




Operation graue Energie

Woher kommt meine Mobilität?

Seite 18

**PROBIERPAKET
SPITZENBIOWEINE**

 **Aus Spanien**
Albet i Noya, Ocell de Foc 2014
Kleinauflage vom Spitzenwinzer
CHF 17.80 pro Flasche

 **Aus Italien**
Plantamura, Contrada 2015
Ein Primitivo der Extraklasse
CHF 18.80 pro Flasche

 **Aus Frankreich**
Capitelles des Mourgues 2013
Spitzen-Cru aus alten Rebstöcken
CHF 22.50 pro Flasche



**6er Probierpaket
Spitzenbioweine
nur CHF 98.00**
(statt 118.20) inkl. Porto

Das Plus für VCS-Mitglieder:
Sie sparen CHF 20.20 und profitieren
von einer **portofreien Lieferung.**

Bestellmöglichkeiten
Coupon unfrankiert einsenden
Online www.amiata.ch/vcs
Telefon 071 250 10 15

amiata
Langgasse 16, CH-9008 St.Gallen
Tel 071 250 10 15, Fax 071 250 10 18
info@amiata.ch, www.amiata.ch



Zu Besuch bei Château Mourgues du Grès, einem Bijoux-Weingut in Südfrankreich.

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

François Collard vom Château Mourgues du Grès
«Das Wasser von der Rhône, der Wind vom Meer und Mistral vom Norden, das steinige, mineralische Terroir und die Sonne sind die Basis für den Ausdruck unserer Weine.»



Wir machen
Aktivferien!

... in den schönsten Ecken Europas

» Bestellen Sie jetzt
unsere Kataloge!

Eurotrek

Detektivarbeit mit Wichteln

© VCS/François Gribbi



Eine knifflige Operation ist es, hinter die Geheimnisse der grauen Energie zu kommen: Die Definition ist rasch klar. Aber herauszufinden, wie viel Energie es braucht,


um einen Staubsauger herzustellen, ist eine Tüftelei. Ich danke meinen vielen Helfern, Wichteln fast schon, die mich in der Vorweihnachtszeit durchs Zahlen- und Faktendickicht geführt haben! Eine Frage hat stets zur nächsten geführt. Immerhin weiss ich nun, dass man auf einem Velo zehn Stunden strampeln muss, um eine Kilowattstunde Strom zu produzieren. Ein gutes Argument, wenn irgendwo mal wieder Licht brennt, weil jemand zu faul war, rasch auf den Knopf zu drücken. Sie lesen auf den Seiten 18 bis 25, wie sich drei Schweizer Unternehmen dafür einsetzen, möglichst effizient zu produzieren und damit die graue Energie zu reduzieren. Mich hat in allen drei Betrieben das Engagement, der Stolz und die Freude an der täglichen Arbeit beeindruckt. Und seit ich bei Arnold Ramel war, schaue ich jedes Velo, an dem ich vorbeispaziere, kurz an: Vielleicht wurde es ja in Gretzenbach produziert? Falls Ihnen die Decke vor lauter Wintergrau auf den Kopf zu fallen droht: Unsere beiden Reisen lenken Sie ab. In Korsika weiss man fast nicht, welchen Winkel man zuerst erkunden möchte. Urs Geiser hat die Berge erkundet, mich zieht es immer ans und ins Meer. Auch die Velosaison steht vor der Türe: Wieso nicht einmal zwei Städte mit einer Radtour verbinden? Peter Krebs ist von Nürnberg nach Bamberg gefahren, durch die «Heimat der Biere», wie sich Franken gerne nennt. Viel Vergnügen!

Dominique Eva Rast, Verantwortliche VCS-Magazin

PS: Ein kleines Büchlein erklärt auf Französisch wunderbar, was es mit der grauen Energie auf sich hat: «En voiture, Simone» von Lucien Willemin.

Titelbild: Viel Geduld und Detailarbeit ist nötig, um hinter die Geheimnisse der grauen Energie zu kommen. (© Fabian Lütolf)

POLITIK

- 4 **Kurz & bündig**
- 7 **NAF**
Raubzug auf die Bundeskasse geglückt
- 8 **Zehn Jahre FLUX**
Bringt ein Preis mehr Lebensqualität?
- 11 **Fernbusse**
Gefahr für den öffentlichen Verkehr
- 14  **Was steckt hinter TTIP, TISA und Co.?**
Stefan Giger (VPOD) erklärt, wieso Widerstand gegen die Verträge nötig ist.

DOSSIER

18 Graue Energie

Mobilität ist selbstverständlich – aber woher kommen unsere Velos, Züge und Autos? Im Dossier werfen wir einen Blick hinter die Kulissen.



27 MITGLIEDERANGEBOTE

32 BERICHTE AUS DEN VCS-REGIONEN

REISEN

- 44  **Berge und Meer**
Korsika verzaubert (fast) das ganze Jahr über
- 48 **Mit dem Velo der Regnitz entlang**
Am Fluss der Geschichte und des Biers
- 51 **Wandertour**
Mit Schneeschuhen durch den Jura
- 54 **Debatte**
Braucht es Züge ohne Lokführer?
- 57 **Frédéric Mazzella**
Mit BlaBlaCar auf der Erfolgsstrasse

64 WETTBEWERB

- 65 **AUS DER WERKZEUGKISTE**
Vom Rasenmäher und der direkten Demokratie

66 CARTOON

Ist Ihr Fahrrad frühlingsfit?

Herrlich! Der Frühling steht vor der Tür und es wird wärmer. Höchste Zeit, aufs Fahrrad zu steigen, auf längeren oder kürzeren Ausfahrten die frische Luft im Haar zu spüren und die Natur zu geniessen. Viele Velos haben allerdings den ganzen Winter über im Keller gestanden und durch Feuchtigkeit und Kälte etwas gelitten. Deshalb gibt der VCS folgende Tipps und wünscht genüssliche, unfallfreie Fahrten.

Vor der ersten Ausfahrt im Frühling sollte man somit prüfen, ob das Rad voll funktionstüchtig ist:

1. **Frühjahrsputz:** Ein gepflegtes Rad sieht nicht nur schöner aus, es fährt auch besser und verschleisst nicht so schnell. Das gesamte Velo reinigen, insbesondere die Kette gut säubern oder wechseln.
 2. **Lockere Schrauben nachziehen:** Überprüfen Sie alle Schrauben auf festen Sitz und ziehen Sie sie gegebenenfalls nach.
 3. **Bremsen überprüfen:** Die Bremsen müssen einwandfrei funktionieren. Kontrollieren Sie zudem, ob noch genügend Bremsbelag vorhanden ist.
 4. **Reifen auf optimalen Druck pumpen** (Strassenfahrräder 3,5 bis 4 bar; siehe Aufschrift auf Reifenseite). Beachten Sie zudem, ob noch genügend Profil vorhanden ist, der Mantel darf keine porösen Stellen aufweisen.
 5. **Licht:** Auch wenn die Tage wieder länger werden, sollte das Rad gut beleuchtet sein. Laut Gesetz sind vorne ein weisses und hinten ein rotes Licht sowie vorne ein weisser und hinten ein roter Reflektor vorgeschrieben.
- Tipp:** Wem dies alles zu kompliziert erscheint, lässt beim Mechaniker einen Frühlingscheck durchführen. Danach ist das Gefährt in einem tadellosen, betriebs sicheren Zustand.

Der Velofrühling steht vor der Tür.



© VCS/François Gribbi



Mit viel Herzblut ist die Begegnungszone entstanden. Am Fest in Burgdorf waren Andreas Wirth, Hans Kaspar Schiesser, Stadtpräsidentin Elisabeth Zäch und Caroline Beglinger dabei.

Feiern in der Begegnungszone

Am 3. Dezember wurde in Burgdorf gefeiert: Seit 20 Jahren gibt es Begegnungszonen mit Tempo 20; die erste war in Burgdorf (anfänglich unter dem Namen «Flanierzone»). «Mutig und heftig umstritten» ist das Projekt gewesen, sagte Caroline Beglinger, Co-Geschäftsleiterin VCS. «Geklappt hat es, weil alle zusammengearbeitet haben», erklärten Hans Kaspar Schiesser, der beim VCS federführend fürs Projekt war, und Andreas Wirth, damals Stadtbaumeister in Burgdorf.

Schluss mit Investitionen in fossile Energie

Schweizer Pensionskassen pumpen Milliarden Schweizer Franken in die Kohle-, Erdöl- und Erdgasindustrie. Dies ist ein Risiko für das Klima und für die Sicherheit unserer Renten. Deshalb hat die Klima-Allianz Schweiz die Kampagne «Renten ohne Risiko» lanciert: Direkt und einfach kann man auf der Website seine Pensionskasse per Mail kontaktieren und Renten ohne Risiken für die Umwelt und die Altersvorsorge fordern.

www.renten-ohne-risiko.ch



**Renten
ohne
Risiko**

Schluss mit Investitionen in Fossile

© Fotolia



Umfassend mobil mit der «SBB Green Class»



Flâneur d'Or 2017

Fussverkehrspreis Infrastruktur
 Prix des aménagements piétons
 Premio infrastrutture pedonali

Flâneur d'Or 2017: Der Fussverkehrspreis wartet auf Siegerprojekte

Alle drei Jahre prämiert der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» Projekte, die den Fussverkehr in speziellem Masse fördern und attraktiver machen. Gesucht sind noch bis Ende April 2017 sowohl Konzepte zur Förderung des Fussverkehrs als auch umgesetzte Bauvorhaben, die die Wege der Fussgängerinnen und Fussgänger angenehmer gestalten. Der VCS ist in der Jury vertreten.

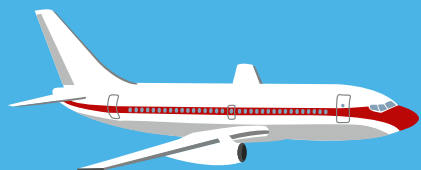
Alle Infos gibt es auf www.flaneurdor.ch.

Grosses Interesse an «SBB Green Class»

Rund 2500 Kunden haben sich für eine Teilnahme an «SBB Green Class» gemeldet. Nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren erhalten rund 150 Testkunden seit Mitte Januar das umfassende Mobilitätsangebot für Schiene und Strasse. Für einen Fixpreis kombiniert es SwissPass inkl. Generalabonnement 1. Klasse, BMW-i3-Elektroauto, PubliBike, Mobility, P+Rail und mehr. Dies im Rahmen eines einjährigen Markttests in Zusammenarbeit mit BMW, der von der ETH Zürich wissenschaftlich begleitet wird. Die SBB will damit Erkenntnisse für die Gestaltung der Tür-zu-Tür-Mobilität gewinnen.

Quellen von Zürich–New York: <http://interaktiv.tagesanzeiger.ch/2016/co2ausstoss/>; Grafik: © www.muelleruelhof.ch

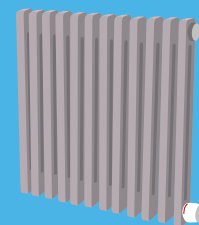
FLIEGEN BELASTET DAS KLIMA



1 Flug
 Zürich–New York
 retour



1 Jahr
 ø 13 000 km
 1,6 Personen



1/2 Winter
 mit Öl heizen bzw.
 7 Winter ökologisch
 heizen

Fliegen ist viel zu billig: Herr und Frau Schweizer fliegen doppelt so oft wie ihre europäischen Nachbarn und die Nachfrage nach Flügen steigt. Der Luftverkehr macht derzeit 16 Prozent der Schweizer Klimabelastung aus, Tendenz stark steigend (Welt 5 Prozent). Will die Schweiz aber die Ziele erreichen, die am Klimagipfel (COP21) in Paris festgelegt wurden, muss sich dieser Trend unbedingt ändern. Die Schweiz muss die wirklichen Preise der Luftfahrt bekannt machen und eine Abgabe einführen, damit das Verursacherprinzip zum Zug kommt. Zudem braucht es weitere Anstrengungen, damit der öffentliche Verkehr, insbesondere internationale Bahnverbindungen und Nachtzüge, attraktiv bleiben.

Dafür setzt sich die die Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit (KLUG) ein. KLUG will, dass die Eidgenossenschaft sich endlich für die Bevölkerung und die Umwelt einsetzt und nicht fürs Wachstum der Luftfahrt. KLUG fordert deshalb:

- Ausbau der Flughafen-Infrastrukturen bremsen
- nächtliche Sperrstunden sichern, die auf die Gesundheit der Bevölkerung Rücksicht nehmen
- Planungen fordern, welche auf den an der COP21 in Paris festgelegten Zielen beruhen

Kein Grund zum Heulen

Von Dominique Eva Rast

Mitte Januar hat die SVP ihr Referendum gegen die Energiestrategie eingereicht. Hauptargument: Weinende Kinder, die keine Familienferien mehr machen können, weil das Haushaltsbudget von den steigenden Strompreisen aufgeessen wird. Tränen trocknen und Kopf schütteln – die Zahlen sind falsch.

Die Energiestrategie 2050 wird vom Bundesrat, National- und Ständerat und den Kantonen als pragmatischen Kompromiss unterstützt. Dieser bringt für die Umwelt zahlreiche konkrete Verbesserungen. Argumente dafür sind etwa, dass mit der Förderung der einheimischen Energie das Geld im Land bleibt. Denn die Schweiz importiert jedes Jahr Energie im Wert von rund zehn Milliarden Franken. Der Verdienst davon geht ins Ausland, teilweise auch in Länder, deren Regierungen diktatorisch sind. Wird in der Schweiz produziert, sinkt diese Abhängigkeit und dafür steigt die Versorgungssicherheit. Gestärkt wird damit auch das einheimische Gewerbe. Durch das Gebäudeprogramm etwa wurden 2014 Bauinvestitionen ausgelöst. Mit den 700 Millionen Franken wurden 5000 zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen.

Mobilität profitiert

Nicht nur die Wirtschaft profitiert, sondern auch das Klima und die Nachhaltigkeit im Mobilitätsbereich: Die Schweiz setzt sich zum Ziel, den gesamten Energieverbrauch bis 2035 um 43 Prozent zu senken. Das be-

inhaltet nicht nur den Stromverbrauch, sondern auch Erdöl und Erdgas. Der Verkehr trägt mit 36 Prozent stark zum Gesamtenergieverbrauch bei. Das neue Ziel ist deshalb nur mit zusätzlichen Massnahmen erreichbar. Ein Schritt in diese Richtung ist, die Autohersteller zu verpflichten, ihre Fahrzeuge endlich effizienter zu bauen. So soll etwa der CO₂-Ausstoss von Neuwagen verbindlich gesenkt werden. Die EU-Vorgaben sehen vor, dass Neuwagen bis in maximal fünf Jahren nur noch 95 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen dürfen. Die Schweiz übernimmt dieses EU-Ziel. Aktuell beträgt der CO₂-Ausstoss von neuen Personenwagen in der Schweiz im Schnitt 135 Gramm pro Kilometer. Schon heute gibt es zahlreiche Modelle (fast) aller Kategorien, die den Wert von 95 Gramm pro Kilogramm bereits unterschreiten. Und vom Entscheid profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch das Portemonnaie. Wer ein sparsames Auto kauft, spart bis zu 500 Franken Treibstoffkosten pro Jahr.

40 Franken pro Jahr

3200 Franken pro Jahr zahle eine Familie mehr, werde die Energiestrategie 2050 angenommen – das schreibt das Referendumskomitee. Die Rechnung ist aber irreführend, weil darin Massnahmen enthalten sind, über die das Parlament noch gar nie diskutiert hat. Die Befürworterinnen und Befürworter, darunter der VCS, kommen auf eine andere Zahl: Was teurer wird, ist der Zuschlag auf dem Strom, um erneuerbare Energien zu fördern. Dieser Beitrag steigt um 40 Franken von 75 Franken auf 115 Franken. Alles andere, zum Beispiel Heizöl und Benzin, wird bei einem Ja am 21. Mai nicht teurer. Diese Zahlen stammen vom Bundesamt für Energie. 40 Franken mehr für saubere, einheimische Energie – das sollte möglich sein, ohne dass Kinder in Tränen ausbrechen oder auf Ferien verzichten müssen. Was sie dafür bekommen, ist garantiert mehr wert: Sinnvolle Investitionen in eine Zukunft, die zum Beispiel auch auf neue Atomkraftwerke verzichtet. ■

Bei einem JA zur Energiestrategie 2050: CO₂-Vorschriften

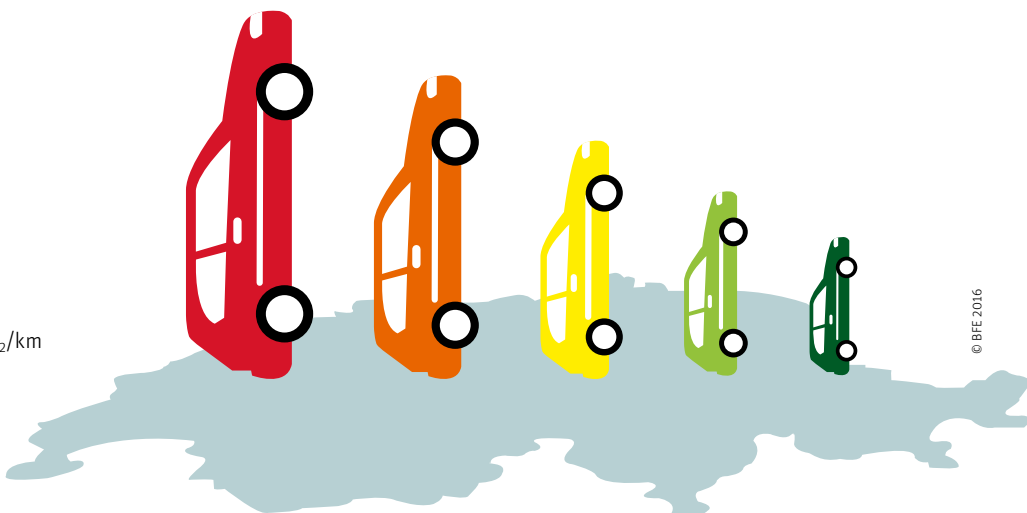
Personenwagen

Reduktion bis Ende 2020 auf durchschnittlich 95 g CO₂/km

Lieferwagen

Reduktion bis Ende 2020 auf durchschnittlich 147 g CO₂/km

Geltendes CO₂-Gesetz: Reduktion von Personenwagen auf 130 g CO₂/km ab Ende 2015, keine Vorschriften für Lieferwagen.



Die Energiestrategie bringt sparsamere Neuwagen.

Der Raubzug ist geglückt

Von Dominique Eva Rast

Der VCS hat ohne grosse Unterstützung gegen den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF gekämpft. Am 12. Februar hat das Volk den NAF angenommen. Die Niederlage schmerzt: Das Geld aus der Bundeskasse wird an anderer Stelle fehlen.



Griff in die Bundeskasse

Nutzerfinanzierung bleibt mit dem NAF für Autofahrer weiterhin ein Fremdwort: Der Beitrag der Autofahrerinnen und Autofahrer bleibt marginal, denn der Benzinpreis wird um gerade mal vier Rappen pro Liter erhöht. Und das auch nur dann, wenn sich die Reserven des Fonds dem Ende zuneigen. Der durchschnittliche Autofahrer bezahlt also lediglich 0,5 Prozent zusätzlich. Anders die Nutzerinnen und Nutzer des ÖV: Bei FABI (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) gab es gerade mal 100 Millionen aus der Bundeskasse. Die Billettpreise im ÖV wurden wegen FABI um fast 10 Prozent erhöht.

Mogelpackung

Die Agglomerationsprogramme – das A im NAF – hätten auch mit dem bisherigen Infrastrukturfonds-Gesetz weitergeführt werden können. Dafür braucht es aber keine Verfassungsänderung.

Es geht beim NAF um neue Autobahnen: 90 Prozent des Geldes ist für Strassen reserviert. Für Tram, Bus und Velowege wird es mit dem NAF etwa gleich viel Geld geben wie bisher.

Mobilität der Zukunft

Die Mobilität der Zukunft – soll sie denn nachhaltig sein – sieht anders aus. Mit digitalem Carpooling können wir Fahrzeuge besser auslasten. Wenn wir sie in Zukunft noch selber fahren, helfen uns Fahrassistenz-Systeme die Spur zu halten und rechtzeitig zu bremsen. In absehbarer Zeit werden wir von autonom gesteuerten Shuttles herum geführt werden. Damit fahren wir trocken und sicher zum Bahnhof – von dort weiter mit der Bahn bis zum Bestimmungsort. An der Mobilität der Zukunft bleibt der VCS dran, auch wenn der NAF nun Realität wird. ■

KOMMENTAR

Das Abstimmungsergebnis haben wir kommen sehen: ein Ja zum neuen Strassenfonds NAF. Die Stimbevölkerung hat mit 62% Ja gesagt zu einer langfristigen Finanzierung der Strasseninfrastruktur, will den bereits heute bestehenden



Evi Allemann,
VCS-Präsidentin

Infrastrukturfonds durch ein neues Konstrukt ablösen und greift dazu tief in die Bundeskasse. Das freut uns nicht, gilt es aber zu akzeptieren. Das Abstimmungsergebnis zeigt aber, dass die Bevölkerung die erfolgreichen Agglomerationsprogramme weiterführen will. Dieses Versprechen muss nun ernsthaft eingelöst werden. Denn diese Programme atmen nicht den Geist der Asphaltlobby, sondern verkörpern vielerorts, was man von einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik erwarten darf: eine koordinierte Planung von Verkehr, Siedlung und Landschaft in urbanen Räumen. Die Zukunft bringt in der Mobilität grosse Veränderungen. Im Zuge der Digitalisierung sind die Menschen viel intermodaler unterwegs. Sie kombinieren verschiedene Verkehrsmittel und setzen Komfort und Geschwindigkeit an erste Stelle. In den Städten und Agglomerationen, wo das prognostizierte Verkehrswachstum am grössten ist, ist das je länger je weniger das Auto. Deshalb hätten wir gehofft, dass die neue Fondslösung von der bisherigen Logik des Strassenbaus wegkommen würde. Darauf müssen wir nun bis zur nächsten Reform warten – und die wird kommen, notgedrungen wohl eher früher als später.

Als harmlose Vorlage für den Unterhalt von Strassen und zur Förderung des Agglomerationsverkehrs kam der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF daher. Geschickt hat das rechtsbürgerliche Parlament sich nun mit 650 Millionen direkt aus der Bundeskasse bedient und auf Vorrat Geld für den Strassenausbau gesichert. Nun drohen harte Sparprogramme, etwa bei der Bildung, im öffentlichen Verkehr, der Entwicklungszusammenarbeit und beim Sozialen. Und was dazu kommt: Der Strassenkasse des Bundes stehen nun knapp fünf Milliarden Franken jährlich zur Verfügung. Dabei sind unsere Strassen heute schon de facto (mensen-)leer, denn Autos sind durchschnittlich nur mit 1,6 Menschen besetzt, im Pendlerverkehr sogar nur mit 1,1 Personen. Drei Plätze sind also immer frei. Mit zusätzlichen Spuren wird der Stau nicht kürzer, sondern breiter.

Zehn goldene Knoten

Von Françoise Lanci-Montant

Was haben Visp, Baden, Renens, Wil, der Flughafen Zürich, Interlaken Ost, Scuol, Wallisellen und Delémont gemeinsam? Alle diese Gemeinden haben den FLUX gewonnen, einen der wichtigsten Mobilitätspreise der Schweiz.



Vor dem Bahnhof Delémont haben die Autos den Fussgängern Platz gemacht.

© Philippe Gasser, Citec/Ingénieurs Conseils

FLUX wertet ÖV auf

Am Ursprung des FLUX stand der gemeinsame Wille des VCS, des VöV und von PostAuto, die Rolle des öffentlichen Verkehrs und die Bedeutung des intermodalen Verkehrs – Grundpfeiler für nachhaltige Mobilität – aufzuwerten. Wie Caroline Beglinger, Co-Geschäftsleiterin des VCS unterstreicht: «Die Verkehrsknoten sind unabdingbare Glieder in der Verkehrskette. Von ihrem effizienten Betrieb und ihrer optimalen Umsetzung hängt jeden Tag die Mobilitätskette Tausender von Pendlerinnen und Pendlern in der Schweiz ab. Sie spielen eine zentrale Rolle.»

Der Wille der Gemeinden

Es darf deshalb nichts vernachlässigt werden. Die Vielfalt des Angebots, die Kombination der Fahrpläne der verschiedenen Verkehrsmittel, die Qualität der Einrichtungen und der Empfang der Nutzenden stehen natürlich im Zentrum der Evaluation. Die Jury berücksichtigt aber weitere Faktoren, die zum Erfolg eines Bahnhofs beitragen, wie die Gehzeit zu den Haltestellen, die Beschilderung, das kombinierte Angebot für Fussgänger und Velofahrende oder die Einrichtung des öffentlichen Raums rund um die Bahnhöfe.

Lebensqualität verbessern

Die Gewinner des FLUX bestätigen, dass die Gemeinden sich nicht damit begnügen dürfen, die Einrichtung und Umsetzung der Verkehrsknoten zu managen und zu sichern, sondern dass sie auch Ziele wie Strategie definieren und sich aktiv für deren Realisierung einsetzen müssen. Diese proaktive Haltung der Behörden ist bei fast allen besuchten Verkehrsknoten sichtbar. Für Caroline Beglinger ist sie sogar einer der wichtigsten Erfolgsfaktoren: «Im Lauf der Jahre und Besuche in den verschiedenen Gemeinden ist die Jury zur Überzeugung gelangt, dass das Engagement der Gemeindebehörden für

Der seit zehn Jahren von PostAuto, dem VCS Verkehrs-Club der Schweiz und dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) vergebene FLUX-Preis zeichnet exemplarische oder innovative Verkehrsknoten aus. Wie Peter Vollmer, ehemaliger VöV-Direktor und erster Präsident des FLUX, sagt, «sind diese Verkehrsknoten ein Zeichen für die Entwicklung und den Erfolg des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz».

Die vom heutigen VöV-Direktor Ueli Stückelberger präsidierte Jury setzt sich aus elf Schweizer ÖV-Expertinnen und -Experten zusammen. Sie übergibt den Preis – eine kleine Bronzestatue und 5000 Franken – anlässlich des Mobilitätsforums «Movimento», das jedes Jahr in Bern von PostAuto organisiert wird.

den Erfolg eines Verkehrsknotens eine zentrale Rolle spielt.» Das bestätigt auch Tinetta Maystre, Gemeinderätin der Stadt Renens (Waadt), welche den Preis 2011 erhalten hat: «Am Ursprung unseres Projekts rund um den Bahnhof Renens steht der politische Wille, die Lebensqualität unserer Stadt zu verbessern und insbesondere aus dem Bahnhof einen verbindenden Ort zu machen, der den Langsamverkehr fördert, statt einen trennenden Raum zwischen den Gemeinden, der dem Autotransit dient.»

Delémont gewinnt Flux 2016

Das Thema des Jahres 2016 und des zehnten FLUX-Preises – mittelgrosse Verkehrsknoten mit einer Grösse von 5000 bis 10 000 Reisenden pro Tag – hat die Stadt Delémont als Siegerin hervorgebracht.

Unter 28 bewerteten Bahnhöfen wurde jener von Delémont von den Jurymitgliedern einstimmig als bestes Projekt ausgewählt. Seine Trümpfe sind zahlreich: Er kombiniert auf ideale Weise die verschiedenen Transportarten. Für die Fussgänger ist er zudem ein angenehmer Flanierort, die Orientierung ist einfach und der Zugang für alle gewährleistet.

Besonders beeindruckt hat die Jury die Raumentwicklungsstrategie am Bahnhof und die Vision bzw. der Einbezug der Gemeinde. Wie Jurymitglied Philippe Gasser, Associate Engineer bei Citec, betont: «Eine der Stärken dieses Verkehrsknotens ist die Integration des Bahnhofplatzes – ursprünglich eine Strasse – als natürliche Verlängerung, mit einer gan-

zen Reihe von Funktionen. Ausgehend von der ursprünglichen Strassensituation hat es die Gemeinde verstanden, die Dinge Schritt für Schritt wachsen zu lassen.» Während vor Beginn der Arbeiten 2005 vor dem Bahnhof täglich 4500 Fahrzeuge zirkulierten, verleiht heute eine 20 Meter lange Fussgängerzone dem Raum einen angenehmen und friedlichen Charakter. ■

www.postauto.ch/flux

Das sind die Preisträger zwischen 2007 und 2016: Visp, Baden, Frauenfeld, Horgen, Renens und Wil, Bahnhof Zürich Flughafen, Interlaken Ost, Scuol, Wallisellen, Delémont.



© Philippe Gasser, Citec Ingénieurs Conseils



Fast wie ein Oscar: Der FLUX belohnt Vortrefflichkeit und ermutigt Innovation.

ANZEIGE

thurbo
Die Regionalbahn.



↔ SBB CFF FFS

Ausfliegen und geniessen! • thurbo.ch/aktiv

Schlechte Karten für Umweltanliegen

Von Dominique Eva Rast

Der vor einem Jahr angetretene Nationalrat stimmt deutlich seltener im Interesse des Umweltschutzes als in der letzten Legislatur. Das zeigt das Umweltrating von WWF, Pro Natura, Greenpeace und VCS.



Umweltanliegen haben es im Bundeshaus deutlich schwerer.

Eine Überraschung ist es nicht: Der Nationalrat ist nach rechts gerutscht, Umweltanliegen haben einen schwierigeren Stand als in der letzten Legislatur. Das Umweltrating zeigt, dass die CVP-Nationalrätinnen und -Nationalräte in ihrem Abstimmungsverhalten enger zusammengerückt sind und die FDP im Rating stark verloren hat. Im ersten Jahr der neuen Amtszeit stimmt der Nationalrat in rund 38 Prozent aller umweltpolitisch besonders wichtigen Anliegen zugunsten des Umweltschutzes. In der letzten Legislatur war die Zustimmung deutlich höher, damals wurden 60 Prozent der wichtigen Abstimmungen zugunsten von Natur und Umwelt entschieden. Die Nationalrätinnen und Nationalräte von SP, GLP, Grünen und EVP schneiden auch dieses Mal im Umweltrating alle gut bis sehr gut ab (alle zwischen 80 und 100 Prozent). Sie sind alle

deutlich besser als die besten aus den übrigen Parteien.

Deutliche Verschlechterung

Ausgewertet wurde auch das konkrete Abstimmungsverhalten der einzelnen Ratsmitglieder. Die durchschnittliche Umweltfreundlichkeit der Nationalräte hat sich von 52 auf 46 Prozent verschlechtert. Zudem polarisiert der Umweltschutz: 69 der zweihundert Nationalratsmitglieder haben Werte über 66 Prozent. Die Hälfte aller Ratsmitglieder hingegen haben Werte unter 33 Prozent. Es wird also enorm schwierig, Mehrheiten für eine nachhaltige Entwicklung zu gewinnen. Besonders gross ist der Einfluss von SVP und FDP auf das Resultat: Die beiden Parteien haben 14 Mandate dazugewonnen und stimmen seither noch weniger umweltfreundlich ab. Immerhin konnte zur

Energiestrategie 2050 ein Kompromiss gefunden werden, der von der Mehrheit der FDP-Politiker unterstützt wird. Mittlerweile hat ein Komitee aus SVP-Kreisen jedoch das Referendum eingereicht (siehe Seite 6).

Was tun?

In diesem Jahr stehen einige Entscheide im Verkehrsbereich an, die umweltpolitisch Gewicht haben. Dazu gehören der Güterverlagerungsbericht, die Aufrechterhaltung des Nachtfahrverbots für LKW, das CO₂-Gesetz, der Kredit für den regionalen Personenverkehr, aber auch der Pendlerabzug für Geschäftswagenbesitzer. Wer wissen will, wie die Nationalrätinnen und Nationalräte aus dem eigenen Kanton im ersten Jahr nach den Wahlen abgeschnitten haben, findet alle Resultate auf der Umweltrating-Internetseite. Dort ist ersichtlich, wer es auch bei den nächsten Wahlen verdient, gewählt zu werden. ■

Mehr Infos: www.umweltrating.ch

So wird ausgewertet

Die Umweltallianz aus WWF, Greenpeace, Pro Natura und VCS wertet das Abstimmungsverhalten der Parlamentarierinnen und Parlamentarier aus. Für das Umweltrating 2016 wurden 32 Abstimmungen analysiert. Wer umweltpolitischen Vorlagen immer zustimmt, erhält dementsprechend 100 Prozent. Im Bereich Mobilität wurden die Abstimmungen zu folgenden Themen ausgewertet:

- Verlagerungsziel für LKW
- Verwendung Auto-Importsteuer
- Elektroauto-Steuer
- Trams und Metro in Lausanne nicht benachteiligen
- Gefahrguttransporte über den Simplonpass
- Nachtfahrverbot für LKW

Bedrohung für den Service public

Von Filippo Rivola

Kein Zweifel: Ein Fernbusnetz für den Schweizer Binnenmarkt – parallel zum Bahnnetz, dem es einen Teil der Reisenden wegnehmen würde – bringt der Allgemeinheit keinen Nutzen.

Das Bundesamt für Verkehr zeigt offen seine Sympathie für eine Öffnung des Schweizer Binnenmarktes für die grossen Buslinien der privaten Gesellschaften, so wie das auch bei unseren Nachbarn gemacht wurde. Diese Busse würden zu tiefen Preisen die wichtigsten Ortschaften der Schweiz miteinander verbinden. Das würde nicht ohne Folgen für unseren öffentlichen Verkehr bleiben. Wenn die privaten Gesellschaften im Vergleich zur Bahn Dumpingpreise anbieten können, dann deshalb, weil sie eine unfaire Konkurrenz darstellen. Sie sind nicht den gleichen Regeln unterstellt wie die Bahngesellschaften, was Löhne, Schutz und Arbeitszeit ihrer Angestellten betrifft. Zudem müssen sie keine Nutzerkosten für die Infrastruktur übernehmen und verfügen über eine grössere Flexibilität bei ihren Fahrplänen und bei der Fahrzeugflotte. Übrigens sind die Gesellschaften nur selten auch die Besitzer der Fahrzeuge, die sie betreiben: In den meisten Fällen lagern sie die Transportleistung auf Dritte aus, womit sie ihre Risiken noch stärker senken.

Die Öffentlichkeit investiert Milliarden von Franken – bezahlt vom Steuerzahler – in den Unterhalt und den Ausbau unserer Bahninfrastrukturen. So verfügen wir heute über das beste öffentliche Verkehrssystem in Europa: Mit nur einem Ticket können wir auch in die entlegensten Regionen des Landes fahren. Das Fernbusnetz hingegen bedient nur die grossen Ortschaften und die Gesellschaften können es sich leisten, nur die rentablen Verbindungen aufrechtzuerhalten. Der Service public und die privaten Gesellschaften spielen nicht nach den gleichen Regeln und Bedingungen, was einmal mehr zur Folge hat, dass sich der Private die Gewinne schnappt, während die Allgemeinheit die Verluste tragen muss.

Kein Rückgang

Bei der hohen Qualität des Angebots des öffentlichen Verkehrs in der Schweiz haben Autofahrerinnen und Autofahrer, die aufs Auto verzichten wollen, bereits umsteigen können. Der Fernbus füllt keine wirklichen Lücken im Service public, wie das z.B. in Frankreich der Fall ist. Das heisst, der grösste Teil der Schweizer Kundschaft wird der Bahn weggenommen. Mit einer Liberalisierung des Marktes der Hauptlinien besteht die Gefahr, dass unsere Strassen mit Cars überschwemmt werden, was mehr Verkehr, mehr Verschmutzung und mehr Lärm auf den Hauptverkehrsachsen und in den Stadtzentren bedeutet. All das, ohne dass es einen entsprechenden Rückgang des Autoverkehrs geben würde. Dies ist ein schlechtes Zeichen für die Umwelt und steht im Widerspruch zu den Klimazielen des Bundes.

Die Verteidiger der Liberalisierung beziehen sich häufig auf eine Studie aus unserem nördlichen Nachbarland, die vorgibt, dass die Busse ökologischer seien als die Bahn. Allerdings vergleicht diese Studie in Tat und Wahrheit Charterbusse, welche Touristengruppen zu ihrem Kreuzfahrtschiff bringen mit den deutschen Zügen. In Deutschland ist aber nur 60 Prozent des Netzes elektrifiziert und der Strom kommt teilweise aus Kohlekraftwerken. Die Situation in der Schweiz ist einmal mehr nicht vergleichbar: Unser Bahnnetz ist elektrifiziert und wird durch saubere und erneuerbare Energien gespeist. Die Bahn ist und bleibt das umweltfreundlichste Massenverkehrsmittel der Schweiz. ■



Fernbusse haben negative Auswirkungen auf unseren öffentlichen Verkehr.

Statt Garagen gibt's Veloabstellplätze

Von Samuel Bernhard

Autofreie Siedlungen haben spezielle Bedürfnisse. Etwa viel Platz, ums Velo sicher abzustellen. Wissen, Erfahrungen und Meinungen dazu gibt's auf der Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO, einem Engagement des VCS.



Viel Platz für Velos und Zubehör

«Für unsere autofreie Genossenschafts-siedlung war es klar, dass dem Velo eine überragende Rolle zukommen wird», erzählen Thomas Zahnd und Daniel Siegrist. Sie haben in Biel die autofreie Siedlung fab-a mitgeplant. fab-a hat das Geld, das anderswo in den Bau einer Garage fliesst, in eine grosszügige Veloeinstellhalle mit 100 Plät-

zen investiert. Damit stehen für alle Bewohnerinnen und Bewohner der 20 Wohnungen je zwei Abstellplätze zur Verfügung. «Wir haben gemerkt, dass dieser Raum von autofrei lebenden Menschen in einer Stadt wie Biel auch tatsächlich genutzt und benötigt wird.» Zahnd und Siegrist leben seit August 2014, als die Siedlung fertiggestellt wurde, dort. Beide sind überzeugt, dass sich Velo-Investitionen lohnen, auch an Orten, die perfekt an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Das ist bei der Siedlung fab-a in Biel der Fall, der Bahnhof ist nur 700 Meter entfernt. Dennoch: «Viele Bewohnerinnen und Bewohner sind lieber frei und unabhängig mobil.» Deshalb seien eine ebenerdige Zufahrt, kurze Distanzen zur Wohnung, Wetterschutz, Diebstahlsicherheit und viel Platz auch für Zubehör wie Anhänger, Kickboards der Kinder wichtig.

Keine «Felgenkiller»

Die Siedlung fab-a gilt auch unter den «best practice»-Beispielen auf der PAWO-Website als Musterbeispiel. Leider wird auch bei autoreduzierten Siedlungen dieser Standard

nicht überall erreicht. Bei offenen Abstellanlagen finden sich oft ungedeckte Abstellplätze, teilweise gar ohne Anlehnbügel, welche zum Abschliessen der Räder gebraucht werden. Bei den abschliessbaren Anlagen gibt es zwar keine unbrauchbaren Systeme wie «Felgenkiller». Recht verbreitet sind aber beispielsweise die bei vielen Velofahrenden unbeliebten Lenkerhaltersysteme anstelle von Anlagen mit Schieberinnen oder Vorderradhalter. «Das spart Platz», argumentieren die Verwaltungen. Doch was nützt eine Anlage, die nicht gebraucht wird, etwa aus Angst vor Kratzern am Lenker oder gar dem Defekt der Bremskabel? Bei der Planung lohnt es sich, Experten wie Thomas Zahnd und Daniel Siegrist beizuziehen. Die beiden sind Mitinhaber der Planum Biel AG und haben das Handbuch «Veloparkierung» mitverfasst. Und: Wer eine Anlage plant, sollte selber im Alltag Velo fahren. Denn nur, wer selber jeden Tag in die Pedale tritt, kennt die Bedürfnisse von Velofahrenden. ■

Alle Infos unter www.autofrei-leben.ch

ANZEIGE

 **Zéfal**®

Creator of innovation
since 1880

NEU PROFIL MAX FP60

qualitativ hochwertige Standpumpe
Pumpengriff aus Buchenholz (FSC)
bis 12 bar / 174 psi Druck
breiter und verstärkter Standfuss
grosser Manometer
hergestellt in Frankreich

Händler- & Artikelinfos: **VELOK.ch**

Fakten und Einordnungen

Von Dominique Eva Rast

Die Auto-Umweltliste 2017 informiert, ordnet ein und bezieht Stellung. Zu Wort kommt auch Jos Dings, bis Januar Direktor von Transport and Environment (T&E).

Es lohnt sich, auch dieses Jahr die Auto-Umweltliste (AUL) zu lesen: Die Fakten sind sorgfältig aufgearbeitet und es ist transparent erklärt, wie ausgewertet wird. Wieso ist der Toyota Prius zurück auf Platz 1? Wann kann man mit ruhigem Gewissen wieder ein Dieselfahrzeug kaufen? Auf diese und viele weitere Fragen antwortet die AUL. In Zeiten von Diesel- und anderen Schummereien geht gern vergessen, wie viel Arbeit hinter unaufgeregten, journalistischen Werken steckt. Als solches Werk versteht sich die Auto-Umweltliste. Die AUL ist ein kompetenter Ratgeber, der Hintergrund bietet, Ungereimtheiten aufdeckt und ganz bewusst auch gedruckt erscheint: Die Aktualität wird auf der Internetseite zur Verfügung gestellt, zwei Mal pro Jahr informiert ein elektronischer Newsletter Interessierte zusätzlich.

Mehr als ein Autoheft

Die Macherinnen und Macher der AUL überlegen jedes Jahr von neuem, was das Heft zusätzlich bieten kann, um mehr als

eine Auflistung von Tabellen zu sein: Deshalb empfiehlt es sich auch für Menschen ohne Auto, das Magazin zumindest durchzublättern. Oder wussten Sie zum Beispiel, dass in Portland sieben Prozent der Pendlerinnen und Pendler mit dem Velo zur Arbeit fahren? Die USA schätzt man landläufig eher als autoverliebt ein. Portland hingegen hat einen Plan und fördert den Veloverkehr aktiv, etwa mit geführten Velotouren und einem Bikesharing-System mit 1000 Velos an 100 Stationen.

Eine politische Dimension

Was es auf der verkehrspolitischen Ebene in den nächsten Jahren zu tun gibt, kann Jos Dings einordnen. 13 Jahre lang hat er Transport and Environment (T&E) geprägt, die Dachorganisation von nichtstaatlichen europäischen Organisationen aus dem Bereich des nachhaltigen Verkehrs. Seit Februar arbeitet er für Tesla. Was ihn daran reizt, erläutert er ebenfalls in der AUL. ■



Die Auto-Umweltliste informiert umfassend. Aktualisierungen gibt es unter www.autoumweltliste.ch.

ANZEIGE

Bestgeräte auf einen Blick.



Energieeffizienz im Haushalt.

 energybox.ch

Die besten Leuchten.



[S · A · F · E]

Schweizerische Agentur
für Energieeffizienz
www.energieeffizienz.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



© Unschuldslamm@photocase.de

«Widerstand lohnt sich immer»

Interview: Dominique Eva Rast

Gemeinsam mit dem Verband des Personals öffentlicher Dienste (VPOD) und vielen Partnerorganisation weltweit wehrt sich der VCS gegen die Verträge TTIP, TISA und CETA. VPOD-Generalsekretär Stefan Giger erklärt, wieso es Widerstand braucht und was es zu tun gibt.

VCS-Magazin: Stefan Giger, wieso wehren Sie sich gegen TTIP, TISA und CETA?

Stefan Giger: Die drei Abkommen sind völlig unterschiedlich in ihren Auswirkungen auf die Schweiz. Aber: Alle drei setzen Entwicklungen in Gang, die nicht mehr umkehrbar sind.

Welche?

Nehmen wir als Beispiel das TISA-Abkommen. Da verhandeln 23 Partner, unter anderem die EU, welche 28 Mitgliedsländer vertritt, und die Schweiz. TISA betrifft alle Dienstleistungen und somit auch die Transportbranche. In der Schweiz gilt ein Verbot von Gigalinern. Dieses ist durch TISA be-

droht: Ein Schweizer Fuhrhalter hat seinen Fuhrpark darauf ausgerichtet, nicht aber ein ausländischer Anbieter. Dieser kann nun klagen, er werde durch die Schweizer Vorgaben diskriminiert, denn er müsste ja andere Lastwagen kaufen, wenn er damit durch die Schweiz fahren will. Mit TISA müssen aber alle Anbieter gleich behandelt werden.

Wie weit sind die Verhandlungen?

Unterschiedlich. Bei TTIP ist aktuell unklar, ob und wann die Verhandlungen weitergehen; bei TISA gibt es zwar einen Unterbruch, bis die neue Trump-Administration ihr Personal ausgewechselt hat, es ist aber anzuneh-

men, dass die Verhandlungen im Laufe des Jahres 2017 wiederaufgenommen werden; bei CETA läuft bereits der Unterzeichnungsprozess. Gerade bei CETA hat sich gezeigt, dass sich Widerstand lohnt: Heute stehen im Abkommen Klauseln, die ursprünglich nicht vorgesehen waren. So dürfen bestehende Schutzbestimmungen für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die Umwelt und den Datenschutz nicht aufgehoben werden, die Gesetzgebung in diesen Bereichen darf nicht

Die drei Abkommen sind völlig unterschiedlich in ihren Auswirkungen auf die Schweiz.

Aber: Alle drei setzen Entwicklungen in Gang, die nicht mehr umkehrbar sind.

beeinflusst werden. Auch soll – im Gegensatz zu TTIP – nicht ein privates Schiedsgericht Streitigkeiten schlichten, sondern ein öffentlich-rechtlicher Gerichtshof mit vollamtlichen Richterinnen und Richtern. Und: Entscheide dieses Gerichtshofs sind rekursfähig.

Von Economie Suisse oder von der FDP ist zu lesen, dass die Schweiz beim TTIP-Abkommen andocken soll. Was würde das bedeuten?

Länder, die bei TTIP andocken, übernehmen alle Regeln und Inhalte, ohne selber Vertragspartei zu sein. Das würde bedeu-

ten, dass die Schweiz zum Beispiel überhaupt keinen Einfluss darauf hätte, wer Streitigkeiten schlichtet: Aktuell ist nämlich vorgesehen, dass das private Schiedsgericht übernehmen. Und die Schweiz müsste auch ihre Rechtsentwicklung immer der EU und den USA anpassen: TTIP schreibt vor, dass vor Gesetzesänderungen die Vertragsparteien konsultiert werden müssen. Da die Schweiz aber nicht Vertragspartnerin ist, müsste sie zwar die anderen konsultieren, hätte aber umgekehrt keine Rechte.

Wie betrifft CETA die Schweiz?

CETA ist ein ähnliches Abkommen wie TTIP, aber die Vertragsparteien sind Kanada und die Europäische Union. CETA beinhaltet keine

Klausel, die den Anschluss weiterer Partner erlauben würde. Die Schweiz ist aber Mitglied der EFTA, und die EFTA und Kanada führen derzeit Gespräche darüber, ob die CETA-Inhalte in den bestehenden Freihandelsvertrag EFTA–Kanada übernommen werden.

Und wie sieht das bei TISA aus?

Da ist die Schweiz seit Anbeginn selber am Verhandlungstisch – die Verhandlungen finden übrigens auch in der Schweiz statt, nämlich in Genf. Die Schweizer Verhandlungsdelegation hat zwar in den bisherigen Offerten den Service public so gut es geht von den Bestimmungen des TISA-Abkommens ausgenommen. Wenn aber ganz Europa etwa bei der Bahn Betrieb und Infrastruktur trennt, kommt die Schweiz dennoch unter Druck. Die EU möchte, dass auch die Schweiz das vierte Eisenbahnpaket umsetzt. Was eine Trennung von Betrieb und Infrastruktur bringt, zeigt das Beispiel Grossbritannien: Dort wurde die Infrastrukturbetreiberin Railtrack privatisiert. Mit der Folge, dass ein grosser Teil des Immobilienbesitzes verkauft und den Aktionären hohe Dividenden ausbezahlt wurden, während beim Unterhalt gespart wurde und das Netz verlotterte. Schliesslich drohte ein Zusammenbruch des Schienenverkehrs, und Railtrack musste mit riesigen Verlusten wieder verstaatlicht werden. Dabei wurden nicht nur Steuergelder verschleudert, der tägliche Ärger über verspätete oder ausgefallene Züge war riesig. Und heute kostet eine Jahreskarte für eine einzelne Bahnstrecke

Darum geht es:

Transatlantic Trade and Investment Partnership, TTIP, ist ein geplantes Handelsabkommen zwischen der Europäischen Union und den Vereinigten Staaten, das die Schaffung einer transatlantischen Freihandelszone vorsieht. Ziel ist, den Handelsaustausch durch die Abschaffung von Zollrechten, die Harmonisierung von Normen und Regelungen sowie eine Öffnung der öffentlichen Ausschreibungen zu vereinfachen. Gegenwärtig gelten in Europa strengere Herstellungsnormen, beispielsweise ist es verboten, Wachstumshormone einzusetzen oder Pouletfleisch mit Chlor zu behandeln. In den USA hingegen sind diese Praktiken geläufig. Deshalb ist es nicht möglich, amerikanisches Pouletfleisch nach Europa zu importieren. Eine Harmonisierung der Normen könnte also zu einer Lockerung der europäischen Regeln führen.

Comprehensive Economic and Trade Agreement, CETA, ist ein europäisch-kanadisches Freihandelsabkommen, das ähnlich wie TTIP aufgebaut ist. CETA enthält umfassende Handels- und Zollerleichterungen. Für seine Kritiker gilt er auch als Testfall für das US-amerikanisch-europäische Transatlantische Freihandelsabkommen (TTIP/TAFTA). Umstritten ist insbesondere der sogenannte «Investitionsschutz», der es Unternehmen ermöglichen soll, bei veränderter Rechtslage von Staaten Schadensersatz zu fordern (Investor-State Dispute Settlement). Die Verhandlungen begannen im Jahre 2009, das Verhandlungsergebnis wurde am 26. September 2014 veröffentlicht. Das Abkommen bedarf nun noch der Legitimation durch das Europäische Parlament, den Rat der Europäischen Union wie auch durch die Parlamente der einzelnen Mitgliedsländer und es muss auch vom Kanadischen Parlament ratifiziert werden.

Trade in Service Agreement, TISA, ist ein Abkommen mit der Zielsetzung, grundsätzlich alle Dienstleistungen zu liberalisieren, also auch den gesamten Service public, vom Gesundheitswesen bis zum Strafvollzug, von der Müllabfuhr bis zum öffentlichen Verkehr, von der Bildung bis zu Post und Telekommunikation. Zwar können die Länder auf einer Ausnahmeliste einzelne Bereiche von TISA ausnehmen, aber TISA setzt eine Dynamik Richtung Deregulierung und Privatisierung des Service public und damit auch des öffentlichen Verkehrs in Gänge.

© zvg



Stefan Giger (58) ist Generalsekretär des VPOD. Ursprünglich Aargauer Sekundarlehrer, ist er seit 1989 beim VPOD und seit 2007 für internationale Fragen und Handelsverträge wie TTIP, TISA und CETA zuständig.

cke – etwa London–Brighton – mehr als in der Schweiz ein Generalabonnement ...

Beeinflusst die weltpolitische Lage die Abkommen? Grossbritannien tritt aus der EU aus, in den USA ist Donald Trump zum Präsidenten gewählt worden.

Sicherlich. Wenn Grossbritannien zur EU austritt, sind sie nicht mehr Partner dieser Abkommen. Betroffen werden auch gut 300 andere



TTIP etwa würde bedeuten, dass die Schweiz zum Beispiel überhaupt keinen Einfluss darauf hätte, wer Streitigkeiten schlichtet.

Handelsverträge der EU. Grossbritannien muss bei jedem einzelnen entscheiden und möglicherweise nachverhandeln, wie es weitergeht. Bezogen auf TTIP muss sich Grossbritannien entscheiden, ob sie andocken wollen, im Wissen, dass sie keinerlei Mitbestimmungsrecht haben werden.

Donald Trump hat sich vor den Wahlen immer nur zu TTIP, zum nordamerikanischen NAFTA-Abkommen und zum transpazifischen Abkommen TPP geäussert, aber nie zu TISA: Dieses Abkommen könnte er weiterverhandeln und erklären, dass er damit Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor sichert.

Weil aber in den USA bei einem Regierungswechsel stets die ganze Administration ausgetauscht wird, passiert im Moment gar nichts. Einen Rückzug von TISA kann ich

mir schlecht vorstellen: Das würde China die Möglichkeit eröffnen, an den Verhandlungen teilzunehmen und die Spielregeln im Dienstleistungssektor mitzubestimmen. Die Absicht der TISA-Staaten ist, das fertige Vertragswerk in die WTO zurückzuführen – damit sind die Regeln gesetzt und alle müssen sich fügen. Da werden die USA sicher mitreden wollen.

Das klingt alles sehr komplex: Was können wir als Bürgerinnen und Bürger tun?

Zum einen die Arbeit unterstützen, die wir im Komitee leisten: Das beginnt damit, dass möglichst viele den offenen Brief an Johann Schneider-Ammann unterzeichnen. Dann kämpfen wir dafür, dass TISA referendumsfähig wird. Dieses Referendum gilt es zu unterstützen – und dann natürlich die Abstimmung. Da bin ich zuversichtlich.

Was lässt Sie hoffen?

TISA hätte ursprünglich für die Schweiz nur auf der nationalen Ebene gelten sollen. Nun hat die EU verlangt, dass auch Kantons- und Gemeinderecht betroffen sind. Und das hat dann sehr direkte Auswirkungen: Heute etwa bearbeitet eine Aargauer Firma die Solothurner Steuererklärungen, die Daten sind auf einem Server in der Schweiz gespeichert. Damit gelten die schweizerischen Datenschutzbestimmungen und das bleibt auch so, denn bestehende Regelungen werden nicht angegriffen. Wird TISA aber unterzeichnet und der Kanton Bern will seine Daten ebenfalls von externen bearbeiten lassen, ist die Vorgabe, dass die Daten in der Schweiz gespeichert werden, nicht mehr zulässig – denn damit werden Inländer bevorzugt und das ist eine Diskriminierung. Schweizer Steuerdaten könnten somit auf Servern auf den Fidschi-Inseln landen: Und dass das die SVP will, kann ich mir schlicht nicht vorstellen!

Wieso ist der VCS gegen TTIP und Co.?

- Die Abkommen wollen die Privatisierung und Liberalisierung mehrerer Branchen einführen. Ob schon die Schweiz bei TISA den öffentlichen Verkehr explizit ausklammern möchte, ist nicht klar, ob es uns gelingen wird, das durchzusetzen.
- Das würde in erster Linie bedeuten, dass Unternehmen wie PostAuto oder SBB noch stärker auf Rentabilität setzen müssen, anstatt den Service public für alle Einwohner, auch in abgelegeneren Gegenden, zu garantieren.
- Insbesondere TTIP würde es erlauben, Handelshemmnisse bei privaten Schiedsgerichten einzuklagen, darunter könnte das Nachfahrverbot, die 40-Tonnen-Limite oder die LSVA fallen, über den Kopf des Souveräns hinweg.
- Die Freihandelsverträge fördern Transporte über weite Distanzen. Solange der Transport aber seine externen Kosten nicht zahlt und grosse umweltrelevante Probleme verursacht (CO₂, Schwefel, Stickoxid usw.), und daher zu billig ist, erachtet der VCS das als sehr problematisch.
- Dem VCS ist wichtig, dass unsere demokratischen Prozesse nicht von Freihandelsverträgen unterlaufen werden.

Weitere Informationen:

- www.verkehrsclub.ch/unsere-themen/politik/ttip
- Offener Brief: <http://konzerndiktatur-stoppen.ch/offener-brief-an-johann-schneider-ammann>
- Kampagnenseite vpod: <http://tisa-vpod.ch>

Radlerland Rügen

Rügen, Deutschlands grösste Insel, eignet sich bestens für kurze und lange Radtouren. Auf vielen gut ausgeschilderten Wegen kann man das schöne, wilde Eiland abseits der grossen Strandbäder erkunden, dabei einsame Buchten, kleine Dörfer mit Boddenhäfen und das weite Hinterland im Innern entdecken. Zum Ausruhen laden feinkörnigen Strände ein.

Eine besonders schöne Radtour beginnt in Putbus, das man mit dem Zug bequem via Hamburg oder Berlin und Stralsund erreicht.

Die Route führt rund 30 Kilometer weit über Lauterbach, Groß Stresow und Moritzdorf bis hin zur stillen Halbinsel Mönchgut. Oft geht es dabei direkt am Bodden entlang, einem vom offenen Meer abgetrennten Küstengewässer, dann durch kleine Waldstücke, in denen es nach Pilzen riecht, und über Hügel, die tolle Ausblicke auf die Landschaft im Südosten bieten.

In Moritzdorf setzt die Ruderfähre über nach Baabe auf die Halbinsel Mönchgut.

Die kürzeste Fährverbindung Norddeutschlands wird nicht mit grossen Schiffen unterhalten, sondern mit einem Ruderboot, in dem bis zu 15 Personen Platz finden. Fahrräder, E-Bikes und Kinderwagen dürfen ebenfalls mit übersetzen.



Lange Tradition: Kay-Uwe Strandmann ist Kapitän der Ruderfähre in Moritzdorf © TMV/Würtemberger



Platz am Meer: eine kleine Radlerpause am Bodden bei Lauterbach

© TMV/Würtemberger

Vom Ostseebad Baabe führt die Route über den Dünenweg, der Radweg geht nah am Strand entlang, ein kleiner Nadelwald trennt ihn von der Straße. In Göhren, mit knapp 1300 Einwohnern einer der wichtigsten Erholungsorte der Halbinsel, wird das Ziel dieser Tour erreicht. Hier kann man auf den «Rasenden Roland», die historische, dampfbetriebene Schmalspurbahn, umsteigen und wieder

zurück nach Putbus fahren oder sich am Sandstrand und in der Ostsee von den Strapazen der Tour erholen.

Informationen und Angebote für Ihre Ferien auf Rügen:

www.auf-nach-mv.de
info@auf-nach-mv.de,
 Buchungsservice:
 +49 (0)381 40 30 500



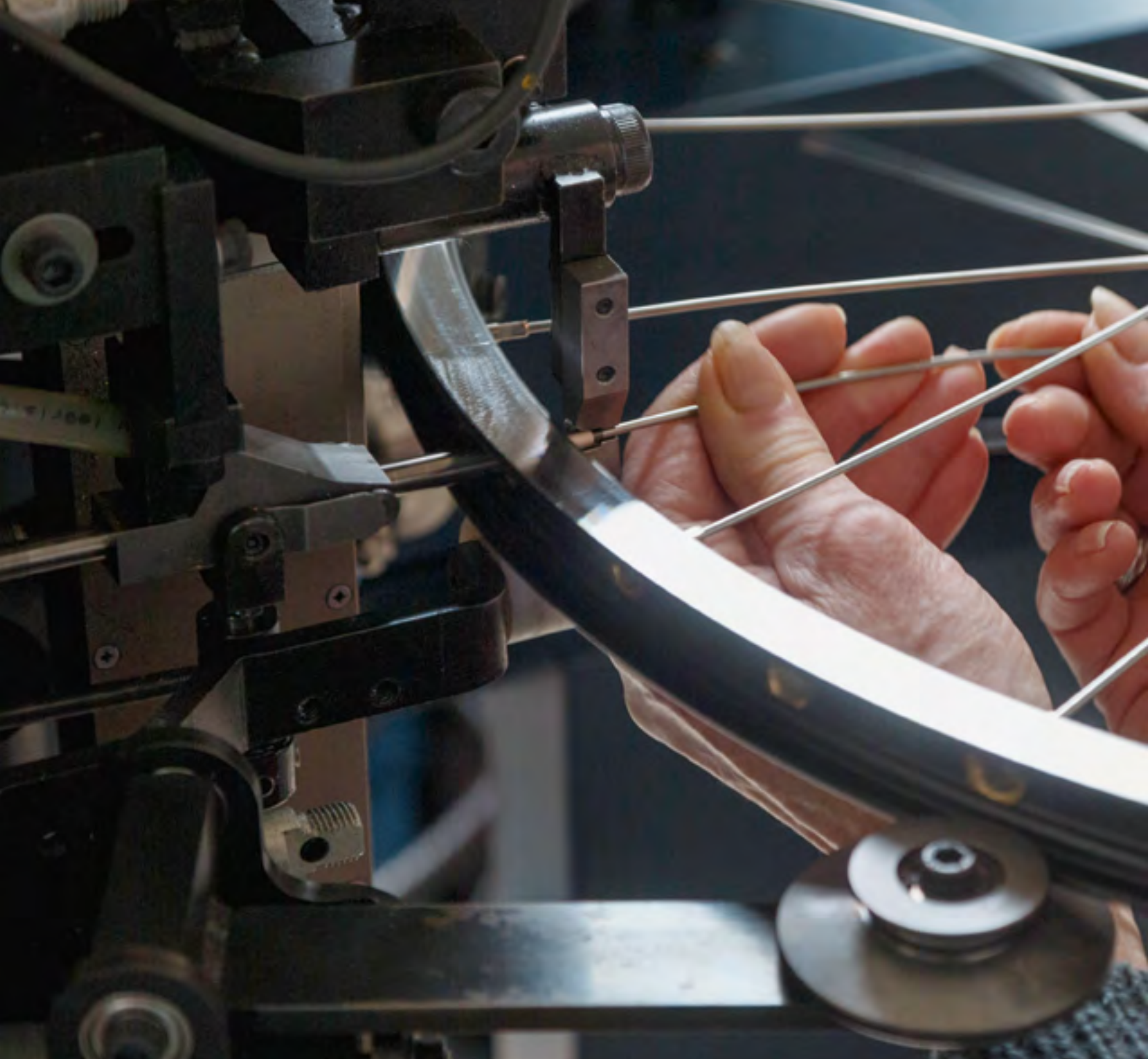
Das stilvolle Erlebnis im Alltag.



Die Urban-E-Bikes von FLYER.

Jetzt die FLYER Vielfalt entdecken und Ihr Lieblingsmodell Probe fahren
www.flyer-bikes.com/flyer_e-bikes_sortiment





Viel Handarbeit steckt hinter unserer Mobilität.

Operation graue Energie

Von Dominique Eva Rast

Mobilität ist selbstverständlich – aber woher kommen unsere Velos, Züge und Autos? Im Dossier werfen wir einen Blick hinter die Kulissen.



© VCS/François Gribbi

Energie, die vom Verbraucher nicht direkt eingekauft wird, jedoch für die Herstellung von Gütern sowie für Transport, Lagerung und Entsorgung benötigt wird: Das ist die Definition von grauer Energie. Es geht also um die Energie hinter dem Endprodukt, weder um den CO₂-Ausstoss noch um die Betriebsenergie.

So weit, so gut: Aber woher kommt denn nun unsere Mobilität? Was braucht es für eine moderne, nachhaltige Mobilität, die Mensch und Umwelt gerecht wird? Das Thema ist abstrakt und wer

anfängt, zu forschen, kommt vom Hundertsten ins Tausendste. Nur schon die Frage, aus wie vielen Einzelteilen etwa ein Velo besteht, führt sogar bei einem Velohersteller zu Gelächter und dann zu einem ratlosen Gesicht. Ein Zug – so die Auskunft von Stadler Rail – besteht aus mehreren Millionen Einzelteilen. All diese Einzelteile haben bei der Fertigung Energie verbraucht. Ist ein Zug dann mal auf der Schiene, kommt die Betriebsenergie ins Spiel. Fährt ein Zug also halb leer statt wie in der Hauptverkehrszeit

am frühen Morgen vollbesetzt durchs Land, braucht der einzelne Reisende im Vergleich viel Strom.

Wer seine Mobilität hinterfragt, leistet einen grossen Beitrag dazu, unsere Umwelt zu schützen und zu erhalten. Niemand streitet ab, dass Autofahren ab und zu nötig ist. Und die Tendenz vieler, gerade junger Menschen, Autos zu teilen oder Mitfahrgelegenheiten zu nutzen, gehen in die richtige Richtung. Der Einstieg in diese neue Mobilitätswelt mag kompliziert wirken. Aber sie ist nötig. ■

Graue Energie, Konsum, Reparatur: Und bei Ihnen?

Graue Energie ist ein spannendes Thema, über das zu wenig gesprochen wird. Aber was ist das eigentlich genau? Was bedeutet es für den Konsum? Und was ist wichtiger: Preis, Qualität oder Ethik? Wir haben uns in den Strassen von Biel umgehört, um mehr über Ihre Konsumgewohnheiten zu erfahren. Hier ein paar Auszüge. Vinzenz Schläfli und Camille Marion

Was ist graue Energie?

Jean-Joseph
Brunner, 83-jährig

«Hat das etwas mit dem Wetter von heute zu tun? (lacht) Nein, im Ernst, ich weiss nicht, was das ist.»

Nathalie Bousquet,
50-jährig

«Graue Energie? Nie etwas davon gehört...»

Alban Trachsel,
23-jährig

«Ich glaube, das hat etwas mit den Autos zu tun, oder? Ich bin mir nicht sicher, denke aber an eine Art Verschmutzung.»



«Keine Ahnung. Ich kenne nur die grüne Energie. Vermutlich ist graue Energie etwas zwischen guter und schlechter Energie»

Florian Heiniger, 31-jährig

wähle. Meine Kinder werden bald ihren Führerschein haben, das ändert die Dinge.»

«Ich besitze kein Auto, werde mir aber ein gebrauchtes kaufen.»



Martin Schober, 25-jährig

Wie sehen Ihre Konsum- und Reparaturgewohnheiten für Ihre Alltagsgegenstände aus? Wenn zum Beispiel das Radio oder das Telefon nicht mehr funktioniert, welche Lösung wählen Sie?

Christine Weber,
55-jährig

«Eigentlich lasse ich die Dinge, die nicht mehr funktionieren, gerne reparieren, manchmal geht das jedoch nicht. Leider ist es oft so, dass man besser etwas Neues kauft.»

Hassan Dhagane
Mohidin, 57-jährig

«Ich kaufe ein neues. Eigentlich sollte ich versuchen, die Dinge reparieren zu lassen, doch das kommt teurer, als ein neues Produkt zu kaufen.»

Haben Sie ein Auto? Wenn ja, ist es ein Occasions-Auto?

Sylvie Rohrbach,
59-jährig

«Ich habe ein Auto, das ich als Occasion gekauft habe. Wenn ich ein neues haben müsste, wäre es vermutlich wieder eine Occasion.»

Hassan Dhagane
Mohidin, 57-jährig

«Im Moment besitze ich kein Auto. Ich möchte gerne eine Occasion kaufen, leider habe ich nicht die Mittel dazu.»

Christine Weber,
55-jährig

«Ich habe kein Auto, benutze aber regelmässig das meines Freundes. Wenn ich eines kaufen müsste, würde ich vermutlich einen Neuwagen nehmen, mich aber bei den Elektromodellen oder den etwas saubereren Energien umsehen.»

Nathalie Bousquet,
50-jährig

«Ich habe ein Auto, das ich als Neuwagen gekauft habe. Aber wenn es mal nicht mehr läuft, weiss ich nicht, ob ich wieder einen Neuwagen

Alban Trachsel,
23-jährig

«Meistens lasse ich die Dinge reparieren, wenn sie nicht mehr funktionieren. Ich weiss, dass mich das manchmal mehr kostet, als wenn ich ein neues Produkt kaufen würde, aber ich versuche einfach, nicht zu viele Abfälle zu produzieren und Überkonsum zu vermeiden. In der Theorie ist das allerdings einfacher als in der Praxis!»



«Mein eigenes Auto habe ich oft reparieren lassen. In meinem Alter kaufe ich aber sicher kein neues Auto mehr.»

Christian Grünig, 78-jährig



© VCS / François Gribi

Was im Winter gefertigt wird, fährt dann im Sommer: Arnold Ramel mit Rahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren.

Ein Herz aus Stahl

Von Dominique Eva Rast

In Gretzenbach steht die einzige Fabrik der Schweiz, in welcher noch Velos mit Stahlrahmen gefertigt werden. Aarios setzt bewusst und mit Erfolg auf Qualität.

Eigentlich ist Arnold Ramel nicht mehr Chef von Aarios in Gretzenbach – seit einigen Jahren führt sein Sohn die Geschäfte der Fabrik für handgebaute Fahrräder. Aber die Leidenschaft für seine Velos ist spürbar: Mit grosser Zuneigung zeigt Ramel im Lager auf all die Rahmen, die in den Wintermonaten gelötet werden, um dann später als Velos durch die Welt zu fahren. «Mal kurz nach Patagonien» reise eine seiner Kundinnen, erzählt er. Dafür hat sie ihr Velo so umbauen lassen, dass es sich auseinanderschrauben und einfach verpacken lässt. 70 Jahre alt ist Arnold Ramel und man sieht es ihm nicht an. Die Augen blitzen, wenn er über Alurahmen aus China herzieht. Und mit Schalk hinter den Brillengläsern erklärt, er sei ja schon ein bisschen grün: Er denke an seine Grosskinder und es sei doch Blödsinn, Energie zu verschwenden, um sie dann wegzuworfen. Die spitze Bemerkung zielt auf die Konkurrenz, die Velos für 190 Franken auf den Markt wirft. Die Fahrräder von Aarios sind teurer – und dennoch preiswert: Ab 1300 Franken gibt es ein handgefertigtes, individuell angepasstes Velo. Ein «Vollblut-Reiserad» steht mit etwas über 6000 Franken im Katalog, lässt sich aber standardmässig zerlegen.

Rohre aus Italien

Hinter dem Preisunterschied steht das Herzstück der Velos: Der Rahmen. Bei Aarios ist dieser aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren, die aus Campagnola Cremasca in Italien kommen. Schwerer werden die Velos dadurch erstaunlicherweise nicht, aber stabiler und langlebiger. Und Ramel ist überzeugt, dass die Herstellung von Stahl weniger dreckig ist als die von Alu: «Denken Sie nur daran, was beim Bauxit-Abbau passiert.» Einmal den Suchbegriff im Internet eingeben reicht, um Ramel Recht geben zu müssen... Ein Alurahmen aus China kostet zwischen 20 und 30 Franken, ein Stahlrahmen aus der Schweiz das 15- bis 20-Fache. Und montiert werden Komponenten, die hauptsächlich aus Europa stammen: Die Naben kommen aus Deutschland, die Felgen aus Holland und die Speichen aus der Schweiz. Gewisse Teile kommen aus Asien, Ramel betont, dass er nur die höchste Qualität akzeptiere und verarbeite. Dadurch werden die Velos so langlebig, dass Aarios lebenslange Garantie auf Rahmen und Gabel geben kann. Angst, keine Nachfrage mehr zu haben, hat er keine: «Schauen Sie nur, wie viele schlechte Velos auf den Strassen sind.» Auf diese

Qualität weist Ramel immer wieder hin und davon ist er überzeugt: «Damit heben wir uns ab und setzen uns durch.» Durchzusetzen weiss sich Ramel: So verschickt er keine Offerten an Industriekundschaft, wenn er nicht ein Musterverlo zum Testen liefern kann. Nur so habe der Kunde eine Entscheidungsgrundlage und könne sich von der Qualität überzeugen. Mit diesem Schachzug hat Ramel schon den einen oder anderen Grosskunden gewonnen, davon zeugt eine gelbe Trottinettflotte, die auf den Einsatz in einem Spital warten. Natürlich mit gepumpten Pneus – von Hartgummi hält Ramel nichts: «Damit rutscht man aus, wenn es ein bisschen feucht ist auf dem Spitalboden.»

Alleine in der Schweiz

Es ist dieses Durchdachte, Detailverliebte und Qualitätsbesessene, das wohl den Unterschied macht: Aarios ist die einzige Fabrik für Fahrräder mit Stahlrahmen, die in der Schweiz überlebt hat. Und mit grossem Stolz genau darauf hinweist, dass die 15 Mitarbeiter in Gretzenbach jedes Jahr rund 1500 Fahrräder in der Schweiz nach schweizerischer Umweltgesetzgebung und mit minimaler Belastung für Mensch und Umwelt produzieren. ■

Leicht unterwegs in die Zukunft

Von Dominique Eva Rast

Bei Stadler Rail in Bussnang entsteht der Giruno, der neue Nord-Süd-Zug für die SBB: Das Prestigeobjekt setzt sich aus Millionen von Einzelteilen zusammen.

Hell ist es in den Fertigungshallen in Bussnang. Keine optische Täuschung, wie Daniel Löffel, Leiter Qualitäts-, Umwelt- und Arbeitssicherheitsmanagement, erklärt: «Wir rüsten komplett auf LED um. Das ist nicht nur energieeffizient, sondern auch viel besser für die Mitarbeitenden.» Bei der Arbeit im Tageslicht werde man weniger müde. Billig ist das nicht, eine einzige Leuchte kostet 1000 Franken – in einer der sechs Montagehallen allein hängen 112 Stück. Löffel ist es ein Anliegen, dass Stadler Energie spart oder effizient einsetzt. So schweissen teilweise Roboter in einem Arbeitsgang lange Nähte. Überflüssig werden die rund 1700 Mitarbeitenden in Bussnang nicht. «Die Roboter übernehmen eintönige Arbeiten und machen das Werk effizienter», betont Löffel.

Ab in den Süden

Auf drei Stockwerken entstehen Züge, vom Nahverkehrszug FLIRT, der sich zum Exportschlag entwickelt hat, bis zu massgeschneiderten Einzelwagen. Eben steht man noch neben den augen-

zinkernd «Hello Kitty» genannten Zügen für Finnland, schon öffnet sich eine neue Tür. Und dann schlägt das Bahnlehrer kurz einige Takte schneller: Der Giruno sieht aus, als stünde er kurz vor der Jungfernfahrt. Den ersten grossen Auftritt hatte er an der Fachmesse Inno Trans in Berlin im Herbst 2016. Ab Dezember 2019 verbindet er die Schweiz mit Italien. Das Fahrzeug setzt sich aus Millionen von Einzelteilen zusammen: Um einen Giruno zu bauen, müssen ungefähr 300 000 Artikel bei Sublieferanten bestellt werden, wobei diese Beschaffungsartikel aus vielen weiteren Subkomponenten bestehen können.

Leicht unterwegs

Projektleiter Franz Andenmatten erklärt, wie der Giruno möglichst energieeffizient wird, und nennt «drei Stellschrauben»: Fahrwiderstände reduzieren, Antriebe und Systeme effizient auslegen und betriebliche Aspekte optimieren. Ist das Fahrzeug auf der Schiene, ist es am Lokführer, nicht mit der höchstmöglichen, sondern mit der sinn-

vollsten Geschwindigkeit zu fahren, und an den Verkehrsplanern, die Länge der Züge an die Menschenmengen anzupassen. Ein Giruno misst 202 Meter und kann mit einem zweiten Fahrzeug kombiniert werden: Damit entstehen über 400 Meter lange Züge, ein Novum für die Schweiz und eine Herausforderung für gewisse Bahnhöfe mit (noch) zu kurzen Perrons. Die Fahrwiderstände überwindet der Giruno zum einen mit einem aerodynamisch optimierten Design, zum anderen mit einer Oberfläche, die möglichst wenig Luftwiderstand bietet. Dem Rollwiderstand von Metallrädern auf Metallschienen begegnen Andenmatten und sein Team mit einem möglichst leichten Fahrzeug. Dazu wurde konsequenter Leichtbau betrieben, etwa eine speziell entwickelte Bestuhlung.

Alu mehrheitlich aus der Schweiz

Leichtbau bedeutet Alu – bei Stadler wird ein grosser Teil des Aluminiums von Constellium (vormals Alcan Valais) geliefert. Löffel betont, dass man kurze Wege bevorzuge und möglichst mit regionalen Dienstleistern arbeite. So kommt der Strom aus dem Elektrizitätswerk Bussnang. Der Transport zwischen den Stadler-Werken Bussnang und dem rund 14 Kilometer entfernten Erlen erfolgt auf Niederflur-Güterwagen: Die Hallen in Bussnang sind zu kurz für den fertigen Giruno. Zusammengebaut wird in Erlen, dort kommen die Wagen auf die Drehgestelle. Von Erlen aus rollt ein erster Zug durch die Schweiz: Im April 2017 beginnen die Testfahrten. ■



© VCS/François Gribbi

Viel Platz und Zeit braucht es, bis der neue Zug fährt.



Ein genaues Auge ist nötig, damit die Busse zuverlässig fahren.

Busse aus der Manufaktur

Von Dominique Eva Rast

Im solothurnischen Bellach entstehen Elektrobusse, Anhänger und massgeschneiderte Postautos: Die Firma Hess ist überzeugt davon, dass die Zukunft der Mobilität elektrisch ist.

Das schmale, speziell für die Bergstrassen angefertigte Postauto bringt Yves Brügger gleich selber ins Malcantone: Hauptberuflich verkauft Brügger bei der Firma Hess in Bellach Busse und Trolleys. Als gelernter Automechaniker kann er alle Hess-Fahrzeuge selber fahren und tut das mit Vergnügen und einem gewissen stolzen Strahlen in den Augen. Hinter dem Steuerrad des gelben Gefährts fühlt er sich wohl und auf dem Rundgang durch die Werkstätte zeigt er, worum es bei Hess geht: Klassisches, ehrliches Handwerk. José Oreiro schraubt seit 29 Jahren für die Hess AG, der Elektriker Arif Keranovic setzt seit zehn Jahren mit Engelsgeduld Kabel ein und hält sich strikt an den Plan – sonst funktioniert der Trolleybus am Ende nämlich nicht. «Eigentlich sind wir eine Manufaktur», sagt Brügger. Hess stellt in der Schweiz jedes Jahr rund 80 Busse her, vor allem für die Schweiz und für Deutschland. Weltweit sind es aber 2400, dank dem «Co-Bolt»-System, das als Lizenz erhältlich ist. Wer sich an den Meccano-Baukasten erinnert, hat ein Déjà-vu, wenn er die Schienen, Schrauben und Klemmplatten sieht. Stück für Stück ent-

steht so aus Aluminium in Bellach ein Bus. Und, das betont Brügger: Die Fahrzeuge sind für eine Lebensdauer von 20 Jahren ausgelegt, halten meistens sogar länger. Das sei nachhaltig, sagt Brügger, denn die ganze Technik müsse nur einmal hergestellt werden. Das Aluminium stamme nicht aus der Schweiz, aber aus Europa und sei zu 100 Prozent recycelbar. Die Herkunft der Batterien ist rückverfolgbar. Auf die Lebensdauer eines Busses kommen zwei bis drei Batteriewechsel.

Diesel als Ausnahme

Das schmale Postauto fährt mit Diesel und ist damit die Ausnahme. «Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch, vor allem in der Stadt», so Brügger. Den ersten Trolleybus hat Hess 1940 für die Stadt Biel gebaut. Auch ein ganz frühes Hybridmodell gab es – einen Trolleybus, der für den Fall eines Stromausfalls einen Dieselgenerator dabei hatte. Solche Modelle gibt es auch heute: In Luxemburg fährt ein Hess-Bus in der Innenstadt mit Strom, für die Fahrt zum Flughafen unterstützt der Generator. Nachts werden die Batterien dann wieder komplett aufgeladen, damit der Bus tagsüber

ohne grosse Ladepausen verkehren kann. Auch so genannte Light Trams entstehen in Bellach, die bis zu 220 Passagiere befördern können. Angetrieben werden diese mit Strom aus einer Oberleitung. In diese oder in fahrzeugeigene Batterien speisen die Light Trams auch die Energie zurück, welche beim Bremsen entsteht.

Effizient unterwegs

Die Batterien sind auf dem Dach angebracht: «Wir wollen möglichst viele Passagiere befördern», sagt Brügger. Deshalb sind die Busse so konstruiert, dass der grösste Teil der Technik unter den Verschaltungen unter dem Dach befestigt ist. Unter dem Bus bleibt wenig Platz – die Fahrzeuge sind konsequent als Niederflerbusse konstruiert, zugänglich also für Reisende im Rollstuhl. Für München und andere Städte fertigt die Firma Hess Anhänger: Diese kommen unter der Woche morgens und abends zum Einsatz, wenn Schülerinnen und Pendler unterwegs sind. Ökologisch durchaus sinnvoll: Die Fahrzeuge werden dem Passagieraufkommen angepasst: Den Rest des Tages fahren sie so nicht halb leer herum und verbrauchen nicht unnötig Energie. ■

Was steckt hinter unseren Alltagsgegenständen?

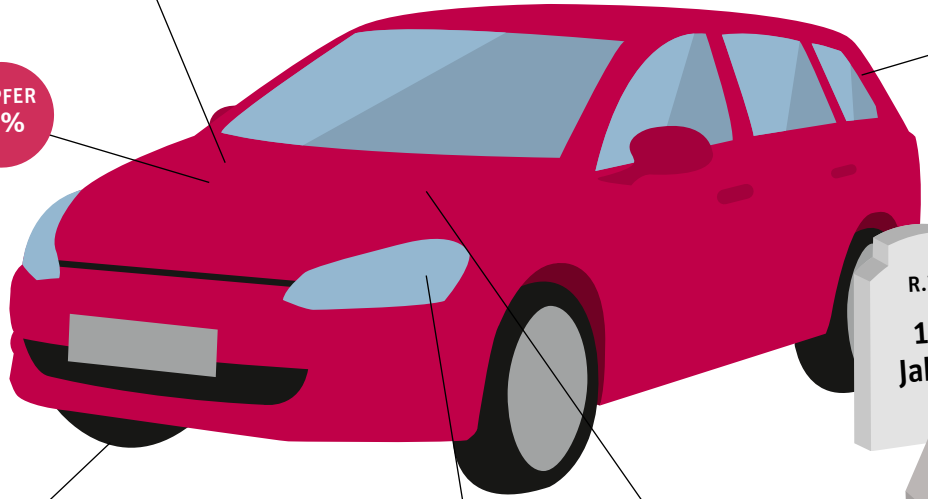


GRAUE ENERGIE
19,5 Jahre*
(17 121 kWh)

STAHL/
EISEN
60%

KUPFER
3%

GLAS
3%



R.I.P
16
Jahre

1457
kg

KUNST-
STOFFE
20%

SONSTIGES
4%

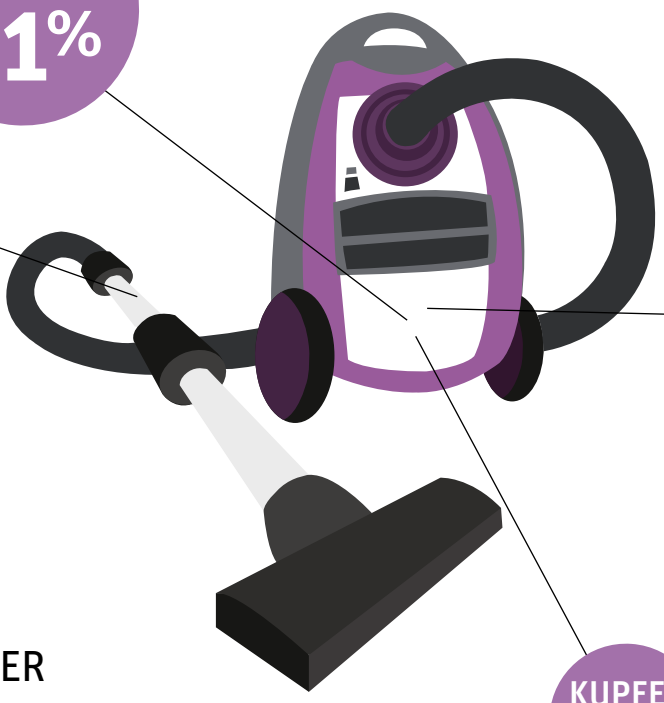
ALU
10%



GRAUE ENERGIE
79 Tage*
(189,7 kWh)

STAHL/
EISEN
21%

ALU
6%



R.I.P
20
Jahre

6,5
kg

LEBENSDAUER

LEERGEWICHT

KUPFER
8%

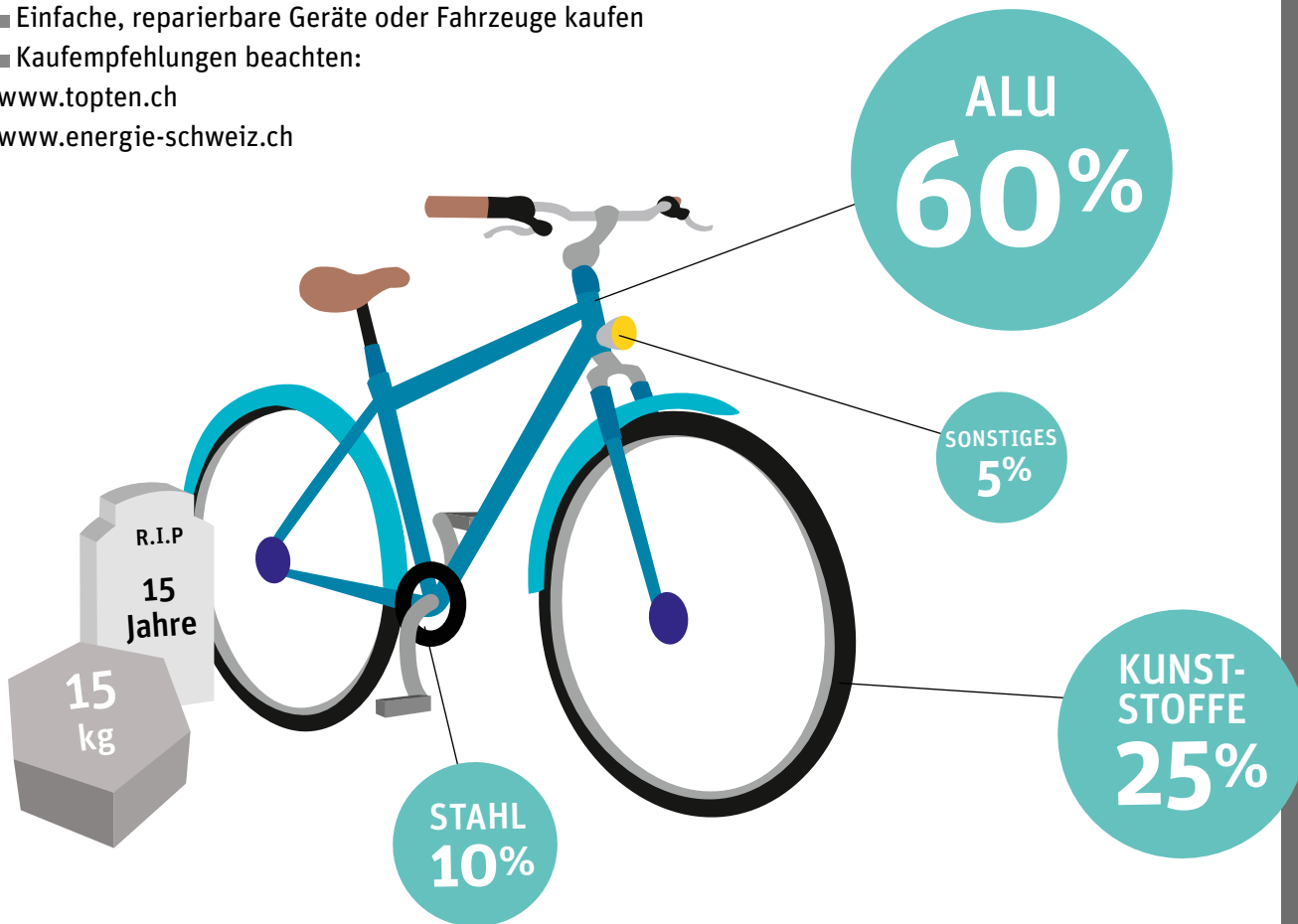
Wie lässt sich graue Energie vermeiden? Grundsätzlich gilt: Solange ein Gerät funktioniert, soll es nicht ersetzt werden, auch wenn es effizientere Neugeräte gibt.

Beim Kauf:

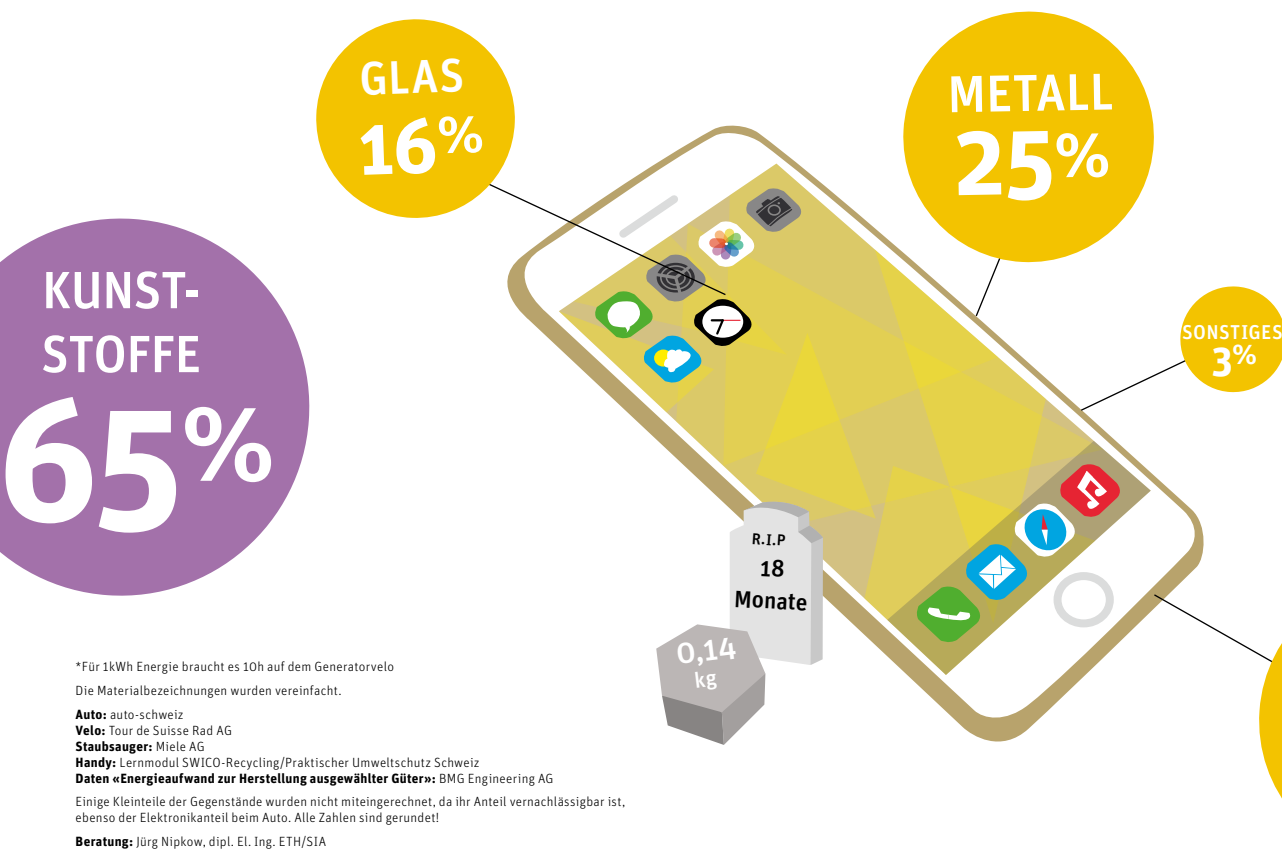
- Unbedingt auf die Energie-Etikette achten
- Einfache, reparierbare Geräte oder Fahrzeuge kaufen
- Kaufempfehlungen beachten:

www.topten.ch

www.energie-schweiz.ch



GRAUE ENERGIE
226 Tage*
(542,2 kWh)



GRAUE ENERGIE
17,5 Tage*
(42 kWh)

*Für 1kWh Energie braucht es 10h auf dem Generatorvelo
Die Materialbezeichnungen wurden vereinfacht.

Auto: auto-schweiz

Velo: Tour de Suisse Rad AG

Staubsauger: Miele AG

Handy: Lernmodul SWICO-Recycling/Praktischer Umweltschutz Schweiz

Daten «Energieaufwand zur Herstellung ausgewählter Güter»: BMG Engineering AG

Einige Kleinteile der Gegenstände wurden nicht miteingerechnet, da ihr Anteil vernachlässigbar ist, ebenso der Elektronikanteil beim Auto. Alle Zahlen sind gerundet!

Beratung: Jürg Nipkow, dipl. El. Ing. ETH/SIA

Welche Versicherungen für Ihr Velo?

Was für eine Velofahrerin, was für ein Velofahrer sind Sie? Welchen Schutz brauchen Sie? Mit unserem Vergleich finden Sie im Nu heraus, welche Versicherungen zu Ihnen passen.



© Olaser/iStockphoto



© Wavebreakmedia/iStockphoto



© Flyer

Der Pendler, die Pendlerin

Sie sind oft unterwegs, mit einem relativ günstigen Velo der Mittelklasse.

Wählen Sie: +

Die Sonntagsfahrerin

Sie fahren zum Vergnügen, mit einem relativ günstigen Velo der Mittelklasse.

Wählen Sie: +

Der Ehrgeizige

Sie fahren ein sportliches Modell, das Ihre hohen Anforderungen erfüllt.

oder

Der Elektrifizierte

Sie sind Besitzer eines E-Bikes.

Wählen Sie: + +

Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung

Der Zusatz «einfacher Diebstahl auswärts» der VCS-Hausratversicherung schliesst unter anderem Diebstahl von Fahrrädern, die Ihnen und Ihrer Familie gehören, mit ein. Die VCS-Privathaftpflichtversicherung schützt Sie

gegenüber Dritten bei Schäden, für die Sie haften, auch wenn Sie mit dem Velo unterwegs sind.

VCS-Verkehrs-Rechtsschutzversicherung

Als Radfaherin, als Fussgänger, Automobilistin oder Motorradfahrer hilft Ihnen diese Versicherung bei Verkehrsstreitfällen in der Schweiz und in Europa: ein Konflikt nach einem Unfall, Streitigkeiten beim Kauf eines

Fahrzeugs oder bei dessen Reparatur usw. Bedenkt man, dass die Prämie günstiger ist als eine einzige Anwaltsstunde, ist ein Rechtsschutz kein Luxus. Fr. 110.– pro Jahr.

«Zurich – to go!»-Bike-Versicherung

Ihr Velo ist wertvoll! Diese Versicherung schützt Sie nicht nur gegen Diebstahl Ihres Velos (höhere Summe als bei der Hausratversicherung), sondern

bietet ebenfalls Versicherungsschutz bei Schäden durch einen Unfall. Sie beinhaltet auch Leistungen im Falle einer Panne. Ab Fr. 99.– pro Jahr.

Informationen und Bestellungen unter www.verkehrsclub.ch/bike oder telefonisch unter 031 328 58 11.

Ein geschützter Parkplatz für Ihre Velos und E-Bikes

Der Frühling steht vor der Tür und damit wird auch das Velo bald wieder zum beliebten Nahverkehrsmittel. Leider fehlt zu Hause oft der Platz, um die Velos praktisch, sicher und wetterfest unterzustellen.

Velopa AG – als führender Schweizer Anbieter von Velounterständen für Private – hat die Lösung! Besuchen Sie die Ausstellungen in Dor-

nach oder Spreitenbach und lassen Sie sich von einem breiten Sortiment an offenen und geschlossenen Velounterständen inspirieren. Rufen Sie an und vereinbaren Sie ein unverbindliches Beratungsgespräch.

Velopa AG, Weidenstrasse 92, 4143 Dornach, www.velopa.ch, Telefon 061 705 50 80, home@velopa.ch



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 10% Rabatt auf

den Velounterständen BikeRoof, MiniVit und BikeSafe. Der Rabatt ist nur auf Standardmodellen gültig. Geben Sie bei der Bestellung (per Mail oder Telefon) Ihre VCS-Mitgliedernummer bekannt und Sie erhalten den Rabatt. Das Angebot ist gültig bis am 30. September 2017.

Hohe Sichtbarkeit – ein Plus an Sicherheit

Im Bereich City- und Fahrradricksack bietet Ortlieb mit dem «Velocity High Visibility Daypack» eine wasserdichte und leuchtstarke Lösung an! Bei Dunkelheit wird der gesamte Rucksack zu einem einzigen Reflektor. So kann man auch zu später Stunde beruhigt die Fahrt nach Hause antreten.



Mit einem Volumen von 24 Litern hat der handliche Rucksack genau die richtige Grösse für Arbeit, Schule oder Uni. Die ausknöpfbare Innentasche mit Reissverschluss bietet Platz für Schlüssel und Kleingeld. Dank dem robusten

Schaumpolsterrücken mit optimaler Hinterlüftung lässt sich der «Velocity High Visibility Daypack» sehr bequem tragen. Anatomisch geformte Träger mit Brustgurt, Hüftgurt und Tragegriff erhöhen den Tragekomfort zusätzlich. Der Kantschutz an den unteren Ecken schützt vor Abnutzung. An der Klettpatte kann zudem ein Rücklicht oder der Fahrradhelm befestigt werden.

Alle wasserdichten Produkte werden in Heilsbronn, Deutschland, hergestellt. Qualität «made in Germany» garantiert hochwertiges

Outdoor-Equipment für jeden Anspruch, bei jedem Wetter, in jedem Terrain.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Der «Velocity High Visibility Daypack» von Ortlieb ist in den Farben Neongelb-Reflexschwarz sowie reflexschwarz zum Preis von Fr. 149.– statt 189.– in der VCS-Boutique erhältlich. Angebot gültig bis 14. Mai 2017.

Weitere Angebote und Aktionen in den Inseraten der VCS-Boutique und unter www.vcs-boutique.ch. Die Boutique ist per Telefon 0848 612 612 erreichbar.

Visionäre Bahnprojekte – die Schweiz im Aufbruch

Eine Tunnel-Bahnverbindung von Adelboden nach Kandersteg oder eine Gletscherbahn von Sierre via Zinal nach Zermatt? Zwei Beispiele einer Reihe von Bahnprojekten, die geplant, aber nie realisiert wurden und die im Buch «Visionäre Bahnprojekte» vorgestellt werden.

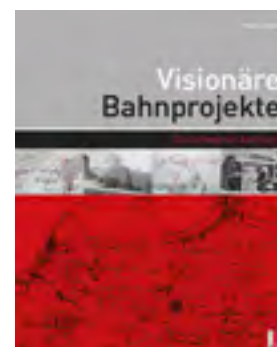
Visionen, Dynamik, Power! 1890 herrscht Aufbruchstimmung im jun-

gen Bundesstaat Schweiz. Unternehmer sprühen vor Ideen. Parlament und Bundesrat winken Eisenbahnprojekte durch, welche heute politisch chancenlos, finanziell unerschwinglich und ökologisch fragwürdig wären. Ob die Spitze der Jungfrau oder der Matterhorn-Gipfel, ob «Aussichtsturm Eiger» oder Einschienenbahn auf den Chasseral, kaum ein bekannter Gip-

fel bleibt vor Erschliessungsträumen verschont.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten das Buch für Fr. 70.– statt 98.– (inkl. Versandkosten). Bestellen Sie unter www.vcs-bonus.ch. Dort finden Sie auch noch weitere interessante Bücher aus dem AS Verlag, die Sie mit Rabatt erhalten.



Bei der Bestellung eines Bonusangebots benötigen Sie Ihre Mitgliedernummer. Diese finden Sie auf Ihrem Mitgliederausweis oder auf der Folie, in der das VCS-Magazin eingepackt ist (z. B. Kdnr 600000). Sollten Sie beides nicht zur Hand haben, helfen wir Ihnen gerne:
Tel. 031 328 58 58 oder mga@verkehrsclub.ch.



VAUDE-Luminum-Regenbekleidung – Regenschutz, der auffällt!

Wer auch bei Schmuddelwetter mit dem Fahrrad unterwegs ist, tut gut daran, sich mit reflektierenden Elementen an der Regen-ausrüstung besser sichtbar zu machen.

VAUDE hat die Luminum-Regenbekleidung speziell auf die Bedürfnisse von Velofahrerinnen und Velofahrern bei schlechten Witterungs- und Sichtbedingungen zugeschnitten. Breite Reflexionsstreifen auf Front, Rücken und den Seiten von Jacken und Hosen heben die Silhouette bei schlechten Lichtverhältnissen hervor und bieten dabei eine Sichtbarkeit von 360 Grad. Der Vorteil die-

ser Rundumausstattung mit Reflexelementen liegt auch darin, dass Radfahrer in Bewegung selbst aus grösseren Entfernungen als solche erkannt werden. Ist die komplette Jacke zudem noch in kräftig gelbem Farbton gehalten, wird der auffallende Effekt zusätzlich verstärkt.

Die Luminum-Regenjacke und -hose von VAUDE schützen zuver-

lässig vor Wind und Wetter, sind leger geschnitten und somit ideal für den Einsatz im Alltag. Regenjacke und Regen hose werden umweltfreundlich produziert und sind für Damen und Herren verfügbar.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VAUDE-Luminum-Jacket, Farbe gelb, zum Preis von Fr. 139.– statt 169.–
VAUDE-Luminum-Pants, Farbe schwarz, zum Preis von Fr. 99.– statt 119.–
Bestellbar bis Mitte April mit dem Rabattcode Velo17 bei der VCS-Boutique. Weitere Angebote und Aktionen in den Inseraten der VCS-Boutique und unter www.vcs-boutique.ch. Die Boutique ist per Telefon 0848 612 612 erreichbar.

Takashi – europäische Falträder mit japanischem Namen

Um hohe Zölle und lange und zeitintensive Transportwege zu vermeiden, hatten die Gründer der neuen jungen Marke Takashi die Idee, die Falträder in Europa zu produzieren. Das Design entstand in den Niederlanden, die Montage der Fahrräder erfolgt in Portugal.

Der Name Takashi kommt aus dem japanischen und ist gleichbedeutend mit edel, nobel, erfolgreich, gewinnend. Diese Prädikate sollten auch auf das neue Faltradel zutreffen. Entstanden sind mit dem Takashi Take 7 und Take 7D zwei technisch und qualitativ hochwertige Fahrräder zu attraktiven Preisen!

Das Takashi Take 7 ist mit 20-Zoll-Rädern und einer 7-Gang-Nabenschaltung von Nexus nur 12,9 Kilogramm leicht und hat ein attraktives Design. Es ist voll ausgerüstet mit Schutzblechen, Gepäckträger und Rücklicht. Das Faltradel kann gänzlich ohne Werkzeug gefaltet werden und findet zusammengeklappt auf

kleinem Raum Platz – ideal beim Transport im öffentlichen Verkehr.

Das Takashi Take 7 D kommt anstelle der Nabenschaltung mit einer Altus-Wechselschaltung von Shimano mit sieben Gängen.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder erhalten die Takashi Falträder fixfertig montiert samt zwei Packtaschen (im Wert von Fr. 120.–) zum Vorzugspreis in der VCS-Boutique (zuzüglich Transport Fr. 25.–).
• Takashi Take 7, 7-Gang-Nabenschaltung, schwarz matt: Fr. 795.– statt 895.– inkl. 2 Packtaschen.
• Takashi Take 7D, 7-Gang-Wech-

selschaltung, weiss: Fr. 695.– statt 795.– inkl. 2 Packtaschen. Bestellbar bis Mitte April bei der VCS-Boutique. Weitere Angebote und Aktionen in den Inseraten der VCS-Boutique und unter www.vcs-boutique.ch. Die Boutique ist per Telefon 0848 612 612 erreichbar.

Faltbügelschloss ABUS Bordo™ 6000 – einfach ausfalten und Velo abschliessen

Mit dem Bordo hat ABUS das Fahrradschloss revolutioniert und eine neue Schlossgattung etabliert – das Faltschloss. Flexibel, einfach, praktisch und trotzdem kompakt.

Durch die innovative Gelenkkonstruktion kann das gefaltete Schloss im Handyformat im Nu auf 90 Zentimeter Länge ausgefaltet und das Velo abgeschlossen oder an einem fixen Gegenstand angeschlossen werden.

Die Stäbe des Bordo sind fünf Millimeter stark und bestehen, wie das Gehäuse auch, aus gehärtetem Stahl. Die einzelnen Elemente sind mit einer hochfesten Spezialniete

verbunden. Dank dieser Ausführung erreicht das Faltschloss einen guten Schutz für das Velo bei mittlerem Diebstahlrisiko.

Die Zwei-Komponenten-Ummantelung vermeidet Lackschäden am Velo und die silikonähnliche Haptik erhöht den Komfort durch bessere Griffbarkeit. Das Schloss wird mit der neuen praktischen Clip-Halterung geliefert. Dadurch kann man das Schloss frontal abnehmen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
Das Faltschloss Bordo™ 6000 von ABUS ist in den Farben Rot oder Schwarz mit dem Rabattcode Velo17



zum Einführungspreis von Fr. 79.90 statt 99.90 in der VCS-Boutique erhältlich. Angebot gültig bis Mitte April 2017.

Weitere Angebote und Aktionen auf den Inseraten der VCS-Boutique und unter www.vcs-boutique.ch. Die Boutique ist per Telefon 0848 612 612 erreichbar.

Hochwertige und authentische Bioweine

Amiata hat für die Mitglieder des VCS wieder exklusiv ein Probierpaket zusammengestellt, das drei Spitzen-Bioweine aus Frankreich, Italien und Spanien enthält. Weinliebhaber und Geniesser, die wissen wollen, wer hinter den Produkten steht, werden die hohe Qualität dieser Bioweine schätzen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
Probierpaket mit 6 Flaschen (2 Flaschen pro Wein) für Fr. 98.– statt 118.20. (inkl. Porto/Versandkosten!). Bestellen Sie mit der Antwortkarte vorne auf der Umschlagklappe, auf www.vcs-bonus.ch oder über Tel. 071 250 10 15 (Amiata). Angebot gültig bis 15. Mai 2017.



Plantamura,
Contrada 2015
Ein Primitivo
der Extraklasse



Capitelles
des Mourgues 2013
Spitzen-Cru aus
alten Rebstöcken



Albet i Noya,
Ocell de Foc 2014
Kleinauflage vom
Spitzenwinzer

Veloland-Tourenführer

Erkunden Sie das Veloland Schweiz! Auf dem Velo dem Wasser entlang radeln, sich etwas abverlangen und die Bergroute bezwingen oder bei erfrischendem Gegenwind den Pass hinunterjagen – die Schweiz mit ihrer vielfältigen Landschaft bietet Radfahrern eine Vielzahl unterschiedlichster Routen.

Die von der Stiftung SchweizMobil durch den Werd Verlag herausgegebenen Führer «Veloland Schweiz» gibt es als Gesamtausgabe mit allen neun Regionen oder einzeln.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:
Sie erhalten den Gesamtführer «Veloland Schweiz» mit allen neun Regionen zum Preis von Fr. 39.– statt 49.–, die einzelnen Regionen für Fr. 15.– statt 20.– pro Ausgabe. Bestellen können Sie auf www.vcs-bonus.ch oder per Post (VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Bonusangebote, Postfach, 3001 Bern).



Band 1: Rhone-Route
Band 2: Rhein-Route
Band 3: Nord-Süd-Route
Band 4: Alpen-Panorama-Route
Band 5: Mittelland-Route
Band 6: Graubünden-Route
Band 7: Jura-Route
Band 8: Aare-Route
Band 9: Seen-Route

vcs boutique

Velohelm-Aktion 2017:
30.- Rabatt auf
alle Velohelme mit
Rabatt-Code: **Velo17**
Aktion gültig bis am 2. April 2017



30.- Rabatt

Velohelm uvex i-vo cc | 69.- statt 99.-
Der praktische Allrounder garantiert ergonomischen Tragekomfort. **Made in Germany.**
Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-60 cm
9436.F4 light blue | 9436.C8 green-black mat | 9436.K9 white-champagne | 9436.B3 black



30.- Rabatt

NEW

Velo- und E-Bikehelm uvex hlmt 5 bike pro | 69.- statt 99.-
Leichter Hartschalen-Helm mit komfortablem Sitz und knalligem Look für gute Sichtbarkeit.
Grössen (Kopfumfang): 55-58 cm • 58-61 cm
10910.P5 grey-pink mat | 10910.N2 pearl mat | 10910.P4 grey-lime mat



30.- Rabatt

Velohelm uvex city e | 69.- statt 99.-
Ideal für die City: gut belüftet, bequem zu tragen und gut sichtbar.
Made in Germany.
Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 57-61 cm
10341.M7 white/black | 10341.L6 black mat | 10341.E6 neon orange



30.- Rabatt

Velo- und E-Bikehelm uvex city v | 149.- statt 179.-
Der Hartschalen-Helm mit klappbarem Visier schützt zuverlässig vor Zugluft und Insekten. Hervorragender Sitz. **Made in Germany.**
Grössen (Kopfumfang): 55-58 cm • 58-61 cm
9438.D9 red-white | 9438.B3 black mat



Gesamte Helmschale als
vollflächiger 360°-Reflektor
30.- Rabatt

**Velohelm KED Spiri Two K-Star
360° Reflection | 109.- statt 139.-**
Velohelm mit komfortablem Sitz und 360° sichtbar! **Made in Germany.**
Grössen (Kopfumfang): 52-58 cm • 55-61 cm
10219.C6 green | 10219.F3 blue | 10219.K8 anthracite



Sportbrille uvex sportstyle | ab 149.-
Dank Variomatic Technologie tönen die Scheiben bei UV-Einstrahlung automatisch auf und ab. Aussehen kratzfest, innen beschlagfrei.

- ① uvex sportstyle 700 vario | 179.-
10222.Y6 black | 10222.T9 white
- ② uvex sportstyle 802 vario | 149.-
Breite normal: 10342.Y6 black | 10342.T9 white
Breite schmal: 10343.Y6 black | 10343.T9 white



VAUDE Covero Poncho II | 59.-
Der Regenponcho mit elastischem Bauchgurt ist rasch übergezogen.
Grössen: S • M • L • XL • XXL
9332.Z2 lemon



Rucksack Ortlieb Commuter Daypack City | 149.-
Wasserdichter Stadtrucksack mit grossem Hauptfach. Volumen: 20l.
10482.L3 stahlblau | 10482.O2 chili | 10482.M4 schwarz



Sportbrille uvex sportstyle 222 pola | 79.90
Polavision-Scheiben absorbieren Spiegelungen und störende Reflexe.
10911.J7 matte black | 10911.M3 black green | 10911.T9 white



Light & Motion Set: Urban 350/Vis 180 Micro | 99.90 statt 119.90 mit Rabatt-Code: Velo17
Hell leuchtendes Lichtset, das dank seitlichen Leuchten zusätzlich sichtbar macht. Mit integriertem Akku. Via USB-Buchse aufladbar.
10714 Velolichtset: Urban 350/Vis180 Micro



Hinterradtasche Ortlieb Back-Roller Plus | 179.-
In der geräumigen Packtasche ist die Ausrüstung wasserdicht verpackt. Aufhängesystem: Quick-Lock 2.1. Inhalt: 40 l. **Made in Germany.**
9853.G2 denim | 9853.G4 granit-schwarz | 9853.F8 limone-moosgrün



NEW



M men

W women

Isolationsjacke Ortovox Dufour Jacket | 269.–

Die leichte Jacke mit Wollfüllung für die Übergangszeit. Wind- und wasserabweisend. Material: 100 % Polyamid (Micro-Ripstop-Nylon) Füllung: 88 % Wolle, 12 % Polylactid.

MEN
Größen: S • M • L • XL
10914.02 mid aqua

WOMEN
Größen: S • M • L • XL
10913.01 aqua



NEW



M men

W women

Microfleece Ortovox Light Melange Jacket | 169.–

Die leichte, funktionale Jacke aus Merino-Mischgewebe hält warm. Material: 67 % Polyester, 26 % Merinowolle, 7 % Elasthan.

MEN
Größen: S • M • L • XL
10916.U1 grey blend

WOMEN
Größen: XS • S • M • L • XL
10915.U1 grey blend



NEW



M men

W women

T-Shirt Ortovox Cool Logo Shirt | 85.90

Der funktionale Mix aus Wolle und der Naturfaser Tencel sorgt für kühlen Klimakomfort. Material: 52% Merinowolle, 48% Tencel®.

MEN
Größen: S • M • L • XL
10919.02 mid aqua
10919.S2 night blue

WOMEN
Größen: S • M • L • XL
10918.V1 hot coral



NEW

W women

Natur pur auf der Haut – Icebreaker Merino-Shirts

Die feinen und leichten T-Shirts aus Merinowolle, mit minimalem Nylon-Anteil für eine höhere Langlebigkeit, tragen sich so kühl wie Baumwolle und sind geruchsneutral.

1 Kurzarm-Hemd Compass Shirt MEN | 139.90
Größen: S • M • L • XL • 2XL
11010.Z8 fathom hthr/rocket
11010.S7 fathom hthr

2 T-Shirt Sphere crewe Rock & Root MEN | 89.90
Größen: S • M • L • XL • 2XL
11009.Z2 capri heather
11009.W7 gritstone heather

3 T-Shirt Tech Lite T V Coast WOMEN | 89.90
Größen: XS • S • M • L • XL
10995.W7 gritstone heather

4 T-Shirt Tech Lite Nightsky WOMEN | 89.90
Größen: XS • S • M • L • XL
10997.Y8 soft pink heather



W women

M men

W M women & men

Freizeitschuh Scarpa Mojito | 139.–

Tragekomfort mit gutem Grip: Der bunte Schnürschuh aus Leder ist robust und passt fürs Büro genauso wie für die Freizeit.

Scarpa Mojito WOMEN
Größen: 36–42
8007.F7 mint
8007.W1 ocean

Scarpa Mojito MEN
Größen: 40–47
8008.G2 metal grey
8008.W1 ocean



M men

W women

Icebreaker Lifestyle Socken | ab 25.90

Luxuriöse Feinstricksocken für ganztägigen Tragekomfort.

MEN | 25.90
Größen: one size, ca. 41–46
10538.AA4 twister hthr/monsoon
11023.AA3 admiral/fathom hthr

WOMEN | 27.90
Größen: one size, ca. 36–41
11022.AA1 black/teardrop
11022.AA2 jet heather/lily



W women

Wohlfühlhose icebreaker Crush Pants | 149.90

Bequeme, kuschelige Wohlfühlhose mit figurschmeichelnder Rückenpassage zum Verwöhnen nach einem langen Tag. Material: 86% Merino, 10% Nylon, 4% Lycra.

Größen: XS • S • M • L • XL
10267.U6 metro heather/charcoal

ABSTIMMUNG BASEL-STADT, 21. MAI 2017

Ein Veloring für alle – und niemand verliert!

Fahren Sie mit Ihrem Velo mit gutem Gefühl über den Aeschenplatz, die Kreuzung beim Badischen Bahnhof oder um den Dorenbachkreisel? Wenn ja, dann gehören Sie zur Kategorie Alltagsprofi – gewohnt, im Velosattel mit anspruchsvollen Verkehrssituationen umzugehen. Nun stellen Sie sich bitte vor, Sie müssten zusammen mit Kindern, ihrer Grossmutter oder einem Freund aus dem Ausland über diese Plätze radeln. Keine schöne Vorstellung, oder? Genau hier setzt der Veloring Basel an.

Eine sichere Route ringsherum

Mit dem Veloring entsteht eine durchgehend sichere und deutlich markierte Route rund um die Basler Innenstadt. Ersteres ist entscheidend, weil schon eine einzige gefährliche Kreuzung (wie die oben aufgeführten) Leute von der Nutzung des Velos abhalten kann, so sicher befahrbar der Rest der Route auch sein mag. Wer auf dem Veloring zirkuliert, ist bei einmündenden Strassen vortrittsberechtigt, und Nebeneinanderfahren ist erlaubt. Selbstverständlich gilt dieses Vortrittsrecht nicht am Fussgängerstreifen und ebenso wenig gegenüber dem öffentlichen Verkehr und Hauptverkehrsstrassen mit viel Autoverkehr. Gezielte Massnahmen sorgen aber

dafür, dass das Kreuzen solcher Achsen auch unsicheren oder gemüthlichen Velofahrenden keine Schweissausbrüche beschert.

Nahtlos mit dem Netz verwoben

Der Veloring verbindet einige der wichtigsten Zielorte – Bahnhöfe, Universitätsgebäude, Arbeitsplatzgebiete, Parks – und fügt sich logisch und nahtlos ins städtische Veloroutennetz ein.

Mit einer Fussgänger- und Velobrücke über den Zoo hinweg (entlang der SNCF-Gleise, nicht über den Löwen, Erdmännchen und Bisons!) entsteht endlich eine sichere Verbindung zwischen Gundeli und Basel-West. Dafür wird ca. ein Drittel der fürs Gesamtprojekt nötigen 25 Millionen Franken eingesetzt.

Der Bund wird über das Agglomerationsprogramm einen weiteren Drittel beisteuern. Die restlichen Gelder sind für Markierungen und verschiedene bauliche Anpassungen vorgesehen. Zum Vergleich: Mit dem Geld für einen unsinnigen Gundeli-Tunnel könnte Basel 28 Veloringe bauen, und beim geplanten Rheintunnel unter der Osttangente verschlingen nur schon die Projektierungsarbeiten fast so viel Mittel wie der ganze Veloring. Die 1,4 Milliarden Franken für den Bau des Tunnels entsprechen den Kosten von 56 Veloringen.



Der Veloring Basel ergänzt das bestehende Velowegnetz und verbindet wichtige Ziele untereinander, durchgehend und sicher.

Entlastung für die Strassen

Der Veloring nimmt niemandem etwas weg – auch wenn das Gegenteil behauptet wird. Falls stellenweise überhaupt Parkplätze aufgehoben werden müssen, dann aus Sicherheitsgründen und damit zum Wohl aller Baslerinnen und Basler. Zu 90 Prozent verläuft die Route auf untergeordneten Strassen oder schon

bestehenden Velowegen. Bringt der Veloring erwartungsgemäss wieder mehr Menschen dazu, in den Velosattel zu steigen, wird auf Basels Strassen sogar Platz frei. Wo Platz ist für drei Autoverkehr-Ringe, hat es mehr als genug Platz für einen Veloring.

Florian Mathys, Vizepräsident VCS beider Basel, Initiativkomitee Veloring

Willkommen im Personenkomitee

Am 21. Mai 2017 stimmen wir an der Urne über den Veloring ab. Mit Ihrer Unterstützung fahren auf der neuen, durchgehenden Route rund um die Innenstadt ab 2022 Familien mit Kindern, begeisterte Velotouristinnen aus aller Welt, Ältere und Jüngere, kurz: alle, die nicht möglichst schnell, sondern möglichst sicher und gemüthlich von A nach B radeln wollen. Werben Sie heute schon im Familien- und Freundeskreis für ein Ja! Und werden Sie Mitglied im Personenkomitee für den Veloring Basel:

www.veloring.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

ABSTIMMUNG KANTON BERN, 21. MAI 2017

Nach der Referendums- nun die Abstimmungshürde!

Kurz und intensiv war die Sammelzeit, doch Ende Januar konnte das Komitee «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau!» 11 213 beglaubigte Unterschriften bei der Staatskanzlei Bern einreichen. Am 21. Mai 2017 können die Stimmberechtigten des Kantons Bern das Projekt stoppen.

In der Septembersession 2016 beschloss der Grosse Rat, zur Erhöhung der Verkehrskapazität in Aarwangen eine Umfahrungsstrasse zu bauen. Aus finanz- und umweltpolitischen Gründen ergriff ein breit abgestütztes Komitee unter der Leitung des VCS Bern dagegen das Referendum. Vier Argumente stehen im Vordergrund:

- Die Finanzierung des Strassenbaus ist mehr als unsicher. Ein solches Risiko darf der Kanton Bern mit seinen chronischen Finanznöten nicht eingehen.

- Die vorgesehene Umfahrung führt zum Verlust von wertvollem Kulturland und durchquert ein wichtiges Naherholungsgebiet, das national als Smaragdgebiet zertifiziert wurde.

- Die gewählte Variante führt zu mehr Verkehr und verlagert die bestehenden Probleme in die umliegenden Gemeinden.

- Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer/-innen, eines der zentralen Projektziele, lässt sich mit einer umfassenden Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Aarwangen deutlich günstiger und in kürzerer Zeit verbessern.

Die grosse Zahl von Unterschriften, gerade auch aus der Region, ist ein gutes Omen, aber verhindert ist diese Luxusstrasse damit natürlich noch lange nicht. Es ist nun Zeit für eine engagierte Kampagne im ganzen Kanton, um die Bevölkerung insbesondere über die massiven finanziellen und umweltpolitischen Folgen zu informieren, die der Bau der



Strasse nach sich ziehen würde.

Bei der Durchführung der Kampagne sind wir auf Ihre Unterstützung angewiesen. Helfen Sie uns, die Abstimmungszeitung in ausgewählte Briefkästen zu verteilen, und liken Sie unbedingt die Facebook-Seite «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau!». Möchten Sie Leserbriefe

verfassen oder die Kampagne lieber finanziell unterstützen? Dann melden Sie sich direkt bei uns, via info@vcs-be.ch oder Tel. 031 318 54 44. Herzlichen Dank!

Lisia Bürgi

Für weitere Informationen:
www.luxusstrasse-nein.ch

SOLOTHURN

Olten baut an seiner Zukunft – wir gestalten mit

Olten ist derzeit ein spannendes Terrain für den VCS. Zum einen zielen wir mit dem Projekt «Sälipark 2020» auf Verkehrsberuhigung im Bifangquartier ab. Grundsätzlich ist es ja positiv, wenn Einkaufszentren wie der Sälipark, der ausgebaut werden soll, dort stehen, wo viele Leute wohnen. Deshalb befürwortet der VCS das Projekt, erhebt aber gleichzeitig auch Einsprache: Er stellt sich gegen die vorgesehene Verkehrserschlies-

sung und die Zerstückelung der geplanten Begegnungszone.

Generell fordert der VCS die vollständige Erschliessung der Parkierungsanlage von Süden her. Nur so wird das Einkaufszentrum via Sälikreisel in alle Richtungen ans übergeordnete Strassennetz angebunden und die Schul- und Wohnzone im Bifangquartier entlastet. Nun heisst es die weitere Entwicklung abwarten; der VCS ist einer von 40 Einsprechern, die Nachbesserungen fordern. Der

Ball liegt jetzt beim Stadtrat.

Eine rundum gefreute Sache

Der zweite Hotspot ist der Bahnhofplatz. Bis 2023 soll er komplett neu gestaltet werden. Die allererste Information über den Stand der Planung fand im April 2011 statt. Am 19. Dezember 2016 wurden die Verbände nun über das Betriebs- und Gestaltungskonzept orientiert.

Vor sechs Jahren prangerten wir vor allem die ungenügende

Berücksichtigung des Langsamverkehrs an und machten entsprechende Vorschläge. Umso erfreuter stellen wir heute fest, wie positiv sich das Projekt seither entwickelt hat. Das aktuelle Konzept für diese Verkehrsdrehscheibe überzeugt, alle Nutzergruppen werden angemessen berücksichtigt. Die öffentliche Mitwirkung ist für die Zeit nach den Sommerferien geplant.

Christoph Bleuler, Vorstandsmitglied



Solothurn

Einladung zur Mitgliederversammlung

Mittwoch, 15. März 2017, im Besucherpavillon des Hybridwerks der Regio Energie Solothurn, Allmendweg 17, Zuchwil (Bushaltestelle Aarmatt)

Vorprogramm:

Besichtigung des Hybridwerks

■ ab 18.00 Uhr Eintreffen im Besucherpavillon

■ 18.15 Start zum Rundgang

Das Hybridwerk ist eine europaweit einzigartige Anlage zur Energiegewinnung. Sie erlaubt es, verschiedene Energieformen in

andere umzuwandeln: Strom in Gas, Gas in Strom, Strom und Gas in Wärme. Als Teil des Leuchtturmprogramms des Bundesamts für Energie leistet es einen Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie 2050: Es werden Techniken erprobt, die für den Umstieg von der Atom- auf erneuerbare Energien wegweisend sein können. Eine der grossen Herausforderungen besteht darin, die im Sommer im Überfluss vorhandene Energie der Sonne so zu spei-



Besichtigen Sie mit uns das Hybridwerk der Regio Energie Solothurn in Zuchwil!

chern, dass sie auch den Bedarf im Winter deckt.

www.hybridwerk.ch

■ 20.00 Uhr Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn im Besucherpavillon

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2016, Jahresbericht des Co-Präsidiiums, Kassen- und Revisionsbericht, Wahlen, Jahresprogramm 2017, Verschiedenes

■ 21.00 Uhr Apéro

Wir bitten Sie um Anmeldung (Adresse s.u.), damit wir die Füh-

rung im Werk und den Apéro planen können.

Protokoll, Jahresbericht und Jahresrechnung liegen an der MV auf und können vorab bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Traktandenanträge können bis Mittwoch, 1. März 2017, eingereicht werden:

info@vcs-so.ch oder VCS-SO, Postfach 804, 4501 Solothurn

Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme.

Der Vorstand

Einkaufen ohne Heimschleppen

In Solothurn und Zuchwil kann man sich Einkäufe per Velohauslieferdienst heimbringen lassen. Was der Umwelt dient, hilft gleichzeitig Benachteiligten beim Einstieg in den Arbeitsmarkt.

Buchstäblich unbeschwert einkaufen, weil man die Ware umgehend vor die Haustür geliefert bekommt: Das ist dank dem Hauslieferdienst Collectors seit Sommer 2016 in Solothurn und Zuchwil möglich. Pro 20 Kilo kostet der Service Fr. 4.50; wer ihn regelmässig nutzt, erwirbt am besten ein Jahresabonnement. Aktuell nehmen zwei Dutzend Geschäfte teil, darunter

grosse wie Migros, Coop, Denner und Manor.

Gekauft – gebracht – entsorgt

Doch es kommt noch besser, denn die Dienstleistung funktioniert auch in umgekehrter Richtung: Collectors holt Recycling-Güter wie Pet, Glas, Alu oder Batterien ab und führt sie der sachgerechten Entsorgung zu. Wichtig ist neben dem Um-

weltschutzeffekt auch der sozialpolitische Aspekt: durch die Schaffung von Beschäftigungsmöglichkeiten, welche die Integration in den Arbeitsmarkt fördern. Bis Ende 2016 war der Betrieb mit zwei Kurieren und zwei Mitarbeitern für die Disposition in einer Versuchsphase.

«Wir sind auf sehr gutem Kurs. Die Lieferungen nehmen stetig zu, und es macht Freude zu sehen, wie zufrieden Kunden und Geschäfte mit dem Service sind», sagt Geschäftsleiter Philipp Keel. Die Auswertung der Versuchsphase habe gezeigt, dass Collectors noch mehr Mittel in die Wer-

bung investieren müsse. Doch die definitive Betriebsaufnahme sei beschlossene Sache. In einer nächsten Phase soll das Angebot auf weitere Gemeinden rund um Solothurn ausgedehnt werden.

Hinter dem Projekt steht der Verein Collective, dem Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik, den Energiestädten Zuchwil und Solothurn, den Sozialdiensten und der 2000-Watt-Region Solothurn angehören. Der VCS Solothurn leistet einen Sponsoring-Beitrag.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

www.collectors-so.ch

Velobörsen



■ Samstag, 25. März, bei der Gewerbeschule in Solothurn

Annahme: 8–11 Uhr, Verkauf: 9–13 Uhr. Bitte Ausweis mitnehmen (ID, Pass, Fahrausweis). Es werden nur gebrauchte Velos aus der Region (Umkreis von 15 km) und max. 5 Velos pro Person angenommen. Händler aus der Region sind nur ausnahmsweise, nach vorhergehender Ab-

sprache mit dem Veranstalter, zugelassen. Händler ohne Berechtigung werden abgewiesen. Verkaufsfomulare vorbestellen bei: regula.aeppli@sunrise.ch

■ Samstag, 22. April, auf dem Marktplatz in Grenchen

Annahme: 8.15–11 Uhr, Verkauf: 9.15–13 Uhr. Seit über 20 Jahren organisiert und durchgeführt von der VCS-RG Grenchen.

■ Samstag, 29. April, auf der Alten Brücke in Olten

Annahme: 8–12 Uhr, Verkauf: 8.30–16 Uhr. Nur gebrauchte Velos aus der Region! Elektrovelos ausgeschlossen. Händler grundsätzlich nicht zugelassen (lokale Händler nur auf vorgängigen Antrag an info@igveloolten.ch), unangemeldet anwesende werden abgewiesen.

Die Autobahn ins Wohnquartier

Zürich



Stadt- und Kantonsregierung wollen trotz eklatanter Mängel an ihrem Megaprojekt Rosengartentunnel festhalten und diesem per Gesetz zum Durchbruch verhelfen. Eine Verkehrsentslastung für die Wohnquartiere und die Stadt ist nicht geplant, die neue Tramlinie dient als Alibi.

Zurück zur Verkehrsplanung der 70er-Jahre – mit einer vierspurigen Hochleistungsstrasse ins Herz der Stadt Zürich hinein, ohne jede Rücksicht auf Bevölkerung, Kosten und Stadtbild: Für 800 Millionen Franken soll ein Strassenzug von knapp 800 m Länge vom Autoverkehr «entlastet» werden – eine Million pro Laufmeter Rosengartenstrasse. Dazu müssen Häuser abgerissen werden, denn die Tunnelein- und -ausfahrten liegen mitten in einem Wohnquartier. Die dort Ansässigen leiden weiterhin unter mindestens 56000 Autofahrten pro Tag.

Die Verkehrslawine rollt weiter
Dabei ist Zürich bekanntlich lufthygienisches Sanierungsgebiet, und über ein Drittel der Stadtbevölkerung lebt an Strassen mit Lärmbelastungen jenseits der erlaubten Grenzwerte. Besonders belastet bleiben die

Menschen in den Stadtkreisen 3, 4, 5, 6 und 10, die trotz dem Rosengartentunnel nach wie vor eine permanente Verkehrslawine zu erdulden hätten.

Bei dieser Ausgangslage ist klar, dass dem geplanten Tram nur Alibifunktion zukommt – als grünes Mäntelchen, das die rein strassenseitige Planung besser aussehen lässt. Schafft man nämlich ein neues Tramangebot, müsste sich doch durch den Umsteigeeffekt der Autoverkehr massiv reduzieren lassen. Genau dies ist aber bewusst nicht geplant.

Neben den Bedürfnissen vorbei
Unberücksichtigt bleibt bei diesem planerischen Machwerk, dass Zürich West und Zürich Nord, Limmattal und Glattal heute schon perfekt durch die S-Bahn miteinander verbunden sind. Wenn zusätzliche Kapazitätsbedürfnisse bestehen,

dann nicht mehr im Zentrum der Stadt, sondern in der Peripherie, in den neuen Entwicklungsgebieten in Affoltern, Altstetten/Letzi Hirzenbach/Stettbach und Manegg. Für Autofahrten, die trotz gut ausgebautem öffentlichem Verkehr nicht zu ersetzen sind, stehen ab 2025 die ausgebaute Nordumfahrung und die bestehende Westumfahrung zur Verfügung. Ebenfalls ausser Acht lassen Stadt- und Kantonsregierung den verbindlichen Beschluss der Stadt Zürich, innert zehn Jahren den Autoverkehrsanteil um einen Drittel zu reduzieren.

Viel schneller dank Tempo 30
Wer die Belastung durch den Autoverkehr am Rosengarten lindern will, sollte nicht nochmals 15 Jahre warten. Die Realisierung der vom Gemeinderat schon beschlossenen Fussgängerstreifen und die bundesrechtlich vorgeschriebene Lärmsanierung, mittels Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h, würden die Lage der Quartierbevölkerung umgehend spürbar verbessern.

Markus Knauss/Gabi Petri

Aargau



MV 2017 der VCS-Sektion Aargau zur Aargauer Velopolitik

Wir laden Sie herzlich zur Mitgliederversammlung des VCS Aargau ein:

Donnerstag, 6. April 2017, im Odeon (Bahnhofplatz 11) in Brugg.

Nach dem statutarischen Teil um 18.30 Uhr wird im öffentlichen Teil, ab 19.30 Uhr, die Velopolitik des Kantons Aargau im Zentrum stehen. Bei Redaktionsschluss dieses Magazins standen leider noch nicht alle Details fest.

Für diese Informationen verweisen wir auf die Homepage des VCS Aargau (www.vcs-ag.ch), und wir werden unsere Mitglieder auch per Newsletter mit genaueren Informationen zur Veranstaltung einladen.

Die Unterlagen zur ordentlichen MV, wie die Jahresrechnung und der Jahresbericht, sind auf der Homepage des VCS Aargau einzusehen (ab Anfang März).

Quellenangabe: Visualisierung VCS Zürich



Die Regierung kann doch nicht behaupten, die Stadt werde entlastet, wenn das Projekt den Strassenraum beim Tunnel auf sieben Spuren ausweitet und dafür Häuser (u.a. das auf der Visualisierung rot eingerahmte Gebäude) abgerissen werden – dies mitten im Wohnquartier. So werden keine Probleme gelöst, sondern Probleme nur verschoben, für eine Milliarde Franken!



Bern

Einladung zur MV in Langenthal

Am Dienstag, 9. Mai 2017, hält die VCS-Sektion Bern ihre diesjährige Mitgliederversammlung ab, aus aktuellem Anlass in Langenthal (Angabe der Lokalität im VCS-Magazin 2/17). Anschliessend an den statutarischen Teil laden wir ein zu einem öffentlichen Podiumsgespräch zur kantonalen Abstimmung vom 21. Mai über das Referendum «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau».

■ 19.00 Uhr: Statutarischer Teil Traktanden:

1. Begrüssung; 2. Protokoll der Mitgliederversammlung 2016;

3. Jahresbericht 2016; 4. Rechnung 2016 (Revisorenbericht und Entlastung des Vorstandes); 5. Wahlen; 6. Schwerpunkte und Budget 2017; 7. Anträge der Mitglieder; 8. Verschiedenes

■ 20.00 Uhr: Podium zum Referendum «Nein zur Luxusstrasse im Oberaargau»

Anträge richten Sie bitte bis am 24. April 2017 schriftlich an info@vcs-be.ch, alles Weitere entnehmen Sie bitte dem VCS-Magazin Nr. 2 vom 27.4., der Website www.vcs-be.ch oder dem Newsletter der VCS-Sektion Bern.

REGIONALGRUPPE BIEL

Schöne Pläne – doch was davon wird wahr?

In den Städten Nidau und Biel ist die städtebauliche Begleitplanung für den Westast der A5 zur Mitwirkung durch die Bevölkerung aufgelegt worden. Die Mitwirkung erfolgt also, bevor das Westast-Ausführungsprojekt überhaupt publik ist. Dement-

sprechend hat man noch keine Kenntnis davon, wie das Autobahnstück, falls es wirklich gebaut werden sollte, im Detail aussieht.

Aus diesem Grund hat sich der Vorstand der VCS-Regionalgruppe Biel eingehend überlegt, ob er sich zu diesem Zeitpunkt

Die Solothurn-Moutier-Bahn bleibt!

Hoch erfreuliche Botschaft aus Bern: Das Bundesamt für Verkehr BAV hat entschieden, den Weissensteintunnel zu sanieren und damit die Solothurn-Moutier-Bahn SMB zu erhalten.

Am 4. Dezember 2014 reichte der VCS die Petition «Hände weg von der Solothurn-Moutier-Bahn!» beim Bund ein. Die über 17000 Unterschriften und die Arbeit des Pro-Weissensteintunnel-Komitees zeigten Wirkung: Die Kantone Solothurn und Bern sprachen sich klar gegen die Stilllegung der Bahnlinie aus, Solothurner Nationalräte setzten sich im Parlament ein, und nun, Mitte Februar, hat der Bund eingelenkt. Die SMB ist unverzichtbar für die Arbeitswege vieler Pendlerinnen und Pendler und den Transport von Schülerinnen und Schülern, sie entlastet die Strasse (Klus bei Balsthal!) und erspart Umwege und Stauzeiten.

Jetzt sind die Standortkantonen gefordert! Der VCS erwartet, dass sie für ein attraktives Angebot sorgen. Die Fahrzeiten der Busse im Thal müssen besser auf den Bahnverkehr abgestimmt und die Weissenstein-Seilbahn in den Tarifverbund einbezogen werden. Das Potenzial der Bahnlinie als Zubringer zum TGV Belfort-Montbéliard ist ernsthaft zu prüfen. Und die Bevölkerung ist eingeladen, die SMB zu nutzen, für den Arbeitsweg wie für die Reise auf den Berg.

Die VCS-Sektionen Bern, Solothurn, beider Basel und Jura danken dem Experten Daniel Cattin und allen, die unsere Petition unterstützt haben!

überhaupt äussern soll. In seinen Augen ist die gewählte Reihenfolge falsch; die städtebauliche Begleitplanung sollte auf einem genehmigten Ausführungsprojekt basieren.

Abspecken ist angesagt

Schöne Bilder, angedachte Bauungen: Mit den aufgelegten Plänen wird versucht, die Bevölkerung für diesen A5-Fortsatz einzunehmen und dem weiteren Erstarken des Komitees «Westast – so nicht» entgegenzuwirken. Die Umsetzung der präsentierten Ideen und Projekte ist aber alles andere als gesichert. Sie hängt komplett vom Willen und den Finanzen der öffentlichen Hand und möglicher Investoren ab – und ist dadurch noch unverbindlicher als die vorgesehenen, aber noch nicht mal geplanten

flankierenden Massnahmen zu den Autobahn-Teilstücken.

Der VCS folgt ganz und gar der Linie des Komitees «Westast – so nicht» und fordert den Verzicht auf die beiden stadunverträglichen Anschlüsse «Bienne Centre» und «Seevorstadt» sowie eine Redimensionierung von vier auf zwei Spuren. Der Westast soll eine Autobahn 3. Klasse sein, wie es dereinst auch die Fortsetzung der A5 am linken Bielerseeufer Richtung Neuenburg sein wird.

Mario Nobs, Geschäftsleiter RG Biel

Unsere nächsten (für Mitglieder öffentlichen!) Vorstandssitzungen finden statt am: Mittwoch, 2. Mai, und Mittwoch, 21. Juni 2017, 18.00 Uhr an der Aarbergstrasse 91 («Störchuchi») in Biel.





U-Abo-Initiative: Ziel erreicht

Der Klimawandel erfordert eine Verkehrswende und entsprechendes Bewusstsein. Ermutigende Zeichen dazu kommen aus dem Baselbiet, wo geplante Sparexperimente beim öffentlichen Verkehr breite Abwehrfronten ausgelöst haben.

Der Klimawandel findet statt, hier und jetzt. Wir wissen, dass sich die Welt grundlegend verändern wird, wenn wir weiterhin verschwenderisch fossile Brennstoffe nutzen. Es liegt auf der Hand, dass als Antwort auf den Klimawandel öffentliche Gelder investiert werden müssen, um das Schlimmste abzuwenden. Ein Grossteil davon muss in ambitionierte Projekte zur Emissionssenkung fliessen, beispielsweise in den Ausbau des ÖV-Netzes.

Überall aber prallt die Tatsache der Klimaerwärmung auf die Scheinlogik der Sparwut. Seit rund 30 Jahren wird immer weniger in den öffentlichen Sektor investiert – gerade auch im Kanton Basel-Landschaft. Die Förderung des Wirtschaftswachstums und ein ausgeglichener Staatshaushalt dienen als Rechtfertigung für kollektive Opfer in den Bereichen ÖV, Bildung, Gesundheit und Umweltschutz. Ich meine, wir dürfen nicht länger zulassen, dass die Preise im öffentlichen Verkehr steigen, während gleichzeitig der Service schlechter und das Autofahren billiger wird.

Im Nu über 4000 Unterschriften

Im Juli 2015 wurde die Absicht der Baselbieter Bau- und Umweltschutzdirektion publik, die Subventionen an das Umweltschutzabonnement (U-Abo) zu streichen, um jährlich 15,4 Mio.

Franken einzusparen. Damit war die Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte ernsthaft gefährdet. Das Ziel der U-Abo-Einführung vor über 30 Jahren war, möglichst viele Menschen zur Nutzung von Zug, Bus und Tram zu motivieren. Das ist zweifellos gelungen. Der Anteil von Abo-Besitzerinnen und -Besitzern am Fahrgastaufkommen ist im Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) höher als in allen anderen Tarif- oder Verkehrsverbänden der Schweiz. Neben der Einheitszone ist der vernünftige Preis der wichtigste Erfolgsfaktor.

So lancierten im August 2015 die Grünen BL, die SP BL, das junge grüne Bündnis nordwest (jgb), die JUSO BL, Pro Natura Baselland und der VCS beider Basel eine gemeinsame Volksinitiative, mit der die Beitragspflicht des Kantons an TNW-Abonnemente im Gesetz verankert werden sollte. In nur einem Monat kamen über 4000 Unterschriften zusammen. Dieser Druck seitens der Bevölkerung brachte die Regierung dazu, im Januar 2017 diese unsinnige Sparübung abzublenden. Die Initiative konnte zurückgezogen werden.

Wachsende Hoffnung für die S9

Das zweite aktuelle Beispiel für den Widerstand gegen die Abbaupläne beim öffentlichen Verkehr ist das «Baselbieter Komitee

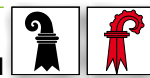
für den ÖV in den Randregionen». Einmal mehr möchte der Regierungsrat den Betrieb der S9 – das Läuferfingerli – einstellen. Doch auch dieses kurzsichtige Vorhaben scheint zum Scheitern verurteilt. Dem immerzu noch wachsenden Komitee gehören inzwischen Landräte aller Parteien an. Deshalb wächst auch die Hoffnung, dass der Landrat mehrheitlich für den Erhalt des Läuferfingerli stimmen wird.

Die Anzeichen mehren sich also, dass die Bevölkerung das Opfern von kollektiven Errungenschaften auf Kosten von

Mensch und Umwelt nicht zulassen wird. Doch damit die Mobilität umwelt- und klimaverträglich wird, braucht es nicht bloss den Erhalt des heutigen Angebots. Wir brauchen bessere ÖV-Verbindungen statt neuer Strassen, verdichtete Siedlungen mit kurzen Wegen zur Arbeit und zu Einkaufsmöglichkeiten, sichere und direktere Wegnetze für den Fuss- und den Veloverkehr sowie eine CO₂-Lenkungsabgabe auf Treibstoffe, kurz: eine nachhaltige Verkehrswende.

Anna Ott, Vorstandsmitglied

Basel-Stadt/Baselland



Das Läuferfingerli braucht Support

Werden auch Sie Mitglied des Komitees zum Erhalt des Läuferfingerli: entweder direkt über www.proS9.ch oder indem Sie uns anrufen: 061 311 11 77 oder 076 584 11 77.

Die Velobörse mit Kultstatus

Als VCS-Mitglied (Ausweis mitbringen!) sind Sie wiederum VIP am Velomärt Basel, mit exklusivem Zutritt schon um 9 Uhr. Wer noch nicht Mitglied ist, kann es online oder auch vor Ort noch werden, flüstern Sie es weiter (www.verkehrsclub.ch/mitgliedervorteile/mitglied-werden).

Helferinnen und Helfer (keine Vorkenntnisse nötig!) suchen wir für den Freitagabend, 21. April, und den ganzen Samstag, 22. April 2017. Vielen Dank!

Unser fröhliches Team freut sich auf Ihre/Deine Nachricht: simon.trinkler@gmail.com oder 076 584 11 77.

Vorankündigung: Mitgliederversammlung 2017

Montag, 22. Mai 2017, 18.15 Uhr, Markthalle Basel. Einladung und Details folgen per Post und demnächst auf www.vcs-blbs.ch.



Graubünden

An seiner Retraite im vergangenen Herbst hat der Vorstand des VCS Graubünden sich mit Matthias Müller, Leiter Public Affairs in der VCS-Zentrale in Bern, über die heutigen Möglichkeiten von professioneller Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation im VCS ausgetauscht

und zudem zwei Schwerpunkte für seine Arbeit im Jahr 2017 festgelegt. Das Wichtigste dazu hier im Überblick.

■ **1. Nein zur Kandidatur für Olympische Winterspiele 2026:** Stefan Grass übernahm die Koordination der kantonalen Abstimmungskampagne, und mit Jürg

Looser als Kassier war ein zweites Vorstandsmitglied in die Arbeit eingebunden, zu deren Finanzierung der VCS Graubünden Fr. 15 000.– beitrug. Die Bündner und die schweizerischen Umweltorganisationen sowie die SP Graubünden unterstützten das Komitee Olympiakritisches Graubünden mit insgesamt Fr. 70 000.–, zuzüglich privater Spenden von Fr. 35 000.– ergab sich ein Budget von Fr. 105 000.– für die NEIN-Kampagne.

Mehr dazu unter: www.olympia-nein.ch

■ **2. Unterstützung der Energiestrategie ES2050:** Keine neuen Atomkraftwerke, mehr erneuerbare Energien, weniger Energieverbrauch: Das sind die Pfeiler der ES2050. Das Parlament hat das erste Massnahmenpaket dazu bereinigt. Erneuerbare Energien sollen demnach so gefördert werden, dass mit ihnen bis in 20 Jahren viermal mehr Strom produziert wird als heute. Neben Biomasse, Sonnen- und Windenergie sollen auch grosse Wasserkraftwerke subventioniert



Andreas Thöny, Stefan Grass, Arne Hegland, Jürg Looser, Matthias Müller und Forti Anhorn (v.l.n.r.) besprachen an der Vorstandsretraite 2016 in erster Linie die Kampagne gegen die Bündner Olympiakandidatur.

werden. Insgesamt soll der Energieverbrauch zurückgehen. Am 21. Mai 2017 kommt die ES2050 vors Volk. Der VCS Schweiz unterstützt sie in der Umweltallianz und in der Klimaallianz. Der VCS Graubünden wird die kantonale Abstimmungskampagne, die unter Federführung des WWF steht, mit Fr. 1000.– unterstützen.

Stefan Grass

Klares Nein zur Olympia-Zwängerei

Mit satten 60 Prozent, also noch viel deutlicher als bei der Volksabstimmung zum gleichen Thema 2013, hat das Bündner Volk am 12. Februar eine Kandidatur des Kantons Graubünden für die Ausrichtung Olympischer Winterspiele abgelehnt. «Es ist ein Bekenntnis zur ökonomischen, sozialen und ökologischen Vernunft», kommentierte Stefan Grass, Leiter des gegnerischen Komitees, das Ergebnis. Das Komitee wertet es als Zeichen dafür, dass die Bündnerinnen und Bündner die Landschaft als Kapital erhalten und die Unterstützung von Breitensport, Ganzjahrestourismus, Bildung und Kultur nicht aufs Spiel setzen wollen.

Trotz der IOC-Agenda 2020 sei die Ausgangslage immer noch dieselbe: Die Schweiz müsste «noch immer gigantische Spiele mit hohen Kosten für Bund, Kanton und Host City organisieren». Mit Knebelverträgen zwingt das IOC die Organisatoren von Olympischen Spielen nach wie vor, unkalkulierbare Risiken mit finanziellen Garantien in Milliardenhöhe auf sich zu nehmen.

Die Diskussion über Sinn und Unsinn von Winterspielen in der Schweiz geht mit der Kandidatur «Sion 2026», die nun konkurrenzlos im Raum steht, nahtlos weiter.

Die Redaktion



Thurgau

Nachdem unsere Einsprache von den Gemeinden Wigoltingen und Müllheim abgelehnt wurde, hat die VCS-Sektion Thurgau gegen das Projekt «Fashion Outlet Edelreich» in Hasli Rekurs beim Baudepartement des Kantons eingereicht.

Es widerspricht der Vernunft

Dieses Outlet-Center ist ein Unding

und allen raumplanerischen Prinzipien, ein Einkaufszentrum mit 90 bis 120 Geschäften, 30 000 m² Verkaufsfläche und 750 Gastro-Sitzplätzen fernab einer grösseren Ortschaft auf die grüne Wiese zu bauen (unser Bild). Da es zu Fuss, mit dem Velo

und dem öffentlichen Verkehr schlecht erreichbar wäre, würden mehr als 90 Prozent der Beschäftigten und der Kundschaft mit dem Auto anreisen. An Wochenenden könnten bis zu 15 000 Leute das Outlet-Center besuchen, was zu Staus und Unfallgefahr auf den betroffenen Gemeindestrassen führen würde.

Zudem besteht ein erhebliches Risiko, dass das Ganze zu einer Investitionsruine verkommen könnte, da die Schweiz bereits

jetzt die grösste Outlet-Dichte Europas hat und der Online-Kauf auf Kosten des Detailhandels noch immer zunimmt. Auch wäre trotz zusätzlicher Massnahmen die Hochwassergefahr durch die Thur und den Kemmenbach nicht endgültig gebannt.

Peter Wildberger

Velobörse in Kreuzlingen

Samstag, 1. April 2017, im Park Haus Sallmann, Hauptstrasse 74
Annahme: 9 – 11 Uhr; Verkauf:
12 – 13.30 Uhr



Einladung zur Generalversammlung

■ **Donnerstag 16. März 2017, 18.35 Uhr, Rest. Linde, Schaan**

Impulsreferat von Andreas Pichler, Geschäftsführer von CIPRA International, zum Thema «Zukunftsfähige Mobilität in den Alpen – vom Reden zum Tun». Die offizielle Einladung zur GV erfolgt per Post.

Interessiert an Mobilitätsfragen? Gewillt, die Verkehrspolitik zu beeinflussen, statt nur die Faust im Sack zu machen? An der GV wird jeweils der Vorstand des VCL gewählt. Er kann Verstärkung immer brauchen, engagierte Frauen und Männer sind herzlich willkommen. Georg Sele erteilt dazu gerne Auskunft.

■ **News via E-Mail – VCL auf Facebook**

Etwa zehn Mal im Jahr informieren wir interessierte Mitglieder, derzeit sind es gut ein Drittel, via E-Mail über unsere Arbeit. Kurzes E-Mail an den VCL, und schon wirst auch Du damit bedient!

Auf der Homepage gibt's ständig Informationen zu aktuellen Projekten und Aktionen. Bitte deshalb regelmässig www.vcl.li > News konsultieren.

Auch via Facebook publizieren wir regelmässig Neuigkeiten – bitte als «Friend» anmelden: www.facebook.com > VCL-Verkehrs-Club-Liechtenstein

«Radfahren für Ihre Gesundheit»

Zur Förderung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel läuft noch bis am 31. März 2017 der Winter-Wettbewerb. Um bei der Verlosung dabei zu sein, muss die Meldung über die gefahrenen Kilometer bis spätestens am 4. April erfolgen.

Gleich anschliessend geht es los mit dem Sommer-Wettbewerb «Radfahren für Ihre Gesundheit» – vom 1. April bis 31. Oktober. Dem Hauptsponsor Hilti AG und den Sponsoren,

FKB – Die liechtensteinische Gesundheitskasse, ThyssenKrupp Presta AG und Swarovski AG, sei dafür auch an dieser Stelle gedankt.

Anmeldungen sind via Plattform www.fahrradwettbewerb.li ab 1.4.2017 möglich, auf der VCL-Homepage bieten wir weiterhin das Formular als pdf- und als xls-Datei an. Bei Fragen: T 232 54 53 oder E-Mail (vcl@powersurf.li) an den VCL.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



Neuer Steuermann am Ruder

Die VCS-Sektion Luzern hat Elias Vogler als neuen Geschäftsleiter gewählt. Er tritt die Nachfolge von Monique Frey an, die auf eine sehr erfolgreiche Amtszeit zurückblicken kann.

Mit grossem Einsatz, Fachwissen und viel Herzblut leitete Monique Frey die letzten sechs Jahre über die Geschäfte des VCS Luzern. In ihrer Ära hat der VCS manchen Erfolg feiern können, zum Beispiel für die Begrenzung des Autoverkehrs in der Stadt Luzern, zum Beispiel im Kampf gegen die Verschandelung des Seetals mit einer neuen Mega-

strasse. Monique hat beharrlich für den VCS zentrale Themen wie Tempo 30 oder überdimensionierte Parkplatzangebote bei neuen Überbauungen verfolgt. Sie verlässt die Stelle, da sie sich auf ihre beiden anderen grossen Herausforderungen als Kantonsrätin und als Beraterin in der Entwicklungszusammenarbeit konzentrieren will. Im Kantonsrat wird sie sich auch in Zukunft für unsere Anliegen einsetzen. Der VCS Luzern bedankt sich bei Monique Frey an dieser Stelle nochmals für ihre wertvolle Arbeit.

Willkommen, Elias Vogler

Anfang Jahr hat Elias Vogler das Ruder übernommen. Er ist gelernter Landschaftsgärtner und hat nach dem Bachelorstudium zum Umweltingenieur den Master in Betriebswirtschaft an der Hochschule Luzern abgeschlossen. Seit fünf Jahren arbeitet er im

Team der Luzerner Wanderwege. Mit der neuen Aufgabe beim VCS kann er sein Tätigkeitsfeld im Bereich der umweltschonenden Mobilität kräftig ausweiten. Der 30-jährige Grosswanger, heute in Luzern wohnhaft, ist ein passionierter Bergerklimmer, sei es auf dem Bike oder zu Fuss.

Gemeinsam mit dem Vorstand wird sich Elias für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität im Kanton einsetzen. Vordringliches Ziel bleibt, dem Bau des Durchgangsbahnhofs Luzern zum Durchbruch zu verhelfen und das Mega-Strassenprojekt Spange Nord in der vorliegenden Form zu verhindern. Der neue Geschäftsleiter freut sich darauf, den VCS in verschiedenen Projektgruppen und Gremien zu vertreten.

Die Arbeit wird uns so schnell nicht ausgehen: Mit unserer ÖV-Initiative setzen wir 2017 einen Schwerpunkt – für ein gutes Bus- und Bahnangebot! Wir wünschen Elias Vogler bei seiner

vielseitigen, spannenden Tätigkeit viel Befriedigung und Erfolg.

Michael Töngi, Präsident

Monique Frey übergibt die Geschäftsleitung des VCS Luzern an Elias Vogler.



Eingaben zum Bus- und Zugsangebot

Sind Sie mit den aktuellen Bus- und Zugverbindungen im Kanton Luzern zufrieden? Falls Sie Mängel sehen, melden Sie uns Ihre Verbesserungsvorschläge bis am 23. März 2017. Wir setzen uns für Ihre Anliegen ein.

info@vcs-lu.ch

Per Telefon: 041 420 34 44

Luzern





Ob-/Nidwalden

Neue Geschäftsführerin

Herzlich begrüssen wir im Team des VCS Ob- und Nidwalden die neue Geschäftsführerin Alice Wigger (36). Sie hat ihr Amt am 1. Februar 2017 angetreten. Der Vorstand freut sich auf die Zusammenarbeit mit ihr.

Geboren, aufgewachsen und zur Schule gegangen ist Alice in Ennetmoos und Stans (NW). Nach abgeschlossener KV-Lehre bei der Gärtnerei Kuster vertiefte Alice ihre Französischkenntnisse in Versoix (GE). Danach folgten Weiterbildungen zur Marketingplanerin und Personalfachfrau. Fundierte Berufserfahrungen sammelte sie namentlich in Bern, Neuenburg und Zürich.

Alice ist zudem ausgebildete Pilates- und Yogalehrerin und

unterrichtet mit grosser Leidenschaft. Als naturverbundene Person liebt sie es, ihre Freizeit möglichst draussen zu verbringen, sei es auf dem Bike, in der Luft am Gleitschirm oder an der Felswand beim Klettern. «Die Natur ist das kostbarste Gut, das wir haben», sagt Alice, «es freut mich, dass ich mich hier, wo ich verwurzelt bin, beim VCS dafür einsetzen kann.»

Der Vorstand



Einladung zur MV 2017

Herzlich willkommen zur diesjährigen Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Ob- und Nidwalden! Der Vorstand freut sich auf Ihr zahlreiches Erscheinen. Protokoll, Jahresbericht und Rechnung 2016 sowie Programm und Budget für 2017 können bei der Geschäftsstelle angefordert werden. Die Unterlagen liegen an der Versammlung auf.

■ Dienstag, 11. April 2017

Hotel Krone Sarnen, Brünigstrasse 13, Sarnen

■ 19.15 Uhr: Statutarischer Teil

Begrüssung / Wahl der Stimmenzählenden; Protokoll der MV 2016; Jahresbericht 2016; Rechnung 2016 und Revisorenbericht; Wahlen; Jahresprogramm 2017; Budget 2017; Anträge (bitte 10

Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); Verschiedenes

■ 20.15 Uhr: Thematischer Teil

Referat von Philipp Schubiger, Leiter Planung PostAuto Region Zentralschweiz zum Thema PostAuto sowie neue Angebote in den Kantonen Ob- und Nidwalden. Mit anschliessender Diskussionsrunde.

Haben Sie Interesse daran, die kantonale und kommunale Verkehrspolitik in Ob- und Nidwalden direkt zu beeinflussen? Wenn Ihnen eine nachhaltigere Mobilität am Herzen liegt, bieten wir Ihnen dafür eine ideale Plattform: als zukünftiges Vorstandsmitglied des VCS. Besondere Vorkenntnisse braucht es dafür keine. Unser Co-Präsident Daniel Daucourt – Tel. 077 445 73 67, daniel.daucourt@vcs-ownw.ch – erteilt gerne nähere Auskunft.



Zug

Einladung zur GV der VCS-Sektion Zug

Herzlich willkommen zur Generalversammlung. Sie findet statt am **Dienstag, 9. Mai 2017, 18.30 Uhr**, im Restaurant Colonia Italiana, Zugerbergstrasse 14, in Zug. Bitte Datum vormerken, genauere Infos folgen.

Vorstandsmitglied gesucht

Sind Sie an der Zuger Verkehrspolitik interessiert, möchten Sie sich aktiv für eine nachhaltige Mobilität einsetzen? Dann freut sich der Vorstand des VCS Zug, von Ihnen zu hören. Es sind keine speziellen Vorkenntnisse erforderlich für das Vorstandsamt. Nehmen Sie mit uns Kontakt auf: E-Mail info@vcs-zg.ch oder Tel. 041 780 88 38 (Nachricht hinterlassen).



Schwyz

Einladung zur Mitgliederversammlung

Herzliche Einladung zur 31. MV der VCS-Sektion Schwyz am **Di, 18. April 2017, 19 Uhr**, im Hotel Drei Könige, Paracelsuspark 1, Einsiedeln. – Beim vom VCS offerierten Apéro (ca. 20 Uhr) nehmen Vorstand und Geschäftsleitung gerne Ihre Anregungen entgegen.

Nach den offiziellen Traktanden, ab 20.15 Uhr, wird **Thomas Kückler, Vorsitzender der Ge-**

schäftsleitung der SOB, für uns eine Standortbestimmung zur zukünftigen Bahnerschliessung des Kantons Schwyz vornehmen und gerne auf Ihre Fragen eingehen.

Zusätzliche Traktanden können bis zwei Wochen vor der Mitgliederversammlung bei der Geschäftsstelle eingereicht werden.

Wir freuen uns auf Ihr zahlreiches Erscheinen.



Freiburg

Ein neues Einfallstor in die Stadt?

Im Zug der Erweiterung des Kantonsspitals, das am Stadtrand von Freiburg auf Boden der Gemeinde Villars-sur-Glâne steht, plant der Kanton eine neue Zufahrtsstrasse. Zunächst nur für den Baustellenverkehr genutzt, soll sie später 10000 Fahrzeuge pro Tag schlucken. In den aufgelegten Plänen ist der VCS leider auf etliche Mängel gestossen. Vor allem ist keinerlei ÖV-Infrastruktur vorgesehen und nichts dagegen vorgekehrt, dass diese Strasse zu einem zusätzlichen

Einfallstor in eine schon heute von Autos verstopfte Stadt wird.

In seiner Stellungnahme hat der VCS deshalb konkrete Massnahmen zugunsten des ÖV, einen Mobilitätsplan für das Spitalpersonal sowie eine vollständige Wabenlösung verlangt, die einen Autostrom Richtung Stadt unterbindet. Notabene: Der von zehn Gemeinden mitgetragene Agglomerationsplan der 3. Generation sieht eine Verringerung des motorisierten Individualverkehrs vor.

Gérald Collaud



Präsentation der Idee «Durchfahrt Zug» am «Filme für die Erde»-Festival.

Verkehrsführung Stadt Zug: Ein völlig neuer Ansatz

Mit der Ablehnung des Stadttunnelprojekts in der Volksabstimmung von 2015 wurde der Weg frei für neue Verkehrsmodelle für Zug. Unser Autor skizziert hier Grundidee und Ziele seines verkehrsplanerischen Ansatzes.

Möglichst viele Gebiete der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) zu befreien, so muss das übergeordnete Ziel lauten. Die dänische Hauptstadt Kopenhagen, eine der Vorzeigestädte in Sachen Veloförderung, macht vor, wie eine entsprechende Verkehrsplanung auszusehen hat. Der Veloverkehr erhält gleich viel Platz wie der MIV und die öffentlichen Verkehrsmittel. Die direkte Linie gehört wenn immer möglich dem Velo, dessen unschlagbare Trümpfe im geringen Platzverbrauch und seiner Emissionsfreiheit liegen. Mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung in Kopenhagen entfällt inzwischen auf lautlose, effiziente Zweirad.

Zug: ideal für Einbahnverkehr
Zugs Innenstadt verfügt im Norden mit Industrie-/Poststrasse und Bahnhof-/Baarerstrasse über zwei leistungsfähige parallele Strassenachsen. Werden diese zwischen MIV und Veloverkehr aufgeteilt, muss Ersterer im Einbahnregime geführt werden, damit sämtliche Parkhäuser erreichbar bleiben. Die zweite Spur kann dann als sichere Veloroute im Gegenverkehr verwendet werden. In der Bahnhofstrasse könnte die Velospur in die Vorstadt verlegt und die damit frei gewordene Autospur für den Fussverkehr oder eine Bushaltestelle verwendet werden.

Für den MIV stünde so in der Stadt zwar weniger Platz zur Verfügung, die Effizienz würde aber unter Umständen sogar verbessert, fallen durch eine konsequente Verkehrsführung doch sehr viele Konfliktpunkte weg.

Ganz konkret sähe das dann so aus: Die Hauptschlaufe der Einbahn führt von der Chamerstrasse über die Gartenstrasse in die Bahnhofstrasse Richtung Postplatz. Dadurch wird die Vorstadt vom MIV befreit. Dann geht's über die Poststrasse in die Industriestrasse und weiter in die Gubelstrasse. Eine weitere Schlaufe wäre mit Industrie- und Baarerstrasse nördlich der Gubelstrasse möglich. Interessant ist hier vor allem der Postplatz, wo lediglich noch ein Konfliktpunkt übrig bleibt: die Einfahrt in Richtung Poststrasse von der Baarer- und der Bahnhofstrasse her. Mit einem einfachen «Reissverschluss» ist auch dies lösbar.

Gewichtige Vorteile für alle

Damit das System effizient bleibt, muss ein guter Verkehrsfluss gewährleistet sein – indem die Zufahrten mit Pfortnersystemen ausgestattet werden. Zudem sollten, wegen der störenden Parkiermanöver, die Aussenparkplätze verschwinden. Auch eine Temporeduktion würde den Verkehrsfluss und damit die Systemeffizienz erhöhen.

Daraus resultiert nebst dem

Plus an MIV-freien Zonen:

- mehr Platz für den Langsamverkehr
- weniger Lärm dank besserem Verkehrsfluss
- erhöhte Sicherheit dank weniger Konfliktpunkten
- weniger MIV auch im Umland, da der Veloverkehr konsequent gefördert wird.

Ein wichtiger Nebeneffekt ist, dass die grossen Einkaufszentren Metalli, Neustadt, Manor und Coop-City mit dem Bahnhof in einer grossen MIV-freien Zone liegen würden. Die grossen Menschenströme zwischen diesen Zentren beeinträchtigen heute den Verkehrsfluss stark. Diese Behinderungen wären mit dem neuen Regime Vergangenheit.

Viel billiger als ein Tunnel

Im Vergleich zu einer Umfahrung im Berg sind die Kosten und das Risiko von Kostenüberschreitungen sehr gering. Das Gleiche gilt für den Unterhalt und nötige Sanierungen. Dazu kommt, dass sich die Kapazität für den MIV nur geringfügig erhöht und damit das restliche Strassennetz kaum zusätzlich belastet wird. Umwegfahrten sind mit diesem System zwar auch nicht zu vermeiden, hätten aber ein viel geringeres Ausmass, als dies beim Grossprojekt der Fall gewesen wäre.

In den Verkehrsplanungsbüros ist man sich einig, dass der MIV in den Städten kein taugliches Zukunftsmodell ist, und sucht dementsprechend nach Alternativen. Ein Stadttunnel

wäre insofern eher hinderlich gewesen: Er hätte den Handlungsspielraum stark eingeschränkt. Mit der intelligenteren Nutzung der vorhandenen Infrastruktur sind keine zusätzlichen, mögliche Lösungen behindernden Bauten notwendig. Der Nachteil gegenüber dem Tunnelprojekt ist, dass man die Durchfahrt nicht autofrei gestalten kann – wobei dies auch nur teilweise vorgesehen war.

Die Idee «Durchfahrt Zug» wurde am «Filme für die Erde»-Festival im September 2016 an einem Stand präsentiert, zudem auch in politischen Kreisen. An der Fachhochschule Rapperswil wird 2017 eine Bachelorarbeit diese und andere Ideen einer Beurteilung unterziehen. Wir sind gespannt auf die Resultate, welche auf diesen Sommer zu erwarten sind.

Philipp Kissling



Verantwortlich für den Inhalt der Beiträge sind die jeweiligen Firmen. Bilder: zVg.



Brompton-Events 2017

Neu bietet Brompton Schweiz zusammen mit ihren erfahrenen Tourenleitern ein abwechslungsreiches, kulturell reichhaltiges und geselliges Programm an: von der Schnitzeljagd in der Stadt über Wochenendtouren in den Bergen bis zur zehntägigen Ferienreise nach Venedig. Sportlich oder genussorientiert – für alle gibt es etwas Passendes.

Brompton-Falträder sind dank ihrem kompakten Faltrahmen mit jedem anderen Verkehrsmittel kombinierbar. Ob Zug, Bus, Schiff oder Seilbahn: überall sind sie einfach und kostenlos verstaut. Trotzdem fahren sie sich wie vollwertige Räder. Dies eröffnet neue Möglichkeiten in der kombinierten Mobilität.

Infos und Anmeldung unter: www.brompton.ch/events/de

Das Packster von Riese & Müller

Das Packster ist neben dem Load das zweite E-Cargobike von Riese & Müller. Grosse Variabilität und ein enormes Raumangebot garantiert das intelligente Ladekonzept: Kinder, Einkauf, Liefergut – durch entsprechendes Sicherungs- und Wetterschutzzubehör ist man für alle Fälle gerüstet. Neben den Basis-Boards und der Basis-Box gibt es auch eine Kids-Box für zwei Kinder. Als Wetterschutz dient ein passendes Kinderverdeck. Beim Packster gibt es die Möglichkeit, zwischen zwei Ladelängen zu wählen. Die kürzere Version hat eine Ladelänge von 60 Zentimetern, die längere Version, die auch für den professionell-gewerblichen Einsatz geeignet ist, hat eine Ladelänge von 80 Zentimetern, das Packster wird durch Bosch-Performance-Motoren angetrieben und ist mit der komfortablen NuVinci-Naben- oder einer sportlichen Kettenschaltung ausgestattet. Die Option «Dual Battery» erhöht die Akkukapazität auf 1000 Wh.



www.r-m.de

Patria Terra – der Weltenbummler

Wo der Asphalt aufhört, fängt die Reise mit dem Terra erst richtig an: Das legendäre Patria-Reiserad ist der Dauerbrenner bei den hart gesottene Reiseradlern. Hunderte Menschen haben auf dem Terra den Globus umrundet, kein Patria-Rad hat mehr Kontinente gesehen.

Sein bis zu 160 Kilogramm belastbarer Stahlrahmen ist für schwerste Aufgaben vorbereitet: Auch mit viel Gepäck verhält sich das Terra lauffähig, gutmütig und stets beherrschbar. In seinen Details wurde das Terra über Jahre hinweg optimiert. Patria hat das Terra im Dialog mit den Reisenden weiterentwickelt.

Dieses verlässliche Velo eignet sich hervorragend für den harten Pendleralltag zu jeder Jahreszeit.

www.diverso.ch



Kompakte, wasserfeste Lenkertasche

Die Ultimate6 S Plus erweitert die Lenkertaschenserie und kommt mit einem Volumen von 5 Litern als kompakte Variante daher. Ausgestattet ist die Ultimate6 S Plus mit einem magnetischen Deckelverschluss und einem transparenten Deckelfach für die Unterbringung von Smartphone oder Karte. Die abschliessbare Halterung und der abschliessbare Deckel sorgen dafür, dass der Tascheninhalt da bleibt, wo der Besitzer ihn zurückgelassen hat. Dank der Innentasche mit Reissverschluss ist auch für die Ordnung im Inneren der Tasche immer gesorgt. Die Ultimate6 S Plus aus strapazierfähigem Cordura-Gewebe ist in vier Farben erhältlich und selbstverständlich «made in Germany».

www.ortlieb.com



Fahradhelm B-VIS mit K-Vision-Visier

Mit dem neuen Helm B-Vis bringt KED eine weitere technische Innovation im Bereich der Fahrradhelme: das photochromatische K-Vision-Visier. Die neue Polycarbonat-Scheibe reagiert dynamisch auf wechselnde Lichtverhältnisse indem sich der Tönungsgrad von hell zu dunkel anpasst. Anstatt einer nur klaren oder statisch getönten Scheibe, welche entweder zu hell oder zu dunkel ist, wird die visuelle Wahrnehmung durch eine dynamische Kontrolle der Durchlässigkeit optimiert. Dies verbessert den Sehkomfort und die Sehleistung für mehr Sicherheit. Zusätzlich ist der Helm im hinteren Teil reflektierend und bietet so noch mehr Schutz im Strassenverkehr. Der B-VIS ist in den Farben Weiss und Anthrazit im Fachhandel ab sofort für Fr. 240.– erhältlich.

www.ked-helmsysteme.ch





Veloreisen – die Welt aktiv und nachhaltig entdecken

Auf Veloreisen ist der Weg das Ziel. Mit Liebe zum Detail hat der deutsche Veloreiseveranstalter BIKETEAM Radreisen weltweit die schönsten Strecken ausgewählt. Erfreuen Sie sich an mediterranen Landschaften wie der Provence, beobachten Sie die Veränderungen der Natur mit jedem Kilometer wie in Neuseeland oder dem forschen, aber grossartigen schottischen Hochland. Bei Reisen auf dem Trekkingvelo, Rennvelo oder Mountainbike werden Anforderungen von langsam-genussvoll bis sportlich-herausfordernd erfüllt. So ist man ganz nah dran an Land und Leuten, schont das Klima – nachhaltiger, bewusster und lebendiger kann man nicht unterwegs sein. BIKETEAM Radreisen ist CSR-zertifiziert und sitzt in Freiburg im Breisgau, einer Pionierstadt für nachhaltige Mobilität.

www.biketeam-radreisen.de

Mit Veloplus gut vorbereitet in die neue Saison starten

Langsam aber sicher werden die Tage wieder länger und die Temperaturen milder. Höchste Zeit, um Ihr Velo für die kommende Saison fit zu machen. Die Mechaniker von Veloplus verfügen über spezialisiertes Velo-Know-how und haben jetzt Kapazität für den jährlichen Gesundheitscheck von Bremsen, Schaltung, Rädern und vielem mehr. Machen Sie noch heute einen Termin und bringen Sie Ihren zweirädrigen Begleiter in die Veloplus-Veloclinic. Um auch für Ihre Gesundheit zu sorgen, empfiehlt Veloplus die LEONARDO-Ergonomieanalyse: Mit dem richtigen Sattel oder einer optimierten Einstellung von Lenker, Vorbau und Sitzhöhe kommen Sie in den Genuss von einem entspannten Fahrgefühl.

Mehr dazu finden Sie unter www.veloplus.ch.



Velopa Home – Velounterstände für zu Hause

Velopa ist führender Schweizer Anbieter von Velounterständen und Veloparkiersystemen. Mit unseren abschliessbaren oder offenen Unterständen bieten wir einen effektiven Schutz vor Witterungseinflüssen, Vandalismus und Diebstahl. Als Kunde profitieren Sie von innovativer Lösungsqualität, vom Erstkontakt über Vorort-Beratung, Planung, Herstellung bis zur Lieferung und Montage. Gerne beraten wir sie auch an einer unserer zahlreichen Messen, informieren sie sich auf unserer Website über die Daten.

Als VCS-Mitglied erhalten Sie jetzt eine Auswahl von Velounterständen mit einem Rabatt – beachten Sie dazu Seite 27!

www.velopa.ch



Schub macht glücklich – Faszination FLYER-E-Bikes

Seit den 90er-Jahren schreibt das E-Bike in Europa eine beispiellose Erfolgsgeschichte. Mit der Entwicklung der FLYER-E-Bikes leistete die Schweizer Firma Biketec Pionierarbeit. Mit traditioneller Sorgfalt, Innovationskraft und einem Auge für Design entstehen im Herzen der Schweiz die FLYER-E-Bikes. Ob zum Einkaufen, zur Arbeit oder in der Freizeit, auf einem FLYER werden die Wege kürzer, flacher und zum Spassfaktor!

Bei den FLYER-Fachhändlern und im FLYER-Werk in Huttwil stehen jetzt die neuesten FLYER-Modelle bereit für eine Probefahrt: Von den FLYER-Uproc-E-Mountainbikes für den Spass auf dem Trail bis zum komfortablen Trekkingbike oder Tiefeinsteiger mit elektronischer Schaltung – für jedes Bedürfnis das passende E-Bike.

www.flyer-bikes.com



Die Insel für alle und fast jedes

Von Urs Geiser

Mare e Monti heisst einer der korsischen Weitwanderwege – und hält präzise, was er verspricht. Ob Wassersport und Sandburgenbau, Velofahren oder Wandern angesagt ist, die «Insel der Schönheit» bietet dafür Gelegenheiten wie Sand am Meer.

Von Savona her angekommen, flanieren wir durch die Altstadtgassen von Île Rousse. Sein Herz scheint uns auf dem von Bistros gesäumten Platz in der Stadtmitte zu schlagen, wo auf ausgedehnten Sandflächen bis spätabends das Klacken von Kugeln und entsprechende Zurufe die Geräuschkulisse bestimmen. In einer Woche, sagt man uns,

steige ein internationales Pétanque-Turnier. Unser Ferienprojekt: rollende Planung, uns treiben lassen, viel baden und noch mehr wandern – beziehungsweise umgekehrt –, dazu ein Abstecher an die Südspitze, alles möglichst ohne Auto. Der kleine Zug, der von Île Rousse tagsüber zweistündlich nach Calvi fährt, erschliesst die traumhaft schön-

nen Strände dazwischen, so auch jenen von Algajola. Der Fahrpreis ist so stolz wie der Komfort gering, wir haben immerhin einen meerseitigen Stehplatz.

Eine kilometerlange, sichelförmige Bucht, dann sind wir da: Trotz Touristenrummel macht uns Calvi glücklich, mit seiner Zitadelle, wo Bougainvilleas mit den nordafrika-



Blick vom Wanderweg zwischen Tuarelli und Galéria auf die Mündung des Fangu und den von ihm geschaffenen XL-Sandstrand

zum Tanz. Und dazwischen ein magischer Moment: Rundherum die schroffen Felswände und -türme des Cirque de Bonifatu, der Blick geht zurück durch die Windungen des Tals – plötzlich bis aufs tiefblaue Meer hinaus. Calvi leuchtet zu uns herauf.

Am Fangu, im Badeparadies

Während die erste Etappe des «Tra Mare e Monti» von Calenzana, unweit von Calvi, zur Auberge de Bonifatu als leichte Halbtagestour einen idealen Einstieg bietet, kann der Weg von dort nach Tuarelli, so schön er ist und so viel Schatten Bäume und Macchiasträucher auch spenden, buchstäblich zur Durststrecke werden. Fünf, sechs Liter Wasser hätten wir mitschleppen müssen. Umso erfrischender fällt das Bad im Fangu aus, der gleich unterhalb der Terrasse des Gite de Tuarelli ein 100-Meter-Becken bildet.

Überhaupt, was für ein Fluss: Über Kilometer reiht sich ein Gumpen, ein Bassin ans andere. Ein Glück, dass wir uns mit einem deutschen Ehepaar angefreundet haben, das mit dem Auto angereist ist. So bekommen wir auch noch das obere Fango-Tal zu Gesicht. Nach dem Baden laben wir uns im «A Muvrella» an der hausgemachten Limonade. Ihr Hersteller ist ein beneidenswert gut gealterter Grossvater. Der hinzugestossene Enkel zeigt stolz Fotos, die ihn samt Freundin vor dem Capu Taffunatu zeigen, dem Elmer Martinsloch Korsikas. Wäre da nicht eine hartnäckige Wolkenbank, wir sähen das Naturwunder von blossen Auge, erklärt er uns und zeigt hoch hinauf. Einen Moment lang ist das Gebirge in überirdisch schöne Grün- und Olivtöne getaucht.

Korsikas gebrannte Wasser

Galéria. Mündung des Fangu, wo man abwechselnd süss und salzig baden kann. Elysische Ruhe am Dorfstrand, hier wollen wir bleiben. Der Utile-Laden erweist sich als sehr nützlich, vermittelt uns die Verkäuferin doch ein Privattaxi, um am Flughafen von Calvi Bargeld zu holen. Der einzige Bus, der werktags – von Porto her – nach Calvi fährt, hält gut drei Kilometer ausserhalb des Dorfs.

Ein neuer Hitzetag, der Deutsche geniesst das Hotel, der Schweizer wandert unter sengender Sonne Richtung Girolata, doch nicht

sehr weit, derweil das binationale Frauenteam Kajaks mietet und ins grosse Glück hinaus paddelt. «Ich verkomme zum Meeresgetier», verlaudet von unterwegs. Abends werfen wir, mit Ausblick auf die Bucht von Galéria, ein Vorurteil über Bord: dass man in Korsika selten wirklich gut esse. Im «Artigiana» ist vom Salat bis zum Dessert alles eine erstklassige Veredelung regionaler Frischprodukte. Im angegliederten Ladengeschäft gibt's, was Korsika-Tourist gern mit heimnehmen, von der Wildschweinterrine bis zu Alkoholika jeder Art. Feigen-, Kastanien- oder Erdbeerbaumfruchtschnaps waren uns schon ein Begriff. Der neu entdeckte Cédrat, das Destillat aus der Zitronatzitrone, müsste längst ein Exportartikel sein.

Die gerettete Meer-Berg-Bahn

Auf der Busfahrt von Bastia nach Porto Vecchio träumen wir vom korsischen VCS, der die von Hitler-Deutschland zerbombte Bahnlinie entlang der Ostküste auferstehen liesse. Immerhin: Auch jetzt, ausserhalb

nisch weissen Mauern um die Wette leuchten, mit der kleinen Beiz, die wir dort entdecken, mit der Hintergrundkulisse der Bucht, einem Bergkranz, an dessen Farben und Formen wir uns kaum sattsehen können.

Abstecher auf den GR 20

Meer und Berge, wo sonst ist die Symbiose zwischen ihnen so perfekt? Diese Frage stellen wir uns drei Tage später wieder, aus der Gegenperspektive. Von der Auberge de Bonifatu gemütlich zur Carrozzu-Hütte gewandert, steigen wir – mit dem Lac de la Muvrella als Tagesziel – in die dritte Etappe des legendären GR 20 (s. Kasten) ein, überqueren eine Hängebrücke und kraxeln dann eine abschüssige Talflanke hoch, froh darüber, dass die heiklen Stellen auf den Gletscherschliffplatten mit Ketten gesichert sind. Der Weg bleibt anspruchsvoll, aber es folgen auch spannende Passagen, teils mit feinstgestuftem Fels. Tritte allüberall, das Wandern wird

Reise- und Wanderführer

Mit «Korsika – Handbuch für individuelles Entdecken» (Reise Know-How Verlag) hat der Autor Wolfgang Kathe ein Standardwerk zu Land und Leuten, zu Geschichte und Kultur der Insel verfasst, das sich als ebenso kundiger wie hilfreicher und unterhaltsamer Begleiter erweist, dank unzähligen praktischen Tipps und gut geschriebenen Hintergrundinformationen. Daneben sind im Fachhandel zahlreiche weitere Reiseführer erhältlich, mit unterschiedlichen Schwerpunkten, so auch zu den verschiedenen Weitwanderwegen.

Der GR 20 bietet eine sehr anspruchsvolle Nord-Süd-Querung des gesamten korsischen Hochgebirges, die gute 14 Tage in Anspruch nimmt. Viel leichter und grundsätzlich ganzjährig begehbar ist der «Tra Mare e Monti», auf dem man in rund zehn Tagen von Calenzana nach Cargèse an der Westküste gehen kann.

Auch im Internet finden sich dazu ausführliche Beschreibungen und Angebote für geführte Touren.



Schnappschuss aus dem Zug nach Île Rousse.

Wer zum Muvrella-See aufsteigt, hat die grossartige Kulisse des Cirque de Bonifatu vor Augen – und zwischendurch Aussicht bis nach Calvi hinunter.

der Hauptsaison, fahren Busse bis nach Bonifacio (man bummle über die Kreidefelsen an den Strand beim Capo Pertusato!) und weiter nach Ajaccio, wo wir die spektakuläre Bahnfahrt über Vizzavona nach Corte (bis Bastia) antreten. Korsika erwies sich einmal mehr als wehrhaft, als ihm Paris in den 60er Jahren den «Train à Grandes Vibrations»

wegrationalisieren wollte, lesen wir in unserem exquisiten Reiseführer.

Seinem Hinweis auf den Bus, der um halbf von Corte nach Calacuccia auf der Niolo-Hochebene fährt, verdanken wir, dass wir als Abschlussbouquet von oben her auf grossartigem Weg durch die schier endlose Tavignano-Schlucht zurück an den Ausgangspunkt wan-

dern. Rast halten wir im Refuge a Sega, das Unterkunftsvarianten vom Mietzelt bis zum Doppelzimmer, Kastanienbäume (auf 1160 Meter!) und unwiderstehliche Badebecken zu bieten hat.

Tags darauf geht wohltuender Gewitterregen nieder. Die nette Hôtelière des «Du Nord» relativiert unser Bild, dass Korsikas Touristikbranche durch verfrühten Saisonschluss Chancen verpennt. «Im Oktober regnet es oft. Aber kommen Sie doch mal im November zu uns, da geniessen wir fast immer richtiggehend spätsommerliche Tage.» Wir lassen es uns gesagt sein. ■

Tipps, Tricks und Anreise

Anreise mit der Fähre, ab diversen Orten in Italien oder Frankreich. Es lohnt sich, die Angebote zu vergleichen (z. B. www.aferry.ch, www.ocean24.de, www.ferrylines.com).

■ Achtung teils langer Transfer zwischen Bahnhof und Fährhafen, v. a. in Savona empfiehlt es sich, ein Taxi zu nehmen.

■ Fahrkarten gibt es entweder direkt bei den Fährgesellschaften oder auf den Fähr-Vergleichsportalen.

■ Tipp: Picknick einpacken und auf Deck geniessen!

Unterwegs auf der Insel

■ Korsika ist mit dem öffentlichen Verkehr erlebbar, es braucht etwas Planung, viel Geduld und Freude an der Improvisation. Wer auf Nummer sicher gehen will, mietet ein Auto und fährt vorsichtig.

Unterkünfte

■ In der Nebensaison etwas Glückssache, aber es findet sich immer etwas. In der Hochsaison ist Reservieren Pflicht. www.hotelscorse.com

Tun

■ Genügend Zeit einplanen. Die Insel ist grösser, als man denkt, und verweilen lohnt sich.

■ In Corte das Musée de la Corse anschauen und die Aussicht von der Zitadelle geniessen. Auch für Kinder geeignet, spannende Wechselausstellungen. www.musee-corse.com

■ Im «Atelier de la Moutarde Corse» in Linguizetta Senf testen und kaufen, etwa den nussig-scharfen.

■ Im Bastia im «Le petit Vincent» essen, in Porto Vecchio im «A Cantinetta».

Lassen

■ Im Hochsommer nach Korsika reisen, ausser für Touren im Hochgebirge. Dann verliert die Insel von ihrem Zauber und ist einfach nur voll.

PATRIA
handgebaut in Deutschland

Sportlich Reisen mit dem Patria Randonneur



Das Modell RANDONNEUR ist nach dem Begriff für sportliche Tourenfahrer benannt. Entstanden aus der Liebe zur entspannten Randonneurkultur, soll dieses Rad als Begleiter auf Ihren künftigen Traumtours dienen.

DIVERSO

Walser & Rufer • 6372 Ennetmoos • 041 6107126 • www.diverso.ch



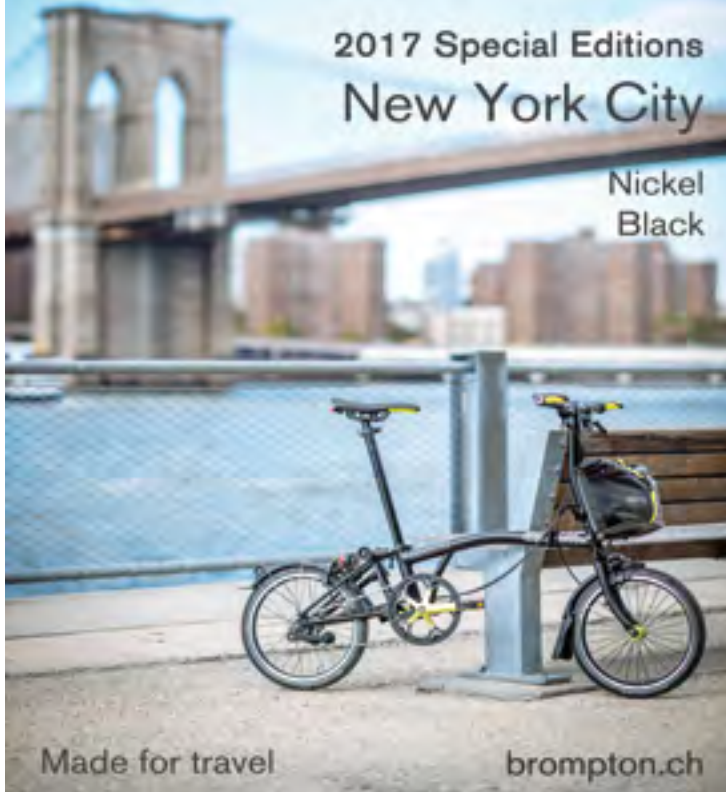
Unterstände für Velos.
www.velopa.ch

BROMPTON



2017 Special Editions
New York City

Nickel
Black



Made for travel

brompton.ch

VCS-Magazin 2017 – Terminplan für Inserate

Ausgabe	Inseratenschluss	Erscheinungsdatum
2/2017	27.03.2017	27.04.2017
3/2017	08.05.2017	15.06.2017
4/2017	07.08.2017	07.09.2017
5/2017	09.10.2017	09.11.2017

Auskünfte und Bestellungen:

VCS-Magazin, Inserate, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 38, inserate@verkehrsclub.ch
Für (Fliesssatz-)Kleininserate:
www.verkehrsclub.ch/kleininserate



Velopa AG | Weidenstrasse 92 | CH-4143 Dornach



**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

Am Fluss der Geschichte und des

Von Peter Krebs

Der Regnitz-Radweg führt in zwei Varianten von Nürnberg nach Bamberg und weiter an den Main, wo es eine Fortsetzungsmöglichkeit gibt. Höhepunkte sind Nürnberg, Erlangen, Bamberg – und das Bier.

Ein paar Kilometer unterhalb von Nürnberg fließen die Pegnitz und die Rednitz zusammen. Von da an heisst das fusionierte Gewässer Regnitz, es strömt durch flache Auen an schönen Städten vorbei. Nach gut 60 Kilometern mündet es in den Main. Entlang der Regnitz gibt es einen neuen Radweg oder besser gesagt: deren zwei. Einer verläuft meistens auf dem Damm des Rhein-Main-Donau-Kanals, der andere heisst Talweg. Er entfernt sich mal links, mal rechts von der Wasserader.

Nürnberg: Man kennt die fränkische Metropole wegen der Lebkuchen und wegen der Nürnberger Prozesse, an denen 1946 etliche der schlimmsten Nazi-Verbrecher verurteilt wurden. Sie hatten in den Jahren zuvor als bewunderte Helden an den Reichsparteitagen teilgenommen, die auf einem riesigen Areal vor der Stadt stattfanden. Nürnberg muss eine Stadt mit zwei Gesichtern sein, denkt man aus der Ferne. Sie hat aber mehr als zwei.

Reichstage und Parteitage

Lange bevor die Nazis Nürnberg zur Stadt der Reichsparteitage machten, war sie die Stadt der Reichstage. Oben auf der Burg versammelten sich von 1050 bis 1571 jeweils die deutschen Könige und Kaiser. Die Burg, ist eine von vielen Sehenswürdigkeiten im alten Kern, der von den teils erhaltenen Stadtmauern und seinen Toren begrenzt wird. Die Altstadt lag nach dem Zweiten Weltkrieg in Trümmern und wurde auf dem historischen Grundriss wieder aufgebaut. Etliche Kunstdenkmäler hat man restauriert. Auch die Frauenkirche, vor deren gotischer Fassade auf dem Hauptmarkt jeweils der berühmte Christkindlmarkt stattfindet. Es ist ein schöner, angenehmer Platz.

Am Vortag besuchte ich die Überreste des Reichsparteitagsgeländes. Es wirkt heute nutzlos und banal, gibt aber doch einen Eindruck vom Geist, vom Wahn der im Dritten Reich herrschte. Die verfallende Tribüne beim Zeppelfeld ist reine Fassade. Hit-

ler nahm auf diesem in Stein gemeisselten Imponiergehabe die Aufmärsche ab. Heute weiss die Stadt nicht so recht, wie sie mit dem ungeliebten Erbe umgehen soll. Ab und zu finden Motorradrennen statt.

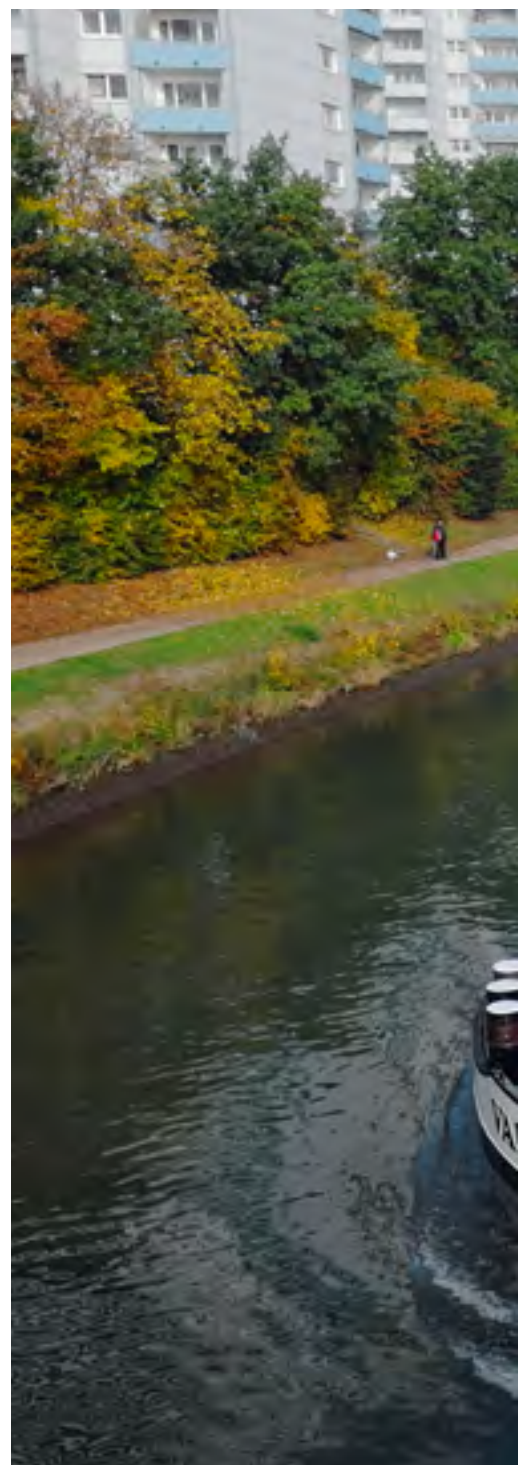
Ich kehre Nürnberg den Rücken und bin lautlos mit dem Velo unterwegs. Bis vor Erlangen sind die beiden Radwege vereint. Das Gelände ist flach, es rollt sich sehr leicht durch die teils renaturierten Auen. Man trifft am Ufer auf ein erstes restauriertes Wasserschöpftrad, von denen es einst Dutzende hatte. Am hölzernen Rad waren Eimer angebracht, die das Wasser in Kanäle schöpften. So bewässerten und düngten die Bauern in den trockenen Sommern ihre sandigen Böden, in denen in unseren Tagen im Frühjahr Spargel spriessen.

Hugenotten willkommen

Erlangen lohnt einen Abstecher. Die Stadt wirkt freundlich, grosszügig, mit schachbrettartig angelegten Gassen und wenig Verkehr im Zentrum. Fachwerkhäuser, wie sie sonst für Franken typisch sind, sucht man hier vergeblich. Die meisten Fassaden sind eher einfach; prächtig ist das Ensemble. Erlangen ist ein Kind der Aufklärung. Die Neustadt wurde für die aus Frankreich geflohenen Hugenotten gebaut. Der lutherische Markgraf bot den kalvinistischen Flüchtlingen das Niederlassungsrecht und garantierte ihnen die freie Ausübung ihres Glaubens. Er verfolgte damit auch wirtschaftliche Ziele für sein Fürstentum. Die Hugenotten galten als tüchtige Handwerker, die ihre Erzeugnisse in modernen Manufakturen herstellten.

Die Franken werden manchmal als mundfaul beschrieben. Man sollte aufpassen mit solchen Clichés. In Erlangen gibt mir ein

Eine der beiden Velowege im Regnitztal führt über den Rhein-Main-Donau-Kanal, der den Atlantik mit dem Schwarzen Meer verbindet.



Biers

Nützliche Informationen

Anreise nach Nürnberg: Mit IC-Zügen ab Zürich via Stuttgart oder ab Basel via Mannheim

Rückreise ab Bamberg: Mit RE- und IC-Zügen via Nürnberg, Stuttgart nach Zürich oder via Hanau nach Basel

Hinweis: Kein Velotransport in ICE-Zügen, in spezielle Hülle verpackt (Tranzbag usw.) kann das Velo mitgenommen werden.

Weitere Infos: <http://www.regnitzradweg.de>

Unter dem Stichwort «Tourbegleiter» kann ein Prospekt mit Karte bestellt werden.





© Peter Krebs

Die malerische Altstadt von Bamberg ist einer der Höhepunkte der Tour.

Die flüssige Rauchwurst

Noch eine Attraktion sollte man nicht vergessen: Bamberg ist eine berühmte Bierstadt. Zwar gibt es heute nicht mehr 65 Brauereien wie 1818, als Bier ein Grundnahrungsmittel war, aber immerhin noch deren neun. Die berühmteste ist das Brauerei-Restaurant Schlenkerla, gelegen in einem schmucken Altstadthaus, wo es wenig Licht und viel Betrieb gibt. Das Personal schenkt auch Rauchbier aus, eine Bamberger Spezialität. Den Geschmack erhält es vom Malz, das über einem Buchenholzfeuer getrocknet wird. Das Bier schmeckt wie eine flüssige Rauchwurst und ist gewöhnungsbedürftig, wie schon ein alter Spruch weiss: «Dieweilen aber das Gebräu beim ersten Trunk etwas fremd schmecken könnt', laß dir's nicht verdrießen, denn bald wirst du innehaben, daß der Durst nit nachläßt.»

Wenn das Bier verraucht ist und man wieder einen klaren Kopf hat, ist Folgendes gut zu wissen: Von Bamberg aus führt der Radweg ein paar Kilometer weiter bis zur Mündung der Regnitz in den Main. Hier vereinigt er sich mit dem Main-Radweg, der den kurzen Regnitz-Radweg erweitert und die Veloreise ins Frankenland erst recht lohnend macht. Bis Mainz sind es immerhin noch rund 400 Kilometer. Und dort wartet ja dann der Rhein-Radweg: schöne Aussichten für Velozipedenisten. ■

freundlicher Herr gerne und lange Auskunft, als ich mich nach den Sehenswürdigkeit erkundige. Der Bootsmann, der mich mit seiner alten Fähre bei Pettstatt über die Regnitz transportiert, ist hingegen so wortkarg, dass es schon fast weh tut. Meine Fragen findet er höchst überflüssig. Ich lasse mich nicht um die gute Laune bringen. Die Velofahrt durch das Naturschutzgebiet der Pettstadter Sande und durch den Bamberger Hain, einen herrlichen Wald, ist weiter abwechslungsreich. In der Ferne sind die bescheidenen Erhebungen der Fränkischen Schweiz erkennbar. In Deutschland heisst schnell mal eine Hügelzone «Schweiz».

Das Weltkulturerbe als Gesamtkunstwerk

Das Weltkulturerbe Bamberg ist das Gegenteil von Erlangen. Es ist ein mittelalterliches,

verwinkeltes, katholisches Bijou, gebaut auf sieben Hügeln und nahe am Wasser der in zwei Arme geteilten Regnitz. Die Altstadt, so formuliert es der Reiseführer, sei ein «Gesamtkunstwerk zwischen Gotik und bürgerlichem Barock». Entsprechend den beiden Polen ist Bamberg auch geografisch zweigeteilt: in die Bürgerstadt und in die Bischofsstadt mit dem berühmten Kaiserdom, dessen vier Türme hoch über der linken Flussseite emporragen.

Als Velofahrer kommt man direkt im Zentrum des Geschehens an und ist fast etwas überwältigt von den schäumenden Schleusen, den Fassaden, vom bemalten alten Rathaus mit dem wunderbaren Stadttor zwischen zwei Brücken und dem Rottmeisterhaus, das am Brückenkopf über dem Wasser schwebt.

ANZEIGE

ORTLIEB WATERPROOF:

MEHR DESIGN FÜR'S VELO.



BACK-ROLLER DESIGN:

Wasserdichte
Fahrradtasche

NEU!

5 YEAR WARRANTY
MADE IN GERMANY
WWW.ORTLIEB.COM

ORTLIEB WATERPROOF

Attraktives nördliches Waadtland

Von Camille Marion

Eine Oase der Zeit. Eine bleiche Wintersonne, die den Dunstschleier kaum durchbrechen mag. Eisige Kälte prickelt auf der Haut. In der Ferne die sanfte Melodie von Schlittschuhen, die auf dickem Eis gleiten. Willkommen am Lac de Joux.

Die tiefen Temperaturen im Januar haben die grösste Wasserfläche des Juramassivs gefrieren lassen und in eine wunderbare Natureisbahn verwandelt. Hunderte von Ausflüglern, eingepackt in riesige Schärpen, die Hände mit dicken Handschuhen geschützt und das Gesicht von der bissigen Kälte gerötet, strömen ins hübsche Dorf Le Pont am Ende des Sees. Der ideale Ausgangspunkt, um Kultur, Gastronomie und das besondere Savoir-faire dieser Region zu entdecken. Der Spaziergang von der Vallée de Joux zum Balkon des Waadtländer Juras verspricht spannend zu werden.

Die Wiege der Uhrenindustrie

Von Le Pont fährt der Zug auf rund zehn Kilometern dem See entlang nach Le Sentier. Während der Fahrt klebt man am Fenster, um die einzigartige Landschaft zwischen Schneehügeln und majestätischen Wäldern zu bewundern. Ländliche Häuser stehen neben imposanten Uhrenmanufakturen.

In Le Sentier, Hauptort der Gemeinde Le Chenit, befindet sich der «Espace Horloger» der Vallée de Joux. In der früheren Manufaktur Jaeger-LeCoultre sind zwei Stockwerke dem für die Region typischen Handwerk gewidmet. In einem hochmodernen Ambiente kann man die verschiedenen Uhrenberufe entdecken. Von der Feinmechanik bis zur Dekoration ist jeder Schritt der Uhrenherstellung mit interaktiven Hilfsmitteln detailliert dargestellt. Der zweite Stock nimmt die Besuchenden auf eine Reise in die Geschichte mit. Von den ältesten Sonnenuhren bis zu den mythischen Marken des Vallée de Joux enthält die Ausstellung wunderbare Exponate in Hülle und Fülle. Sie erzählen die Geschichte der Bauern und Uhrmacher und zeigen, wie die Bewohner des Tals, vom Winter zur ungewollten Autarkie gezwungen, nach und nach dieses Handwerk und sein Know-how in ihr Leben integriert haben.

Der Balkon des Waadtländer Juras

Etwas weiter im Norden des Kantons Waadt liegt das Dorf Sainte-Croix. Am Rand eines Nebelmeers, das die Gegend von Yverdon-les-Bains bedeckt, freut man sich über die wärmenden Sonnenstrahlen und den gleissenden Schnee. Wer sich Schneeschuhe oder Langlaufskis anschnallt, kann in dieser einmaligen Umgebung über hundert Kilometer entdecken. Eine unwiderstehliche Einladung zum Wintersport, mit Feldern in makellosem Weiss, soweit das Auge reicht. In den Wäldern dösen die Tannen unter einer dicken Schneedecke vor sich hin. Stille rundherum.

Nach der Bewegung an der frischen Luft freut man sich auf ein Stück Kultur. In Sainte-Croix erzählen zahlreiche Museen die faszinierende

Die Oberfläche des Lac de Joux war Ende Januar komplett gefroren.

Im CIMA sind Werke der Präzisionsmechanik wie dieser Automat von François Junod, Künstler aus Sainte-Croix, zu bestaunen.



© Camille Marion



rende Geschichte der Region. Metallkünstler, Holzarbeiter, Handwerker: Die sogenannten «Artisans du rêve» haben ihr Know-how über die Schweizer Grenzen hinaus exportiert. Im CIMA, dem Centre International de Mécanique d'Art, trifft der Besucher eine einmalige Welt zwischen Technik, Leidenschaft und Tradition an. In den verschiedenen Räumen entdeckt man all die Erfindungen, die Sainte-Croix einst zu einem Zentrum der Präzisionsmechanik gemacht haben: Schreibmaschinen, Radios, Grammophone, Kameras, Musikautomaten und -dosen.

Die Schönheit der Landschaften, die Vielfalt der Kultur, die spannende Geschichte dieser Region machen aus dem nördlichen Waadtland ein touristisches Juwel. Eine unverfälschte Gegend, die Sommer wie Winter Klein und Gross mit ihrer Vielfalt zu bezaubern vermag.

Nützliche Infos

Unterkunft

- Hôtel de la Truite, Rue de la Poste 4, 1342 Le Pont
- Grand Hôtel des Rasses, Route des Alpes 25, 1452 Les Rasses

Besichtigungen

- Espace Horloger de Vallée de Joux (www.espacehorloger.ch)
- Musée CIMA-Museum (www.musees.ch)

Materialmiete

(Langlaufskis, Schneeschuhe):

- Nordic Sport, Col du Mollendruz, 1328 Mont-la-Ville
- Le Coucou, 1452 Les Rasses

Mehr Infos: www.genferseegebiet.ch

Anbändeln auf Schwedisch

Von Hans Wyssmann

Jedes Wochenende zwischen Frühling und Herbst werden in Schweden an unzähligen Orten Velofeste gefeiert. Anders als der Name vermuten lässt, steht beim «Cykelfest» nicht das Fahrrad im Zentrum. Doch ohne ihre Drahtesel könnten die Schweden das Festen vergessen.

Mit dem Velo ans Fest: Niemand weiss, woher die schwedische Idee des Cykelfest kommt. Doch sie ist erfolgreich, wie wir selber erleben durften. Das Phänomen gibt es seit einigen Jahren. Es sind private Initiativen, Quartierbewohnerinnen und -bewohner, die einander besser kennenlernen wollen oder Vereine, welche die Velofeste organisieren.

Drei-Gänger mit Unbekannten

Unser persönliches Cykelfest erleben wir dank einer Bekannten in der nordschwedischen Universitätsstadt Umeå. Aus ihren Schilderungen werden wir zu Beginn nicht ganz schlau. Spontan werden wir eingeladen und am Abend selber erhalten wir zwei Räder geliehen und fahren los. Wohin? Nun, zur Vorspeise. Unsere Bekannte und ihre Freundin haben eine Stunde vor Beginn des Velofestes per Mail die Adresse von ihren unbekannt Gastgebern erhalten. Diese laden nun uns und ein weiteres Paar zur Vorspeise ein. Uns dämmert langsam: Auf «Speed-Dating-Art» lernt man bei einem Drei-Gang-Menü neue Menschen kennen. Und alle Gäste kommen mit dem Fahrrad daher. Eine logistische Meisterleistung, wenn man bedenkt, dass teilweise bis zu 250 Leute an einem Fest teilnehmen. Im Internet stossen wir auf die Software «Planer Cykelfest», die man für wenig Geld herunterladen kann und die einem das Organisieren erleichtert.

Langweilern davonfahren

Die ersten Gastgeber empfangen uns herzlich. Vorerst ist die Stimmung am Tisch noch etwas steif. Nach dem Willkommensdrink lockert sie sich zusehends auf. Da sind

die Schweden den Schweizern ähnlich. Bei Suppe und selbstgebackenem Brot spricht man über Alltägliches, die Wohnungseinrichtung, den Beruf oder gemeinsame Bekannte. Nur das Velo ist kein Thema. Nach rund eineinhalb Stunden geht es weiter zum nächsten Gang, wieder mit dem Velo, wieder mit einer neuen Gästerunde, die man nicht kennt. Diesmal sind unsere Bekannte und ihre Freundin an der Reihe. Sie sind für den Hauptgang zuständig und haben sich dabei

für vegetarische Kost entschieden. Doch wir alle sind begeistert. Uns schmeckt sogar der italienische Rotwein aus der Drei-Liter-Box des staatlichen Alkoholladens!

Warum nimmt unsere Bekannte bereits an ihrem zweiten Velofest teil? «Ich will einen lustigen Abend verbringen und neue, interessante Leute kennenlernen», erzählt sie. Ein wenig Flirten sei auch dabei, denn sie hat sich vor kurzem von ihrem Freund getrennt. Und was, wenn nur Langweiler am Tisch



Gut genährt und etwas angeheitert radeln wir entlang von schönen Birkenalleen zur Nachspeise.

sitzen? «Dann ist man sie nach zwei Stunden wieder los, wenn es zum nächsten Gang geht», meint sie augenzwinkernd.

Gut genährt und leicht angeheitert radeln wir weiter zur Adresse, wo die Nachspeise serviert wird. Nach rund vier Kilometern Velofahrt entlang von schönen Birkenalleen treffen wir auf die dritte Gästeschar und haben auch hier Glück. Das Dessert ist lecker, die Tischgespräche sind munter, von Langeweilern keine Spur.

Und welche Rolle spielt das Velo dabei? Wir ahnen die Antwort bereits: «Ganz einfach, weil es ein praktisches Verkehrsmittel ist. Man kann am Velofest Alkohol trinken, was bei einer 0,2-Promillegrenze mit dem Auto unmöglich ist», antwortet ein Gast, der Soziologe ist. «Man hat keine Parkplatzprobleme und bekommt zwischen den Gängen etwas Bewegung.»

Party mit allen

Um 22 Uhr ist die Afterparty angesagt. Dazu radeln wir ins Stadtzentrum, wo die Organisatoren einen Gemeinschaftsraum gemie-

tet haben. Die rund fünfzig Teilnehmenden treffen nach und nach ein. Mit dabei haben sie ihre Getränke für den weiteren Verlauf des Abends: Spotify liefert die Musik zum Tanzen, wer's ruhiger mag, spielt im Nebenraum Billard. Bis in die frühen Morgenstunden wird getanzt und gefeiert.

Für uns wird es allerdings nicht ganz so spät. Wir begleiten unsere Bekannte nach Hause und radeln mit ihr durch die helle nordische Sommernacht. Mit dem Anbändeln wollte es für sie zwar nicht recht klapfen. Sie hat sich aber an der Veloparty köstlich amüsiert und es wird nicht ihre letzte gewesen sein. Wir hingegen fragen uns, ob die schwedische Art ein Velofest zu feiern, bald einmal den Weg nach Mitteleuropa finden wird. Wir hoffen es! ■

Startklar für die Veloparty: Unsere Bekannten sind gespannt aufs «Cykelfest».

Cykelfeste für die Schweiz

Warum nicht die gute schwedische Idee kopieren? Das braucht es:

- Genügend Menschen im Quartier oder der Stadt, die mit dem Velo von Wohnung zu Wohnung fahren und bewirten sowie sich bewirten lassen
- Mund-zu-Mund-Verbreitung der Idee
- Einfache Drei-Gänger mit Menüvorschlägen, am besten mit vegetarischen Alternativen
- Einen Raum für die Afterparty
- Diese schwedische Software hilft beim Organisieren: <http://planeracykelfest.se/>
- Hilfreich: www.doodle.com

Das Urban Bike Festival in Zürich findet vom 7. bis 9. April 2017 statt:
www.urbanbikefestival.ch

Kein Cykel-, aber ein Velofest plant die Region Bern am 6. August 2017.

Wer gerne mit anderen Velo fährt: 2017 finden wieder rund 20 slowUp-Anlässe statt,
www.slowup.ch



EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

Führerlose Züge: Fluch oder Segen?



Frédéric Faivre,
Verantwortlicher für
die Bereitstellung des
Bahnsystems der TL

Die Lausanner Verkehrsbetriebe TL betreiben seit 2008 die M2, die erste automatische Metro der Schweiz und steilste der Welt. Der Erfolg der schon vor ihrem Bau von 62 Prozent der Waadt-länder Bevölkerung unterstützten Bahn ist unbestritten. Sie hat die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs gesteigert und den intermodalen Umstieg gefördert.

Diese Vorteile sind stark an die extrem sichere, flexible und leistungsstarke automatische Betriebsweise gekoppelt. Kritiker mögen sagen, dass der menschliche Faktor darunter leide. Falsch! Die

M2 beschäftigt bei den TL ebenso viel Personal wie eine Metro mit Fahrern. Es gibt neue Berufe: Operateure im Verkehrsleitzentrum, Personal in der Station für die Kundenbeziehung, spezialisierte Unterhaltstechniker. Das Unternehmen wird so

Die Technologie sorgt für grosse Flexibilität bei der Anpassung des Transportangebots.

mit neuen Kompetenzen bereichert, welche die Möglichkeiten der internen beruflichen Mobilität erweitern. Das Automatiksystem ist sehr sicher: Ein menschlicher Fehler im Führerstand des Zuges ist nicht mehr möglich. Die automatischen «Abschaltungen» bei einem Zwischenfall erfordern besondere Wachsamkeit bei den präventiven Unterhaltmassnahmen und eine hohe Reaktionsbereitschaft. Die Technologie sorgt für grosse Flexibilität bei der Anpassung des Transportangebots. Die M2 hat neun verschiedene Betriebsschemas, die in Echtzeit den Passagierströmen angepasst werden, mit Fahrfrequenzen je nach Stunde, Tag und Periode. Diese Flexibilität wirkt sich direkt auf die Betriebsleistung aus. Seit 2008 wurde das Automatiksystem laufend weiterentwickelt, um die stark wachsende Nachfrage zu befriedigen. 2018, mit einer erhofften Kadenz von 2'05'', wird die Benutzerfrequenz der M2 in zehn Jahren um 60 Prozent zugenommen haben. Diese Herausforderung im Dienst der Bevölkerung wäre mit einem von Menschen geführten System nicht möglich gewesen.



Hans-Ruedi Schürch,
Zentralpräsident
Lokomotivpersonalverband
LPV-SEV (Gewerkschaft
des Verkehrspersonals)

Die Automatisierung betrifft nicht nur den öffentlichen Verkehr. Berufsbilder ändern sich, man denke etwa an den Detailhandel: Früher wurde Mehl abgefüllt, heute weisen die Angestellten den Weg zur nächsten freien Scan-Station. Technisch wird es wohl in einigen Jahren möglich sein, dass ganze Züge und nicht nur kurze Metros ohne Lokpersonal fahren. Läuft das System dann zum Beispiel über Geolokalisierung mit GPS, wird die Sicherheitstechnik theoretisch überflüssig. Ob das dann noch sicher ist, wage ich zu bezweifeln. Wird die Strecke voll-

überwacht, entscheidet ein System, ob der Zug wegen einem Fuchs am Gleisrand anhält und den ganzen Betrieb durcheinanderbringt. In einem klar eingegrenzten Bereich wie einer Metro funktioniert ein autonomer Betrieb, das zeigen diverse Beispiele. Nicht vergessen darf man aber, dass etwa in London in den Zügen der Docklands Light Railway zwar kein Lokführer mehr dabei ist, dafür eine Art Bordtechniker. Dieser kann dann auch mal eine Türstörung beheben oder Züge kuppeln. Die isolierten Projekte, die aktuell im Raum stehen, werden zeigen, was möglich ist. Aber ob zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds oder bei der Südost-Bahn: Werden die Projekte wirklich realisiert, kostet das sehr viel Geld. Geld, das in Techniken investiert wird, die möglicherweise bereits überholt sind, bevor überhaupt die ersten autonomen Züge fahren.

Die Gesellschaft wird sich entscheiden müssen, wie weit sie einen entmenschlichten öffentlichen Verkehr gut heissen will. Sie wird sich der fast schon

philosophischen Frage stellen müssen, wie man ein sinnvolles Leben in Würde gestalten kann, wenn man nichts zu tun hat. Und ganz handfest ökonomisch braucht es den Entscheid, wer bezahlt: Denn mit der Automatisierung gehen viele (Mittelschicht-)Stellen und damit auch Steuereinnahmen verloren.

Die Gesellschaft wird sich entscheiden müssen, wie weit sie einen entmenschlichten öffentlichen Verkehr gut heissen will.

Moderne Mobilität, was ist das?

VCS aktiv!

Wie sieht moderne Mobilität aus? Wie hat sich unsere Art, unterwegs zu sein, in den letzten Jahren verändert? VCS-Mitglieder haben ihre Erfahrungen mit Mobilität im Alltag mit uns geteilt und uns Antworten gegeben.

«Meine Interpretation von moderner Mobilität geht von einer gemeinsamen Haltung aus: Man soll nicht nur an den eigenen Komfort, sondern auch an die Umwelt und die Verschmutzung denken. Ich nehme jeden Tag zwei Trams, einen Zug und eine Metro zur Arbeit; mit dem Auto würde ich jedoch weder Zeit noch Geld gewinnen.»

Simon, 32-jährig

«Ich bin näher an meinen Arbeitsplatz gezogen. Ich stehe jetzt eine Stunde später auf und vor allem gehe ich zu Fuss zur Arbeit! Das

ist eine tolle Art, den Tag zu beginnen. Moderne Mobilität bedeutet für mich, dass man sich an eine sich ständig wandelnde Gesellschaft anpassen kann.»

Sarah, 25-jährig

«Moderne Mobilität heisst Lösungen finden. Ich bin gezwungen, mit dem Auto zur Universität zu fahren, weil der öffentliche Verkehr in meiner Region noch nicht sehr ausgebaut ist. Um die Fahrt zu optimieren und die Kosten zu teilen bzw. die Umwelt zu schonen, fahre ich

zusammen mit drei anderen Studierenden. Wir haben es immer gut zusammen und die Kosten sind so etwas weniger hoch.»

Tamara, 19-jährig

Der VCS in den Netzwerken

Wir sind in den sozialen Netzwerken aktiv. Schauen Sie rein!



Leserbrief

Verkehrskonzept «Velo Kurier»

In den nächsten Jahren soll viel Geld, sehr viel Geld in die Förderung des Veloverkehrs ausgegeben werden, ein völlig unnötiges Unterfangen. Haben wir doch ein seit Jahren sehr gut eingeführtes, einfaches, narrensicheres und auch von den Behörden (Polizei) akzeptiertes «**Verkehrskonzept Velo Kurier**». Ausser einigen sozial denkenden und verantwortungsbewussten, ewiggestrigen Querulanten halten sich die meisten Velofahrer daran. Die Einfachheit ist überfahrend, heisst es doch: **Alle Verkehrsregeln sind abgeschafft.**

Viel günstiger kommt da der gelbe Streifen auf dem Trottoir, der 1,5 Meter von den Häusern anzubringen ist und den Bewegungsort der Fussgänger definiert. Die Fussgänger könnte man eventuell dazu verpflichten, das Verkehrssicherheits-Dreieck der Schüler zu tragen, das wiederum mit einigen LED-Lämpchen zur besseren Sichtbarkeit bestückt werden kann. Es soll ja den ohne Licht fahrenden Velofahrern nichts passieren. Vielleicht kann man auf dem Rücken noch eine gut sichtbare Nummer für Fussgänger, die auch eine Haftpflichtversicherung beinhaltet, verlangen. Die Kontrolle durch die Polizei würde so wohl in einem freundlicheren und respektvolleren Ton stattfinden, die Fluchtgefahr ist ja klein.

Die Gesamtkosten würden sich schätzungsweise auf einen Zehntel des geplanten Budgets belaufen, zudem das Dreieck und die Versicherung vom Fussgänger selbst bezahlt werden müsste.

Roger Dreyfus, Basel

Hinweise aus der Leserschaft zum VCS-Magazin 5/16

1: Mehrere Leser haben uns darauf aufmerksam gemacht, dass es täglich einen direkten Nachtschnellzug mit Liege- und Schlafwagen nach Ljubljana gibt. Der EN 415 fährt in Zürich um 20.40 Uhr ab und erreicht Ljubljana um 8.11 Uhr.

2: Drei Autoren machen noch keine Literaturstadt

Beim Artikel «Franz Hohler und die Kapuziner» im November-Magazin hat sich ein kleiner, jedoch nicht unbedeutender Fehler eingeschlichen. Da steht, dass alle 33 Hörposten der Oltner LiteraTour von den drei im Artikel erwähnten Autoren stammen. Es sind jedoch nur 24 Hörposten (je acht). Die Vielfalt der LiteraTour garantieren neun weitere Posten zum Beispiel mit Geschichten der in Paris lebenden Oltnerin Alexandra von Arx, der jungen, über die Landesgrenzen hinaus bekannten Slam-Poetin Lisa Christ, ihrem Berufskollegen Kilian Ziegler sowie dem schreibenden Barbetreiber Daniel Kissling.

Alle weiteren Namen finden Sie hier:

www.oltnerliteratourstadt.ch/de/literatour-karte

3: Mit dem Monowheel nicht auf die Strasse:

Unser (gestelltes) Titelbild der letzten Ausgabe bedarf einer Erklärung: Das abgebildete Gefährt darf in der Schweiz weder auf der Strasse noch auf dem Trottoir legal benutzt werden. Entsprechende Geräte müssen vom Strassenverkehrsamt zugelassen werden. Aktuell sind nur Segway und wenige Elektrotrottinetts zugelassen.



© Fabian Lütolf

KONTAKTE

Ich, 60 J. alt, männl., Akademiker, **suche Frau mit vielen Interessen zum Verbringen von Freizeit/Ferien.** Wohne im Raum Ostschweiz. Ich freue mich auf interessante Gespräche und viele gemeinsame Unternehmungen, Reisen, Wanderungen. Zuschriften bitte unter Chiffre 1701, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

Ich, m/55, NR, Region Basel, wünsche mir eine eigenständige Partnerin mit Humor, sportlich und vielseitig interessiert daniel.sechseins@bluewin.ch

Mit Achtsamkeit, Gelassenheit und Visionen den dritten Lebensabschnitt angehen: Aufeinander zugehen, einander begleiten, füreinander da sein. Ich (w/1950) komme aus einem pädagogischen Beruf und bin gerne unterwegs mit der Musik, dem Velo, den Wanderschuhen, dem GA oder dem Reisekoffer. Magst du (m) mitziehen? Ich freue mich auf ein Zeichen. Chiffre 1702, VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Postfach, 3001 Bern

WOHNEN

Wohnung in Altbau, **Grosshöchstetten** individuelles attraktives Wohnen 3½-4½ Zimmer 3.OG in 3-Familien-Haus ab sofort Miete Fr. 1800.- inkl. NK Separater Parkplatz für Fr. 80.- in EH möglich Kontakt: Tel. 078 77 63 207 Pfeiffer

Casa Bellavista – Ihr neues Zuhause zu verkaufen im Centovalli TI: Haus + Rustico mit Garten, Wiesen, Bach, Wald, 10'723 m², 079 235 09 36, info@esco.ch, www.escoimmo.ch

Projekt Hibi22 / Bülach Gemeinschaftliches Wohnen 2½-Zi-Eigentumswohnungen. Mitbenutzung Gemeinschaftsräume, Holzbau, behindertengerecht, Nähe Bahnhof, S-Bahnnetz, ab Fr. 685'000.-, Bezug Ende 2018. Weitere Infos www.hibi22.ch Kontakt: lenaortli@bluewin.ch

Märstetten TG: Wohnung im Öko-Strohhaus zu vermieten. 3½ Zimmer mit 121m² im 1. OG Balkon, Lehmverputz, bau- und elektrobiologisch gebaut. Infos unter: www.gerbeweg.ch

Wohnung oder Haus zu vermieten? Mit einem Inserat finden auch Sie die passenden Mieter. Infos und Buchung: www.verkehrsclub.ch/kleininserate

DIVERSES

Kraft schöpfen in den Bergen. AuszeitWandern.ch – Mehr als wandern.

Aquarellkurse

Acquarossa
18.05.-21.05.2017
Medelserhütte
09.07.-12.07.2017
10.09.-13.09.2017
Sternhaus Feldis
30.09.-03.10.2017



www.isabellewackernagel.ch

SCHREIBWORKSHOP in Sigriswil

Mit spielerischen Übungen die Lust am Schreiben entdecken.

Leitung: Therese Bichsel, Autorin
Do, 20. – So, 23. April 2017
www.theresebichsel.ch

Auftanken, zur Ruhe kommen mit Qi Gong. Wochenendseminar 9. – 11. Juni 2017 in der wunderbaren Natur des **Münstertales**, im Hotel Central, Valchava. 044 363 90 51/ info@tcm-bertozzi.ch / www.tcm-bertozzi.ch

Zu verkaufen bezugsreifes FERIENHAUS in einem stillen Bergdorf inmitten eines weitläufigen Wandergebietes mit gut markiertem Wernetz, 16 km von Lugano entfernt. Fr. 900'000.-, www.kraef.ch

Klavier spielen lernen ohne Noten in Zürich: www.ohnenoten.ch, Tel. 044 361 34 39

Un Bar a Levanto? Parli italiano? Sei socievole, dinamico/a? Ti piacerebbe lavorare in un bar vicino al mare con una clientela internazionale? Organizzare eventi come degustazioni, aperitivi speciali e serate musicali? Cerco 1 o 2 soci (con una quota da investire) per il mio «bar da Brigida» in centro a Levanto – zona 5 Terre. lucaettlin@gmail.com, 0039 333 503 28 19, bardabrigida.com

!!Notverkauf!! Neue ElektroRaumheizungen Fehlfarbp. wer will 1 od. mehr? Lieferung CH-weit, Prospekt 044 586 07 00

Vom Beruf zur Berufung Natur-Seminar für Ihre berufliche Neuorientierung 30.06.–03.07.2017 www.kraftpunktatur.ch

Ihr Inserat im nächsten VCS-Magazin? www.verkehrsclub.ch/kleinanzeigen inserate@verkehrsclub.ch Telefon 031 328 58 38

über 1500 Outdoor-Artikel rund um die Uhr bestellen: www.vcs-boutique.ch

FERIEN SCHWEIZ

Wunderschöne Ferienwohnung Lugano Seesicht, Garten, Dachterrasse, ÖV. Solarenergie für Warmwasser und Elektrisch (auch Solarofen!). 4–6 Personen. Im gleichen Haus hübsches separates Zimmer für 2. soledelbre@gmail.com / Tel. 07946957

Specksteinkurs 16.-22. Juli 2017, Hotel Rätia Filisur, Info: www.kreativ-steinundfoto.ch

Appenzeller Häuschen Waldstatt AR für kürzere oder längere Ferien www.kreativ-steinundfoto.ch

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

ORT DER KRAEF

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

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

Das «etwas andere» Albergo im Südtessin! Gepflegte und stilvolle Einfachheit in einem historischen Tessinerhaus. www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

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

Lago di Lugano, Lavena Ponte Tresa Rustico Haus am See 2-8 Personen. www.lavena12.jimdo.com +41793203867

Muralto/Locarno zu vermieten zentral gelegene 3-Zimmer-Wohnung, 4 Betten, Hallenbad, PP, siehe locarno-ferien.info Tel 0764113202

Ferien in Glarus, der kleinsten Hauptstadt der Schweiz! Wir suchen vom 12.-27.4. eine Haus- und Katzenhüterin. Sie kennen den Zigerschlitz nicht? Tel. 055 640 40 73 ändert's.

Brissago: 2-Zi-Wohnung, bis 4 Pers. gr. Garten, Seesicht, Fr. 85.- Tag + Kurtaxe u. Endreinigung, Telefon 062 721 38 31 www.la-sorgente.ch

casa im Malcantone, Südtessin
santo stefano
B&B und Seminarhaus

Das «etwas andere» Albergo

- Gepflegte und stilvolle Einfachheit
- Abschalten und Ruhe finden
- Im wildromantischen Wandergebiet

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

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

San Nazzaro, 200 m v. Lago Maggiore 1 Wohnung und 1 Bungalow 2-6 Personen. Grosser Garten mit Pool, Parkplatz, Bahn, Bus, Schiff in 3-8 Gehminuten. www.casa-paradiso.ch, Tel. 056 667 28 61

www.wandernmitandern.ch Umweltfreundlich, persönlich, kleine Gruppen. Für Leute, die das Besondere suchen.

Scaiano/Tessin: Ferienhaus freistehend bis 5 Pers. Traumsicht auf Lago Maggiore Info: www.ferienwohnungen-tessin.ch/2153 marcodellachiesia@bluewin.ch

Ferien im ursprünglichen Onsernonetal und herrliche Blumenwiesen entdecken. Zwei Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

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

FELDIS, Sonnenterrasse Graubündens, schnell erreichbar gr. Weekend-Ferienhaus, 14 B. www.appa.ch/18621.htm, SMS 079 482 00 82

Natur-Ferien im Malcantone (TI) Wandern, Biking ideal für Familien Haus bis 6 Personen (März bis November) www.roccolo-astano.ch

Im Dorfkern von Vairano (TI): Kleines ganzjährig bewohntes Haus per Monatsmiete über die Sommerzeit. Persönlich, modern eingerichtet mit Charme für 2-3 Pers. 3 Wohnräume/Wireless. Ruhig, kleiner Balkon und liegt direkt im Wandergebiet, Nähe See. Pro Monat 1'400.- Kontakt: j.glur@ggaweb.ch

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

Weitere Inserate auf den Seiten 54/55 (bitte umblättern!)

Frédéric Mazzella: Mit BlaBlaCar auf der Erfolgsspur

Beginnen wir bei den einfachen Tatsachen: Ein Auto steht während 96 Prozent seines Lebens still, in drei von vier Fällen transportiert es nur eine Person, sein Unterhalt ist teuer. Deshalb ist es legitim, sich über seinen Nutzen und mögliche Alternativen Gedanken zu machen. Welche Lösung drängt sich auf? Natürlich Fahrgemeinschaften!

Wir sind im Jahr 2003, es ist Heiligabend. Frédéric Mazzella möchte zu seinen Eltern in die Vendée, doch die Züge sind ausgebucht. So muss er seine Schwester anrufen, damit sie ihn abholt. Während der Fahrt stellt er fest, dass – im Gegensatz zum Zug – die Autos überhaupt nicht voll sind. So entsteht die Idee, eine Plattform für Fahrgemeinschaften zu schaffen. 2006 kauft Mazzella den Namen der französische Website www.covoiturage.fr, der er einen neuen Namen gibt. Zehn Jahre später ist BlaBlaCar weltweiter Branchenleader und gilt weitherum als Symbol für den digitalen Erfolg.

Auch wenn der Aufstieg des heutigen Internetriesen etwas von einem Weihnachtsmärchen hat, war der Weg für Begründer Frédéric Mazzella nicht hindernisfrei. In den ersten Jahren musste der französische Jungunternehmer viele Unsicherheiten überwinden und er hatte Mühe, Investoren zu überzeugen. Mit seiner Begeisterung und Hartnäckigkeit blieb er jedoch vom Potenzial der Plattform überzeugt und nach sieben Bankabsagen konnte er das Projekt endlich realisieren.

Das Prinzip? BlaBlaCar setzt Autolenker und Passagiere mit gleichem Reiseziel miteinander in Verbindung. So machen sie die Reise gemeinsam und teilen sich die entsprechend tieferen Kosten. Auf die Nähe seines Modells zum klassischen Autostopp angesprochen, kontert Frédéric Mazzella: «Beim Autostopp geht es um eine Gratisfahrt, bei BlaBlaCar um Kostenteilung.»

Die Plattform überzeugte, doch sie musste auch rentieren. Die typische Herausforderung im disruptiven Wettbewerb: Eine brillante Idee kann erst zum grossen Unternehmen reifen, wenn sie den Sprung vom innovativen Konzept zum rentablen Start-up schafft. Aus fünf Wirtschaftsmodellen entschied sich Frédéric Mazzella schliesslich für die Onlinebezahlung der Fahrt durch die Nutzenden mit einer zusätzlichen Kommission.

2011 übertraf BlaBlaCar die symbolträchtige Grenze von einer Million Nutzenden in Europa. Heute gibt es die Plattform in 22 Ländern, sie wird von mehr als 35 Millionen Personen benutzt. Die Firma gehört zur Kategorie der sogenannten «Unicorns», der nicht börsenkotierten Unternehmen mit einem Wert von über

einer Milliarde Dollar. 2015 machte sie ein spektakuläres Fundraising von 200 Millionen Euro, Rekord für französische Start-ups.

Als König seines Fahrgemeinschafts-Reichs und Chef über 500 Angestellte hat Frédéric Mazzella die starke Unternehmenskultur beibehalten, die auf seinen zentralen Werten beruht. Der zugängliche, bescheidene Exstudent von Stanford, der in den USA und in Japan arbeitete, blieb stets mit seinem Land verbunden. 2015 lancierte er zusammen mit anderen Unternehmern die Kampagne «Reviens Léon, on innove à la maison» (auf Deutsch etwa: «Komm zurück, Leo, hier bei uns sind wir innovativ»), mit dem Ziel, die Innovation in Frankreich zu fördern.

Trotz des grossen Erfolgs seiner Plattform hebt Frédéric Mazzella nicht ab. Er investiert viel Zeit darin, seine Erfahrungen weiterzugeben, Vorträge zu halten und Start-ups zu beraten. Und um den Kontakt zu seinen Angestellten und den BlaBlaCar-Nutzenden nicht zu verlieren, benutzt er regelmässig selber die Plattform. Inkognito, versteht sich.

Camille Marion



Frédéric Mazzella (40) ist ein französischer Unternehmer. Er ist Gründer und CEO der Fahrgemeinschafts-Plattform BlaBlaCar.

FERIEN SCHWEIZ

www.natur-stille-einfachheit.ch

Ferien, im Grünen, Feuer, Nichtstun, Wandern, Schweige-Experiment.

Ferien in den Bergen, Jura. 2-3 Zi-Fwhg, max. 6 P., Bio-Bauernhof inmitten der freien Natur. Ruhig, kinderfr., ideal für Wanderungen. Fr. 400.- oder 500.-/W www.ferme-belle-etoile.ch Tel. 032 944 12 10.

Bijou am Untersee (Berlingen TG) Ferienhaus mit Garten und Sezugang bis maximal 6 Personen. www.glisglis.ch

Heimelige **3-Zi-Wohnung in Fêrme** bei Le Locle NE. Wandern, Velo, etc. www.crozot.ch/ Tel. 079 924 35 43

Charmantes Haus inmitten der Natur, **Freiberge/JU.** Mit allem Komfort. www.sultiat.ch oder Tel. 079 429 13 74.



Mitten in der Natur CASACIVETTA

Ostern, Eier nicht alleine suchen
14.-17.4.17 alles inkl. Fr. 330.-

Ruhe in der Natur 23.-29.4.17
Neue Kräfte tanken mit Focusing, viel Bewegung, viel Natur, viel Ruhe und Stille, und viel Gemütlichkeit info@casacivetta.ch

Wallis, Toscana oder Südfrankreich?
Mit einem Kleininserat im VCS-Magazin finden auch Sie Mieterinnen und Mieter! Informationen und Bestellung: www.verkehrsclub.ch/kleininserate

Sagen Sie uns
Ihre Meinung.

Ihr Kontakt für Leserbriefe:
redaktion@verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt

VCS

FERIEN AUSLAND

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

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

MENTON/Côte d'Azur: Wandern, Baden, Biken, Kultur. 3-Zi.-Whg. f. 4 P. Strand/Dorf 10 Min. zu Fuss. ÖV ideal. Tel. 061 691 01 04, www.meerberge-menton.ch

Liebevoll restauriertes Rustico, kleines Dorf, Garten, Terrasse mit Meerblick, für 2 - 3 Personen. Tel. ++39 0183 282110 www.casa-celestin.info

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

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

Irland
Ferienhaus, Traumlage, 2-6 Personen www.muddywatersmayo.ch

Maremma: das feine Bio-Hotel!
Podere Riparbella, I-Massa Mma, Tel. +39 0566 91 55 57 www.riparbella.com

Sonne-Ruhe-Meer - Ferieninsel Brač/Kroatien, 1-6 P.-Haus, alles vorhanden. Nebensaison 50%, sl.an@gmx.ch

Ferienanlage Provence Südfrankreich
Pool, Tennis, Boules. 6 Ferienwohnungen, Reiki, deutsche Besitzer vor Ort. www.residence-miro.com Tel. 0033-4.94.47.4798

GR-Peloponnes, Koroni: Gepflegte Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur - wandern, baden, SEIN. Tel. 041 811 51 16 www.koroni.ch

Fotokurs Biohotel Panorama, Mals
21.-28.10.2017, Information: www.kreativ-steinundfoto.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

Cevennen / Ardèche Ferienhaus mit grossem Garten an ruhiger Lage, nah Uzès u. Nîmes, ideal für Familie, 2-4 Pers., Velo-u. Kanufahren, Wandergebiet. www.masleshirondelles.fr

Val Vigezzo/IT (Centovalli) kleines Ferienhaus, max. 4-5 Personen, familienfreundlich, verkehrsfrei, ÖV Centovallibahn, Aussicht, Terrasse, Bach (10 Min.) wandern, schlemmen, biken... www.vigna.ch, mail: ferien@vigna.ch

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

Berlin: 2-Zimmer-Wohnung, maximal 3 Personen, zentral, ruhig, komfortabel. www.beberlin.ch, Tel. 052 222 14 20

Lago Maggiore (I), Nähe TI, Val Grande Panoramasischt, für 4-7 Pers., 3 Schlafzi mit DU/WC, Kinderzi, komf. Küche, Cheminéeraum. Ideal für wandern, baden, nichtstun. Fr. 600.-/W alles inkl. ernstjohner@hotmail.com 0714632822

Mountainbike Trailspass Lissabon und Algarve Sonne, Meer und Genuss im Land der Entdecker. Für Sie und Ihre Bikegruppe! www.bsm-experience.ch

Paros (GR): Zu verkaufen altes, sorgfältig renoviertes Bauerngut. Infos: <http://yangzo2.wixsite.com/mandalahouse>

Camargue: Von privat, 4 Zi-Wohnung, direkt am Meer, geeignet für Kinder. www.negresco-camargue.ch, 079 419 93 11

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

Elba 3 Ferienwohnungen Naturpark, Meerblick 300m, top Lage, Einkauf alles zu Fuss, 5 Min. 2 Whg. 4 Pers. p/W Fr. 450.- bis 650.-, 1 Whg. 6 Pers. p/W Fr. 500.- bis 750.-. www.casa-elba.com/ 079 784 04 20



Veloreisen weltweit Reiseländer aktiv erleben

Portugal, Südfrankreich, Italien, Schottland, Norwegen, Irland, Tschechien, Albanien, Marokko, Südafrika, Sri Lanka, Vietnam,...

SALINA, Liparische Inseln, sehr schönes Haus im Olivenhain, Nähe Meer, 4-6B., www.appaworld.ch/298321.htm

Languedoc, Etang de Thau, 30 Km von Montpellier und 15km von Sète: Altes, renoviertes Winzerhaus für Ferien im Dorf Loupian. Geräumig, 4-6 Personen, Terrasse, Region ideal für Velotouren. Strände 3-5 Km, Mittelmeer ca. 20 Min. mit dem Auto. Je nach Saison: Ab € 450.-/Woche plus Reinigung und Taxen. veropatrikcp@gmail.com, maisonvacancesloupian.blogspot.com.

Ferien im letzten Urwald Europas

Velofahren, Wandern, Exkursionen Familienferien im Zirkuswagen Ferienhäuser und Wohnungen Kultur- und Literaturreisen www.wisent.ch, Tel. 043 333 25 25

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

Italien, Ligurien (Provinz Imperia), Civezza, malerisches, autofreies Dorf, 3 charmante Wohnungen zu vermieten. www.maisencore.ch / Tel. +41 76 616 10 55

Südfrankreich: Kleines Landhaus zu verkaufen, Sorbs, Causse du Larzac Fr. 180'000.- rumacle@bluewin.ch



SCHICKEN
SIE IHR
ALTES VELO
IN DEN
UN-RUHESTAND

velafrica
Mobilität mit Perspektiven

Raus aus dem Keller und ab nach Afrika: Über 500 Sammelstellen in der ganzen Schweiz nehmen Ihren ausrangierten Drahtesel kostenlos entgegen.

facebook.com/velafrica1 PC: 30-7391-3
velafrica.ch

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

Wanderferien Sardinien: 6.-13.5.17
Frühlingsduft, wilde Pfingstrosen, uralte Megalithkultur der Nuragher, Berge, Schluchten und Buchten.
margritmettler@bluewin.ch
www.naturundklang.ch

Reiki 1 – Naturerlebnis – Ferien
Reiki-Seminar in Sardinien vom 16.-23.09.2017. www.helene-graf.ch

Zwischen Cèze und Ardèche, Südfrankreich, altes Mas, ökologisch restauriert, 12 Betten, 6 Zi, Aussicht, Schwimmbad, Reben, Lavendel, Grotten (Chauvet, usw.), Bahn-/Busverbindung nach Avignon. 1850 € p/Woche. champclos@netplus.ch

Toskana: Alleinstehendes, gepflegtes Landhaus, 24 ha Umschwung, bis 10 Personen, Natur pur, richtig entspannen, Wandern, biken, 30 Minuten zum Meer. www.prata-suvereto.ch

Südfrankreich: flussbaden, garrigue-wandern, kulturbummeln, liegestuhl-träumen... sonnige Ruheinsel mit Weit-sicht. Haus mit viel Umschwung nahe Cèze. Tel. 079 519 01 93

Sehr schönes Gästezimmer (mit oder ohne Küche) oder **grosse Ferien-wohnung**, Schwimmbad, an paradiesischer Lage, in alleinstehendem Mas, Ruhe Aussicht, Natur pur. Am Tor der Provence, Nähe Ardèche/Cèze, Uzès, Avignon, Nîmes etc. www.lapourcaresse.fr Tel. 00334 66 82 55 83 82 od. 00336 11 95 31 33

Bretagne Côtes d'Armor Charmantes Steinhaus am Meer. Wunderbare Meersicht. Ideal für 2 Personen mit Hund. Tel. 032 475 50 20, 079 279 39 00

Ferienhaus Provence, Côte Bleue
6 Personen, 5 Min. zu Fuss vom Meer. www.villa-les-tamaris.com
Telefon: 078 821 55 19

Englisch lernen und wandern
Cornwall: 2. 7. – 15. 7. 2017
Irland: 16. 7. – 29. 7. 2017
Verbessern Sie Ihre Englischkenntnisse und lernen Sie schöne Landschaften kennen. Infos: Tel. 052 625 86 68
www.englishadv.com

Ligurien I: grosszügiges Ferienhaus, 2-6 Personen. Olivengarten, Sonnenterrasse, Pingpong-tisch. Wandern, klettern, baden, 20 Km bis zum Meer. Tel. 032 342 16 70
www.casaspring.ch

BIO HOTEL PANORAMA RESTAURANT

• VinschgauCard: alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol gratis
• Eigene Qualitäts-Brennerei
• Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau

15 JAHRE BIO HOTEL
1. Bio Hotel Italiens

Buchung und Infos Familie Steiner
Mals im Vinschgau • +39 0473 83 11 86
www.biohotel-panorama.it/reise • info@biohotel-panorama.it

BIO HOTELS SÜDTIROL



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

Über 1500 Outdoor-Artikel und 12000 Reisebücher rund um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch

VCS boutique

KOMMEN SIE ZU ...

Anderswo
KLEINREISEN

NORD – Platz nach Schottland – OST – Von Wien per Rail in Burgund – SÜD – Schönecke-Kalder: Deutschland am Meer – WEST – Premium für den besten Weinberg – Bergwelt – Wie eine Schokoladen-Landschaft

NEU

Urlaubstipps für Individualisten.

Verträglich Reisen ist jetzt Anderswo!
www.wirSindAnderswo.de



Welthunger hat direkt auch etwas mit unseren Ansprüchen, Bedürfnissen und Gewohnheiten zu tun. Die Allianz *share for food* macht globalen Hunger zu einem bewegenden Thema

-> über motivierende Sensibilisierungsaktionen
-> über das 1%-Konsumzeichen auf alltäglichen Waren und Dienstleistungen.

Mehr Info auf www.shareforfood.ch

 **Allianz share for food**
gemeinsam Hunger überwinden

Für die nächste Ausgabe vom 27. April ist

Inseratenschluss am 27. März

Infos und Bestellung:
www.verkehrsclub.ch/kleininserate
inserate@verkehrsclub.ch
Telefon 031 328 58 38

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen

ein Produkt der Arcatour

Der Reisepartner des VCS – Ihr Spezialist für Bahnreisen



Hotel Margherita***

Italien/Insel Ischia/Sant'Angelo

Die Vulkaninsel Ischia im Golf von Neapel ist bekannt für ihre zahlreichen Thermalquellen und Heilwässer, welche dem Innern der Insel entspringen. Die quirligen Städtchen Ischia, Forio und Casamiccola sind der ideale Kontrast zur vielfältigen Naturlandschaft. Das Hotel bietet mediterrane Küche mit typisch ischitanischen Spezialitäten: frische Fische, gute leichte Inselweine, den bekannten hausgemachten Limoncello und vieles mehr. Das Hotel verfügt über zehn Zimmer, diese sind mit allem Komfort eingerichtet.

Preis pro Person ab CHF 940*

8 Tage/7 Nächte ab/bis Neapel

Anreise täglich vom 1.4. bis 1.11.2017

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



Villaggio Turistico Innamorata***

Italien/Insel Elba/Capoliveri

Die unberührten Küsten, das kristallklare Meer, die üppige Natur und das milde Klima (auch in den Wintermonaten) locken Gäste aus aller Welt an. Feine Sandstrände, steile Klippen, versteckte Buchten und duftende Wälder erzeugen eine magische Atmosphäre. Das Villaggio Innamorata ist harmonisch in die mediterrane Natur eingebettet und verfügt über komfortable Appartements in verschiedenen kleinen Villen im Grünen.

Preis pro Person ab CHF 585*

8 Tage/7 Nächte ab/bis Piombino

Anreise täglich (ausser Hochsaison) vom 20.4. bis 14.10.2017

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

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

Hôtel L'Ondine**

Frankreich/Insel Korsika/Algajola

Hübsches, persönliches Kleinhotel mit Swimmingpool, Gartenanlage und direktem Strandzugang zum Sand-Felsstrand. Ausser im Gebiet der Balagne (wo sich dieses Hotel befindet) sind Verbindungen mit dem ÖV schwach. Zur Erkundung der Insel empfehlen wir deshalb einen Mietwagen. Die Zeit bis Ende Mai und ab Oktober gilt als Tiefsaison, in welcher Sie ein ruhiges und gemächliches Korsika geniessen können. Gleichzeitig werden Sie aber nicht die volle touristische Infrastruktur in Betrieb vorfinden. Läden, Restaurants, Wassersportarten am Strand usw. können davon betroffen sein.

Preis pro Person	ab CHF 745*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Savona	
Anreise täglich vom 1.4. bis 3.11.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/hotels	



Wandertour Korsika

Frankreich

Die Sonne funkelt im tiefblauen Meer und lässt die Klippen in sanften Rosa erstrahlen. Dahinter erheben sich majestätisch die hohen Gipfel Korsikas. Wenige Länder bieten so faszinierende Aussichten wie die Küstenlandschaft am Golf von Porto. Ihre täglichen Wanderungen führen Sie vorbei an steil abfallenden Klippen, zu verträumten Küstenstädten und über verlassene Sandstrände. Doch auch das Hinterland dieser Region wird Sie begeistern. Auf wenig begangenen Wanderwegen erkunden Sie friedliche Kiefernwälder und zerklüftete Schluchten.

Preis pro Person	ab CHF 990*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Toulon	
Anreise samstags vom 1.4. bis 21.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wandertour Mallorca

Spanien

La Luminosa, die Erleuchtete, nennen die Spanier Mallorca. Die grösste Insel der Balearen ist immer wieder für eine Überraschung gut und zeigt ihre Vorzüge stets im neuen Licht. Sie entdecken in dieser Woche auf stillen Wegen das Innenleben Mallorcas. In der Serra de Tramuntana führen gute Wege durch eine wilde Landschaft mit Gräsern und Felsen. Sie wandern durch Olivenhaine zu bezaubernden Ortschaften mit Herrenhäusern und Palästen. Immer wieder bieten sich atemberaubende Ausblicke auf das Meer und kleinere Inseln.

Preis pro Person	ab CHF 720* (ohne An- und Rückreise)
8 Tage/7 Nächte ab Pt. Alcúdia bis Palma	
Anreise freitags & sonntags vom 24.2. bis 22.10.2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



*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





© Turespana

Velotour Andalusien Spanien

Stierkampf, Tapas, Fiestas und Flamenco erwarten Sie im einzigartigen Andalusien. Erleben Sie ein unvergleichliches Konglomerat europäischer und arabischer Kultur, landschaftliche Schönheit mit perfekt eingepasster, meisterlicher Baukunst: das heutige Andalusien verbindet Moderne mit reicher Tradition. Sie fahren auf gut ausgebauten Wegen und kleinen Strassen ohne viel Verkehr durch ein üppig bewachsenes Hügelland, grüne Flussebenen und die wilde Landschaft der Sierras. Sie werden Sevilla und Cordoba besuchen, die Metropolen des geistigen Lebens im maurischen Andalusien.

Preis pro Person ab CHF 1230* (ohne An- und Rückreise)

9 Tage/8 Nächte ab Málaga bis Sevilla

Anreise samstags vom 1.4. bis 14.10.2017

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



© Eurobike

Velotour Rhein-Radweg III Frankreich/Deutschland

In einem sehr angenehm milden Klima führt diese abwechslungsreiche Velotour durch drei ganz verschiedene Regionen Europas – Pfalz, Baden, Elsass. Geschichtlich und klimatisch bedingt haben die Regionen eines gemeinsam – den Weinbau. Kulinarisch geniessen Sie unterwegs umso mehr die Vielfalt. Während der Reise wechseln reizvolle Landschaften mit vielen kulturellen Highlights. Wie brachten die Römer den Weinbau in die Region? Welche Zeugnisse hinterliessen die Deutschen Kaiser in Worms, Freuen Sie sich auf tolles Ambiente und eine abwechslungsreiche Routenführung.

Preis pro Person ab CHF 965*

8 Tage/7 Nächte ab Strassburg bis Mainz

Anreise donnerstags & samstags vom 1.4. bis 14.10.2017

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



© Deutsche Zentrale für Tourismus

Velotour Havel Deutschland

Begeben Sie sich auf eine einmalige Entdeckungsfahrt durch Preussens Landschaft und Kulturerbe. Erleben Sie auf dieser Velotour die wunderschöne Havel. Die Tour startet in Waren/Müritz, führt zur Havelquelle und folgt dem Lauf der Havel durch die Mecklenburgische Seenplatte nach Berlin und Potsdam. Weiter durch das Havelseengebiet nach Brandenburg und durch den Naturpark Westhavelland bis zur Mündung in die Elbe nach Havelberg.

Preis pro Person ab CHF 1645*

14 Tage/13 Nächte ab/bis Waren/Müritz

Anreise sonntags vom 7.5. bis 17.9.2017

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

Velo-Kleingruppenreise

«Urwald und Wisente»

Polen/Bialowieza-Urwald

Vom einstigen Urwald, der weite Teile Europas bedeckte, ist nur der Bialowieza-Nationalpark in Nordostpolen übrig geblieben. Die unberührte Natur erkunden Sie in kleinen Gruppen, geführt von lokalen Guides. Gespräche mit kreativen Menschen vor Ort, mit Aussteigern und lokalen Künstlern bereichern die Tour.

Preis pro Person	ab CHF 1920*
10 Tage/9 Nächte ab/bis Schweiz (mit Bahnreise)	
4 Reisedaten: Mai, Juni, Juli, September 2017	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/Gruppen	



Bahn- und Kulturerlebnisreise

«vom Harz an die polnische Ostsee»

Deutschland/Polen

Sehr abwechslungsreiche Tour vom märchenhaften Ostharz (Quedlinburg) über die „märkische Schweiz“ und die Oder-Grenze ins ehemalige Pommern (Danzig, Ostsee) und zurück nach Berlin. Zahlreiche Besichtigungen, aber auch ruhige Tage am Meer... wir reisen so oft als möglich per Bahn!

Preis pro Person	ab CHF 1850* (ohne An- und Rückreise)
10 Tage/9 Nächte ab Quedlinburg bis Berlin	
Reisedatum: 7.6. bis 16.6.2017 (Anmeldeschluss: 15.4.2017)	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/Gruppen	



© Migu Schneeberger

WeitWandern

Geführte Wanderungen, Schneeschuh- und Skitouren

Schneeschuhtouren

- 31.3. – 2.4. Vorderer Tierberg – Sustenhorn
- 7.4. – 9.4. Gipfelkranz im Val Maighels
- 14.4. – 17.4. Ostern: Schneeschuhtage in Simplon Dorf
- 21.4. – 23.4. Blinnenhorn – Ofenhorn: kleine Haute-Route du Soleil
- 27.4. – 30.4. Julierpass – Jenatschhütte – Val Bever

Skitouren

- 8./9.4. Ostern: Skitourtage im Simplongebiet

Wanderungen

- 14.4. – 17.4. Ostern: Frühlingsgefühle am Lago di Mergozzo
- 14.4. – 22.4. Pay Cathare: vom Mittelmeer ins Hügelland der Aude
- 22.4. – 29.4. Bergfrühling auf der Montagne de Lure
- 20.5. – 27.5. Massif Central: Caroux – PNR du Haut Languedoc

Wanderung Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 19.5. – 5.6. Hoher Atlas: von Zaouiat Ahansal zum M'Goun

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

Für Mensch
und Umwelt



ARCATOUR
sinnvoll reisen

Mitglied





© Wikimedia Commons (Agence de presse Meurisse/Bibliothèque nationale de France).

WETTBEWERB

Er geht durch viele Hände

Noch bis Mitte Mai gehört er zum Schweizer Alltag und wechselt dauernd die Besitzerin oder den Besitzer. Danach wird er, dem der musikalische Durchbruch mit dem Porträt einer Dampflokomotive gelang, nicht mehr ganz so präsent sein. Der Kulturschauplatz Schweiz und das Thema Licht lösen ihn nach und nach ab.

Geboren 1882 in Le Havre als Sohn eines Zürcher Kaffeeimporteurs, war und blieb er Schweizer Staatsbürger – obwohl er den grössten Teil seines Lebens in Frankreich

verbrachte. Früh lernte er Violine spielen und begann mit dem Komponieren. Zwei Jahre verbrachte er in Zürich, danach kehrte er nach Frankreich zurück und studierte am Pariser Konservatorium. Die Uraufführung seines ersten eigenständigen Werks löste gleich einen Skandal aus, erst mit dem Porträt der Dampflokomotive, deren Kraft und Bewegung er mit Musik ausdrückte, wurde er berühmt. Gelobt wird er als Mittler zwischen der deutschen und der französischen Musikwelt. Zudem interessierte er sich nicht

nur für ernste, sondern auch für Unterhaltungsmusik, der vielseitige Künstler schuf Bühnen-, Rundfunk-, Ballett- und Filmmusik. An Johann Sebastian Bach, Max Reger und Richard Strauss geschult und von Elementen der französischen Musik des frühen 20. Jahrhunderts beeinflusst, entwickelte er eine ihm eigene Musiksprache.

Obwohl durch sein ganzes Schaffen stark an Frankreich gebunden, vergass der Musiker seine Schweizer Herkunft nie. So komponierte er etwa für die Schweizerische Landesausstellung die dramatische Legende Nicolas de Flue (1940). Auch in den späteren Jahren komponierte er immer wieder Stücke für schweizerische Ensembles und von ausgesprochen schweizerischer Thematik. Verschiedene Werke gelangten in der Schweiz zur Uraufführung.

Unser Künstler starb 1955 in Paris. Und auch wenn er ab diesem Frühling etwas weniger präsent ist: Sein Namensvetter führt im Deutschschweizer Fernsehen weiterhin durch eine Nachrichtensendung.

Dominique Eva Rast

ZU GEWINNEN:

ein E-Bike «Delite touring» im Wert von Fr. 5329.– von Riese & Müller



Ob auf Feld, Wald und Flur oder in der Stadt, mit dem Bosch-Performance CX-Motor und der leichten und effizienten Shimano-Deore-XT-11-Gang-Kettenschaltung bietet das «Delite touring» überall Fahrspass pur. Die «Control Technology» mit Vollfederung und die hydraulische Shimano-Scheibenbremsen sorgen für grösste Sicherheit.

Wie heisst dieser Künstler?

Beantworten Sie die Frage bis am

11. April 2017 und senden Ihre Lösung an

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

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb, oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch.

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

Lösung letzte Ausgabe:

Tim bzw. Tintin

Gewinner des «Skispass Grächen» ist

Antoine Gilliéron, Lausanne

Wettbewerbspreis

offert von



«Wie kommt es, dass wir dem Verkehr erlauben, unsere Lebensqualität derart zu beeinträchtigen?»



AUS DER WERKZEUGKISTE

Von Rasenmähern und der direkten Demokratie

Eine Aula in einem Seeländer Dorf, meine erste Gemeindeversammlung. Sie ist gut besucht, die Traktandenliste beachtlich. Schon beim Punkt 1 «Traktandenliste» meldet sich ein Bürger. Er will das Traktandum «Lärmreglement» ein zweites Mal verschieben, da sei noch eine Einsprache hängig. Aber der Gemeinderat ist vorbereitet und deshalb wird der entsprechende Artikel 5 heute Abend debattiert.

Während das Budget diskussionslos angenommen wird, erhitzen sich bei der vorgeschlagenen Anpassung von Artikel 5 der Gemeindeverordnung die Gemüter. Da soll also ergänzt werden, dass Rasenmäher, Laubbläser und andere laute Gartengeräte am Samstag bereits ab 18 Uhr nicht mehr betrieben werden dürfen. Wem das vernünftig erscheint, hat das Konfliktpotenzial des Themas völlig unterschätzt – ich etwa. Nicht die Rasenmäher seien das Problem, sondern die Schleifmaschine des Nachbarn, und das sei doch wohl kein Gartengerät. Weiter geht's, es kommt auch noch die Krautfabrik mit ihren Anlieferungen Tag und Nacht ins Spiel und natürlich laute Musik an lauen Sommerabenden. So dreht das eine ganze Weile weiter. Die geneigte Bürgerin hat inzwischen den Anschluss verloren.

Ich denke an die Hauptstrasse mitten durch unser Dorf und den dadurch verursachten Lärm. Und wie fühlt es sich erst an entlang der Autobahn? Jeder fünfte Einwohner, jede fünfte Einwohnerin der Schweiz wird durch Verkehrslärm belästigt, meistens Strassenlärm, aber auch Flug- und Bahnlärm, weit über dem gesetzlich Erlaubten. Warum sprechen wir nicht über diese grossen Probleme, die wirklich schädlich sind? Wie kommt es, dass wir dem Verkehr erlauben, unsere Lebensqualität derart zu beeinträchtigen, und uns über Rasenmäher streiten?

Der Ordnungsantrag, sofort über die vorgeschlagene Änderung vom Artikel 5 abzustimmen, reisst mich aus meinen Gedanken. Gesagt, getan. Die neue Lärmregelung wird grossmehrheitlich angenommen. Einer der Neuzuzüger wagt sich nochmals vor: diese automatischen Rasenroboter, vollelektrisch und selbstgesteuert, wie er und sein Nachbar je einen hätten, die würden keinen Lärm machen. Die seien doch sicher davon ausgenommen? Ein grosser Irrtum. Der inzwischen sichtlich erschöpfte Gemeindepräsident spast nicht mit Entscheiden der Gemeindeversammlung. Was hier beschlossen wird das gilt, sagt er bestimmt, Rasenmäher ist Rasenmäher.

Caroline Beglinger

Das VCS-Magazin für zeitgemässe Mobilität

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 27. April 2017. **Insertionsschluss:** 27. März 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

Die Schweiz im Strassenwahn

Der Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF ist am 12. Februar angenommen worden – droht nun eine Strassenbau-Offensive wie in der 60er-Jahren? Mehr Strassen bringen mehr Verkehr und führen zu Verlust von Kulturland. Zudem: Was heute geplant wird, entspricht wohl nicht der Mobilität, welche wir in 20 Jahren leben. In der nächsten Ausgabe zeigen wir auf, wo welche Projekte geplant sind. Sie lesen, wo sich Widerstand lohnt, wie sich der VCS engagiert und was Sie als Mitglied tun können. Hoffnung gibt etwa, dass gegen den Projektierungskredit für eine Umfahrungsstrasse in Aarwangen und Langenthal das Referendum zustande gekommen ist. Die erforderlichen Unterschriften sind unter der Führung des VCS zusammen mit Umweltorganisationen und Parteien zusammengekommen.



Kulturland schützen statt verschandeln: dafür setzt sich der VCS ein.



VCS-Schutzbrief

**Und wenn Sie vor Reiseantritt
plötzlich krank werden?**

Dieser Freizeit- und Reiseschutz deckt Ihre Auslagen ein ganzes Jahr: z. B. Annullationskosten einer Reise, Hotelbuchung, eines Tagesausfluges oder Events, Reisezwischenfälle, Gepäckersatz, Rechtsstreit im Ausland und vieles mehr.

Bestellung und Informationen:
– per Telefon **031 328 58 11** oder
– via Internet **www.schutzbrief.ch**

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Das Delite.

Athletisch in Stadt und Natur.

Dieses E-Bike will Touren fahren. In den Bergen. In der Stadt. Hauptsache sportlich. Und das bei bester Traktion dank Control Technologie. Fahren Sie Ihre eigenen Wege. Ihr Delite wird Sie dafür lieben.

Mehr Infos unter: www.r-m.de/delite



RIESE & MÜLLER