



Automatisiertes Fahren

Was dürfen wir hoffen?
Was müssen wir fürchten?

Seite 16

Hotelcard – die besten Hotels mit bis zu 50% Rabatt

★★★★

Eiger Selfness Hotel Grindelwald | Berner Oberland



Doppelzimmer Superior inkl. Frühstück ab
CHF **170.–** statt CHF 340.– (pro Zimmer)

★★★

Hotel Toggenburg Wildhaus | St. Gallen



Doppelzimmer Süd inkl. Frühstück ab
CHF **95.–** statt CHF 190.– (pro Zimmer)



Hotelcard
für 1 Jahr

CHF **69.–**
statt CHF 99.–

🌐 www.hotelcard.ch/vcsxmas-18

☎ 0800 083 083 (Rabattcode vcsxmas-18 angeben)

Bestellen Sie jetzt das neue Kursbuch!

AKTUELL! Fahrplanwechsel am 9.12.2018

Unser Service: Bequeme Heimlieferung per Post

So bestellen Sie das Kursbuch 2019:

- per Post mit dieser Bestellkarte
- per Telefon unter der Nummer 031 328 58 58
- per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch
- im Internet unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch

Der Reiseplaner in gedruckter Form, ideal für die Planung von Freizeitreisen: sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV in kompakter Form, inkl. Fahrplanänderungen auf der Nord-Süd-Achse ab dem 9. Juni 2019.

Ein Projekt von



Liebe Leserin, lieber Leser

© S. Trostler/VCS



Als Kind habe ich mir sehnlichst ein ferngesteuertes Auto gewünscht. Der Gedanke, dieses kleine Gefährt durch die Gegend zu lenken, hat mich fasziniert. Der aktuelle Diskurs rund ums

automatisierte Fahren weckt Erinnerungen an meinen – unerfüllt gebliebenen – Wunsch aus der Kindheit. Wie fühlt es sich an, in einem computergesteuerten Fahrzeug zu sitzen? Meine Kollegin Camille Marion hat es ausprobiert und in Sitten eine Testfahrt in einem autonomen Postauto gemacht. Lesen Sie im Dossier auf Seite 22, wie sie sich dabei gefühlt hat.

Beim Thema automatisiertes Fahren geht es auch um die Zukunft. Anette Michel, beim VCS Spezialistin für den Bereich Digitalisierung, wagte den Blick in die Kristallkugel. Auf den Seiten 16 bis 19 lesen Sie, welche zwei vollkommen unterschiedlichen Verkehrsszenarien im Jahr 2080 ihr dabei vor Augen geführt wurden. Inwiefern diese der Realität entsprechen, beantwortet Verkehrsexperte Thomas Sauter-Servaes im Interview über die Chancen und Risiken des Verkehrs der Zukunft. Das ist Ihnen alles zu abstrakt? Drehen Sie eine Runde auf dem Velo – mit den Tipps von Veloexpertin Christine Steinmann auf Seite 7 sind Sie auch im Winter sicher auf zwei Rädern unterwegs! Ich wünsche Ihnen viel Spass beim Lesen.

Nelly Jaggi, Leiterin Redaktion

POLITIK

- 4 Kurz & bündig
- 6 Parkplätze: teuer und oft leer
- 7 Velo fahren trotz Schnee und Kälte
- 8 EcoDrive: zwölf Tipps für ökologisches Autofahren
- 9 Schulkinder mit dem Velo aufs Trottoir?
- 11 Endlich: der Schneebus ist da!
- 12 Anders reisen: es muss nicht immer ein Flug sein
- 13 JA zur Zersiedelungsinitiative



© Camille Marion

DOSSIER

16 Automatisiertes Fahren

Die Digitalisierung wird den Verkehr verändern. Was dürfen wir hoffen und was müssen wir fürchten?

24 MITGLIEDERANGEBOTE

27 BERICHTE AUS DEN REGIONEN

REISEN

- 36 Zwischen Bergen und Meer: Slowenien
- 39 Ein Hoch auf das sonnige Aeschiried
- 41 Villars: mit dem Tram zum Winterwandern

44 PORTRÄT

Velo fahren für ein Lächeln

47 VERSICHERUNGEN

Rasche Hilfe mit der VCS-Pannenhilfe

48 INTERVIEW

mit Brigitte Stettler, Leiterin VCS-Boutique

56 WETTBEWERB

Welches Verkehrsmittel ist hier unerwünscht?

57 BITTE MITDENKEN!

mit Martin Enz

58 CARTOON

Klima zum Ersten

Mit dem Klimaabkommen von Paris wurde beschlossen, die Erderwärmung unter 2 Grad Celsius zu halten. Das Ziel wird im Abkommen um die Absicht ergänzt, sie wenn möglich auf 1,5 Grad zu begrenzen. In einem neuen Bericht zeigt das Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) auf, wie dieses 1,5-Grad-Ziel erreicht werden könnte. Damit es überhaupt noch gelingen kann, müssten in den nächsten zehn Jahren enorme Fortschritte im Klimaschutz gemacht werden. Die heutige Klimapolitik der Unterzeichnerstaaten ist noch nicht einmal auf Kurs, um das 2-Grad-Ziel zu erreichen.

Klima zum Zweiten

Der Zentralvorstand des VCS Schweiz hat beschlossen, dem Verein Klimaschutz Schweiz beizutreten und damit die Gletscher-Initiative aktiv zu unterstützen. Diese verlangt, dass die Schweiz ihren CO₂-Ausstoss bis im Jahr 2050 auf null reduziert. Ein Vorhaben, das sich für die Politik – insbesondere im Bereich Verkehr – als Knacknuss erweist.

Rund 40 Prozent der Schweizer Treibhausgas-Emissionen stammen aus dem Verkehr, der Anteil ist in der Vergangenheit gestiegen. Klimaschutz wird damit immer mehr zu einem Verkehrsthema. Der VCS kann aufzeigen, wie der Verkehr vermieden, verlagert und verbessert werden muss, damit die Umsetzung der Gletscher-Initiative im Bereich Mobilität funktionieren kann.



Kursbuch 2019 in zwei Bänden

Das druckfrische Kursbuch ist da! 2019 erscheint es ausnahmsweise in zwei Bänden. Der Grund dafür ist eine Grossbaustelle auf der Nord-Süd-Achse zwischen Zug und Arth-Goldau. Ab dem 9. Juni 2019 kommt es zu massiven Änderungen im Fahrplan – der Platzbedarf dafür übersteigt die Seitenzahl des normalen Kursbuchs. Deshalb werden die betroffenen Strecken – alle Fahrplanfelder zwischen Zürich/Luzern und Chiasso – in einem zweiten Band abgebildet.

Das Kursbuch 2019 – geliefert werden beide Bände – kann beim VCS bestellt werden, eine Bestellkarte finden Sie im Umschlag in diesem Magazin.

© Stéphanie Penhler



Klima zum Dritten

Mehr als 7000 Menschen nahmen am 13. Oktober in Genf am Klimamarsch 2018 teil, der vom VCS und knapp 20 weiteren Organisationen organisiert wurde. Die Demonstrierenden forderten von den Regierungen sofortige Massnahmen gegen den Klimawandel – bevor es zu spät ist. Dass es rasche Veränderungen braucht, wenn die globale Klimaerwärmung 1,5 Grad Celsius nicht übersteigen soll, zeigte auch der jüngste IPCC-Bericht (siehe oben).

Dreckige Diesler auch bei den Lieferwagen

Was der VCS längst vermutet hat, ist nun bewiesen: Auch Lieferwagen, die mit Diesel betrieben werden, stossen sehr viel mehr Stickoxide aus als erlaubt respektive deklariert. Dies zeigt die neue Lieferwagen-Umweltliste des VCS – die kleine Schwester der Auto-Umweltliste.

Weitere Themen: Auch die Müllabfuhr fährt künftig mit Strom – Kommunalfahrzeuge mit E-Antrieb gewinnen an Bedeutung. Ein digitaler Helfer verhindert Unfälle zwischen

rechtsabbiegenden Lastwagen und gradeausfahrenden Velos: der Abbiege-Assistent – wann wird er zur Pflicht? Die Lieferwagen-Umweltliste geht an rund 6000 Firmen, Handwerksbetriebe und Gemeinden. Bestellen Sie Ihr Exemplar kostenlos beim VCS oder laden Sie es als PDF runter: www.lieferwagenumweltliste.ch.





Ein Velo und ein Versprechen

Vom JA am vergangenen 23. September zum Bundesbeschluss Velo profitieren alle Verkehrsteilnehmenden. Besonders freuen darf sich auch Sonja Riedweg aus Dierikon: Sie hat beim Wettbewerb im Rahmen der JA-Kampagne des VCS ein komfortables E-Bike der Marke Tour de Suisse im Wert von Fr. 3449.– gewonnen. Der VCS dankt der Tour de Suisse AG für den tollen Preis, wünscht Sonja Riedweg viele schöne Ausfahrten mit dem neuen Velo und verspricht, die schnelle und gute Umsetzung eines entsprechenden Velogesetzes voranzutreiben.

VCS ist gegen Wachstum des Flugverkehrs

Im Sommer hat das Bundesamt für Zivilluftfahrt den Konzeptteil des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), zur öffentlichen Mitwirkung aufgelegt. Der VCS verlangt eine Neuformulierung des Projekts. Er erachtet es als falsch, dass es sich auf den Ausbau des Flugverkehrs und der Schweizer Flughäfen konzentriert und die Reduktion der CO₂-Emissionen und die Gesundheit der Bevölkerung ignoriert. Das Projekt verstösst damit gegen das in der Bundesverfassung verankerte Ziel der Nachhaltigkeit.



© Fotolia/Mitredi

Keine veralteten Lastwagen mehr

Nach dem klaren Entscheid der Ständeratskommission im Frühling hat nun auch die Nationalratskommission die Standesinitiative Tessin «Sicherere Strassen jetzt!» unterstützt. Die Initiative fordert, dass künftig nur noch Lastwagen Tunnel und Pässe in den Schweizer Alpen passieren dürfen, die über Assistenzsysteme verfügen, beispielsweise für die automatische Notbremse, das Halten der Fahrspur und die automatische Überprüfung des Reifendrucks. Damit wird die Sicherheit beispielsweise im Gotthard-Strassentunnel erhöht. Der VCS freut sich über diesen Entscheid.

VIELE FLÜGE FÜR WENIGE KILOMETER



2444716 Passagiere sind 2017 von Genf nach London geflogen. Die britische Hauptstadt hält auch bei den Flughäfen Zürich und Basel den Rekord mit 1871000 respektive 732686 Passagieren.

Auffällig: Unter den Top-5-Destinationen der drei grossen Schweizer Flughäfen befinden sich ausschliesslich Reiseziele in Europa.

Zum Vergleich: Paris – die zweitbeliebteste Destination von Genf aus – ist von ebenda mit dem Zug in 3 Stunden und 11 Minuten erreichbar. Nach Berlin – für Flugpassagiere von Zürich und Basel die zweitbeliebteste Destination – lässt es sich bequem im direkten Nachtzug reisen.

Quellen: Flughäfen Zürich, Euroairport, Genève Aéroport / Grafik: LITRA, Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr



Mehr Velos als Autos in der Einstellhalle: Nicht nur in Erlenmatt Ost in Basel ein Abbild der Realität.

© Samuel Bernhard

Parkplätze: teuer und oft leer

Von Anina Schweighauser

Immer mehr Parkplätze in Wohnsiedlungen stehen leer – insbesondere in Städten und deren Agglomeration. Gemäss Experten wird der Parkplatzbedarf noch weiter sinken.

In zahlreichen Schweizer Städten hat sich in den letzten Jahren das Mobilitätsverhalten verändert: Carsharing, Publibikes und ein immer dichteres Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln gewinnen an Bedeutung – immer weniger Menschen besitzen ein eigenes Auto. In Basel, Bern und Zürich lebt bereits mehr als die Hälfte aller Haushalte ohne Privatauto. Auch in Genf und in Lausanne ist die Tendenz steigend. Leerstehende oder fremdvermietete Parkplätze bei Wohnbauten sind besonders in Städten und in der Agglomeration keine Seltenheit mehr.

Autofreie zahlen trotzdem

Parkplätze zu errichten, ist ein kostspieliges Unterfangen. Laut Erfahrungen von Andre-

as Herbst, Geschäftsführer der Bau- und Verwaltungsgenossenschaft Wohnstadt in Basel, muss bei 20 unterirdischen Parkplätzen mit Kosten von 40 000 bis 80 000 Franken pro Parkplatz gerechnet werden. Bei einer kostendeckenden Vermietung müsste, bei Amortisierungskosten von 5 Prozent, ein Parkplatz für 2500 Franken jährlich vermietet werden. Der Marktpreis liegt jedoch meist tiefer.

Durch die Parkplatzerstellungspflicht steigt das Risiko leerstehender Parkplätze. Die Kosten bleiben beim Bauherrn hängen – wer kein Auto hat, läuft Gefahr, diese ungenutzten Parkplätze über die Wohnungsmiete quer zu subventionieren.

Parkplätze verlagern

Die häufig kaum kostendeckenden Privatparkplätze stehen in Konkurrenz zu den günstigen Strassenparkplätzen der Blauen Zone. In Zürich beispielsweise kostet ein Parkplatz in der Blauen Zone 300 Franken und in Luzern 600 Franken – pro Jahr! Privatparkplätze werden hingegen für 1500 bis 2200 Franken pro Jahr vermietet. Die logische Folge: Mieterinnen und Mieter stellen ihr Auto im knappen günstigen öffentlichen Raum ab, während Mietparkplätze in Wohnsiedlungen leer stehen. Erich Willi, Projektleiter Verkehr und Stadtraum, Tiefbauamt der Stadt Zürich, sieht daher ein grosses Potenzial im Verlagern öffentlicher Parkplätze auf privaten Grund. Er erklärt: «Mit der Verdichtung werden Strassenparkplätze zu einem Auslaufmodell: Alle-

en, Fussgängerflächen, Velospuren oder Güterumschlagplätze ersetzen sie.»

Veraltete Gesetze anpassen

In den meisten Kantonen gilt nach wie vor eine Parkplatzerstellungspflicht bei Neubauten. Der effektive Parkplatzbedarf ist dagegen tiefer als vielerorts gefordert. Gemäss Herbst liegt der aktuelle Bedarf in der Agglomeration Basel bei 0,4 bis 0,8 Parkplätzen pro Mietwohnung plus einigen Besucherparkplätzen – je nach Gemeinde respektive Quartier. Problematisch wird der Leerstand an Orten, an denen eine starre Parkplatzerstellungspflicht gilt. So fordert der Kanton Basel-Land beispielsweise die Erstellung von 1,3 Parkplätzen pro Wohnung.

Damit Leerstände künftig vermieden werden, muss die gesetzliche Erstellungspflicht zwingend den heutigen Verhältnissen angepasst werden. Ulrich Seewer, Vizedirektor des Bundesamts für Raumentwicklung, unterstreicht dies: «Der Bund empfiehlt den Kantonen und Gemeinden, ihre Parkierungsnormen zu überprüfen und flexibel zu handhaben.» Kantone müssen den Gemeinden bei der Erstellungspflicht mehr Spielraum geben. Gemeinden sollen diesen Spielraum nutzen, indem sie ihre kommunalen Regelungen anpassen und den Bauherren so die Möglichkeit geben, bedarfsgerechte Parkplätze zu bauen. ■

Anina Schweighauser ist Praktikantin beim VCS Schweiz.

Ausgebuchtes Fachseminar

«Parkplätze brauchen Platz – was kostet das?» – das Thema des Fachseminars vom 24. Oktober der Plattform autofrei/autoarm Wohnen (PAWO) stiess auf grosses Interesse. Fachleute aus Raumplanung, Baugenossenschaften und öffentlichen Verwaltungen diskutierten angeregt über Parkierungsregelungen und ihren Sinn.

Mehr Infos zu PAWO: wohnbau-mobilitaet.ch
Mehr Infos zum Leben und Wohnen ohne Privatauto auf www.autofrei-leben.ch oder facebook.com/autofrei

Schnee und Kälte trotzen mit dem Velo

Von Nelly Jaggi

Velofahren im Winter ist möglich – mit dem richtigen Verhalten und der passenden Ausrüstung kann es sogar Spass machen, ist Velofachfrau Christine Steinmann vom VCS überzeugt.

Schwierige Strassenverhältnisse, Kälte und Dunkelheit machen das Velofahren im Winter bisweilen zu einer Herausforderung, sind aber selten ein Grund, darauf zu verzichten. «Wer auch in der kalten Jahreszeit sicher unterwegs sein will, sollte einige Tipps rund um Verhalten und Ausrüstung beachten», sagt Christine Steinmann, Expertin für Verkehrssicherheit beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Allem voran gilt: Die Fahrweise ist den Verhältnissen anzupassen – und entsprechend mehr Zeit einzuberechnen.

«Um die Null-Grad-Grenze herum sind die Strassenverhältnisse oft besonders schwierig. Die Strassenoberfläche ist uneinheitlich, gewisse Stellen sind trocken, andere seifig-schmierig oder gefroren», erklärt Steinmann. Ausrutschen gehört zu den häufigsten Ursachen für Stürze. Steinmann empfiehlt, in Kurven langsam zu fahren und weder zu bremsen noch zu pedalen. E-Bike-Fahrende sollten eine Unterstützungsstufe weniger als gewohnt wählen. Schöner Nebeneffekt dabei: Die im Winter geringere Reichweite des Akkus erhöht sich dadurch.

Das Velo braucht Pflege

Der Bremsweg verlängert sich je nach Verhältnissen – für Velo- wie für Autofahrende! – beträchtlich. Spezielle Winterreifen – oder für geübte Fahrerinnen und Fahrer bei schnee- oder eisbedeckter Oberfläche auch Spikes – sorgen für eine besserer Haftung und

erhöhen damit die Sicherheit. Ein geringerer Reifendruck sorgt zudem für mehr Auflagefläche. Die Velopflege sollte gerade im Winter hochgehalten werden: Mit einem sorgfältigen Check zu Beginn – am besten durch eine Fachperson – und regelmässigem Reinigen und Fetten, etwa um Korrosion durch Streusalz zu verhindern.

Dämmerung und Dunkelheit

Im Winter ist man häufig bei Dämmerung und Dunkelheit unterwegs – das Unfallrisiko ist bis zu dreimal so hoch wie tagsüber – bei Regen, Schnee oder Gegenlicht gar zehnfach so hoch. Ein funktionierendes Licht vorne wie hinten ist das A und O. Weil Anstecklichter gerne vergessen gehen und herkömmliche Dynamos bei Kälte und Nässe bisweilen den Dienst versagen, ist ein Nabendynamo erste Wahl.

Reflektoren am Velo, etwa an den Speichen, aber auch an der Kleidung erhöhen die Sichtbarkeit markant – und senken das Unfallrisiko um bis zur Hälfte. Zusätzliche Accessoires sind nicht zwingend: Wählt man Handschuhe mit Reflektoren, sind Handzeichen auch im Dunkeln sichtbar. «Ausgerüstet mit einer Taschenlampe, kann man die Wirkung von Reflektoren zu zweit an einem dunklen Ort sehr eindrücklich erleben», sagt Steinmann.

Natürlich sind die Autofahrenden in der Pflicht, trotzdem empfiehlt Steinmann, dass

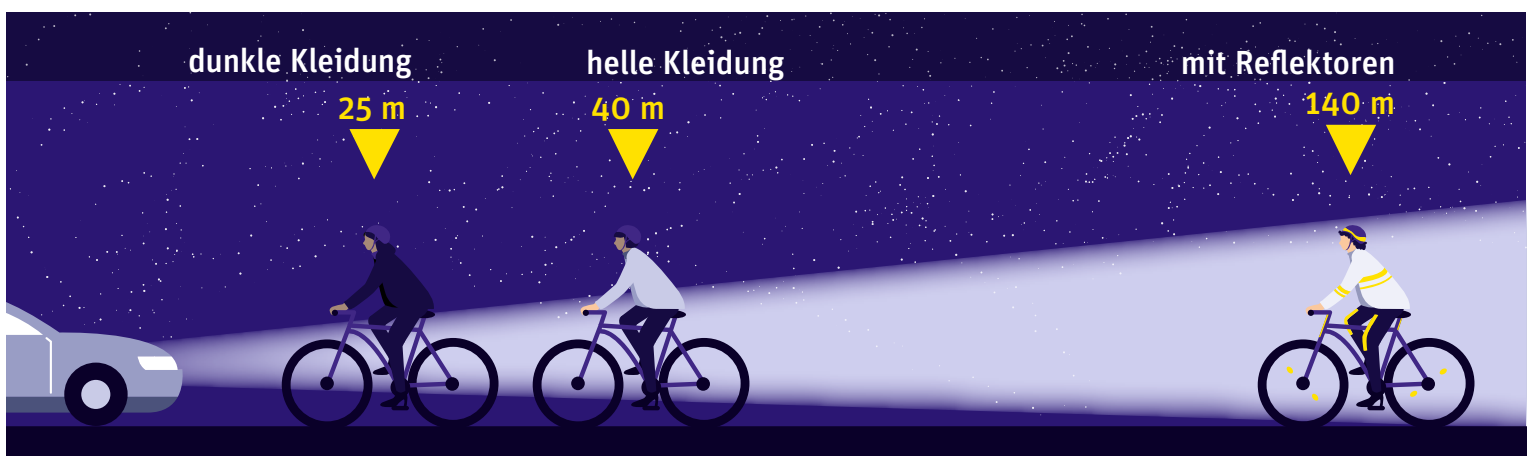
man sich auch in die Lage der anderen Verkehrsteilnehmenden hineinversetzt.

Gibt es Situationen, in denen man das Velo lieber zu Hause lässt? «Natürlich. Neuschnee ist nicht so problematisch – prekär wird es, wenn es taut und wieder gefriert. Dann geht man besser zu Fuss oder weicht auf den ÖV aus», sagt Expertin Steinmann. ■

Die Wintertipps

- **Wer unter dem Helm eine Mütze** trägt, muss darauf achten, dass er trotzdem gut sitzt: Zwei Finger breit über Nasenwurzel; Seitenbänder gleichmässig satt – der Helm darf nicht wackeln. Im Fachhandel sind spezielle Helmmützen oder -stirnbänder erhältlich.
- **Ein funktionierendes Vorder- und Rücklicht ist das A und O**, ideal ist ein Nabendynamo; **Reflektoren** an Velo (z. B. an Speichen) und FahrerIn/Fahrer (z. B. an Jacke, Handschuhen, Helm) und **helle Kleidung** erhöhen die Sichtbarkeit.
- **Velo winterfit machen:** Kontrolle von Licht, Bremsen, Lager und Schaltung.
- **Vorsichtig in die Pedale treten** bei Glätteis und Schnee, **Winterreifen** mit speziellem Profil und weicher Gummimischung geben mehr Halt auf der Fahrbahn.

Sichtbarkeit von Velofahrenden bei Dunkelheit



Einfache Tipps, grosser Effekt

Wer die Folgen eines überflüssigen Skiträgers auf den Treibstoffverbrauch kennt, ändert sein Verhalten, sagt Markus Hackenfort von der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften im Gespräch.

Quality Alliance Eco-Drive: EcoDrive reduziert Treibstoffverbrauch und Stress, erhöht Sicherheit und Komfort. Warum wird das nicht konsequenter umgesetzt?

Markus Hackenfort: Man muss den Leuten noch stärker verdeutlichen, wie sie durch eine Verhaltensveränderung tatsächlich etwas erreichen können. Dazu kommt, dass die negativen Folgen, die eintreten, wenn ich als Fahrer mein Verhalten nicht verändere, wenig transparent sind. Und wenn etwas nicht transparent ist, verändere ich mein Verhalten nicht. Wie transparent ist die Tatsache, dass mein Auto bei einem Kilometer Fahrt 130 g CO₂ ausstösst? Darunter können sich die Autofahrer nichts vorstellen. Genauso wenig wissen sie über die Folgen eines überflüssigen Skiträgers.

Was heisst transparent?

Mit transparent meine ich verstehbar. Viele wissen nicht, was der CO₂-Ausstoss ist. Wenn die Leute aber verstehen, welche negativen Auswirkungen ihr Verhalten hat, sind sie sehr wohl bereit, das zu verändern.

Und was bedeutet das für EcoDrive?

Es muss deutlich gemacht werden, wie negativ der CO₂-Ausstoss für die Umwelt ist und wie mein eigenes Verhalten diese negativen Folgen mindern kann. Ich fliege vielleicht nur so lange, bis ich weiss, dass ein Interkontinental-Flug einen Kubikmeter Eis in der Antarktis frisst – oder unsere Gletscher zerstört. Prävention muss einfach sein und sehr konkret. Wichtig ist auch, Ursache und Wirkung zu verknüpfen.

© ZHAW



Markus Hackenfort ist Professor für Verkehrs-, Sicherheits- und Umweltpsychologie.

Zwölf Tipps für ökologisches Fahren

EcoDrive vereint ökonomisches und ökologisches Fahren. Mit diesen zwölf einfachen Tipps der Quality Alliance Eco-Drive sind Sie zügig unterwegs und verbrauchen trotzdem weniger Treibstoff.

Von Regula Zehnder

Auto checken



Nr. 1: Reifendruck und Öl prüfen
Die Faustregel fürs Pumpen: Kontrolle einmal im Monat und bis 0,5 Bar mehr Druck als angegeben.



Nr. 2: Ballast raus
Denn je leichter das Auto ist, desto weniger Treibstoff verbraucht es.



Nr. 3: Dachträger weg
Mit weniger Luftwiderstand kommt man günstiger vorwärts.

Technik nutzen



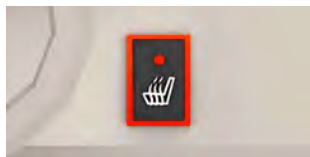
Nr. 4: Klimaanlage ab 18°C
Die Klimaanlage bringt bei Temperaturen unter 18°C nichts.



Nr. 5: Tempomat nutzen
Gleichmässig fahren heisst gleichmässig Treibstoff sparen. Auch innerorts.



Nr. 6: Start-Stopp-Automatik an
Nutzen Sie die Automatik konsequent. Denn Motor abschalten lohnt sich bei jedem Halt.



Nr. 7: Sitzheizung & Co. aus
Alles Elektrische verbraucht Sprit. Denken Sie daran, wenn Sie Sitze und Scheiben heizen.

Fahrweise optimieren



Nr. 8: Früh schalten, hoher Gang
Früh hochschalten und bleiben, auch innerorts, spart Treibstoff.



Nr. 9: Vorausschauend fahren
Vorausschauend, mit Abstand: So fahren Sie sicherer.



Nr. 10: Rollen lassen und segeln
Früh vor Kreuzungen, Stopps oder Hindernissen ohne Gas im eingelegten Gang rollen lassen.



Nr. 11: Mehr Gas, hoher Gang
Sie brauchen bergauf bis zu 30 Prozent weniger Treibstoff.



Nr. 12: Halten, Motor abschalten
Motor abschalten lohnt sich schon ab 5 bis 10 Sekunden.

Weitere Infos unter www.ecodrive.ch

Regula Zehnder ist bei der Quality Alliance Eco-Drive für die Betreuung der Geschäftsstelle, Marketing und Kommunikation zuständig.

Neue Regel – verschobenes Problem

Von Nelly Jaggi

Velofahren auf dem Trottoir soll künftig für Kinder im Primarschulalter erlaubt sein. Der Bundesrat hat eine entsprechende Gesetzesänderung in die Vernehmlassung geschickt. Aus Sicht des VCS spricht einiges dagegen – auch zum Schutz der jungen Velofahrerinnen und Velofahrer.

Die Diskussion rund um die Frage, bis wann Kinder mit dem Velo auf dem Trottoir fahren dürfen, zeigt: In der Verkehrspolitik geht es nicht immer um David gegen Goliath. Bisher galt, dass Kindervelos auf dem Trottoir zulässig sind – eine klare Definition des Begriffs Kindervelo blieb das Gesetz allerdings schuldig.

Im Oktober schickte der Bundesrat eine Reihe von Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit in die Vernehmlassung. Darunter ein Passus, der es Kindern im primarschulpflichtigen Alter künftig erlaubt, mit dem Velo auf dem Trottoir zu fahren.

Was im ersten Moment gut und richtig tönt, nämlich Kindern das Velofahren in einem sicheren Rahmen zu ermöglichen, ist gemäss Michael Rytz, Experte für Verkehrssicherheit beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz, ein Trugschluss. «Die Regel bietet nicht in jedem Fall mehr Sicherheit für Kinder. Auch das Gegenteil kann zutreffen. Zum Beispiel bei Garageneinfahrten oder wenn einmündende Strassen direkt das Trottoir queren – besonders beim Fahren auf dem Trottoir entgegen der Fahrriichtung», erklärt er. Trottoirs sollten deshalb nicht generell, sondern nur nach situativer Prüfung für den Schüler-Veloverkehr freigegeben werden.

Verschoben ist nicht aufgehoben

Letztlich führt eine Anpassung der Regel nur zu einer Verschiebung der Probleme. «Kinder sind vor allem ab der fünften Klasse selbständig – auch auf dem Schulweg – mit dem Velo unterwegs. Lassen wir sie dann alleine, ist das Problem nicht gelöst», sagt Rytz. Jüngeren Schulkindern empfiehlt der VCS, den Schulweg zu Fuss zurückzulegen. Das Velofahren sollen sie in der Freizeit unter Anleitung Erwachsener auf geeigneten Strassen üben – damit sie später auch auf anspruchsvollere Verkehrssituationen vorbereitet sind.

©FotoLila/fandyl812



Kinder, die selbständig mit dem Velo unterwegs sind, müssen vorher unter Aufsicht im Verkehr üben.

Es braucht Lösungen

Verkehrsflächen, die sich Zu-Fuss-Gehende mit Velofahrenden teilen, bergen Konfliktpotenzial – das sagt auch Rytz: «Bereits heute fühlen sich besonders ältere Menschen, Menschen mit Sehbehinderungen, aber auch jüngere Kinder durch Velofahrende auf dem Trottoir gefährdet.» Das haben auch die Ergebnisse einer breit angelegten Umfrage unter Seniorinnen und Senioren gezeigt, die der VCS vor wenigen Wochen veröffentlicht hat (vgl. auch VCS-Magazin 4/2018, S. 7).

Fest steht: Beide Fortbewegungsarten sind gesund und nachhaltig, benötigen wenig Verkehrsfläche und steigern die Attraktivität des öffentlichen Raums. Es braucht Lösungen, die allen zuträglich sind. Fest steht auch: Die Lösung liegt nur in Ausnahmefällen in Mischflächen und auf dem Trottoir, vielmehr in einer sicheren und durchgehenden Infrastruktur für Velofahrende – ganz im Sinne des im September angenommenen Bundesbeschlusses Velo. ■

Rechtsabbiegen bei Rot erlaubt

Der VCS begrüsst den Vorschlag des Bundesrates, den Velofahrerinnen und Velofahrern bei entsprechender Signalisierung neu das Rechtsabbiegen bei Rotlicht zu ermöglichen. Das Velofahren bei gefahrlosen Kreuzungen wird dadurch erleichtert. Das signalisierte Abbiegen bei Rotlicht ist eine geeignete Massnahme, die das Velofahren attraktiver macht und den Veloverkehr flüssiger gestaltet.

Gemeinden erhalten so die Möglichkeit, diese Massnahme situationsgerecht zu prüfen und zu bewilligen. Die Velofahrenden müssen beim Rechtsabbiegen bei Rotlicht das Vortrittsrecht der Zu-Fuss-Gehenden sowie von links kommender, geradeausfahrender Velos respektieren. Bei der Planung ist daher auf gute Sichtverhältnisse für alle zu achten.

Weniger pendeln, mehr Zeit zum Leben



Mehr Zeit für Familie, Verein und Hobby mit dezentralem Arbeiten in einem VillageOffice Coworking Space. Erfahre, wie du deine Pendlerzeit nachhaltig reduzieren kannst auf villageoffice.ch



energieschweiz
Unser Engagement: unsere Zukunft.

Endlich: mit dem Bus in den Schnee!

Von Myriam Holzner

Gute Neuigkeiten für Skitourengeherinnen und Schneeschuhläufer: Etliche interessante Touren in vier Kantonen sind neu auch mit dem Öffentlichen Verkehr erreichbar. Bewährt sich das Konzept Schneetourenbus, wird es künftig ausgebaut.

Selbst eingefleischte Nutzerinnen und Nutzer des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) steigen an schönen freien Tagen regelmässig aufs Auto um: Viele Ski- und Schneeschuhtouren sind mittels ÖV leider nicht erreichbar.

Dies ändert auf den diesjährigen Fahrplanwechsel: Ab dem 9. Dezember erschliesst der neue Schneetourenbus sechs Bergregionen in vier Kantonen und damit eine Vielzahl an Skitouren und Schneeschuh-Touren – und zum Teil auch Langlaufloipen und Schlittel-pisten. Das private Angebot – vorerst ein Pilot für die Wintersaison 2018/2019 – baut auf den

existierenden ÖV-Kursen auf und erschliesst die «letzte Meile» in den Schnee.

Je Linie stehen jeweils ein bis zwei Verbindungen für den Hinweg wie auch den Rückweg zur Verfügung – der Bus fährt nur, wenn Wetter und Schneeverhältnisse stimmen und mit Fahrgästen zu rechnen ist. Initiiert hat das Angebot der Schweizer Alpen-Club SAC – weitere Träger sind die Hochschule Luzern, Mountain Wilderness Schweiz und

PostAuto AG. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz freut sich, dass der Schneetourenbus eine weitere Lücke im ÖV-Angebot im Berggebiet schliesst. Denn der Freizeitverkehr verursacht über 40 Prozent des Gesamtverkehrs-aufkommens in der Schweiz. ■

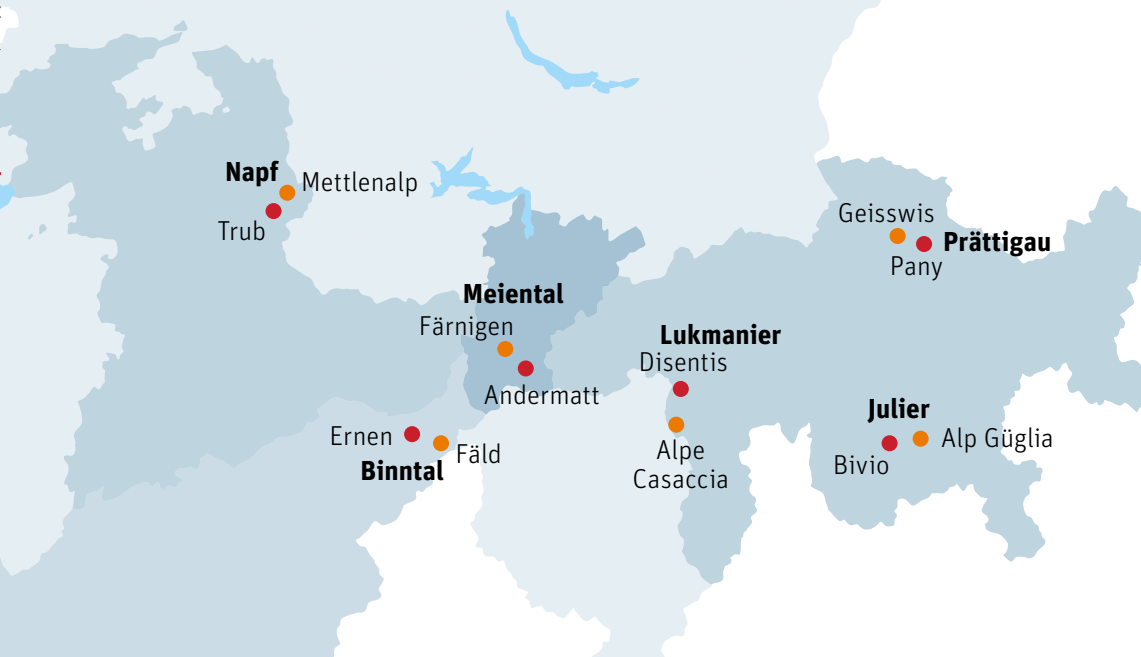
Myriam Holzner ist Teamleiterin Kommunikation und Sensibilisierung sowie begeisterte Skitourenfah-lerin und Schneeschuhläuferin.

Schneetourenbus buchen

- Gehen Sie auf www.schneetourenbus.ch.
- Wählen Sie den Bus Ihrer Wahl: Klick auf die gewünschte Region – dann mit Kalender und Fahrtenverwaltung die passenden Kurse (Hin- und Rückfahrt) auswählen und reservieren.
- Spätestens zwei Tage vorab entscheidet das Transportunternehmen auf Basis von Reser- vationen, Wetter und Schneesituation, ob ein Kurs fährt oder nicht – es stellt auf der Web- site die entsprechende Verbindung von Orange auf Grün (fährt) resp. Rot (fährt nicht). Sie erhalten aufgrund Ihrer Reservation in jedem Fall eine Benachrichtigung per E-Mail. Prüfen Sie bei negativem Bescheid, ob ein früherer oder späterer Kurs fährt.

Für grössere Gruppen sowie Personen, die längerfristig Gewissheit haben müssen: Kontaktieren Sie das zuständige Transportunternehmen direkt – via Telefon oder E-Mail (auf der Website aufgeführt).

Reservieren Sie den Schneetourenbus Ihrer Wahl frühzeitig – damit erhöhen Sie die Wahrscheinlichkeit, dass die entsprechende Verbindung planmässig fährt.



Kanton	Tourenregion	erschlossene Tour(en)	Start	Ziel	Fahrstrecke	Fahrzeit	Fahrpreis einfach
BE	Napf	2	Trub	Mettlenalp	8,2 km	20 min	Fr. 15.–
GR	Julier	>5	Bivio	Alp Güglia	10,7 km	22 min	Fr. 15.–
GR	Prättigau	4	Pany	Geisswis	3,1 km	15 min	gratis
GR	Lukmanier	>5	Disentis	Alpe Casaccia	22,6 km	38 min	Fr. 28.–
UR	Meiental/ Susten	4	Andermatt	Färnigen	18 km	36 min	Fr. 24.–
VS	Binnental	5	Ernen	Fäld	11,3 km	32 min	Fr. 12.–

6 Linien in 6 Bergregionen starten ab Fahrplanwechsel als Schneetourenbus. Bewährt sich das Konzept, wird das Angebot für die folgenden Wintersaisons ausgebaut.

Anders reisen

Von Yves Chatton

Wer mit dem Flugzeug reist, belastet das Klima schwer. Es gibt viele nachhaltige Alternativen, um ebenso interessante und vielleicht sogar erholsamere Ferien zu verbringen. Ändern wir unsere Reise-gewohnheiten und nicht das Klima!

Oft hört man am Flughafen: «Ich habe kein Auto, ich kann mir erlauben, das Flugzeug zu nehmen.» Das ist eine Rechnung, die nicht aufgeht. Ein interkontinentaler Hin- und Rückflug übersteigt unser persönliches CO₂-Jahresbudget massiv – wenn wir die Klimaerwärmung auf unter zwei Grad Celsius begrenzen wollen.

Zwar leisten einige Flugpassagiere Kompensationszahlungen, das eigentliche Problem – der immense Schadstoffausstoss – ist damit aber nicht gelöst. Andere setzen auf die Wissenschaft und hoffen dadurch auf eine grünere Zukunft. Keine technologische Innovation wird es jedoch ermöglichen, die Emissionen des Flugverkehrs kurz- oder mittelfristig signifikant zu senken. Und die Zeit drängt.

Weltweit gesehen trägt der Flugverkehr gegenwärtig mit 5 Prozent zur menschengemachten Klimaerwärmung bei – wobei weniger als 10 Prozent der Weltbevölkerung schon einmal geflogen sind. Mit dem Boom von Billigfluglinien auf der ganzen Welt wird der Flugverkehr in den nächsten Jahren regelrecht explodieren.

In der Schweiz, einem Land der Vielfliegerinnen und Vielflieger, ist der Flugverkehr für fast 20 Prozent der Klimaerwärmung verantwortlich. Gelingt die Trendwende nicht, wird der Flugverkehr 2030 unsere Klimabilanz am stärksten belasten.

sich wirklich, für eine oder zwei Wochen nach Thailand zu fliegen? Es kann ebenso befriedigend sein – und vermutlich sogar erholsamer –, ein näheres Reiseziel zu wählen, das mit dem Zug erreichbar ist. Spannende Landschaften oder kulturelle Sehenswürdigkeiten gibt es auch in Europa zu entdecken. Und warum nicht einfach einmal ein paar entspannte Tage zu Hause verbringen?

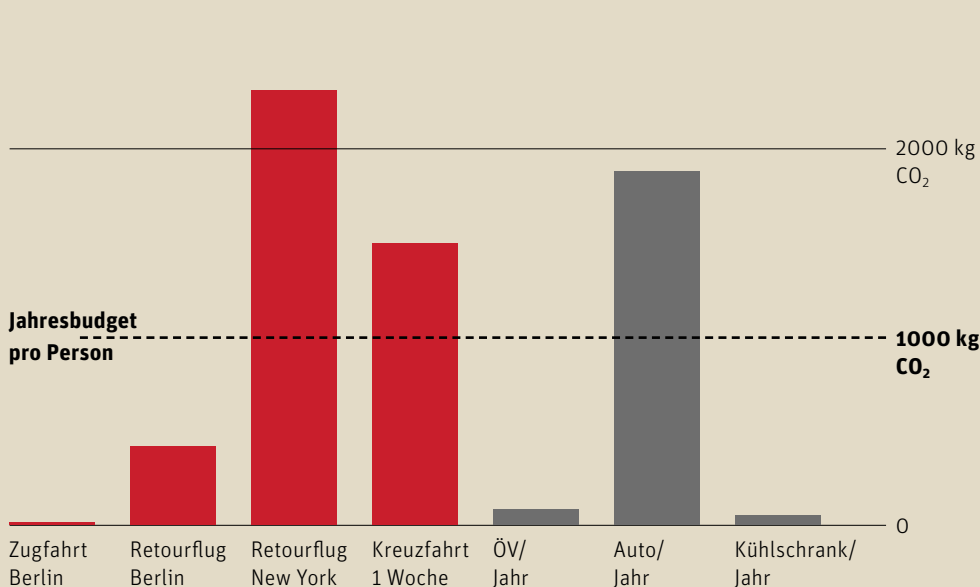
Es liegt in der Verantwortung jedes Einzelnen, die Folgen seiner Reisen für das Klima auf ein Minimum zu beschränken. Und das gelingt nur, wenn wir unsere Gewohnheiten ändern. ■

Luxus kann nachhaltig sein

Reisen ist ein Luxus – den wir wesentlich nachhaltiger gestalten könnten. Lohnt es

Yves Chatton macht beim VCS politische Kampagnen und ist Geschäftsführer der KLUG, Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit.

WIE VIEL CO₂ – UND WOFÜR?



Um die Klimaerwärmung deutlich unter zwei Grad zu halten, müssen wir die weltweiten Netto-Treibhausgas-Emissionen bis 2050 auf null senken. Gemäss dem Klima-Masterplan Schweiz der Klima-Allianz Schweiz verfügt jede Einwohnerin und jeder Einwohner über ein durchschnittliches Budget von einer Tonne CO₂ pro Jahr.

REISEN

Genf–Berlin, retour, Zug: 14 kg
 Genf–Berlin retour, Flugzeug: 414 kg
 Genf–New York, retour, Flugzeug: 2300 kg
 Kreuzfahrt, 1 Woche, Schiff mit 2000–3000 Passagieren: 1500 kg

VERKEHR

ÖV, 1 Jahr, ca. 70 km/Woche: 80 kg
 Auto mit Verbrennungsmotor, 1 Jahr, ca. 10000 km: 1870 kg

WOHNEN

Kühlschrank, 1 Jahr: 50 kg

Die Beispiele sind nicht als absolute Zahlen, sondern als Richtwerte zu verstehen.
 Quellen: Deutsche Bahn, UmweltMobilCheck, CO₂-Rechner von Myclimate und WWF-Fussabdruck-Rechner

Die Zukunft dem nachhaltigen Quartier

Von Yves Chatton

Die Zersiedelung stoppen und die Entwicklung nachhaltiger Quartiere fördern, nicht zuletzt mit dem Aufheben der Verpflichtung zum Bereitstellen von Parkplätzen – der VCS unterstützt die Stossrichtung der Zersiedelungsinitiative, die am 10. Februar 2019 vors Volk kommt.



Die Ausbreitung von Wohnbauten hat negative Folgen auf die Umwelt.

Wir befinden uns in einem Teufelskreis, der uns direkt zu einer zubetonierten Schweiz sowie zu stundenlangen Verkehrsstaus führt. Zum einen fördert der ausufernde Strassenbau die immer grosszügigere Verteilung und Ausbreitung von Wohnbauten, Arbeitsplätzen und Freizeitanlagen. Zum andern legen wir wegen der Zersiedelung Tag für Tag längere Wege zurück und werden immer abhängiger vom Auto. In der Nähe des Arbeitsorts zu wohnen oder im Quartier einkaufen zu können, ist für viel zu viele Menschen heute ein Ding der Unmöglichkeit.

Alternativen zum Auto fördern

Die Initiantinnen und Initianten der Zersiedelungsinitiative fordern einen haushälterischen Umgang mit dem Boden und eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung nach innen – Anliegen, die der VCS Verkehrs-Club der Schweiz teilt.

Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) und das Bundesamt für Energie (BFE) kennen verschiedene Definitionskriterien für nachhaltige Quartiere und für «Siedlungsent-

wicklung nach innen» – im Zentrum stehen aber immer Dichte, funktionale Durchmischung und umweltverträgliche Mobilität. Solche Quartiere ermöglichen kurze Anfahrtswege, reduzieren das Verkehrsaufkommen und fördern Alternativen zum Auto.

Teure leere Parkplätze

Um deren Entwicklung zu unterstützen, setzt die Initiative etwa auf Verdichtung, die eine hohe Lebensqualität für die Bewohnenden gewährleistet. Und sie legt nahe, der Entstehung nachhaltiger Quartiere mit entsprechenden Bedingungen entgegenzukommen. Dabei geht es vor allem um die Verpflichtung zum Bereitstellen von Parkplätzen.

Zurzeit behindern praktisch alle Kantone die Entwicklung insofern, als sie eine Mindestanzahl Parkplätze pro Wohneinheit vorschreiben. Diese Plätze sind teuer, beanspruchen zu viel Platz – und bleiben oft unbelegt. Die Aufhebung würde es erlauben, die Anzahl Parkplätze den tatsächlichen Bedürfnissen anzupassen und den eingesparten Platz anderweitig zu nutzen (siehe auch S. 6).

Teufelskreis durchbrechen

Der Bedarf an nachhaltigen Quartieren und Wohnangeboten nimmt zu. Etwa ein Viertel der Schweizer Haushalte lebt ohne Auto, Tendenz steigend, und dank Ausnahmebewilligungen sind inzwischen auch immer mehr nachhaltige Quartiere entstanden. Die Initiative nimmt diese Nachfrage auf. Die Siedlungsentwicklung nach innen mit möglichst nachhaltigen Quartieren ist die einzige Möglichkeit, den Teufelskreis aus Zubetonierung und Zersiedelung zu stoppen. Ohne Auto an den Arbeitsplatz zu gelangen oder im Quartierladen einkaufen zu können, muss wieder zur Norm werden. ■

Yves Chatton ist beim VCS für politische Kampagnen zuständig und kümmert sich um den Bereich auto-freies/autoarmes Wohnen.

Was fordert die Initiative?

Die eidgenössische Volksinitiative «Zersiedelung stoppen – für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung» setzt auf die folgenden Massnahmen:

- Rahmenbedingungen für die Entwicklung nachhaltiger Quartiere deutlich verbessern.
- Siedlungsentwicklung nach innen anregen (Verdichtung) im Einklang mit hoher Lebensqualität.
- Schaffen neuer Bauzonen drosseln. Ausscheiden neuer Bauzonen nur dann zulassen, wenn eine andere, mindestens gleich grosse Fläche mit vergleichbarem potenziellem landwirtschaftlichem Ertragswert aus der Bauzone ausgezont wird.
- Bauen ausserhalb der Bauzonen auf die benötigten landwirtschaftlichen und standortgebundenen Bauten und Anlagen beschränken.

www.zersiedelung-stoppen.ch

Eine Überraschung, die Freude macht

Bereiten Sie Ihrem Nachbarn, einer guten Freundin oder Ihren Kindern eine Freude! Verschenken Sie Gratismitgliedschaften des VCS, und erhalten Sie dafür Rail Checks im Wert von 20 Franken.





Gratismitgliedschaft verschenken

Ein Jahr lang unbeschwert profitieren

Die beschenkte Person erhält bis Ende 2019 eine Gratismitgliedschaft des VCS und profitiert von den zahlreichen VCS-Dienstleistungen und allen Mitglieder-vorteilen. Danach entscheidet sie selbst, ob sie dabei bleibt. Die beschenkte Person muss über 18 Jahre alt sein und in einem anderen Haushalt wohnen.

Ihre Belohnung

Für die ersten fünf verschenkten Mitgliedschaften erhalten Sie je einen Rail Check im Wert von 20 Franken, einlösbar an allen Schaltern des öffentlichen Verkehrs. Alle VCS-Mitglieder können Mitgliedschaften verschenken.

Jetzt kostenlos verschenken!

Unter www.verkehrsclub.ch/schenken oder unter 031 328 58 58

Diese Aktion ist gültig bis am
31. Januar 2019.



Automatisiertes Fahren – der Blick in die Zukunft

Wie beeinflusst das automatisierte Fahren den Verkehr der Zukunft? Anette Michel wagt für das VCS-Magazin den Blick in die Kristallkugel und sieht darin zwei völlig unterschiedliche Verkehrswelten im Jahr 2080. Ausserdem lesen Sie im Dossier, wie Verkehrsexperte Thomas Sauter-Servaes die Situation einschätzt, wie sich eine Fahrt ohne Chauffeur anfühlt und wie sich der VCS künftig ins Thema einbringen will.



© Atelier Müller Lütolf/Pasquale Herren

VERKEHR 2080 – SZENARIO 1

Ein komfortables Leben im Privatauto

oben auf eine Agglomeration, es ist vielleicht Zürich. Kleine, grüne Flecken sind durchsetzt mit Strassen und Häusern, so weit unser Auge reicht. Die Kugel zoomt ins Stadtzentrum. Hier sehen wir unzählige, grosse Autos zwischen den Häusern. Sie stehen dicht an dicht, in jeder der grosszügigen Strassen. Vereinzelt sind auch Menschen auf Streifen am Rande einiger der Strassen unterwegs.

Jetzt nimmt uns die Kugel mit in eines der Fahrzeuge. Es gehört Guy, der sich gerade per Videochat mit seiner Arbeitskollegin Vanessa unterhält. Da, wo Autos früher Steuerräder hatten, ist Vanessas Gesicht auf einem Monitor zu sehen. Überhaupt erinnert das Innere von Guys Auto kaum an die Autos, wie wir sie heute kennen. Es sieht eher aus wie ein kleines Studio: mit einer Arbeitsfläche für den Laptop, zwei drehbaren Sesseln und einer Minibar. Es verfügt sogar

Die Nebel in unserer Kristallkugel lichten sich. Wir blicken von

über eine Toilette und eine zweite Etage mit einem Bett.

Guy fehlt es darin an nichts, und um das Lenken muss er sich nicht kümmern. Sein vollautomatisiertes Auto bringt ihn selbständig zum Zielort. Um Zusammenstösse zu verhindern, kommuniziert es mit den anderen Fahrzeugen über eine digitale Schnittstelle. Das klappt sehr gut. Das Autofahren ist viel sicherer als heute – und auch sonst attraktiver. Seine vielen Stunden im Stau nimmt Guy entsprechend locker in Kauf.

Weniger Häuser, breitere Strassen

Guy und Vanessa wohnen, wie alle ihre Arbeitskolleginnen und Arbeitskollegen, auf dem Land. Warum auch nicht – die Zeit unterwegs kann ja sinnvoll genutzt werden. Guys neuer Wagen verfügt zudem über die modernste ruckelfreie Fahrtechnologie. Seither wird ihm während der Fahrt zum Glück kaum noch übel – er könnte Tag und Nacht im Auto verbringen. Ein Bekannter von Guy und Vanessa hat kürzlich gar seinen festen Wohnsitz aufgegeben und sich statt-

dessen ein besonders komfortabel ausgestattetes Fahrzeug geleistet. Er wohnt jetzt darin.

Vor vielen Jahren haben die Stadtplanerinnen damit angefangen, unbewohnte Häuser abzureissen und die Strassen, wo immer möglich, zu verbreitern. Trotzdem platzen sie aus allen Nähten, sodass sich Guy und Vanessa bisweilen ein schnelleres Vorwärtkommen wünschen. «Gut, bekommen die Autobahnen bald ein drittes Stockwerk», hören wir Guy in Richtung Monitor sagen. «Ja, unbedingt. Gottseidank sind die Strassen immerhin nicht mehr so eng wie vor 50 Jahren», tönt die Antwort von Vanessa aus dem Bildschirm.

Zusatzaufgaben für das Auto

Guy schaut auf die digitale Zeitanzeige. Soeben fährt zu Hause sein Zweitauto los, um Doggy, seine Dänische Dogge, an den Waldrand zu bringen. Auf dem Weg wird es die bestellten Einkäufe beim Grossverteiler abholen. «Keine Ahnung, wie das die Menschen früher alles selber erledigt haben», sagt Guy zu sich.



Grossvater früher über Staus geärgert hat. Zum Glück hat heute niemand mehr ein Privatauto», hören wir Vanessa zu einem älteren Herrn sagen, der vor wenigen Minuten zugestiegen ist und sich neben ihr hingesetzt hat.

Gärten, Cafés und Hühnerställe

Jetzt stoppt der Bus, um einem Mann auf einem Cargovelo den Vortritt zu gewähren. Vanessa erkennt Guy, ihren Arbeitskollegen. Auf der Ladefläche seines Velos transportiert er Kartoffeln, Zucchini und Tomaten. Offenbar ist Erntezeit in seinem Gemüsegarten, den er mit Freunden am Standort eines früheren Parkfeldes betreibt. Nebst Gärten säumen Strassencafés, Pärke oder Hühnerställe die Verkehrszonen.

Optimierte Routen

Vanessa ruft sich das Strassenverkehrsgesetz in Erinnerung, das sie in der Schule auswendig lernen musste. Das war nicht schwierig – es besteht nur noch aus zwei Artikeln: «Stärkere Verkehrsteilnehmende gewähren schwächeren Ver-

kehrsteilnehmenden den Vortritt» und «Es gilt allgemeine Rücksichtnahme».

Da Menschen grundsätzlich Vortritt vor motorisierten Fahrzeugen haben, fährt Vanessas Bus nie schneller als 25 Kilometer pro Stunde und manövriert vorsichtig. Trotzdem erreicht Vanessa nach 15 Minuten das Historische Museum. Da es auf den Strassen keinen Stau gibt und die Routen ohne fixen Fahrplan optimiert werden, sind die geteilten Fahrzeuge zwar nicht schnell, dafür aber effizient unterwegs.

Vanessa steigt aus. Sie will sich eine Sonderausstellung ansehen, in der Requisiten des früheren Verkehrswesens zu sehen sind: Ampeln, Verkehrsschilder, Mittelinseln, Schablonen für Markierungen, Blitzkästen und Modelle von Über- und Unterführungen oder Parkhäusern.

Anette Michel

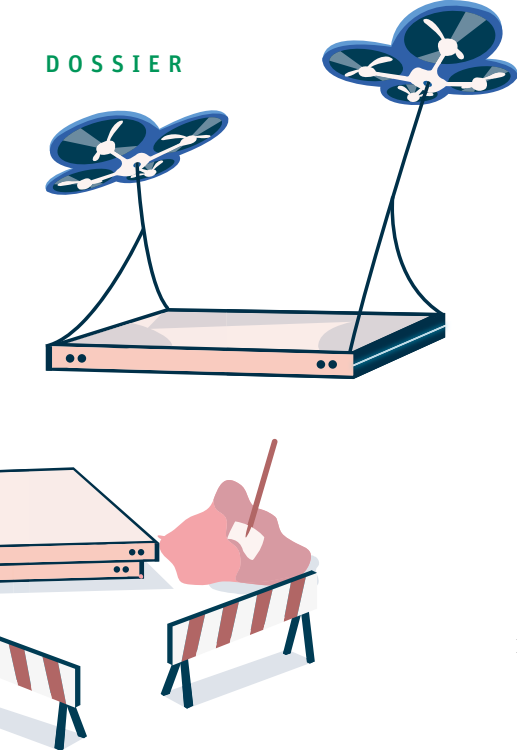
Anette Michel ist beim VCS für das Thema Digitalisierung im Verkehr zuständig. Privat ist sie am liebsten auf einem ihrer analogen Velos unterwegs.

Digitalisierung im Verkehr

Autos verfügen bereits heute über verschiedene Assistenzsysteme: z. B. Brems-, Spurhalte-, Parkassistent. Auf der Autobahn sind einige Autos technisch dazu in der Lage, führerlos zu fahren. In vollständig automatisierten Fahrzeugen wird es keine Fahrerin, keinen Fahrer mehr brauchen – es werden ausschliesslich Passagiere drinsitzen.

Da die Zeit im Auto für andere Dinge genutzt werden kann, dürfte einerseits das Autofahren attraktiver werden und der Verkehr zunehmen. Andererseits ermöglicht die Digitalisierung verstärkt die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen (Carsharing, Carpooling). Je nachdem, ob und wie diese Entwicklungen realisiert werden, sieht die Verkehrswelt der Zukunft sehr unterschiedlich aus.

In der Schweiz sind bereits erste automatisierte Fahrzeuge unterwegs. Nebst Sitten (siehe Bericht Seite 22) betreiben beispielsweise die Verkehrsbetriebe Schaffhausen einen selbstfahrenden Bus, der im normalen Mischverkehr unterwegs ist. Zudem planen sie, bis 2027 die gesamte Busflotte zu elektrifizieren. In der Ausgabe 4/2018 berichtete das VCS-Magazin über ein Pilotprojekt in Marly mit einem automatisierten Shuttle der Freiburger Verkehrsbetriebe.



«Eine Allianz der Willigen wird nichts bringen»

Interview: Nelly Jaggi

Eine hocheffiziente Taxirepublik oder eine rollende Wand auf der Strasse? In welche Richtung der Verkehr der Zukunft geht, hängt auch davon ab, was wir als Gesellschaft wollen, sagt Verkehrsexperte Thomas Sauter-Servaes im Gespräch mit dem VCS-Magazin.

VCS-Magazin: Thomas Sauter-Servaes, was meinen wir, wenn wir über die Digitalisierung des Verkehrs sprechen?

Thomas Sauter-Servaes: Das ist eine schwierige Frage. Früher war es einfach: Wenn ich Auto fahre, bin ich Autofahrer, und wenn ich den ÖV nutze, bin ich ÖV-Nutzer. Die Digitalisierung bietet mir das Verknüpfen und das Nebeneinanderstellen von verschiedenen Verkehrsmitteln in einer Form, die es früher nicht gab. Wir Verkehrsplanerinnen und -forscher haben die Hoffnung, dass damit das typische habitualisierte Verhalten des Automobilbesitzers aufgebrochen wird.

Menschen sind in Bezug auf ihr Verkehrsverhalten Gewohnheitstiere?

Sascha Lobo, einer der grossen Vorreiter der Digitalisierung, hat einmal geschrieben: «Bequemlichkeit schlägt alles.» Ein anderes grosses Thema ist die Automatisierung. Was wir im Moment machen, ist absolut ineffizient. Fahrzeuge stehen 95 Prozent der Zeit herum und wenn nicht, sitzt meistens eine Person alleine drin. Wir haben kein Infrastrukturproblem, wir haben ein Fahrzeugauslastungsproblem. Sollten wir eine Taxirepublik mit selbstfahrenden Fahrzeugen schaffen, könnten wir die Kapazitäten viel besser nutzen.

Ab wann muss ich bei uns mit selbstfahrenden Autos rechnen?

Jede Zahl, die ich nennen würde, wäre falsch. Aber sie werden wahrscheinlich

viel schneller kommen, als wir uns das vorstellen können. Gleichzeitig haben wir eine riesige Bestandsflotte, die sehr ressourcenintensiv in der Herstellung war. Es wird Zeiträume geben, in denen sich die beiden Fahrzeugtypen überschneiden. Eine Zeitangabe ist ohnehin nicht notwendig. Selbstfahrende Fahrzeuge werden kommen. Wir müssen auf Vorrat denken, damit wir als Stadtplanende nicht überrollt werden.

Beim automatisierten Fahren denkt man oft an ein Worst-Case-Szenario

«Wir haben kein Infrastrukturproblem, wir haben ein Auslastungsproblem.»

mit einer drastisch ansteigenden Zahl an Privatfahrzeugen.

Das ist die grosse Frage. Das eine Bild ist, dass jeder ein eigenes selbstfahrendes Fahrzeug hat. Er teilt es vielleicht mit seinen Familienmitgliedern, aber es gibt extrem viele Leerfahrten, weil das Fahrzeug zwischen den wenigen Nutzern pendelt.

Das Gegenteil wäre effizienter Verkehr mit wenigen, geteilten Fahrzeugen?

Es gibt noch ein mittleres Szenario. Wir haben keine Privatfahrzeuge mehr, sondern Flottenfahrzeuge. Aber wir haben verschiedene Flotten, die im Wettbewerb

gegeneinander antreten. Beim dritten Szenario gibt es einen Wettbewerb, aber nur um den Markt: Die Stadt schreibt den kompletten automobilen Mobilitätsservice für das Stadtgebiet aus und sucht einen Taxibetreiber. Jetzt kommt es darauf an, wie sich die Situation zwischen diesen Polen entwickelt. Und das ist sehr stark davon abhängig, was wir als Gesellschaft wollen.

Wenn Sie sagen, es sei schwierig, die Gewohnheiten der Menschen zu ändern, sehe ich leider nur eine Richtung.

Wenn dieser Taxibetreiber so gut ist, dass ich mein eigenes Auto nicht vermissem, dann glaube ich schon, dass wir eine Chance haben, das Privatfahrzeug abzulösen. Der einzige Vorteil, den ein Privatauto in Zukunft haben kann, ist, dass es ein rollendes Lager ist – ich kann zum Beispiel meinen Skisack einfach drinnen lassen. Wenn ich ein Flottenfahrzeug habe, das extrem günstig ist, und ich mir immer genau das Modell rufen kann, das ich brauche, wird es spannend.

Wie sieht die Zukunft in ländlichen Gegenden aus?

Ich glaube schon, dass wir da eine Art Zweiteilung sehen werden. Es wird in den Städten relativ schnell gehen, auf dem Land werden wir noch länger von Menschen gelenkte Verbrennungsfahrzeuge sehen.



Wo könnte der VCS die Hebel ansetzen, um dem Worst-Case-Szenario Einhalt zu gebieten?

Vermeiden, Verlagern und Verbessern hat bisher nicht funktioniert. Die Motorteknologie wurde verbessert. Was haben wir uns dafür gegönnt? Mehr Komfort und grössere Fahrzeuge. Verlagern hat nicht funktioniert, wir haben immer noch einen stark dominierenden Anteil an motorisiertem Individualverkehr. Vermeiden schon gar nicht, weil wir immer mobiler werden und mehr Verkehr erzeugen.

Ich verzichte auf mein eigenes Auto, und das führt dazu – sagt Mobility –, dass ich pro Jahr 3000 Franken sparen kann. Diese 3000 Franken werden jedoch wieder für Konsum genutzt. Fliege ich dafür zwei Mal pro Jahr nach Bali, haben wir noch mehr CO₂-Emissionen. Wir werden ans Portemonnaie der Leute müssen. Das ist natürlich unbeliebt. Aber nur mit Einforderung der echten Kosten, die bislang von Natur, Gesellschaft und unseren Enkeln beglichen werden, kann der Verkehr von morgen einigermassen lebensverträglich sein.

Aber niemand verzichtet gerne ...

Wenn jeder von Tür zu Tür transportiert werden will, dann haben wir eine rollen-

de Wand auf den Strassen. Allein eine Allianz der Willigen wird nichts bringen. Das wird nicht über Anreizsysteme funktionieren, sondern nur, wenn es harte Vorschriften gibt. Und harte Vorschriften funktionieren meist nur übers Portemonnaie.

Und wir landen bei einer Zweiklassenmobilität ...

Und damit bei der sozialen Frage: Wieviel Mobilität braucht der Einzelne? Ist es unfair, wenn nur jemand, der viel Geld hat, durch die Gegend fliegen kann? Diese Aspekte können Verkehrsplanerinnen nicht alleine lösen. Im Mobilitätsbereich müssen wir zuvorderst dafür sorgen, dass wir den Schaden, den wir anrichten, auch bezahlen müssen. Wenn sich dann gewisse Leute nicht mehr bewegen können, müssen wir uns überlegen, was mit unserem System generell nicht stimmt.

Denjenigen, die sich die Automobilität in Zukunft nicht mehr in der heutigen Form leisten können, muss man neue Möglichkeiten bieten. Man muss die Stadtbewohnerinnen fragen, in welchem Szenario sie leben wollen. Die Antwort ist wahrscheinlich einfach: Alle wollen eine grüne, leise und sichere Stadt. Wir hätten die Möglichkeit, unsere Städte in diese Richtung zu entwickeln, wenn

wir die Technologien genau so einsetzen würden. Das heisst aber auch, dass gewisse Bedingungen erfüllt werden müssen.

Der VCS braucht also eine klare Vorstellung, wie die Mobilität künftig aussehen kann?

Und muss dann aufzeigen, dass wir im Moment verschiedene technologische Antworten haben, die genau darauf abzielen.

Es ist ja nicht alles negativ. Gerade in Städten besitzen immer weniger Menschen ein Privatauto.

«Wenn jeder von Tür zu Tür transportiert werden will, dann haben wir eine rollende Wand auf den Strassen.»

Das ist bestimmt ein Einfallstor für die neue Mobilität. Aber die ganzen Bausteine müssen so gut zusammenspielen, dass sie ein eigenes Auto emotional und funktional ersetzen können. Und ein Auto ist eben immer noch der maximale Komplexitätsreduzierer – es macht das Leben extrem einfach.

Müssten wir nicht alle unsere Mobilität einschränken?

Mobilität heisst für mich, einen Möglichkeitsraum zu generieren. Mobilität muss ja nicht physisch sein. Schaffen wir es, so gut zu werden, dass wir uns in virtuellen Räumen treffen können? Bleibt die grosse Frage, was mit der Zeit passiert, die wir einsparen. Holen wir dann den Oldtimer aus der Garage ...

... und machen eine Spritztour über die Alpenpässe?

Exakt. Diese systemische Betrachtung ist so extrem komplex, dass ich es gefährlich finde, wenn wir sagen, wir müssen an dem Faden ziehen und das und das passiert. Es wird mit Sicherheit keine einfachen Antworten geben. ■



Thomas Sauter-Servaes ist Leiter des Studiengangs Verkehrssysteme an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur.



Willkommen an Bord!

Von Camille Marion

In Sitten sind seit 2016 zwei kleine elektrische Shuttlebusse unterwegs. Das Projekt «SmartShuttle» erforscht Mobilitätslösungen in Gebieten, die nicht ÖV-erschlossen sind. VCS-Redaktorin Camille Marion hat das Angebot getestet.



© Camille Marion

Fahrer Alex sorgt mit seinen freundlichen Erklärungen dafür, dass sich die Passagiere wohlfühlen.

Mein erster Testversuch der autonomen Shuttlebusse in Sitten verläuft wenig erfolgreich. An einem Oktobermontag komme ich am Bahnhof an, geblendet von einer für diese Jahreszeit kräftigen Sonne. Die Fahrt ab Bern habe ich genutzt, um mich über das von Post-Auto in Zusammenarbeit mit der Stadt Sitten, dem Kanton Wallis und der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne initiierte Projekt zu informieren. Geschichte, Inbetriebnahme, Tests, Strecken, technische Details: Ich bin perfekt über «SmartShuttle» informiert und bereit loszulegen. Nur ein klitzekleines Detail ist mir entgangen: Die Busse fahren am Montag nicht.

Lektion eins: Man sollte sich gut informieren, bevor man sich für eine Reportage

auf den Weg macht. Und was auch immer dann passiert, man muss positiv bleiben. Also: Dieser erste Versuch hat mir gezeigt, wo ich den Shuttlebus nehmen muss, wenn ich in ein paar Tagen – hoffentlich etwas «smarter» – wiederkomme.

Einen Fahrer hat es trotzdem

Beim zweiten Versuch klappt es reibungslos. An der Haltestelle «Gare de Sion» schaue ich auf die Smartphone-App und sehe, dass sich der Shuttle aktuell an der Place du Midi befindet, drei Haltestellen weiter. Sobald der Shuttlebus auftaucht, zücke ich mein Smartphone, um ihn zu fotografieren. Sein moderates Tempo ist ideal, um ihn von allen Seiten im Bild einzufangen. Ich spiele kurz mit dem Gedanken, mich auf die Strasse zu legen, um das perfekte Foto zu machen und gleichzeitig das System der Hinderniserkennung zu testen. Immerhin besteht ein Vorteil des autonomen Fahrzeugs ja gerade darin, dass es keinen Fahrer hat, der mich zweifellos für verrückt halten würde.

Lektion zwei: Es hat immer einen Fahrer in den fahrerlosen Fahrzeugen. Zum Glück habe ich darauf verzichtet, mich als Extremfotografin zu betätigen ... Ich lerne Alex kennen, den Sicherheitschauffeur, der mir erklärt, dass das Gesetz seine Anwesenheit an Bord vorschreibt. Seine Aufgabe ist es, sicherzustellen, dass sich der Bus problemlos in den Verkehr einfügt – und in Situationen, die der Shuttle noch nicht vollständig beherrscht, ein bisschen nachzuhelfen.

Sicher und angenehm

Der Bus verfügt über elf Sitzplätze und seine grossen Fenster bieten eine schöne 360-Grad-Rundsicht. Zwei Passagiere

sind bereits an Bord. Die Atmosphäre ist herzlich, und nachdem der Grund meiner Mitfahrt geklärt ist, hat jeder seine kleine Anekdote zu bieten. Die anderen Reisenden sind Stammgäste; sie nehmen den Bus jede Woche und sind von diesem Verkehrsmittel überzeugt. Alex beantwortet meine Fragen geduldig und untermalt die Fahrt mit spannenden Details. In etwas mehr als 15 Minuten hat der Shuttlebus die Schleife von anderthalb Kilometern absolviert, und alle bleiben für eine zweite Runde an Bord.

Jetzt geht es auf die andere Rundstrecke, die durch die Altstadt führt. Nachdem zwei Passagiere aus Solothurn zugestiegen sind, zwingt sich der Bus über eine kleine Brücke und schlängelt sich durch die Gassen der Fussgängerzone. Alle halten den Atem an, als er an einer äusserst engen Stelle die hohen, sichtbehindernden Mauern rund um uns streift, dann gehen die Gespräche in einem fröhlichen Gemisch aus Deutsch und Französisch weiter.

Seit der Inbetriebnahme vor zwei Jahren haben die Shuttlebusse in Sitten mehr als 40 000 Passagiere transportiert. Viele Einheimische haben das System getestet, gleichzeitig wurde der Bus zum Touristenmagneten und zog auch interessierte Firmen an. Abgesehen von ein paar harmlosen kleinen Zwischenfällen sind die Erfahrungen positiv. Die elektrischen und zumindest bis Ende 2019 kostenlosen Shuttlebusse sind eine gute Alternative für Routen, die für den konventionellen ÖV nicht zugänglich sind. ■

«SmartShuttle» Sitten

- www.postauto.ch/smartshuttle
- App: «SmartShuttle» (kostenlos)



Chancen packen – Risiken senken

Von Myriam Holzner

Die Digitalisierung wird (auch) die Mobilität stark verändern. Vertreterinnen und Vertreter der VCS-Sektionen diskutierten Chancen und Risiken sowie mögliche Massnahmen, um die Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeit zu lenken.

Dreimal jährlich tauschen sich die Sektionen und das Zentralsekretariat des VCS Verkehrs-Club der Schweiz aus, diskutieren Positionen, Prioritäten und mehr. An ihrer letzten Sitzung dieses Jahres stand die Digitalisierung zur Debatte. Thomas Sauter-Servaes, Leiter des Bachelorstudiengangs Verkehrssysteme an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW), führte ins Thema ein (siehe auch Interview Seiten 20 und 21).

Der Experte zeigte einprägsam auf, wie stark die Digitalisierung unser tägliches Leben bereits verändert hat und dies weiterhin tun wird – immer schneller. «Die Entwicklung im digitalen Bereich vollzog sich zuletzt sehr viel rascher als jene im Verkehr», sagte Sauter-Servaes und demonstrierte dies anhand der Entwicklungspfade von Computern, VW Golf und ICE. «Während sich beim Übergang vom VW Golf IV auf den Golf V nur die Aufhängung der Hinterradachse und das Design leicht veränderte, wurde im gleichen Zeitraum die Rechengeschwindigkeit des weltbesten Supercomputers ins Massenprodukt «Playstation 3» integriert. Die Angebotsqualität des ICE 1 blieb in dieser Zeit unverändert.»

Automatisiertes Fahren im Fokus

Die Szenarien, wie die Digitalisierung die Mobilität, den daraus resultierenden Verkehr, aber auch die Raumentwicklung beeinflussen könnte, sind längst nicht alle wünschenswert (vgl. Artikel Seiten 16 bis 19) – dieser Meinung waren die rund 40 anwesenden Vertreterinnen der Sektionen, aber auch Fachexperte Sauter-Servaes.

Allein die Entwicklung hin zu selbstfahrenden Fahrzeugen kann je nachdem zu mehr Verkehr führen oder weniger. Zentrale Frage hierbei: Werden die Menschen die vollautomatisch fahrenden Fahrzeuge teilen, oder bleibt das Privatauto die Regel – aus Gründen wie Bequemlichkeit oder Individualität?

Angeregte erste Diskussion

Wohl ergeben sich aus selbstfahrenden, miteinander kommunizierenden Fahrzeugen grosse Chancen: neue effiziente Verkehrssysteme, die Platz und somit Strassenraum sparen, ideale Ergänzungen des Öffentlichen Verkehrs in der Peripherie, mehr Sicherheit im Verkehr sowie mehr Teilhabe an der Mobilität auch durch Kinder oder behinderte Menschen.

Neben diesen und weiteren Chancen zeigten sich in der Diskussion auch grosse Risiken: Weil das Reisen respektive Pendeln noch bequemer wird und in dieser Zeit auch gearbeitet oder geschlafen

Der VCS wird im Frühling 2019 seine Forderungen in einem Positionspapier bündeln.

werden kann, fährt der Mensch noch häufiger und noch weiter, was wiederum die Zersiedelung weiter ankurbeln und den Verkehr vervielfachen könnte. Die weiterhin «analogen», für automatisierte Fahrzeuge unberechenbaren Fussgänger und Velofahrerinnen «stören» das digitalisierte Verkehrssystem – sie könnten dadurch weiter verdrängt werden.



Die Sektionsvertreterinnen und -vertreter nennen vielfältige Chancen und Risiken – die Flipcharts halten sie fest als Basis für das Positionspapier Digitalisierung.

Fundierte VCS-Position im Frühjahr

Für die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter des Zentralsekretariats und der Sektionen war deshalb klar: Es braucht eine geeignete, vorausschauende Reglementierung. Nur so lassen sich die Chancen packen und die Risiken minimieren.

Der VCS wird sich in den nächsten Monaten weiter mit der Thematik auseinandersetzen und im Frühling 2019 seine Forderungen in einem Positionspapier bündeln. Das VCS-Ziel ist klar: Ein ressourcenschonender Verkehr auf Basis nachhaltiger Antriebe schont Umwelt und Klima und gibt Mensch und Natur den ans Auto verlorenen Platz zurück für mehr Lebensqualität. ■

Myriam Holzner ist Teamleiterin Kommunikation und Sensibilisierung – als technikaffine Naturwissenschaftlerin interessiert sie sich sehr für die Digitalisierung.

Glarner Quickies

Einfach mal kurz weg. Durchatmen. Glarner Bergluft einatmen. Geniessen. Die «Glarner Quickies» sind Kurzaufenthalte vollgepackt mit touristischen Höhepunkten für Gäste, die es schnell mögen, wenn es um die Anreise geht, und entspannt, wenn es um die Erholung geht. In gerade mal einer Stunde ab Zürich finden sich Quickie-Gäste in einer komplett anderen Welt mitten im Naturparadies der Glarner Alpen wieder. Vier verschiedene «Winter-Quickies» erwarten Sie in den Erlebnis- und Ferienregionen Braunwald, Elm, Glarus Nord und Glarus Stadt/Klöntal.

Lassen Sie sich verführen auf www.glarnerland.ch.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 10% Rabatt

auf alle «Winter-Quickies» 2018/2019 frei nach Wahl für 2 Personen. Nicht gültig

für Gruppenbuchungen. Das Angebot

ist gültig für Buchungen bis 28. Februar 2019.

Buchen: Nur online buchbar auf www.glarner-quickies.ch mit dem Code «VCS-Quickie».

Schweizer Handwerkskunst aus Schweizer Holz

Weil sie sich über ein übles Plastikteil nervte, erfand Michèle Schneeberger unter dem Label Holzlöffel.ch ein altbekanntes Utensil neu: den Schuhlöffel. Die ökologischen und nachhaltigen Holzlöffel sind Unikate und werden mit grösster Sorgfalt und Liebe zum Detail aus Schweizer Holz in einer kleinen Schreinerei in der Innerschweiz handgefertigt. Den stylischen Schuhlöffel gibt es als 50 cm langes, praktisches Original. Mit dem extralangen Schuhlöffel lassen sich die Schuhe bequem und fast ohne sich zu bücken anziehen.

Für unterwegs, ob in der Handtasche oder dem Reisegepäck, ist der extrakleine, leichte Shorty gedacht. Mit einem Lederband ausgestattet werden die Holzlöffel unverpackt geliefert – ganz ohne Plastik.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Die Holzlöffel Original

und Shorty sind je in Kirschbaum oder Nussbaum mit 15% Rabatt zum Preis von Fr. 75.65 statt 89.– und Fr. 50.15 statt 59.– erhältlich. Das Angebot gilt bis zum 16. Dezember 2018 oder solange Vorrat.

Bestellen:

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

Kursbuch 2019 – jetzt aktuell



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Jetzt bestellen

und das Kursbuch nach Hause geliefert bekommen. Senden Sie uns die Karte auf der vorderen Umschlagseite oder bestellen Sie im Internet unter www.verkehrsclub.ch/kursbuch, per Mail an kursbuch@verkehrsclub.ch oder per Telefon unter 031 328 58 58. Der Preis beträgt Fr. 19.80.–, Versandkostenanteil Fr. 6.90.–.

Der Fahrplanwechsel findet am 9. Dezember 2018 statt. Bestellen Sie jetzt das Kursbuch 2019, welches auch die Fahrplanänderungen auf der Nord-Süd-Achse während der Bauarbeiten auf der Strecke Zug–Arth-Goldau abbildet (mehr Infos dazu auf Seite 4). Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, welche sämtliche Zug-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖVs übersichtlich abbil-

den, lassen sich Reisen besonders praktisch planen. Nach dem grossen Erfolg der Neuauflage im Vorjahr wird auch das Kursbuch 2019 wiederum von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. Mitglieder können ihr Kursbuch direkt beim VCS bestellen und erhalten es gegen Rechnung bequem nach Hause geliefert.

Fantastische Reisen im Weltall

Unternehmen Sie einen Weltraumspaziergang, von dem Astronauten nur träumen können. Fliegen Sie in die Ringe des Saturns, auf den Mars oder zum Mond und staunen Sie über den aktuellen Nachthimmel – mit Livekommentar. Von Dezember bis zum 6. Januar 2019 erzählen wir zudem auf der Kuppel des Planetariums die Weihnachtsgeschichte: ein Adventserlebnis für die ganze Familie.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 20% Rabatt auf den Eintritt für Erwachsene und Kinder sowie Studenten und Lernende im Verkehrshaus. Tickets nur mit Angabe des Promocodes VCS1819 im Online-Shop unter www.verkehrshaus.ch erhältlich. Angebot gültig bis und mit 6. Januar 2019.



©ZVG



©ZVG

Schwingerkalender 2019

Fotograf Rolf Eicher war live für Sie dabei und hat die spektakulärsten Momente der Schwingsaison für die Ewigkeit festgehalten. Der Schwingerkalender zeigt das vergangene Jahr auf 61 Bildern aus allen Regionen der Schweiz. Erleben Sie echte Schweizer Volks- und Festkultur. Seien Sie dabei an

epischen Zweikämpfen, bitteren Niederlagen und süssen Siegen! Mit dem Kauf leisten Sie zudem einen Beitrag an den Nachwuchs – von jedem verkauften Kalender gehen 5.– an den Hilfsfonds des Verbands und der Eidgenössischen Schwingerhilfskasse.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten den Schwingerkalender 2019 zu einem Spezialpreis von Fr. 20.– zzgl. Porto Fr. 9.–. Gültig solange Vorrat.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/bonus. Hier finden Sie auch viele weitere interessante Bücher aus dem Werd & Weber Verlag.

Clever durchorganisiert

Die Rucksäcke der Giga-Serie von Deuter – wie die Modelle Giga oder Gigant – richten sich an urbane Pendlerinnen und Pendler, die gut organisiert im Alltag unterwegs sein wollen. Mit dem praktischen integrierten Ordnungssystem ist der Rucksack für Schule, Uni und Büro erste Wahl – dieses geräumige, tragbare Büro bietet Platz für Ordner, Laptop, Bücher und Notizblock. Ausserdem sorgt das Airstripes-Rückensystem für die nötige Belüftung des Rückens und ergonomisch geformte Schulterträger bieten viel Tragekomfort. So kommt man selbst an stressigen Tagen nie ins Schwitzen. Volumen Giga: 28 Liter. Volumen Gigant: 32 Liter.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Der Rucksack Deuter Giga ist in der Farbe midnight-lion zum Preis von Fr. 75.65 statt 89.– erhältlich. Der Rucksack Deuter Gigant ist in der Farbe blueline check zum Preis von Fr. 92.65 statt 109.– erhältlich. Beide Rucksäcke solange Vorrat.

Bestellen: Unter www.vcs-boutique.ch, Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

VCS-Mitglieder profitieren bis am 16. Dezember 2018 von 15% Rabatt auf das gesamte Sortiment der VCS-Boutique.



©ZVG



© zvg

Braunwald in der Pferdekutsche erleben

Braunwald, die Sonnenterrasse hoch über dem Alltag, bietet sich im Sommer und im Winter für Erlebnisse der besonderen Art an. Erleben Sie das familienfreundliche Ski- und Schlittelgebiet oder geniessen Sie eine gemütliche Fahrt mit der Pferdekutsche durchs autofreie Bergdorf im schönen Glarnerland, vorbei an den weitverstreuten Bauernhöfen im typischen Glarner Baustil, an schmucken Chalets, immer mit der imposanten Bergkulisse als treuer Begleiter.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Als VCS-Mitglied profitieren Sie von 20% Rabatt auf halbstündige oder stündige Kutschenfahrten. Gültig bis zum 31. März 2019.

Bestellen: Bitte melden Sie sich unter info@braunwald.ch oder – bei Spontanentscheid – vor Ort an.

Weihnachtsangebot: 2 für 1 Hotelcard

Warum nur den Liebsten eine Freude machen, wenn auch Sie sich einen Wunsch erfüllen können? Beschenken Sie sich zu Weihnachten selbst – mit der Hotelcard und profitieren Sie von bis zu 50% Rabatt in den schönsten Hotels der Schweiz und des angrenzenden Auslands.



© zvg

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Als VCS-Mitglied profitieren Sie exklusiv von unserer 2-für-1- Weihnachtsaktion: Sichern Sie sich Ihre persönliche Hotelcard für Fr. 69 statt 99.–. Wenn Sie vor dem 20. Dezember 2018 bestellen, sparen Sie nicht nur Fr. 30.–, sondern erhalten zusätzlich kostenlos eine zweite Hotelcard zum Weiterschicken.

Bestellen: www.hotelcard.ch/vsc-xmas18 oder telefonisch unter 0800 083 083 (Rabattcode vsc-xmas18)



© zvg

Bikefinder 1 Jahr gratis

Wurde Ihr Velo oder E-Bike gestohlen oder wissen Sie nicht mehr, wo Sie es abgestellt haben? Mit dem «Bikefinder» finden Sie es wieder. Der VCS offeriert zusammen mit seinem Partner «Suisse Velo» allen Mitgliedern den «Bikefinder» im ersten Jahr gratis. Danach kann das Angebot für nur Fr. 15.– für fünf Jahre verlängert werden. Mit der Variante «Bikefinder plus» ist zudem das Velo oder E-Bike gegen Diebstahl und Beschädigung versichert, die Variante «Bikefinder plus & Assistance» schliesst die Pannenhilfe mit ein. Alle Infos und Preise der Zusatzleistungen unter www.verkehrsclub.ch/bikefinder oder Tel. 031 328 58 11.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: «Bikefinder» 1 Jahr gratis, Verlängerung für 5 Jahre für Fr. 15.–.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/bikefinder. Sie erhalten per Post eine Vignette, mit der darauf eingetragenen «Suisse Velo ID» können Sie sich unter www.suisse-velo.ch registrieren.

Der VCS ist zwei weitere Jahre zügig unterwegs

Thurgau



Seit fünf Jahren ist nun der Turbo-Gelenktriebwagen, getauft auf den Namen Bischofszell, mit der sympathischen VCS-Werbung auf dem Motorblock auf den Ost-

schweizer Schienen unterwegs. Finanziert wird das Ganze durch die VCS-Sektionen St. Gallen/Appenzell, Schaffhausen und Thurgau. Normalerweise läuft ein Werbe-

vertrag nach fünf Jahren aus. Da die auffällige Folie noch immer intakt ist, haben wir beschlossen, die Werbeaktion um zwei Jahre zu verlängern. Die transportierte Botschaft ist ja aktueller denn

je: Frische Ideen bezüglich unserer Mobilität sind gefragt, um die längst Tatsache gewordene Klimaerwärmung zu bremsen. ■

Abstand ist Anstand

Immer wieder werden Velofahrende von Autos und Lastwagen mit zum Teil hoher Geschwindigkeit viel zu nah überholt. Durch den Sog, den das Motorfahrzeug auslöst, können die Radelnden ins Schwanken kommen und verunfallen. Während das Schweizer Gesetz lediglich vorschreibt, gegenüber Radfahrenden sei «genügend» seitlicher Abstand einzuhalten, kennt z. B. Frankreich

seit 1958 Mindestabstände beim Überholen von einem Meter innerorts und 1,5 Metern ausserorts.

Die VCS-Sektion Thurgau unterstützt die von Pro Velo Thurgau angestossene Abstands-Kampagne. Auch bei uns sollen beim Überholen grössere seitliche Abstände eingehalten werden (müssen), um die Sicherheit der schwachen Verkehrsteilnehmenden zu erhöhen.

Peter Wildberger



Der «VCS-Zug» kann weiterhin täglich angetroffen werden.

Zwei VCS-Köpfe neu im Parlament

Alle vier Jahre findet im Kanton Zug der «Super Wahlsonntag» statt, an dem auf Kantons- und Gemeindeebene Exekutiven und Legislativen erneuert werden. Am vergangenen 7. Oktober hatte der VCS einigen Grund, sich zu freuen.

Wie erwartet haben die Zuger Wählerinnen und Wähler kein politisches Erdbeben ausgelöst. Die Enttäuschung der linken Parteien über den Verlust von zwei Sitzen im Regierungs- bzw. im Stadtrat wurde durch den Gewinn von drei Mandaten im 80-köpfigen Kantonsrat einigermaßen aufgewogen.

Noch ist sehr ungewiss, wie sich die neuen politischen Verhältnisse auf die Arbeit der VCS-Sektion Zug auswirken werden und ob die umweltfreundliche Mobilität es in der neuen Legislaturperiode auf die Agenda des Kantonsparlaments schafft. Spe-

ziell interessiert uns natürlich, wie sich die Zusammenarbeit mit dem neuen Vorsteher der Baudirektion gestalten wird. Für unser Projekt «Durchfahrt Zug» (Umlenkung des Verkehrs und Einrichtung neuer Fussgängerzonen im Stadtzentrum) werden wir jedenfalls eine solide politische Unterstützung brauchen.

Zug



Einer der freudigen Momente am Wahlsonntag war, als die Neuwahl von Stéphanie Vuichard und von Ivo Egger in den Kantonsrat bekannt wurde. Die Umweltingenieurin war bis Juni 2018 Geschäftsführerin des VCS Zug, und Ivo, der als Umweltingenieur beim Kanton Schwyz arbeitet, gehört unserem Vorstand an. Wir gratulieren!



Goran Vejnović, Geschäftsführer

Metalli-Areal: Veloparkplätze ade

Die VCS-Sektion Zug bedauert die Aufhebung von ca. 70 gedeckten und äusserst rege genutzten Veloabstellplätzen im Metalli Zug entlang der Metallstrasse sehr. Dort, wo zuvor Velostanden, machen sich inzwischen eine Verkaufsfläche und ein Café breit. Beim unbefriedigenden Ersatz für die Abstellplätze handelt es sich um eine bis jetzt – Stand Anfang November – ungedeckte Abstellfläche hinter dem Metalli,

an der Industriestrasse (vis-à-vis Parkhotel). Sie liegt abseits an einem weder für Fussgängerinnen noch für Radfahrer attraktiven Ort. Wer das Metalli per Rad aufsucht, parkiert zurzeit «wild» entlang der Metallstrasse zwischen den Alleeebäumen, auf engstem Raum zwischen stark befahrenen Verkehrsflächen und Fussgängerbereich.

Es ist nicht das erste Mal, dass Veloabstellplätze in der

Stadt Zug wirtschaftlichen Interessen geopfert oder bei Neu- und Umbauten gar nicht erst erstellt werden. Darum fordert der VCS Zug, dass in Zukunft an Baubewilligungen zwingend die Erstellung von gedeckten Veloabstellplätzen geknüpft wird und dass die Bauten erst bezogen resp. genutzt werden dürfen, wenn die Abstellplätze errichtet und signalisiert sind.

Der Vorstand



Uri

Einsprache für Veloparkplätze

Vorbei sind die Zeiten, als die Eisenbahn an jeder Haltestelle ein Bahnhofsgebäude benötigte. Dafür ist anderes umso wichtiger: zum Beispiel genügend Veloabstellplätze.

Heute reichen der SBB Perrons, Ticketautomaten und in grösseren Orten ein Verkaufsraum. Der Verkehr wird ferngesteuert. Darum soll das Bahnhofsgebäude in Altdorf einem Bürohochhaus weichen, realisiert von der Urner Kantonalbank. Das Vorhaben ist eng verzahnt mit dem Ausbau der Perronanlagen und dem neuen Bushub auf dem heutigen Bahnhofplatz im Rahmen

des Projekts Kantonsbahnhof.

Der VCS hat deshalb auch das UKB-Projekt unter die Lupe genommen und bei der Baukommission Altdorf eine Einsprache deponiert. Deren Hauptziel ist, dass auf dem Bahnhofplatz bauordnungskonform genügend Veloabstellplätze für die Kundschaft der im Gebäude vorgesehenen Büros und Geschäfte realisiert werden – zusätzlich zu jenen für Bahn- und Busreisende. Für motorisierte Zweiräder sollen separate Abstellplätze geschaffen werden.

Der VCS möchte aber auch, dass das mit dem UKB-Gebäude verbundene Dach am Gleis 1 bis zur Perronkante hinaus verbreitert wird. Und er fordert einen direkten Fussgängerdurchgang durch das rund 100 m lange Gebäude vom Bushof zum Gleis 1. ■



Auch im Alter ÖV-mobil bleiben

Welche Billette sind am Bahnschalter, welche bei der Auto AG oder im Bus erhältlich? Wie bleiben Selbstständigkeit und Lebensqualität auch ohne Auto erhalten? 21 ältere Personen übten sich in Altdorf unter Anleitung von SBB-Experten und Mitarbeitenden der Auto AG Uri im Billettlösen und Auswählen von Zugverbindungen. Und die Kantonspolizei Uri zeigte den KursteilnehmerInnen auf, wie wichtig der Blickkontakt ist, um sicher über die Strasse zu kommen. Am 9. Mai 2019 bieten der VCS Uri und Pro Senectute in Altdorf den nächsten dieser beliebten Kurse an (Anmeldungen nimmt Pro Senectute Uri entgegen).

Kein Anschluss wegen Baustelle?

Wegen Bauarbeiten zwischen Walchwil und Arth-Goldau wird die Strecke Zug–Arth-Goldau voraussichtlich ab Sommer 2019 für den Bahnverkehr während anderthalb Jahren komplett gesperrt sein, also auch für die S2 von und nach Erstfeld. Für Reisende aus dem Kanton Uri Richtung Luzern und Zürich bedeutet dies deutlich mehr Zeitaufwand.

Zu den Hauptverkehrszeiten morgens und abends gibt es weniger oder gar keine Verbindungen mehr von bzw. nach Erstfeld, Altdorf und Sisikon. Allerdings fehlen im vorliegenden Fahrplandesign 2019 konkrete Angaben zum vorgesehenen Ersatzverkehr mit Bussen. Die VCS-Sektion Uri hat in ihrer Vernehmlassung Verbesserungen gefordert. ■

Kurznachrichten

Richtplan: Fokus verschieben.

In der Vernehmlassung zum Entwurf für den neuen Richtplan fordert der VCS Uri grösste Zurückhaltung beim Strassenausbau und mehr Gewicht für möglichst direkte – und sichere! – Verbindungen für Velofahrerinnen und Fussgänger zwischen den Dörfern und Orten mit regem Publikumsverkehr (Bahnhöfe, Schulen, Spital, etc). Ausserdem plädieren wir für zusätzliche Halte von IC-Zügen im Kantonsbahnhof; eine gute Verknüpfung der Bahn mit der Auto AG und dem Postauto ist gleichermassen wichtig für Pendelnde und den Tourismuskanton Uri. Sisikon und Flüelen sollen durch einen Tunnel vom Lärm der Güterzüge entlastet werden.

Verkehrsplan: Velofreundlichkeit erhöhen. Der Kanton hat aus den drei regionalen Gesamtverkehrskonzepten Unterland, Mitte und Urserental einen umfassenden

Verkehrsplan zusammengestellt. Der VCS hat darin 13 für Velofahrende gefährliche und drei mässig gefährliche Streckenabschnitte eruiert. So fallen viele Hauptverkehrsstrecken von Auto und Velo zusammen, ohne dass Fahrradstreifen oder separate Velowege vorhanden wären. Ebenfalls kritisch sind kürzere Abschnitte, wo Veloverkehrsrouten mit Erschliessungsstrassen zusammenfallen, auf denen reger Lkw-Verkehr herrscht.

2. Röhre: ohne Kapazitätsausbau.

In den zukünftig zwei Gotthard-Strassentunnelröhren soll nur je eine Spur offen sein: VCS und Alpen-Initiative haben in einer Einsprache zum Planaufbauverfahren gefordert, dass diese hoch und heilig versprochene Kapazitätsbeschränkung verbindlich festzuhalten sei. Das Bundesamt für Strassen hat nun beantragt, darauf einzugehen und auch andern Forderungen der Umweltorganisationen mindestens teilweise zu folgen. ■

Die VCS-Sektionen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen

Drei Schwerpunkte für 2019

An seiner jährlichen Retraite konnte der Bündner Vorstand im Hof de Planis in Stels, oberhalb Schiers im Prättigau, den VCS-Zentralpräsidenten Ruedi Blumer als Gast begrüßen. Im Anschluss an die angeregte Diskussion mit ihm über die Strategien des VCS Schweiz legte der Vorstand drei kantonale Schwerpunkte fürs Jahr 2019 fest.

Sachplan Velo des Kantons Graubünden. Als Basis für die Fahrradförderung der nächsten Jahre dient der Sachplan Velo. Pro Velo und VCS Graubünden haben sich dazu bereits in der Vernehmlassung eingebracht. Parallel zur Umsetzung des neuen Velo-Artikels in der Bundesverfassung werden wir den Ausbau des überregionalen Velowegnetzes für den

Alltagsverkehr aufmerksam begleiten. Dabei ist auch der Veloparkierung bei Bahnhöfen und Gemeindezentren besondere Beachtung zu schenken.

Lärmsanierung an Kantonsstrassen mittels Tempo 30. Die Lärmbekämpfung ist nicht nur in urbanen Gebieten eine Herausforderung, sondern auch auf Kantonsstrassen in ländlichen Regionen. Viele Dorfdurchfahrten müssen wegen Grenzwertüberschreitungen gemäss Lärmschutzverordnung einer Sanierung unterzogen werden. Nach dem Grundsatz, dass Lärm prioritär an der Quelle bekämpft werden soll, ist die Reduktion der zulässigen Geschwindigkeit eine naheliegende und effektive Massnahme. Stefan Grass wird als Mitglied der

kantonalen Kommission für differenzierte Höchstgeschwindigkeiten den Vollzug auch bei Lärmgutachten begleiten. Wichtig ist bei dieser Thematik der Erfahrungsaustausch zwischen Zentralsekretariat und VCS-Sektionen.

Gesamtverkehrskonzept für die Stadt Chur. Der Churer Stadtrat wird 2019 dem Gemeinderat sein Gesamtverkehrskonzept 2030 vorstellen – als Bestandteil der Teilrevision der Grundordnung und somit auch der Stadtentwicklung und des Generellen Erschliessungsplans. Als Gemeinderat wird der Unterzeichnete die Umsetzung des städtischen Gesetzes für einen menschen- und umweltfreundlichen Stadtverkehr (beschlossen in der Volksabstimmung vom 5. März 1989)



© Arne Hegland

Arne Hegland, Jürg Looser, Stefan Grass, Ruedi Blumer und Forti Anhorn (v.l.n.r.) trotzten dem rauen Wetter.

begleiten. Zentral ist dabei ein gleichgewichtiges Nebeneinander von Auto-, Velo-, Fuss- und öffentlichem Verkehr.

Stefan Grass, Präsident VCS GR

Trottoir mit Fuss- und Radverkehr?

Der Landtagsabgeordnete Daniel Oehry hat im Oktober-Landtag eine Kleine Anfrage zum Mischverkehr von Fussgängerinnen und Radfahrern gestellt.

Der Auslöser war das von der Stadt Zürich in Auftrag gegebene Rechtsgutachten «Velos auf dem Trottoir». Gemäss Mitteilung der Dienstabteilung Verkehr vom 13. September hat dieses ergeben, «dass die Anordnung von Rad- und Fusswegen auf Trottoirs nicht zulässig ist». Hingegen seien «Fusswege» mit der Zusatztafel «Velo gestattet» laut Gutachten in Ausnahmefällen weiterhin möglich.

Ist ein Trottoir als «Rad- und Fussweg» signalisiert, muss es von allen Velofahrenden – also auch von jenen auf schnellen E-Bikes, Rennvelos oder Mountainbikes – benutzt werden. Rad-

fahren auf der Strasse ist dort verboten. Bei Fusswegen mit dem Zusatz «Velo gestattet» – so zum Beispiel im Zentrum von Schaan – können Velofahrerinnen und Velofahrer zwischen der Strasse und dem Weg wählen; in letzterem Fall ist aber besondere Rücksicht auf FussgängerInnen geboten. Ausgenommen davon sind jedoch schnelle E-Bikes.

Konsequente Umsignalisation
Das Rechtsgutachten beurteilt die Schweizer Verhältnisse. Da sich Liechtenstein eng an die Schweizer Rechtsvorschriften anschliesst, müssten daraus auch für Liechtenstein Konsequenzen gezogen werden. Dies meinte Regierungschef-Stellvertreter Daniel Risch vermutlich, als er in seiner Antwort auf die Kleine Anfrage sagte: «Allfälli-

ge Massnahmen bedürfen einer genauen Analyse.» Der VCL fordert den Regierungsrat auf, diese Analyse rasch in Auftrag zu geben, und schlägt vor, dass die als «Rad- und Fussweg» signalisierten Trottoirs umsignalisiert werden in «Fussweg» mit dem Zusatz «Velo gestattet».

Nicht normgerecht und heikel
Ein Musterbeispiel für eine nötige Umsignalisation ist das Trottoir entlang der Zollstrasse in Schaan (siehe Bild). Die Trottoirbreite entspricht mindestens stellenweise nicht der Norm von 2,50 m für einen gemeinsamen Rad- und Fussweg. Wer auf dem Trottoir radelt, «umfährt» Parkplätze mit viel zu wenig Abstand. Einmündender Verkehr ist eine stetige Gefahrenquelle oder zumindest ein Hindernis.



An der Zollstrasse in Schaan zeigt sich beispielhaft, wo der Schuh drückt.

Für geübte Radfahrende (speziell per Rennrad und schnellem Pedelec) ist es meist sicherer, auf der Strasse im Mischverkehr mit den anderen Fahrzeugen zu fahren, als auf einem für Velos zugelassenen Trottoir.

Georg Sele



Basel-Stadt/Baselland

Haben Sie schon einen Vorsatz fürs 2019? Als Velofahrerin oder Velofahrer machen Sie natürlich ohnehin schon vieles richtig: Sie sind leise und ökologisch unterwegs und tun etwas für die Fitness. Wie halten Sie es dabei mit der Fussgängerfreundlichkeit? Wir haben an dieser Stel-

Velo-Charta jetzt online unterschreiben!

le regelmässig über den Stand unserer Kampagne für fussgängerfreundliches Velofahren berichtet, jetzt ist es so weit: Auf der eigens eingerichteten Website können Sie die Velo-Charta unterzeichnen und so ein Zeichen setzen, dass Sie bewusst Rücksicht nehmen wollen, zum Beispiel durch konsequente Be-

achtung des Vortritts am Zebrastreifen oder durch langsames Überholen mit genug Abstand bei engen Platzverhältnissen, erst recht wenn Sie auf einem E-Velo unterwegs sind.

Wir werden die Charta im VCS-Magazin 1/2019 vollständig publizieren, freuen uns aber ab sofort über jede Unterschrift



– gerne mit einem Kommentar oder einem persönlichen Statement garniert.

Damian Weingartner,
Projektmitarbeiter

Hier geht's zur Unterschrift:
www.velo-charta.ch



© VCS BLBS

Zebrastreifen gerettet

Die Zürcherstrasse sowie die Tramhaltestelle Waldenburgerstrasse werden umgestaltet bzw. hindernisfrei gemacht. Ruck, zuck verschwand während der Planung ein Fussgängerstreifen

Darf bleiben und muss nur ein bisschen zur Seite rücken: der Fussgängerstreifen zur Tramhaltestelle Waldenburgerstrasse.

vom Projektplan. Der legale Zugang zum Tram hätte so in weitem Bogen über den anderen Zebrastreifen geführt, der knapp 50 Meter entfernt ist. Dagegen erhoben AnwohnerInnen Einsprache und der VCS intervenierte ebenfalls. Und siehe da: Zack, zack war eine Lösung da. Wunderbar, doch warum nicht gleich?

S-Bahn-Herzstück

Eine Petition fordert vom Bund Projektierungsgelder für das Herzstück Basel (vgl. VCS-Magazin 4/2018). Inzwischen ist die Petition online: www.vcs-blbs.ch. Dort können Sie auch den Unterschriftenbogen herunterladen. Vielen Dank fürs Mitmachen!

Abschied vom VCS beider Basel

Es bleiben mir noch drei Monate, 90 Tage voller Energie und Phantasie für meinen Lieblingsverkehrsundumweltverband: Ich verlasse den Posten als Geschäftsführerin auf Ende Februar.

Liebe Mitglieder, ihr seid so viele in Basel-Stadt und Baselland (trotzdem dürften es gerne noch viel mehr sein...)! So habe ich, obwohl zwölf Jahre beim VCS beider Basel, leider die wenigsten von euch kennen gelernt. Ich hatte euch alle aber jederzeit im Kopf bei unseren Anstrengungen, die Mobilität in eine menschen- und klimafreundlichere Richtung zu locken, zu zerren, zu schieben und zu stossen. Und umso mehr freute ich mich stets über direkte Begegnungen: An den Mitgliederversammlungen, bei Anlässen und am Velomärt Basel, wo so viele mit anpacken. Die Exklusivstunde am Velomärt

mit dem früheren Einlass von VCS- und Pro-Velo-Mitgliedern war ein jährliches Highlight: eine ganze Messehalle voller «unsergleichen»!

Besonders motivierten mich natürlich all eure positiven telefonischen und elektronischen Rückmeldungen («weiter so!»). Wertvoll waren und sind jedoch auch die kritischen Töne. Oft entstand daraus ein spannender, wertschätzender Austausch. Zuweilen sogar dann, wenn jemand wegen einer unserer Positionen aus dem VCS austrat (andere gewannen wir dadurch). Wir müssen auch in unserer Region von den klimafeindlich gesetzten Prio-

ritäten wegkommen. Der «Stets-noch-mehr-Autos-und-Strassen»-Teufelskreis ist kein Naturgesetz. Es wäre schon ein Eldorado, wenn Fussgänger und Velofahrerinnen im bestehenden Strassenraum gleich viel Platz erhielten wie der Autoverkehr. Das «autonome», immer noch von Fremdenergie abhängige Fahren wird das Platzproblem jedenfalls nicht lösen, sondern eher noch verschärfen (fahren dann auch Kinder, Katzen und vergessene Znüibrötli Auto?). Ich freue mich, dass der

VCS hier gegensteuert und bessere Vorschläge macht.

Ich werde mich nun beruflich ganz andern Themen widmen: bei benevol, einer Organisation für freiwilliges Engagement namentlich bei der sozialen Integration (gerade auch von MigrantenInnen) und im Umweltschutz. Mit topmotivierten Freiwilligen kenne ich mich schliesslich aus: Die Vorstandsmitglieder des VCS beider Basel – also meine ChefInnen – sind solche. Ohne Freiwillige gäbe es keine Non-Profit-Organisationen und ohne diese wäre die Gesellschaft arm dran.

Ich danke «meinem» Vorstand und euch, liebe VCS-Mitglieder, für den kraftvollen Rückhalt im oft harten Alltagsgeschäft. Alles Gute auf dem weiteren Weg zu unseren gemeinsamen Zielen!

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin



«Verbotene» Blaue Zone

Parkplätze in der Blauen Zone sind Parkplätze im öffentlichen Raum. Diese Allmend gehört allen zum «Gemeingebrauch». Warum also soll da nicht ab und zu ein Velo oder ein Sofa stehen dürfen?

Wie in anderen Städten können AnwohnerInnen in Basel mit der entsprechenden Parkkarte ihr Auto ohne Zeitbeschränkung in der Blauen Zone ihres Stadtteils abstellen – für Fr. 140.– pro Jahr (Zürich: Fr. 300.–; Luzern: Fr. 600.–). Im Vergleich zu den marktüblichen Parkplatzmieten von ca. Fr. 160.– in Basel bis Fr. 250.– in Genf – pro Monat! – ist das wenig (Tages-Anzeige online vom 30.11.2017). Der

Grund dafür liegt in der Bundesverfassung: «Die Benützung öffentlicher Strassen ist gebührenfrei» (Art. 82 Abs. 3), deshalb darf für Allmendparkplätze nur eine Kontrollgebühr erhoben werden, keine kommerzielle Nutzungsgebühr. Denn Parkieren läuft unter Gemeingebrauch und nicht unter «gesteigertem Gebrauch».

Autofreien Haushalten, die in Basel über 50 Prozent ausmachen,

bleibt diese Allmendnutzung verwehrt. Denn Strassenmarkierungen sind zweckgebunden. Die Signalisationsverordnung besagt: «Parkfelder dürfen nur von den Fahrzeugarten benützt werden, für die sie grösstmässig bestimmt sind (...)» (Art. 79 Abs. 1ter SSV): Velos sind zu klein und Sofas keine

Fahrzeugart. 300 000 m² (30 000 x 10 m²) Stadtfläche, was ca. 43 Fussballfeldern entspricht, sind in Basel für autofrei Lebende also nicht öffentlicher Raum, sondern Sperrfläche. Darum: weniger Parkplätze auf Allmend, damit alle etwas von ihr haben.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin



Lustvolle Parkplatznutzung, wie sie leider verboten ist. Aktion von umverkehR.ch am Parking Day 2018 in Basel.

Ein Sieg auch für den VCS

Solothurn



Sie stiessen auf viel Kritik: die kantigen, für Velofahrende tückischen Trennelemente zwischen Strasse und Trottoir. Das zuständige Amt hat reagiert, es wird die Holperkanten so nicht mehr einbauen und die bestehenden entfernen.

Wir haben darüber berichtet: Die seit 2015 auf einigen Strassen eingebauten Übergänge zwischen Velostreifen und Radwegen auf Trottoirs («Killerkanten») gaben viel zu reden. Die kantigen Auf- und Abfahrten sind zwar für Blinde und Sehbehinderte gut mit einem Stock er-

tastbar, für Velofahrerinnen und -fahrer aber bergen sie Gefahren. Betroffene berichteten von Stürzen, in harmloseren Fällen flogen Gegenstände aus Körben auf dem Gepäckträger.

Nächtliche Selbsthilfe-Aktion

Beim VCS Solothurn gingen viele Reaktionen ein, ebenso beim Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT), es gab Leserbriefe an die Medien, und sogar im Kantonsrat waren die Kanten ein Thema. Eine VCS-Arbeitsgruppe suchte das Gespräch mit dem AVT und erreichte das Zugeständnis, dass die Kanten künftig nur noch selten, in ganz bestimmten Innerorts-

situationen, eingebaut würden.

Zwei Ersatzgemeinderäte aus Biberist packten das Problem sehr viel direkter an: In einer nächtlichen Aktion entschärften sie einen dieser Absätze mit Asphalt. Das bescherte ihnen zwar eine Strafanzeige, war aber gleichzeitig wohl auch der Tropfen, der das Fass zum Überlaufen brachte. Im Oktober beschloss das AVT nämlich einen vollständigen Stopp. «Die Kritik der Radfahrer ist so stark geworden,

dass wir uns entschieden haben, zu reagieren. Wir werden die «Killerkanten» in den vier Gemeinden, in denen sie eingebaut wurden, wieder entfernen», erklärte AVT-Chef Peter Heiniger gegenüber der Zeitung «Schweiz am Wochenende».

Der VCS Solothurn bedankt sich für dieses Einlenken und wünscht allen Velofahrenden eine holperfreie und sichere Fahrt durch den Alltag.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied



Schon bald Vergangenheit: die Holperkante an der Gäustrasse in Hägendorf.

Voreinladung zur MV 2019

Bitte reservieren Sie sich bereits heute das Datum der nächsten Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn: Wir bieten Ihnen am 27. März 2019 ab 18 Uhr neben den statutarischen Geschäften wie üblich auch einen Teil mit höherem Unterhaltungswert, etwas Informatives oder sogar richtig Spannendes.

Das detaillierte Programm entnehmen Sie bitte dem Mitgliederbrief, den wir im Februar verschicken werden. Auch auf der Website www.vcs-so.ch werden wir – sobald bekannt – Infos aufschalten.

Der Vorstand



Luzern



Ursprünglich zusammen mit dem Bypass als Mittel zur Verkehrs-entlastung angepriesen: die stadtzerstörerische Spange Nord.

Bypass: Wo Geld und Beton fließen

Mit klarer Mehrheit hat die nationalrätliche Verkehrskommission die nächsten Autobahn-Ausbauschritte beschlossen. Für Kriens ist das eine Hiobsbotschaft.

In Spendierlaune hat die Kommission über die vom Bundesrat vorgeschlagenen Projekte hinaus weitere Umfahrungen ins nächste Paket aufgenommen. Grösstes Projekt bleibt der Luzerner Bypass. Er wurde durchgewunken, obwohl viele Fragen offen bleiben. Die Krienser Bevölkerung wehrt sich weiterhin gegen den Bau, ihr Einwohnerrat hat im letzten September den Regierungsrat einstimmig aufge-

fordert, sich für eine längere Eindeckung einzusetzen. Und tatsächlich: Das Projekt sieht beim neuen zehnspurigen (!) Tunnelportal auf der Sonnenbergseite eine Verbesserung vor. Aber: Nach 200 Metern ist Schluss, ab da wälzt sich die ganze Autobahn unverändert durch ein sogenanntes Entwicklungsgebiet, wo dereinst Tausende von Menschen arbeiten und wohnen sollen. Es ist völlig unverständlich,

dass bei einem derartigen Gross-eingriff nicht wenigstens siedlungsverträglich vorgegangen wird. Lässt sich das Autobahnprojekt nicht verhindern, so bleibt der VCS Luzern dran, um es wenigstens erträglicher zu machen.

Die Spange Nord wird sterben

Unklar ist ebenfalls, was der Nutzen des Bypasses insgesamt sein soll. Ursprünglich wurde er zusammen mit der Spange Nord als Mittel zur Verkehrs-entlastung für die Stadt angepriesen. Doch Luzern weist bereits abnehmende Verkehrszahlen auf und die Bevölkerung will nichts von einem Autobahnzubringer mitten durch

ein Quartier wissen. Mit vereinten Kräften werden wir diese absurde Spange bodigen.

Klimaschutz ist in aller Munde. Alle wissen, dass wir im Verkehrsbereich die gesteckten Ziele bisher verfehlten. Noch ist die Mehrheit nicht bereit, Konsequenzen zu ziehen. Ein Ausbau der Infrastruktur erschwert das Ziel massiv, den Verkehr «fossilfrei» zu machen. Leider ist dank dem Nationalstrassenfonds üppig Geld vorhanden, um am Autobahnnetz weiterzuknüpfen, von vier auf sechs Spuren, mit Verdoppelungen wie dem Bypass und neuen Umfahrungsprojekten.

Michael Töngi



Ob-/Nidwalden

Projektverbesserungen noch und noch

Die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden setzt sich mit wohlwogenen Einwendungen konsequent für Verbesserungen an Bau- und Infrastrukturprojekten ein. In Absprache mit Pro Velo Unterwalden begutachten wir seit einiger Zeit systematisch grössere Bauprojekte, Quartierpläne und geplante Anpassungen an der Strasseninfrastruktur.

Bei privaten Bauvorhaben geht es häufig um ungenügend dimensionierte, optimierungsfähige Veloparkieranlagen. Bei Plänen der öffentlichen Hand, von Pfarreien, Korporationen etc. ist oft zusätzlich auch die Verkehrsplanung ein Thema. Ganz im Sinne des Bundesbeschlusses Velo steht bei Strassenprojekten die Berücksichtigung von Fuss- und Veloverkehr im Zentrum.

Unsere Arbeit wird grossmehrerheitlich positiv wahrgenommen, da durch unsere Inputs konkrete Projektverbesserungen entstehen. Wir freuen uns, beratend auftreten und Mehrwerte für zukünftige Mieter, Besitzerinnen oder Nutzer erzeugen zu können.

Nach Obwalden «exportiert»

Was Veloabstellplatz-Fragen betrifft, stützen wir uns auf das Veloparkierungshandbuch von ASTRA und Velokonferenz (kostenlos auf der ASTRA-Website zu bestellen). Der Kanton Nidwalden unterstützt uns indirekt, indem er Dokumente zur Veloparkierung im öffentlichen Raum und im Bereich «Wohnen» erstellt hat, die – die Spatzen pfeifen's von den Dächern – auch im Kanton Obwalden ganz gut verwendbar sind. ■



Micro-Scooter-Kurs Nummer 7

Am 24. Oktober war es wieder so weit: Neugierig standen die zahlreichen Schülerinnen und Schüler aus Sachseln und Umgebung neben ihren Fahrzeugen auf dem grossen Schulhausplatz, parat für die zwei 90 Minuten dauernden Micro-Scooter-Kurse unter Leitung von René Lauper, Sportkoordinator beim Bundesamt für Sport. Kindgerecht und abwechslungsreich waren die Übungen, Lauper führte viele Tipps und Tricks vor, und etwas Theorie durfte auch nicht fehlen.

Die coolen Flitzer sind sehr beliebt, auch bei den ganz Kleinen. Der Umgang damit scheint einfach, aber sicher fährt nur, wer das Fahrzeug gut kennt und sich im Verkehr korrekt verhält. Es war bereits der siebte Kurs zum gekonnten Fahren mit Kickboard und Micro-Scooter, den die VCS-Sektion Ob- und Nidwalden organisierte.

Alice Wigger

Wirksamen Lärmschutz verweigert

Mit seinem Entscheid zu den Kreisen 1, 4 und 5 hat der Stadtrat einen betrüblichen Schlusspunkt unter die ungenügende, bundesrechtswidrige Lärmsanierung in der ganzen Stadt Zürich gesetzt.

Eigentlich wäre alles klar: Seit über 30 Jahren verpflichtet die Lärmschutzverordnung die Behörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor übermässigem Strassenlärm, möglichst mit Massnahmen an der Quelle, wobei als einfache und kostengünstige Massnahme vor allem Tempo 30 zum Einsatz kommt. Die bisherige Bilanz des Zürcher Stadtrats: Lediglich 24000 von 140000 betroffenen Personen werden wirksam entlastet, alle übrigen bekommen Schallschutzfenster, was aber explizit nicht als eigentliche Lärmsanierung im Sinne des Bundesrechts gilt.

Nun hat sich auch die Hoffnung zerschlagen, dass der rotgrüne Stadtrat wenigstens in den stark betroffenen und dicht bewohnten Innenstadtkreisen 1, 4

und 5 eine rechtskonforme, wirksame Lärmsanierung vornehmen würde.

Besonders ärgerlich sind dabei die unzureichende Begründung, die Fehler in der Argumentation und der eklatante Widerspruch zwischen dem selbst deklarierten Anspruch und dem kläglichen Resultat. Warum wird nicht wenigstens an schmalen Strassen, die das Erscheinungsbild von Quartierstrassen haben und beidseits dicht bebaut sind, ein genügender Lärmschutz angeordnet? Zumal oft nicht einmal Zeitverluste des öffentlichen Verkehrs ausgewiesen sind, die Temporeduktionen als unverhältnismässig erscheinen lassen könnten. Ebenfalls unerklärlich ist, warum an stark frequentierten Orten in der Innenstadt wie an der Mühlegasse oder der Sihlstrasse



Selbst in Quartierstrassen, wie hier an der Ankerstrasse, soll es nach Meinung des Stadtrates nicht ruhiger werden.

nicht Tempo 30 verfügt wird. Hier stünde weniger der Lärmschutz als vielmehr die Verkehrssicherheit im Vordergrund.

Das Bundesgericht hat die Behörden schon fast ultimativ dazu aufgefordert, nach 30 Jahren

Nichtstun endlich vorwärts zu machen. Es ist bedauerlich, dass der VCS den Rechtsanspruch der Stadtbevölkerung auf Schutz vor übermässigem Strassenlärm nun mit einem Rekurs geltend machen muss.

Markus Knauss

Seilbahn: nicht stadtverträglich!

2017 stellte der Zürcher Regierungsrat anlässlich der Festsetzung des Regionalen Richtplanes richtig fest, dass es grundsätzlich für zahlreiche geplante Seilbahnen in der Stadt Zürich weder eine ausreichende Nachfrage gebe, noch die Wirtschaftlichkeit gegeben sei. Auch wurde die Landschaftsverträglichkeit grundsätzlich in Frage gestellt. Diese Vorbehalte gelten gerade auch für eine Seilbahn über den Zürichsee zwischen den beiden Seeufern.

2018 sollen all diese Vorbehalte nicht mehr gelten? So will nun die Zürcher Kantonalbank zur Feier ihres 150-jährigen Jubiläums trotzdem eine Seilbahn bauen, die weit ab vom öffentlichen Verkehr lediglich als Touristenattraktion für fünf Jahre zwei

Wiesen miteinander verbindet.

Man mag über den Sinn oder Unsinn einer solchen Anlage streiten – innovativ oder nachhaltig ist dieser Werbegag der ZKB sicher nicht. Zudem ist gerade das untere Seebecken schon heute massiv durch Veranstaltungen und Freizeitverkehr überlastet. So schreibt auch die Stadt Zürich auf ihrer eigenen Webseite: «Die Blatterwiese ist eine äusserst beliebte Quartierwiese in den rechtsufrigen Seeanlagen. An schönen Abenden und am Wochenende ist der Nutzungsdruck durch BesucherInnen aus der ganze Stadt und der Region so gross, dass für eine normale Quartiererholung kein Platz bleibt.» Da möchte man doch den Anwohnerinnen und

Anwohnern nicht noch mehr unnötigen Verkehr und Lärmprobleme zumuten. Zudem sind das untere Seebecken und seine stets gut besuchten Badewiesen auch ein beliebtes Naherholungsgebiet vor allem für die Stadtbevölkerung; da wäre es besonders rücksichtslos, wenn ein erheblicher Teil der Badi Mythenquai für eine riesige touristische Seilbahnstation weichen müsste.

Der VCS Zürich wehrt sich gegen verkehrsintensive Grossprojekte, die ungenügend mit dem öV erschlossen sind und somit unnötigen Autoverkehr verursachen. Denn Besucher, die nicht in der Stadt wohnen, kommen häufig mit dem Auto, obwohl kein Platz für die Parkierung vorgesehen ist. Das kennen die zum Züri Zoo angrenzenden Wohnquartiere seit Jahren nur allzu gut. Nutzloser Suchverkehr und Verkehrschaos über-

schwimmen die Wohnquartiere Wochenende für Wochenende.

Auch bei der geplanten Seilbahn, die während neun bis zehn Stunden pro Tag, maximal 2000 Fahrgäste pro Stunde und Richtung befördern kann, muss man mit massivem, überregionalem Autoverkehr rechnen, doch griffige Massnahmen zum Schutz der umliegenden Wohnquartiere vor Suchverkehr sind dennoch nicht vorgesehen.

Ärgerlich ist auch, dass das ganze Projekt, als trojanisches Geschenk der ZKB, einer demokratischen Mitwirkung weitgehend entzogen ist. Der VCS Zürich wird nun, auch im Interesse der betroffenen Quartiervereine und lokalen Interessengruppen, mit den entsprechenden Rechtsmitteln das fragwürdige Projekt überprüfen lassen.

Gabi Petri



Bern

«Ich fahre fair» im Mischverkehr

Die VCS-Regionalgruppe Bern hat gemeinsam mit der Kantonspolizei die Sensibilisierungsaktion «Ich fahre fair» durchgeführt. Ein besonderes Augenmerk galt dabei den Regeln für die schnellen E-Bikes.

Während die Polizeibeamten E-Bikerinnen und E-Biker freundlich anhielten, um sie über die Verkehrsregeln und Gefahren im Mischverkehr aufzuklären, verteilte der VCS attraktive Leuchtwesten und Flyer mit einer Zusammenstellung der wichtigsten Verhaltensregeln im Strassenverkehr. Die Zahl der Autounfälle

nimmt laufend ab, bei den Velos jedoch ist leider das Gegenteil der Fall. Die zunehmende Beliebtheit von E-Bikes, besonders auch den schnellen (bis 45 km/h), und mangelnde Vorsicht im Umgang mit dem relativ neuen Verkehrsmittel tragen zu diesem besorgniserregenden Trend bei. Zentral für die sichere Fahrt ist,



© Benjamin Zumbühl

nebst geeigneter Veloinfrastruktur, ein angepasstes Fahrverhalten. Der VCS wirbt für den Grundsatz «Ich fahre fair» – und hat diese Empfehlung nun gemeinsam mit der Kantonspolizei auf die Strasse getragen.

Wohlvollend aufgenommen

Die Reaktionen der Velofahrerinnen haben vor allem auch eines deutlich gemacht: Hinter unvorsichtigem Fahrverhalten steckt

kaum je Absicht, sondern vielmehr mangelnde Verkehrskompetenz und falsche Einschätzungen. Die Anregungen von VCS und Kantonspolizei wurden durchwegs positiv aufgenommen. Die Notwendigkeit einer gezielten Präventionsarbeit in diesem Bereich hat sich mit dieser ebenso sympathischen wie erfolgreichen Aktion voll und ganz bestätigt.

Benjamin Zumbühl, Geschäftsleiter

Die Bielerinnen und Bieler bleiben unbeugsam

Unter dem Motto «Biel bleibt laut! Bienne reste debout!» hat am 3. November eine Grossdemonstration gegen den geplanten Bau des A5-Westasts stattgefunden.

Rund ein Jahr nach der ersten Massenkundgebung gegen den unsinnigen, unverhältnismässigen baulichen Eingriff in die

Stadtstruktur ist klar geworden, dass der Widerstand weiter angewachsen ist. Bei schönstem Herbstwetter versammelten sich

am frühen Nachmittag gegen 5000 Personen jeden Alters, um friedlich mit einem farbenfrohen und entsprechend dem Motto lauten Protestzug durch die Stadt zu demonstrieren.

Die geplante Autobahnumfahrung ist seit Jahren in Biel

das grosse Gesprächsthema und folglich auch in diesen Spalten immer wieder präsent. Fast täglich erscheinen in den regionalen Zeitungen kritische Leserbriefe: Der Unmut über das einseitige planerische Vorgehen von Kanton und Bund ist bei vielen gross.

Martin Keller



© Stefan Hofmann/photosstudio.ph

Die Demo mündete in einem umjubelten Konzert auf der Esplanade.



Freistatt Thun – Chance für ein Leuchtturmprojekt?

Seit vier Jahren erarbeitet die Stadt Thun die planerischen Grundlagen für das Areal Freistatt. Am 31. Oktober war im Kino Rex Thun viel Interessantes dazu zu vernehmen.

Trotz einer Testplanung und der nun vorliegenden ZPP (Zone mit Planungspflicht), die Anfang 2019 in den politischen Prozess kommt, klaffen die Vorstellungen zur Bebauung des Areals immer noch weit auseinander. Aus Sicht der VCS-Regionalgruppe Thun-Oberland ist die Planung die Chance für ein Thuner Leuchtturmprojekt in Sachen Energie (2000-Watt-Areal), gemeinnütziger und generationengerechter Wohnungsbau und Mobilität (autoarm). Die Veranstaltung vom 31. Oktober hat uns darin bestätigt.

Renato Bomio (Immobilien Stadt Bern), Harald Schrödl (Losinger Marazzi Immobilienentwicklung) und Daniel Mäder (Geschäftsführer der Pensionskasse CoOpera) zeigten in ihren Eingangsreferaten im Kino Rex ihre Haltung und mögliche Vorgehensweisen bei der Entwicklung von und beim Investieren in nachhaltiges Bauen und 2000-Watt-Siedlungen auf. Fürs anschliessende Podiumsgespräch, moderiert von Beat Kohler, kamen Andrea de Meuron, Präsidentin der VCS-RG Thun-Oberland und Grossrä-

tin Grüne, sowie Carlos Reinhard, Grossrat FDP, hinzu.

Politischer Wille vorhanden?

An Investoren und Unternehmen, die wissen, wie 2000-Watt-Areale realisierbar sind, fehlt es nicht, es braucht aber auch den politischen Willen dazu, wie Renato Bomio ausführte: «Ohne Leidenschaft der politischen Behörde geht es nicht. Die Planungen dauern ca. zehn Jahre,

da braucht es Ziele und einen langen Schnauf.» In Bern hat man sich nach dem Bau der Stöckacker-Süd-Siedlung und der Zertifizierung zum 2000-Watt-Areal allseitig gratuliert.

Wichtig ist auch die Erkenntnis, dass überflüssige Einstellhallenplätze die Bauten unnötig verteuern und man deshalb sehr genau eruieren muss, was an welchem Ort richtig ist. Die Fragen und Beiträge aus dem rund 80-köpfigen Publikum offenbarten den Wunsch nach einer generationengerechten Genossenschaftssiedlung. Das Areal ist sehr

gut ÖV-erschlossen und eignet sich auch für Carsharing-Modelle.

Suzanne Albrecht, Geschäftsleiterin



Andrea de Meuron, Renato Bomio, Harald Schrödl, Daniel Mäder und Carlos Reinhard am Podiumsgespräch im Kino Rex.

So zentral wie überdimensioniert

Der VCS Freiburg hat Einsprache erhoben gegen das geplante Parkhaus zwischen dem Manor und Fribourg Centre. Zwar braucht es den Neubau, weil die Bahnhofstrasse für den individuellen Motorfahrzeugverkehr gesperrt werden soll und die bestehenden Parkings aus Richtung Marly oder Villars-sur-Glâne nicht mehr zugänglich sein werden. Aber 300 zusätzliche Parkplätze (PP) in unmittelbarer Nähe des SBB- und des Busbahnhofs, der Knotenpunkte aller regionalen und städtischen Linien? Noch mehr Autoverkehr in der heute schon regelmässig verstopften Stadt ist nun wirklich kein taugliches Mobilitätsmodell.

Von endlosen Verzögerungsmanövern kann keine Rede sein. Der VCS ist absolut gesprächsbereit: Die Promotoren sollen zusammen mit den Behörden

im Interesse des ganzen Stadtteils aufzeigen, wie gross der PP-Bedarf übers Ganze gesehen wirklich ist, damit überzählige PP im neuen Parking durch die Aufhebung von PP an der Oberfläche kompensiert werden können – zugunsten von Raum fürs Flanieren und für Grünflächen im Herzen der Stadt.

Savio Michellod, Sektionspräsident

Freiburg



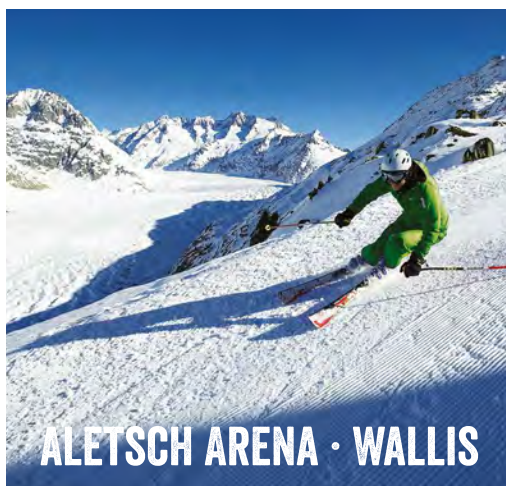
ANZEIGE

SKIFAHREN + WELLNESS INBEGRIFFEN

Unser Spezialangebot ab CHF 125 p.P.:

- Übernachtung im geräumigen Zimmer mit reichhaltigem Frühstücksbuffet
- Benützung des 800m² grossen Wellness mit Solbad, Sauna, Dampfbad, etc.
- inkl. Tages-Skipass Aletsch Arena mit über 100 km Pistenerlebnis

Badehotel Salina Maris, 3983 Breiten
www.salina.maris.ch/pistenflitzer



SCHNEESCHUHWANDERN + WELLNESS

Unser Spezialangebot ab CHF 434 p.P.:

- 5 Übernachtungen im geräumigen Zimmer mit reichhaltigem Frühstücksbuffet
- Benützung des 800m² grossen Wellness mit Solbad, Sauna, Dampfbad, etc.
- Persönliche Tipps für erlebnisreiche Wanderungen mit Begrüssungsapéro

Wellness & Vintage • 027 928 42 42
www.salina.maris.ch/wandern



© Jost Gantar

Der Bleder See mit seiner Insel:
ein magisches Bild.

Slowenien: Zwischen Meer und Bergen

Von Camille Marion

Nur wenige Zugstunden von der Schweiz entfernt empfängt Slowenien die Reisenden in einer tollen grünen Umgebung. Von der kleinen Hauptstadt aus geht es an die Adria oder in die Berge im Norden. Egal in welche Richtung man fährt, es gibt vieles zu bestaunen.

Slowenien ist ein grünes Reiseziel par excellence. Mehr als 60 Prozent des Landes sind von Wäldern bedeckt, die intakte Natur ist omnipräsent. Das Fremdenverkehrsamt und die Behörden unternehmen alles, um das Land als nachhaltige Destination bekannt zu machen. Seit 2016 unterstreicht das Label «Slovenia Green» das Engagement der involvierten Akteure für den Umweltschutz und den Schutz der Ökosysteme.

Von Zürich rollt der Nachtzug Richtung Osten. Die slowenische Hauptstadt Ljubljana ist idealer Ausgangspunkt, um das Land zu

erkunden. Etwa hundert Kilometer entfernt befinden sich im Westen die Küsten der Adria und im Osten die Stadt Maribor. Baden, Natur, Geschichte, Wein: Slowenien bietet rundum ein authentisches Erlebnis.

Die Liebe und das Grün

Der Legende nach wurde Ljubljana vom griechischen Helden Jason und seinen Argonauten gegründet, als sie von ihrer Suche nach dem Goldenen Vlies heimkehrten. Der Ursprung des Stadtnamens ist jedoch unklar, die schönste Version verweist auf das sla-

wische Wort Luba, das so viel wie «geliebte Stadt» bedeutet.

Ljubljana hat knapp 300 000 Einwohnerinnen und Einwohner, das Zentrum ist seit vielen Jahren eine Fußgängerzone. 2016 durfte sich die Stadt mit dem Titel «Grüne Hauptstadt Europas» schmücken. Auffällig ist die farbige Architektur mit einer Mischung aus Barock, Neoklassizismus und Jugendstil.

Der Fluss Ljubljanica, der durch die Stadt fließt, zeichnet einen blaugrünen, von Bäumen gesäumten Weg. Rund zwanzig Brü-

cken überqueren den ruhigen Flusslauf. Die berühmteste ist wohl die Dreifachbrücke Tromostovje, die das Zentrum mit der Altstadt verbindet.

Mitten in der Stadt erhebt sich ein bewaldeter Hügel, oben thront das Schloss Ljubljana. Das Gebäude stammt vermutlich aus dem 12. Jahrhundert und gehört der Stadt, die in den 60er-Jahren eine umfassende Renovierung in Angriff nahm – die Arbeiten dauerten 30 Jahre. Das Resultat ist gelungen, aber eher modern; wer auf der Suche nach historischen Gemäuern ist, könnte enttäuscht sein.

Salzige Brise

Von Ljubljana aus fährt der Zug nach Westen bis Koper. Die Stadt an der Adria und ihr grosser Handelshafen spielen für Slowenien eine wichtige strategische Rolle. Triest liegt gerade mal gut zehn Kilometer entfernt, der Einfluss Italiens ist in den Fussgängerzonen, in der Küche und im Flair von Koper überall spürbar. Man flaniert gerne durch das historische Zentrum, über den grossen mittelalterlichen Platz oder dem Hafen entlang.

Um zu baden, eignet sich der authentische Charme von Piran ganz im Westen des Landes besser. Dessen Häuser mit den orangefarbenen Dächern, in der Altstadt dicht gedrängt, dehnen sich bis zur Spitze der Halbinsel aus. Die engen Gässchen führen zum höchsten Punkt der Stadtmauer, von wo aus man die nur wenige Kilometer entfernten Länder Italien und Kroatien ausmachen kann.

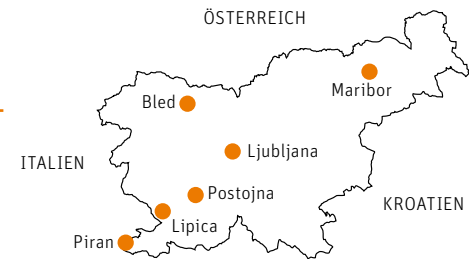
Pferde, Grotte und Schloss

Zwischen Ljubljana und der Küste bietet die slowenische Landschaft verschiedene hübsche Etappen. Pferdeliebhaber werden nach Lipica pilgern, um die ältesten Gestüte der Welt zu entdecken.

Informationen

Verkehr: Das Zug- und Busnetz ist im ganzen Land relativ gut ausgebaut, vor allem rund um die touristischen Sehenswürdigkeiten. Es gibt auch Carpooling für günstiges Reisen, bei dem man Einheimische treffen kann (www.prevoz.org – nur auf Slowenisch, aber zugänglich). Eine hervorragende Wahl ist das Velo, ist doch das ganze Land mit Velowegen ausgestattet.

Unterkunft: Wer ein authentisches Erlebnis auf dem Land sucht, bucht die Unterkunft bei privaten Gastgebern. Ein Aufenthalt auf einem der zahlreichen Bio-Bauernhöfe bietet Gelegenheit, die Tätigkeiten der Einheimischen (namentlich Bienenzucht) kennen zu lernen und lokale Produkte zu entdecken. In Ljubljana oder Maribor gibt es eine breite Auswahl an Hotels.



Etwas weiter im Norden ermöglicht ein Zwischenhalt in Postojna den Besuch der gleichnamigen Grotte. Die riesige Höhle erstreckt sich über fast 25 Kilometer und bietet ein faszinierendes Stollenlabyrinth. Es brauchte Millionen von Jahren, bis dieser unterirdische Palast seine heutige Form bildete. Die bereits Ende 19. Jahrhundert in Betrieb genommene kleine Bahn bringt jedes Jahr Tausende von Besucherinnen und Besucher ins Innere der berühmtesten Grotte Sloweniens.

Einige Kilometer von Postojna entfernt liegt das Schloss Predjama. Sein Name bedeutet auf Slowenisch wörtlich «vor der Grotte» und unterstreicht die Besonderheit des Gebäudes: Der majestätische Bau aus dem Mittelalter ist in eine hohe Felswand gebaut, die Innenräume sind direkt in den Felsen gehauen.

Auf den Hügeln des Nationalparks

Slowenien ist ein Bergland. Im Norden erheben sich die Julischen Alpen, der höchste Gipfel, der Triglav, liegt auf 2800 Metern

Höhe im gleichnamigen Nationalpark nahe Italien und Österreich. Als Wahrzeichen Sloweniens ist er auch auf der Landesflagge abgebildet.

Am Fuss der Berge lohnt das hübsche Städtchen Bled einen Besuch. Mitten im kleinen See bietet die einzige Insel Sloweniens in jeder Jahreszeit einen zauberhaften Anblick. Nach einem Spaziergang dem Ufer entlang kann man mit einer Pletna, einer traditionellen Gondel, die Kirche auf der Insel besuchen.

Wein und Velo

Ganz am Ende der Bergkette liegt Maribor, die zweitgrösste Stadt Sloweniens. Ihr nicht sehr grosses Zentrum lässt sich gut zu Fuss besuchen. An der Drava bewundert man die älteste Weinrebe der Welt. Sie soll über 440 Jahre alt sein. Gesichert hinter einem Zaun klettert der Rebstock die Wand des Weinhauses empor, in dem seine Geschichte erläutert wird. Die Trauben liefern ein paar Flaschen pro Jahr – reserviert für ganz besondere Gelegenheiten. ■

In der Altstadt von Piran an der Adria weht eine salzige Brise.



© Ubald Trnkoczy

Das Schloss dominiert die kleine, farbige Hauptstadt Ljubljana.



© Jacob Rigitin

Weine aus dem Naturparadies



Die traumhaften Tropfen von Château Duvivier stammen aus den natürlichsten Weinbergen der Provence. Sie sind aromatisch, charakterstark und authentisch – echte Terroir-Weine eben. Exklusiv bei Delinat erhältlich.

www.delinat.com/duviver



 **DELINAT**

Wein aus reicher Natur.



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

«Ich Sorge für Mensch und Umwelt.»

So leben Ihre Ideale weiter.

 **VCS**

Für Mensch und Umwelt

 **VCS**

Ein Hoch aufs sonnige Aeschiried

Text und Bild: Nelly Jaggi

Langlaufen macht Spass. Schade nur, werfen die umliegenden Berge allzu oft ihre Schatten auf die Loipen. In Aeschiried ob Spiez im Berner Oberland hat die Schreibende ein kleines Paradies gefunden, das mit viel Sonne, toller Aussicht und guten Busverbindungen glänzt.

Schnee ist nass, die Fähigkeiten als Skifahrerin sind bescheiden, und Schlange-Stehen macht keinen Spass: Grund genug, um mit dem Wintersport abzuschliessen und die Energie stattdessen in Sommersportarten zu investieren. Jahre nach diesem Entschluss gehörte die Teilnahme am Langlauflager zu den Voraussetzungen, um einen Startplatz an einem Ruderrennen auf der Themse zu ergattern. Die Verlockung war zu gross – es folgten leidvolle Tage am Ende des Feldes.

Kam Zeit, kam Lust. Und so endete die Woche mit der Suche nach einem geeigneten Ort, um künftig dem neuen Hobby fröhnen zu können. Wichtigstes Kriterium nach den zahllosen Runden im schattigen Tal: Er musste sonnig sein.

Paradies ob dem Thunersee

Fündig geworden ist die Schreibende in Aeschiried im Berner Oberland. Das Postauto fährt von Spiez aus im Stundentakt ins beschauliche Langlaufgebiet auf rund 1000 Metern über Meer. Mit seinen 30 Loipen-Kilometern – sowohl für klassische Technik als auch für Skating – kann Aeschiried zwar nicht mit den ganz Grossen mithalten, dafür sind die Strecken umso abwechslungsreicher.

Da ist einmal die Loipe, die von Aeschiried nach Aeschi und wieder zurück zum Ausgangspunkt führt. Sie trumpft an klaren Tagen mit einer spektakulären Sicht auf den Thunersee – hat allerdings auch einige knackige Abfahrten und entsprechend harte Aufstiege zu bieten. Wer es – gerade am Anfang der Saison – entspannter angehen möchte, wählt die kleine Runde auf dem Plateau bei Aeschiried. Und kann trotzdem den einen oder anderen tollen Ausblick auf den See erhaschen.

Rein ins Suldtal

Während man sich rund um die beiden Dörfer stets in bewohntem Gebiet befindet, begibt man sich auf der Loipe in Richtung

Suldtal – meist allein – auf eine märchenhafte Reise in ein zauberhaftes Winterwunderland. Es geht leicht, aber stetig bergauf, und schon bald verschwinden die letzten Häuser unten im Tal aus dem Sichtfeld. Und dafür öffnen sich spektakuläre Ausblicke auf die umliegenden Berge.

Zwar müssen auch nach Suld – und für die besonders sportlichen Läuferinnen und Läufer weiter nach Obersuld – einige Höhenmeter überwunden werden. Weil es aber ins Tal hinein hoch, und auf dem Rückweg runtergeht, kann man die Kräfte gut einteilen und bleibt von bösen Überraschungen verschont. Und die Sportart zeigt sich einmal mehr von ihrer angenehmen Seite: Die Loipen sind nur selten überlaufen, jede und jeder kann ungestört im eigenen Tempo unterwegs sein.

Oder doch Skifahren?

Für Nachtschwärmer ist zudem von Montag bis Freitag von 18 bis 21 Uhr eine 4 Kilometer lange Loipe beleuchtet. Die Gegend bietet aber auch einiges für Winterwanderer (12 Kilometer gespurte, präparierte Winterwanderwege) und Schneeschuhläuferinnen (Brunni-Trail und Aeschiried-Trail). Ausserdem steht ein familienfreundliches Skigebiet zur Verfügung, dessen Ausgangspunkt – wie bei den Loipen – die Postauto-Endstation Aeschiried Schulhaus ist. ■



Aeschiried: Langlaufloipen in blendend weissem Schnee.

Informationen

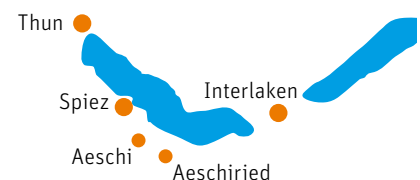
Anreise: Postauto Spiez–Aeschiried (Stundentakt)

Langlaufpässe: Fr. 8.– (Tag) / Fr. 35.– (Woche) /

Fr. 50.– (Saison) / Fr. 140.– (Schweizer Loipenpass)

Ausrüstung: kann direkt neben der Postauto-Endstation gemietet werden

Weitere Informationen: www.aeschi-tourismus.ch



Moldau und Elbe mit Schiff und Velo



Katalog 2019
Jetzt bestellen!



Prag–Litoměřice–Mělník–Podebrady–Prag mit der gemütlichen MS Thurgau Florentina****

1. Tag Zürich–Prag Ind. Anreise zum Flughafen Zürich. Flug mit Swiss nach Prag. Taxitransfer zum Schiff und Einschiffung. Abends Zeit für einen Bummel.

2. Tag Prag–Kralupy (ca. 27 km) Vormittags Zeit für eigene Besichtigungen wie Prager Burg oder Altstädter Ring. Gegen Mittag Rückkehr zum Schiff und Ausgabe der Velos. Die erste Velotour führt entlang der Moldau über Troja nach Klecánky. Weiterfahrt über das Hochufer der Moldau via Drasty und Vodochody zum Tagesziel Kralupy, wo das Schiff gegen 17.00 Uhr eintrifft.

3. Tag Kralupy–Mělník–Litoměřice (ca. 28 km) Die zweite Etappe führt nach Nelahozeves. Empfehlenswert ist der Besuch⁽¹⁾ des Geburtshauses von Antonín Dvořák mit Renaissanceschloss. Weiterfahrt via Veltruský Park bis nach Mělník zum Schiff. Schifffahrt auf der Elbe bis nach Litoměřice.

4. Tag Litoměřice Tag zur freien Verfügung. Rundgang⁽¹⁾ durch Litoměřice oder individuelle Velofahrt zur Gedenkstätte Theresienstadt. Für sportlichere Velofahrer empfiehlt sich eine Velotour vorbei an der böhmischen Pforte nach Ústí (ca. 53 km).

5. Tag Litoměřice–Roudnice–Mlčechovosty (ca. 40 km) Ab Roudnice startet die Velotour nach Mělník. Stadtrundgang⁽¹⁾. Vom Schlossberg Ausblick auf den Zusammenfluss der Moldau und Elbe. Nach Kaffee und Kuchen in der Schloss-Konditorei Fahrt per Velo nach Mlčechovosty zum Schiff.

6. Tag Mlčechovosty–Prag (ca. 40 km) Letzte Velotour via Nelahozeves, Kralupy, Vodochody, Drasty und Klecánky nach Prag oder geniessen Sie die behagliche Schifffahrt nach Prag auf dem Sonnendeck. Der Nachmittag steht zur freien Verfügung.

7. Tag Prag Erkunden Sie bei einem Stadtrundgang⁽¹⁾ die Sehenswürdigkeiten der «Goldenen Stadt». Alternativ Velotour entlang der Moldau bis nach Zbraslav und zurück (ca. 30 km). Unterwegs lohnt sich ein Abstecher zur legendären Burg Vyšehrad.

8. Tag Prag–Zürich Ausschiffung und Taxitransfer zum Flughafen Prag. Rückflug nach Zürich. Ind. Heimreise.

MS Thurgau Florentina****

Das Mittelklasseschiff bietet 86 Gästen bequem Platz in 46 Kabinen. Alle Kabinen (2-Bettkabine ca. 10 m², Einzelkabine ca. 8 m²) verfügen über Dusche/WC, Föhn, Safe, TV sowie regulierbare Lüftung mit zentral gesteuerter Heizung/Klimaanlage. Die Kabinen auf dem Oberdeck haben einen franz. Balkon und auf dem Hauptdeck einen Franz. Balkon. Bordausstattung: Restaurant mit Bar, kleine Lounge und Panorama-Salon auf dem Oberdeck. Das grosse Sonnendeck mit Stühlen und Liegen lädt ein zum Erholen und Entspannen während der eindrucksvollen Fahrt entlang der Moldau und der Elbe. Gratis WLAN nach Verfügbarkeit. **Nichtraucher-schiff** (Rauchen auf dem Sonnendeck erlaubt).



Schloss Mělník



Altstädter Ring, Prag

⁽¹⁾ Fak. Ausflüge nur an Bord buchbar | Programmänderungen vorbehalten | Partnerfirma: SE-Tours

Weitere Informationen oder buchen
www.thurgautravel.ch

Verlangen Sie Patrizia Dapra
Gratis-Nr. 0800 626 550



Amriswilerstrasse 12, 8570 Weinfelden,
Tel. 071 626 55 00, info@thurgautravel.ch

Thurgau Travel

Aussergewöhnliche Reisen zu moderaten Preisen



2-Bettkabine Oberdeck (ca. 10 m²) mit franz. Balkon



Panorama-Salon



Restaurant

8 Tage ab Fr. 1090.–

(Nach Rabattabzug, günstigste Kategorie inkl. Vollpension und Flüge)

Reisedaten 2019 Es het solangs het Rabatt

06.07.–13.07.	100	03.08.–10.08.	100
13.07.–20.07.	100	10.08.–17.08.	100
27.07.–03.08.	100		

Unsere Leistungen

- Kreuzfahrt mit Vollpension an Bord (Velotour mit Lunchpaket oder Mittagssnack an Bord)
- Flüge ab/bis Zürich mit Swiss in Economy, inkl. Flughafentaxen, höhere Klasse gegen Zuschlag
- Tägliche Routenbesprechung
- Routenbuch für individuelle Touren (1 pro Kabine)
- Versicherung für Leihvelos
- Alle Schleusen- und Hafengebühren
- Deutsch sprechende Bordreiseleitung

Nicht inbegriffen: An-/Rückreise zum/vom Flughafen Zürich, Taxitransfer Flughafen–Schiff–Flughafen, Versicherungen, Velomiete, Ausflüge, Stadtpläne, Getränke, Trinkgelder (Empfehlung € 5–7 p.P./Tag), Treibstoffzuschläge vorbehalten, Auftragspauschale Fr. 35.– pro Rechnung (entfällt bei Buchung über www.thurgautravel.ch)

Preise pro Person in Fr. (vor Rabattabzug)

2-Bettkabine Hauptdeck hinten/vorne	1190
2-Bettkabine Hauptdeck	1290
1-Bettkabine Hauptdeck	1490
2-Bettkabine Oberdeck, franz. Balkon	1490
1-Bettkabine Oberdeck, franz. Balkon	1690
Zuschlag Alleinbenutzung HD/OD	390/590
Miete 7-Gang Velo Rücktritt oder Freilauf	85
Miete E-Bike (begrenzte Anzahl)	195
Annullations- und Assistance-Versicherung	49

Weitere Reise mit MS Thurgau Florentina****

Prag–Litoměřice–Mělník–Podebrady–Prag

9 Tage ab Fr. 1490.– (Nach Rabattabzug)

Ab-Preis: günstigste Kategorie inkl. Vollpension, Bustransfers

Die Bex-Villars-Bretaye-Bahn erschliesst das Wintersportparadies auf der saisonal umgewidmeten Strasse zum Col de la Croix.



© Alain Rouillier

Per Tram zum Winterwandern

Von Urs Geiser

Die Bergkulisse ist grossartig, und die Sonne scheint in dieser Ecke des Waadtlands ähnlich ausgiebig wie im benachbarten Wallis: Ein Ausflug nach Villars-sur-Ollon lohnt sich. Auch – oder erst recht – dann, wenn man weit weg wohnt.

Über die Lötschberg-Route und runter durchs Rhonetal? Oder quer durchs Freiburgerland und das Lavaux? Wer im Mittelland zu Hause ist, wählt mit Gewinn eine Kombination von beidem. Ziel der Zugfahrt ist Bex, wo zunächst die Dents du Midi und die Dent de Morcles die Blicke von Ankommenden auf sich ziehen. Letztere ist ein himmelhoch aufragender Felsturm, ein Bild von einem Berg, der über den Eingang zum Wallis zu wachen scheint. Auf dem Bahnhofplatz dann steht raumfüllend die Komposition der Bex-Villars-Bretaye-Bahn bereit. Als Tram rollt sie hinüber zum historischen Dorfkern und schlängelt sich durch die Hauptgasse, wobei sie fast die ganze Strassenbreite belegt. Die Autos haben hinten anzustehen.

Tram und Bergbahn in einem

Unsere Strassenbahn folgt kurz dem Wildbach Avançon, um dann in dessen Tal einzudringen, was nicht ohne Zahnradbetrieb zu machen ist. Fast beängstigend steil sind einige Rampen, doch die Bahn nimmt sie nicht nur mühelos, sie legt geradezu Sprinterqualitäten an den Tag. Ab Gryon/Barboleuse erfolgt die Rückverwandlung zum Tram; entlang einer Panoramastrasse geht's hinüber nach Villars, dessen Kürzestporträt so lau-

ten könnte: Traditionsreicher Sommer- und Winterkurort mit zeitgemäss reicher Angebotspalette, veritabler Südbalkon mit Fernsicht 900 Meter über dem Talboden des Chablais.

Ab Gryon sind vor dem Zugfenster auch Grand und Petit Muveran sowie die Diablerets präsent, die unsere Tour mitprägen werden. «Cette vue est unique», prangt an der Scheibe, dazu die Aufforderung, diese einmalige Sicht auf Instagram zu teilen. Ein gerissener PR-Gag, denn genau genommen stimmt das, was da behauptet wird, ja immer und überall, egal ob Heraklit in seinen Fluss steigt oder wir in einen Zug...

Die Strasse als Loipe und Weg

Wo in der warmen Jahreszeit Motoren lärmen – und Rennradreifen flüstern –, ist nur das Gleiten von Langlaufskiern und das Knirschen des Schnees unter solidem Schuhwerk zu hören; die Passstrasse zum Col de la Croix hält Winterschlaf. Und natürlich ertönen fröhliche Stimmen, Ausdruck der Freude über diese prächtige Voralpenlandschaft, die rechts und links in schroffe alpine Gefilde übergeht. Man geht neben der Loipe bis kurz vor La Plâne und dann links hinauf zum Golfplatz, wo nun höchstens ein paar

Schneebälle fliegen. Hier wie zuvor schon in La Verneyre finden Hungrige oder Durstige eine Gaststätte, wir testen – und empfehlen – die nur noch einen Steinwurf entfernte dritte, die Auberge Col-de-Soud. Très sympa!

Vielleicht ist der Kretenweg hinunter nach Villars gut vorgespart und auch ohne Schneeschuhe begehbar, sonst kann aufs Strässchen ausgewichen werden. Oder man besteigt vor der Haustür der Auberge die Bergbahn, die in Villars unsere «Sprinterin» ablöst und zur Wintersport-Drehscheibe Bretaye hinauffährt. Tüpfelchen auf dem i: Das Generalabonnement ist auch hier gültig. ■

Urs Geiser ist Regionalseiten-Redaktor des VCS-Magazins und leidenschaftlicher Fussgänger auf allen Naturbelägen.

Informationen

Villars-sur-Ollon ist auch – per Bus – von Aigle aus erreichbar. Die beschriebene Rundtour nimmt 3 bis 4 Stunden in Anspruch (ca. 350 m Anstieg). Weitere Winterwanderwege in Gryon/Barboleuse: www.villars-dialerets.ch (Praktisches → Ihr Ferienort → Broschüren und Karte)

VCS boutique

Vom 3. bis 16. Dezember 2018

15% Rabatt auf das gesamte Sortiment*

* Bereits reduzierte Artikel, Nettoartikel und Geschenkgutscheine sind von der Aktion ausgeschlossen. Nicht kumulierbar.

hajk
Outdoor Ausrüstung

M
men



W
women

Isolationsjacke hajk Fiberballs Jacket | 199.–

PFC-freies, wasser- und windabweisendes Aussenmaterial, kombiniert mit der synthetischen Fiberballs@R'ADYS-Isolation sorgt für perfekte Wärmeregulierung an kalten Tagen.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL **MEN** Grössen: S • M • L • XL • 2XL
12073 denim melange 12072 midnight melange

R'ADYS
OUTDOOR ESSENTIALS

M
men



W
women

Schneesportheose R'adys R2 Tech Pants | 359.–

Mit elastischem 2-Lagen-Material aussen und weichem Mesh innen bietet die PFC-freie Hose reichlich Bewegungsfreiheit und Klimakomfort und schützt zuverlässig gegen Schnee und Nässe.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL **MEN** Grössen: S • M • L • XL • 2XL
12308 black 12307 black



Visier
selbsttönend

KED
BIKES

Velo-Helm KED Covis | 189.– statt 239.–

Die Polycarbonat-Schleibe reagiert dynamisch auf wechselnde Lichtverhältnisse indem sich der Tönungsgrad von hell zu dunkel anpasst. **Inklusive Helmwintermütze.** Solange Vorrat!
Grössen Kopfumfang: 52–58 cm • 55–61 cm
11544 black mat | 11544 pearl mat



Isolierflasche HydroFlask 32 oz Wide Mouth | 54.–

Die farbenfrohen Edelstahl-Flaschen halten Kaltes kalt und Heisses heiss. Inhalt: 946 ml

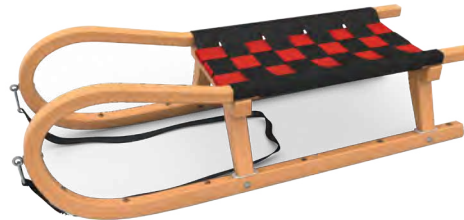
10814 kiwi | 10814 cobalt | 10814 pacific
10814 graphite | 10814 mango



Buff

Das vielseitige Accessoire: Merino Wool Buff | 39.90

7517 red clay/rot | 7517 solid black | 7517 solid denim
7517 solid purple raspberry | 7517 solid scuba blue



Schlitten Kathrein Zweisitzerrodel | 159.–

Der Rodel wird in Österreich aus österreichischem Holz hergestellt. Die 30 mm breite Stahlschiene und die geeigneten Kufen (Kantenlauf) sorgen für enorme Spursicherheit. Versandkosten Sperrgut: Fr. 29.–

9695 Zweisitzerrodel black/red



EXPED

Schneesport-Rucksack Exped Glissade 25 | 149.–

Der Touren-Rucksack bietet ausreichend Platz für alles Nötige unterwegs sowie vielseitige Befestigungsmöglichkeiten für die Ausrüstung. Volumen: 25 Liter.

12293 lichen green | 12293 dark violet | 12293 navy | 12293 black



W
women

M
men

Fallen 1 Grösse
kleiner aus!

MEINDL

Winterschuh Meindl Garmisch GTX | 339.–

Der Nubuk-Lederstiefel, der den Fuss dank Lammfellfütter und GoreTex-Membran auch bei tiefen Temperaturen warm und trocken hält. Ideal zum Schneeschuh-Wandern.

WOMEN Grössen: 36–42
9445 braun

MEN Grössen: 41–47
9446 dunkelbraun



W
women

W M
women & men

M
men

ottanio

SCARPA
REGGIA LUOGU & LONFANTO

Winterschuh Scarpa Mojito City mid GTX wool | 219.–

Der knöchelhohe Schuh sorgt mit seiner weichen Fütterung aus Wolle und der GoreTex-Membran für ein warmes und trockenes Fussklima.

WOMEN Grössen: 36–42
11332 ardoise | 11332 bluecosmo | 11332 tabacco

MEN Grössen: 40–46
11333 ardoise | 11333 bluecosmo | 11333 ottanio

icebreaker



W

women

M

men

Merino Fleece Icebreaker Descender LS Zip Hood | 219.90

Der isolierende und atmungsaktive Merino Fleece sorgt für ein optimales Klima bei winterlichen Aktivitäten.

WOMEN Größen: XS • S • M • L • XL

12048 jet hthr/prism | 12048 velvet/dew
12048 kingfisher/arctic teal

MEN Größen: S • M • L • XL • 2XL

12062 jet hthr | 12062 dk night hthr

TATONKA
EXPEDITION LIFE



W

women

M

men

Mantel Tatonka Naika 3in1 Coat und Winterjackete Tatonka Dilan 3in1 | 299.90

Die wasserdichte, PFC-freie Aussenjacke sorgt für absoluten Wetterschutz und die leichte Steppinnenjacke wärmt dank Thinsulate-Isolierung. Beide Jacken sind separat tragbar.

WOMEN Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

12158 nocturne blue | 12158 black

MEN Größen: S • M • L • XL • 2XL

12159 matt blue | 12159 black



W

women

M

men

Icebreaker Merino-Shirts | ab 79.90

Von Natur aus funktionelle Bekleidung aus Merinowolle mit minimalem Nylonanteil für eine höhere Langlebigkeit.

WOMEN Größen: XS • S • M • L • XL

1 Shirt Icebreaker Oasis LSV Lady | 99.90
12040 velvet

2 Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe Lady | 99.90
12038 opal | 12038 black

MEN Größen: S • M • L • XL • XXL

3 Shirt Icebreaker Oasis LS Crewe | 99.90
12056 imperial hthr | 12056 black | 12056 alpine

4 T-Shirt Icebreaker Anatomica SS Crewe | 79.90
12052 black

icebreaker



W

women

M

men

W M

women & men

teko

Best socks for the planet!

Merino-Lifestyle Socken | ab 25.90

Luxuriöse Feinstricksocken für ganztägigen Tragekomfort.

1 Lifestyle Crew Zigzag Strata Socks | 25.90

Größen: S/M (36-40)

12071 kingfisher/arctic teal

2 Over The Calf Tree Line | 31.90

Größen: S (35-37) • M (38-40) • L (41-43)

12070 velvet/dew

3 Icebreaker Approach Crew Men | 25.90

Größen: L/XL (42-47)

10538 black/twister hthr/vintage red | 10538 twister hthr/monsoon/rocket

4 Merino Liner-Socken, 2er Pack | 29.90

Größen: M (37-41) • L (42-45) • XL (46-49)

9400 Liner Eco Merino, 2er Pack

GIESSWEIN
VISION WALK



W

women

W M

women & men

Hausschuh Giesswein Dannheim | 59.-

Bequemer und weicher Finken aus reiner Schurwolle.

Mit flexibler Latexsohle.

WOMEN Größen: 36-41

MEN/WOMEN Größen: 36-46

8346 nachtblau | 8346 veilchen | 8347 anthrazit



© Ride for smiles

Velo fahren für ein Lächeln

Von Camille Marion

Im Rahmen ihrer Maturarbeit am Genfer Collège Claparède fuhren Aïlen und Marie zugunsten einer Westschweizer Vereinigung per Velo nach Budapest. Ein schönes Projekt, das vom Bureau Conseil des VCS unterstützt wurde.

«**W**e did it!»: So jubelten Aïlen und Marie am 17. August in den sozialen Netzwerken ihres Projekts. Auf ihren Velos posierten sie vor dem berühmten Budapester Parlament und hielten das Spruchband «Ride for smiles» in die Kamera. Sie hatten Budapest, das Ziel der 28-tägigen Reise im Rahmen ihrer Maturarbeit quer durch die Schweiz und der Donau entlang, erreicht.

Das Projekt startete im Herbst 2017, als die beiden Genfer Gymnasiastinnen ein Thema für ihre Maturarbeit festlegen mussten. Sie waren frei in der Wahl, Bedingung war einzig, eine Fragestellung zu erarbeiten, aus der sich ein konkretes Projekt ergeben sollte.

Sport und Wohltätigkeit

«Wir hatten schon öfter darüber geredet, eines Tages eine grosse Velotour zu machen, aber mehr ferienmässig», erzählt Marie. Das Fahrrad ist ihr liebstes Verkehrsmittel; sie

benutzen es jeden Tag, um von ihrem kleinen Genfer Dorf ans Collège zu fahren. So entstand die Idee eines Projekts, das ihre Leidenschaft mit dem konkreten Ziel einer Geldsammlung verbinden sollte. Daraus ergab sich dann die Fragestellung ihrer Arbeit: Wie setzt man mit einer sportlichen Herausforderung ein karitatives Projekt um?

Zuerst planten die beiden jungen Frauen ihre Route. Der Norden schien ihnen wegen des unsicheren Wetters zu riskant, im Süden drohte die Hitze, darum konzentrierten sie sich auf den Osten. «Wir kannten die dortigen Länder noch nicht, das fanden wir spannend», erläutern sie. In zwei Tagen stellten sie die Route zusammen, die sie durch die Schweiz und der Donau entlang bis nach Ungarn führen sollte.

Gleichzeitig suchten sie eine geeignete Institution, um sie mit dem Projekt zu unterstützen. «Da wir Budapest erreichen wollten,

dachten wir zuerst daran, ein ungarisches Projekt zu unterstützen, aber das stellte sich als zu kompliziert heraus. Deshalb entschieden wir uns für eine Schweizer Vereinigung, die sich dafür einsetzt, den Alltag von kranken Kindern zu verbessern», erklärt Aïlen. So kam die Association Romande des Familles d'Enfants atteints d'un Cancer ARFEC (Westschweizer Vereinigung von Familien mit krebserkrankten Kindern) zum Handkuss: An sie wollten die beiden Schülerinnen das gesammelte Geld überweisen. Das Projekt nahm Formen an und erhielt passend zur Frohnatur seiner Gründerinnen den Namen «Ride for smiles».

Ein überzeugendes Projekt

Um ihre Reise zu finanzieren und das Geld für die ARFEC zu sammeln, entwickelten Aïlen und Marie ein Partnerschaftssystem mit drei Kategorien: Gönner, Donatoren und Sponsoren. Die Gönner überwiesen einen Betrag ih-

Am 17. August trafen Aïlen und Marie nach einer Reise durch fünf Länder in Budapest ein.

rer Wahl pro gefahrenen Kilometer, die Donatoren spendeten eine fixe Summe. Als Sponsoren schliesslich traten Firmen auf, die das Projekt finanziell unterstützten oder Material zur Verfügung stellten. Auch das Genfer Bureau Conseil des VCS Verkehrs-Club der Schweiz wurde kontaktiert, liess sich vom Projekt überzeugen und als Sponsor engagieren.

Die beiden passionierten Velofahrerinnen wussten natürlich, dass ihre Alltagsausrüstung für die grosse Reise nicht ausreichte. An einem Samstag im März klopfen sie deshalb die Genfer Geschäfte am linken Seeufer ab, um ihr Projekt vorzustellen. Zu ihrer grossen Überraschung steckten sie mit ihrer Begeisterung alle an, die Unterstützung war riesig. Satteltaschen, Kleider, Kilometerzähler, Reparaturkits für ihre Velos, Gummischläuche, Trinkflaschen mit Wasserfilter: Das gesamte Material, das sie für ihre Reise benötigten, wurde ihnen von den Genfer Händlern zur Verfügung gestellt.

1700 Kilometer in 28 Tagen

Am 21. Juli wurden Aïlen und Marie von einer «Fangruppe» verabschiedet. Im Sonnenschein verliessen sie Genf zusammen mit ein paar Freunden, welche die erste Etappe mitfuhren. Die Reiseroute war klar, trotzdem wollten sie sich ein paar Freiheiten lassen.

«Wir planten, mindestens 50 Kilometer pro Tag zu fahren oder auch mehr – je nach Wetter, unserem physischen Zustand, den Höhenunterschieden und ungeplanten Überraschungen», erklären sie.

Sie gingen davon aus, dass sie für den ganzen Weg einen knappen Monat brauchen würden. Nach der Durchquerung der Schweiz kamen sie nach Deutschland, wo sie auf der bekannten EuroVelo-6-Route bis Passau an die Grenze Österreichs fuhren. Dann ging es weiter der Donau entlang nach Wien. Sie waren bereits 25 Tage unterwegs, als die ersten Regentropfen auf sie fielen, kurz vor der Slowakei, wo Bratislava als einer der letzten Zwischenstopps wartete. Nach 28 Tagen schliesslich traten sie zum letzten Mal in die Pedale und fuhren in Budapest ein.

Die beiden kehrten gerade rechtzeitig zum neuen Schuljahr in die Schweiz zurück,

im Gepäck all die schönen Erinnerungen und tollen Erfahrungen. Die Ankunft in Budapest bleibt natürlich ein unvergessliches Moment, doch mehr noch prägte sie die Etappe von Melk nach Tulln an der Donau in Österreich, wo sie am Ende des Tages in einer überwältigenden Stimmung unterwegs waren. Umgekehrt sind die Erinnerungen an die steilen Wege zwischen Schaffhausen und Donaueschingen eher zwiespältig.

Positive Bilanz

Aïlen und Marie ziehen eine äusserst positive Bilanz von «Ride for smiles». Dank der Begeisterung, die das Projekt auslöste, kamen mehr als 15000 Franken für die ARFEC zusammen. Die Schlussarbeit haben sie im November abgegeben – nun bereiten sich die beiden Gymnasiastinnen auf die Verteidigung ihrer Arbeit Anfang Jahr vor. ■



© Ride for smiles

Marie (l.) und Aïlen sind 18 Jahre alt und besuchen das vierte und letzte Jahr im Genfer Collège Claparède. Sie teilen die Leidenschaft fürs Velo, aber auch für Musik und Reisen. Beide sind zudem in verschiedenen Hilfsprojekten engagiert.

ANZEIGE

Glarner Ferien-Aktion
ÖV-Anreise geschenkt

glarnerland.ch

↔ SBB CFF FFS

Inklusive Rückreise; ab 2 Übernachtungen

Glarnerland



DIVERSES

Grosszügige Praxisräume für 2-3 Tage pro Woche zu vermieten. In meine Physiotherapie-Komplementär-Praxis in **Gossau SG** suche ich eine/n selbständig arbeitende/n Physiotherapeuten/in (ausbaubar und eventuelle Praxisübernahme in 4 bis 5 Jahren). Behandlungsraum (17.6 m2) und Gruppenraum (87.5 m2) komplett eingerichtet. Miete ab Fr. 690.-- bis 990.-- pro Monat inkl. Nebenkosten, Inventar und Einrichtung. Informationen, Fragen und Bewerbungsunterlagen an Iris Loy, loy@feldenkrais-punkt.ch

Schreibworkshop Wochenende
Die Lust am Schreiben entdecken:
12.-14. April oder 11.-13. Okt. 2019
www.theresebichsel.ch

Nachhaltige(re) Computer? why! Notebooks: reparierbar, langlebig, Ubuntu vorinstalliert. Info (fr): why!, Prilly VD oder (de): www.wuergler-it.ch, Tel. 031 332 52 73

WOHNEN

Villa am See in Weesen als kl. WG zu vermieten vom 1.12.18 bis 31.3.19 diverse Wohnräume. Miete nach Absprache. Kontakt: arintensive@gmail.com

6.5-Zimmer-Haus zu verkaufen in Courtételle/JU. Grundstück 1345m2, Wohnfläche 208m2. Grosse Wohnküche mit Solnhofen Natursteinboden, 2 Badezimmer mit separatem WC. Geothermische Fußbodenheizung. Terrasse. Keller. Garage. 2 Parkplätze. Garten mit Trockenmauern von PRO NATURA ausgezeichnet. Teich. Gemüsegarten. Ruhige Lage, am Rande der Landwirtschaftszone. Ca. 500m bis Bahn/Busstation. Preis nach Anfrage. R.Olgiati 079 350 5532 olreto@bluewin.ch

Wir **verkaufen** unsere **3-Zi-Wohnung** in **Waltensburg**. Einfach. Gemütlich. Zentral. Balkon, wunderbare Aussicht. Stockwerkeigentum in Dreifamilienhaus. Telefon 076 451 92 09

In Wohngemeinschaft 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



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



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

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) 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

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

Feldis / GR Ferien-Weekend-Haus für grosse Familien, kleine Gruppen, Schulferienwochen Februar noch frei. substanza@bluewin.ch

Locarno-Monti 3-Zimmerhaus, grosse Terrasse Seesicht, grosser Garten, 3 Gehminuten von Station Funicolare. HS 840 Fr./ZS 700 Fr. + Nebenkosten. Tel. 079 707 92 25 abends ab 18.00

Schneeschuhwandern - Alpenüberquerung auf Säumerpfaden - Wildes Tessin. www.bergwegs.ch T. 061 712 19 79

Ferien in Amden mit Blick aufs Meer - aufs Nebelmeer. Die Welt hinter sich lassen und in einem kleinen, neu umgebauten Chalet den Winter geniessen. Spaziergänge, Skifahren oder einfach die schöne Wohnung geniessen mit traumhafter Aussicht. www.ulula.li

Schnee und Eis am Untersee (Berlینگ TG). Lesen, kochen, entspannen und das warme Feuer im Chemineeofen geniessen. www.glisglis.ch

FERIEN AUSLAND

Camargue, direkt am Meer: Le Grau du Roi, herrlich gelegene 4-Zi-WHg. 76 m², gut ausgestattet, 2. Stock, von privat. Ab 150m zu Restaurants/Städtchen und Fischerhafen. 2 Badezimmer, 2 Terrassen. 7 Schlafplätze, alle Zimmer volle Meersicht. Garagenplatz, Lift, schnelles Wifi, Festnetz-Tel. Geeignet für Kinder. Tel. 079 419 93 11, www.negresco-camargue.ch christoph@bluewin.ch

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

GR-Peloponnes, Koroni: Gepflegte Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur, Stille und Kultur. Tel. 041 811 51 16 - www.koroni.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 / Tel. 079 514 69 57

Inser Hvar (Kroatien), Haus 2-8 Personen, ruhig, wunderschöne Aussicht, Tel. 061 302 34 48, www.plavisan.com

Kreativ-Ferien Toskana. Herzlich willkommen auf: www.olivi.ch

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

casa im Herzen des Malcantone
santo stefano
B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo
● Zwei historische und stilvolle Häuser
● Für eine Auszeit und zum Entspannen
● Interessante Kurse und Workshops
091 609 19 35, 6986 Miglieglia
www.casa-santo-stefano.ch

Maccagno am Lago Maggiore/Italien, Ferienhaus, 5 Personen. Sonniger, idyllischer Garten mit direktem Seeanstoss, Gartenterrasse am See, baden, surfen, segeln, wandern, wunderbare Aussicht auf den See und die Castelli di Cannero. Mit Zug (Anschluss Maccagno) oder Auto, 2 priv. Parkplätze. Infos: Tel. 041 310 12 22 oder www.casa-al-lago-maggiore.ch

Paros(GR): Bauland (2 x 6'000m2), freie Sicht aufs Meer (2km). Schöne Buchten, surfen, tauchen. mar_kex@hotmail.com Mobile: +30 69422 94441 / Bilder auf: <http://bit.ly/parosbauland>

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

Toscana: Gepflegtes Landhaus, bis 10 Personen, Natur pur, Ruhe, wandern, biken, Kultur, zum Meer 30 Minuten. www.prata-suvereto Tel. 079 356 83 66

Zwischen Cèze und Ardèche (Südfrankreich), grosses Familienhaus (6 Zi/12 B), schöne Aussicht, Schwimmbad. www.mitchoules.fr

**VCS-Magazin 2019
Terminplan für Inserate**

Ausgabe	Inseratenschluss	Erscheinungsdatum
1/2019	04.02.2019	07.03.2019
2/2019	25.03.2019	25.04.2019
3/2019	13.05.2019	13.06.2019
4/2019	19.08.2019	19.09.2019
5/2019	07.10.2019	07.11.2019

**40 Jahre VCS
Ausgabe 2/2019!**

Auskünfte und Bestellungen:
VCS-Magazin, Inserate, Postfach, 3001 Bern
Tel. 031 328 58 38
inserate@verkehrsclub.ch

Kleinanzeigen online bestellen unter
www.verkehrsclub.ch/kleininserate

Rasche Hilfe ist wichtig

Von Nelly Jaggi

Ein Platten und ein Auto, das «keinen Wank mehr macht»: Die Pannenhelfer Adrian Jost und Adem Hoxha helfen für die VCS-Pannenhilfe innert 30 Minuten. Als Dank für ihren Einsatz gibt es meist ein Lächeln und manchmal sogar ein Znüni.

Aufstehen, frühstücken – und ein platter Reifen: Zum Glück hat VCS-Mitglied Helene Müller* eine Pannenhilfe-Versicherung abgeschlossen und kann schnell und unkompliziert telefonisch Hilfe anfordern. Szenenwechsel: Adrian Jost fährt gerade mit dem Pannenfahrzeug in die Tiefgarage unter der Th. Willy AG – Pannendienstpartner des VCS Verkehrs-Club der Schweiz – am Stadtrand von Bern. Per Telefon und E-Mail wird er von der Versicherung über den Plattfuss informiert. Umgehend ruft der langjährige Pannenhelfer Helene Müller an.

«Am Telefon kann ich mich über Details informieren und abschätzen, ob ich den Schaden reparieren kann oder den Wagen abschleppen muss», erklärt er. Nach einem kurzen Gespräch herrscht Klarheit, Jost wird den kaputten Reifen gleich mit dem schon bereitstehenden Winterreifen austauschen. «Zeit ist in unserem Geschäft wichtig. Innert 5 Minuten nach der Meldung nehmen wir Kontakt auf, in spätestens 30 Minuten sind wir vor Ort», erklärt er.

Trotzdem ein Lächeln

Knapp 20 Minuten später erreicht Jost sein Ziel. Routiniert holt er den Wagenheber aus dem Auto und wechselt das Rad. «Sie haben doch schon vor einigen Wochen eine Panne an meinem Auto behoben, ich hatte in der letzten Zeit ein wenig Pech», sagt Autobesitzerin Müller – trotz allem mit einem Lächeln im Gesicht.

Zurück in Bern trifft Jost auf seinen Mitarbeiter Adem Hoxha, der mit einem Becher Automatenkaffee in der Hand neben dem Eingang steht. Viel Zeit zum Kaffeetrinken bleibt nicht: Ganz in der Nähe braucht ein junger Mann Hilfe – «das Auto macht keinen Wank mehr», meldet die Versicherung. Hoxha vermutet einen Schaden am Alternator und entscheidet sich dafür, mit dem Auflieger loszufahren, damit er das Auto abtransportieren kann. «Es liegt in unserem



Rasche und unkomplizierte Hilfe: Adrian Jost wechselt den platten Reifen aus.

Ermessen, welches Fahrzeug wir für einen Einsatz wählen», erklärt er.

Ein Sack voller Gipfeli

Hoxhas Entscheid wird sich wenig später als richtig herausstellen. Das Auto wird auf den Auflieger verladen und zur Kundengarage im Seeland gefahren. Wie ist Hoxha – der gelernte Bäcker – überhaupt dazu gekommen, für einen Abschleppdienst zu arbeiten? «Vor einigen Jahren bin ich für meinen Vater eingesprungen, da hat es mich gepackt», erzählt er mit hörbarer Begeisterung. Wie Jost schätzt er die Abwechslung und den Um-

gang mit den vielen verschiedenen Menschen – pro Tag fährt jeder Pannenhelfer an die 15 Einsätze.

Zwar kommt es hin und wieder vor, dass ein gestresster Kunde seinen Unmut an einem Pannenhelfer auslässt, doch negative Erlebnisse sind zum Glück selten. «Die Gipfeli zum Znüni vorhin hat uns der Mitarbeiter eines anderen Abschleppdienstes als Dankeschön vorbeigebracht. Wir haben eine Panne an seinem Auto schnellstmöglich behoben, damit er weiterarbeiten kann», erzählt Hoxha. ■

*Name von der Redaktion geändert.

Schnell und zuverlässig: VCS-Pannenhilfe

- Wenden Sie sich bei einer Panne oder bei einem Unfall an die VCS-Notruf-Zentrale unter der Telefonnummer 0800 845 945 (24-Stunden-Service) – Sie erhalten einen praktischen Aufkleber mit der Nummer. Oder mobilisieren Sie die Pannenhelfer Ihrer Wahl. Auf der Autobahn können Sie auch Hilfe über eine Notrufsäule anfordern.
- Bei einem Unfall oder einer allfälligen Rückschaffung des Fahrzeuges an den Sitz des VCS-Mitgliedes, ist die VCS-Notrufzentrale zu kontaktieren.
- Die VCS-Pannenhilfe kostet CHF 45.- pro Jahr (Motorrad als 2. Fzg. Fr. 25.-). Wenn Sie die Versicherung jetzt abschliessen, geniessen Sie ab sofort Versicherungsschutz bis 31.12.2019.
- Die VCS-Pannenhilfe gilt in der Schweiz und im Fürstentum Liechtenstein. Für den Pannenschutz im Ausland schliessen Sie den Schutzbrief für Motorisierte ab.

Früher trug man Bergschuhe aus Leder und kochte in Stahltöpfen. Heute kann man mit wenigen Kilogramm auf dem Rücken monatelang in der Wildnis unterwegs sein. Ein Gespräch mit Brigitte Stettler über die vielfältigen Errungenschaften der Outdoor-Branche.

Interview: Nelly Jaggi

Brigitte Stettler

«Mit jedem Kauf wird der VCS unterstützt»

VCS-Magazin: In der Outdoor-Branche hat in den letzten Jahrzehnten eine rasante Entwicklung stattgefunden – welche Innovationen sind nützlich, welche weniger?

Brigitte Stettler: Ob etwas notwendig ist oder nicht, hängt davon ab, aus welchem Bereich man kommt und wofür man es braucht. Früher hatte man ein Paar Bergschuhe und einen Rucksack. In den letzten Jahren haben sich Technik und Materialien extrem entwickelt. Ist jemand tagtäglich mit seinem Gepäck unterwegs, ist er froh über ein Kochgeschirr aus Titan, weil es leichter ist als Alu.

«Das Angebot ist auf die Mitglieder zugeschnitten – unter unseren Kunden sind viele Velofahrerinnen und E-Biker.»

Hat die Entwicklung auch neue Bedürfnisse geweckt?

Draussen zu sein, ist im Trend. Heute gehen auch junge Leute in die Berge und posten Bilder von den Gipfeln, die sie erklommen haben. Je mehr sich beteiligen, desto mehr Bedürfnisse gibt es. Diese Entwicklung sehen wir: Man kann viele verschiedene Dinge für etwas an sich sehr Einfaches haben.

Vieles ist auch komfortabler geworden.

Früher musste man einen Schuh einlaufen. Heute kann man ihn aufgrund der neuen Materialien sofort anziehen und bekommt

nicht mehr zwingend Blasen. Man verwendet nicht mehr nur Leder, sondern kombiniert Materialien – beispielsweise um die Atmungsaktivität zu erhöhen oder den Schuh wasserfest zu machen. Auch an die Sohle gibt es verschiedene Ansprüche: Wer hoch hinauf will, braucht eine festere Sohle als jemand, der durch die Voralpen wandert.

Bei Wollprodukten ist es ähnlich. Nach einer Phase der Synthetik verwendete man reine Wolle, inzwischen kombiniert man Gewebe, damit die Kleidungsstücke bestmöglich auf ein spezifisches Bedürfnis zugeschnitten sind.

Wo Wolle draufsteht, ist also nicht zwingend nur Wolle drin?

Socken bestehen zum Beispiel häufig aus kombinierten Materialien, damit sie richtig sitzen. Wirft eine Socke im Schuh Falten, ist das unangenehm und verursacht Blasen.

Wolle riecht weniger schnell als synthetische Materialien. Warum ist das so?

Man muss sich die Oberfläche unter dem Mikroskop vorstellen: Bei der Wolle ist sie schuppig, eine synthetische Faser ist glatt. Auf Letzterer können sich die Bakterien offenbar besser ansiedeln. Zudem ist Wolle eine feine Faser mit vielen Lufteinschlüssen. Dadurch nimmt sie den Wasserdampf, den die Haut beim Schwitzen abgibt, auf, bevor er auf der Haut kondensiert – und zu riechen anfängt.

Kann es die Natur also besser als die Technik?

Wolle nimmt die Feuchtigkeit auf und ist entsprechend länger nass. Bei sehr schweiss-treibenden Sportarten ist eine synthetische Faser angenehmer zu tragen, da sie schneller trocknet.

Beim VCS sind wir überzeugt, dass man auch im Winter auf dem Velo unterwegs sein kann. Welche Ausrüstung empfehlen Sie Velofahrenden im Winter?

Auf dem E-Bike oder auf einem normalen Velo?

Macht das einen Unterschied?

Auf dem E-Bike hat man viel mehr mit der Kälte zu kämpfen. Handschuhe und natürlich warme Kleidung sind wichtig – aber nicht zu warm, weil man sich bewegt. Weil Wind auskühlt und es im Winter oft nass ist, empfiehlt sich wind- und wasserdichte Kleidung. Licht am Velo und Reflektoren gehören dazu. Ein Helm ist meiner Meinung nach ein Muss. Trägt man dazu zum Schutz vor dem Fahrtwind eine Brille oder wählt man einen mit Visier? Das ist vor allem auf dem E-Bike ein Thema.

Funktionsbekleidung ist teuer. Was muss man bei der Pflege beachten, damit man so lange wie möglich Freude daran hat?

Die Pflegeanleitung beachten und ein mildes Waschmittel verwenden, das die Funktionalität der Textilien aufrechterhält – bei Wolle lohnt sich ein Wollwaschmittel. Daune, die



© Nelly Jaggi

Brigitte Stettler betreut seit zehn Jahren die VCS-Boutique. Sie bestimmt das Sortiment, betreibt den Webshop und nimmt zusammen mit ihrem Team Bestellungen entgegen. 2007 wurde die VCS-Boutique von Hajk übernommen. Allfällige Überschüsse bei Hajk kommen vollumfänglich der Pfadibewegung Schweiz zu Gute.

man über einen längeren Zeitraum getragen hat, isoliert oft nicht mehr gut. Dann lohnt es sich, sie mit einem speziellen Waschmittel – und einem Tennisball in der Maschine – zu waschen.

Sind synthetische Fasern pflegeleichter?

Synthetik ist natürlich robuster. Aber auch das synthetische Leibchen ist Ihnen dankbar, wenn Sie seine Funktionalität mit einem geeigneten Waschmittel erhalten. Weil Wolle sehr empfindlich ist, machen sie gewisse Hersteller mit einem synthetischen Kern robuster. Das kann man natürlich kritisieren, aber letztlich trägt die dadurch gewonnene Robustheit auch zur Nachhaltigkeit bei.

Worauf muss man achten, wenn man Funktionskleidung – zum Beispiel aus GoreTex – entsorgt?

Idealerweise ermöglicht man dem Produkt ein zweites Leben. GoreTex ist im Prinzip ein toller Stoff – wasserdicht und sehr atmungsaktiv. Es ist aber auch so, dass er PTFE – umgangssprachlich Teflon genannt – enthält. Lässt sich das Produkt nicht mehr reparieren, kann man es in den brennbaren Abfall geben. So kann zumindest thermische Energie daraus gewonnen werden. Grundsätzlich sollte man sich bereits beim Ein-

kauf gut überlegen, ob es tatsächlich GoreTex sein muss. Es gibt Anwendungen, bei denen es Sinn ergibt. Ökologisch ist es aber zweite Wahl, und oft gibt es gute Alternativen.

«In der Outdoor-Branche hat ein Umdenken stattgefunden. Schliesslich will man die Natur geniessen – und dafür muss man Sorge dazu tragen.»

Was können Sie denn mit gutem Gewissen empfehlen?

VAUDE hat zum Beispiel eine Membran ohne PTFE entwickelt, die genauso wasserdicht und atmungsaktiv ist. Die Firma ist durch ihr Green-Shape-Label sowieso ein Vorzeigebeispiel. Aber in der Outdoor-Branche hat generell ein Umdenken stattgefunden. Schliesslich will man die Natur geniessen – und dafür muss man Sorge dazu tragen.

Werden auch die Kundinnen und Kunden sensibler?

Ja, wir werden häufig gefragt, woher ein Produkt kommt und wie es produziert wurde.

Die VCS-Boutique hat ein breites Sortiment, wer kann bei Ihnen einkaufen?

Wir bewerben die Boutique im VCS-Magazin und machen den Mitgliedern spezielle Angebote. Mit jedem Kauf wird der VCS unterstützt. Natürlich darf man auch als Nicht-Mitglied bei uns einkaufen – und den VCS unterstützen. Das Angebot ist auf die Mitglieder zugeschnitten – unter unseren Kunden sind viele Velofahrerinnen und E-Biker.

Bestellt werden kann im Webshop oder mit der Bestellkarte im Magazin. Beraten Sie auch persönlich?

Selbstverständlich, dafür haben wir unsere Telefonlinie. Es wird auch rege Gebrauch davon gemacht. Wir versuchen zwar, in der Beschreibung online möglichst detailliert zu sein, aber man darf gerne anrufen – und wir beantworten auch Fragen per E-Mail. Bei Fragen zu Grösse und Schnitt messen wir schon mal ein Kleidungsstück im Lager aus. ■

50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen

der Reisepartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



©Dutch Bike Tours

Velotour Amsterdam – Brügge Niederlande/Belgien

NEU

Diese Velotour führt durch einige der schönsten Städte und Orte der Niederlande und Flandern. Erleben Sie den Charme vergangener Epochen in Amsterdam, Gouda, Vlissingen, Sluis, Damme und Brügge. Sie haben die Möglichkeit die 19 Windmühlen von Kinderdijk zu besuchen und überqueren auf Ihrer Tour die Westerschelde mit der Fähre bevor Sie am Ende die wunderschöne Stadt Brügge mit seiner historischen Innenstadt erreichen. Brügge wird auch als «Die Perle von Flandern» genannt.

Preis pro Person ab CHF 1550*

8 Tage/7 Nächte ab Amsterdam/bis Brügge Webcode: 2871

Anreise freitags bis sonntags vom 12.04. bis 05.05. & vom 01.09. bis 22.09.2019 / täglich vom 06.05. bis 30.08.2019

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



©August Tours

Velotour Weimar – Naumburg Deutschland

NEU

Auf dieser Veloreise befahren Sie den Saale-, Ilm- und Unstrut-Veloweg sowie die Thüringer Städtekette. Sie erleben kleine Dörfer mit bezaubernden Kirchen, Burgen und Schlösser voller Geschichten und weitläufigen Parkanlagen. Genießen Sie zudem die Weine der Saale-Unstrut-Region und sammeln Sie während Ihrer Velotouren bei typischen Gerichten der Thüringer Küche neue Kraft. Ausgangs- und Endpunkt dieser Velotour ist die historische Stadt Weimar.

Preis pro Person ab CHF 1145*

7 Tage/6 Nächte ab/bis Weimar Webcode: 2323

Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.2019

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

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

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

Velotour Oder, Neisse & Spree Deutschland

NEU

Wo die Lausitzer Neisse und die Oder die Grenze zu Polen markieren, finden Sie Sachsens Glanz und Preussens Gloria. Sehen Sie kostbare Architekturwerke aus verschiedenen Zeitaltern und den Muskauer Park des genialen Gartenbauers Fürst Pückler, während Sie die Reise entlang an Oder, Neisse und Spree von Zittau nach Berlin führt. Die Landschaft zeigt sich dem Velofahrer in grosser Vielfalt und in romantischer Schönheit.

Preis pro Person	ab CHF 1370*
8 Tage/7 Nächte ab Zittau/bis Köpenick	Webcode: 2779
Anreise samstags vom 27.04. bis 28.09.2019 zusätzlich sonntags vom 01.07. bis 31.08.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



©Landpartie

Velotour Hanserundtour Deutschland

NEU

Der weite Himmel des Nordens sowie der ewige Pulsschlag der Gezeiten begleiten Sie auf dieser Tour zwischen Elbe und Weser. Üppige Obstbäume werden Ihren Weg im Alten Land flankieren, das Wattenmeer lädt ein zur Entdeckung; Künstler kamen nach Worpswede, liessen sich vom Spiel der Gezeiten, dem Flug der Wolken inspirieren. Auch Sie spüren den Zauber der Küstenlandschaft. Am Ende erwartet Sie erneut Bremen wo Sie die Reise an der Schlachte ausklingen lassen können.

Preis pro Person	ab CHF 1315*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Bremen	Webcode: 2809
Anreise sonntags vom 14.04. bis 06.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	

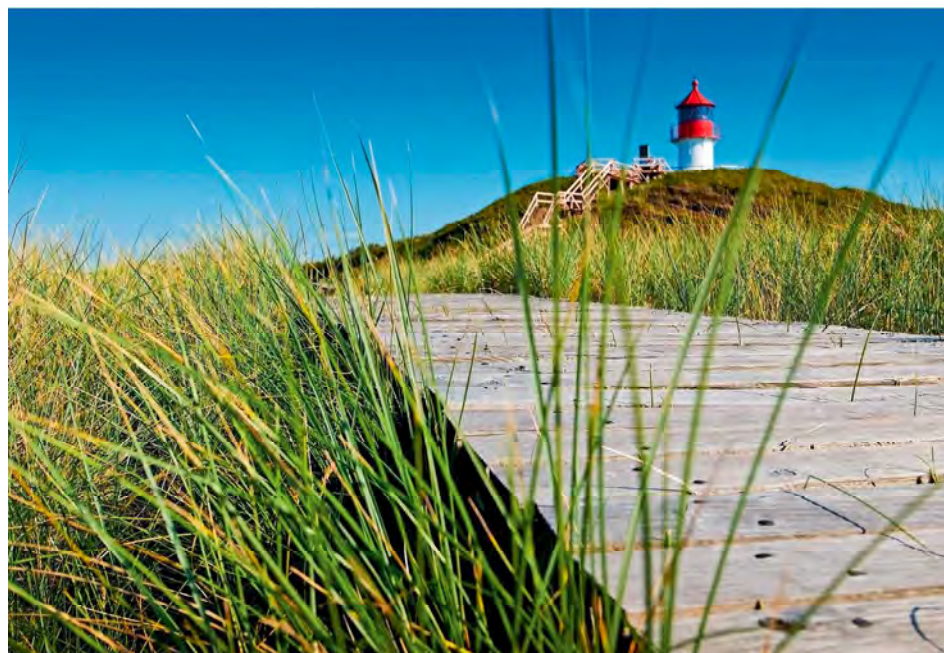


© Rückenwind Reisen GmbH

Velotour Nordfriesische Inseln Deutschland

Nordfriesland ist ein flaches, weites Land, durchzogen von schmalen Kanälen, geschützt durch Deiche, von Horizont zu Horizont. Ausgehend von Husum geht diese Reise entlang der Küste zu vorgelagerten Inseln und Halligen. Mit dem Schiff führt der Weg durchs Wattenmeer zur grünen Insel Föhr, dann nach Amrum mit seinem mächtigen Sandstrand und weiter zu der kleinen Halligen Hooge. Gesunde jodhaltige Luft umweht die Nase in der weiten Insel- und Küstenlandschaft Norddeutschlands.

Preis pro Person	ab CHF 1380*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Husum	Webcode: 2775
Anreise täglich vom 27.04. bis 24.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



*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
**Frankreich exkl. Bahnreise wegen variabler TGV-Tarife.

Partner



Mitglied





Velo- & Wandertour Salzkammergut Österreich

Wunderschön liegen die Seen im Salzkammergut, eingebettet in eine vielfältige Berglandschaft. Nicht alle Seen kann man mit dem Velo erreichen und daher kombinieren wir bei dieser Reise das Velofahren mit dem Wandern. Aufgrund der Kaiserzeit bietet das Salzkammergut auch aussergewöhnliche Sehenswürdigkeiten. Für den Genuss stehen die Fische aus den Seen zur Verfügung und Sie besuchen den Zuckerbäcker Zauner mit seiner grandiosen Auswahl an Leckereien.

Preis pro Person	ab CHF 1305*
9 Tage/8 Nächte ab/bis Wolfgangsee	Webcode: 2330
Anreise täglich vom 04.05. bis 19.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Südburgund Frankreich



Die Weine der berühmten Côte d'Or sind Weltklasse und die Speisen der Region sind bekannt für eine der besten und vielfältigsten Küchen Frankreichs. Aber eine Reise in das Burgund lebt durch das Wechselspiel zwischen wunderschöner Landschaft und reichen Kulturschätzen. Überall auf dieser Velotour begegnen Sie der prachtvollen Vergangenheit Burgunds, sei es in der vor über 1000 Jahren gegründeten Abtei von Cluny, in der Herzogstadt Beaune oder in den vielen kleinen Dörfern der Region.

Preis pro Person	ab CHF 1155*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Beaune	Webcode: 2843
Anreise samstags vom 06.04. bis 12.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Südbretagne Frankreich

Die im äussersten Westen Frankreichs liegende Bretagne ist ein wahres Naturparadies für Velofans. Besonders interessant ist die Süd-Bretagne in der Region des Golfes von Morbihan, dem grössten, beinahe geschlossenen Meeresgolf Europas mit seinem Gezeitenspiel. Die Velotour führt Sie über Land und Wasser geradewegs zu den schönsten Sehenswürdigkeiten!

Preis pro Person	ab CHF 900*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Vannes	Webcode: 2895
Anreise täglich vom 16.04. bis 21.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

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

Wandertour Korsika Frankreich

Eine wilde, ungezähmte Schönheit mit exotischem Charme, ein Paradies für Wanderer, die unberührte Landschaften schätzen. Atemberaubende Steilküsten im Westen, einzigartige Felsformationen in den Bergen und einladende Badebuchten. Diese Wanderung beginnt im Herzen der Insel, im Niolu Tal, das von den höchsten Berggipfeln umgeben ist. Abgelegene Dörfer bewohnt von stolzen, aber gastfreundlichen Menschen, ursprüngliche, schmackhafte Küche und gute Weine, so entfaltet sich Korsika dem Wanderer.

Preis pro Person	ab 1050*
7 Tage/6 Nächte ab Ajaccio/bis Piana	Webcode: 2516
Anreise täglich vom 01.04. bis 31.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wandertour Apulien Italien

NEU

Auf dieser Wandertour in Apulien entdecken Sie herrliche Küstenregionen im Süden Italiens. Mit Blick auf das Meer wandern Sie auf Pfaden entlang der Küste und genießen die herrliche Atmosphäre an der Adria und am Ionischen Meer. Typisch für Apulien sind endlose Olivenhaine, weite Getreidefelder und Weingärten. Apulien überzeugt mit beeindruckender Kulinarik, wie köstlichen Fischgerichten und hausgemachter Pasta. Ein erfrischendes Bad in den kleinen Badebuchten mit dem kristallklaren Wasser runden die Reise ab.

Preis pro Person	ab CHF 1420*
8 Tage/7 Nächte ab Otranto/bis Lecce	Webcode: 2567
Anreise täglich vom 20.03. bis 26.07. / vom 01.09. bis 31.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



WeitWandern Geführte Schneeschuhtouren Wanderungen in Marokko

Schneeschuhtouren

20.01. – 25.01.19 Plaisir Schneeschuhwoche Aletsch – Goms
Am Fusse der Aletsch Arena wohnen wir in einem gediegenen Wellness- und Badehotel. Von hier aus stehen uns die Türen offen für schöne Schneeschuhwanderungen im UNESCO Welterbe Schweizer Alpen Jungfrau-Aletsch, im Landschaftspark Binntal und im Goms. Die geplanten Touren sind absichtlich etwas kürzer, damit genug Zeit bleibt, die Bade-Infrastruktur des Hotels zu nutzen.

02.01. – 05.01.19 Schneeschuhtage in der Biosphäre Entlebuch
04.01. – 06.01.19 Schneeschuhtage in Furna, Prättigau
10.02. – 15.02.19 Schneeschuhwoche im Obersimmental
14.02. – 17.02.19 Jura 3: Creux du Van - Chasseron - Le Suchet
22.02. – 24.02.19 Naturpark Diemtigtal: «Wild - Nah - Wertvoll»
03.03. – 08.03.19 Schneeschuhwoche Augstbordregion – Moosalp

Marokko (mit Bahnreise nach Marrakech)

22.02. – 11.03.19 Mandelblüten im Jebel Sarhro
24.05. – 10.06.19 Hoher Atlas: vom Lac Izougar zum M'Goun

Preise online verfügbar

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



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

Partner

SBB CFF FFS

SNCF

Mitglied

REISEGARANTIE

SRV FSV
Schweizer Reiseversicherung
Fédération Suisse des Voyageurs
Néerlandse Samenreisvereniging



© Punto Studio Foto - Fotolia

Veloreise Paris

Radelnd durch die schönste Stadt der Welt

Paris ist bunt und lebenslustig voller ehrwürdiger Sensationen, den Kathedralen und Palästen, den Kunsthallen, dem Eiffelturm und der Avenue des Champs-Élysées. Paris lebt auf den zauberhaften Plätzen, flaniert am Ufer der Seine, vergnügt sich in den Stadtparks, macht Picknick im wunderschönen Parc des Buttes-Chaumont – kommen Sie mit und entdecken Sie Ihr Paris.

Preis pro Person	ab CHF 1'300**
5 Tage/4 Nächte	Webcode 637
Abreisen am 22.05./12.06./04.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



E-Bike Schnuppertour Herzroute

Lernen, Ausprobieren und Erleben

Auf dieser 2-tägigen Tour haben Sie Zeit, das E-Bike fahren auszuprobieren und zu geniessen. Ausserdem «schnuppern» Sie, wie es auf einer baumeler-Reise zu und her geht. Ruhige Strassen, schmucke Dörfer und malerische Landschaften die für Staunen sorgen. Wer ein echtes Stück Schweiz erleben will, ist auf dieser Tour goldrichtig.

Preis pro Person	ab CHF 370**
2 Tage/1 Nacht	Webcode 889
Abreisen am 25.04. und 12.07.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Malreise Ligurien

Zeichnen, Malen, Aquarellieren in der Gartenlandschaft Liguriens

Im Schutze der steilen Felsküste von Ligurien gedeiht eine üppige mediterrane Vegetation. Palmen, Agaven, Zypressen und blühende Kakteen umrahmen die malerischen Küstendörfer. Unser Hotel liegt im beschaulichen Bonassola, am Rande der Cinque Terre. In nur wenigen Schritten sind wir am Strand für ein erfrischendes Bad!

Preis pro Person	ab CHF 1'610**
8 Tage/7 Nächte	Webcode 586
Abreise am 31.08.—07.09.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	

Beratung und Anmeldung: Tel. 0848 823 823 – info@via-verde-reisen.ch

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

Wanderreise Bellwald

Schneeschuhwandern in idyllischer Winterlandschaft

Bellwald liegt nördlich von Brig, hoch über dem Walliser Rhonetal. Der autofreie Dorfkern, der Teil des UNESCO-Weltnaturerbe ist, lässt den Alltag vergessen. Lassen Sie die tief verschneite Landschaft während den Schneeschuhwanderungen auf sich wirken.

Preis pro Person	ab CHF 1'390**
6 Tage/5 Nächte	Webcode 462
Abreise am 27.01. und 10.03.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderreise Saanen—Lauenensee

Schneeschuhwandern in der sonnigen «Sportarena» von Saanen – Lauenensee

Auf unserer Winterreise in der Region Saanenland entdecken wir eine Vielfalt an abwechslungsreichen Touren in idyllischen Landschaften. Wir stapfen mit unseren Schneeschuhen gemächlich durch das unberührte Weiss der Winterlandschaft.

Preis pro Person	ab CHF 1'010**
5 Tage/4 Nächte	Webcode 447
Abreise am 04.02. und 18.02.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderferien Riviera im Frühling

Wanderferien in Ligurien – herrliche Landschaften voller Ginster und Mimosenblüten.

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



**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. Reisen nach Frankreich exkl. Bahnreise wegen variabler TGV-Tarife. Bei geführten Aktivferien beinhaltet der Preis auch Touren- und Kursleitung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch/baumeler/

Partner



Mitglied





Braunwald im Kanton Glarus: Ohne das gesuchte Verkehrsmittel gibt es mehr Platz für Fussgängerinnen und Fussgänger.

WETTBEWERB

In elf Orten unerwünscht

In der Schweiz kommen elf beliebte Wintersportorte ohne das gesuchte Verkehrsmittel aus. Früher lagen die Beweggründe dafür in der nicht vorhandenen Infrastruktur, später war es oft ein bewusster Entscheid. Wengen, Mürren, Rigi Kaltbad, Bettmeralp, Riederalp, Blatten, Saas-Fee, Zermatt, Stoos, Braunwald und Melchsee-Frutt sind daher auch heute nur per Seil- oder Zahnradbahn – und natürlich zu Fuss – erreichbar.

Trotzdem muss man auf den Strassen dieser Orte achtsam unterwegs sein – es gibt trotz

allem einige wenige der gesuchten Verkehrsmittel. Sie werden für die tägliche Ver- und Entsorgung, fürs Transport- und Baugewerbe sowie für Handwerksbetriebe eingesetzt.

Volkentscheid

Zermatt hat sich vor knapp 90 Jahren gegen das gesuchte Verkehrsmittel entschieden, die Stimmberechtigten haben die Regelung 1972 und 1986 bestätigt. Um mit dem grossen Gästeansturm im Winter fertig zu werden, fährt der Zug von Täsch nach Zermatt

im 20-Minuten-Takt und im Dorf verkehren seit 1988 Elektrobusse, um die Wintersportlerinnen und Wintersportler zu den Talstationen der Bergbahnen zu bringen.

Für die gewerbliche Nutzung ist das gesuchte Verkehrsmittel mit Elektromotor zugelassen – in einer Zahl, die auf dem vorhandenen Strassensystem heute zu Verkehrsproblemen führt.

Bitte im Zug anreisen

Die Destinationen bieten allesamt im Tal – leider oft zu grosszügige und zu günstige – Abstellmöglichkeiten für das gesuchte Verkehrsmittel. Eigentlich schade, denn bei einer Anreise mit dem Öffentlichen Verkehr gibt es attraktive Kombiangebote.

Über eine besonders moderne Lösung, wie die logistischen Herausforderungen in einem Wintersportort ohne das gesuchte Verkehrsmittel gelöst werden können, verfügt übrigens Oberlech in Österreich: Im Winter werden Waren und Gepäck über ein Tunnelsystem transportiert. Auf den Strassen sind einzig Pferdekutschen unterwegs.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

Eine Woche im Château Duvivier (FR) für zwei Personen inkl. Frühstück



© Kerstin Bittner

Gewinnen Sie einen einwöchigen Aufenthalt in Château Duvivier (www.chateau-duvivier.com) in der französischen Provence. Erleben Sie den Weinbau der Zukunft hautnah und tauchen Sie in die fantastische Welt der Weine aus reicher Natur ein. Die Woche besteht aus kompakt vermitteltem Weinwissen und Schnupperkursen direkt beim Winzer. Der Genuss der provenzalischen Küche und abwechslungsreiche Kultur und Landschaft macht den Aufenthalt zu einem besonderen Reisehighlight. Der Preis ist an einem frei wählbaren Termin 2019 einlösbar – vorbehaltlich Verfügbarkeit.

Lösung letzte Ausgabe:

Métro Lausanne

Gewonnen hat die drei Tage Ski-Spass in der Aletsch-Arena im Wert von Fr. 1524.– Peter Märki aus Baden.

Wettbewerbspreis
offert von



Welches Verkehrsmittel suchen wir?

Beantworten Sie die Frage bis am 31. Dezember 2018 und senden Sie Ihre Lösung an

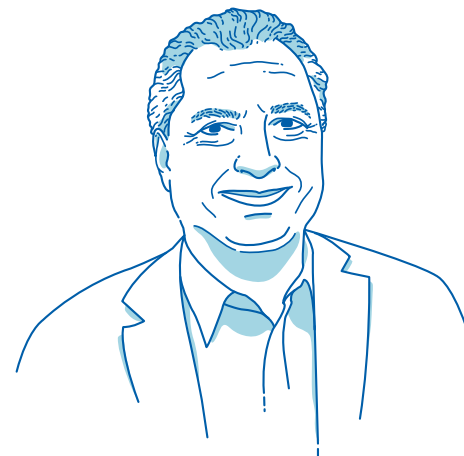
■ VCS-Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern, oder

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb, oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

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

Die Kriterien, an denen wir das Wohl beziehungsweise den Schaden der Digitalisierung messen sollen, sind deren Auswirkungen auf Mensch und Umwelt.



MARTIN ENZ

Digitalisierung ist gut!?

Vor gut 100 Jahren versetzten die Bilder einer heranfahrenden Lokomotive das Kinopublikum in Angst und Schrecken. Heute ergeht es einigen Menschen ähnlich, wenn sie mit dem Begriff Digitalisierung konfrontiert werden. Doch genauso wie heute Loks keinerlei Schrecken mehr verbreiten, wird auch der Einzug der Digitalisierung bald kein Aufreger mehr sein.

Wie für alle neuen Technologien gilt auch für die Digitalisierung: Sie ist nur so gut oder so schlecht, wie wir Menschen sie einsetzen. Die Kriterien, an denen wir das Wohl beziehungsweise den Schaden der Digitalisierung messen sollen, sind deren Auswirkungen auf Mensch und Umwelt. Dazu gehören volkswirtschaftliche Ziele wie Arbeitsplätze, Einkommen, Wohlstand, soziale Verträglichkeit und Gerechtigkeit. Aber auch die Auswirkungen auf unsere Gesundheit, die Sicherheit, den Komfort und unsere Entwicklung. Und schliesslich betreffen sie auch unsere Umwelt – mit wiederum sehr direkten Auswirkungen auf unser persönliches Befinden: Lärmbelastung, Luft- und Wasserqualität, Klima, um nur einige wenige entscheidende Einflüsse zu nennen.

Ich für meinen Teil überlege mir jeweils ganz konkret, wann und wie ich die digitalen Errungenschaften nutzen will. Im Supermarkt mache ich nie Gebrauch vom Selfscanning (ich meine die Produkte scannen, nicht mich selber), weil ich der Meinung bin, dass ich damit Arbeitsplätze gefährden könnte und gleich-

zeitig vom Konsumenten zum Mitarbeiter mutiere. Auch für die Buchung von Reisen und Hotels vermeide ich es, Stunden vor dem Computer zu verbringen – um Arbeiten zu verrichten, für die es qualifizierte Leute gibt. E-Banking nutze ich nur, weil der Schalterservice der Finanzinstitute so schlecht geworden ist, dass unzumutbare Wartezeiten und Formalitäten bestehen. Und schliesslich kann ich es nicht ertragen, wenn man sich hinter der Digitalisierung versteckt, um Unzulänglichkeiten einer Dienstleistung zu begründen. Wer kennt nicht Aussagen wie diese: «Leider finde ich Ihre Angaben nicht im System» oder «Das ist seit dem letzten Update nicht mehr möglich».

Zweifellos kann die Digitalisierung auch Gutes tun. Sie kann natürliche Ressourcen schonen, indem zum Beispiel weniger Papier verbraucht (E-Mails, Dokumente auf dem Bildschirm), weniger Energie beansprucht (präzisierte Steuerung der Raumtemperatur, verbrauchsarme Geräte, Rückgewinnung von Energie) oder die Sicherheit erhöht wird (Sensortechnik, Alarmierung, Fahrassistenz-Systeme). Ich befürchte aber eine drohende Entpersonalisierung und Aufgabe der Eigenverantwortung. Unser Verhalten in vielen Situationen ist keine Frage des Alters oder der Technikaffinität, sondern ein Entscheid, der die mittel- bis langfristigen Konsequenzen bedenkt.

Martin Enz ist Bereichsleiter Marketing, Produkte und Services beim VCS Schweiz

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Yves Chatton, Urs Geiser, Myriam Holzner, Anette Michel, Anina Schweighauser, Regula Zehnder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Gabriela Hüppi (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71521 (deutsch 57080, französisch 14441). Die nächste Ausgabe erscheint am 7. März 2019. **Insertionschluss:** 4. Februar 2019. **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

Autofreie Mobilität fördern

«Maximaler Komplexitätsreduzierer»: So umschreibt Verkehrsexperte Thomas Sauter-Servaes das Privatauto (siehe Interview auf Seite 20 in diesem Magazin). Ist ein Leben ohne eigenes Auto tatsächlich komplizierter? Nein, sagen wir vom VCS – und zeigen, dass Mobilität ohne Privatauto fast immer möglich ist. Wie das geht und was es dafür braucht, lesen Sie im Dossier der ersten Ausgabe 2019 – am 7. März in Ihrem Briefkasten.

In der Zwischenzeit wünschen wir Ihnen, liebe Leserin, lieber Leser, frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr.



Reiseversicherung
abgeschlossen?

Vor Reiseantritt krank geworden?

Einzelne Versicherungen pro Buchung sind teuer. Viel umfassender und günstiger ist der **VCS-Schutzbrief**. Ein Rundumschutz für Reisen und Freizeit das ganze Jahr lang: z. B. Annullationskosten einer Reise, einer Hotelbuchung, eines Tagesausflugs, Reisezwischenfälle, Gepäckersatz, Rückführung bei Krankheit oder Unfall, Rechtsstreit im Ausland und vieles mehr.

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 11** oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/schutzbrief

Für Mensch
und Umwelt



© Studio Romantic Fotolia

Hausrat optimal
versichert?

Einbruch - ein ungutes Gefühl

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

Schnell und einfach zur Offerte:

- per Telefon **031 328 58 21** oder
- via Internet

www.verkehrsclub.ch/hausrat

www.verkehrsclub.ch/privathaftpflicht

Für Mensch
und Umwelt



© Photographica Fotolia

Bahnreisen. Und mehr.

Mallorca mit Bahn und Schiff

Wir fahren anders nach Mallorca und erfahren es anders als andere: mit Bahn und Schiff!

30. März - 6. April 2019 (8 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2390.-



Bahnabenteuer Sizilien

Bahnfahrt durch ganz Italien und über die grossartigen Gebirgsbahnen der Insel!

16. - 25. Mai 2019 (10 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2550.-



Zug um Zug durch die Pyrenäen

Historische Züge fahren uns durch die faszinierenden

Hochgebirgslandschaften der Pyrenäen!

7. - 14. September 2019 (8 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2070.-



Bahnparadies Südschweden

Wir fahren mit nostalgischen
Dampf-, Elektro- und Dieselezügen
entlang malerischer Seen und
durch dichte Wälder!

16. - 25. Juli 2019 (10 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2990.-



Weitere Bahn-Spezialreisen 2019

Bahnabenteuer Andalusien

14. - 23. März 2019 (10 Tage)

Gardasee und Trentino

4. - 7. April / 9. - 12. April und
2. - 5. Mai 2019 (4 Tage)

Stockholm - St. Petersburg - Baltikum

20. Mai - 3. Juni und
3. Juni - 17. Juni 2019 (15 Tage)

Grosse Norwegen Rundreise

15. - 29. Juni 2019 (15 Tage)

Ostseeinseln und Naturparadiese

19. - 26. Juni 2019 (8 Tage)

London - Südengland

29. Juni - 6. Juli 2019 (8 Tage)

Skandinavien mit Bahn und Hurtigruten

14. - 27. August 2019 (14 Tage)

Holland: Bahnspezialitäten und Meer

16. - 23. August 2019 (8 Tage)

Grosse Irland Rundreise

29. August - 8. September 2019 (11 Tage)

Polnische Impressionen

12. - 21. September 2019 (10 Tage)

Sachsen-Anhalt und Erzgebirge

19. - 25. September 2019 (7 Tage)

Vino y Paradores

29. September - 9. Oktober 2019 (11 Tage)

Ungarn: Bahnleckerbissen mit Paprika

12. - 19. Oktober 2019 (8 Tage)

Alle
Reisen unter
www.servrail.ch
auch online
buchbar!

Auskunft und Buchungen:

SERVRAIL

Postfach 335, 3027 Bern

Telefon 031 311 89 51

info@servrail.ch

www.servrail.ch

SERVRAIL