mehr als ein weiteres Statussymbol in den Garagen der urbanen Mittelklasse.

Wer hingegen einfach Bergsport treiben will, soll dies aus eigener Kraft tun oder die bestehenden Bergbahnen nutzen. Auf's E-Mountainbike hat die Berglandschaft nun wirklich nicht gewartet.



Katharina Conradin ist promovierte Geographin, Geschäftsleiterin der Alpen-schutzorganisation mountain wilderness und Präsidentin der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA.

Wirklich umweltfreundlich sind E-(Mountain-)Bikes nur dann, wenn sie benzinbetriebene Gefährte ersetzen.

Fahren Sie sorgenfrei?
Anruf genügt.



Und wenn die Batterie Ihres Fahrzeugs den Geist aufgibt?

Die **VCS-Pannenhilfe** deckt die Kosten für die Strassenhilfe oder das Abschleppen Ihres Fahrzeugs, die Heim- oder Weiterreise oder die Übernachtung. Alles ohne Selbstbehalt!

Für Bestellungen und Informationen:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet www.verkehrsclub.ch/pannenhilfe

Für Mensch
und Umwelt



DIVERSES

Kraft schöpfen in den Bergen.

AuszeitWandern.ch – Mehr als wandern.

Italienisch lernen, denken, sprechen und fühlen. Lernen vor Ort und hautnah – in der Toskana, in Umbrien, in Rimini oder auf Sizilien. Sprachkurse mit Kultur, italienischer Gastronomie und Ferienstimmung in traumhafter Umgebung! Auskünfte: Carmela Tedaldi-Cisto Tel. 079 652 15 63 www.ctedaldi.ch

Toscana, 20 km östlich von Florenz

Für 400jähriges, grosses und einfaches Haus an Hügellage mit 270 Grand Rund-sicht suchen wir neue PartnerInnen für ganzjährige Miete. Ein Paradies für Naturverbundene und Ruhesuchende, voll eingerichtet. Grosses Cheminée, keine Heizung. Mit ÖV gut erreichbar, kleiner 4x4 vor Ort. Kosten bei 2 Partien ca. je Fr. 3'500.-pro Jahr: casasodi@gmx.net

KONTAKTE

Ich bin 66 Jahre jung, w., gross und schlank, gesch., aus sozialem Beruf, NR, nicht religiös, wohnhaft im Raum Olten. Ich wünsche mir eine harmonische Beziehung mit einem ebenfalls jung gebliebenen Mann etwa gleichen Alters, gerne auch gross und schlank und mit ähnlichen Bedürfnissen: Ausgehen, schöne Orte/Sehenswürdigkeiten in der Schweiz besuchen, Freunde treffen/bewirten, gute Gespräche führen etc. Zuschriften bitte unter Chiffre 1707, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Wieder ein Mann (70+) an meiner Seite wäre schön! Raum Bern Thun. Zuschriften bitte unter Chiffre 1708, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Mir stinkt's. Jeden Morgen allein am Frühstückstisch zu sitzen. Allein durch die Botanik zu streifen, immer alles allein tun zu müssen. Drum suche ich, 69 jähriger 85kg-168 cm-Optimist, Dich, jung (gebliebene), schlanke, lebens- und unternehmungslustige Radlerin, Wanderin, Geniesserin... Raum ZH. Chiffre 1706, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Du, Mann, 60-70, suchst das Leben jetzt und vor dir, obwohl du auch eins hinter dir hast. Kein Nachteil wären Begeisterungsfähigkeit, Humor und Empathie. Unternehmungslustige und natürliche Frau, 65, möchte dich kennen lernen. Chiffre 1709, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Frau, 54, sucht aufgeschlossenen, humorvollen und gepflegten Mann (bis ca. 60), für Reisen, Ausflüge und kulturelle/kulinarische Unterfangen. Ich bin unternehmungslustig, gerne am/im Wasser sowie wandernd unterwegs, mag gutes Essen sowie Beschaulichkeit. Chiffre 1710, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

WOHNEN

Wohnung oder Hausteil Raum Lenzburg zu kaufen gesucht ca. 85m² oder 3-Zi mit Gartenanteil oder Umschwung. Tel. 062 891 87 40

Bist du auf der Suche nach Wohneigentum, das Privatsphäre und Gemeinsames verbindet? Gesucht Menschen ab 45 zur **Gründung einer kleinen Hausgemeinschaft im Kanton Zürich.** Melde Dich unter considerate@bluewin.ch.

6½-Zimmerhaus, Schleithem/SH unverbaubare Lage, hoher Ausbaustandard, Lehmverputzte, Fr. 820'000. www.arte-susanne-wanner.ch

Larzac: zu verkaufen grosses Haus mit Hütte + Schafstall. www.sergehaguenaer.wixsite.com/brunas-du-larzac

HOLZWERKSTATT SCHMÖCKER
Küchen • Möbel • Innenausbau

Herbst-Aktion
Arvenlüfter
Luftbefeuchter mit Arvenduft

Naturholz fürs besondere Wohnklima
Massivholzküchen • aus eigener Produktion

Willkommen in unserer grossen Ausstellung in Rohrbach
062 965 09 59 • www.holzwerkstatt-schmocker.ch

Neue, wunderschöne 4½-Zimmer-Wohnung im Emmental an sorgsame NR zu vermieten. Sehr hoher Ausbaustandard mit vielen Extras! Kein ÖV, dafür ruhig, im Grünen, mit schöner Aussicht zum Jura Miete Fr. 1500.- NK à Konto Fr. 200.-. Tel. 034 422 84 95

Altershalber zu verkaufen in Ungarn (Tiefebene): **Reihenhofhaus**, teilw. mit Reetdach, inkl. sep. Appartement in gutem Zustand. Grundstück total 4000 m². Ideal für Tierhalter, Naturliebhaber, Fischer, Wassersport (6 km zu Fluss/See). Inkl. Inventar Fr. 49 000.-. Tel. 061 301 89 86, mamoba47@gmail.com

Komfort – Nullenergie – Modern – im Grünen

Nullenergiehaus mit 3½ bis 4½ Zimmer-Mietwohnungen (das erste am rechten Zürichsee-Ufer)

Weitere Informationen unter www.nullenergie.ch

Richter-Immobilien
Tel. 079 643 61 70, info@richter-immobilien.ch

Zeiningen AG (Fricktal): Gesucht Mitbewohner/-in. Aktiver älterer Mann, Hund und 3 Katzen fühlen uns einsam. Wir suchen Mitbewohner/-in für Haus mit grossem Garten in ländlicher Umgebung. Separates Zimmer mit Bad vorhanden. Guter ÖV-Anschluss. Melde Dich unter 061 851 49 55 oder 079 326 53 58

Über 1'500 Outdoor-Artikel rund um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch

VCS boutique

FERIEN SCHWEIZ

Helles Ferienhaus für 2-6 Personen, schöne Sicht auf den **Lago Maggiore**, ruhig, ÖV. www.bio-nullenergie.com

Kinderparadies im Kinderparadies für Sommer- und Winterferien, ÖV, autofrei. www.chalet-in-alleinlage.com

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

Ausspannen im Jura? Grosszügiges Gästezimmer mit wunderschönem Garten. www.bnb-jura.ch, Tel. 079 758 93 17

Mitten in der Natur
CASA CIVETTA
Die Kastanien nicht alleine braten, Entspannung und Ruhe in den Ferien

Stilles Wandern in wilden Tälern, Yoga, Meditation, Austausch am langen Esstisch mit interessanten Menschen. Pauschal Fr. 1190.-
8. – 14. Oktober 2017
info@casacivetta.ch

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

Ferien im ursprünglichen Onsernonetal Wandern in und über farbigen Lärchenwäldern. 2 Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

Martisberg VS. Sonne, Natur, Stille. Ferienwohnung mit Garten, 4 Personen. Froge an chrigel.buehler@bluewin.ch

Ftan, Unterengadin, gediegene 4½ Zimmerwohnung, Balkon mit Sicht auf Tarasp und Bergpanorama. Sehr gute Anbindung an ÖV. Tel. 071 944 17 88

Goms (Münster VS) idyllische Lage 2-Zimmerwohnung mit Gartensitzplatz. Nähe Zentrum und LL-Loipe. Tel. 079 384 59 58, katharina.fehr@bluewin.ch

Grächen VS, 2-7 Personen, autofrei, ÖV, sonnig, Aussicht, charmant, grosser, kinderfreundlicher Garten. www.chalet-in-alleinlage.com

Zu verkaufen 2½-Zi.-Fwhg. in altem Haus in 3923 Törbel mit zus. Zi im Dach. Anfragen 076 426 81 79 Preis: Fr. 160'000.

Im Onsernonetal vermieten wir für 2-10 Personen ein gemütliches Haus mit Garten. Postautohaltestelle vor dem Haus! Tel. 079 509 43 55, www.mosogno-geiger.ch

Mit einem Handgriff 50% sparen

Kosten senken – Umwelt entlasten

Machen Sie mit und reduzieren Sie Ihren Warmwasserverbrauch bis zu 50% (siehe Mitgliederangebot auf Seite 29)!

Bis Ende September 2017 erhalten Sie eine Duschbrause für Fr. 10.- statt Fr. 37.- (inkl. MWST und Versandkosten).

Jetzt bestellen unter:
www.sinum.com/bestellung/vcs

ORT DER KRAFT

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



HOTEL Sass da Grüm

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

Ruhige Ferienwohnung Lugano-Cadro in wunderschönem Wandergebiet. 2 Zimmer, WC mit Dusche, Waschküche, Abstellraum, Portico, ÖV. Fr. 950 Tel. 076 336 90 24

Das «etwas andere» Albergo im Südtessin! In einem wildromantischen Wandergebiet mit Kastanienwäldern und Wasserfällen.
www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

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

Centovalli / Al Forno Vacanze
Autofrei / schlafen mit dem Duft der Natur / feuern mit Holz unkompliziert / www.al-forno.ch

Erholen? Geniessen? Arbeiten? Seminare, Retraiten, Individualferien im Lindenhühl, in den Appenzeller Hügeln. Lustvolle Bioküche, feine Weine, herzliches Team, liebevoll eingerichtete Zimmer, grosszügige Seminarräume, grosser Garten. www.lindenhuehl-trogen.ch

Olivone im Bleniotal/TI: Casa Lucomagno – die Villa für Ferien. Mit Gästezimmern und Ferienwohnungen. Wandern, biken, Natur, Kultur, feine Bio-Küche, Sauna und Massage. Gratis ÖV! 091 872 16 03, www.casalucomagno.ch

Sonnige 4-Zi Wohnung in Obergesteln 4-6 Personen, direkt an der Loipe. Noch frei: 23.-30.12.17, 3.-10.2.18 700.-/Woche, weitere Termine auf Anfrage: verena.meuli@sunrise.ch

Münster/Goms schöne 2½-Zi-Wohnung für 2 Personen, Balkon, Lift, rollstuhlgängig, WLAN, Parkplatz. Nähe Bahnhof, Loipen und Velo- und Wanderwegen. Tel. 027 973 30 00

Für die nächste Ausgabe vom 9. November ist **Inseratenschluss am 9. Oktober**
Infos und Bestellung:
www.verkehrsclub.ch/kleininserate

Valle Onsernone 2 ruhige, stilvolle Gästezimmer mit Frühstück.
www.palazzobarione.ch

Traumferien im **Engadin/Maloja/Isola «Casa Bellavista Isola»**, Erholung pur
Infos www.casabellavista-isola.ch

Historische Stätte Romainmôtier VD 4*-Übernachtung und sanfte Mobilität. falt-E-Bike + öffentlicher Verkehr = eine ideale Kombination um die Region des Park Jura Vaudois zu entdecken.
www.maisonjunod.ch

FERIEN AUSLAND

Lago Maggiore (I), Panoramaisicht für 4-7 Pers., 3 Schlafzi mit D/WC, Kinderzi, komfKü, Cheminéeraum. Wanderungen: Nähe, TI, Val Grande, baden, nichts tun, Fr. 600.-/Woche alles inkl. Auch Kauf möglich (Fr. 290'000.-). Informationen: ernstjohner@hotmail.com, 071 463 28 22

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

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

Rickli Wanderreisen

Marokko, Azoren, Kapverden, Montenegro, Norwegen, Rumänien



Grosse Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen
Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch

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

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

Bikereisen in Portugal (mit Yoga) Kombination von Yoga & Bike am Meer, nahe Lissabon. Für Kurzentschlossene Ende Oktober! www.bsm-experience.ch

Bretagne Südfinistère zu verkaufen: Ferientraum. Schilfgedeckte, stilvoll renovierte Gebäude. Ruhig, 2 km zum Meer. schwari@bluewin.ch

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

Toscana: gepflegtes Landhaus, bis 10 Personen, Natur pur, richtig entspannen, wandern, biken, zum Meer 30 Minuten. www.prata-suvereto.ch

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

Monterosso al Mare (Cinque Terre): schönes Terrassenhaus für 4 Personen, Fr. 985.-/Woche: Tel. 061 702 00 89 Email: ruth.oleary@bluewin.ch

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

Ferienwohnungen, zu vermieten im **Schwarzwald, Todtmoos**, 100% WIR. www.ferien4u.ch, Tel. 032 331 94 74

INSEL HVAR, KROATIEN, Haus 2-8 Personen, ruhig, wunderschöne Aussicht. Tel. 061 302 34 48, www.plavisan.com

Berlin: 2-Zi-Wohnung, max. 3 Personen, ruhig, zentral nahe Kurfürstendamm. www.beberlin.ch, Tel. 052 222 14 20

Bretagne: Auf einer kleinen Halbinsel der bretonischen Nordküste vermieten wir unser direkt am Meer liegendes Ferienhaus. Es verfügt über eine grosse Küche, ein Wohnzimmer, 3 Schlafzimmer, ein Fernsehzimmer, ein Büro, ein Badezimmer sowie zwei separate Toiletten und ist umgeben von einem grossen Garten. Kontaktaufnahme über Homepage: www.bretagneferienhaus.info

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

Namibia/Omaruru (ca. 230 km von Windhoek): 3 Live-in Studios mit eigenem Eingang, integrierter Küche und Bad, Terrasse, Swimmingpool, Garten und Grillplatz. Im Haupthaus grosser Arbeits- und Ausstellungsraum mit Druckmöglichkeiten, Waschmaschine, WLAN. 1-2 Personen: 210-250 €/Woche, 750-850 €/Monat inkl. Wasser/Strom. Kauton: 150 €. Weitere Informationen, Reservierung und Buchung: www.stefanie-eins.ch

Zbee
Die flotte Biene

Das attraktive Elektrokleinfahrzeug für den Nah- und Stadtverkehr. Die alltagstaugliche Alternative für den Einkauf, als Kurierfahrzeug oder als Taxi.

Jetzt Probefahrt vereinbaren!

 3 Plätze	 Gewicht: 280 kg
 Reichweite: 90 km	 Leistung: 4 kW
 Top speed: 45 km/h	 Ladezeit: max. 4,5h

ab 16



horag Horag Hotz Racing AG
Kreuzlingenstr. 3, 8583 Sulgen
071 644 80 20 - www.horag.com

Kursbuch Indicateur Orario
Schweiz Suisse Svizzera Svizra Switzerland



2018

Kursbuch 2018
Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen: sämtliche Zugs-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV in kompakter Form in einem Band. Herausgegeben von IGÖV, VCS und Pro Bahn Schweiz.

Fr. 19.- Limitierte Auflage!
plus Versandkostenanteil Fr. 5.90

Sichern Sie sich Ihr Exemplar:
– Tel. 031 328 58 58
– kursbuch@verkehrsclub.ch
– oder nutzen Sie die Bestellkarte auf Seite 27.

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen

der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



Velotour Apulien Italien

Auf dieser Velotour entdecken Sie unter anderem eine Weltstadt der Antike, Taranto, die weisse Stadt Ostuni und die Barockmetropole Lecce. Die Natur mit den schroffen Klippen und endlosen Sandstränden, zwischen Adriatischem und Ionischem Meer, wird Sie begeistern. Erleben Sie eine einzigartige Landschaft mit Olivenhainen, weiten Getreidefeldern und Weingärten.

Preis pro Person ab CHF 1135*

8 Tage/7 Nächte ab Matera bis Lecce

Anreise samstags vom 25.3. bis 21.10.2017

Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo



Velotour von Bozen nach Venedig Italien

Geniessen Sie die abwechslungsreiche Tour vom Südtirol bis nach Venedig, der Perle der Adria. Sie haben die Möglichkeit, die traumhafte Landschaft Norditaliens, die Weingärten Südtirols, den Gardasee sowie verschiedene kulturelle Städte wie Verona, Vicenza und Padua zu entdecken.

Preis pro Person ab CHF 1020*

7 Tage/6 Nächte ab Ribnitz-Damgarten bis Barth

Anreise samstags & sonntags vom 25.3. bis 21.10.2017

Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – www.via-verde-reisen.ch/anmeldung

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter www.via-verde-reisen.ch

Velotour Provence & Camargue Frankreich

Diese Velotour führt Sie ins Herz von Gallien, wo Sie die besten römischen Stätten Frankreichs entdecken. Fahren Sie durch die berühmten Landschaften, in denen Sie die wichtigsten Van-Gogh-Gemälde erkennen können. Ein Abstecher in die Camargue wird diese wunderbare Tour ergänzen. Sie fahren hauptsächlich entlang verkehrsarmer Strecken in ländlichen und städtischen Gebieten.

Preis pro Person	ab CHF 1265*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Arles	
Anreise samstags vom 8.4. bis 14.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Mallorca Finca-Wandern Spanien

Sie werden begeistert sein: eine Wanderwoche entlang wunderschönster Wanderrouten, auf einsamen Wegen, inmitten herrlich abwechslungsreicher Natur. Stilvolle und lauschige Finca-Hotels bürgen für entspannende Nächte, in deren üppigen Gärten mit Pool und heimeligen Ecken können Sie so richtig die Seele baumeln lassen. Abends geniessen Sie typisch mallorquinische Küche in gemütlicher Atmosphäre. Diese Wanderreise spiegelt den Facettenreichtum der Sonneninsel perfekt wieder.

Preis pro Person	ab CHF 905 (ohne An- und Rückreise)
7 Tage/6 Nächte ab Pollença bis Sóller	
Anreise samstags vom 25.02. bis 21.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Weitwandern

Geführte Wanderungen, Schneeschuh- und Skitouren

Wanderungen

- 1.10.–7.10.17 Malcantone: Wanderwoche an der Tessiner Herbstsonne
- 5.10.–8.10.17 Herbsttage im Schweizer Nationalpark
- 6.10. – 15.10.17 Herbstwanderungen auf Mallorca
- 13.10.–15.10.17 Hintere Gassen Teil 2. vom Emmental zum Thunersee
- 27.10.–29.10.17Jahresschlusswanderung Baulmes – Suchet – Orbe

Wanderung Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 29.9.–16.10.17 Atlastraversierung 3: vom Ait Bougmez nach Imilchil
- 22.12.17–8.1.18Dünen und Oasen im Qued Draa
- 9.2.–26.2.18 Roter Sand und blaues Gestein im Jebel Zereg

Schneeschuhtouren

- 23.12.–26.12.17 Weihnachtstage in Bivio
- 26.12.–29.12.17 Altjahrwoche am Ofenpass
- 29.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr im Obersimmental
- 30.12.17–2.1.18 Silvester/Neujahr in Simplon Dorf

Preise online verfügbar

Infos: www.via-verde-reisen.ch/weitwandern



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

Partner



ARCATOUR
sinnvoll reisen

Mitglied





Kreatives Ascona

Malferien auf den Spuren von Paul Klee, Hermann Hesse und Meret Oppenheim

Ascona hat viele Künstler angezogen...u.a. Paul Klee, Hermann Hesse und Meret Oppenheim. Monte Verita der Künstlerort ist mit seiner Philosophie weltbekannt. Wir lassen uns von den Sujets an der Promenade, dem üppigen Hotelgarten, dem wechselnden Licht und der Wolkenstimmung der Seelandschaften inspirieren. Die Altstadt und Piazza sind autofrei.

Preis pro Person

ab CHF 980

4 Tage/3 Nächte

Reise vom 29.10. bis 01.11.2017

Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler | Webcode: 593



Bikestation Massa Vecchia

Das Bike-Paradies in der Toscana

Im Süden der Toscana hat der ehemalige Schweizer Radprofi Ernesto Hutmacher seinen Traum verwirklicht: Er hat einen typischen Gutshof am Fusse von Massa Marittima in eines der weltweit besten Bikezentren verwandelt. Dank der Begeisterungsfähigkeit und Gastfreundschaft von Ernesto und seinem Team wurde die Massa Vecchia zu einem Treffpunkt von Bikern aus ganz Europa.

Preis pro Person

ab CHF 790

8 Tage/7 Nächte

Anreise jeden Samstag vom 16.09. bis 04.11.2017

Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler | Webcode: 703



Riviera dei Fiori

Wanderfreuden und kulinarische Höhenflüge in Ligurien

Nirgendwo am Mittelmeer ist das Klima milder und die Blumenpracht das ganze Jahr üppiger als an der Ligurischen Blumenriviera. Die vielfältige Landschaft ist vom Meer und den Bergen geprägt. Urtümliche Bergtäler, die sich zum Meer hin öffnen, Höhenwege, die den Blick in alle Richtungen freigeben, terrassierte Weinberge und Olivenhaine wechseln ab mit reizvollen Küstenabschnitten.

Preis pro Person

ab CHF 1290

7 Tage/6 Nächte

Reise vom 24.09. bis 30.09.2017 oder 01.10. bis 07.10.2017

Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler | Webcode: 216

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – www.via-verde-reisen.ch/baumeler

Zusätzliche Angebote und Informationen finden Sie unter www.baumeler.ch

Cinque Terre - amore mio

Seit 50 Jahren die beliebteste baumeler-Reise!

Dort, wo wir unterwegs sind, finden wir noch ein Stück unverfälschtes Italien. Hier mit weitem Blick aufs Meer einen Fuss vor den anderen zu setzen oder im Schatten einer Pergola zu schlemmen, verspricht Entspannung, Erholung und echten Feriengenuss.

Preis pro Person	ab CHF 1470
8 Tage/7 Nächte	
Reise von 30.09. bis 07.10.2017 oder 07.10. bis 14.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler Webcode: 186	



Istrien – neu entdeckt!

Die sonnenverwöhnte Halbinsel

Die versteckte Idylle am Mittelmeer mit dem fruchtbaren Hinterland, den verkarsteten Hochebenen, uralten Wäldern, ausichtsreichen Gipfeln und herrlichen Buchten gilt als absoluter Geheimtipp für Naturliebhaber. Zwischen Weinbergen und Olivenhainen thronen kleine Dörfer auf sanften Hügeln. Lassen Sie sich von der Gastfreundlichkeit der Istrier überraschen!

Preis pro Person	ab CHF 1610
8 Tage/7 Nächte	
Reise vom 24.09. bis 01.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler Webcode: 070	



Geführte Schneeschuhwanderungen:

Zernez – Unterengadin Webcode: 440	ab CHF	1090
28.12.2017 bis 02.01.2018 (Silvesterreise) oder 19.02. bis 24.02.2018		
Bellwald Webcode: 462	ab CHF	1390
14.01. bis 19.01.2018 oder 04.03. bis 09.03.2018		
Andeer – Hinterrhein Webcode: 457	ab CHF	1010
24.01. bis 27.01.2018 oder 06.02. bis 09.02.2018 oder 27.02. bis 02.03.2018		
Engelberg Webcode: 459	ab CHF	1100
01.02. bis 04.02.2018 oder 15.02. bis 18.02.2018		
Sils-Maria – Fexstal Webcode: 448	ab CHF	1110
12.02. bis 16.02.2018 oder 12.03. bis 16.03.2018		

Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler



*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie. Bei allen Touren beinhaltet der Preis auch die Tourenleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch/baumeler.

Partner





© Fotolia/Georgios Kollidas

Hoch zu Ross:
Der einzige europäische Kaiser,
der Schweizerdeutsch sprach.

WETTBEWERB

Der Schweizer Kaiser

Schon immer bestanden zwischen der Schweiz und den Königen von Frankreich enge Beziehungen. Es gab sogar einen Schweizer Bürger, der zum letzten französischen Monarchen wurde. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts änderte sein gleichnamiger und heute noch gut bekannter Onkel das Gesicht von ganz Europa, bevor er eine schmachvolle Niederlage erlitt und auf die Insel St. Helena verbannt wurde. Seine zum Exil gezwungene Familie wurde auseinandergerissen:

Während sein Vater nach Rom aufbrach, nahm ihn seine Mutter mit in die Schweiz. Die beiden liessen sich im Schloss Arenenberg in Salenstein im Kanton Thurgau nieder. Das am Bodensee gelegene Anwesen bietet eine atemberaubende Sicht auf die Insel Reichenau. Der junge Kaiser verbrachte die Sommermonate in dieser Gegend und lernte dabei Schweizerdeutsch. Er ist wahrscheinlich der einzige Führer einer europäischen Nation, der dieser Sprache kundig war.

Nachdem er 1832 die Schweizer Staatsangehörigkeit erworben hatte, diente er in der Schweizer Armee. An der Thuner Militärschule wurde er durch den künftigen General Dufour in der Kunst der Kriegsführung unterrichtet. Da er sich als Erbe der kaiserlichen Krone verstand, unternahm er mehrere Versuche, in Frankreich die Macht zu ergreifen. Dies gelang ihm jedoch erst nach der Revolution von 1848, als er zum Staatspräsidenten gewählt wurde. Nach einem Staatsstreich wurde er Kaiser und regierte autoritär. Nach seiner Niederlage gegen Deutschland im Jahre 1870 wurde er abgesetzt und starb im Exil in England. Noch heute sind Spuren seines Aufenthaltes in der Schweiz zu sehen: Im Schloss Arenenberg ist ein Museum zu besichtigen, während seine (wenn auch nie anerkannten) Nachfahren noch immer in den Thurgauer Bergen wohnen.

Filippo Rivola

ZU GEWINNEN:

Pashley-Country-Living-Damen-Velo im Wert von Fr. 1260.–



Das Country-Living-Damen-Velo besticht durch seine klassische Eleganz. Es ist in drei verschiedenen Rahmengrössen erhältlich, verfügt über eine Sturmey-Archer-3-Gang-Nabenschaltung, einen Brooks-Ledersattel B67S und Ledergriffe. Bei der Farbe können Sie zwischen «meadow green» oder «duck egg blue» wählen. Das Velo wird von der Firma Pashley in der ältesten Fahrradmanufaktur Englands von Hand gefertigt und in der Schweiz von der Firma Diverso in Ennetmoos/NW vertrieben.

Wie heisst dieser Kaiser?

Beantworten Sie die Frage bis am 6. Oktober 2017, und senden Sie Ihre Lösung an
 ■ VCS-Magazin, Wettbewerb, Postfach, 3001 Bern, oder
 ■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb, oder
 ■ wettbewerb@verkehrsclub.ch.
 Nur eine Einsendung pro Person gültig, keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

Lösung letzte Ausgabe:

Katharina von Arx

Gewinner der Erlebnistage im Berner Oberland ist Bernhard Wyss aus Oberwil bei Zug.

Wettbewerbspreis
 offeriert von



Mobilität ist eine Tatsache,
wir wollen sie aber vernünftig ausgestalten.



MOBIL SEIN – BITTE MITDENKEN

Von Geboten und Verboten

Geboten folge ich freiwillig und aus Einsicht, sprich Vernunft. Was jedoch die einen als vernünftig erachten, ist für die anderen falsch, gefährlich, verwerflich oder schlicht dumm. Bei einem Verbot gibt es diese Individualität nicht: Ich befolge es, weil ich muss und Sanktionen vermeiden will. Das klingt sehr unfrei, es ist ein Befehl, was ich als freier Bürger schwer akzeptiere. Ausser das Verbot deckt sich mit meiner Einsicht. Oder es entsteht auf demokratischem Weg, etwa über einen Parlamentsbeschluss. Das garantiert zwar nicht, dass das Verbot vernünftig ausfällt, mindestens aber ist es dann ein Konsens der Unvernunft.

Der VCS ist ein vernünftiger Verband mit einer Zielsetzung bzw. Raison d'être, die jedem vernünftigen Menschen einleuchtet: Für Mensch und Umwelt. Mobilität ist eine Tatsache, wir wollen sie aber vernünftig ausgestalten. Dazu braucht es Rahmenbedingungen, Regeln und nicht zuletzt auch Regulierungen, wozu halt auch Verbote gehören. Der VCS ist dabei manchmal Kläger, manchmal Verteidiger, nie aber Richter. Und (fast) immer vernünftig.

Gebote bewirken oftmals mehr als Verbote, weil sie eben aus der persönlichen Einsicht heraus befolgt werden. Das funktioniert recht

gut, wenn es sich um Dinge handelt, die einen persönlich sehr direkt betreffen. Zum Beispiel mich als Verkehrsteilnehmer, wenn es um meine Sicherheit geht. Ich denke da spontan an Velofahrerinnen und -fahrer, die Kopfhörer tragen, oder an Velohelme. Sobald aber wirtschaftliche Interessen tangiert sind, ist bezüglich Nachhaltigkeit oft Ende der Vernunft. Beispiel Luftfahrt: Niemand in der Branche will eine Besteuerung des Flugtreibstoffs. Auch wenn das nichts als fair wäre – und vernünftig sowieso. Hier gilt es mit Regulierungen nachzuhelfen, also die Branche zur Vernunft zu zwingen. Oder wenn es um Bauvorhaben geht: Allen ist klar, dass die Zersiedelung, verbunden mit dem Ausbau der Verkehrswege, ein wichtiges Kapital der Schweiz zerstört, nämlich die Landschaft. Schon heute sind 30 Prozent unserer nutzbaren Fläche mit Verkehrswegen verbaut. Hier können wir nicht jeden Einzelnen werkeln und bauen lassen, wie er oder sie es für vernünftig hält. Das geht so nicht! Das Gebot der Stunde heisst: Rahmenbedingungen schaffen, die eine langfristig umweltverträgliche Mobilität ermöglichen. Oder wollen Sie, dass uns die Natur den Stecker zieht?

MartinENZ

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Dominique Eva Rast (dra), Camille Marion (cma), Markus Fischer (mf). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Inserate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Cyclus Print+Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 77 900 (deutsch 62 400; französisch 15 500). Die nächste Ausgabe erscheint am 9. November 2017. **Insertionschluss:** 9. Oktober 2017 **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

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

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Der Kater nach dem Erdölrausch

Was kommt nach der Kohle und dem Erdöl? Wir zeigen verschiedene Alternativen zu fossiler Energie auf und geben einen Überblick über Vor- und Nachteile.

Denn: Um die Ziele des Pariser Abkommens von 2015 tatsächlich zu erreichen, reichen schöne Worte und kräftiges Händeschütteln nicht aus. Und viele Regierungen fürchten die Dekarbonisierung, also den Abschied von Kohle, Gas und Öl, weil daran auch viele Arbeitsplätze hängen. Die wirtschaftsstärksten Länder sind auch die grössten Klimasünder, für Schwellenländer dagegen kann fossile Energie den Weg aus der Armut bedeuten. Wir suchen nach Hoffnungsschimmern in einem eher düsteren Thema und nach Menschen, die sich erfolgreich für eine Welt ohne fossile Energie einsetzen.



Auf Zeche Zollverein ist die Dekarbonisierung Tatsache: Statt Kohle wird nun Kultur gefördert.

© VCS / Dominique Eva Rast

Am 12. Juni 1817 absolvierte Karl Drais 14 Kilometer auf seiner Erfindung, der Laufmaschine. 200 Jahre später lädt Sie der VCS dazu ein, das Jubiläum mit einem grossen Wettbewerb zu feiern.

Schon lange ist das Velo ein populäres Fahrzeug, das man mit allerlei netten Accessoires ausstatten kann. Der VCS organisiert einen Wettbewerb, bei dem Ihre Phantasie gefragt ist. Wie kann das Velo noch attraktiver werden? Wir suchen innovative Ideen, die das Zweirad sicherer, bequemer und aufregender machen!

Sie haben ein geniales Accessoire, das für Sie unerlässlich geworden ist, wenn Sie Ihr Velo satteln?

Sie denken an eine revolutionäre Erfindung, die das Leben der Velofahrerinnen und Velofahrer verändern könnte?

Ob Fotos, Skizzen, Modelle oder Prototypen: Teilen Sie Ihre Ideen auf Facebook, Twitter oder Instagram mit dem Hashtag #lesbonheursduvelo, und sie werden auf unserer Webseite www.gluecklichvelo.ch gepostet. Sie können uns Ihre Ideen auch direkt per E-Mail an wettbewerb@gluecklichvelo.ch senden.

Eine Jury aus Mobilitäts- und ÖV-Fachleuten wird die eingegangenen Vorschläge prüfen und nach den zwei Kriterien Originalität und Machbarkeit bewerten. Die Jury setzt sich zusammen aus Evi Allemann, VCS-Präsidentin und Nationalrätin, Daniel Leupi, Zürcher Stadtrat und erprobter Velofahrer, sowie Jérôme Chenal, Architekt und Stadtplaner.

Teilnahmeschluss:
Sonntag, 24. September 2017.



Ihre Ideen

«Mein Sattelschutz rettet mich jedes Mal, wenn es regnet.»



«Diese Pedale machen dank ihrer Umkehrfunktion mein Ausflugsvelo zu einem Stadtvelo: auf der einen Seite ein Clip, um die Berge zu meistern, auf der andern eine glatte Oberfläche für den Alltag.»



«Mein Velokoffer: Er bietet viel Platz und hält den ganzen Inhalt schön trocken!»



Die besten Ideen werden mit tollen Preisen ausgezeichnet!

1. Preis: Ein E-Bike von m-way im Wert von ungefähr Fr. 4000.-*
2. Preis: Ein Rucksack «Velocity high Visibility» von Ortlieb im Wert von Fr. 189.-

Weitere Preise: nützliches Zubehör für glückliche Velofahrer/-innen: Velokarten, Helme, Rucksäcke ...

* Stadt- oder Trekkingmodell je nach Verfügbarkeit

mway
better biking



Teilnahmebedingungen

Die Teilnehmenden sind damit einverstanden, dass ihre Daten (Name und E-Mail-Adresse) vom VCS zu kommerziellen Zwecken (Newsletter) genutzt werden können. Sie sind auch damit einverstanden, die Rechte an ihrer Idee für eine allfällige weitere kommerzielle Nutzung an den VCS abzutreten und stimmen der Publikation ihrer Idee und ihres Namens zu. Barauszahlung der Preise ist ausgeschlossen. Die Teilnehmenden stimmen der Publikation ihres Namens in den sozialen Netzwerken und auf der Webseite im Falle eines Sieges zu. VCS-Mitarbeitende oder Partner dieser Aktion sind vom Wettbewerb ausgeschlossen. Über den Wettbewerb und das Ergebnis wird keine Korrespondenz geführt. Der Entscheid ist definitiv.

VELO MITTWOCH

*Du kannst
nur gewinnen!*

.CH



Jetzt App downloaden
und tolle Preise holen!



Velofahren wird jetzt noch attraktiver. Mit Velo-Mittwoch startet die neue Veloaktion von Pro Velo Schweiz, die richtig Lust aufs Velofahren macht. Wer mittwochs auf das Velo steigt, kann attraktive Preise gewinnen. Alle Infos unter www.velomittwoch.ch

EINE AKTION VON:

 **PRO VELO**
SCHWEIZ

PROJEKTPARTNER:

ENGAGEMENT
EIN FÖRDERFONDS DER MIGROS-GRUPPE

UNTERSTÜTZT VON:

 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Eidgenössisches Departement des Innern EDI
Bundesamt für Gesundheit BAG





energieschweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.