

# VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT

## Einer für alle

Wie das Teilen unsere  
Mobilität beeinflusst

Seite 16




Für Mensch  
und Umwelt





## Passion für hochwertige Bioweine

### Probierpaket Spitzenbioweine

 Aus Spanien

Albet i Noya, Lignum Negre 2015

Der Bestseller vom Bioweinpionier

**CHF 14.80** pro Flasche

 Aus Italien

Gulfi, Nerojbleo Nero d'Avola 2013

Wein des Jahres, 94 Pts. Vinous!

**CHF 19.80** pro Flasche

 Aus Frankreich

Clos du Caillou, Rhône 2015

Toller Jahrgang, 92 Pts. Parker

**CHF 21.00** pro Flasche



6er Probierpaket

Spitzenbioweine

nur **CHF 90.00**

(statt 111.20) inkl. Porto.

Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie sparen CHF 21.20 und profitieren von einer **portofreien Lieferung**.

Bestellmöglichkeiten

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

Coupon unfrankiert einsenden

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



Matteo Catania, Gulfi, Sizilien

«Die Erde ist unser Kapital. Deshalb kommt für uns nur der biologische Anbau in Frage. Jeder unserer Weine zeigt sein eigenes Terroir und wird entsprechend ausgebaut.»

Gulfi zählt zu den führenden Winzern für Nero d'Avola.



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.

*gebana ist Pionierin des Fairen Handels in der Schweiz. Hervorgegangen ist sie aus der Bewegung der «Bananenfrauen», die sich seit den 1970er Jahren für bessere Arbeitsbedingungen auf den Bananenplantagen einsetzte. Daher auch der Name: «Gerechter BANAnenhandel».*

Heute sind wir in Afrika, Südamerika und Südeuropa mit Partnerfirmen vor Ort und arbeiten mit Bauernfamilien und kleinen Verarbeitungsbetrieben zusammen. Deren hochwertige Bio-Produkte vertreiben wir direkt an Konsumenten in der Schweiz. Wir engagieren uns langfristig und investieren in Arbeitsplätze und ökologische Nachhaltigkeit.

Im Jahr 2013 verschickten wir zum ersten Mal frische Orangen von Bio-Bauern auf der griechischen Halbinsel Peloponnes. Inzwischen ist das Sortiment um Clementinen, Grapefruits, Kiwis, Granatäpfel und Clementinen erweitert worden, denn die Kunden lieben die erntefrische Früchte.

- ✓ Beste Qualität
- ✓ Biologisch angebaut
- ✓ Bequeme Heimlieferung
- ✓ Von Kleinbauern produziert
- ✓ Direkte Handelswege
- ✓ Fair gehandelt



Beachten Sie auch das VCS-Bonus-Angebot auf Seite 26 in diesem Heft!

## Liebe Leserin, lieber Leser



Ich habe fast zehn Jahre lang zumindest teilweise in Italien gelebt, genauer gesagt im Hinterland von Grosseto, der Provinzhauptstadt im Süden der Toscana. In Grosseto befindet sich die

Werkstatt von Irio Tommasini, der als einer der Letzten die Stahlrahmen für seine Velos noch vor Ort zusammenschweisst.

Anstatt eines hochmodernen Karbonflitzers habe ich mir also von Irio ein eher altertümliches, aber wunderschönes Rennrad mit Stahlrahmen bauen lassen. Die Fahrt damit zurück ins hügelige Hinterland war ein zwiespältiges Vergnügen. Das Rad rollte zwar wunderbar, fast wie von selber. Wären da nicht die Schlaglöcher, eng überholende Autos und Druckluft erzeugende Lastwagen gewesen, die in regelmässigen Abständen für zünftige Adrenalinstösse sorgten.

Umso mehr freue ich mich nun über die Entwicklung in der Schweiz: Das wichtige JA zum Bundesbeschluss Velo am 23. September ist ein klares Bekenntnis zum Velo. Wir werden uns nun dafür einsetzen, dass der Bundesbeschluss umgesetzt wird und die Velowege verbessert, vernetzt und sicherer werden – zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmenden.

Bundesrätin Doris Leuthard hat einen lobenswerten Schlusspurt fürs Velo hingelegt. Um die Klimavereinbarung von Paris auch wirklich einzuhalten, braucht es aber weitere klimapolitische Massnahmen.

Anders Gautschi, Geschäftsführer VCS Schweiz

## POLITIK

- 5 Kurz & bündig
- 6 Erfolgreiche Kampagne zum Bundesbeschluss Velo
- 7 Mobilität im Alter: Eine Studie liefert Antworten
- 9 «Youth Alpine Interrail»: Nachhaltig durch die Alpen
- 10 Etappensieg beim Neuwagenziel
- 11 Der Schulweg: Bewegung, Sicherheit und Freude
- 12 Mobilität ohne fossile Treibstoffe:  
Der VCS bezieht Position
- 14 Mit autonomen Shuttlebussen in die Zukunft
- 15 Sicher durch Tunnels und über Pässe



## DOSSIER

### 16 Ein Plädoyer fürs Teilen

Weil einer für alle oft reicht:  
Das Teilen beeinflusst unsere Mobilität.

### 26 MITGLIEDERANGEBOTE

### 30 BERICHTE AUS DEN REGIONEN

## REISEN

- 42 Eine Wanderung durch die Innerschweiz
- 45 Ohne Flugzeug nach Dublin
- 46 Faszination Wasser in den Alpen
- 49 Ein Ausflug zum blühenden Munder Safran

## 54 INTERVIEW

mit Pia Kaufmann von Thurgau Travel

## 56 WETTBEWERB

Modernes, städtisches Transportmittel gesucht

## 57 BITTE MITDENKEN!

mit Stéphanie Penher

## 58 CARTOON



- Suchen... Ort Route Service Koord.
- Meine Touren
- Winter
- Wanderland
- Veloland
- Mountainbikeland
- Skatingland
- Kanuland
- Bahn | Bus | Schiff
- Übernachten
- Services
- Natur | Landschaft
- Wetter | Schnee
- 3D Karte Foto Grau
- Drucken
- Teilen



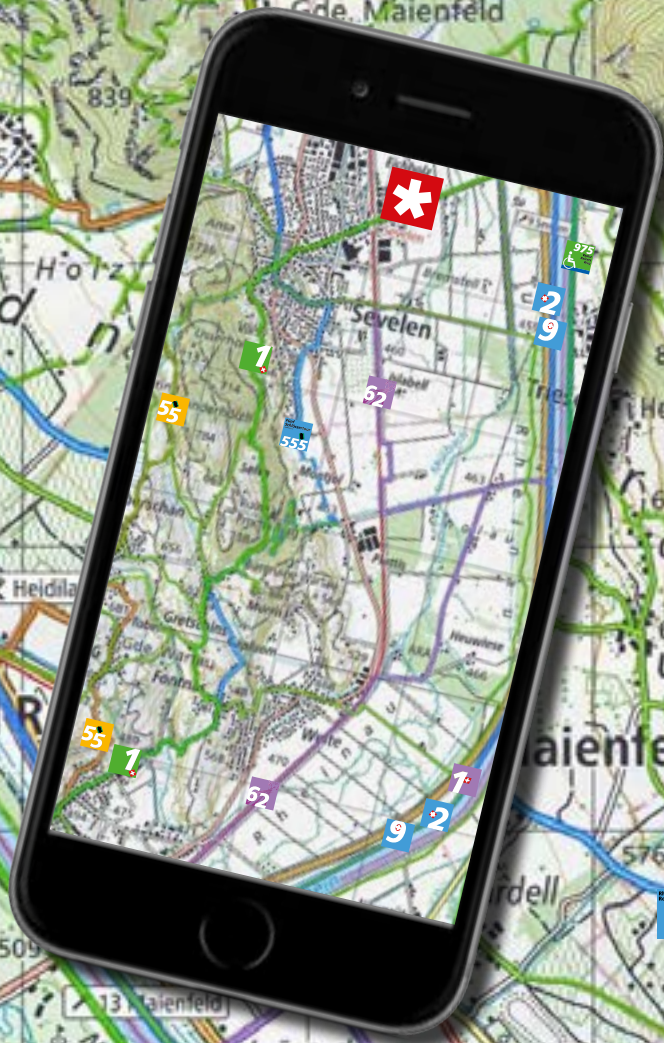
20 Jahre Veloland



10 Jahre SchweizMobil



neu mit Winter-Routen



[www.schweizmobil.ch](http://www.schweizmobil.ch)

gratis-App

gratis-Kartenausdrucke





© Wikipedia/Tore Sætre

## E-Frachtschiffe ahoi

Ein Flussreise auf der Donau, ein Szenario zu fossilfreien Energien und ein Pendlerschiff auf dem Lago di Lugano: In der letzten Ausgabe des VCS-Magazins haben wir an verschiedenen Stellen die Schifffahrt thematisiert. Ein engagiertes Mitglied – herzlichen Dank an dieser Stelle! – machte uns daraufhin auf ein spannendes Projekt aufmerksam. In den Niederlanden und in Belgien befindet sich bereits eine Flotte von grossen Binnenfrachtschiffen mit vollelektrischem Antrieb im Bau. In Norwegen ist seit Juli eine Fähre für 400 Passagiere mit Elektroantrieb in Betrieb (im Bild). Auf den Seiten 54 und 55 löst Redaktorin Camille Marion übrigens ihr Versprechen der letzten Ausgabe ein: Sie hat mit Pia Kaufmann von Thurgau Travel über den Einfluss der Flussschifffahrt auf die Umwelt gesprochen.

## Ressourcenverbrauch nicht genug gewichtet

Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zur dritten Generation der Agglomerationsprogramme das Kriterium Ressourcenverbrauch zu wenig gewichtet. Nach Ansicht des VCS muss gerade die Nachhaltigkeit bei der Auswahl der Strassenprojekte im Zentrum stehen. Die Schweiz hat sich mit der Energiestrategie 2050 und dem Klima-Abkommen von Paris dazu verpflichtet, den CO<sub>2</sub>-Ausstoss beziehungsweise den Gesamtenergieverbrauch massiv zu senken.

Deshalb hat der VCS kein Verständnis, dass der Bundesrat gemäss seiner Mitteilung den Ressourcenverbrauch erstmals nur als zweitrangig für die Bewertung der Qualität von Verkehrsprojekten innerhalb von Agglomerationen behandelt.

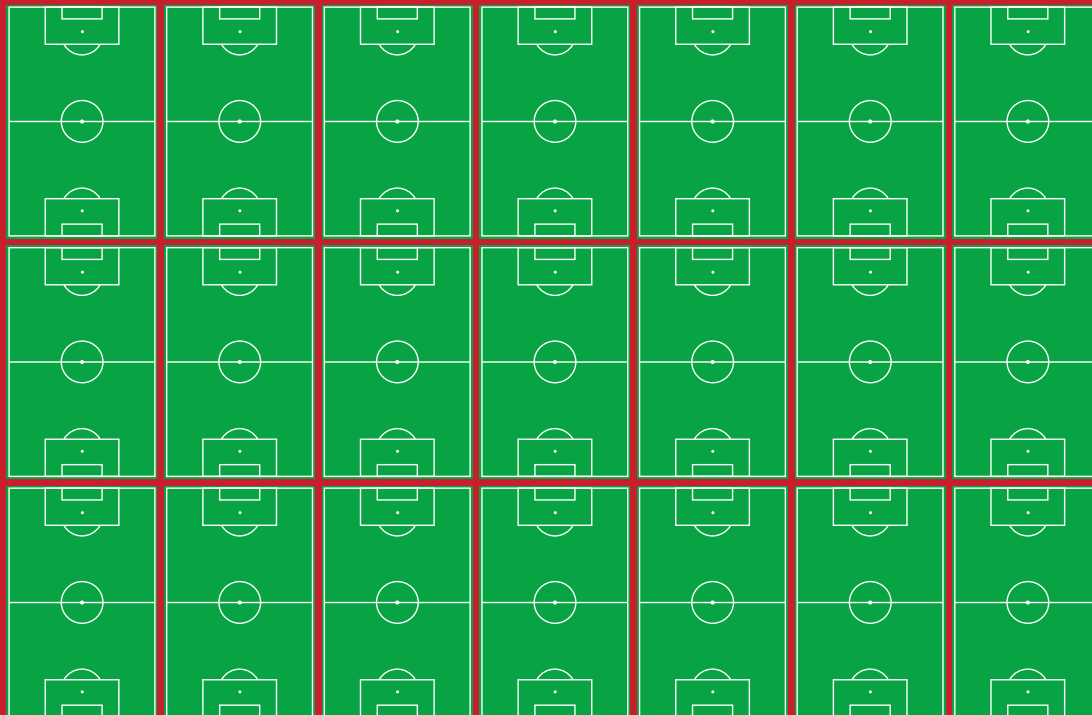


© Kana/Fotolia

## VCS unterstützt Auflagen für Fernbusse

Das Parlament hat beschlossen, Fernbusse in der Schweiz nur dann zuzulassen, wenn sie den Regionalverkehr ergänzen oder bestehende Schnellzüge nicht in ihrem Bestand gefährden. Damit ist aus Sicht des VCS eine erste Leitplanke gesetzt. Der VCS sieht keinen Nutzen für Fernbusse im Inland, weil der Ausstoss des Treibhausgas CO<sub>2</sub> in der Folge zu- statt abnehmen würde. Die Bahn ist in der Schweiz mit ihrem CO<sub>2</sub>-freien Strom deutlich ökologischer als der Bus. Zudem hat die Schweizer

Bevölkerung mit ihrer Zustimmung zur Finanzierung und zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI – dem Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative des VCS – bewusst entschieden, in den Ausbau der Bahninfrastruktur zu investieren. Bei ausländischen Destinationen erachtet der VCS Fernbusse dann für sinnvoll, wenn der Zielort mit der Bahn schlecht erreicht werden kann. Einen umweltpolitischen Nutzen der Fernbusse sieht der VCS vor allem dann, wenn sie Reisen mit dem Flugzeug ersetzen.



© muelleruatf.ch

## PARKIEREN BRAUCHT ZU VIEL PLATZ

Allein in der Stadt Bern belegen die öffentlichen Strassen-Parkfelder eine Fläche von 21 Fussballfeldern. Zählt man die Parkflächen auf privaten Arealen dazu, steigt die Fläche um das Fünffache – nicht eingerechnet ist die effektiv benötigte Fläche (Manövrierfläche etc.). Damit kommt man laut «Parkierungskonzept Motorisierter Individualverkehr» auf über 100 000 Parkplätze in der Stadt Bern.

Aktuelle statistische Erhebungen zur gesamtschweizerischen Anzahl Parkplätze gibt es leider keine. Schätzungen gehen aber von 10,5 Millionen aus – für die, gemäss Bundesamt für Statistik, 4,6 Mio. immatrikulierten Personewagen (2017).





© Pia Neuhaus/VCS

Anfang August drehte der VCS auf dem Bundesplatz eine Ehrenrunde mit einer breiten Palette von Velos: Alltagsvelo, Rennrad, Cargovelo, E-Bike, usw.

# Ein JA fürs Velo

Bei den Abstimmungen vom vergangenen 23. September hat sich der VCS für den Bundesbeschluss Velo starkgemacht. In Zusammenarbeit mit den Sektionen stellte er einmal mehr sein Engagement für den Veloverkehr unter Beweis.

Von Camille Marion

**I**m März 2016 hatte ein vor allem aus Vertreterinnen und Vertreter des VCS Verkehrs-Club der Schweiz und von Pro Velo bestehendes Komitee bei der Bundeskanzlei 100 000 Unterschriften zugunsten der Velo-Initiative deponiert – und bewiesen, dass die Stimmberechtigten Massnahmen zur Verbes-

serung der Veloinfrastrukturen wollen. Der Bundesrat nahm das Anliegen auf und erarbeitete schliesslich den weniger weit gehenden Bundesbeschluss Velo.

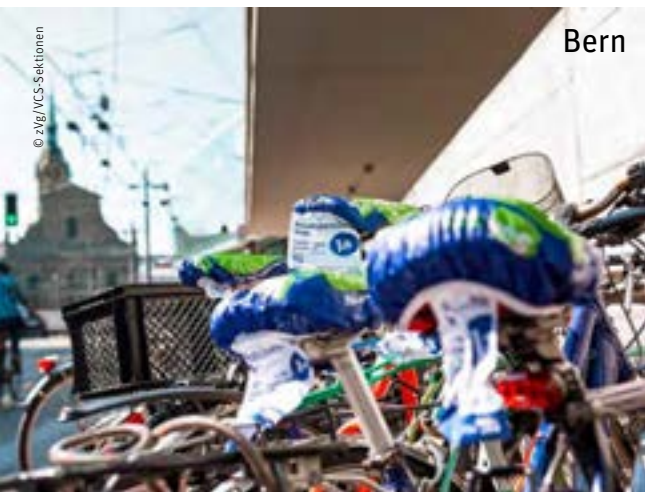
Damit war der Startschuss zur breit angelegten Mobilisierung für das Velo gegeben: Anfang August bekräftigte der VCS seine

Unterstützung für den Bundesbeschluss mit einer «Ehrenparade» auf dem Bundesplatz in Bern.

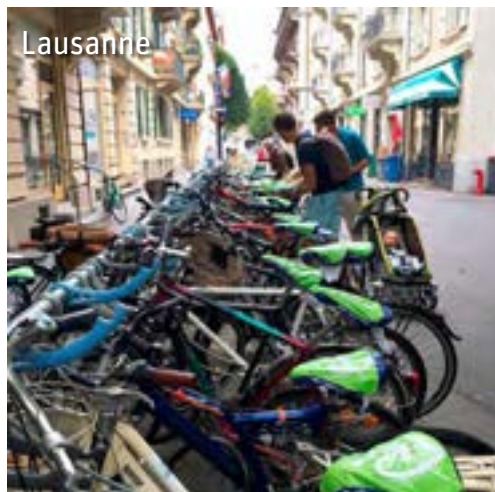
## Dein Velo – unser Engagement

In den darauf folgenden Wochen wurden die VCS-Sektionen aktiv und versahen tausende in den Schweizer Strassen abgestellte Velos mit einem Sattelschutz. Mit der Aktion verbanden sie die nicht zu übersehende Botschaft: «Dein Velo – unser Engagement».

Links und rechts haben sich die politischen Parteien und Organisationen auf die Seite des Bundesbeschlusses Velo geschlagen. Diese Einmütigkeit unterstreicht die Berechtigung des neuen Verfassungstexts und die kaum bestrittene Notwendigkeit, Massnahmen zugunsten des Veloverkehrs zu treffen. Die Stimmberechtigten haben am vergangenen 23. September 73,6 Prozent JA-Stimmen eingelegt – danke! ■



Bern



Lausanne



Zürich

© 2Vg/VCS-Sektionen



# Im Alter trägt man eine andere Brille

Von Nelly Jaggi

Für ältere Menschen ist Mobilität eine Herausforderung. Welche Bedürfnisse haben sie und was hilft ihnen dabei, mobil zu sein und mobil bleiben zu können? Eine Studie liefert Antworten.

Wie sicher fühlen sich Seniorinnen und Senioren und was wünschen sie sich als Verkehrsteilnehmende? Fakt ist, dass Mobilität für ältere Menschen aufgrund der erhöhten Verletzlichkeit und der altersbedingten Einschränkungen eine Herausforderung darstellt. Das Unfallrisiko für Fussgängerinnen und Fussgänger steigt, je älter sie sind. Doch aus der Unfallstatistik lässt sich nicht alles rauslesen. Wenn an gewissen Orten keine älteren Menschen verunfallen, bedeutet das nicht unbedingt, dass es nicht gefährlich ist. Möglicherweise meiden sie die Stelle, weil die Angst zu gross ist.

«Der VCS bietet Kurse für Seniorinnen und Senioren an und wollte genauer wissen, welche Bedürfnisse eigentlich vorhanden sind», erklärt Michael Rytz. Der Experte für Verkehrssicherheit beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat deshalb eine Studie in Auftrag gegeben. Befragt wurden 570 Menschen ab 65 Jahren.

## Eine Pause in Ehren

Damit Seniorinnen und Senioren mobil sein und bleiben können, muss der Verkehr – von den Verkehrsteilnehmenden bis zur Infrastruktur – Rücksicht auf ihre Bedürfnisse nehmen. «Im Alter trägt man eine andere Brille, und wer Mobilität plant, ist in der Regel fit und mobil», gibt Michael Rytz zu bedenken. Die Studie hat nach dem Sicherheitsempfinden beim Zu-Fuss-Gehen, auf dem Velo, im Öffentlichen Verkehr (ÖV) und im Auto gefragt.

Die häufigste Fortbewegungsart älterer Menschen ist das Zu-Fuss-Gehen. Über 90 Prozent sind täglich oder regelmässig zu Fuss unterwegs. Doch auf dem Weg von A nach B fehlt ihnen oft die Möglichkeit, eine Pause einzulegen. Sitzbänke, aber auch Mittelinseln bei Fussgängerstreifen tragen sehr viel zum Sicherheitsempfinden bei – 55 Prozent der Befragten sehen hier Verbesserungsbedarf. Auf der Wunschliste stehen auch ein grösseres Angebot an öffentlichen Toiletten sowie der bessere Unterhalt von Trottoirs bei Rutschgefahr.

Velofahren empfinden viele als problematisch, sobald kein Veloweg oder Velostreifen



Eine Mittelinsel gibt älteren Menschen beim Überqueren der Strasse Sicherheit.

zur Verfügung steht. Hoch ist das Sicherheitsempfinden hingegen im Auto und im ÖV, Unsicherheit kommt bei Letzterem vor allem dann auf, wenn kein Sitzplatz zur Verfügung steht.

Rytz wünscht sich, dass die Erkenntnisse der Studie künftig bei der Verkehrsplanung miteinbezogen werden: «Wenn die Leute so lange wie möglich selbstständig leben sollen, dann ist es wichtig, dass man ihnen keine Steine in den Weg legt.»

## Wer übt, bleibt fit

Aber nicht nur Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner sind gefordert. Weil ältere Menschen mehr Zeit brauchen, um eine Situation zu erfassen, und schnelles Improvisieren nur noch eingeschränkt möglich ist, ist es wichtig, dass sich die anderen Verkehrsteilnehmenden an die Regeln halten. Für ein friedliches Miteinander braucht es nicht viel. Kündigt sich eine junge Velofahrerin einem älteren Fussgänger mit einem Klingeln an und überholt mit genügend Abstand, hat sie bereits einiges getan.

«Obwohl es zwar in der Realität selten Zusammenstösse zwischen Velofahrenden und Zu-Fuss-Gehenden auf Mischflächen gibt, ist es wichtig, auch auf das subjektive Sicherheitsgefühl Rücksicht zu nehmen», erklärt Rytz.

Regelmässige Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer fühlen sich auch im dichten Bahnbetrieb deutlich sicherer. Insbesondere das Umsteigen auf ein anderes Verkehrsmittel braucht Zeit. Für die Seniorinnen und Senioren selbst gilt also: Wer übt, bleibt fit. ■

## Mobil sein und bleiben

Wie funktioniert der Billettautomat, wie können Stürze und Unfälle vermieden werden oder wie lassen sich Verkehrsmittel clever kombinieren? Die Mobilitätskurse «mobil sein & bleiben» vermitteln während eines halben Tages Sicherheit im ÖV und auf der Strasse.

Weitere Informationen zur Studie und zu den Kursen: [www.mobil-bleiben.ch](http://www.mobil-bleiben.ch)



# Tintendruckerpatronen bis 50% günstiger!

Druckerpatronen wiederaufbereiten spart Geld und schont die Umwelt. 100% Qualität seit 2004.

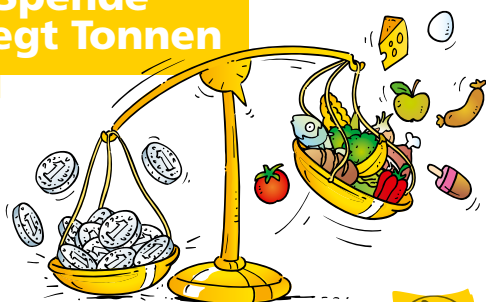


**Schweizer Profilabor**

Jetzt profitieren: Tel. 061 3151020, im Online-Shop oder am Kundenschalter

**THINKshop.ch** Direktverkauf in Frenkendorf  
Parkstrasse 6 (Danfossgebäude), gegenüber Aldi

Ihre Spende bewegt Tonnen



50 Spendenfranken = 110 kg Lebensmittel an Bedürftige

Jetzt spenden: 60-788185-5 | [www.schweizertafel.ch](http://www.schweizertafel.ch)



Schweizer Tafel

Essen verteilen – Armut lindern

## Solarspar macht aus Sonne Strom. Werden Sie Mitglied und tragen Sie zur Energiewende bei.

Der Verein Solarspar setzt sich seit über 25 Jahren für erneuerbare Energien und Energieeffizienz ein.

Mit unseren Mitgliedern bauen und betreiben wir

Solaranlagen für sauberen Strom.

Zusammen mit uns schaffen Sie einen Mehrwert für die Umwelt.

[www.solarspar.ch/mitglied-werden](http://www.solarspar.ch/mitglied-werden)

**solarspar**  Sonnenenergie gewinnen

Solarspar CH-4450 Sissach T +41 61 205 19 19 [www.solarspar.ch](http://www.solarspar.ch)

## Geschenk

an die nächste Generation

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

Bestellen Sie unsere Broschüre «Ich Sorge für Mensch und Umwelt» oder melden Sie sich bei mir für ein Gespräch. Ich berate Sie gerne.

**Martin Enz**

Mitglied der Geschäftsleitung

VCS Verkehrs-Club der Schweiz  
Aarberggasse 61, 3001 Bern  
Tel. 031 328 58 58

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



«Ich Sorge für Mensch und Umwelt.»

So leben Ihre Ideale weiter.

 VCS

Für Mensch und Umwelt

**VCS**



# Die Alpen mit dem Zug entdecken

Von Camille Marion

Das Projekt «Youth Alpine Interrail» ermöglichte 100 jungen Menschen aus Alpenländern, ihre eigenen Berge zu entdecken. Eine ehrgeizige Aktion, die das Ziel verfolgte, sie für die Klimaerwärmung in den Alpen zu sensibilisieren.

**D**reizehn Mitglieder des Jugendbeirats der Internationalen Alpenschutzkommission (CIPRA), alle zwischen 15 und 30 Jahre alt, wollten das nachhaltige Reisen fördern und propagierten deshalb ein Zugticket, um die Alpen und die Vielfalt der Bergregionen zu entdecken. Ende 2017 übernahm die CIPRA die Federführung des Projekts «Youth Alpine Interrail» (Yoalin), unterstützt vom Bundesamt für Raumplanung (ARE) und mit finanzieller Hilfe einiger Unterzeichnerstaaten der Alpenkonvention.

Die Fristen waren kurz, die naheliegendste Lösung bestand darin, von den Produkten und der Erfahrung von Eurail zu profitieren, der Firma, die den Interrail-Pass vermarktet. In Utrecht liess sich das niederländische Unternehmen von der Begeisterung der Initiantinnen und Initianten überzeugen, umso mehr als man dort schon länger damit liebäugelt, Regionalpässe zu entwickeln.

## Junge Reisende, junge Organisierende

Zu Beginn des Frühlings konnten sich interessierte junge Menschen für das Projekt Yoalin bewerben. Sie mussten zwischen 16 und 27 Jahren alt sein, in einer Alpenregion wohnen und Interesse für die ökologischen Herausforderungen zeigen. Unter den 400 Bewerbungen wurden 100 Reisende ausgewählt, die einen Interrail-Pass für nur 50 Euro erhielten, mit der einzigen Bedingung, ihn in den Alpen zu benutzen. Von Frankreich über die Walliser Alpen, Liechtenstein, Österreich und das Südtirol bis nach Slowenien dokumentierten sie ihre Erlebnisse in den sozialen Netzwerken unter dem Hashtag #yoalin.

«Es war uns wichtig, dass es sich um ein Projekt für Junge und geleitet von Jungen handelte», betont Silvia Jost, Leiterin Internationales beim ARE. Deshalb waren bei der CIPRA und beim ARE Praktikantinnen und Praktikanten für das Projekt zuständig. Sie beantworteten die Fragen der Teilnehmenden

und kümmerten sich um die sozialen Netzwerke des Projekts.

## Mediales und politisches Echo

Die CIPRA und die verschiedenen Akteure des Projekts zeigen sich mit der ersten Erfahrung und dem Engagement der Teilnehmenden in den sozialen Netzwerken sehr zufrieden. Einige der jungen Reisenden trafen sich sogar mit Behördenmitgliedern der besuchten Alpenländer, um mit ihnen die Herausforderungen zu diskutieren. Auf politischer Ebene erhofft sich die CIPRA so Initiativen für einen nachhaltigen Tourismus: «Ein Projekt wie Yoalin soll die Entwicklung von erschwinglichen ÖV-Angeboten fördern. Nur so kann der Flugverkehr und sein beängstigender Einfluss auf das Klima konkurriert werden», erläutert Katharina Conradin, Präsidentin von CIPRA International.

Am 20. September kamen Vertreterinnen und Vertreter der Alpenkonvention und der im Verkehrsbereich tätigen Organisationen sowie ein Teil der Reisenden im Alpenmuseum in Bern zur Abschlussveranstaltung zusammen. Bundesrätin Doris Leuthard unterstrich dabei die Notwendigkeit, unsere Berge zu schützen und eine nachhaltige und erschwingliche Mobilität zu fördern.

Die CIPRA möchte das Projekt erneut durchführen. Sie erhofft sich die Entwicklung eines internationalen Zugtickets für die Alpenregion, das spezifischer ist als der aktuelle Interrail-Pass. Dafür müssen aber die Alpenländer und ihre ÖV-Unternehmen konkretes Interesse zeigen und Zeit sowie Geld in die Entwicklung des Projekts investieren. ■

Camille Marion durfte bei Yoalin mitmachen. Lesen Sie den Bericht auf den Seiten 46 und 47.

Für dieses Bild durfte Nejc Kavka an der Abschlussveranstaltung einen Preis entgegennehmen.

© Nejc Kavka





# Etappensieg beim Neuwagenziel

Von Martin Winder,  
Projektleitung Verkehrspolitik

Später als vom Volk beschlossen, will der Bundesrat das Flottenziel für Neuwagen von durchschnittlich 95 g CO<sub>2</sub>/km einführen. Der VCS bekämpft diese Abschwächung der wichtigsten Massnahme zur Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs – und erzielte einen ersten Erfolg.

**I**m Rahmen der Abstimmung über die Energiestrategie hat das Volk auch der Verschärfung des Neuwagen-Flottenziels auf 95 g CO<sub>2</sub>/km per 2021 zugestimmt. In der Parlamentsdebatte hatte sich Doris Leuthard noch gegen einen Antrag auf die Verschiebung des Neuwagen-Flottenziels bis 2024 mit folgenden Worten gewehrt: «Das wäre natürlich eine massive Verwässerung der Vorgaben und der CO<sub>2</sub>-Zielwerte.» Mit seiner Verordnung hat der Bundesrat im letz-

**In Anbetracht der Tatsache, dass es bisher nicht gelungen ist, die CO<sub>2</sub>-Emissionen des Verkehrs in den Griff zu bekommen, ist diese Verzögerung inakzeptabel.**

ten November jedoch genau das getan: Er verfügte, dass die in der Schweiz verkauften Neuwagen erst im Jahr 2023 einen durchschnittlichen maximalen Ausstoss

von 95 g CO<sub>2</sub>/km erreichen müssen. In Anbetracht der Tatsache, dass es bisher nicht gelungen ist, die Treibhausgas-Emissionen des Verkehrs in den Griff zu bekommen, ist diese Verzögerung inakzeptabel. Dazu kommt, dass Neuwagen 2017 erstmals seit 1969 wieder mehr CO<sub>2</sub> ausstossen.

## Autoimporteure bezahlen nichts

Unverständlich ist die Verzögerung auch deshalb, weil die meisten Autoimporteure offenbar problemlos mit dem bisherigen Flottenziel zu recht kommen. Wie kürzlich bekannt wurde, konnte es in den Jahren 2014 bis 2016 von jeweils 70 bis 80 Prozent der Grossimporteure eingehalten werden. Bei jenen, die wegen zu hoher CO<sub>2</sub>-Emissionen Sanktionen zu zahlen hatten, lagen die Beträge bei maximal 30 Franken pro verkauftem Auto. Bei Neuwagenpreisen von mehreren zehntausend Franken spielen solche Bussen keine Rolle.

Die Autolobby hat versucht, diese Informationen über die Sanktionszahlungen geheim zu halten. Das Konsumentenschutzmagazin «Saldo» hat jedoch die Veröffentlichung der Daten per Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts erkämpft.

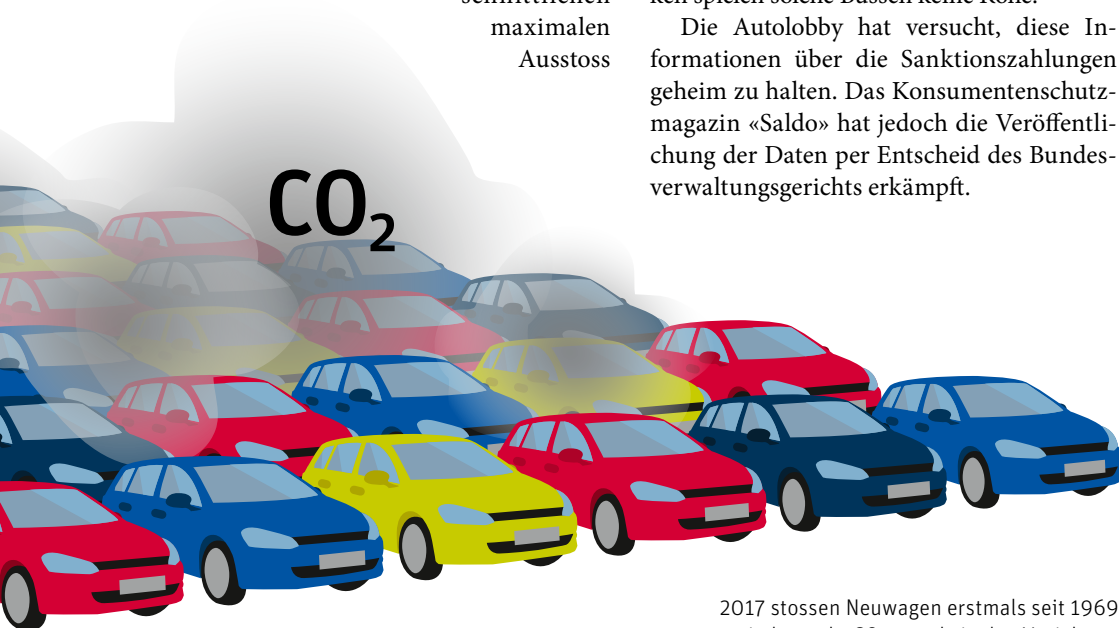
## Entscheid der Nationalratskommission

Das Parlament befasst sich aktuell mit der Revision des CO<sub>2</sub>-Gesetzes. In diesem Zusammenhang muss auch das Neuwagen-Flottenziel bestätigt werden. Erfreulicherweise hat sich die Umweltkommission des Nationalrats im August, wenn auch äussert knapp, gegen eine verzögerte Einführung des Neuwagen-Flottenziels entschieden. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat sich bei den Kommissionsmitgliedern für diesen Entscheid eingesetzt. CVP-Nationalrat Stefan Müller-Altermatt begründete in den Medien seinen entsprechenden Antrag in der Kommission damit, dass das Stimmvolk das verschärfte CO<sub>2</sub>-Neuwagenziel bereits abgesegnet habe – und nicht eine Abschwächung, wie sie der Bundesrat wolle.

Das letzte Wort ist jedoch noch nicht gesprochen. Der Entscheid der Kommission muss im Dezember vom Nationalrat noch bestätigt werden. Nächstes Jahr wird der Ständerat darüber beraten. Der VCS wird sich auf jeden Fall weiterhin für eine Einführung des 95-g-Ziels im Jahr 2021 sowie für ein möglichst strenges CO<sub>2</sub>-Gesetz einsetzen. ■

## Danke für Ihre Unterstützung!

Der Erfolg unserer Arbeit ist nur dank finanzieller Unterstützung möglich. Wir danken daher an dieser Stelle allen unseren Mitgliedern von Herzen für ihre Treue. Sie leisten einen wertvollen Beitrag an unser Engagement für eine menschenwürdige und umweltfreundliche Mobilität. Ein besonderer Dank geht an alle, die uns im Kampf für die Einhaltung des CO<sub>2</sub>-Neuwagenziels zusätzlich mit einer Spende unterstützt haben. Wer dies noch nachholen möchte, kann das gerne tun unter [www.verkehrsclub.ch/spenden](http://www.verkehrsclub.ch/spenden). Wir freuen uns über jeden Beitrag!



2017 stossen Neuwagen erstmals seit 1969 wieder mehr CO<sub>2</sub> aus als in den Vorjahren.



# Der Schulweg für Freude und Freunde

Von Nelly Jaggi

**Bewegung, Sicherheit im Verkehr und vor allem Spass: Kinder, die den Schulweg zu Fuss zurücklegen, profitieren. Das VCS-Magazin hat die Zweitklässler Fabian, Milo und Tim während der Aktionswochen «walk to school» auf ihrem Schulweg begleitet.**

**E**s herrscht eine spezielle Stimmung an diesem Montagmorgen in Derendingen bei Solothurn. Die Sonne blitzt zwischen den Häusern hindurch und macht den letzten Nebelschwaden den Garaus. Gemeinsam mit Katja Marthaler, der Projektleiterin der Aktionswochen «walk to school», werde ich heute Fabian und seine Freunde Milo und Tim auf dem Schulweg begleiten.

Fabian erwartet uns bereits im Garten vor dem Haus. Er besucht die zweite Klasse und braucht zu Fuss für seinen Schulweg ungefähr zehn Minuten – damit liegt er übrigens genau im schweizweiten Durchschnitt. Mit dabei sind auch seine Schwester Noémie, die das zweite Kindergartenjahr besucht, und seine Mutter Christine Bänninger.

Gemeinsam machen wir uns auf den Weg, um am anderen Ende des Quartiers auf Tim und Milo sowie auf eine Freundin von Noémie zu warten. Die zwei Kinder hüpfen ungeduldig umher, und sie können kaum erwarten, dass es weitergeht. Währenddessen strömen Kinder aus allen Richtungen an uns vorbei – die Älteren alleine, die Jüngeren in Begleitung eines Elternteils. «Die Kindergartenkinder begleiten wir jeweils, bis sie die Hauptstrasse überquert haben», erklärt uns Christine Bänninger. Als die Gruppe komplett ist, rennen Fabian, Milo und Tim los. Ich rufe ihnen hinterher, dass ich ein Foto machen möchte. «Dann müssen Sie halt schneller laufen», erklärt Fabian und lacht. Erst die Ampel an der Hauptstrasse zwingt die Drei zu einer kurzen Pause.

## Probleme mit Elterntaxis

Die Schulklassen von Fabian, Tim und Milo nahmen an den Aktionswochen «walk to school» teil, die jeweils zwischen den Sommer- und den Herbstferien stattfinden. Für jeden zu Fuss zurückgelegten Schulweg gibt es einen Punkt, mit Begleitaktionen können die Klassen zusätzliche Punkte sammeln. Unter denjenigen, die am meisten Punkte gesammelt haben, werden Reisegutscheine für die



© Nelly Jaggi

Für die Fotografin dürfen Fabian, Tim und Milo (v. l. n. r.) ausnahmsweise von der Mauer springen.

Schulreise verlost. 2018 haben sich rund 400 Schulklassen beteiligt, darunter erstmals auch eine französischsprachige Klasse aus Biel.

«Die Schülerinnen und Schüler sollen erleben, wie spannend der Schulweg sein kann, und die Eltern begreifen, wie wichtig und lehrreich diese Erfahrung für ihre Kinder ist», erklärt Katja Marthaler. Anliegen, die auch Christine Bänninger wichtig sind. Elterntaxis seien leider ein Thema, sagt sie. Sie führten zu mehr Verkehr auf dem Schulweg und vielen Manövern von Autos direkt vor dem Schulhaus – das mache es für Kinder, die zu Fuss gehen, gefährlich. Diese Einschätzung teilt auch Fabians Lehrerin Judith Friedli: «Wir haben ein Problem mit Elterntaxis. Mit der Teilnahme bei «walk to school» möchten wir Gegensteuer

geben. Die Kinder sind motiviert, es klappt gut, und eine Sensibilisierung findet sicher statt.»

## Viele Lerneffekte

Fabian, Tim und Milo sind inzwischen beim Schulhaus angekommen. Sie lassen sich dazu überreden, für ein letztes Foto zu posieren, bevor sie ins Schulhaus rennen und ihre anderen Freunde begrüßen. Unser Fazit ist klar: Zu Fuss auf dem Schulweg passiert viel. Während sich Eltern und Lehrpersonen über zusätzliche Bewegung, Verkehrskompetenz und Selbstständigkeit freuen, macht er den Kindern in erster Linie Spass. Springen sie vor dem Schulhaus aus dem Auto, entgeht ihnen Wichtiges und Schönes – das haben uns Fabian, Tim und Milo am heutigen Morgen gezeigt. ■



# Mobilität ohne fossile Treibstoffe

Von Martin Winder,  
Projektleitung Verkehrspolitik

Die Klimawissenschaft ist sich einig: Nur eine vollständige Abkehr von fossilen Energieträgern kann die Erderwärmung stoppen. Der VCS schlägt in einem Positionspapier Massnahmen vor, um dieses Ziel für den Verkehr zu erreichen.

**D**ie Zusammenhänge zwischen Erderwärmung und den von Menschen verursachten Treibhausgas-Emissionen sind seit Jahrzehnten bekannt. Seit bald 30 Jahren wird auch politisch um eine Lösung des Klimaproblems gerungen. Doch die Zeit läuft ab: Um den Klimawandel in einem erträglichen Rahmen zu halten, dürfen bis spätestens 2050 keine fossilen Energieträger mehr verbrannt werden. Je früher die Weichen in Richtung Ausstieg gestellt werden, umso eher gelingt es, dem Klimawandel Einhalt zu bieten.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt dabei auf drei Säulen: Vermeiden, Verlagern und Verbessern. Für die Abkehr von fossilen

Energieträgern im Bereich des Verkehrs sind alle drei notwendig.

**Vermeiden von Verkehr** trägt wesentlich zur Reduktion der Umweltbelastung bei. Vermeiden bedeutet nicht zwingend Verzicht und kann zusätzlichen Nutzen bieten. Wenn zwei Personen eine Fahrgemeinschaft bilden, halbieren sie die pro Person verursachte Umweltbelastung, ohne ihre Mobilität einzuschränken – und sparen Geld. Eine Verkehrspolitik, welche die Nachfrage steuert, kann viel zur Erreichung der Klimaziele beitragen.

**Verlagerung von Verkehr** auf möglichst umweltverträgliche Verkehrsmittel ist der zwei-

te grosse Hebel. Je grösser der Anteil an Velo-, Fuss- und Bahnverkehr, desto geringer die Treibhausgas-Emissionen. Mit dem JA zum Bundesbeschluss Velo konnte der VCS in diesem Bereich kürzlich einen wichtigen Erfolg verbuchen.

**Verbesserung des Verkehrs** ist der entscheidende Schritt, um eine vollständige Abkehr von fossilen Treibstoffen möglich zu machen. Verkehrsmittel müssen möglichst umweltverträglich und effizient gebaut und betrieben werden: Vom Motorroller bis zum Containerschiff müssen sie mit erneuerbarer Energie betrieben werden. Das ist technisch heute grundsätzlich machbar.

## VERMEIDEN

Homework  
statt pendeln



## VERLAGERN

Mit dem Velo zur Arbeit  
statt mit dem Auto



Arbeitsplatz

## VERBESSERN

Mit dem Elektroauto und Solarstrom statt  
mit dem Benzin-/Dieselauto zur Arbeit



Grafik: Keystone, Quelle: VCS

Drei konkrete Beispiele, wie beim Arbeitsweg Verkehr vermieden, verlagert und verbessert werden kann.



### Der VCS positioniert sich

Für einen tiefgreifenden Wandel sind 32 Jahre keine lange Zeit. Der VCS hat das Positionspapier «Verkehr ohne fossile Treibstoffe» erstellt, das aufzeigt, welche politischen Massnahmen zum letzten und entscheidenden Schritt, der Verbesserung des Verkehrs, beitragen können.

#### ■ Lenkungsabgabe

Die CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoffe ist ein wirksames Instrument zur Reduzierung von Treibhausgasen – der VCS setzt sich bereits seit Langem dafür ein. Sie motiviert zur Umstellung auf Elektrofahrzeuge und erneuerbare Treibstoffe. Gleichzeitig kann sie eine Verlagerung auf den Öffentlichen Verkehr und den Velo- und Fussverkehr bewirken. Erfolgsentscheidend ist jedoch die Höhe der Abgabe. Durch eine Rückverteilung der CO<sub>2</sub>-Abgabe auf Treibstoff an die Bevölkerung und Unternehmen ist diese haushaltsneutral und sozialverträglich.

### Der Bund soll die Treibstoffbranche dazu verpflichten, dass ein bestimmter Anteil des im Inland verkauften Treibstoffs aus erneuerbaren Quellen stammt.

#### ■ Mindestanteil erneuerbare Treibstoffe

Der Bund soll die Treibstoffbranche dazu verpflichten, dass ein bestimmter Anteil des im Inland verkauften Treibstoffs aus erneuerbaren Quellen stammt. Dieser Anteil kann zu Beginn bei wenigen Prozenten liegen und bis im Jahr 2050 auf 100 Prozent angehoben werden. Mit welchem erneuerbaren Treibstoff der Mindestanteil erfüllt ist, ist unerheblich. Zwingend ist, dass die Treibstoffe strengen Nachhaltigkeitskriterien entsprechen. Zu Beginn wären es primär Treibstoffe aus Biomasse. Mit steigendem Mindestanteil würde die Bedeutung von erneuerbaren synthetischen Treibstoffen zunehmen (siehe auch VCS-Magazin 3/2018, S. 6/7).

#### ■ Neuwagen-Flottenziele

Die Schweiz soll den durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoss der Neuwagenflotte kontinuierlich reduzieren. Strenge und langfristig festgelegte Flottenziele für Personwagen sowie Last- und Lieferwagen garantieren eine stetige Effizienzsteigerung der Fahrzeugflotte. Neue Fahrzeuge sollen – nicht nur bei der Zulassungsprüfung, sondern auch in der Realität – je länger, desto weniger CO<sub>2</sub> ausstossen (siehe auch Artikel S. 10).

Das Positionspapier «Verkehr ohne fossile Treibstoffe» finden Sie unter [www.verkehrsclub.ch/fossilfrei](http://www.verkehrsclub.ch/fossilfrei)

ANZEIGE



## KLEINER BEITRAG, GROSSE WIRKUNG «PRO CLIMA»- VERSAND

Für wenige Rappen mehr versenden  
Sie Ihre Pakete klimaneutral.  
Erfahren Sie mehr: [post.ch/klimaneutral](http://post.ch/klimaneutral)

**DIE POST**



# Mit Shuttlebussen in die Zukunft

Von Laura Andres,  
Projektleiterin «Autonome Shuttlebusse TPF»

Seit fast einem Jahr betreiben die Freiburger Verkehrsbetriebe eine offizielle, in den Fahrplan aufgenommene Linie mit autonomen Shuttlebussen. Blick auf eines der ersten innovativen Projekte seiner Art in der Schweiz.

**W**ie soll das Problem des «letzten Kilometers» («Last Mile») im Öffentlichen Verkehr gelöst werden? Wie könnte, anders gefragt, eine Lösung mit öffentlicher Mobilität zwischen der Haltestelle einer bestehenden Linie und einem abgelegenen, etwa einen Kilometer entfernten Ort aussehen? Die Freiburger Verkehrsbetriebe (TPF) haben als Antwort auf diese Frage ein Pilotprojekt mit zwei autonomen Shuttlebussen lanciert.

Das Marly Innovation Center (MIC) bot sich als ideales Testfeld an, soll doch das dor-

**Auch in einem autonomen Fahrzeug kann die Fahrt lang sein. Im Alltag beeinträchtigen immer wieder Störungen den Linienbetrieb.**

tige Quartier mittelfristig über 1000 Wohnungen umfassen. Noch bevor der Ausbau über die Bühne geht, bieten nun die autonomen Shuttlebusse eine Lösung für die Mobilitätsbedürfnisse des Standorts, an dem bereits heute über 500 Personen arbeiten. Dabei geht es auch

um eine klare Unternehmensstrategie, wie Vincent Ducrot, Generaldirektor der TPF, betont: «In meiner Vision des Agglomerationsverkehrs gibt es sehr gut frequentierte Hauptlinien und daneben kleinere Linien, welche die Quartiere mit diesen Hauptlinien verbinden. Wir wünschen uns, dass diese Verbindungen durch autonome Busse erschlossen werden.»

## Ein ehrgeiziges Projekt, das überzeugt

Die grösste Herausforderung besteht darin herauszufinden, ob ein solches Verkehrsmittel eine zukunftssträchtige Lösung ist, um die Feinverteilung im Öffentlichen Verkehr zu ergänzen. Doch auch in einem autonomen Fahrzeug kann die Fahrt lang sein. So gibt es im Alltag immer wieder Störungen,

die den Linienbetrieb beeinträchtigen und die Projektentwicklung bremsen. Es müssen kreative Lösungen gefunden werden, um rasch reagieren zu können. Der Hersteller des Navya-Shuttlebusses hat beispielsweise eine WhatsApp-Gruppe mit den TPF ge-

gründet, um Probleme möglichst zeitnah zu erkennen und zu lösen.

Auf Seiten der Nutzerinnen und Nutzer herrscht Begeisterung. Marie-Rose, eine Bewohnerin des an der Strecke liegenden Épinettes-Altersheims, hat an ihrem 100. Geburtstag den Shuttlebus bestiegen. Ein anderer Fan ist der 13-jährige Schüler Lucas, der den Bus nimmt, wenn er nach der Schule Zeit hat oder bevor er ins Training geht.

## Grünes Licht vom Bund

Für das ehrgeizige Projekt arbeiten die TPF mit dem MIC und den kantonalen und kommunalen Behörden zusammen. Ohne Hilfe des Bundesamts für Strassen, des Bundesamts für Verkehr und des Bundesamts für Kommunikation wäre die Umsetzung einer solchen Idee nicht möglich gewesen. Unterstützt wurde das Projekt auch von der Koordinationsstelle für nachhaltige Mobilität (KOMO).

Nach dem Kauf der zwei Fahrzeuge beim französischen Hersteller wurden mehrere technische Kontrollen vorgenommen, um die verschiedenen notwendigen Bewilligungen für den Betrieb der neuen ÖV-Linie zu erhalten. Die Bundesämter validierten die Strecke sowie das Betriebs-, Ausbildungs- und Sicherheitsmodell und gaben damit grünes Licht für eine der ersten offiziell mit autonomen Shuttlebussen betriebenen Linien in der Schweiz.

## Weiterentwicklung des Projekts

Auch nach den ersten Betriebsmonaten werden an der Strecke und der Ortung der Fahrzeuge laufend Verbesserungen vorgenommen. Ziel ist, anschliessend einen fahrplanmässigen «Betrieb auf Verlangen» testen zu können, um die Bedürfnisse der Kundschaft zu bestimmen. Dazu kommt der Wille, die konventionellen Busse mit den autonomen Shuttlebussen kommunizieren zu lassen, um die Verbindungen zwischen den beiden Linien zu optimieren. Die grundsätzlich erneuerbaren Bewilligungen laufen bis 2019, dann soll eine umfassende Bilanz gezogen werden. ■



Auf dem Gelände des Marly Innovation Center fahren seit fast einem Jahr autonome Shuttlebusse der TPF.



Auf der Gotthardstrecke sollen in Zukunft nur noch Lastwagen mit modernen Sicherheitssystemen unterwegs sein.

# Sicher durch Tunnel und über Pässe

Von Nelly Jaggi

Eine Standesinitiative aus dem Kanton Tessin fordert «Sicherere Strassen jetzt!». Zeitgemässe Sicherheitssysteme für Lastwagen könnten viele Unfälle verhindern, sagt der Tessiner Kantonsrat Bruno Storni und will, dass nicht erst in 20 Jahren gehandelt wird.

**I**mmmer wieder kommt es zu schweren Unfällen zwischen Lastwagen und anderen Verkehrsteilnehmenden – insbesondere auf gefährlichen Strecken durch die Alpen. Dabei gäbe es längst Sicherheitssysteme, mit denen sich viele Auffahr- oder Frontalkollisionen verhindern lassen würden. Die Tessiner Standesinitiative «Sicherere Strassen jetzt!» will das ändern. «Es ist absolut unverantwortlich, dass man solche Situationen noch zulässt», sagt Bruno Storni, Urheber der Standesinitiative, Tessiner Kantonsrat und Mitglied des VCS-Zentralvorstands.

## Die logische Fortsetzung

Seit 2015 müssen alle neuen LKWs über bestimmte Sicherheitssysteme verfügen. «Lastwagen, die wenige Kilometer fahren und eine längere Lebensdauer haben, könnte man in Zukunft mit aktiven Sicherheitssystemen nachrüsten», betont Storni. Der Kanton Tessin, der vom Schwerverkehr besonders betroffen ist, fordert, dass nur noch

LKWs Schweizer Tunnel und Pässe passieren dürfen, die entsprechend ausgerüstet sind.

Gefordert werden namentlich ein Antiblockiersystem, ein Notbremsassistent, ein Stabilitätskontrollsystem, ein Spurwechselassistent und ein Reifendrucksystem. Storni weist darauf hin, dass bei der Forderung nach einer zweiten Gotthardröhre mit dem Thema Sicherheit argumentiert wurde. Er betont, dass eine Erhöhung der Sicherheit auch kurzfristig wichtig ist und nicht 20 Jahre bis zur Vollendung der Röhre auf sich warten lassen darf: «Menschliches Versagen kann immer passieren. Ist ein LKW in einen Unfall involviert, kann es schnell zur Katastrophe kommen.»

## Eine europakonforme Forderung

Das Gefahrenpotenzial des internationalen Schwerverkehrs, der mehr als 80 Prozent des gesamten Güterverkehrs durch die Alpen ausmacht, soll mit den geforderten Massnahmen verringert werden.

Ein Blick nach Frankreich, Italien und Österreich zeigt, dass die Forderungen keineswegs vermessen sind. Italien und Frankreich kontrollieren am Montblanc sämtliche Lastwagen – Euro-0- und Euro-1-Lastwagen sind seit langem nicht mehr zugelassen –, und auf der Brennerstrecke gelten für gewisse Lastwagen Nacht- und Sektor-Fahrverbote.

## Nächster Schritt im Spätherbst

Der Kanton Tessin fordert deshalb ein Fahrverbot für Lastwagen, die nicht auf dem aktuellen Stand der Technik sind, in Tunneln und auf Passstrassen. In Bern ist das Anliegen im Januar in der Ständeratskommission besprochen und gutgeheissen worden.

Voraussichtlich Ende Oktober oder Anfang November – nach Redaktionsschluss dieser Ausgabe – wird «Sicherere Strassen jetzt!» in der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Nationalrats besprochen. Wir hoffen, schon bald mit guten Nachrichten aufwarten zu können. ■



Teilen wird immer beliebter. Die Digitalisierung und neue Technologien vereinfachen das Teilen von Ressourcen und machen innovative Konzepte möglich. Wird das Teilen nicht mit einem Freipass für uneingeschränkte und möglichst günstige Mobilität gleichgesetzt, hat es viele positive Auswirkungen auf den Verkehr, die Umwelt und das Zusammenleben der Menschen.







Ein Plädoyer fürs Teilen





Ob mit Karte, Smartphone-App oder analog mit einem Aufkleber am Briefkasten: Teilen ist unkompliziert.

## Vom guten Teilen

Ob Anhänger, Velopumpe, Auto oder Wohnung: Immer mehr Menschen teilen Dinge. Das ist eine gute Sache – solange die geteilten Ressourcen nachhaltig und umweltbewusst eingesetzt werden.

Von Nelly Jaggi

**D**as Leergutdepot nimmt bedenkliche Ausmasse an? Für den Transport zur Entsorgungsstelle stellt der nette Nachbar aus der Wohnung unten links gerne seinen Veloanhänger zur Verfügung. Der Ausgangspunkt der Bergtour ist nicht mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) erreichbar? Am nächstgelegenen Bahnhof parkt ein Kleinwagen von Mobility. Die Feier dauerte länger als gedacht und der letzte Bus ist bereits gefahren? Das Velo an der Bikesharing-Station um die Ecke lässt sich schnell und einfach mit der Smartphone-App öffnen.

Teilen ist das gemeinsame Nutzen einer Ressource. Der Mensch ist ein soziales Wesen, innerhalb der Familie teilt er meist ohne Vorbehalte: Es wird gemein-

**Was im ersten Moment gewinnbringend für alle scheint, stimmt beim genauen Hinschauen nachdenklich.**

sam gegessen, das Radio in der Küche unterhält alle, und die Velopumpe wird von allen verwendet. In den letzten Jahren hat das Teilen aber auch über die Familie hinaus immer stärker an Bedeutung gewon-

nen und ist dank der Digitalisierung einfacher geworden.

Das gilt auch für die Mobilität. Während sich die Menschen in Bus, Tram und Zug längst in aller Selbstverständlichkeit gemeinsam von einem Fahrzeug von A nach B bringen lassen, wird auch das Teilen von Autos und Velos immer beliebter. Gerade für junge Menschen steht die Verfügbarkeit des Fahrzeugs im Vordergrund, ein eigenes Auto empfinden sie als Last.

### Bitte genau hinschauen

Zwischen dem sozialen Gedanken des Teilens und dem reinen Geschäftsmodell ist es allerdings bisweilen ein schmaler Grat. Während der Ferien wird die Wohnung kurzerhand über die Plattform Airbnb an Touristen vermietet, wer ein Auto und freie Zeit hat, kann sich mit Uber-Fahrdiensten ein Zubrot verdienen.

Was im ersten Moment gewinnbringend für alle scheint, stimmt beim genauen Hinschauen nachdenklich. So wird Wohnraum plötzlich nicht mehr an Privatpersonen, sondern profitabel über Airbnb vermietet. In Städten

wie New York hat Uber das Verkehrsaufkommen erhöht, weil die günstigen Preise den ÖV konkurrieren – ohne den Fahrerinnen und Fahrern ein gesichertes und regelmässiges Einkommen zu garantieren.

Teilen hat nur dann positive Auswirkungen auf den Verkehr und die Umwelt, wenn die geteilten Ressourcen nachhaltig und umweltbewusst eingesetzt werden. Teilen darf folglich weder gleichbedeutend mit möglichst günstig noch ein Freipass für unbegrenzte Mobilität sein. ■

### Bikesharing

Für das Dossier der Ausgabe 1/2018 haben wir Bikesharing-Angebote in der Schweiz vorgestellt. Während Zürich und Winterthur inzwischen Obike-frei sind, haben Bern und Zürich ihre Public-Bike-Flotten – nach zwischenzeitlichen Problemen – in Betrieb genommen. Eine aktuelle Zusammenstellung und weitere Information finden Sie auch auf der Website des Forum Bikesharing Schweiz: [www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

# «Das Leben dreht sich nicht um ein abwesendes Auto»

Interview: Nelly Jaggi

Daniel Baehler hat die Bewohnerinnen und Bewohner von neun autofreien und autoarmen Wohnsiedlungen in der Schweiz und in Deutschland befragt. Die Gemeinschaft sei ihnen dabei aber wichtiger, als die Abwesenheit von Privatautos, erzählt er im Interview mit dem VCS-Magazin.

**VCS-Magazin: Sie haben für Ihre Doktorarbeit am Institut für Geografie und Nachhaltigkeit an der Universität Lausanne Menschen befragt, die in autofreien oder autoarmen Wohnsiedlungen leben. Wer entscheidet sich in der Schweiz dafür, ohne eigenes Auto zu leben?**

Daniel Baehler: Diese Frage ist nicht einfach zu beantworten. Schaut man die autofreien Haushalte insgesamt an, sind es häufig alleinstehende Menschen, die in Städten leben. In den letzten 20 Jahren hat sich aber viel verändert. Früher ist man davon ausgegangen, dass niemand freiwillig ohne Auto lebt. Wer es sich leisten konnte, hatte eines. Obwohl schon länger bekannt war, dass Autofahren der Umwelt schadet, brauchte es eine gewisse Zeit, bis man deswegen auf ein eigenes Auto verzichtet hat.

Immer mehr junge, städtische Haushalte verzichten aber heute auch aus rein praktischen Gründen auf ein Auto. Mit dem Velo oder dem ÖV ist man schlicht schneller unterwegs, zudem ist das ÖV-Netz – gerade in Kombination mit Car-sharing-Angeboten – in der Schweiz extrem zuverlässig und flächendeckend.

**Wie wird denn autofreies Wohnen definiert?**

Unter dem Begriff autofreies Wohnen wird vieles verstanden. Für mich meint er das Leben an einem Ort, an dem niemand ein eigenes Auto besitzt. Aber er kann auch dazu dienen, ein Quartier zu

vermarkten, das zwar oberirdisch keine Parkplätze hat, aber über eine Einstellhalle verfügt. Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (s. Kasten S. 21) versteht unter autofreiem Wohnen, dass es bis 0,2 Parkplätze pro Wohnung gibt, von autoarmem Wohnen spricht man bei bis 0,5 Parkplätzen pro Wohnung.

**Autobesitz zu verbieten, ist ein heikler Punkt.**

Ein Bewohner einer Siedlung in Deutschland hat sich vor Gesetz gegen ein solches Verbot gewehrt und recht bekommen. In der Schweiz wurde das von Anfang an anders geregelt. Besitzt jemand ein Auto, das bei einer Grosstante in der Garage steht, ist das nicht relevant. Wichtig ist, dass man kein Auto in einem gewissen Umkreis der Siedlung abstellt. Weil gerade in Städten die Nachfrage nach solchen Siedlungen gross genug ist, stellt es auch kein Problem dar.

**Wer lebt – abgesehen von den eingangs erwähnten jungen Stadtmenschen – typischerweise in solchen Siedlungen?**

Fast die Hälfte der Haushalte hat Kinder. Das ist ein extrem hoher Anteil und widerlegt die Annahme, dass junge Familien mit dem ersten Kind auch ein Auto anschaffen – selbst wenn sie vorher sehr gut ohne gelebt haben. Ein Phänomen, das auch typischerweise in der Literatur beschrieben wird oder im privaten Umfeld miterlebt werden kann. Fast zwei

Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner haben einen Hochschulabschluss, das ist ungefähr doppelt so viel wie im Schnitt in den Städten.

**Privilegierte Menschen demnach?**

Nicht nur. Man muss zwischen verschiedenen Arten autofreier Siedlungen unterscheiden. Es gibt zum einen die Wohnbaugenossenschaft, bei der sich Leute zusammengetan und etwas entwickelt haben. Zum anderen gibt es auch relativ gewöhnliche Siedlungen. Ein Beispiel dafür ist der Sihlbogen in Zürich: Dort gibt es viele Haushalte, die einfach eine Wohnung gesucht haben und sowieso





## «Mietet jemand einen Transporter, um in den Baumarkt zu fahren, fragt er seine Nachbarn eher, ob sie auch etwas brauchen.»

kein Auto hatten. Man kann es nicht verallgemeinern, auch wenn sich Trends erkennen lassen.

### Wer kein Auto hat, teilt meistens eines. Richtig?

Insgesamt sind etwa die Hälfte der erwachsenen Personen Mitglieder bei einem Carsharing-Anbieter. Einige nutzen auch ein informell geteiltes Auto, etwa jenes der Eltern. Natürlich gibt es auch einige wenige, die gar kein Auto nutzen.

### Hat sich das Mobilitätsverhalten auch aufgrund des immer wachsenden Carsharing-Angebots verändert?

Das ist ein wichtiger Punkt. Es ist es heute viel einfacher, ohne eigenes Auto zu le-

ben, als es das noch vor 20 Jahren war. In der Schweiz haben wir mit Mobility den ganz speziellen Fall eines landesweit flächendeckenden Angebots, das einfach und zuverlässig ist. Das ist in Deutschland anders: Häufig hat man Zugang zu einem einzelnen Anbieter, der nur in der Siedlung, im Quartier oder in der eigenen Stadt ansässig ist. Viele nutzen aber auch die Autos ihrer Eltern, etwa für Ferien oder für einen grösseren Einkauf.

### Ist die Idee, das Auto zu teilen, auch eine Generationenfrage?

Das Verhältnis der jüngeren Generation zum Auto ist anders. Früher war es Statussymbol. Heute wird ein eigenes Auto mehr als lästig empfunden. Man muss

sich um viele Dinge kümmern, und das wollen die meisten nicht. Für viele ist Mobilität ja nicht ein Bedürfnis per se. Vielmehr wollen sie irgendwohin gehen oder etwas transportieren und brauchen dazu das passende Verkehrsmittel. Ich habe oft Folgendes gehört: «Ich sehe keinen Grund, ein Auto zu besitzen. Ich will ein Auto nutzen können, wenn ich eines brauche.»

### Das klingt ja alles schön und gut. Findet in diesen Siedlungen nicht auch eine Verdrängung zugunsten Privilegierter statt?

Es gibt sicher Siedlungen mit solchen Tendenzen. Aber so einfach ist es nicht. Man kann autofreies Wohnen durch den Verzicht auf eine teure Einstellhalle auch dazu nutzen, preiswerten Wohnraum anzubieten. Gerade in Basel, Zürich oder Bern haben viele Investoren gemerkt, dass sie bei Neubauten auf halbleeren Einstellhallen stehen bleiben. Es wird folglich zunehmend auch zu einem ökonomisch wichtigen Thema. Das Teilen von Mobilität hat einen Einfluss auf die Wohnbedürfnisse der Menschen.

### Die Mobilitätsform wird aber kaum die einzige Motivation sein, in eine solche Siedlung zu ziehen?

Tatsächlich ist das Gemeinschaftliche sehr wichtig. Das Thema autofrei steht oft gar nicht im Zentrum – eigentlich logisch, das Leben dreht sich ja nicht um ein abwesendes Auto. Es geht im Grunde vielmehr darum, über verschiedene Angebote nachzudenken. Warum braucht man ein Auto? Zum Beispiel, um nach einem Fest in einer abgelegenen Waldhütte wieder nach Hause zu kommen. Warum also nicht einen Gemeinschaftsraum in



© Samuel Bernhard

In der autofreien Siedlung Oberfeld in Ostermundigen bei Bern ist die Gestaltung des Aussenraumes wichtiges Thema.



Der 31-jährige Berner Geograf Daniel Baehler hat herausgefunden: Menschen, die ohne eigenes Auto leben, teilen gerne.

der Siedlung planen, in dem Feste gefeiert werden können? Oder Gästezimmer zur Verfügung stellen, damit der Besuch gleich vor Ort übernachten kann?

#### Fördert die gemeinsame Lebenshaltung einen besseren Austausch und damit auch die Idee des Teilens?

Wenn alle ähnliche Werte teilen, tauscht man sich mehr aus. Mietet jemand am Wochenende einen Mobility-Transporter, um in den Baumarkt zu fahren, fragt er seine Nachbarn eher, ob sie auch etwas brauchen. Viele Bewohnerinnen und Bewohner regeln solche Dinge auch über eigens dafür eingerichtete Kommunikationskanäle wie Chatgruppen oder Blogs.

#### Man spricht also mehr zusammen?

Ein typischer Autofahrer kommt mit seinem Auto in die Einstellhalle und fährt mit dem Lift in seine Wohnung. Kommt man zu Fuss oder mit dem Velo in die Siedlung, trifft man sich öfter.

Allein das führt dazu, dass es mehr Austausch gibt und mehr geteilt wird. Ein spannendes Beispiel dafür, wie wichtig der Austausch ist, sind Ferien: Der erste Gedanke derjenigen, die ein Auto hatten, bevor sie in die Siedlung gezogen sind, war oft, dass man für Ferien ein Auto mieten muss. Wie will man sonst

mit zwei Kindern wegfahren? Als sie sahen, dass es andere schaffen, probierten sie es auch. Im Nachhinein lautete das Fazit oft, dass es kein Problem ist, wenn man ein wenig plant und organisiert.

#### Letztlich reduzieren die hohe Lebensqualität und die gemeinschaftlichen Aktivitäten aber auch einfach die Mobilitätsbedürfnisse?

Wenn es in der Siedlung ein Freizeitangebot gibt, muss man nicht jedes Wochenende einen Ausflug planen. Das Teilen und gemeinsame Gestalten des Aussenraumes gewinnen an Bedeutung.

#### Letzteres funktioniert nur mit einem gemeinsamen Konsens. Die durchschnittliche Bewohnerin der Agglomeration will vielleicht lieber eine sterile Rasenfläche, weil sonst Kinderlärm und Grillfeste bis Mitternacht drohen?

Sicher. Mit solchen Räumen entstehen auch viele Konflikte. Der typische Investor entscheidet sich deshalb gerne für eine einfache Rasenfläche. Vielleicht mit einem definierten Bereich, auf dem Kinder zu bestimmten Zeiten herumrennen dürfen, aber ansonsten ohne zu viele einladende Möglichkeiten für Aktivitäten. ■

### PAWO: ein wegweisendes VCS-Projekt

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO) ist das Schweizer Kompetenzzentrum für Wohnbau und nachhaltige Mobilität. PAWO hat ein Netzwerk mit wichtigen Akteuren des Wohnbaus aufgebaut und organisiert regelmässig Fachanlässe. Herzstück der Plattform ist eine umfassende Website mit allen wichtigen Informationen zum autofreien und autoarmen Wohnen. Sie umfasst Hintergrundwissen und liefert Argumente, Grundlagen und detaillierte Beschreibungen zahlreicher Beispiele (insbesondere der meisten bestehenden Siedlungen in der Schweiz). Ausserdem stellt sie praktische Informationen zur rechtlichen Situation sowie zur Standorteignung eines Kandidatenprojektes zur Verfügung. PAWO ist ein Projekt des VCS Verkehrs-Club der Schweiz – die Städtekonferenz Mobilität und Fussverkehr Schweiz sind Projektpartner. Die Plattform wurde mit finanzieller Unterstützung des Dienstleistungszentrums für innovative Mobilität des UVEK aufgebaut. Namhaft beteiligt war auch Interviewpartner Daniel Baehler.

Kontakt: Samuel Bernhard, Projektleiter,  
info@wohnbau-mobilitaet.ch

Weitere Informationen: [www.wohnbau-mobilitaet.ch](http://www.wohnbau-mobilitaet.ch)







# Heizen, kochen, Auto fahren ...

Von Nelly Jaggi

Ein innovatives Pilotprojekt auf dem Areal Erlenmatt Ost in Basel verbindet zum ersten Mal in der Schweiz die Gebäudetechnik mit einem E-Carsharing-Angebot und ermöglicht damit das Teilen von Strom und Mobilität.

**S**trom aus eigener Produktion fürs Wohnen und fürs Autofahren: Das ist auf dem Areal Erlenmatt Ost in Basel seit Oktober Realität. Das Areal, dessen Bewohnerinnen und Bewohner sich den Grundsätzen der 2000-Watt-Gesellschaft verschrieben haben, deckt seinen Strom- und Wärmebedarf mittels Wärmepumpen, Abwärme aus dem Grundwasser und Fotovoltaik-Anlagen. Mit

dem produzierten Strom wird nun nicht mehr nur gekocht und via Wärmepumpe geheizt, sondern auch ein Elektroauto gespeist, das in Form eines Carsharing-Angebots genutzt werden kann.

## Batterien als Pufferspeicher

Das Konzept geht noch einen Schritt weiter. Bei Nichtgebrauch dienen die Batterien des Autos als Pufferspeicher:

Kommt es bei guten Bedingungen zu einer Überproduktion von Strom, kann er in den Autobatterien gespeichert und bei Bedarf – zum Beispiel abends oder bei Schlechtwetter – mittels eines bidirektionalen Ladesystems wieder zurück ins Netz des Areals gespeist werden.

Initiantin des sogenannten «Vehicle-to-home»-Projekts ist novatlantis – die gemeinnützige Gesellschaft für Nach-





© ADEV

Auf dem Areal Erlenmatt Ost steht den Bewohnenden ein Elektroauto mit bidirektionalem Ladesystem zur Verfügung.

einen Parkplatz auf zehn Wohnungen. Die Mieterinnen und Mieter verpflichten sich nicht dazu, auf ein eigenes Auto zu verzichten. Buomberger sieht es pragmatisch: «Es gibt einfach wenig Autoparkplätze.» Und ist sich bewusst, dass die Menschen trotzdem Mobilitätsbedürfnisse haben. «Wenn so wenige Parkplätze zur Verfügung stehen, macht es Sinn, eine Mobilitätslösung anzubieten. Das Pilotprojekt unterscheidet sich vom Angebot von Mobility, weil es an die Gebäudetechnik gekoppelt ist», sagt er.

Spannend ist es aber auch für die Bewohnerinnen und Bewohner, denen das Elektroauto exklusiv zur Verfügung steht. Wer hin und wieder ein Auto braucht, weiss, woher der Strom kommt, mit dem gefahren wird. Das fühlt sich nicht nur gut an, sondern bedeutet für eine Eigenverbrauchsgemeinschaft, wie das Areal Erlenmatt Ost eine ist, auch Optimierungspotenzial. Gerade energieeffiziente Gebäude brauchen oft weniger Strom, als sie produzieren. Wird er in den Batterien eines Autos zwischengespeichert, kann er vor Ort genutzt werden und muss zu Tiefpreisen verkauft werden.

#### Erstes Auto in Betrieb

Am 1. Oktober wurde das erste Auto in Betrieb genommen, im Januar 2019 soll ein Kleintransporter mit sieben Plätzen dazukommen. «Es ist das allererste Mal, dass ein solches Projekt in der Schweiz umgesetzt wird. In der Theorie sprechen viele davon, die praktischen technischen und organisatorischen Probleme müssen dafür aber auch gelöst werden», sagt Roschewitz.

Und dahinter steckt hohes Engagement, ein gemeinsamer Wille und auch viel Arbeit für die beteiligten Fachleute im Projekt-konsortium: novatlantis, Stiftung Habitat, Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften, ADEV Ener-

giegenossenschaft und Amt für Umwelt und Energie des Kantons Basel-Stadt.

«Damit der Strom in beide Richtungen fließen kann, braucht es nicht nur die bidirektional ladefähigen Autos, sondern auch eine spezielle Ladeinfrastruktur. Momentan gibt es nur einen einzigen bidirektional ladefähigen Elektrofahrzeug-Typ mit einer Batteriekapazität von 40 kWh auf dem Markt, und wir haben für das Pilotprojekt in Erlenmatt Ost das erste Fahrzeug dieses Typs erhalten, das in die Schweiz impor-

**Wer hin und wieder ein Auto braucht, weiss, woher der Strom kommt, mit dem gefahren wird.**

tiert wurde», erklärt Roschewitz. Erst eine spezielle Software macht es möglich, dass das Auto gebucht, die Kosten abgerechnet werden können und sichergestellt ist, dass es jederzeit genügend geladen ist.

Bis Mitte 2019 werden über 500 Menschen in über 200 Wohnungen auf dem Areal leben. Buomberger glaubt an das Gelingen des Projekts und will sich nicht zu sehr in theoretischen Überlegungen verlieren: «Man kann sich nicht zu sehr an Umfragen orientieren, sondern muss vor allem ein attraktives Angebot schaffen. Ob etwas wirklich funktioniert, weiss man erst, wenn es da ist. Letztlich hängt die Akzeptanz eines Systems vor allem von der Einfachheit und von den Konditionen ab.» ■

haltigkeit und Wissenstransfer. Für Geschäftsführerin Anna Roschewitz ist die Zusammenarbeit mit der Stiftung Habitat, der Projektentwicklerin von Erlenmatt Ost, ein Glücksfall. «Das Thema ist auf mehreren Ebenen komplex. Es verbindet den Sektor Gebäude mit dem Sektor Mobilität. Das ist nicht einfach, weil die jeweiligen Fachleute häufig verschiedene Sprachen sprechen und verschiedene Ziele verfolgen. Hier wollen alle Beteiligten dasselbe: ein innovatives Umsetzungsprojekt realisieren, das in Zukunft auch auf andere Areale übertragbar ist und damit einen übergeordneten, schweizweiten Beitrag leisten kann», erklärt sie.

#### Sauberer Strom

Auch der Leiter Projektbüro Erlenmatt Ost, Urs Buomberger, freut sich über die Zusammenarbeit. Im Gegensatz zu anderen Kantonen kennt Basel keine Vorschriften für Parkplatz-Mindestzahlen bei Neubauten. Auf Erlenmatt Ost gibt es nur





# Das Märchen vom Autofahrer und der Autofreien

Von Camille Marion

Egal, ob man selber ein Auto besitzt oder nicht, es gibt viele gute Gründe, eines zu teilen: tiefere Kosten und Amortisation des Kaufs für die einen, perfekte punktuelle Lösung für die andern. Und ein Gewinn für beide.

**E**s waren einmal... zwei Menschen, die das gleiche Bedürfnis hatten: Sie wollten auf effiziente und rentable Art und Weise von einem Ort zum anderen gelangen.

Dieses moderne «Märchen» ist für viele Schweizerinnen und Schweizer Alltag. Sei man nun erprobter Autofahrer oder überzeugte Autofreie, in jedem Fall ist Autoteilen beziehungsweise Carsharing eine gute Lösung.

## Die Autofreie, die ein Auto brauchte

In der Schweiz besitzt jeder fünfte Haushalt kein eigenes Auto. Ein Entscheid, der oft ökologische, praktische oder ökonomische Gründe hat. Zu Fuss, per Velo oder mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) unterwegs zu sein, ist nicht schwierig – wenn man an einem dafür geeigneten Ort wohnt.

Doch die Autofreie kann auch mal in unerwartete Schwierigkeiten geraten:

Wenn sie ein neues Bettgestell kauft, kann sie dieses nur schwerlich aufs Velo klemmen. Das kleine Dorf, in dem der Freund oder die Freundin wohnt, ist mit dem ÖV nicht erschlossen. Oder die Heimkehr mitten in der Nacht im strömenden Regen lässt die Idee aufkommen, dass ein Auto hier und da doch praktisch wäre.

## Der Autofahrer, der teilen wollte

Der Autofahrer hat längst gemerkt, dass die Fixkosten seines Autos das Budget erheblich belasten. Und wenn von Rentabilität die Rede ist, geht es nicht nur um den finanziellen Aspekt. Der jüngste Mikrozensus Mobilität und Verkehr zeigt, dass ein Auto mit durchschnittlich nur noch 1,56 Personen besetzt ist. Der Autofahrer weiss das. Wenn er sein Auto benutzt, hat er den Eindruck, dass das nicht reicht; allzu häufig steht das Auto ungenutzt in der Garage oder auf dem Firmenparkplatz.

## Technologie löst das Problem

Unsere beiden modernen Helden suchen die Antworten auf ihre Fragen im Internet, und siehe da, die Digitalisierung eröffnet ihnen eine Menge Lösungen: Die Autofreie entdeckt, dass sie bei Mobility ein Fahrzeug mieten kann, aber auch bei Privatpersonen in ihrem Umfeld oder bei Leuten, die sie nicht kennt. Der Autofahrer seinerseits macht sich mit den Möglichkeiten des Carsharings vertraut und erfährt, wie er sein Fahrzeug anderen Leuten zur Verfügung stellen kann, wenn er es selber nicht braucht.

Und so senkten beide ihre Kosten, machten ihre Mobilität effizienter und lebten glücklich bis an ihr Ende. ■

Auf unserer aktualisierten Website [www.autoteilen.ch](http://www.autoteilen.ch) finden Sie Informationen, Tipps und Führer zum Carsharing.

## Privates Carsharing

*Nutzung eines Fahrzeugs durch Privatpersonen, die nicht über eine Organisation oder Plattform gehen wollen. Dieses Modell kennt zwei Formen: Ein Besitzer bzw. eine Besitzerin stellt das eigene Auto anderen Personen zur Verfügung, oder mehrere kaufen und nutzen zusammen ein Fahrzeug.*

Damit das Carsharing reibungslos abläuft, lohnt es sich, Regeln aufzustellen. Der VCS empfiehlt, einen entsprechenden Vertrag zwischen den Parteien abzuschliessen (Modellverträge unter [www.autoteilen.ch](http://www.autoteilen.ch)). Ebenso wichtig ist es, die Betriebskosten des Fahrzeugs zu schätzen und die nötigen Verträge abzuschliessen.

## Organisiertes Carsharing

*Carsharing, das von einer Organisation angeboten oder unterstützt wird und Fahrzeuge zur Verfügung stellt bzw. interessierten Personen ermöglicht, über eine Plattform miteinander in Kontakt zu treten.*

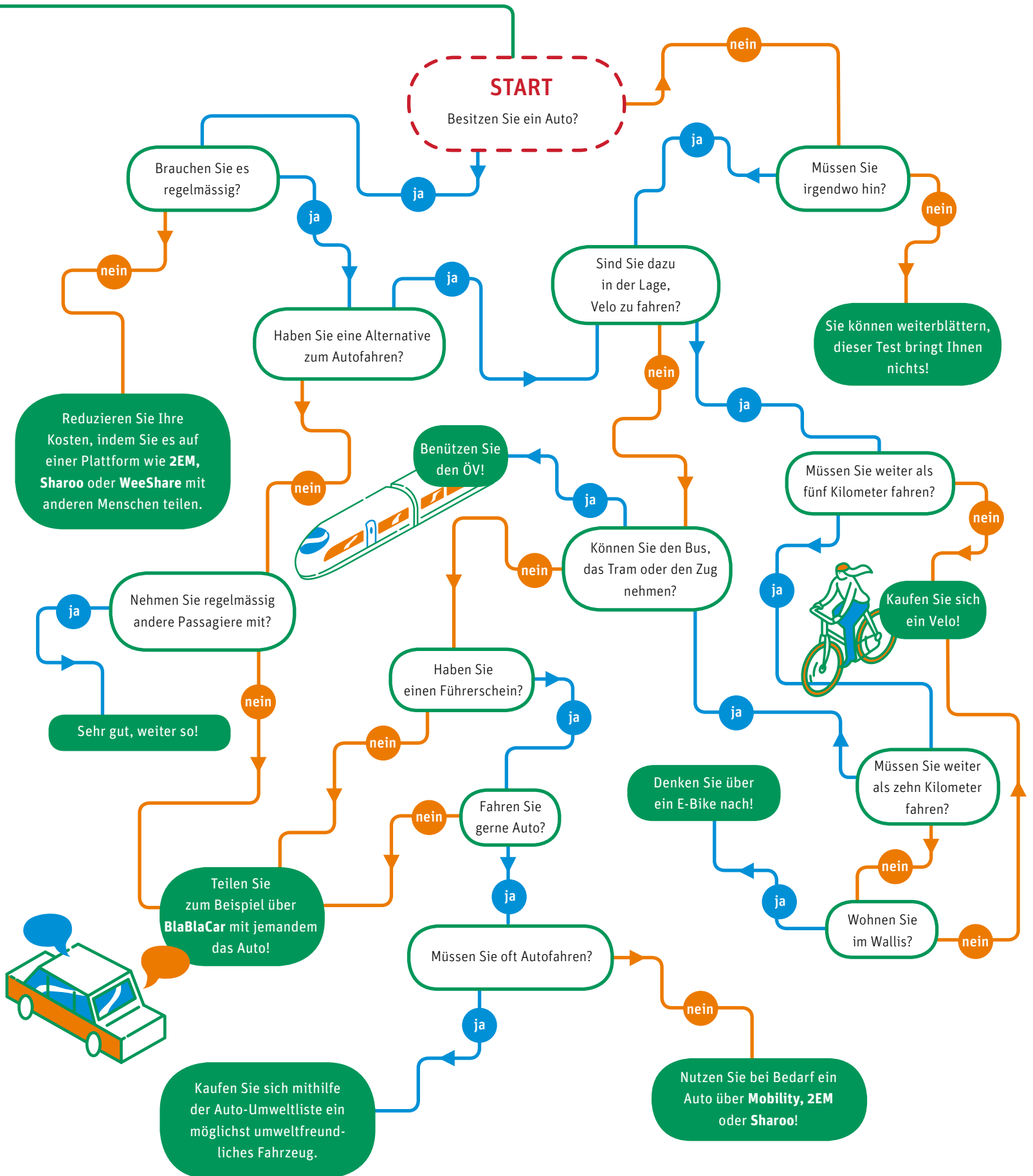
Die bekannteste Plattform ist **Mobility**. Bei **2EM** treffen sich Besitzer und mögliche Mieterinnen persönlich zur Vertragsunterzeichnung und Schlüsselübergabe. Die App **Sharoo** funktioniert ähnlich, aber ohne persönliches Treffen. Das Auto wird mithilfe des Smartphones entriegelt. Die App **WeeShare** ermöglicht das Teilen aller Art von Artikeln.

## Carpooling

*Gemeinsame und gleichzeitige Benutzung eines Fahrzeugs durch den Besitzer und einen oder mehrere zusätzliche Passagiere.*

**BlaBlaCar** ist vielen bekannt, aber nicht allein auf dem Markt. Zu nennen sind beispielsweise die Schweizer Plattformen **Idosh** und **E-Carpooling** oder **HitchHike**, das sich an Unternehmen richtet.

# Welche Lösung passt zu Ihnen?





## Hübsch verpackte Köstlichkeiten



Die Pionierin des fairen Handels in der Schweiz, gebana, bietet Ihnen Degustationssets mit einer grossen Auswahl an exotischen Nüssen und Trockenfrüchten an. Die hübsche Box eignet sich auch sehr gut als Geschenk – bestimmt findet jede und jeder Beschenkte darin einen Lieblingssnack. Dank des modern-weihnächtlichen Einbandes kann man sogar auf die Geschenkverpackung verzichten. Das Degustationsset enthält zwölf verschiedene Köstlichkeiten à 40 bis 80 g und ist in drei Varianten erhältlich. Wählen Sie ein Set mit Nüssen (Cashewnüsse, Mandeln, Kokosstreifen u. v. m.) oder Trockenfrüchten (Mangos, Ananas, Physalis u. v. m.); im gemischten Set finden Sie je sechs Sorten Trockenfrüchte und Nüsse.



Freuen Sie sich auf einen neuen, exklusiven Geschenkeinband.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die hübsche Box kostet für VCS-Mitglieder Fr. 29.– statt Fr. 36.– (exkl. Porto Fr. 9.90.–).

**Bestellen:** Direkt unter [www.gebana.com/shop](http://www.gebana.com/shop). Bitte geben Sie den Gutscheincode VCSHDE18 ein und im Bemerkungsfeld Ihre Mitgliedsnummer. Angebot gültig bis 30. Dezember 2018.

## Probierpaket Spitzenbiowein

Wein aus biologischem Anbau garantiert erstklassigen Genuss und trägt zu einem respektvollen und ressourcenschonenden Umgang mit der Natur bei. Davon überzeugen kann man sich mit dem 6er-Probierpaket von Amiata. Es enthält je zwei Flaschen hochwertige

Bio-Rotweine aus Spanien, Italien und Frankreich. Dank des engen persönlichen Kontakts zu den Winzern und des Direktimports bietet Amiata qualitativ überdurchschnittliche, nicht alltägliche Weine – eine perfekte Verbindung von Genuss und Respekt.



### + Das Plus für

**VCS-Mitglieder:** 6er-Probierpaket mit je zwei Flaschen Bio-Rotwein zum Preis von nur Fr. 90.– (statt Fr. 111.20.–) inkl. Versand.

**Bestellen:** Mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs). Angebot gültig bis am 31. Dezember 2018.

## Funktionale Flanellhemden

Dank der Materialkombination von Baumwolle mit der Cellulosefaser Tencel und nachhaltigem Kapok sind die Levje-Hemden von Tatonka klimaregulierend und bieten eine gute Feuchtigkeitsabsorption sowie antibakterielle Eigenschaften. Kapok, auch Pflanzendaune genannt, wird aus den langen Fasern der Früchte des tropischen Kapokbaumes gewonnen und wächst natürlich nach. Die Faser ist sehr leicht und bekannt für ihre wärmeisolierenden Eigenschaften. Für die Verarbeitung der Faser sind keine chemischen Bearbeitungsprozesse notwendig, was sie sehr umweltfreundlich macht. Die

Hemden mit Karomuster kommen in klassischer Flanelloptik daher und sind sehr angenehm zu tragen. Sie sind in den Farben multicoloured teal und multicoloured green in den gängigen Konfektionsgrößen für Damen und Herren erhältlich.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Die Levje-Hemden von Tatonka sind mit Rabatt-Code mag0418 zum Preis von Fr. 93.40.– statt Fr. 109.90.– erhältlich. Das Angebot ist bis am 25. November 2018 oder solange Vorrat gültig.

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



## Sicherheit im Notfall

SmartLife Care ermöglicht es Menschen, so lange wie möglich zu Hause zu leben. Das Notrufgerät Flex umfasst einen mobilen Notruf mit GPS-Ortungsfunktion und eingebautem Lautsprecher für unterwegs und eine Basisstation mit grossem Lautsprecher für zu Hause. Damit der Notrufknopf immer in Griffweite ist, hat SmartLife Care eine neue Generation von Notrufknöpfen entwickelt. Diese werden in Form eines Schmuckstückes getragen, welches Funktionalität und Ästhetik perfekt verbindet.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:** Ein Notrufgerät Flex und ein Medaillon Rosso, Verde oder Marmor zum exklusiven Preis von Fr. 384.– statt Fr. 548.–.  
**Bestellen:** Direkt unter der Gratis-Hotline 0800 84 37 27 oder auf der Webseite [www.smartlife-care.ch](http://www.smartlife-care.ch). Bitte Gutscheincode «VCS-Angebot-2018» angeben/eintragen.



ANZEIGE

Die Schweiz  
günstiger  
entdecken mit  
**reka rail**



### Profitieren Sie jetzt von 4 % Spezialrabatt.

Mit Reka Rail wird ÖV jetzt noch günstiger: Mit der myOne-Kundenkarte erhalten Sie vom **1. September bis 31. Dezember 2018** einen Spezialrabatt von 4% auf Reka Rail. Damit bezahlen Sie Bahnbillette, Bus-, Postauto-, Bergbahn- und Schifftickets.

MANOR<sup>®</sup>





## Vegetarisch nach Lust und Laune



© zVg



Denken Sie bei vegetarischen Gerichten an langweilige Gemüseteller oder fade Tofuschnitzel? Rolf Hittl, Besitzer des ältesten vegetarischen Restaurants in der Schweiz, beweist mit seinen Rezepten, wie vielfältig und genussvoll vegetarische Küche sein kann. Ab und zu ein fleischloses Menu tut nicht nur der Gesundheit gut, sondern mindert auch die schädlichen Auswirkungen, welche der hohe Fleischkonsum auf das Klima und das

Tierwohl hat (Stichwort Massentierhaltung). Die beiden Bücher «Hittl. Vegetarisch nach Lust und Laune» und «Hittl. Vegetarisch. Die Welt zu Gast» sind auch eine ideale Geschenkidee für Genussmenschen.

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:** Sie erhalten die beiden Bücher mit einem Rabatt von 25%, der Versand ist kostenlos. Bestellen Sie unter [www.verkehrsclub.ch/bonus](http://www.verkehrsclub.ch/bonus). Dort finden Sie auch viele weitere interessante Bücher aus dem Werd Weber Verlag.

## Velo-Blinklicht ohne Batterie

Die dänische Firma Reelight hat mit dem CIO ein Velo-Blinklicht entwickelt, das ganz ohne Batterie, nur mit reiner Magnetkraft funktioniert. Um das CIO zum Leuchten zu bringen, werden die Lichter am Rahmen und je ein Magnet vorne und hinten an den Radspeichen befestigt. Durch die Rotation des Rades entsteht ein Spannungsfeld. Der so produzierte Strom wird auf einen, im Velolicht integrierten, Generator übertragen und die LEDs des CIOs beginnen zu blinken. Das Prinzip funktioniert reibungsfrei, witterungsunabhängig und ist umweltfreundlich. Das CIO speichert zudem Strom und blinkt somit auch weiter, wenn das Velo stillsteht – bis zu zwei Minuten lang.



© zVg



**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:**

Das Velo-Blinklicht CIO von Reelight ist mit Rabatt-Code mag0418 zum Preis von Fr. 55.90.– statt Fr. 69.90.– erhältlich. Das Angebot ist bis am 25. November 2018 oder solange Vorrat gültig.

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

## Biologisch, ökologisch, fair

Geniessen im Einklang mit der Natur: Sei es Olivenöl, Pasta oder Amaretti di mandorle – das reichhaltige Sortiment von Terra Verde wird unter fairen und ökologischen Bedingungen produziert. Die Produkte sind sowohl im Detailhandel als auch direkt im Onlineshop erhältlich. Der Postversand an eine Schweizer Adresse ist ab einem Einkauf von Fr. 95.– kostenlos. Die Geschenksets sind ideal als Mitbringsel und als hochwertiges Geburtstags- oder Weihnachtsgeschenk. Detaillierte Informationen: [www.terra-verde.ch](http://www.terra-verde.ch).

**+ Das Plus für VCS-Mitglieder:** Fr. 20.– Rabatt auf das gesamte Onlineshop-Sortiment ab einem Bestellwert von Fr. 95.– und auch der Versand ist kostenlos.

**Bestellen:** Direkt über [www.terra-verde.ch](http://www.terra-verde.ch) mit dem Gutscheincode VCS2018 oder über Tel. 044 342 10 00. Der Gutschein ist gültig bis am 31. Dezember 2018 für eine Bestellung. Er ist nicht mit anderen Rabatten kumulierbar.



© zVg

Offerte einholen  
und Reka-Checks  
gewinnen!\*



\*Teilnahmebedingungen:  
[www.verkehrsclub.ch/verlosung](http://www.verkehrsclub.ch/verlosung)

© zinkevych/forolia

# Das günstige Tarifmodell, das sich am Treibstoffverbrauch orientiert.

Schnell und einfach zur Offerte der Eco-Motorfahrzeugversicherung:

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

Für Mensch  
und Umwelt







Solothurn

### Neu auch in und um Olten

Nach dem Pilotprojekt in Solothurn (2016) und dem Start in Thun (2017) rollt der Velolieferdienst Collectors nun auch auf den Strassen von Olten, Trimbach und Starrkirch-Wil. Wer hier wohnt, kann sich Einkäufe – in nur drei Stunden – per Cargovelo nach Hause liefern lassen. Der Trägerverein Collectors bietet Beschäftigungs- und Förderprogramme für Stellensuchende und Langzeitarbeitslose an. Liefer- und Abholfahrten werden durch Beschäftigte der Bildungswerkstätte Oltech GmbH und Zivildienstleistende ausgeführt. [www.collectors-olten.ch](http://www.collectors-olten.ch)

## VCS-Cargovelo: Kurzer Unterbruch

**Vor Jahresfrist lancierte der VCS Solothurn zusammen mit der Pro Velo Region Olten und dem Verein Olten im Wandel ein Miet-Cargovelo-Projekt. Nun muss ein neuer Standort her.**

Als Vermietzentrale konnte damals der Grünland-Bioladen gewonnen werden. Leider musste dieser Ende August schliessen – Anlass für uns, eine erste Bilanz zu ziehen. Diese fällt positiv aus: Die Vermietungen nahmen laufend zu, und das Cargovelo wurde des Öfteren auch für längere Einsätze gebucht. Nach dem Unterbruch muss unser Angebot nun aber neu organisiert und beworben werden.

Als glücklichen Zufall für uns könnte man die Notlage des am 1. September 2018 gestarteten Velolieferdienstes Collectors-Olten bezeichnen (s. Kasten). Da

dessen Fahrzeug-Lieferant nicht pünktlich liefern konnte, halfen wir aus: Das VCS-Cargovelo wurde mit einer anderen Transportbox versehen und ist seither für Collectors unterwegs.

Unser Ziel ist es, möglichst rasch einen neuen Standort inkl. Vermietzentrale zu finden und den Betrieb wieder ordentlich aufzunehmen. Ideal wäre natürlich, wenn Collectors dann seine Lastenvelos zur Verfügung

hätte. Angebote oder auch nur Ideen nehmen wir immer noch gerne entgegen ([info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch)).

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Für Informationen betreffend Mietkonditionen: [info@oltenimwandel.ch](mailto:info@oltenimwandel.ch)

Tobias Vega und Matthias Tschopp, die Initianten und Geschäftsleiter von Collectors Olten.



© Anita Wüthrich

## Einsprache erspart Fehlinvestition

**Die beiden Besitzer und Betreiber des Gäuparks, Migros und Coop, ziehen den Gestaltungsplan für den projektierten Ausbau des Einkaufszentrums zurück. Wie es weitergeht, ist noch offen.**



© Anita Wüthrich

Der Widerstand des VCS Solothurn gegen einen unserer Meinung nach rechtswidrigen Ausbau des Gäuparks in Egerkingen ist eine über zehnjährige Geschichte. Das letzte Kapitel wurde 2014 eröffnet, als der VCS für die geplante Vergrösserung um rund 30 Prozent eine Parkplatzbewirtschaftung mit lenkungswirksamen Gebühren und die bessere Erschliessung mit ÖV

und Langsamverkehr verlangte. 2017 lehnte der Regierungsrat unsere Beschwerde gegen den Gestaltungsplan ab. Der VCS zog den Fall ans kantonale Verwaltungsgericht weiter.

Nun ist plötzlich alles grundlegend anders: Migros und Coop haben im Juni beim Gemeinderat Egerkingen den Rückzug beantragt. Dieser ist kurz darauf erfolgt. Der Grund: Die Situation im Detailhandelsgeschäft hat sich seit der Zeit, als die Planungen anliefen, stark verändert – vor allem durch die Verlagerung ins Internet. Zudem kaufte Coop Anfang 2018 von Möbel Märki ein benachbartes Areal, auf dem ein

Bau- und Hobbymarkt entstehen soll. Dafür müsste allerdings ein neuer Plan ausgearbeitet werden.

Der VCS Solothurn nimmt den Rückzieher zur Kenntnis. «Für uns geht es nicht um die Verhinderung eines Ausbaus an sich, sondern um die bessere Erschliessung und eine lenkende Parkplatzbewirtschaftung», sagt Präsident Fabian Müller. Und: «Wenn ein neuer Gestaltungsplan aufgelegt wird, werden wir wieder genau hinschauen.» Zwischenfazit: Die VCS-Einsprache hat Migros und Coop vor einer Fehlinvestition bewahrt. Es ist zu hoffen, dass das neue Projekt durchdachter daherkommt.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

### Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



## Öffentlicher Anlass der VCS-Regionalgruppe Thun

Mittwoch, 31. Oktober 2018, 19 bis 21 Uhr im Kino Rex, Thun

Inputreferate:

- Renato Bomio, Immobilien Stadt Bern – Wieso baut die Stadt Bern selber und nach «2000-Watt-Areal»-Vorgaben?
- Harald Schrödel, Losinger Marazzi, Teamleiter Immobilienentwicklung – Weshalb setzt Losinger Marazzi auf nachhaltige Siedlungen?
- Daniel Maeder, Geschäftsführer PUK CoOpera – Weshalb investiert die Pensionskasse in «2000-Watt-Areal»-Siedlungen?

Das Podiumsgespräch mit den Referenten sowie Andrea de Meuron und Carlos Reinhard wird moderiert von Beat Kohler, Redaktor Jungfrauzeitung.

Anmeldung an: suzanne.albrecht@vcs-be.ch

## REGIONALGRUPPE THUN

### Freistatt Thun – Chance für ein Leuchtturmprojekt?

Anfangs 2019 entscheidet der Thuner Stadtrat mit dem Zonenplan auch über die bauliche Entwicklung des Freistatt-Areals. Die Mitwirkung hat gezeigt, dass unterschiedliche Vorstellungen darüber bestehen. Folgende Fragen stehen dabei im Vordergrund:

- bekommt Thun eine erste 2000-Watt-konforme Siedlung?
- gehobenes Wohnen oder «generationengerechter» gemeinnütziger Wohnungsbau?

- mehr Autoparkplätze oder mehr Platz für Velos mit Anhänger?

Diesen und weiteren Fragen widmet sich ein vom VCS organisierter Anlass. Fachleute und Investoren informieren über Beispiele aus anderen Städten und diskutieren anschliessend mit Andrea de Meuron (Grossrätin Grüne) und Carlos Reinhard (Grossrat FDP), die beide für den Gemeinderat kandidieren.

Bern



## REGIONALGRUPPE BIEL

### Mini-Elektrofahrzeuge feiern Premiere

Seit Ende September rollen neuartige kleine Elektro-Gefährte – halb Auto, halb Velo – auf den Bieler Velowegen. Die Leihfahrzeuge wecken Neugier, aber auch leise Skepsis.

Enuu – «E» steht für efficiency, Effizienz, «nuu» für neu – heissen die 13 Mini-Elektrofahrzeuge, die in der Zukunftsstadt unterwegs sind. Sie verkörpern «eine neue und effiziente Art, sich zu bewegen», sagt Luca Placi. Der junge Unternehmer hat das Projekt mit seinem Kollegen Yoann Loetscher auf die Räder gestellt.

Ausleihen können die Enuu über 18-Jährige, die eine Kaution von 100 Franken zahlen und auf ihrem Smartphone die entsprechende App installieren. Die Benutzung ist dreimal am Tag gratis, danach kostet die Minute 20 Rappen. «Die Stadtmobilität braucht innovative Lösungen. Heute möchten die Menschen ökologisch und billig mobil sein. Wir bieten genau das», beantwortet Placi die Frage nach seiner Motivation.

Hergestellt werden die Fahrzeuge in China, finanziert wird

der Pilotbetrieb über die Extrafahrten der BenutzerInnen sowie über Werbung. Unterstützung erhält die Firma zudem durch Fördergelder und private Investoren.

#### Mit 20/30 km/h auf Velowegen

Ein Fahrausweis ist nicht nötig, doch darf, wer keinen hat, maximal 20 km/h fahren; mit Ausweis der Kategorie M sind 30 km/h erlaubt. Da die Enuu als elektrifizierter Rollstuhl zugelassen sind, dürfen sie auf Velowegen verkehren. Sicherheitsbedenken hat Placi nicht. Es gelte wie beim Velofahren das Prinzip der Selbstverantwortung, und bei einem Test auf dem EPFL-Campus in Lausanne mit über 350 Personen habe sich gezeigt, dass sehr respektvoll und aufmerksam gefahren werde: «Die Integration in den Veloverkehr hat sehr einfach und reibungslos geklappt.» Parkiert werden dür-

fen die Enuu auf Motorräder- und Veloparkplätzen – wenn sich denn ein freier Platz findet...

Der VCS ist gespannt auf die konkreten Erfahrungen in Biel. Die Mini-E-Fahrzeuge sind gewiss eine Chance, wenn sie statt eines Autos benutzt werden. Sollten sie aber dem Veloverkehr im Weg sein, wird die Sache rasch

kontraproduktiv. Es wird sich zeigen, ob die Enuu das Versprechen ihrer Erfinder einlösen können.

Bettina Epper

Nächste Vorstandssitzung  
(Mitglieder willkommen!):  
Mittwoch, 21.11., 18 Uhr an  
der Aarbergstrasse 91 in Biel







Aargau

Regierungsrat Stephan Attiger unterzeichnet die Vereinbarung zur Umfahrung Mellingen, neben ihm der Mellinger Gemeindeammann Bruno Gretener, stehend WWF Aargau-Präsidentin Regula Bachmann und der Präsident des VCS Aargau, Jürg Cafilisch.

© Chris Beeli



## Umfahrung Mellingen: Akzeptabler Kompromiss

Viel Geduld und Ausdauer haben die VCS-Sektion Aargau und der WWF Aargau aufbringen müssen, um bei der Umfahrung Mellingen zu retten, was zu retten war. Es hat sich gelohnt.

Das Volk hat anders entschieden, doch wir sind auch heute noch der Überzeugung, dass diese Umfahrung aus Verkehrs- und Umweltsicht besser nicht gebaut würde. Zum einen wegen der entstehenden deutlichen Kapazitätserhöhung für den Strassenverkehr, zum andern wegen des schweren Eingriffs in die wertvolle Landschaft. Immerhin konnten wir uns nach intensiven, fairen Verhandlungen mit dem Kanton und der Gemeinde auf eine Vereinbarung einigen und somit das konkrete Bauprojekt dank der gemachten Einwendung signifikant verbessern:

- Wichtige flankierende Massnahmen in der Altstadt: Neu wird der Durchgangsverkehr mit-

tels baulicher Vorkehrungen und Durchfahrtsverbot zu gewissen Zeiten auf 1500 Fahrten pro Tag (exklusive Anwohner und Anlieferung) reduziert – anfänglich waren es 5000 Durchfahrten pro Tag! Abgesichert wird dies mit einem jährlichen Monitoring, dem bei Überschreitungen zusätzliche Massnahmen folgen sollen.

- Velofreundliche Sanierung der Bahnhofstrasse vom Städtli zum Bahnhof Mellinger-Heitersberg: Dank deutlichem Durchfahrtwiderstand kann die Sicherheit gesteigert und der Lärm gemindert werden.

- Signifikante Verbesserung der Linienführung mit deutlich besserem Schutz des Gruemet-Hügels. Zudem werden die Hol-

me etwas weniger wuchtig gestaltet.

- Der Bach im Franzosengraben wird auf der ganzen Länge vom Sportplatz bis zum Waldrand offengelegt und revitalisiert (statt wie ursprünglich vorgesehen nur bis zur Lenzburgerstrasse).

- Kiesschüttungen werden als Geschiebesanierungsmassnahme in der Reuss vorgenommen, sofern geeignetes Kies anfällt.

- Der Uferbereich bei der Mündung Schwarzgraben/Reuss wird aufgewertet.

Das langjährige grosse Engagement der beiden Umweltverbände hat also Früchte getragen, und unsere Botschaft dürfte angekommen sein: Wenn es zu massiven

Eingriffen in Natur und Umwelt kommt, dann ist auch künftig mit unserem Widerstand zu rechnen.

Der Vorstand

Die Umfahrung Mellingen tangiert stark das national geschützte Gebiet Reusslandschaft (BLN-Gebiet), das von Windisch bis nach Sins reicht und eine unglaubliche Vielfalt an Landschaftstypen umfasst, darunter 7 Auengebiete, über 20 Flachmoore und 40 weitere Objekte von nationaler Bedeutung. Es geht dabei zudem um einen der letzten Flussabschnitte im Mittelland, wo das Wasser frei fliesst.



Graubünden

## «Klimaschutz jetzt!» – vor der Haustür

Der Steingletscher am Sustenpass legt Zeugnis ab vom menschengemachten Gletscherschwund.



Wenn es nicht gelingt, die Klimaerwärmung zu stoppen, sind eisfreie Alpen und spürbare Veränderungen unserer Lebensgrundlage absehbar. Weil die bisherige Innenpolitik mit dem Handlungsbedarf nicht in Einklang steht, will der Verein Klimaschutz Schweiz im Frühling 2019 die Gletscher-Initiative lancieren – vgl. Artikel auf S. 57 dieses Magazins. Innert zweier Wochen hatten über

600 Personen ihren Beitritt angekündigt, heute sind wir bereits über 1300 Mitglieder.

Das Schwinden der Gletscher ist hierzulande die augenfälligste Folge des Klimawandels. Im Alpenraum steigen die Temperaturen rund doppelt so schnell wie im globalen Durchschnitt: Ende des 21. Jahrhunderts dürfte kaum ein Alpengletscher mehr übrig sein. Laut wissenschaftlichen Schätzungen liessen sich einige von ihnen retten, würde die Erderwärmung – wie im Pariser Abkommen vorgesehen – auf deutlich unter zwei Grad begrenzt.

Das «ewige» Eis und dauer-

haft gefrorene Böden stabilisieren Berge. Der Piz Cengalo, von dem sich im Sommer 2017 drei Millionen Kubikmeter Fels lösten und Teile des Dorfs Bondo zerstörten, zeigt, was passiert, wenn der Stabilitätsfaktor wegfällt. Der weltweite Schwund der Gletscher und des Permafrosts tangiert Lebensgrundlagen der Menschheit. In der Zeit der Schneeschmelze droht Hochwasser, während im Sommer Bäche und Flüsse zunehmend versiegen – auch in Graubünden.

Stefan Grass

[www.klimaschutz-schweiz.ch](http://www.klimaschutz-schweiz.ch)

## Vielfältiger Einsatz fürs Velo



Vor einigen Monaten wies der VCS das zuständige kantonale Tiefbauamt darauf hin, dass die publizierte Nord-Süd-Velolandroute durchs Urner Reusstal nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten entspricht. Nach einer Besprechung mit der nationalen Koordination der Velolandrouten wurde nun beschlossen, die Route vom Axen bis nach Erstfeld versuchsweise zu

verlegen. Statt über Altdorf soll sie von Flüelen neu über Seedorf und Attinghausen führen, allerdings teilweise auf dem Reussdamm und nicht auf den vom VCS vorgeschlagenen verkehrsarmen Strassen: Bis Amsteg seien hier eher Tourenfahrer unterwegs und nicht «Gümmeler». Der definitive Entscheid soll dann aufgrund der Erfahrungen im nächsten Jahr fallen. Der VCS

befürchtet, dass die neue Linienführung zu Konflikten mit dem Fussverkehr führen könnte.

### Velo-UR-Erfahrung

Im Rahmen der Abstimmungskampagne zum Bundesbeschluss Velo hat die Urner Velogruppe, der auch der VCS angehört, eine «rollende» Pressefahrt rund um Altdorf durchgeführt. Die Medienleute wurden auf der zwei-

stündigen Tour auf Mängel im Routennetz hingewiesen und mit Verbesserungsvorschlägen zwecks schneller und sicherer Verbindungen von und zu den Nachbardörfern bedient. Darunter sind zwei Unterführungen und drei Brücken über den Schächen (vgl. VCS-Magazin 3/18) und die Reuss. ■

## Zu viel Park-, zu wenig Fussballfelder

Erstmals hat sich der VCS Uri 2018 am internationalen PARK(ing) Day beteiligt – mit einer bunten Aktion, die auch in den Medien ein Echo fand. Auf dem Oberlehn in Altdorf «bewohnten» die Vorstandsmitglieder mit Bewilligung des Gemeinderates einen Tag lang zwei Parkfelder und machten so darauf aufmerksam, wie viel Fläche die «Stehzeuge» beanspruchen, wenn jeder und jede ein eigenes Auto besitzt und für dieses nicht nur zuhause, sondern auch am Arbeitsplatz, beim Einkaufsladen, vor dem Kino oder der Sporthalle usw. einen Parkplatz

erwartet – wenn möglich auch noch gratis.

Der VCS hat gerechnet: Auf den Flächen, die im kleinen, aber hoch motorisierten Kanton Uri für die rund 20 000 Pkw reserviert sind, hätten 70 Fussballfelder Platz. Genau für solche suchen Kanton und Gemeinden seit Jahren vergeblich nach geeigneten Grundstücken ... ■

Mit gemeinderätlicher Bewilligung campierten Vorstandsmitglieder des VCS Uri einen Tag lang auf dem Oberlehn, um auf gewisse Missverhältnisse aufmerksam zu machen.

© Kurt Döbelin



### Töfflärm-Kontrollen lassen aufhorchen

Der VCS Uri hatte im Juni Sicherheitsdirektor Dimitri Moretti in einem offenen Brief aufgerufen, auf den Passstrassen Lärmkontrollen durchführen zu lassen. Am 23. August ging die Kantonspolizei am Gotthard-, Furka- und Oberalppass ans Werk. Drei Fahrzeughalter erhielten Bussen wegen technischer Mängel, einer wurde aufgrund illegaler Veränderungen am Fahrzeug bei der Staatsanwaltschaft angezeigt. Erschreckend die Ergebnisse der Tempokontrollen: Drei Motorräder wurden auf den kurvigen, zum Teil sehr engen Strassen mit 142, 130 und 124 km/h ertrappt. Wir hoffen, dass die Kontrollen wiederholt werden und längerfristig abschreckende Wirkung haben.

## Kantonsbahnhof Altdorf: Platzmangel

Die Einsprachen von VCS und Procap haben gewirkt, die Planer sahen sich gezwungen, bei der Gestaltung des Bushofs am Kantonsbahnhof nochmals über die Bücher zu gehen.

Mit gross angelegten Fahrversuchen im Schwerverkehrszentrum wurde mit je einem Gelenkbus, einem Doppelstöcker und einem normalen Bus getestet, ob sich ein niveaufreier Einstieg

gemäss Behindertengleichstellungsgesetz mit einer teilweisen Erhöhung der Perrons («Kissen») im Bereich der mittleren Bustüren erreichen liesse.

Nach Meinung des VCS ist das Resultat nur teilweise befriedigend. Das ganze Projekt leidet an Platzmangel, nicht zuletzt auch in Bezug auf die Veloabstellplätze.

Alf Arnold





Basel-Stadt/Baselland

## Osttangente unter den Boden!

**Der VCS beider Basel lehnt die Pläne für zusätzliche Spuren auf der Osttangente ab, unterstützt aber einen politischen Vorstoss, der deren Verlegung unter den Boden fordert.**

Die Autobahn ist weg, der Cheonggyecheon-Fluss in Seoul freigelegt.



© flickr/Doug Sun Beams

Mehr Autobahnspuren bringen mehr Verkehr, der diese Spuren im Nu wieder auffüllt, weshalb Zusatzspuren nötig werden, die... Ewig kann es so nicht weitergehen. Auch eine unterirdische Erweiterung mit dem geplanten Rheintunnel zur Osttangente (A2) schafft durch die Erhöhung der Kapazität letztlich nur noch mehr Verkehrsprobleme. Was wir brauchen und was Infrastrukturbau bewirken muss, ist ein Verlagerungseffekt weg von der Strasse auf S-Bahn, Trams, Busse und aufs Velo.

Wenn schon ein Rheintunnel, dann also einer, in den wir die ganze heutige Osttangente versorgen können, wie sie ist. Das verlangt

ein politischer Vorstoss von Thomas Grossenbacher, Grossrat Grüne. Ist die Autobahn mitten durch die Stadt einmal weg, schliesst sich endlich eine hässliche Wunde. Wo heute täglich über 120 000 Fahrzeuge lärmern und stinken, könnten Wohn- und Grünfläche entstehen, Fuss- und Velowege, lebenswerter Stadtraum.

Das ist keine Utopie. Zum Beispiel Prag, München, Gelsenkirchen oder Linz planen genau das, und in Südkoreas Hauptstadt Seoul wurde schon um die Jahrtausendwende eine Stadtautobahn abgerissen (s. Foto). Und siehe da, nicht nur das Wasser, auch der Autoverkehr floss nachher besser.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin  
[www.urbanist-magazin.de/](http://www.urbanist-magazin.de/)

2014/02/stau-reisst-die-autobahn-ab/

## Für Planungsgelder fürs Herzstück

**Parteien und Organisationen lancieren eine Petition an den Bundesrat, damit dieser die Planung des Herzstücks S-Bahn Basel finanziell unterstützt. Der VCS zieht mit – und legt den Finger auf die unverzichtbaren Rahmenbedingungen für das Grossprojekt.**

Die Eisenbahninfrastruktur der Schweiz soll in Schritten ausgebaut werden, den sogenannten «Steps». Demnächst kommt «Step 2035», der die wichtigsten dannzumal betriebsbereiten Projekte definieren wird, in die nationalrätliche Behandlung. Entgegen dem Wunsch der Regierungen von Basel-Stadt und Baselland figuriert das Herz-

stück S-Bahn Basel nicht darunter. Denn: Eine Inbetriebnahme dieser aufwändigen unterirdischen Verbindung der Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof bis 2035 ist unrealistisch; noch sind viele Fragen offen.

Diese Fragen gilt es sorgfältig zu klären, damit eine umfassende Einschätzung einer solchen Durchmesserlinie überhaupt erst

möglich wird. Der Vorstand des VCS beider Basel hat deshalb beschlossen, die Forderung der Petition nach Geldern für die Herzstück-Planung im Rahmen von «Step 2035» zu unterstützen.

### Hauptsache Verlagerungseffekt

Parallel dazu müssen Regierungen und Parlamente die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Region Basel konsequent auf den öffentlichen Verkehr ausrichten, d.h. auf die S-Bahn-Achsen und die wichtigen Tramkorridore begrenzen. Das Grossprojekt muss einen weit reichenden Verlagerungseffekt entfalten. Entsprechend dürfen keine Strassen aus- und neu

gebaut werden, die diesem Ziel zuwiderlaufen. Mit anderen Worten: kein Ausbau der Osttangente, kein Bau eines Gundeli-Autobahntunnels und keine «Westtangente» oder «Westast», wie die Nationalstrassenprojekte auch immer heissen.

Unsere Unterstützung für die Planungsgelder-Petition schliesst dezidiert einen Bahnanschluss des EuroAirports aus. Millionen für ein weiteres Wachstum der klimaschädlichsten Form der Fortbewegung – des Fliegens – zu investieren, kommt für den VCS nicht in Frage.

Der Vorstand

## Das Sattelschutz-Skandalchen

Um fürs JA zum Velo-Artikel in der Bundesverfassung zu werben, verteilte der VCS «Velo-sattelchäppli» (siehe Bilder S. 6). Dass dieser Wetterschutz aus Plastik war, trug uns einzeln und von einem Gratisblatt Kritik ein. Natürlich hätten wir lieber wel-

che gehabt, die besser riechen und sich später in Luft auflösen. Ein solches, zugleich aber auch wasserfestes Modell war leider nicht aufzutreiben. Immerhin sind robuste Sattelchäppli kein Wegwerfplastik wie die Speiseshalen, die tagtäglich massen-

weise über die Verkaufstheken gehen (wo bleibt die Empörung?).

Wir machten am Tag nach der Verteilaktion zudem Kontrollrunden: Es lagen keine Sattelchäppli am Boden, aber sie steckten reihenweise griffbereit unter den Sätteln. Velofahrende fragten uns oft, ob sie nicht ein zweites haben könnten. Sogar ein Autofahrer in der stehenden

Kolonne winkte aus dem Fenster. Auch er kriegte eins.

Jahraus, jahrein setzt sich der VCS für einen sauberen Verkehr ein, gegen das «Abgaslittering» in Form von unzähligen Tonnen Stickoxiden und Feinstaub und CO<sub>2</sub>. Das wäre doch mal eine knackige Mediengeschichte...

Die Geschäftsstelle



©VCS BLBS

Ausstellung der Plakatvorschläge von Lernenden der Schule für Gestaltung sfg Basel im Rahmen der MobilitätsWoche Basel.

## Velo-Charta-Kampagne: Startklar!

**Die Auswahl des Plakats, das für unsere Kampagne «Velo-Charta – für fussgängerfreundliches Velofahren» wirbt, ist der Jury schwer gefallen.**

Wie viel Arbeit, wie viele Gedanken und Ideen da in eine gute Sache gesteckt worden sind! Der VCS beider Basel dankt der Abschlussfachklasse Grafik an der Schule für Gestaltung sfg Basel herzlich für die nicht weniger als 17 Vorschläge und die guten Be-

gegnungen. Der Jury, die das Siegerplakat zu erküren hatte, gehörten Ursula Gysin, Direktorin der sfg, zwei Fachlehrpersonen (Thomas Neeser, Karin Rütsche), Stephanie Fuchs (VCS beider Basel), Matthias Schlatter (Pro Velo beider Basel) und Andreas Stäheli (Fussverkehr Region Basel) an.

Nun steht das Sujet fest, womit die drei organisierenden Verkehrsverbände die Velo-Charta öffentlich lancieren können. Sie kann online von allen unter-

schrieben werden, die fussgängerfreundlich Velo fahren oder sich vornehmen, das zukünftig zu tun. Das Plakat wird in Basel und Umgebung hängen und auch über den Bahnhofsreen «laufen» bzw. «rollen», um auf die Charta aufmerksam zu machen.

Eine Ausstellung der Plakatvorschläge fand im Rahmen der MobilitätsWoche Basel statt. Wer vorbeikam, konnte für seinen oder ihren Favoriten votieren. Unter den eingegangenen Stimmen verlorste ein Schüler der Fachklasse einen Gutschein von

### Kein Parkhaus unter dem Tschudi-Park!

Kaum zu glauben: Die Basler Regierung will nun – à la Landhof – auch unter dem Tschudi-Park, an der Ecke Spitalstrasse/Wilhelm His-Strasse, ein Parking mit über 300 Plätzen bauen. Als würden Anwohnerinnen und Schüler dort nicht schon – seit Jahren – genug unter dem Lärm von Grossbaustellen leiden. Nun soll eine hinzukommen, samt massivem Mehrverkehr.

Unterschreiben Sie die Petition gegen ein Parking unter Schulhof und Grünfläche.

[www.vcs-blbs.ch/themen/autofrei/petition-tschudi-park/](http://www.vcs-blbs.ch/themen/autofrei/petition-tschudi-park/)

Velo Vitelli. Der glückliche Gewinner ist Urs Koller aus Hombrechtikon/ZH. Wir werden also schleunigst gucken müssen, dass das Kampagnenplakat bald auch in der Region Zürich hängt...

Stephanie Fuchs, Damian Weingartner

## Velofalle auf Veloroute – es brauchte zwei Anläufe

Durch die Birmannsgasse in Basel führt eine wichtige Veloroute von der Innenstadt ins Iselin-Quartier. Bauarbeiten hatten dort zu einer unmöglichen Situation geführt, die uns ein Mitglied meldete (danke schön!). Solch

ein Loch mitten in der Strasse ist inakzeptabel, da es vor allem nachts ein erhebliches Unfallrisiko darstellt.

Auf die erste Reklamation hin beschied uns die zuständige Kantonspolizei, das Loch liege ja

mittig. Wer korrekt fahre, sei daher gar nicht betroffen. Velo mit Anhänger? Kistenvelo? E-Velo, das ein anderes überholt? Gibt es für die Kapo offenbar nicht. Die Fahrbahnbreite beträgt bei der Baustelle 3,50 m. Es ist also leicht

möglich, dass ein Velo in den Gefahrenbereich gerät. Mit den nachträglich angebrachten grünen Streifen gaben wir uns natürlich nicht zufrieden. Dank unserem Insistieren ist die Grube jetzt befahrbar. Warum nicht gleich? ■

Zweimal musste der VCS intervenieren, bis die Velofallgrube ausgebügelt war.



©VCS BLBS





Ob-/Nidwalden

## Rege Diskussion zu «Stans im Stau?»

Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist ein heisses Eisen. Das zeigte sich auch am 15. September in Stans, an dem von den Grünen Nidwalden, der VCS-Sektion und Pro Velo Unterwalden organisierten Forum zum Thema «Stans im Stau?».

Zum Auftakt zeigte Baudirektor Josef Niederberger den Ist-Zustand auf: In den vergangenen Jahrzehnten ist die Siedlungsfläche von Stans im Vergleich zum ganzen Kanton überdurchschnittlich gewachsen. Der Nidwaldner Hauptort beherbergt verkehrssensitive Einkaufs- und Freizeitzentren – insbesondere nahe der beiden Autobahnausfahrten – und ist mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossen. «Das Rückgrat ist die Linie der Zentralbahn», so Niederberger. Das Strassensystem im Regionalzentrum stosse durch das

Wachstum des Gesamtverkehrs an seine Grenzen.

Als Lösungsansätze sieht er verbesserte ÖV-Angebote dort, wo Potenziale vorhanden sind, aber auch das Testen neuer Formen wie Ridesharing. Zum von der Gemeinde angekündigten Versuch mit einem Einbahn-Regime meinte er, es gelte, dieses trotz möglichem Gegenwind auszuprobieren.

**Sehr schlecht besetzte Autos**  
Cyrill Wiget, Gemeindepräsident von Kriens (Grüne), machte die gut 40 Besucherinnen und

Besucher mit dem Gesamtverkehrskonzept seiner Gemeinde vertraut. Da die Siedlungen inzwischen in erster Linie nach innen wachsen, müsse der Verkehr getreu der «3V-Strategie» (vermeiden, verlagern, verträglicher machen) Punkt für Punkt besser organisiert werden. Mit Anreizen und Druck – allein mit Freiwilligkeit funktioniere es erfahrungsgemäss nicht – sollen die Leute dazu gebracht werden, ihr Mobilitätsverhalten anzupassen.

Silas Hobi vom Verein Umverkehr zeigte auf, dass Autos zu den Stosszeiten durchschnittlich mit 1,1 Personen besetzt sind und dementsprechend viel Platz brauchen – viel mehr als Fussgänger, Velofahrerinnen oder Pendler in Zügen und Bussen. Je höher die Siedlungsdichte sei, umso tiefer liege bei der Verkehrsmittelwahl der Anteil des Autos.

**Man muss miteinander reden**  
Delf Bucher, Landrat der Grünen aus Buochs, moderierte den Anlass. Er wollte von Josef Niederberger wissen, inwieweit er in Sachen Verkehr bereit sei, an den politischen Rahmenbedingungen zu schrauben. «Wir sind die ausführende Behörde», meinte der Baudirektor, die Regierung erhalte ihre

Aufträge vom Landrat. Er versuche, in Diskussionsprozessen gute, attraktive Lösungen zu finden.

Die Stanser Gemeinderätin Sarah Odermatt antwortete auf die Frage nach der Kommunikation rund um den angedachten Einbahnversuch, dass sich die Betroffenen umgewöhnen müssten, was «nicht so einfach» sei. Es gehe darum, das Gesamtkonzept in den Vordergrund zu stellen, «jetzt also darüber zu diskutieren, wie wir die Robert Durrer-Strasse sanieren wollen». Dazu sei dieser Einbahn-Versuch dienlich.

### Gelenkt von reinen Emotionen...

Von Silas Hobi wollte Bucher wissen, wie es gelingen könnte, rational mit der emotionalen Bindung zum Auto umzugehen. Das sei eine grosse Herausforderung, gab der Umverkehr-Geschäftsleiter zu; Carpooling – gemeinsame Autofahrten etwa zum Arbeitsplatz – scheitere oft an der Intimsphäre, die das eigene Auto bietet. «Steter Tropfen höhlt den Stein» bleibe wohl die beste Strategie.

Grosses Potenzial sieht Hobi bei den Parkplätzen, sei es bei deren Bewirtschaftung oder den Vorschriften über die Parkplatzerstellungspflicht. «Wenn das Auto vor der Tür steht, dann wird es auch benutzt», mahnte er. Hilfreich seien auch Massnahmen wie Temporeduktionen oder Begegnungszonen, die es ermöglichen, den Strassenraum attraktiver zu gestalten. Anschauungsunterricht dafür gebe es mittlerweile landauf, landab.

M. Uebelhart/Alice Wigger



© Alice Wigger



Thurgau

## Thurgipark Frauenfeld – so nicht!

Bereits im März 2015 und nun erneut befassten wir uns mit Baugesuchen des Einkaufszentrums Thurgipark in Frauenfeld-Lang-

dorf. Vorgesehen ist, die Verkaufsfläche auf 8950 m<sup>2</sup> zu verdreifachen mit einem eingeschossigen Bau auf 60 Aren Land. Zum Vergleich: Die Passage in Frauenfeld hat 10 320 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche. Weil das Post-

auto zu den Ladenöffnungszeiten meist nur zwei Mal pro Stunde und Richtung (in einem hinkenden Takt) vor dem Thurgipark hält, plant man 285 Autoparkplätze, zum grossen Teil in einer Tief-

garage. Dabei ist das Gebiet bereits jetzt übermässig verkehrs- und luftschadstoffbelastet.

Die Stadt bezeichnet das Langdorf als Schlüsselprojekt einer modernen Stadtentwicklung mit innerer Verdichtung und Verkehrlenkungsmaßnahmen. Wenn es den Behörden damit und mit

dem Bau einer S-Bahn-Haltestelle Langdorf ernst ist, muss sie das Gebiet urban und auf zu Fuss Gehende ausgerichtet gestalten. Die Ried- und die Sägereistrasse sollen entlang der Bahnhaltestelle vom PKW- und LKW-Verkehr befreit

und die Liegenschaften von der Zürcherstrasse her erschlossen werden. Mehrgeschossige Bauten von städtebaulicher Qualität sollen die Bahnreisenden begrüßen, und ein mit Bäumen bepflanzter Platz vor dem Bahnhof, genügend Velo-

parkplätze sowie Fuss- und Velowege in alle Richtungen sind unabdingbar. Gemäss aktueller Planung würden die SBB-Passagiere in Hinterhöfe aussteigen, mit Blick auf Rückseiten von Thurgipark, Jumbo-Baumarkt und Lidl.

Während bei Wohnbauten immer mehr verdichtet wird, scheint für die Bauherren dieses platzverschwenderischen Projekts die Zeit still gestanden zu sein. Der VCS hat Einsprache erhoben.

Peter Wildberger

## Startschuss zu neuem Velozeitalter

**Während der Bundesbeschluss Velo am 23. September auch im Kanton Luzern eine klare Mehrheit fand, wurde die kantonale ÖV-Initiative von den Stimmenden abgelehnt. Umso mehr stehen Regierungs- und Kantonsrat nun in der Pflicht.**

Während Wochen war der VCS Luzern für die beiden wichtigen Vorlagen auf der Strasse, an 16 Tagen warben wir an verschiedenen Standorten für ihre Vorteile. Sehr erfreulich ist das Bekenntnis der Luzerner Bevölkerung zum Velo: 69 Prozent sagten JA (national: 74 %) zur Verankerung des Velos in der Bundesverfassung. Die Basis für sichere, direkte und komfortable Veloinfrastrukturen ist damit gelegt. Was die konkrete Umsetzung des Volkswillens angeht, bleiben wir sicher gefordert.

Mit mindestens 60 Mio. Franken jährlich hätten wir den luzernischen öffentlichen Verkehr fördern wollen. Das enttäuschende Verdikt: 72 Prozent Nein-Stimmen. Wie nötig ein Ja gewesen wäre, zeigt eben wieder ein Entscheid des Kantonsrats. Dieser hat es abgelehnt, 6,3 Mio. Franken aus der Strassenkasse für den ÖV einzusetzen. Es steht in den Sternen, ob sich dieses Geld andernorts auftreiben lässt. Der VCS fordert Regierung und Parlament auf, den ÖV-Ausbau gemäss ihren Versprechen im Abstimmungskampf planmässig weiterzuführen. Eine Kürzung der Mittel wäre ein Affront sondergleichen.

Wir sehen beide Entscheide vor allem als erneuten Ansporn, im starken Engagement für die umweltfreundlichen Mobilitätsformen im Kanton Luzern nicht nachzulassen. Dabei werden wir die Interessen der Fussgängerinnen und Fussgänger keinesfalls vergessen. Nicht zuletzt durch voneinander abgetrennte Fuss- und Velowege soll mehr Sicherheit für alle geschaffen werden.

Elias Vogler, Geschäftsleiter VCS Luzern

Laurenzia Karrer und Arjen Mettler im Einsatz für die kantonale ÖV-Initiative und den Bundesbeschluss Velo.

© Elias Vogler



Luzern

## Reaktionär statt visionär

In den letzten Nachrichten haben wir dargelegt, dass dem Entwicklungskonzept «Vision 2050» der Unterländer Gemeinden mit Schaan und dem Land alles Visionäre abgeht. Es ist vielmehr reaktionär – weil im Wesentlichen die Wiedergeburt der alten Umfahrungsstrasse vom Zoll in Schaanwald zur Grenze in Bendern. Eine zukunftsfähige Verkehrslösung muss Liechtenstein und Feldkirch vom unnötigen Auto- und Transit-LKW-Verkehr entlasten und dem 3V-Prinzip folgen, wie im Agglomerationsprogramm Werdenberg-Liechtenstein dargelegt. Also: Autoverkehr vermeiden; auf den Fuss-, den Fahrrad- und den öffentlichen Verkehr verlagern; verbleibenden Autoverkehr

verbessern, z.B. durch Tempo 30 auf allen Quartierstrassen.

Prioritär sind für den VCL folgende Massnahmen:

■ **Verlegung des Hauptzollamts von Tisis-Schaanwald ins mittlere Rheintal.** Im Bereich Mäder/Diepoldsau sind die österreichischen und Schweizer Autobahnen weniger als zwei Kilometer voneinander entfernt. Dort ist eine Strassenverbindung geplant, vor allem zur Entlastung der Ortsdurchfahrt von Diepoldsau. Die Belastung der Menschen in Feldkirch und im Liechtensteiner Unterland durch Transit-LKW ist schlicht unnötig. Und mit der Tunnelspinne würde alles noch viel schlimmer.

■ **Regionalbahn FL.A.CH im 30-Minuten-Takt** mit Haltestel-

len in Altenstadt, Gisingen, Tosters-Tisis, Schaanwald, Nendeln, Forst-Hilti und Schaan. Dann haben viele ZupendlerInnen von Vorarlberg und der Schweiz einen echten Anreiz zum Umsteigen, zumal mit Bus-Feinverteiler von/zu den Bahnhaltestellen.

■ **Bahn-Südeinfahrt Feldkirch vom Bahnhof via Reichenfeld nach Tosters.** Damit werden die Innenstadt, der Schulbereich und die Verwaltungen durch eine Haltestelle im Reichenfeld erschlossen sowie das Landeskrankenhaus via neue Haltestelle Tosters. Zudem ermöglicht dies langfristig den 15-Minuten-Takt zwischen Feldkirch und Schaan, wie in der Null-Plus-Unter-

Fürstentum Liechtenstein





suchung als Alternative zur Tunnelspinne dargelegt.

Falls wider Erwarten die Bärenkreuzung nicht genügend ent-

lastet werden sollte, ist eine kleine Umfahrung der Stadt von der Felsenau bis zur Liechtensteiner Strasse, etwas südlich der Bushaltestelle Schulzentrum, gemäss

Zwischenbericht (Variante 2) zur «Verkehrsplanung Feldkirch-Süd» vorstellbar.

Die Entlastung um die Innenstadt wäre ähnlich gross wie bei

der Tunnelspinne, die Kosten hingegen lägen bei lediglich rund einem Viertel.

Georg Sele

## Noch mehr Rückenwind fürs Velo

**Bis im Jahr 2030 soll unser Kanton über ein durchgehendes Veloverkehrsnetz verfügen, das sichere und direkte Verbindungen bietet. Alternative-Die Grünen Zug, Pro Velo Zug und VCS Zug haben zu diesem Zweck eine Volksinitiative lanciert.**

Ortschaften. Früher war das ja eine ziemliche sportliche Herausforderung, heute aber sind die Zuger Berggemeinden in der Reichweite der modernen E-Bikes. Nur, es fehlen getrennte Velowege, und viele PendlerInnen entscheiden sich aus Sicherheitsgründen für ein anderes Verkehrsmittel, in der Regel weniger umweltfreundlich und gesund.

Die Velonetz-Initiative will dies gründlich ändern und verlangt konkret Folgendes:

- Alle wichtigen Wohn- und Arbeitsgebiete im Kanton Zug sind durch ein direktes, durchgehendes und komfortables Veloverkehrsnetz verbunden.
- Der Veloverkehr wird vom Autoverkehr und dem Fussgängerbereich möglichst separiert.
- Falls eine Hauptveloverkehrsachse entlang einer Hauptstrasse verläuft, wird eine physisch getrennte Spur geführt.
- An den Zielorten stehen genügend Velo-Parkplätze zur Verfügung.

gung. Sie sind möglichst gedeckt und verfügen über E-Bike-Ladestationen.

- Die Gemeinden sorgen innerorts für sichere und attraktive Verbindungen für Einkaufs-, Schul- und Arbeitswege.
- Der Veloverkehr ist durch weitere geeignete Massnahmen zu fördern.
- In jeder Strassenbauvorlage ist die Veloverkehrsverträglichkeit separat auszuweisen.
- Der Kanton erstattet regelmässig dem Kantonsrat Bericht über den Stand der Umsetzung.

Die Unterschriftensammlung hat begonnen. Das Ziel: Einreichung vor den Sommerferien 2019.

Goran Vejnovic, Geschäftsführer

## Erfolgreiche Verhandlungen zum Projekt blueFACTORY

schweizer Antenne des Schweizerischen Innovationsparks, niedergelassen. Das Zukunftslabor erstreckt sich über 60000 Quadratmeter und hat den Anspruch,

seinen ökologischen Fussabdruck möglichst klein zu halten.

Der VCS Freiburg hat das Ganze intensiv verfolgt – und Einsprache gegen den kantonalen Nutzungsplan erhoben, weil die Erschliessung durch den Langsamverkehr und die urbane Einbettung des Projekts nicht befriedigten. Ein futuristisches Quartier, das Vorbildcharakter haben und seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss auf ein Minimum beschränken will, darf das Thema Mobilität nicht vernachlässigen.

Der VCS forderte deshalb für die Anbindung an den Bahnhof den Bau einer Passerelle für Fussgängerinnen und Velofahrer, gute Verbindungen in die benachbarten Quartiere und eine angemessene Parkplatzpolitik. In den darauf folgenden Verhandlungsrunden wurden sich VCS und blueFAC-

TORY schliesslich einig. Zur getroffenen Vereinbarung gehören namentlich folgende Punkte:

- Die Stadt hat sich verpflichtet, einen Planungskredit für einen besseren Zugang zum Bahnhof zu budgetieren.
- blueFACTORY wird dafür sorgen, dass sein Gelände sukzessive besser zugänglich wird.
- Betreffend Parkplätze hat sich blueFACTORY dazu verpflichtet, höchstens deren 240 beizubehalten und die Zahl der Aussenparkplätze im Zug des Parking-Baus zu verringern. Das Umsteigen auf Velo, Bus, Bahn oder die eigenen Füsse soll gezielt gefördert werden.

Der VCS Freiburg freut sich sehr, dass das Projekt blueFACTORY damit an Umweltfreundlichkeit deutlich zugelegt hat. ■



Auf den ersten Blick haben es Velofahrende im Kanton Zug gut. Vielerorts gibt es separate Velowege. Die Probleme fangen da an, wo ein Veloweg die Ortsgrenze überschreitet. Oft muss ein Fussgängerstreifen benutzt oder die Fahrbahn mit dem motorisierten Verkehr geteilt werden.

Probleme offenbart auch die Fahrt in eine der höher gelegenen



Auf dem Terrain der ehemaligen Cardinal-Brauerei, 500 Meter vom Bahnhof Freiburg entfernt, hat sich blueFACTORY, Teil der West-



## Stadtrat verweigert Lärmschutz

Der Stadtrat verweigert der Bevölkerung vielerorts in der Stadt Zürich einen wirksamen Lärmschutz. Betroffen sind davon ca. 116000 Personen. Gegen den jüngsten negativen Entscheid der Regierung betreffend die dicht bewohnten Stadtkreise 1, 4 und 5 (im Bild die Stauffacherstrasse) führt der VCS Zürich einen Rekurs, auch um die Rechte seiner vielen Mitglieder zu wahren.



Schöne Fassaden, lärmgeplagte Anwohnerschaft.

85% Weiterfahrquote  
für Fr. 45.–/Jahr!



## Und wenn die Batterie Ihres Fahrzeugs den Geist aufgibt?

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

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch  
und Umwelt





# VCS boutique

30.- Rabatt auf alle Velohelme mit  
Rabatt-Code: mag0418  
Aktion gültig bis am 18. November 2018



## Isolationsjacke Ortovox Piz Bernina und Piz Bianco Jacket | 339.-

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

**MEN** Grössen: S • M • L • XL

11181 dark blood | 11181 dark navy

**WOMEN** Grössen: S • M • L • XL

11180 dark blood | 11180 aqua



## Mantel Tatonka Kemi Coat Jacket | 299.90

Der winddichte feminin geschnittene Mantel besteht aussen aus Wollmischgewebe mit 39 % recycelter Wolle und hält dank der Fütterung warm an kalten Tagen.

**WOMEN** Grössen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

12160 aubergine red | 12160 dark grey



## Ortovox Merino Fleece Melange Hoody | 169.-

Aus Merinowolle innen kombiniert mit Polyester aussen entstand eine warme, atmungsaktive und robuste Fleece-Jacke.

**MEN** Grössen: S • M • L • XL

10520 orange blend | 10520 navy blend | 10520 black blend

**WOMEN** Grössen: S • M • L • XL

10519 dark blood blend | 10519 aqua blend | 10519 grey blend



## Cityschuh Scarpa Mojito GTX | 199.-

Tragekomfort mit gutem Grip: Der wasserdichte, bunte Trageschuh aus Leder passt für die City genauso wie für die Freizeit. Lieferung mit zwei Schnürsenkeln.

**MEN** Grössen: 40-47

9001 shark | 9001 bluecosmo

**WOMEN** Grössen: 36-42

9002 magenta | 9002 shark

## Velohelmaktion: 30.- Rabatt auf alle Velohelme mit Rabatt-Code: mag0418

Aktion gültig bis 18.11.18. Bereits reduzierte Artikel ausgenommen.



### 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 light blue mat | 9436 green-teal mat  
9436 neon lime mat | 9436 black-smoke mat



### Velohelm

#### uvex finale visor | 199.- statt 229.-

Ideal für Brillenträger: Klassischer Helm mit integriertem Visier. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): 52-57 cm • 56-61 cm

11705 black-white mat | 11705 white-silver mat  
11705 black mat



### 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 green | 10219 blue | 10219 anthracite

20.- Rabatt

500  
LUMEN



### Light & Motion Set:

#### Urban 500/Vya TL | 89.90 statt 109.90

Der hell leuchtende Scheinwerfer sorgt für ein optimales Sichtfeld vorne. Das intelligente Rücklicht sorgt für Sichtbarkeit von fern. Mit integriertem Akku. Via USB aufladbar.

Rabatt-Code: mag0418

12852 Light & Motion Urban 500 & Vya TL

# icebreaker



**W**  
women

black/snow

velvet

## Jupe Icebreaker Helix Skirt Lady | 119.90

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

**WOMEN** Größen: XS • S • M • L • XL  
10531 black/snow | 10531 velvet



**W M**  
women & men



Weitere Stretch-Hosen  
auf [www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)

## Winterhose H-S Stretch | 99.-

Hochelastisch, leicht isoliert und warm.

**MEN** Größen: 46–58  
7434 schwarz

**WOMEN** Größen: 34–46  
7445 schwarz

**W**  
women



3



**W**  
women



4



NEW



1

**M**  
men



2

# icebreaker

## Icebreaker Merino-Pullover und -Hemd | ab 149.90

Ob im Büro, auf Reisen oder zu Hause zum Relaxen: Die Strick-Pullover aus 100% Merinowolle sind ein Hingucker und das Hemd in Flanell-Look überzeugt mit dem Materialmix aus Merino und Tencel. Hemd und Pulli bieten bequemem Tragekomfort.

**MEN** Größen: S • M • L • XL • XXL

**WOMEN** Größen: XS • S • M • L • XL

1 Shearer V Sweater | 149.90

12134 char hthr | 12134 midnight navy

3 Waypoint Crewe Sweater | 159.90

12133 char hthr/steel hthr | 12133 toast hthr/char hthr

2 Compass Flannel LS Shirt Plaid | 159.90

12064 dk night hthr/granite blue

4 Muster Crewe Sweater | 149.90

12132 steel hthr | 12132 char hthr

NEW



black

acron

blue ridge

plum

navy

## Rucksack Fjällräven Kanken No 2 | 149.-

Der beliebte Rucksack aus doppelt gewachstem G-1000 HeavyDuty Canvas-Gewebe mit Leder-Details ist ein treuer Alltagsbegleiter. Inhalt: 16l.

12191 blue ridge | 12191 black | 12191 acron  
12191 navy | 12191 plum



NEW

**M**  
men

**MERRELL M**

**W M**  
women & men

## Winterschuh Merrell Jungle Moc ICE+ | ab 139.90

Der Moc aus wasserdichtem Leder, Fleece-Futter und der griffigen Vibram® Arctic Grip Sohle verbindet beste Outdoor-Technologien mit pflegeleichtem Winterkomfort. Die Vibram® Arctic Grip Sohle bietet extremen Halt auf Schnee und Eis. Zusätzliches Feature ist die spezielle thermochromatische Noppe, die bei Temperaturen unter 0° C ihre Farbe von weiss zu blau wechselt und so als Indikator für eisige Verhältnisse dient.

**MEN** Größen: 40–46.5, auch halbe Größen

**WOMEN** Größen: 35.5–42, auch halbe Größen

11350 black | 139.90

11351 black | 139.90

12182 black (Glattleder) | 159.90





# Von Ob- nach Nidwalden über Bern

Text und Bilder: Urs Geiser

Himmlische Pfade verspricht die Rundtour von «Sakrallandschaft Innerschweiz» den Pilger- und Wanderlustigen. Wir haben sie auf zwei Gebirgsetappen getestet, wo sich auch Freigeister dem Himmel nahe fühlen dürften.



Kein Sakralbau, sondern der Panoramalift auf Melchsee-Frutt. Ennet den Bergen im Hintergrund liegt die Älggialp, der Mittelpunkt der Schweiz.

## 22 Etappen, beliebig unterteilbar

Die Innerschweiz ist mit Pilgerwegen und Wallfahrtsorten reich gesegnet. Der Verein Sakrallandschaft Innerschweiz verbindet mit seinen «Himmlischen Pfaden» (alle bestens ÖV-erschlossen) eine ganze Reihe berühmter oder weltweit einzigartiger und unscheinbarer sakraler Schätze. Die Teilstrecke 1 führt auf Luzerner Boden von St. Urban im Mittelland über Luthern Bad, Heiligkreuz und Werthenstein nach Hergiswald. Auf der Teilstrecke 2 geht's weiter via Sachseln/Flüeli-Ranft (OW) – Engelberg – Maria-Rickenbach (NW) – Ingenbohl (SZ). Und Teil 3 führt über Einsiedeln, Muri und Beromünster zum Ausgangspunkt zurück. Nebst kunst- und kulturhistorisch Interessierten kommt genauso auf seine Kosten, wer wandernd das Naturerlebnis sucht.



### Vier-Seen-Wanderung Melchsee-Frutt–

**Engelberg:** ca. 6 Std.; wer ab Trübsee die Gondel nimmt, spart 750 Höhenmeter Abstieg.

**Engelberg–Bannalp:** ca. 5 Std.; die 850 Höhenmeter zur Brunnihütte (aussichts- und abwechslungsreich!) können auch mit Gondelbahn und Sesselfift bewältigt werden. Von Oberrickenbach mit dem Postauto nach Wolfenschiessen an der Bahnlinie Engelberg–Luzern.

[www.sakrallandschaft-innerschweiz.ch](http://www.sakrallandschaft-innerschweiz.ch)

**W**enig hat gefehlt auf der Stöckalp, sehr wenig. Einen Meter weiter vorne in der Warteschlange zur Melchsee-Frutt-Seilbahn, und wir hätten, um nicht schiefe Blicke auf uns zu ziehen, in die Kabine einsteigen müssen, an deren Aussenwand die regionale TCS-Sektion für sich wirbt. Grinsend nehmen wir in der nächsten Platz. Man sitzt im Kreis, es hätte auch noch Stehplätze. Doch die hatten wir schon an diesem Sonntagmorgen: im extrem fahrgastfreundlich pilotierten Postauto von Sarnen herauf.

Die Melchsee-Frutt entpuppt sich als ausgewachsenes Alpendorf. Unter den vielen Hotels sind auch einige Neubauten, die uns architektonisch ansprechend bis sehr gelungen dünken. Spiegelglatt liegt der Melchsee da, eingebettet in eine weit gestreckte Hochebene. Südlich, gegen das Haslital zu, schliesst ein sanft gewellter Berghang an, Teil der hiesigen Wintersport-Arena. Narben in der Landschaft erblicken wir von weitem erfreulicherweise keine.

### Und ewig lockt das Murmeltier

Im Sommer ist die «Frutt» nicht zuletzt ein Familienparadies: exquisit eingerichtete Spielplätze, Planschen im See, Pedalo fahren, am Bonistock über 170 Kletterrouten vom 3. bis zum 7. Schwierigkeitsgrad plus ein Klettersteig. Der See-Rundweg ist kinderwagentauglich, und an zehn Posten lässt sich spielerisch die Welt eines alpinen Sympathieträgers erkunden: «Hallo Kinder! (...) Stell dir vor, du bist auch ein Murmeltier (...). In der Höhle wirst du den ersten Frutt-

li-Stein finden.» Welche Kinderaugen beginnen da nicht zu glänzen, denken wir. Zehn Minuten später, als wir vor der Imbissbude am Ufer noch einen Kaffee trinken, dringt Jubelgeschrei aus der Höhle bei Posten 10: «Es Murmeli!» Kein lebendiges natürlich, aber ein lebensecht präsentiertes.

Im Osten reckt bereits der Titlis sein weisses Haupt. In leichtem Auf und Ab erreichen wir alsbald den Tannensee und passieren ihn südseitig auf einem Kiesweg. Am Nordufer verkehrt ein Touristenbähnchen bis zum Berggasthaus Tannalp. Der «Fruttli-Zug» ist bestimmt auch ein guter Lockvogel, wenn's um erste Gehversuche auf Wanderwegen geht...

### Der Zauber der Engstlenalp

Auf der Tannalp statten wir der kleinen, fast schon reformatorisch schlichten Kapelle einen Besuch ab. Dann geht's dem dritten See zu, jenem auf der Engstlenalp. Dem Titlis erwächst mit der begeisternden Aussicht auf den Dreizack von Wetter-, Mittel- und Rosenhorn ernsthafte Konkurrenz, und mit dem Wechsel vom Kanton Obwalden auf bernisches Territorium erfolgt jener vom harmlosen Wander- zum Bergweg, wo Mountainbiker ihr Gerät zu schieben haben. Hoch über dem Gental und einem Felsabsturz ziehen wir zur unter Naturschutz stehenden Alp hinüber, die uns mit ihren alpwirtschaftlichen Holzbauten und dem Hotel Engstlenalp, Baujahr 1892, sofort in ihren Bann zieht. Das Postauto, das hierher fährt, verkehrt übrigens seit neuestem unter dem organisatorischen Dach von Bus alpin.



Mystisch liegt der Engstlensee in seiner Senke, darüber ragen die Wendenstöcke und der Reissend Nollen in den Himmel. Kleine Gletscher klammern sich an deren Nordflanken, zwei mondsichelförmige schliessen sich fast zu einem Kreis. Grau der ausgeaperte Grossteil, darum herum ein weisser Saum – schön und leider sehr vergänglich.

### «Höllenglocken», ein Heidenspass

Es folgt die einzige ernsthafte Steigung – hinauf nach Nidwalden. Wobei auch sie zum grösseren Teil vermeidbar wäre: Beidseits führt ein Sessellift zum Jochpass hinauf. Dieser transportiert in erster Linie harte Jungs, die ihre Downhill-Bikes seitlich am Sessel anhängen können. Rauf und runter, Mal für Mal. «Hells Bells» heisst der Trail, auf den wir beim Aufstieg hinunterblicken. Keine Bange, das Konfliktpotenzial ist durch die räumliche Trennung zwischen Himmel und Hölle gleich null.

Am Trüebsee dann herrscht, entsprechend der Funktion als Drehscheibe des Titlis-Tourismus, ein ziemlicher Rummel, von weit her hörbar. Wir lassen die Kapelle am See rechts liegen, wählen den Abstieg über Untertrüebsee und finden trotzdem noch Zeit für einen Besuch der prunkvollen Kirche des Benediktinerklosters Engelberg, das dem Hochtal seit 1120 sein Gepräge gibt. In der angegliederten Schaukäserei und deren Laden voller regionaler Delikatessen geht in Erfüllung, was die Himmlischen Pfade auch noch versprechen, kulinarische Genüsse eben.

### Sepp und sein Gottvertrauen

Zweite Etappe, drei Tage später. Viel Betrieb herrscht entlang unserer Route einzig bei der Brunnihütte, einem beliebten Startplatz für Gleitschirmflüge. Rund um den kleinen Härzlisee führt ein Kneipp-Pfad über Kiesel, Holzspäne, Tannzapfen, durchs kalte Nass,



Der Barfussweg sorgt für ausgelassene Stimmung rund um den Härzlisee.

Morast und ein Sprudelbad: eine sensorische Gaudi für Gross und Klein. Einen ganzen Kilometer lang ist der anschliessende Barfusswanderweg zur Hüttismatt.

Der Walenpfad, von Schweiz Tourismus als einer unserer schönsten Wanderwege geadelt, führt zunächst von Brunni leicht abwärts zur Walenalp und wieder hinauf zum Kulminationspunkt Walegg (1943 m ü. M.). Wir sind dabei staunende Winzlinge am Fuss der Kalkriesen der Walenstöcke, die augenfällig machen, was uns eine der Infotafeln am Weg zur Entstehung der Gesteine und Gebirge in Erinnerung gerufen hat. Vor dem grossen Auffalten und Übereinanderschoben war da ja kein Titlis, nur ein Meer. Demut lehrt auf dem Sakralweg auch die Naturwissenschaft.

Die Szenerie wechselt abrupt. Vor uns liegt das Mittelland, aus dessen Dunst die Dampfahne des Atomkraftwerks Gösgen emporsteigt. Bei klarem Wetter sähe man bis zum Schwarzwald. Woher wir das wissen? Nun, beim Walenhüttli laden handgeschriebene Plakate zum Picknicken inklusive Konsumation vorhandener Getränke ein. Gezeichnet: Sepp. Und schon steht der neben uns und zeigt uns sein zweites Daheim, in dessen Küche

einst gekäst wurde. Sepp übernahm es dann in Dauermiete und renovierte es liebevoll. Fein säuberlich aufgeschichtet liegen Holzscheite bereit für den Fall, dass jemand Wasser kochen möchte. Das Hüttli kann auch mal zur Notunterkunft werden, Sepp schliesst es nie ab. Die Hüttenkasse füttern Gäste nach eigenem Gutdünken. Ob er denn nie schlechte Erfahrungen gemacht habe, fragen wir leicht ungläubig. «Nein», antwortet der altersmässig schwer einzuschätzende Senior und lächelt versonnen in seinen Bart, «in 30 Jahren kein einziges Mal».

### Pfauenziegen und Alp-«Suite»

Die faszinierende Fortsetzung des Pfads durch die sehr abschüssige Nordflanke der Walenstöcke ist ab ca. Mitte Juni bis Ende Oktober möglich. Dank der Abschränkung mit zwei Drahtseilen können Trittsichere und einigermaßen Schwindelfreie die 1000-Meter-Tiefblicke auf den Talboden auskosten. Zur Belohnung wartet darauf erst noch die Wirtschaft auf dem Biobetrieb Alp Oberfeld ([www.wasser-bergwelt.ch](http://www.wasser-bergwelt.ch)), wo seltene Tierrassen wie die Pfauenziege gehegt werden, Frischkäse und Trockenfleisch im Angebot sind und im Massenlager oder in der «Suite» übernachtet werden kann. Gasthäuser gäbe es wenig später auch auf der idyllischen, stillen Bannalp.

Gleich zwei Luftseilbahnchen verbinden sie mit dem Tal. Wir nehmen, mit der letzten Fahrt, das rote, und weil wir zu neun sind – «max. 8 Personen oder 640 kg» –, hebt ein gegenseitiges Mustern und gemeinsames Addieren an. Das Lachen darüber lockert die leichte Beklemmung ob der gähnenden Abgründe, über die wir nach Oberrickenbach hinunterschweben. ■

Sepps gastliche Küche, in der einst gekäst wurde./  
Downhill-Biker auf dem Weg zum nächsten Höllenritt.



# Ohne Flugzeug nach Dublin

Text und Bild: Nathalie Martin

Zum vierten Mal reiste ich im Juli nach Dublin – ohne Flugzeug. Mit Zug und Fähre ging es über Paris, London und Holyhead in die Hauptstadt Irlands. Eine kleine Herausforderung, aber ich liebe diese Reise.

**D**ie Reise von Basel bis nach Dublin auf dem Land- und Wasserweg klappt mit den aktuellen Verbindungen in einem Tag. Es ist, zugegeben, eine kleine Herausforderung. Wer es lieber gemütlich mag, legt eine Übernachtung in London ein.

Los geht es in Basel – um 6.21 Uhr! Ich nehme den Zug nach Mulhouse, wo ich 23 Minuten später ankomme. Dort bleibt mir sogar die Zeit für ein Frühstück, der Aufenthalt dauert eine Stunde.

Um 7.40 Uhr geht es von Mulhouse in drei Stunden direkt nach Paris an den Gare de Lyon. Dort angekommen, muss ich den Bahnhof wechseln: Vom Gare de Lyon zum Gare du Nord, wo der Eurostar nach London abfährt. Die Linie D des Regionalzugs bringt mich direkt an den gewünschten Ort. Am Gare du Nord gilt es genügend Zeit einzurechnen: Bevor ich in den Eurostar einsteigen darf, muss ich ein kleines Check-in machen – ähnlich wie am Flughafen. Das Gepäck wird durchleuchtet, es folgt eine Passkontrolle.

## Über London nach Wales

12.13 Uhr, der Zug fährt in Paris los. Was viele Leute erstaunt: Die Fahrt von Paris nach

London dauert mickrige zwei Stunden und zwanzig Minuten. Wie aufregend eine Fahrt durch den Eurotunnel auch klingen mag – im Zug sitzend fühlt es sich unspektakulär an. Ein Buch lesend ist mir die Einfahrt in den Tunnel durchaus schon entgangen. Viel spannender empfinde ich die Einfahrt in die St.-Pancras-Station – mitten in London. Dort bin auf der anderen Seite des Ärmelkanals und mitten in der Hektik der Grossstadt – ohne dass ich mithetzen muss. Denn ich habe genügend Zeit für ein Mittagessen am Regent's Canal oder im Camley Natural Park. Danach mache mich auf den Weg zur Euston Station, der zu Fuss zehn Minuten dauert.

Um 15.10 Uhr fahre ich weiter nach Chester an der Grenze zwischen England und Wales. Dort steige ich in den Zug nach Holyhead in Wales um. Der Bahnhof in Chester ist übersichtlich und klein, die Umsteigezeit beträgt 15 Minuten.

Die Strecke von Chester nach Holyhead ist wunderschön – sie führt entlang der Küste von Wales. Der Zug fährt direkt bis zur Fähre, es ist inzwischen 19.17 Uhr. Es folgt ein kurzes Check-in vor dem Übersetzen mit der Fähre. Ein Bus, der zur Fähre gehört,

bringt mich anschliessend durch das Hafengebiet bis aufs Schiff.

## Ankunft auf der Grünen Insel

20.30 Uhr: Die Fähre legt ab. Trotz Wind und Wetter bin ich gerne an Deck und beobachte das Treiben am Hafen und die Ausfahrt auf die weite See. Rund drei Stunden wird die Fahrt dauern.

Einfahrt in Dublin um 23.45 Uhr. Es lohnt sich, bei der Einfahrt auf Deck zu sein: Vom offenen Meer geht's rein in den Kanal, immer deutlicher wird die Stadt sichtbar. Jetzt weiss ich genau, wie weit Dublin von Basel entfernt ist. Ich fahre mit dem Taxi in die Stadt – nach Ankunft der letzten Fähre des Tages fährt kein Bus mehr – und lege mich gleich ins Bett. Am nächsten Morgen nehme ich mir Zeit zum Entdecken der wundervollen Hauptstadt der Republik Irland. ■



## Tipps für den Ticketkauf

Die Fahrt von Basel nach London ist online buchbar, die Tickets werden per Post zugestellt. Wer früh genug bucht, bekommt ein Ticket für 100 bis 120 Euro: [ch.oui.sncf/de](http://ch.oui.sncf/de)

Von London nach Dublin gibt es ein günstiges Sail-&-Rail-Ticket von Virgin Trains – Zug und Fähre kosten rund 45 Pfund: [www.virgintrains.co.uk](http://www.virgintrains.co.uk)

Mit der Fähre geht's von Holyhead nach Dublin.





# Alpen: immer dem Wasser nach

Text und Bilder: Camille Marion

Zusammen mit 99 anderen jungen Bewohnerinnen und Bewohnern der Alpenländer durfte ich im Rahmen des Projekts «Youth Alpine Interrail» unsere Bergwelt entdecken. Wir sollten dabei zeigen, was für unglaubliche mit dem ÖV erreichbare Schätze die Alpen bergen.

**F**ür meine Alpenreise habe ich ein Thema gewählt: Wasser. Gestartet bin ich in der Schweiz, habe die Alpen in Richtung Italien, Österreich und Slowenien durchquert und mich vom Zugfenster aus an der Landschaft kaum sattsehen können. Wasserläufe, Staumauern, Seen, Flüsse ...: Mein Blick

blieb immer wieder an wunderbaren Orten hängen, völlig exotisch – und doch so nah. Drei meiner Etappen haben mich besonders beeindruckt: die Staumauer der Grande Dixence (in der Schweiz), der Pragser Wildsee (in Italien) und die Vintgarklamm (in Slowenien). ■

Die Abenteuer der anderen Teilnehmerinnen und Teilnehmer finden Sie online unter dem Hashtag #youthalpineinterrail.

Hintergrundinformationen zum Projekt «Youth Alpine Interrail» finden Sie in diesem Magazin auf Seite 9.

## Am Pragser Wildsee

**I**m zu Italien gehörenden Südtirol sind die Berggipfel schroff. Grau und streng blicken sie auf den grünen Talboden zu ihren Füßen. In Bruneck steige ich in den Zug nach Niederdorf und bestaune unterwegs die blumengeschmückten Häuser und die hohen Kirchtürme, die den pittoresken Charme der Talschaft ausmachen.

Ein paar Stunden lang durchwandere ich die Postkartenlandschaft mit ihren Einzelhöfen, gemächlich weidenden Kühen und gluckernden Bergbächen. Bald steigt der

Weg steiler an. Er führt erst einem Wald entlang, dann direkt mitten hinein, wird enger und steiniger. Die letzten Kilometer sind die anstrengendsten, aber mein Ziel, der Pragser Wildsee, ist nicht mehr weit.

Auf einmal blitzt zwischen dem Laub das türkisblau schimmernde Wasser auf. Welch eine Kulisse! Ich bin ausser Atem, bleibe wie angewurzelt am Ufer stehen und betrachte den magischen Ort. Wem es nach Romantik zumute ist, mietet hier ein Boot und fährt mitten auf den bei den vielen Gästen beliebten

See hinaus. Ich ziehe den Spaziergang am Seeufer vor. Der Weg ist angenehm und lässt einen immer wieder über die Schönheit dieses Bergsees staunen. Zwei Stunden später habe ich ihn umrundet, die Kamera und den Kopf voller aussergewöhnlicher Bilder. ■



Das türkisblaue Wasser lädt zum Bade. Aber Achtung, warm ist es nicht! / *South Tyrol is the new Thailand!* / Postkartenlandschaft auf der spiegelglatten Oberfläche.



Der gleichmütige Seespiegel des Lac des Dix./Die 285 Meter hohe Wand ist eindrücklich./Zur Mauerkrone führt ein von Blumen gesäumter Weg.

## Die Grande-Dixence-Staumauer



Grande Dixence

**F**rühmorgens im Wallis windet sich das Postauto in engen Schleifen die grau und grün schimmernden Berghän-

ge empor. Die Sonne schickt ihre Strahlen bereits bis auf den Talgrund vor der Staumauer. Es scheint vor sich hinzudösen, das mitten im Tal aufragende Riesenbauwerk. Dabei hält die Grande-Dixence-Staumauer mit aller Kraft ein wildes Tier im Zaum: 400 Millionen Liter Wasser – genug, um Strom für 400 000 Haushalte zu produzieren.

Oben auf der immer noch höchsten Gewichtsstaumauer der Welt angekommen, nehme ich mir einen Moment Zeit, um den Ausblick zu geniessen. Hier der sich hochschlingelnde Pfad, darüber das sich in der Ferne verlierende Tal, vor mir die Mauerkrone und dahinter die stille Kraft des Wassers und der ruhige Seespiegel des Lac des Dix. ■

## Die Vintgarklamm



Vintgarklamm

**I**n Slowenien habe ich mich zum Übernachten an den Rand des Triglav-Nationalparks, unweit des touristischen Bled, zurückgezogen. Frühmorgens marschiere ich los in Richtung meines Wasser-Tagesziels, der Vintgarklamm. Auf kleinen Strässchen wandere ich durch das ländliche Slowenien. Manchmal fühle ich mich an die Schweiz erinnert. Natur auf Schritt und Tritt, manchmal wild und eindrücklich, manchmal ordentlicher, von sicherer Bauernhand gezähmt.

sucher Steintürme in den Himmel gebaut. Wo das Wasser schneller fliesst, hat es den Stein glatt geschliffen, lässt den Algen keine Chance und wirkt eben deshalb so durchsichtig und scheint zu strahlen. ■

Wo sich der Fluss gemächlicher gibt, haben die Reisenden ihre Zeichen gesetzt./Der Bergbach rauscht durch die üppige Natur.



Am Eingang zur Schlucht ist von Touristenströmen noch nichts zu sehen. Es ist noch morgendlich kühl. Man hört leises Zwitschern, die Luft riecht nach Frühtau und dem schattenspendenden Blätterwerk über dem Weg. Manchmal dringt ein Sonnenstrahl zwischen den schroffen Felswänden herunter, wird vom Wasser zurückgeworfen und malt Schattenspiele. Den tosenden Wasserfällen macht schliesslich ein ruhig dahinfließender Wasserlauf Platz. Hier und dort haben die Be-



**DIVERSES**

**Werks %Rabatte auf NiedrigEnergie** ElektroRaum und InfraRotHeizungen CH-weit, Preis Katalog 044-5860700



**Kursbuch 2019**

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

**Fr. 19.80** Limitierte Auflage!  
plus Versandkostenanteil Fr. 6.90

Sichern Sie sich Ihr Exemplar:  
[www.verkehrsclub.ch/kursbuch](http://www.verkehrsclub.ch/kursbuch)  
[kursbuch@verkehrsclub.ch](mailto:kursbuch@verkehrsclub.ch)  
Tel. 031 328 58 58

**KONTAKTE**

Wache, lebendige Frau, 64/173, im Wesen und Herzen gebildet, achtsam zu Mitmensch und Umwelt, Freude an Kultur, Natur und Bewegung. Bist Du der Mann, 60-72, der mit mir die Kunst des Älterwerdens teilen möchte? Gern m. Bild an: [sonnentau2@gmx.ch](mailto:sonnentau2@gmx.ch)



**Like und folge uns!**  
[www.facebook.com/verkehrsclub.ch](http://www.facebook.com/verkehrsclub.ch)

**WOHNEN**

**Zu verkaufen in Rüti ZH** gepflegtes freistehendes 2-Fam-Haus an ruhiger und sonniger Lage unweit Bahnhof; Garten, beheizte Nebenräume, grosse helle Werkstatt/Garage. VP 1,23 Mio 079 541 79 42, [lengel@bluewin.ch](mailto:lengel@bluewin.ch)

In **Wohngenossenschaft in Mogelsberg** suchen wir ab sofort Familien für unsere **3-4-Zimmerwohnungen** Wir bieten eine kinderfreundliche Umgebung, Gartenanteil, angegl. Bio-Bauernhof, Mitbestimmen und Mitgestalten, 5 Min. zum Bahnhof, 25 Min. nach St.Gallen, Miete 1200.- bis 1400.- inkl. plus Genossenschaftsanteile. Tel. 052 625 11 01. [www.wogeno-mogelsberg.ch](http://www.wogeno-mogelsberg.ch)

**Wer sucht im Tessin** (Zweitwohnsitz möglich) für Individualisten (2 Personen, Freunde, Familiensitz jung und älter), ein **Doppelrustico**, eines ist ökologisch umgebaut, mit Solar Wand-Bodenheizung, Holz- und Elektroherd. Im Winter gut zu bewohnen. Das andere muss noch umgebaut werden, man könnte selbst viel umbauen, Baubewilligung vorhanden und erschlossen (Kanalisation, elektrisch, 2(3) Autounterstellplätze, 20 Automin. von Locarno in Mergoscia. Tel: 091 745 10 07

über 1500 Outdoor-Artikel rund um die Uhr bestellen:  
[www.vcs-boutique.ch](http://www.vcs-boutique.ch)



**FERIEN SCHWEIZ**

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

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

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

**Grächen (VS)** ist im Sommer und im Winter als besonders familienfreundlicher Ferienort ausgezeichnet. **Ferienhaus zu vermieten:** 2-7 Personen, sonnig, autofrei, ÖV, wilder Spiel-Garten. [www.chalet-in-alleinlage.com](http://www.chalet-in-alleinlage.com)

**Chalet MonBijou in Schönried** für - 6 Pers. Perfekte Lage mitten im Ski-, Wander- & Bikegebiet. [www.facebook.com/ChaletMonBijouGstaad](http://www.facebook.com/ChaletMonBijouGstaad)

**Goms (Münster VS)** idyllische Lage 2-Zimmer-Wohnung mit Gartensitzplatz. Nähe Zentrum und LL-Loipe. Tel. 079 384 59 58, [katharina.fehr@bluewin.ch](mailto:katharina.fehr@bluewin.ch)

**Herbst- und Wintertage am Untersee** Warmes Häuschen in Berlingen (TG) mit Seeblick. Lesen, ausschlafen, kochen, entspannen. [www.glisglis.ch](http://www.glisglis.ch)

**GLÜCK IN DEN BERGEN!** Ferien im Sunnehuus (Solardach!) an der LENK im Simmental. [www.sunnehuus.lenk.ch](http://www.sunnehuus.lenk.ch)

**Zu verkaufen** 2-Zimmer-Ferienwohnung in **Waltensburg GR**. Infos auf [www.newhome.ch](http://www.newhome.ch) oder Tel. 079 214 75 67

**Ferienhäuschen/-wohnung in ruhiger schöner Natur gesucht.** Kauf/Beteiligung/Dauermiete. Ostschweiz-Innerschweiz-Tessin. Wir (Paar) freuen uns! [c.kraemer@gmx.ch](mailto:c.kraemer@gmx.ch), Tel. 079 225 59 58

**12. Silvesterchorwoche Lindenbühl** 27.12.18 bis 02.01.19 Diri: M. Lugenbiehl, Heiss & Kalt Weltmusik, Jazz, Pop, Klassik [www.stimmeundchor.de](http://www.stimmeundchor.de)

**Wintertage im sonnigen Amden** über dem Nebelmeer. Stilvolles Chalet mit einmaligem Blick. [www.ulula.li](http://www.ulula.li)

**FERIEN AUSLAND**

**Berlin:** 2-Zi-Wohnung, max. 3 Personen, ruhig, zentral nahe Kurfürstendamm. [www.beberlin.ch](http://www.beberlin.ch), Tel. 052 222 14 20

**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](http://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](http://www.casa-al-lago-maggiore.ch)

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

**Côte d'Azur - La Croix Valmer:** 600 m vom Meer Haus mit 8 Betten, grossem Garten, Kamin. Mit ÖV direkt erreichbar. [kkmarti@bluewin.ch](mailto:kkmarti@bluewin.ch) / Tel. 079 514 69 57

**TOSCANA:** Gepflegtes Landhaus, bis 10 Personen, Natur pur, Ruhe, wandern, Kultur, zum Meer 30 Minuten. [www.prata-suvereto](http://www.prata-suvereto) Tel. 079 356 83 66

**Zwischen Cêze und Ardèche (Südfrankreich),** grosses Familienhaus (6 Zi/12 B), schöne Aussicht, Schwimmbad. [www.mitchoules.fr](http://www.mitchoules.fr)



**Rickli Wanderreisen**

Marokko, Montenegro, Kapverden, Azoren, Schottland, Schweden, Rumänien



Grosse Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen  
Tel. 071 330 03 30  
[www.ricklireisen.ch](http://www.ricklireisen.ch)

[www.wirSindAnderswo.de](http://www.wirSindAnderswo.de)



**AM KIOSK**

**Urlaubstipps für Individualisten.**

**Ihre neue Ansprechperson für (Klein-)Inserate im VCS-Magazin:**

**Gabriela Hüppi**  
[inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)  
Tel. 031 328 58 38

**Die nächste Ausgabe des VCS-Magazins erscheint am 6. Dezember 2018, Inseratenschluss ist am 5. November 2018.**

**Erscheinungsdaten 2019:**

- 7. März
- 25. April
- 13. Juni
- 19. September
- 7. November

Inseratenschluss ist jeweils ein Monat vor Erscheinen.

Der Munder Safran in voller Blüte auf den Äckern. / Das Safran-Museum erklärt, wie der Safran kultiviert wird – und wie er nach Mund fand...



© Armin Borrter



© Charly Schnydrig

# Safran erleben und geniessen

Von Myriam Holzner

Nun blüht er wieder: der Safran im Walliser Bergdorf Mund. Die Äcker befinden sich bei der Postauto-Endstation – ebenso das Safranmuseum. Hier erfährt man mehr über den Munder Safran und wie viel Handarbeit drinsteckt.

**E**r gleicht dem violetten Frühlingskrokus. Doch anders als dieser blüht der Safran im Herbst – je nach Jahr ab etwa Mitte Oktober bis etwa Mitte November. Denn die aus dem vorderen Osten stammende Pflanze blüht erst, nachdem es mindestens einmal recht kalt war.

Seit dem 14. Jahrhundert blüht der Safran in Mund, einem kleinen Walliser Bergdorf am Südhang oberhalb Brig. Gemäss Legende brachten Pilger und Söldner den Safran ins Wallis. Einzig in Mund wird Safran bis heute ununterbrochen kultiviert.

## Safranäcker und -museum

Die öffentlichen Verkehrsmittel führen direkt zu den Safranäckern – und auch zum Museum, untergebracht in einem der ältesten Holzgebäude des Wallis. Nach der Zugreise nach Brig geht es mit dem Postauto den Berg hinauf. Kurz vor Mund quert der Bus den Mundbach: Der Blick nach rechts ins Gredetsch-Tal lohnt sich zu jeder Jahreszeit!

An der Endstation Mund Dorf angekommen, steht man direkt unter dem Safranmuseum: Wer es besucht, kann sich beim anschliessenden Besuch der Äcker besser vorstellen, wie viel Arbeit in einem Gramm Safran steckt. Denn der Safran ist eine an-

spruchsvolle Pflanze – übers Jahr ist viel Handarbeit angesagt.

## Viel Arbeit, ...

Sämtliche Schritte der Safrankultur werden im Museum aufgezeigt: anhand liebevoller Inszenierungen, mittels eines Kurzfilms und durch engagierte Führerinnen, die ergänzende Erklärungen abgeben.

Der Weg danach zu den Äckern hinunter ist teils recht steil – es lohnt sich, mit Wanderschuhen anzureisen. Bei trockenem Wetter sind schon bald die ersten lila Blüten erkennbar: in manchen Äckern dicht, in anderen nur vereinzelt – oder auch gar nicht mehr. Denn der Safran wird im Idealfall morgens, sobald er die Blüten geöffnet hat, geerntet – täglich, während rund eines Monats. Bei starker Bewölkung, Regen oder Schnee hingegen bleiben die Blüten geschlossen.

## ... lecker und Gold wert

Klar, dass nun Lust aufkommt, den Munder Safran zu kosten. Dafür stehen je nach Saison ein oder zwei Restaurants zur Verfügung. Das Restaurant Safran gleich oberhalb der Bus-Endstation ist das ganze Jahr über geöffnet. Das Bergrestaurant Salwald ist nur von Ostern bis Allerheiligen offen – und via

eine rund eineinhalbstündige Wanderung erreichbar.

Der Munder Safran lässt sich auch mit nach Hause nehmen – zum Beispiel in Form von Brot, Käse, Teigwaren oder Likör, erhältlich im Dorfladen im Untergeschoss des Restaurants Safran. Wenn die Ernte gross ausfällt, ergattert man mit sehr viel Glück sogar ein Gramm Safranfäden, um selber damit zu kochen. Und begreift ob des Preises, warum Safran auch «Rotes Gold» genannt wird... ■

## Informationen

**Anreise:** Zug bis Brig, Postauto nach Mund Dorf

### Museum

**Eintritt:** Grundpreis pro Besuch Fr. 50.– / ab 10 Personen Fr. 5.– pro Person

**Öffnungszeiten:** Oktober (während der Safran-Ernte)

Mi.–Sa., 10.30–12 Uhr / 14–16.30 Uhr,  
Fr. 14–16.30 Uhr, So. 10.30–12 Uhr / 14–16 Uhr,  
während der übrigen Monate auf Anfrage

### Restaurants

**Safran:** [www.rest-safran-mund.ch](http://www.rest-safran-mund.ch)

**Salwald:** [www.salwald.ch](http://www.salwald.ch)



50 Franken  
Frühbucher-  
Rabatt pro  
Person\*

# via verde reisen

der Reisetpartner des VCS

## Ihr Spezialist für Bahnreisen



© Gaborphotos—Fotolia

### Velotour Balaton

#### Ungarn

Diese besondere Velotour führt einmal rund um den grössten Süsswassersee Europas, den Balaton. Auf gut ausgebauten Velowegen und ruhigen Strassen des Plattenseeoberlandes können Sie nebst den gemütlichen Velotouren auch Einblick in die attraktiven kleinen Dörfer und des ländlichen Lebens in Ungarn gewinnen. Dieses Gebiet ist ausserdem für den Weinbau bekannt. Die Tour startet und endet im beliebten Erholungsort Siófok.

NEU

Preis pro Person	ab CHF 1'110*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Siófok	Webcode: 2833
Anreise mittwochs & samstags vom 30.03. bis 26.10.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	



© Punto Studio Foto—Fotolia

### Velotour Versailles – Normandie

#### Frankreich

Eine aussergewöhnliche Velotour von Versailles, über Maintenon zur Kathedrale des Lichts: Chartres. Durch normannische Wald- und Heckenlandschaften, über die Thermen von Bagnoles de l'Orne bis zum Mont St Michel. Fünf der UNESCO Weltkulturerbe liegen auf dem Weg und ein hoher Anteil an Velowegen bieten eine ideale Kombination von Kultur- und Genussradeln.

NEU

Preis pro Person	ab CHF 1'735*
9 Tage/8 Nächte ab Versailles/bis Pontroson	Webcode: 2841
Anreise sonntags vom 30.03. bis 26.10.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/velo">www.via-verde-reisen.ch/velo</a>	

**Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – [info@via-verde-reisen.ch](mailto:info@via-verde-reisen.ch)**

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

## Wandertour Provence Frankreich

NEU

Entdecken Sie das malerische Vaucluse-Hochland mit seiner herrlichen und ursprünglichen Naturlandschaft. Ihre Wanderungen führen durch weite Wälder, wilde Kräuter-, Korn- und Lavendelfelder und tiefe Schluchten. Verweilen Sie in den malerischen Dörfern der Provence und besuchen Sie einen der typischen Märkte!

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab 1255*</b>
7 Tage/6 Nächte ab/bis Lagnes	Webcode: 2510
Anreise täglich vom 15.03. bis 30.06. & vom 01.09. bis 15.11.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/wandern">www.via-verde-reisen.ch/wandern</a>	



© Pixelshop - Fotolia

## Wandertour Grimmsteig Deutschland

NEU

Der GrimmSteig ist einer der facettenreichsten Wanderwege in Deutschland. Mehr als 80 km Wandererlebnis durch die schönsten Landschaften der nordhessischen Mittelgebirge erschliessen sich dem sportlich ambitionierten Erlebnisswanderer ebenso, wie für den Genusswanderer. Märchenhafte Fachwerkkorte und waldgesäumte Dörfer machen den Grimmsteig zu einem Erholungserlebnis der besonderen Art. Gemütliche Gaststätten, gute Küche und die Erlebnisgastronomie der Königsalm Nieste bestechen mit märchenhafter Bewirtung.

<b>Preis pro Person</b>	<b>ab CHF 765*</b>
6 Tage/5 Nächte ab/bis Nieste/Kaufungen	Webcode: 2481
Anreise täglich vom 01.03. bis 30.11.2018	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/wandern">www.via-verde-reisen.ch/wandern</a>	



© Erlebnisregion Grimmsteig

## WeitWandern **Geführte Schneeschuhtouren Wanderungen in Marokko**

### Schneeschuhtouren

#### 28.12.18 – 2.1.19 Silvester/Neujahr am Reschenpass

Einsam und ruhig ist es auf den Alpen der vielen Seitentäler am Reschenpass. Die vielfältigen Tourenmöglichkeiten und die Gastfreundschaft der Südtiroler werden den Jahreswechsel zu einem unvergesslichen Erlebnis machen. Und dank der Höhe von über 1500 m ü.M. finden wir zwischen der Schweiz, Österreich und Italien sicher flächendeckendes Weiss für eine tolle Tourenwoche.

- 23.12. – 26.12.18 Weihnachtstage in Simplon Dorf
- 26.12. – 29.12.18 Altjahreswoche Parc Jura vaudois
- 29.12.18 – 1.1.19 Silvester/Neujahr in Wergenstein
- 29.12.18 – 1.1.19 Silvester/Neujahr in Lauenen
- 30.12.18 – 2.1.19 Silvester/Neujahr Val S-charl – Val Müstair
- 02.01. – 05.01.19 Schneeschuhtage in der Biosphäre Entlebuch

#### Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

- 21.12.18 – 7.1.19 Roter Sand und blaues Gestein im Jebel Zereg
- 22.02. – 11.03.19 Mandelblüten im Jebel Sarhro

### Preise online verfügbar

Infos: [www.via-verde-reisen.ch/weitwandern](http://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](http://www.via-verde-reisen.ch)  
\*\*Frankreich exkl. Bahnreise wegen variabler TGV-Tarife.

Partner

SBB CFF FFS

SNCF

Mitglied

REISEGARANTIE  
 SRV FSV



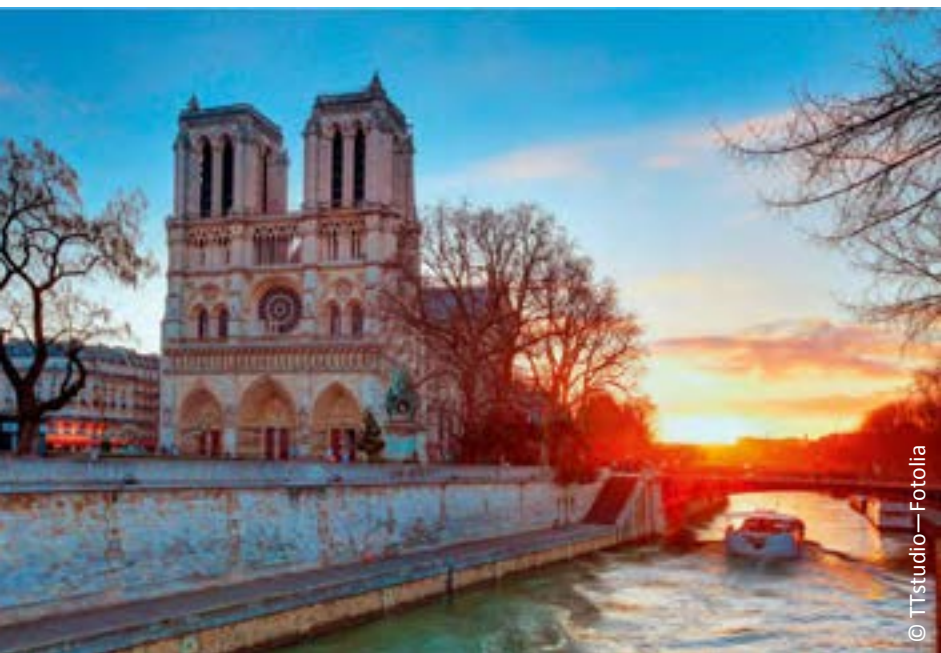


## Elektrovelo-Reise Ardèche und Provence

### Velofahren durch imposante Landschaften und atemberaubende Schluchten

Vorbei an mittelalterlichen Dörfern erkunden wir in der Provence auf der begleiteten Voreise diese wildromantische Landschaft mit dem Elektrovelo und entdecken die Aven d'Orgnac, eine der schönsten Grotten der Welt. Am Abend lassen wir uns von der köstlichen regionalen Küche im Hotel verwöhnen.

Preis pro Person	ab CHF 2'210**
7 Tage/6 Nächte	Webcode 890
Abreisen am 09.06./09.09.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	



## Elektrovelo-Reise Bern—Paris

### Der Weg ist das Ziel— von der Schweiz nach Frankreich

Eine faszinierende Elektrovelo-Reise durch eine abwechslungsreiche Landschaft, gekrönt mit einer Fülle (un-)bekannter kultureller und kulinarischer Schwerpunkte in der Schweiz und Frankreich. Lassen Sie sich überraschen vom wilden Jura, dem hügeligen Franche-Comté, den berühmten Weinbergen und den zahlreichen Wasserwegen des Burgunds von Bern nach Paris auf den Elektroveloferien.

Preis pro Person	ab CHF 3'370**
12 Tage/11 Nächte	Webcode 633
Abreise am 09.06.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	



## Wanderreise Riviera im Frühling

### Wandern an der Ligurischen Riviera— herrliche Landschaften

Wollen Sie dem grauen Winter entfliehen und an der milden, italienischen Riviera einige Sonnentage geniessen? Auf unseren Wanderungen erleben wir eine herrliche Landschaft voller Ginster und Mimosenblüten. Das Meer vor Augen, entdecken wir die schönsten Täler und Küsten dieser einzigartigen und frühlingshaften Region.

Preis pro Person	ab CHF 1'690**
8 Tage/7 Nächte	Webcode 203
Abreisen am 16.02./02.03./23.03.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	

**Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – [info@via-verde-reisen.ch](mailto:info@via-verde-reisen.ch)**

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



# Schnuppertage Engelberg

NEU

## Ausprobieren und entdecken

Unsere Schneeschuhtour führt durch den tief verschneiten Gerschniwald und vorbei an kleinen verstreuten Alpsiedlungen. Vorkenntnisse sind nicht nötig, da sich die Lauftechnik mit Schneeschuhen spielend leicht erlernen lässt. Es werden nur moderate Höhenunterschiede überwunden, eine Kondition für eine dreistündige Wanderung und Trittsicherheit sind erforderlich.

Preis pro Person	ab CHF 99**
1 Tag	Webcode 460
Abreise am 30.01./04.02./09.02.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	



© Engelberg-Titlis

# Salzburg im Weihnachtsglanz

## Festlich verträumte Mozartstadt

Erkunden Sie auf dieser Städte- und Wanderreise während der Weihnachtszeit das reizvolle Salzburg. Die engen Bürgergassen, die weiten Plätze, barocke Kirchen und Paläste warten darauf, von uns entdeckt zu werden. Das besinnliche Verweilen beim Klang des Mozart-Glockenspiels über den Dächern von Salzburg, gemütliche Wanderungen in der idyllischen Umgebung, Theater- und Konzertbesuch und natürlich auch kulinarische «Schmankerl» gehören zu unserem umfassenden Programm.

Preis pro Person	ab CHF 1'550**
5 Tage/4 Nächte	Webcode 313
Abreise am 23.12.2018	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	



© JFL-Photography - Fotolia

# Begleitete Malreise nach Amrum

NEU

## Asche und andere Pigmenten in Sandrand suchen und bearbeiten

Amrum – Odde, Begegnung zwischen Land und Meer, Ebbe und Flut, Watt und Meer, Himmel ohne Begrenzung. Amrum bedeutet Sandrand. Die Amrumer vertreiben den Winter mit Feuer am Strand, zurück bleibt die Asche. Unser Malmittel? Asche voller Farbigkeit? Der Norden mit dem Wind, der Sonne und den Gezeiten verzaubern uns – das andere Wintererlebnis.

Preis pro Person	(mit Nachtzug möglich) ab CHF 1'990**
7 Tage/6 Nächte	Webcode 985
Abreisen am 25.02.2019	
Infos: <a href="http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler">www.via-verde-reisen.ch/baumeler</a>	



Werk von Doris Horvath, Kursleiterin

\*\*Preisangaben: Basis Erwachsene im Doppelzimmer in der günstigsten Reisezeit und Kategorie, bei Auslandsreisen inkl. Bahnreise 1. oder 2. Klasse ab/bis Wohnort Schweiz mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei geführten Aktivferien beinhaltet der Preis auch Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter [www.via-verde-reisen.ch/baumeler/](http://www.via-verde-reisen.ch/baumeler/) \*\*\* Garantierte Abreisen.

Partner



Mitglied





In der letzten Ausgabe haben wir über eine Flussreise auf der Donau berichtet. Im Anschluss sprach das VCS-Magazin mit Pia Kaufmann, stellvertretende Geschäftsführerin des Familienunternehmens Thurgau Travel, über ökologische Bedenken in Bezug auf Flussreisen.

Interview: Camille Marion

## Pia Kaufmann

# «Die Sensibilität nimmt weiter zu»

### VCS-Magazin: Welche Menschen nehmen an Flussreisen teil?

Pia Kaufmann: Das ist abhängig von der Reise. Auf längeren Reisen sind es oft ältere Menschen – ich würde sagen ab 50, 55 Jahren. Auf den Kurzreisen, zum Beispiel von

**«Ich glaube an die Technik und die Innovation. Wir machen uns Gedanken darüber, wenigstens einen Teil des Energiebedarfs über Sonnenstrom zu decken.»**

Basel nach Strassburg, haben wir aber auch viele Familien und jüngere Leute an Bord.

### Warum entscheidet sich jemand für eine Flussfahrt?

Ich denke, die Hauptargumente sind die Entschleunigung und die Tatsache, dass eine Flussreise Ferien und Reisen vereint. Schön ist aber auch, dass man den Koffer nur einmal packen muss und viele Erlebnisse in kurzer Zeit sammelt. Die Landschaften vom Fluss aus zu entdecken, ist interessant und bietet eine unerwartete Perspektive.

### Ihr Familienbetrieb ist fast 20 Jahre alt und läuft gut: 30 Mitarbeitende, 50 Schiffe, 70 Destinationen.

Die ganze Familie ist engagiert. Mein Vater ist der Gründer von Thurgau Travel und Geschäftsführer. Mein Bruder ist als Manager unserer Schiffe in Burma tätig, und meine Schwester ist mit ihrem Mann verantwortlich für unser Schiff MS Thurgau Florentina in Tschechien.

### Welche Reisen sind besonders beliebt?

Der Duoro in Portugal, weil man durch die schönen Weinlandschaften fährt. Auch Rhein und Donau sind sehr beliebt. Burma mögen die Passagiere auch wegen unserer Schiffe – sie haben nur Suiten, die sich über die gesamte Breite erstrecken – und weil wir mit meinem Bruder dort persönlich sehr engagiert sind. Im Moment merken wir, dass Veloreisen zunehmen. Wir haben ein Angebot, das die Schiffsreise mit Velotouren

kombiniert. Seit diesem Jahr fährt die neu renovierte MS Thurgau Karelia in Russland von Moskau bis zum Weissen Meer und nach Sankt Petersburg. Wir sind die Einzigen, die diese Route anbieten.

### Ihre Schiffe fahren mit Diesel. Wie hält es Thurgau Travel mit ökologischem Engagement – heute, aber auch in Zukunft?

Dieses Engagement ist mir persönlich ein grosses Anliegen, denn wir haben nur eine Welt. Reisen ist grundsätzlich nicht das Ökologischste, was man tun kann. Gleichzeitig bringt es in vielen Lebensbereichen Gutes und hilft dabei, dass sich Menschen gegenseitig besser verstehen. Wir sind gerade dabei, uns an einem Projekt von myclimate zu beteiligen. Es heisst «Cause we care» und setzt sich für Nachhaltigkeit im Tourismus ein. Unsere Kunden können in Zukunft freiwillige Kompensationszahlungen machen.

Ich bin sehr gespannt, wie sie darauf reagieren, und ich hoffe, dass sich viele beteiligen werden. Derselbe Betrag, den unsere Kunden einzahlen, wird auch von Thurgau Travel eingezahlt. Vom Erlös gehen 50 Pro-

Die 27-jährige **Pia Kaufmann** ist die jüngste Tochter von Hans Kaufmann, dem Gründer von Thurgau Travel. Nach ihrer Lehre als Kauffrau und der kaufmännischen Berufsmaturität hat sich Kaufmann zur Tourismusfachfrau weitergebildet. Heute ist sie stellvertretende Geschäftsführerin von Thurgau Travel und arbeitet im Firmenhauptsitz in Weinfelden (TG).





Die meisten der von Thurgau Travel gecharterten Schiffe sind mit Diesel unterwegs.

sel verbraucht werden muss. Das vermeidet – gerade in der Nacht – auch Lärmstörungen.

### Diesel belastet unser Klima massiv. Welche Alternativen gibt es für die Schifffahrt?

Im Gegensatz zur Hochsee-Schifffahrt sind wir auf den Flüssen nicht mit Schweröl unterwegs. Es gibt die Möglichkeit, mit sogenanntem Green Diesel zu fahren: Der Treibstoff ist ökologischer als herkömmlicher Diesel. Wir chartern einige Schiffe der Reederei Scylla, die damit unterwegs sind. Die Reederei wurde dafür mit einem Innovationspreis ausgezeichnet. Es tut sich etwas, und auch viele Anbieter von Hochsee-Kreuzfahrten arbeiten an Lösungen, was ich toll finde.

### Wären Solarzellen denn keine Möglichkeit, um den Strom gleich selbst herzustellen?

Wir haben darüber nachgedacht, Sonnenkollektoren auf unseren Schiffen zu installieren. Das Problem ist, dass der Platz dafür fehlt und die Batterien, die den Strom speichern, extrem schwer sind. Den Verbrennungsmotor braucht man trotzdem, nur schon aus Gründen der Sicherheit. Momentan wäre es – vor allem wegen des zusätzlichen Gewichts – eher kontraproduktiv. Aber ich glaube an die Technik und die Innovation. Wir machen uns Gedanken darüber, wenigstens einen Teil des Energiebedarfs mit Sonnenstrom zu decken.

### Ihre Gäste steigen in Häfen an Bord der Schiffe. Ist die Erschliessung der Ablegeorte mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bei Ihnen ein Thema?

Das ist sehr wichtig, weil unsere Gäste sehr oft mit dem Zug anreisen. Wir sind der Schweizer Anbieter, der die meisten Reisen ab Basel anbietet. Und nach Basel kommt man ganz einfach mit dem Zug. Bei den Ausflügen legen wir grossen Wert darauf, dass wir mit Firmen vor Ort zusammenarbeiten und lokale Busse einsetzen. So können wir Leerfahrten vermeiden. ■

zent an Klimaschutzprojekte von myclimate, die anderen 50 Prozent gehen an uns. Wir verpflichten uns dazu, den Betrag zu nutzen, um unsere Produkte nachhaltiger und vor allem ökologischer zu gestalten.

### Haben Sie das Gefühl, dass der Umweltaspekt den Schweizer Touristinnen und Touristen ein Anliegen ist?

Ja, sie setzen sich damit auseinander, welche Auswirkungen ihre Reise auf die Umwelt hat. Wir bekommen dazu immer wieder Anfragen. Aber ich muss auch sagen, dass ihnen der Erholungseffekt wichtiger ist. Doch die Sensibilität ist auf jeden Fall da und nimmt weiter zu.

### Kommunizieren Sie Ihr Engagement für die Umwelt?

Zurzeit weniger. Aber wenn wir mit «Cause we care» starten, wollen wir das in unsere Kommunikation aufnehmen.

### Wie funktioniert eigentlich die Abfallentsorgung an Bord eines Schiffes?

Auf dem Schiff wird der Abfall wie im Haushalt getrennt und an bestimmten Anlegestellen der lokalen Müllabfuhrgesellschaft übergeben. Glasflaschen werden bereits in der

Schiffsküche in einem speziellen Kasten zerkleinert – sie werden fast zu Staub. Dadurch hat man eine sehr grosse Kapazität zum Sammeln von Glas. Wir chartern aber auch

### «Unsere Kunden können in Zukunft freiwillige Kompensationszahlungen machen.»

viele Schiffe. In diesen Fällen ist die Müllabfuhr Aufgabe der Reederei.

### Achten Sie darauf, welches Essen Sie verarbeiten?

Man versucht, so viel wie nötig, aber so wenig wie möglich auf dem Schiff zu haben. Je schwerer das Schiff, desto mehr Diesel verbraucht es. Es gilt, einen guten Mix zu finden. An Bord versuchen wir natürlich, so wenig Lebensmittelabfälle wie möglich zu produzieren.

### Ein Schiff mit mehr als 100 Gästen an Bord braucht viel Strom. Woher kommt dieser Strom?

Fährt das Schiff, werden an Bord Generatoren mit Diesel betrieben. Die meisten Anlegestellen verfügen über Anschlüsse für Strom, damit während dieser Zeit kein Die-





Die gesuchte Linie verläuft grösstenteils unterirdisch, gerade mal 300 Meter davon sind überirdisch angelegt.

## WETTBEWERB

# Ein modernes Verkehrsmittel

**D**ie gesuchte ÖV-Linie steht für die heutige Zeit und ihre technischen Errungenschaften im Transportbereich. Sie befindet sich in einer Schweizer Stadt mit Seeanstoss, fährt 5,9 Kilometer weit und überwindet dabei fast 400 Höhenmeter.

### Die «Schnur»

Im betroffenen Kantonshauptort wird schon ab den 1850er-Jahren über ein Transportmittel nachgedacht, mit dem sich das Seeufer

und die Oberstadt sinnvoll verbinden lassen, denn viele Waren gelangen zu dieser Zeit mit Dampfschiffen an den Stadtrand.

Verschiedene Projekte werden gewälzt und den Behörden vorgelegt. Das Rennen macht schliesslich ein System mit zwei Standseilbahnen, die Bewohner sprechen schon bald nur noch von der «Schnur» («ficelle»). In den 1950er-Jahren ist das Transportmittel so erfolgreich, dass es optimiert werden muss, die Standseilbahnen weichen einer Zahnradbahn.

### Auf dem Weg zur Automatisierung

Schon in den 1960er-Jahren taucht ein Vorläuferprojekt des heutigen Transportmittels auf. Anfang der 2000er-Jahre wird das Projekt schliesslich in einer Volksabstimmung gutgeheissen. Dabei ist das Vorhaben mit einem Budget von fast 600 Millionen Franken durchaus ambitioniert. Der Spatenstich erfolgt im Februar 2004, vier Jahre später ist das Bauwerk vollendet. Heute bildet die gesuchte Linie das Rückgrat der ganzen Agglomeration und weist 14 Haltestellen auf. Sie wird automatisch betrieben – ein Unikum in der Schweiz.

### ZU GEWINNEN:

Ski-Spaß in der Aletsch-Arena im Wallis



Gewinnen Sie 3 Übernachtungen in einem Familienappartement (2 Erwachsene und 2 Kinder) im Badehotel Salina Maris\*\*\*\* in Breiten ob Mörel ([www.salina-maris.ch](http://www.salina-maris.ch)). Nach dem Frühstück (im Preis inbegriffen) geht's auf die Skipiste: Je zwei 3-Tages-Skipässe für Erwachsene bzw. Kinder sind ebenfalls inbegriffen. Der Gutschein ist einlösbar im Winter 2018/2019 (ausgenommen Weihnachten/Neujahr und Sportferien im Februar). Bis bald zum Wintersport am Grosse Aletschgletscher – schneesicher, sonnig und erholsam!

### 2018: das 10-Jahr-Jubiläum

Was wir suchen, hat im September seinen zehnten Geburtstag gefeiert und kann auf seine bisherige Leistung stolz sein: mehr als 250 Millionen Passagiere hat es bereits transportiert. Der Bau der Linie soll den Anteil des Öffentlichen Verkehrs um 16 Prozent erhöht haben. Für die Zukunft steht die Ergänzung mit einer weiteren Linie in Aussicht.

Camille Marion

## Wie heisst die gesuchte öffentliche Verkehrsverbindung?

Beantworten Sie die Frage bis am 8. November 2018 und senden Sie Ihre Lösung an

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

■ [www.verkehrsclub.ch/wettbewerb](http://www.verkehrsclub.ch/wettbewerb), oder

■ [wettbewerb@verkehrsclub.ch](mailto:wettbewerb@verkehrsclub.ch)

Nur eine Einsendung pro Person gültig,

keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

### Lösung letzte Ausgabe:

Radquer

Wettbewerbspreis

offert von

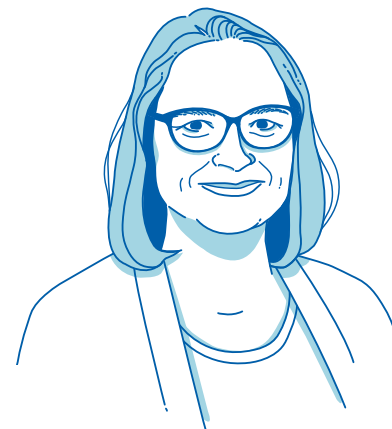
**Gewinner** des 3-Tage-Arrangements

in Paris im Wert von Fr. 1214.– ist

Jean-Yves Berdat aus Basel.

**TGV Lyria**

Gerade der Verkehrssektor heizt dem Klima gewaltig ein. Trotz effizienterer Motoren ist der Verkehr nach wie vor für rund 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der Schweiz verantwortlich.



STEPHANIE PENHER

# Wie erhalten wir unsere Gletscher?

**A**m 25. August sind rund 100 Personen aus der ganzen Schweiz auf den Sustenpass gereist und haben am Fusse des schmelzenden Steingletschers den Verein Klimaschutz Schweiz gegründet. Der Verein will eine Gletscher-Volksinitiative lancieren, die den Klimaschutz in der Verfassung verankert und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der Schweiz bis 2050 auf null senkt. Damit werden die Ziele des von der Schweiz ratifizierten Pariser Klimaabkommens in der Verfassung verankert.

Gründungsmitglieder des Vereins sind Menschen, die wissen, was die Klimakrise für die Schweiz bedeutet: Menschen aus der Wald-, Land- und Wasserwirtschaft, aus der Forschung zu Naturgefahren, Schnee und Gletschern, aus dem Tourismus, aus den Berggebieten, aus dem Wintersport und aus Gesundheitsberufen. Das Schwinden der Gletscher bedroht die Bergregionen und hat Auswirkungen auf den Tourismus und die Wasserversorgung und verursacht Schäden in der Landschaft. Wegen des auftauenden Permafrosts müssen Felswände gesichert und ganze Dörfer geschützt werden. Die Geschwindigkeit des Klimawandels überfordert die natürlichen Anpassungsprozesse im Wald – zudem nehmen Extremereignisse wie Trockenheit oder Stürme zu.

Gerade der Verkehrssektor heizt dem Klima gewaltig ein. Trotz effizienterer Motoren ist der Verkehr nach wie vor für rund

40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der Schweiz verantwortlich. Während sie in anderen Bereichen seit 1990 rückläufig sind, steigen die durch den Verkehr verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen an. Wenn man sich vor Augen führt, dass wir den CO<sub>2</sub>-Ausstoss langfristig um 60 bis 80 Prozent reduzieren müssen, um das Klima zu stabilisieren, wird klar, vor welchen Herausforderungen wir stehen. Besonders im Bereich Verkehr sind tiefgreifende Massnahmen erforderlich. Gegenwärtig übersteigt man allein mit der durchschnittlichen jährlichen Autofahrleistung sein klimaverträgliches Budget; mit einem Flug in die Karibik hat man dem Klima schon das Doppelte zugemutet. Ein zentraler Hebel zur Verringerung sind ambitionierte CO<sub>2</sub>-Grenzwerte. Letztes Jahr hat das Schweizer Volk deutlich JA zur Energiestrategie gesagt und damit ein reduziertes CO<sub>2</sub>-Neuwagenziel bestätigt. Trotz des klaren Volksvotums gerät der CO<sub>2</sub>-Absenkungspfad nun massiv unter Druck. Aber die Zeit läuft uns davon.

Ich bin schon Mitglied des Vereins Klimaschutz Schweiz. Werden auch Sie Mitglied dieser Bewegung von Bürgerinnen und Bürgern, die sich zum Ziel gesetzt hat, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Schweiz bis 2050 auf null zu senken: [www.klimaschutzschweiz.ch](http://www.klimaschutzschweiz.ch). Nur so erhalten wir unsere Gletscher!

Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehrspolitik und Kommunikation

## Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/magazin](http://www.verkehrsclub.ch/magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion, Markus Fischer. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Laura Andres, Urs Geiser, Myriam Holzner, Nathalie Martin, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Gabriela Hüppi (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: [inserate@verkehrsclub.ch](mailto:inserate@verkehrsclub.ch)). **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://www.muellerluetolf.ch). **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71521 (deutsch 57080, französisch 14441). Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Dezember 2018. **Insertionsschluss:** 5. November 2018. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 40

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

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

gedruckt in der  
schweiz



## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### NÄCHSTE NUMMER

#### Automatisiertes Fahren

Das Dossier des nächsten VCS-Magazins geht Fragen rund um das automatisierte Fahren nach. Die technischen Voraussetzungen dafür sind gegeben und erste Pilotprojekte umgesetzt. Doch welche Chancen und welche Risiken für den Verkehr und für die Umwelt sind damit verbunden und welche Massnahmen sind nötig, um den Verkehr der Zukunft in vernünftige Bahnen zu lenken? Wie schätzt der Experte die Situation ein? Und weil wir wissen wollen, wie es sich anfühlt, in einem Fahrzeug ohne Fahrerin zu sitzen, machen wir eine Probefahrt.





Unklare  
Schuldfrage?



## Sorgen Sie für Ihr Recht!

- Verkehrs-Rechtsschutzversicherung
- Privat-Rechtsschutzversicherung

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

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch  
und Umwelt





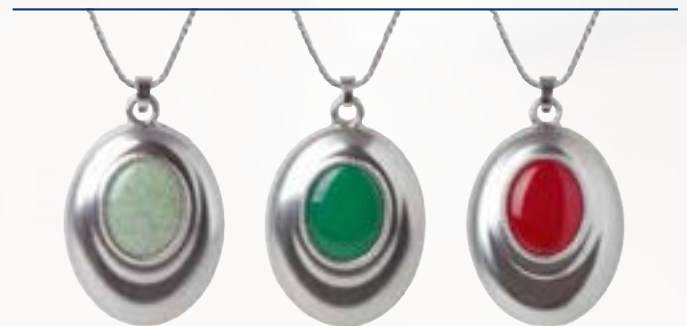
WELTNEUHEIT

SmartLife  
Care



## So sicher, so schön, so unabhängig.

Mit den neuen SmartLife Care Medaillons wird der Knopf für den Notfall zum echten Schmuckstück. Ganz nach Vorliebe, stehen Ihnen dabei drei wunderschöne Designs zur Auswahl: Marmo, Verde und Rosso. Eleganter kann man Funktionalität und Ästhetik nicht zum Ausdruck bringen.



SmartLife Care ist ein gemeinsames Unternehmen von:



Wir beraten Sie gerne:

Gratis-Hotline 0800 84 37 27 (täglich von 6.30 bis 20.00 Uhr).

[www.smartlife-care.ch](http://www.smartlife-care.ch)