

VCS | MAGAZIN

FÜR MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



Auf der Zielgeraden

Das Velo fährt
in die Verfassung

Seite 18

Für Mensch
und Umwelt



Die ökologischen Sieger: Erdgas/Biogas-Fahrzeuge auf den Spitzenplätzen in allen Klassen.

Testsieger der Auto-Umweltliste 2018* Platz 1: VW Polo 1.0 TGI; Platz 2: Seat Ibiza 1.0 TGI; Platz 3: VW eco up! 1.0 BMT, Skoda Citigo 1.0 MPI und Seat Mii 1.0 MPI Ecofuel



Weniger CO₂, weniger Schadstoffe und günstige Treibstoffpreise:
Entdecken Sie jetzt alle Vorteile und Fahrzeugmodelle auf erdgas.ch.

* Rangliste Verbrennungsfahrzeuge

erdgas 
biogas

DAS WEISS DOCH JEDER FAHRSCHÜLER.

ecodrive
RALLYE

Das Autofahr-Quiz mit über 1000 Preisen. Fragen beantworten, Punkte sammeln und gewinnen: Jeden Tag Sofortpreise, dazu Wochenpreise und den grossen Hauptpreis. **Jetzt anmelden und loslegen auf rallye.ecodrive.ch**

Liebe Leserin, lieber Leser



© S. Troxler/VCS

Als Velofahrerin in allen Lebenslagen gelte ich oft als Exotin. Vorschläge für Kombinationen aus Zug-, Postauto- und Velofahrten zum Fachgeschäft im Industriegebiet

oder an schlecht erschlossene Veranstaltungsorte werden von vielen meiner Mitmenschen als nicht machbar beurteilt. Beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz finde ich mich plötzlich in einem Umfeld wieder, in dem Velofahren auch in «unmöglichen» Situationen die mehrheitsfähige Lösung ist.

Velofahren ist nicht nur eine gesunde, günstige und platzsparende Fortbewegungsart, sondern lässt sich auch vielseitiger einsetzen, als manche denken. Trotzdem hat das Velo auf den Schweizer Strassen noch längst nicht den Platz, den es verdient. Am 23. September 2018 ermöglichen die Stimmberechtigten dem Velo mit einem JA zum Bundesbeschluss Velo die Fahrt in die Verfassung.

Die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen bringt aber nicht nur den Velofahrerinnen und Velofahrern Vorteile. Lesen Sie in unserem Dossier ab Seite 18, warum auch Fussgängerinnen, Busfahrer, Autolenkerinnen, Kinder und Jugendliche, Feriengäste, Pendler und Velosportlerinnen von einem JA profitieren.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Lesen.

Nelly Jaggi, Redaktionsleiterin

POLITIK

- 4 Kurz & bündig
- 6 Strom, Wasserstoff und Co.: Alternativen zu fossilen Brennstoffen
- 9 Leben ohne Auto – ein Porträt
- 10 Pedibus: den Schulweg unter den Füssen
- 11 Schulweg 21: das rundum erneuerte Dossier
- 13 Kampf den Pendlerströmen an der Grenze
- 14 Petition gegen nächtlichen Fluglärm
- 16 Tagung zur Mobilität der Zukunft
- 17 Verkehrssicherheit: Richtig fahren im Kreisel



DOSSIER

18 Das Velo fährt in die Verfassung

Warum der Bundesbeschluss Velo, über den wir am 23. September abstimmen, allen Verkehrsteilnehmenden etwas bringt.

26 MITGLIEDERANGEBOTE

30 BERICHTE AUS DEN REGIONEN

REISEN

- 36 Kritischer Genuss: Schiffsreise auf der Donau
- 39 Ein Ausflug zum Museumsbahnhof
- 40 Farbige und kontrastreiche Türkei – eine Reportage
- 42 Über die Lebenslust nach Tiroler Art

44 INTERVIEW

mit dem neuen VCS-Präsidenten Ruedi Blumer

46 INTERN

Der neue VCS-Zentralvorstand stellt sich vor

47 DEBATTE

Sind Fernbusse Risiko oder Chance?

50 VERSICHERUNGEN

Was kann der Mensch für die Sicherheit tun?

51 KURSBUCH

Hans Häfliger über den Einsatz im Arbeitsalltag

56 WETTBEWERB

Wer kennt die gesuchte Sportart?

57 BITTE MITDENKEN!

mit Anders Gautschi

58 CARTOON

Auf dem neusten Stand

Die Auto-Umweltliste des VCS erscheint jeweils im Frühling als Magazin, online gibt's im Sommer ein Update mit den neusten Modellen. Bei den alternativen Antrieben wächst die Modellvielfalt. Neu auf dem Schweizer Markt erhältlich sind die Elektroautos Smart fortwo und Smart forfour sowie der Jaguar I-Pace. Eine weitere Neuheit ist der Toyota Mirai, das zweite Brennstoffzellen-Fahrzeug, das in der Schweiz erhältlich ist.

Bei den Dieselaautos bleibt die Problematik der hohen Stickoxid-Emissionen aktuell. Doch sind seit diesem Frühling einige neue Fahrzeuge auf dem Markt, die die Abgasnorm Euro 6d-TEMP erfüllen. Diese erfordert neben der Abgasmessung auf dem Prüfstand zusätzlich einen RDE-Test (Real Drive Emission), der den tatsächlichen Stickoxid-Ausstoss auf der Strasse misst. Beim Kauf eines Dieselaautos empfiehlt der VCS Modelle, welche die neueste Norm erfüllen.

Die aktualisierte Liste und weitere Informationen und finden Sie unter www.autoumweltliste.ch.



© Fotolia

JA zur «Fair-Food-Initiative»

Die Volksinitiative «für gesunde sowie umweltfreundlich und fair hergestellte Lebensmittel» verlangt unter anderem, dass regional und saisonal produzierte Lebensmittel besonders gefördert werden. Dadurch werden auch die Transportwege kurz gehalten. Eingeflogene Lebensmittel können mit der «Fair-Food-Initiative» erstmals zusätzlich belastet werden. Mit der Forderung nach weniger klima- und umweltbelastenden Transporten von Lebensmitteln und Tierfutter leistet die Initiative einen wichtigen Beitrag, weite

Gütertransporte wenn möglich zu vermeiden oder auf möglichst ökologische Verkehrsmittel zu verlagern. Deshalb empfiehlt der VCS den Stimmberechtigten, die «Fair-Food-Initiative» anzunehmen.



© SchweizMobil

Jubiläum für Schweizer Velowege

Vor knapp 30 Jahren wurde im Kanton Solothurn ein Veloroutennetz ins Leben gerufen. Aus der kantonalen wurde eine nationale Angelegenheit, und 1998 konnte die Stiftung Veloland Schweiz neun nationale Velorouten eröffnen. Im Verlauf der Jahre kamen Wandern, Mountainbike, Skaten und Kanufahren dazu und 2008 wurde daraus unter dem Namen SchweizMobil ein einheitlich signalisiertes und kommuniziertes nationales Routennetz, das 2018 sein 20-Jahr-Jubiläum feiert.

Fachseminar zum autoreduzierten Wohnen

Die Plattform autofrei/autoarm Wohnen PAWO organisiert ein Fachseminar zum Thema «Parkplätze brauchen Platz – was kostet das?». Referate und ein Podium gehen den Fragen nach, was der Bau und Unterhalt von Parkplätzen tatsächlich kostet, wie sich das Phänomen Anwohnerparkkarten entwickelt und inwiefern der Bau von Parkplätzen überhaupt noch ein Bedürfnis ist.

Zeit und Ort: Markthalle, Basel, Mittwoch, 24. Oktober 2018

Anmeldung bis 17. Oktober 2018:

www.wohnbau-mobilitaet.ch → Veranstaltungen

Die Teilnahme ist kostenlos, die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Starke Beine beim VCS

Es ist eine Ehrensache, dass sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Zentralsekretariats an der jährlichen Aktion bike to work beteiligen. In fünf Teams haben sie im Juni insgesamt 1319 Kilometer zurückgelegt und damit 190 Kilogramm CO₂ eingespart. Sie haben an 94 Prozent aller Arbeitstage das Velo genommen. Und das Beste daran: die Allermeisten fahren jahrein, jahraus auf dem Velo an ihren Arbeitsplatz in der Berner Innenstadt.





© Fotolia

Wanderplanung einfach gemacht

Wie lange dauert eine Wanderung wirklich? In Zusammenarbeit mit den SBB entwickelten die Schweizer Wanderwege ein Planungsinstrument, mit dem die passenden ÖV-Verbindungen herausgesucht und Pufferzeit sowie Rastpausen entsprechend einkalkuliert werden können. Auf der Serviceplattform wandern.ch ist das Hilfsmittel exklusiv verfügbar.

Interessierte können das Planungsinstrument im Benutzerkonto auf www.wandern.ch 30 Tage lang unverbindlich testen. Die neue Funktion steht allen Gönnerinnen und Gönnern der Schweizer Wanderwege sowie den Abonentinnen und Abonenten des Magazins Wandern.ch frei zur Verfügung.

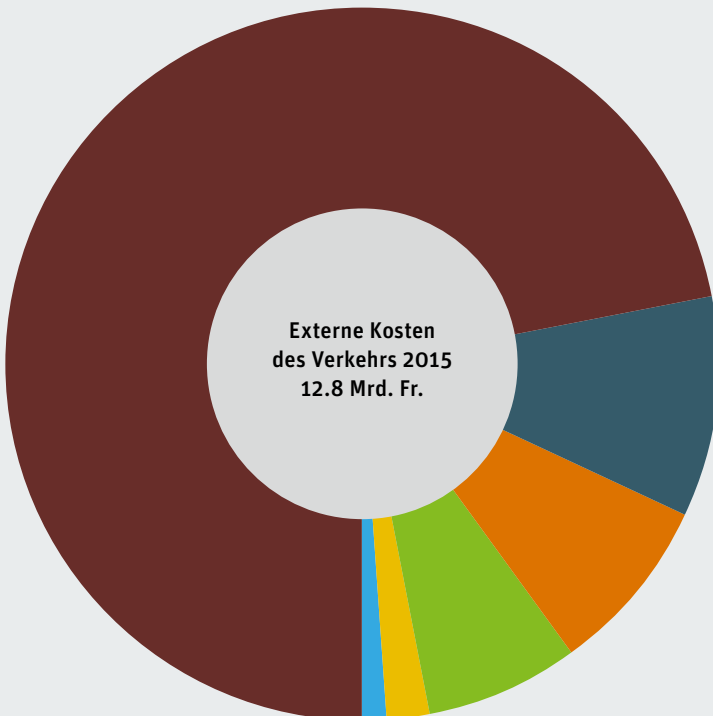


© zVg

Autoimporteure entlarvt

Letztes Jahr hat das Schweizer Volk deutlich JA zur Energiestrategie, und somit auch zum dort definierten CO₂-Neuwagenziel, gesagt. Das Parlament hat dieses ebenfalls mehrfach bestätigt. Trotzdem hat der Bundesrat die Frist für die Herabsetzung des CO₂-Grenzwertes um zwei Jahre nach hinten verschoben, auf Druck der Autoimporteure. Bei Überschreitung der CO₂-Zielwerte werden diese sanktioniert. Auto-schweiz, die Vereinigung der offiziellen Automobil-Importeure, hat bereits für die Einhaltung der 130-Gramm-Grenzwerte Bussenprognosen von bis zu 800 Millionen Franken erstellt. Nun wurde diese Prognose von der Tagespresse als falsch entlarvt: Die Mitglieder von auto-schweiz zahlen praktisch keine Sanktionen. Das ist falsch, denn in Anbetracht der verheerenden Klimasituation ist es dringend angezeigt, dass auch die Auto-Importeure ihren Beitrag zum Klimaschutz leisten.

GESAMTE EXTERNE KOSTEN UND NUTZEN DES VERKEHRS 2015



Privater motorisierter Strassenverkehr
72% | 9,2 Mrd. Fr.
Personen 57%
Güter 15%



Luftverkehr
10% | 1 Mrd. Fr.
Personen 9%
Güter 1%



Schiene
8% | 1,1 Mrd. Fr.
Personen 5%
Güter 3%



Langsamverkehr
7% | 1 Mrd. Fr.



Öffentlicher Strassenverkehr
2% | 0,3 Mrd. Fr.



Schiff
<1% | 92 Mio. Fr.

Zwar belaufen sich die Kosten für den Velo- und den Fussverkehr im Jahr 2015 auf 1 Milliarde Franken. Blickt man aber im Vergleich auf den externen Gesundheitsnutzen von 1,3 Milliarden Franken, resultiert daraus ein Plus von 0,3 Milliarden Franken.



Externe Kosten Langsamverkehr
1 Mrd. Fr.



Externer Gesundheitsnutzen Langsamverkehr
1,3 Mrd. Fr.

Gesucht: Klimafreundliche Alternativen

Von Mauro Bolzern
Illustration: Pasquale Herren

Einst galten sie als treibende Kraft für den Fortschritt, heute weiss man, dass sie Klimakiller Nummer eins sind: fossile Brennstoffe. Welche Alternativen gibt es und wie lassen sie sich einsetzen? Eine Analyse ohne Anspruch auf Vollständigkeit.

Die Bewegung von Personen und Gütern braucht Energie. Seit der Industrialisierung wird diese Energie zu grossen Teilen aus fossilen Quellen gewonnen. Beinahe unser ganzes Verkehrssystem wird mit Benzin, Diesel, Kerosin und weiteren Produkten aus fossilen Lagern betrieben. Dies hat zur Folge, dass eigentlich sauber weggeschlossener Kohlenstoff als atmosphärisches CO₂ unser Klima anheizt.

Fossile Treibstoffe haben eine enorm hohe energetische Dichte und lassen sich gut lagern. Die Energieträger brauchen wenig Platz, lassen sich also mobil für den Verkehr gut nutzen. Was vor zweihundert Jahren als gute Lösung erachtet wurde, stellt die globale Gemeinschaft heute vor eine grosse Herausforderung.

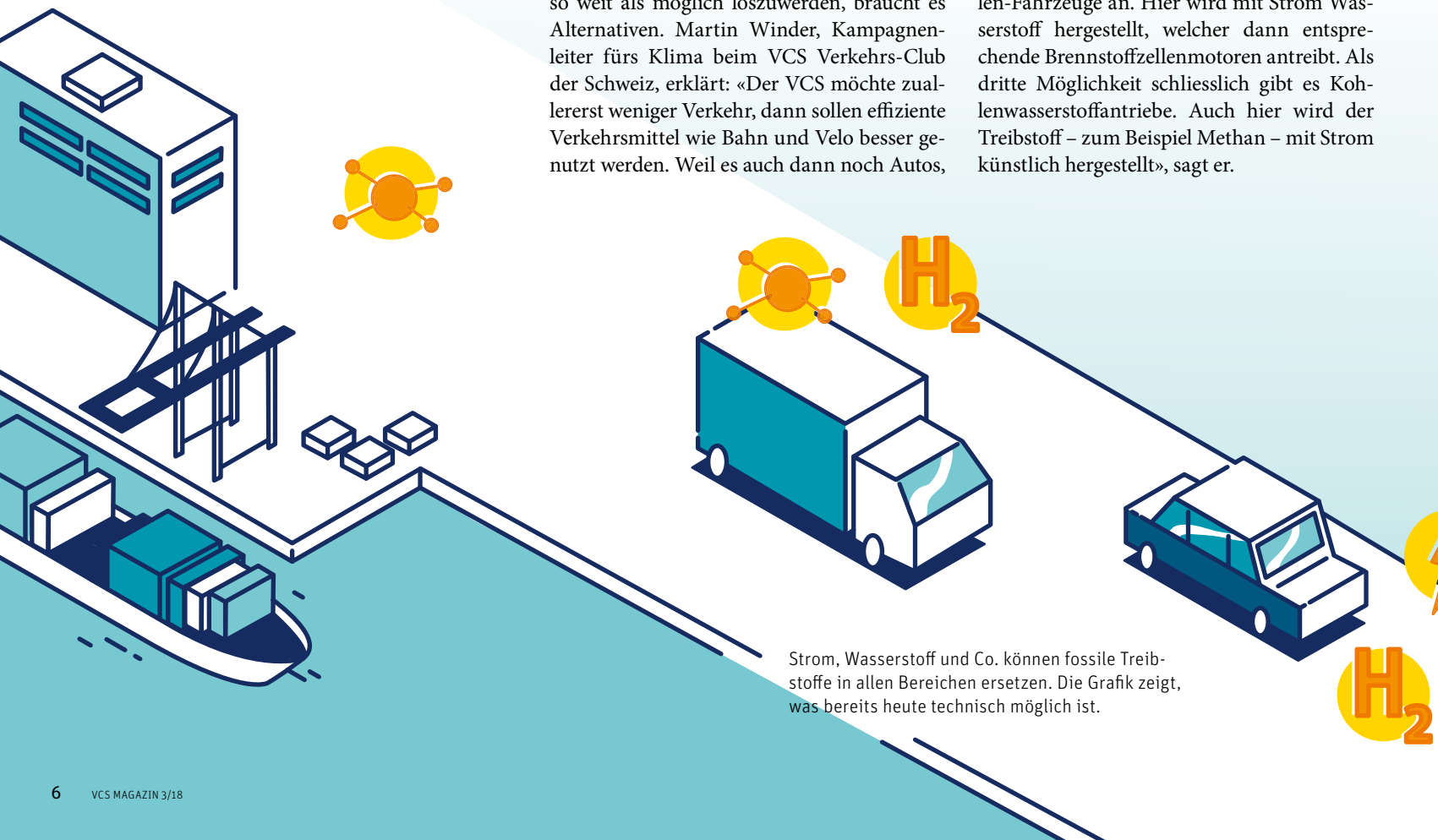
Strom, Wasserstoff und Co. CO₂ verstärkt den Treibhauseffekt und droht, unseren Planeten unbewohnbar zu machen. Seit den 90er-Jahren ist die Weltgemeinschaft auf der Suche nach Strategien, um diesem Problem Herr zu werden. Mit dem Klimaprotokoll von Paris verpflichtete sich die Schweiz 2015 – zusammen mit dem Rest der Welt –, die globale Erwärmung auf 1,5 bis 2° Celsius gegenüber dem vorindustriellem Niveau zu beschränken.

Es liegt auf der Hand, dass die Massnahme darin besteht, den Ausstoss von CO₂ drastisch zu reduzieren. Damit das gelingt, müssen wir den Gebrauch von fossiler Energie beenden. Rund 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen in der Schweiz entstehen durch den Verkehr. Um diesen schädlichen Energiedurst so weit als möglich loszuwerden, braucht es Alternativen. Martin Winder, Kampagnenleiter fürs Klima beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz, erklärt: «Der VCS möchte zuallererst weniger Verkehr, dann sollen effiziente Verkehrsmittel wie Bahn und Velo besser genutzt werden. Weil es auch dann noch Autos,

Lastwagen und Flugzeuge geben wird, müssen diese klimaverträglich – also CO₂-frei – betrieben werden.»

Kein «Wundermittel»

Die energietechnischen Vorteile der fossilen Treibstoffe können nicht durch ein einziges klimafreundliches «Wundermittel» ersetzt werden. «Mit zunehmendem Wirkungsgradverlust lassen sich drei Systeme mit fossilfreiem Antrieb skizzieren», sagt Konstantinos Boulouchos, Professor am Institut für Energietechnik der ETH Zürich und Leiter des SCCER «Efficient Mobility». «Die erste und beste Möglichkeit besteht in der vollständigen direkten Elektrifizierung des Verkehrs. Als zweite Möglichkeit bieten sich Brennstoffzellen-Fahrzeuge an. Hier wird mit Strom Wasserstoff hergestellt, welcher dann entsprechende Brennstoffzellenmotoren antreibt. Als dritte Möglichkeit schliesslich gibt es Kohlenwasserstoffantriebe. Auch hier wird der Treibstoff – zum Beispiel Methan – mit Strom künstlich hergestellt», sagt er.



Strom, Wasserstoff und Co. können fossile Treibstoffe in allen Bereichen ersetzen. Die Grafik zeigt, was bereits heute technisch möglich ist.



Vor- und Nachteile

Jedes dieser drei Systeme hat Vor- und Nachteile. Bei der batteriegestützten direkten Elektromobilität geht am wenigsten Energie von der Gewinnung bis zum Antrieb des Fahrzeugs verloren. Der Wirkungsgrad ist am höchsten. Elektrischer Strom lässt sich aber nur relativ kurz in Batterien lagern. Zudem haben batteriebetriebene Verkehrsmittel eine eingeschränkte Reichweite. Damit ist die Anwendung in der Frachtschifffahrt und in der Luftfahrt problematisch.

Beim Antrieb mit Wasserstoff ist die Reichweite weniger ein Problem. Leider braucht es für diese Technologie eine komplett neue Infrastruktur zur Herstellung und Verteilung des Treibstoffes. Das treibt die Kosten in die Höhe. Es ist also kein Wunder, dass in der Schweiz erst wenige Wasserstoffautos auf dem Markt sind und lediglich zwei Wasserstofftankstellen existieren.

Etwas geringer ist die Sorge um die Infrastruktur bei der Kohlenwasserstofftechnologie. Künstlich hergestelltes Methan und fossiles Erdgas sind chemisch praktisch identisch. Die bereits existierende Infrastruktur für Gasfahrzeuge kann so mit vergleichsweise wenig Zusatzaufwand weitergenutzt werden. Allerdings geht bei der Herstellung des Treibstoffs viel Energie verloren. Der benötigte Kohlenstoff sollte zudem aus der Luft gewonnen werden, um die Technologie klimaneutral betreiben zu können. «Frachtschifffahrt und die Luftfahrt

sind die wesentlichen Treiber hinter diesen sogenannten Power-to-Gas- und Power-to-Liquid-Verfahren. Hier gibt es die entsprechende Marktgrösse», erklärt Boulouchos.

Eine grosse Herausforderung

Das Kernproblem all dieser Technologien liegt laut Boulouchos im Strombedarf. Damit der CO₂-Ausstoss wirklich gesenkt werden kann, muss der benötigte Strom erneuerbar sein. Und hier sieht er in erster Linie die Stromhersteller in der Pflicht. «Der Elektrizitätssektor muss einen Zacken früher entkarbonisiert werden als der Verkehr. Nur schon, weil die Umstellung dort länger dauert», sagt er.

Gelöst ist das Klimaproblem damit natürlich noch nicht. Die Emissionen, die bei der Produktion der Verkehrsträger entstehen, oder die Probleme, die aus der Verfügbarkeit der Technologien entstehen, bleiben bestehen. Das bedeutet, dass auch noch CO₂ ausgestossen wird, wenn jeglicher Treibstoff fossilfrei produziert werden kann. Es bleibt noch viel zu tun. ■

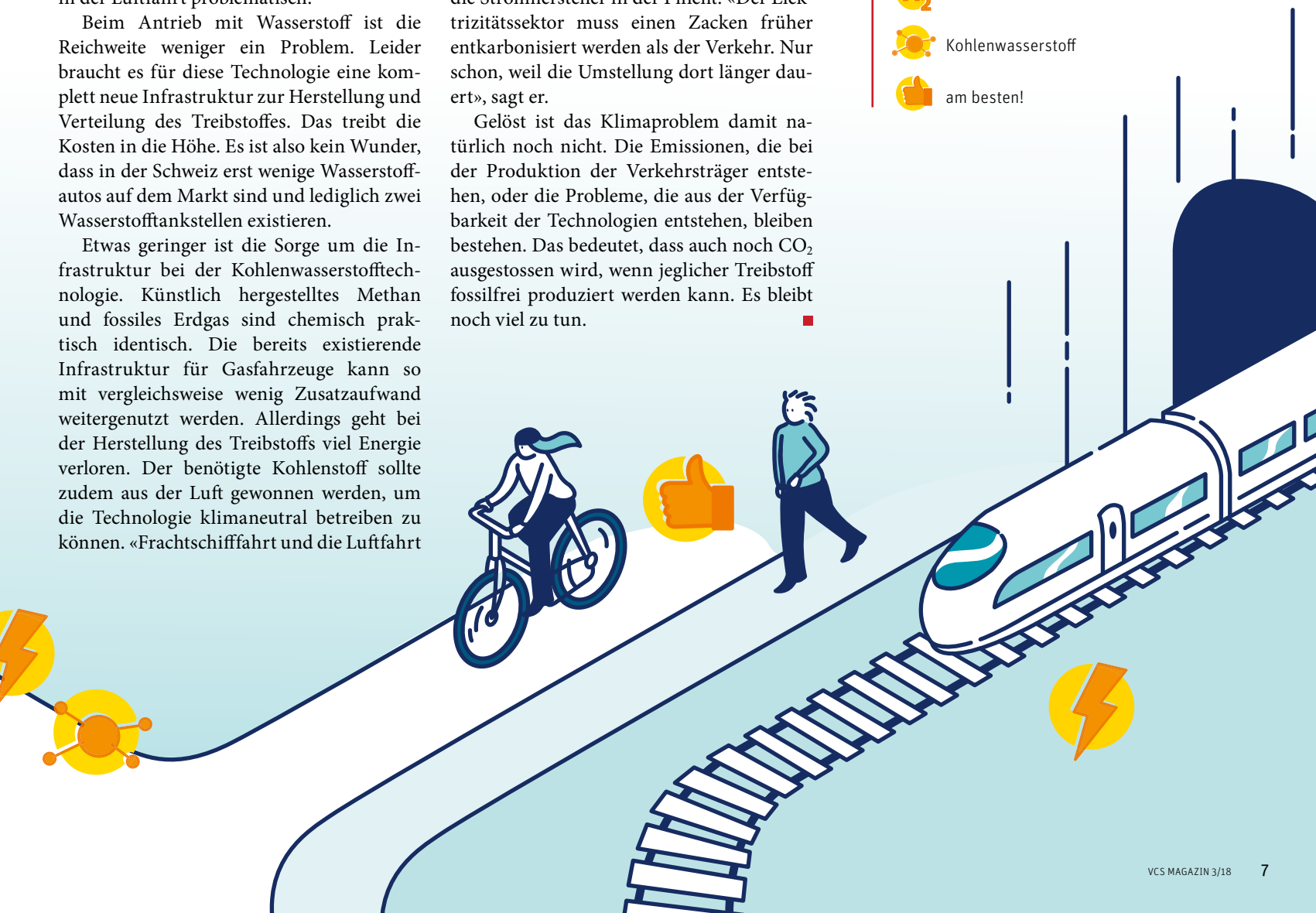
So klappt's

Ein gutes Bild bezüglich CO₂-Ausstoss gibt die Schweiz auf der Schiene ab. Während weltweit noch rund ein Drittel des Schienentransports mit Diesel betrieben wird, erwähnt der aktuelle Klimabericht der UNO die Schweiz lobend. Hierzulande fahren Züge fast ausschliesslich mit Strom aus Wasserkraft.

So klappt's nicht

Die Luftfahrtindustrie hängt immer noch dem Gedanken nach, ihre Flugzeuge mit Biotreibstoff – also Treibstoff aus verrotten Pflanzen – zu betreiben. Obwohl das grundsätzlich klimaneutral wäre, ist es keine Option: Der Landverbrauch der Pflanzen ist schlichtweg zu gross.

-  Batterie/elektrisch
-  Brennstoffzellen
-  Kohlenwasserstoff
-  am besten!



Velo-Wochenende am Klausenpass

Samstag, 22. September 2018

und am Pragelpass

Sonntag, 23. September 2018



Ein Wochenende – zwei Pässe motorfahrzeugfrei:

Samstag 22. September FreiPass Klausen
von 09:00 bis 16:00 Uhr

Sonntag 23. September FreiPass Klöntal Prigel
von 10:00 bis 15:00 Uhr

Das gibt es in der ganzen Saison 2018 und im ganzen Alpenraum nur einmal! Eine grossartige Gelegenheit, in stiller Naturkulisse Bewegung, Musse und Erholung zu finden!

www.freipass.ch



Glerner
Kantonalbank



Urner
Kantonalbank

suva



VELOJOURNAL

Für Mensch
und Umwelt



DORIS, RENÉ &
IHRE E-BIKES

VITAL UND
KRAFTVOLL

Konfiguriere auch Du Dein Velo
von A-Z nach Deinen Wünschen
und Vorlieben. Ganz persönlich.
Und so einzigartig wie Du.



tds-rad.ch

TOUR^{DE} SUISSE
MEIN VELO

Kein Auto, keine Zwänge

Text und Bild: Camille Marion

Muss man im Stadtzentrum wohnen und arbeiten, um auf ein eigenes Auto verzichten zu können? Nicht unbedingt. Priscila und Benoît Dessibourg leben mit ihren Kindern in Grolley – ohne Auto, in aller Selbstverständlichkeit.

«Unsere Verwandten halten unseren Schritt für wagemutig, dabei hat es sich für uns bloss so ergeben», sagen Priscila und Benoît Dessibourg schmunzelnd. Als ihr Auto letzten Februar früher als erwartet den Geist aufgab, schafften sie sich einfach kein neues mehr an. Sie hatten schon seit einiger Zeit mit dieser Idee gespielt, vor allem seit sie ins schöne Grolley (FR) gezogen waren. Ihre Beweggründe sind vor allem ökologischer Art, allerdings war das Auto sowieso nie ihr Lieblingstransportmittel gewesen.

Das junge Freiburger Paar gewöhnte sich denn auch rasch und problemlos an den Wechsel, ihre Töchter Anaya und Léonore (sechs beziehungsweise bald vier Jahre alt) ebenfalls.

Im Alltag mobil

Benoît Dessibourg ist Projektverantwortlicher bei den Freiburger Verkehrsbetrieben in Givisiez. Die sechs Kilometer Arbeitsweg legt er Tag für Tag mit dem Velo zurück. Er mag die Strecke und fährt sie schon lange.

Priscila Dessibourg ist Familienfrau, aber oft unterwegs. Die Stadt Freiburg ist nicht weit weg, die Familie geht regelmässig zweimal pro Woche auf den Markt. Bis ins Stadtzentrum dauert es nicht mal eine halbe Stunde, der Bahnhof liegt quasi vor der Haustüre und die Züge fahren im Halbstundentakt.

Miteinander teilen

Braucht die vierköpfige Familie für bestimmte Gelegenheiten dennoch ein Auto, sind die Nachbarn jeweils gerne bereit, ihres zu leihen. Benoît Dessibourg hat auch schon Autos benützt, die von Privatpersonen vermietet werden. Und für Ausflüge in die Berge lässt er sich gerne von seinem Vater mitnehmen.

Von den vielen Vorteilen ihrer neuen autolosen Situation passt dem Paar vor allem dieses Miteinander, das Teilen und der Austausch mit Freunden, Familie und Nachbarn. Auch die finanziellen Vorteile sind



Ausflüge mit Velo und Anhänger ermöglichen viele schöne Erlebnisse.

nicht zu verachten: Seit die Familie kein eigenes Auto mehr besitzt, stehen Ende Monat jeweils mehrere hundert Franken zusätzlich zur Verfügung.

Lernen, sich Zeit zu nehmen

Nachahmern empfehlen die beiden, den Schritt erst einmal einfach zu wagen und sich darauf einzulassen. «Es geht darum, sich ein wenig anders zu organisieren», erklärt Priscila Dessibourg. «Man nimmt sich mehr Zeit, um etwas zu erledigen, und jeder Weg hat sein Gewicht. Ich hatte nie den Eindruck, Autofahren sei die «natürlichste» Sache der Welt, im Gegenteil. Weil damit alles scheinbar ganz einfach zu erreichen ist, fälscht es unsere Wahrnehmung der zurückgelegten Distanzen.»

Die Familie ist sowieso nicht auf Ausflüge ans andere Ende der Welt aus, sondern profitiert gerne von den vielen Möglichkeiten, die die Region bietet. Zu Fuss, auf dem Velo, mit dem Zug oder im Schatten des Anhängers – für Anaya und Léonore hat sich im Alltag kaum etwas verändert.

Diesen Sommer verbringt die Familie aus Grolley ihre Ferien in Champex. Léonore freut sich jetzt schon auf die Reise mit Zug und Bus, vor allem aber auf den Sessellift! ■

Den Schulweg unter den Füßen

Von Nelly Jaggi

Mit dem Pedibus kommen Kinder sicher in den Kindergarten oder zur Schule. In der Romandie ist der Pedibus ein Grosseffort mit 1500 Linien – in der Deutschschweiz nimmt er nicht so richtig Fahrt auf. Warum?

VCS
aktiv!

Woran hapert es? Sagen Sie es uns!

Warum kommt der Pedibus in der Deutschschweiz nicht so richtig in Fahrt?

Gerne erfahren wir vom VCS die Gründe – und mögliche Lösungen:

- Ist der Pedibus zu wenig bekannt?
- Ist der Pedibus zu wenig attraktiv?
- Was braucht es, damit private Initiativen als Pedibus gemeldet werden?

Katja Marthaler, Schulwegsicherheit, freut sich auf Ihre Rückmeldungen:

schulwege@verkehrsclub.ch oder 031 328 58 46.

Weitere Informationen zum Pedibus finden Sie unter www.pedibus.ch oder www.schulwegplan.ch.

Auf eigenen Füßen unterwegs, erleben Kinder am meisten. Die Blume am Wegrand begutachten, die Katze der Nachbarin streicheln, die neuen Schnürsenkel des Freundes bewundern... Der VCS Verkehrsclub der Schweiz weiss um die Qualitäten des Zufussgehens – sein Projekt Pedibus unterstützt Eltern und Lehrkräfte darin, Kindern einen sicheren und erlebnisreichen Schulweg zu ermöglichen.

Der Pedibus – der Schulbus auf Füßen – funktioniert fast wie ein Schulbus. «Eine Pedibus-Linie führt ab einem definierten Start über verschiedene Haltestellen zum Kindergarten oder zur Schule», erklärt Katja Marthaler, beim VCS für die Schulwegsicherheit zuständig. «Unterwegs können die Kinder «einsteigen», am «Steuer» geht eine erwachsene Begleitperson – das kann ein Vater, eine Grossmutter oder ein engagierter Götti sein.»

Erfolg in der Westschweiz ...

Pedibus feiert nächstes Jahr sein 20-jähriges Bestehen. Das Projekt hat seinen Ursprung in der Westschweiz und ist dort mit über 1500 verschiedenen Linien ausgesprochen erfolgreich. Viele welsche Kinder gehen über Jahre hinweg mit dem Pedibus zur Schule. Auch im Tessin erfreut sich der Pedibus wachsender Beliebtheit.

In der Deutschschweiz steckt der Pedibus noch in den Kinderschuhen.

Zwar gab es erste Versuche, eine Pedibus-Linie zu initiieren, im Kanton Bern bereits vor rund 15 Jahren, etliche Jahre später auch in anderen Kantonen. Doch verschwinden sie oft bereits nach einem halben Schuljahr. Eine Umfrage 2016 im

Auftrag des VCS ergab: 96 Prozent der welschen Eltern kennen das Konzept Pedibus – jedoch lediglich 28 Prozent der Deutschschweizer Eltern.

... und in der Deutschschweiz?

Marthaler kann über die Gründe für den so unterschiedlichen Erfolg in der lateinischen und der deutschen Schweiz nur mutmassen. Wohl nehmen in der Deutschschweiz viel mehr Schülerinnen und Schüler den Weg unter die eigenen Füße (vier von fünf – gegenüber zwei Dritteln in der Romandie und gerade mal knapp der Hälfte im Tessin). Trotzdem wird jedes zehnte Kind von den Eltern im Auto zur Schule gefahren – die Tendenz zu solchen «Elterntaxis» ist leider steigend.

«Der spätere Start des Pedibus in der Deutschschweiz ist ein möglicher Grund», so Marthaler. «Zudem gehen wir davon aus, dass viele Initiativen existieren, die auf unserem bewährten Konzept beruhen, aber nicht als Pedibus-Linien angemeldet sind.» Die Vorteile liegen indes auf der Hand: kostenlose Beratung durch Koordinatoren, Leuchtwesten für die Begleitpersonen sowie Leuchtdreiecke für die Kinder – lediglich die Haltestellen-Tafeln sind kostenpflichtig. ■

Schulweg zu gefährlich?

Ist ein Schulweg objektiv betrachtet nicht zumutbar, muss die Gemeinde dafür sorgen, dass die notwendigen Massnahmen ergriffen werden. Diese objektive Einschätzung inkl. konkreter Massnahmen, um die Schulwege sicherer zu gestalten, bietet der Schulwegplan des VCS: ein partizipatives Vorgehen in fünf Schritten unter Einbezug der Kinder, der Eltern, der Lehrpersonen, der Polizei und der Gemeindebehörden. Unter Leitung von Fachleuten des VCS werden innerhalb von 12 bis 18 Monaten die wichtigsten Gefahrenstellen eruiert und Empfehlungen erarbeitet. Weitere Informationen gibt es per E-Mail (schulwege@verkehrsclub.ch), Telefon (031 328 58 46) oder unter www.schulwegplan.ch.



«Meine Arbeit hält sich in Grenzen»

Von Myriam Holzner

Rundum erneuert und erweitert: das bewährte VCS-Unterrichtsdossier zum Thema Schulweg. Neu orientiert es sich am Lehrplan 21. Lehrpersonen haben es getestet und für sehr gut befunden – Schülerinnen und Schüler ebenfalls.

Für Lehrpersonen in vielen Kantonen begann das neue Schuljahr mit einer neuen Herausforderung: dem Lehrplan 21 mit seinen Vorgaben bezüglich Fächern, Lernzielen, Kompetenzorientierung. Da kommen Ideen für die Unterrichtsgestaltung inklusive fertiger Unterlagen wie gerufen.

Seit einigen Jahren bietet der VCS Verkehrs-Club der Schweiz ein Unterrichtsdossier zum Thema Schulweg an. Dieses hat er nun – mit Unterstützung des nationalen Kompetenzzentrums Bildung für Nachhaltige Entwicklung *éducation21* – rundum erneuert, das heisst: aktualisiert, erweitert und an den Lehrplan 21 angepasst.

Die Kinder entdecken lassen

Das Dossier umfasst neu 10 Unterrichtseinheiten: 4 Einheiten für den Kindergarten sowie die 1. und 2. Primarklasse (Zyklus 1) und 6 Einheiten für die 3. bis 6. Primarklasse (Zyklus 2).

Bei der Überarbeitung hat der VCS gezielt Fachleute beigezogen, um das Dossier zu beurteilen und probeweise damit zu arbeiten. Zum Beispiel Edith Heinimann-Staub, Unterstufenlehrerin in einer mittelgrossen Gemeinde in Baselland.

Heinimann-Staub hat sich das Dossier für den 1. Zyklus angeschaut und sagt: «Das Material überzeugt mich dadurch, dass es die Kinder sehr vieles selbst entdecken resp. tun lässt. Für mich als Lehrperson liegt eine detaillierte Beschreibung vor – meine Arbeit hält sich in Grenzen. Dieser Aspekt ist mir sehr wichtig, da bei all den vielen Herausforderungen für Lehrpersonen oft die Zeit dafür fehlt, viel Material selbst herzustellen.»

Für Nachhaltigkeit sensibilisieren

Nach den Sommerferien wird Heinimann-Staub das Thema «Schulweg» zwischen Sommer- und Herbstferien voraussichtlich mehrmals einfließen lassen – auf Basis des VCS-Unterrichtsdossiers. «Die Sequenzen



Zu Fuss unterwegs in den Kindergarten oder zur Schule entdecken die Kinder die Welt.

sind zeitlich so gestaltet, dass immer mal wieder ein Thema daraus mit der Klasse bearbeitet werden kann», sagt sie.

Auch Jugendliche haben das Dossier kritisch begutachtet – und für gut befunden. Zum Beispiel der 14-jährige Timo Mosimann, der die 7. Klasse in Biel/Bienne besucht. «Die Verflechtung des Themas Schulweg mit nachhaltiger Entwicklung ist sehr gut gelungen», urteilt er. Und findet es super, dass Kinder bereits früh auf diese Thematik sensibilisiert und angeregt werden, sich Gedanken über grössere Zusammenhänge zu machen.

Blick über den Tellerrand

Unter den 10 Unterrichtseinheiten hat er einen klaren Favoriten: die Einheit «(Schul)Wege in anderen Ländern». «Durch einen Film erhalten die Kinder einen Einblick in die Lebens- und Schulsituationen anderer Kinder und werden dadurch angeregt, über den eigenen Tellerrand zu blicken», begründet der 14-Jährige. Und rät: «Die Lehrer soll-

ten offen sein und die Schulkinder in die Gestaltung und Koordination des Unterrichts miteinbeziehen.»

Timo Mosimann äussert auch einen persönlichen Wunsch: «Die Lehrpersonen sollten ein Vorbild sein und auch ihren eigenen Weg zur Arbeit überdenken.» ■

Das neue Unterrichtsdossier «Schulweg 21»

Das rundum überarbeitete und aktualisierte Dossier steht online zur Verfügung: www.schulweg21.ch

■ als Gesamtdossier mit 10 Einheiten

■ als einzelne Unterrichtseinheiten

Insbesondere für Mediatheken steht der Ordner mit gedruckten Kopiervorlagen (rund 70 Seiten) bereit – gratis zu bestellen: schulwege@verkehrsclub.ch oder 031 328 58 58.

Das Dossier dient auch als Ideenkorb für die Aktionswochen «walk to school».

DIVERSO
 Wolser & Rufer
 6372 Ennetmoos
 041 6107126
 diversio.ch



Pashley
 Briton
 Handmade
 in England

Tintendruckerpatronen bis 50% günstiger!

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



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

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



Dizolve!

Umweltschonend waschen

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

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

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

Leserangebot 20% Rabatt*

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

* Angebot gültig bis: 31.10.2018
 Bei Ihrer Online-Bestellung eingeben: **Gutscheincode VCS818**

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

Wenn Ihnen die Natur am Herzen liegt



Sie möchten etwas hinterlassen. Nicht nur Ihren Nachkommen, sondern der Welt als Ganzem. Mit einer testamentarischen Spende an Pro Natura **können Sie sich über Ihr Leben hinaus für die Natur stark machen.**

Bestellen Sie unseren Ratgeber «Heute schon an morgen denken» oder verlangen Sie für ein vertrauliches Gespräch Frau Agnes Kaelin.

Der Ratgeber kann auch auf **support.pronatura.ch/legate** als PDF heruntergeladen werden.



Pro Natura
 Dornacherstrasse 192
 4053 Basel
 Tel. 061 317 91 91



Kampf den Pendlerströmen

Von Monika Tschannen, Programmleitung
«Mobilitätsmanagement in Unternehmen»

Mehr als 300 000 Menschen pendeln täglich aus dem angrenzenden Ausland zu Arbeitsstätten in der Schweiz. Ein zukunftsweisendes Projekt aus dem Tessin zeigt, wie die täglichen Stausituationen bekämpft werden können.

Die Region rund um die Stadt Lugano leidet seit Jahren unter Verkehrsstaus, Lärm und schlechter Luft. Zusätzlich zum einheimischen Verkehr pendeln täglich 65 000 Personen aus Italien zu Arbeitsstätten im Tessin. Nun haben die Gemeinden Lugano, Grancia und Collina d'Oro beschlossen, gemeinsam die Verkehrssituation im Areal «Pian Scairolo», dem Gewerbe- und Industriegebiet der Agglomeration Lugano, mit attraktiven Massnahmen zu verbessern. Die Gemeinden können dabei auf die Hilfe des Kantons zählen. Dieser engagiert sich mit einem Förderprogramm und unterstützt Mobilitätsmassnahmen zusammen mit dem nationalen Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» (siehe Kasten).

Konkret wurde im Areal «Pian Scairolo» eine Mobilitätszentrale eingerichtet, welche die ansässigen Unternehmen vernetzt und zur Umsetzung von gemeinsamen Massnahmen motiviert. Im Areal arbeiten 4200 Personen, etwas mehr als die Hälfte davon sind Grenzgängerinnen und Grenzgänger. Eine Befragung hat ergeben, dass knapp 90 Prozent mit dem Auto zur Arbeit pendeln.

Innovative Lösungen sind gefragt

Ende 2017 startete ein Pilotprojekt mit einem Pendlerschiff zwischen Porto Ceresio (I) und Morcote. Es bietet den Grenzgängerinnen und Grenzgängern eine Alternative zum täglichen kilometerlangen Stau an der Grenze. Das Angebot wurde medial breit aufgenommen und überzeugte die Betroffenen. Seit 2018 ist es im Tarifverbund integriert und wird von den Unternehmen mit Gratiswochenkarten gefördert.

Als weitere Massnahmen wurden Anreize zum Kauf eines ÖV-Jahresabonnements geschaffen oder E-Bikes und E-Scooter angeboten. Nur einzelne Betriebe haben hingegen Kriterien zur Vergabe und Gebühren zur Nutzung von Parkplätzen eingeführt – eine äusserst wirksame, aber umstrittene Massnahme.



© Davide Marconi, Planidea, Tessin

Das Pendler-Schiff «Fenice Bella» im Einsatz zwischen Porto Ceresio (I) und Morcote.

In diesem Herbst startet ein weiteres Pilotprojekt mit zwei grenzüberschreitenden Shuttlebus-Linien. Mobilitätsexperten fordern aber auch die Behörden: Längerfristige Massnahmen wie der Bau von Trottoirs, Scooter-Sharing oder eine städtische Seilbahn sollen helfen, Staus zu verhindern.

Kombination von Massnahmen

In den Betrieben der drei Gemeinden wurden die verschiedenen Mobilitätsangebote und Lösungen mehrfach und über verschiedene Kanäle kommuniziert. Erste Beobachtungen zeigen, dass die Massnahmen ein Schritt in die richtige Richtung sind. Eine Verlagerung von Einzelfahrten hin zu Fahrgemeinschaften, eine vermehrte ÖV-Nutzung sowie eine Steigerung der Velofahrten zeichnen sich bereits ab. Man darf aber nicht vergessen, dass Änderungen im Mobilitätsverhalten Zeit brauchen und noch nicht alle Massnahmen umgesetzt wurden.

Wichtig für den Erfolg ist eine gute Kombination verschiedener Mobilitätsmassnahmen. So sind etwa beschränkte Parkmöglichkeiten und Parkgebühren hilfreich, gleichzeitig müssen Massnahmen mit einem konkreten Nutzen für die Pendlerinnen und Pendler umgesetzt und beworben werden. ■

«Mobilitätsmanagement in Unternehmen»

Über das Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von EnergieSchweiz werden Unternehmen motiviert, den von ihnen verursachten Verkehr effizient auszugestalten und neue Organisationsformen und Angebote einzuführen. Interessierte Unternehmen erhalten von Mobilitätsexperten kostenlos eine Inputberatung und werden in der Analyse finanziell unterstützt.

Interessierte Betriebe können sich bis Ende 2018 direkt bei der Programmleitung melden: info@rundum-mobil.ch

Mehr Informationen zum Programm: www.mobilitaetsmanagement.ch
Gute Praxisbeispiele sind auf der Plattform www.mobilservice.ch aufbereitet.



Unterschreiben Sie die Petition
online bis zum 30. September 2018!
www.cesar-klug.ch/petition

Kinder sind von Fluglärm
besonders stark betroffen.



Der Himmel wird immer lauter

Von Yves Chatton

Die starke Zunahme des Flugverkehrs hat schwere gesundheitliche Folgen für die Anwohnenden von Flughäfen. Da die Bundesbehörden untätig bleiben, lancierte die Koalition KLUG eine Petition für eine Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen.

Zum Beispiel Mittwoch, der 4. Juli 2018: Ein letztes Flugzeug landet um 0.21 Uhr auf dem Genfer Flughafen. Am nächsten Morgen werden die ersten Flugbewegungen bereits um 6.10 Uhr wieder aufge-

nommen. Nur wenige Stunden Ruhepause sind der Genfer Bevölkerung gegönnt, deren Schlaf direkt betroffen ist. Dieses Beispiel ist leider kein Einzelfall. Flugbewegungen und die damit einhergehenden Lärmbelastungen haben in den letzten Jahren in der Schweiz ständig zugenommen.

lärms zu schützen, aber das ist bei weitem nicht ausreichend.

Das Beispiel der in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) festgelegten Immissionsgrenzwerte veranschaulicht das Problem. Diese Werte sind Schwellen, ab welchen die negativen Auswirkungen des Lärms auf die Bevölkerung allzu schwer wiegen. Diese Werte werden jedoch rund um Flughäfen regelmässig überschritten. Ausserdem kommen jüngste Studien zum Schluss, dass schon eine Lärmbelastung unter diesen Grenzwerten für die Bevölkerung gesundheitsschädlich ist. Die Immissionsgrenzwerte werden damit weder eingehalten, noch sind sie auf dem neuesten Stand.

Zahlen und Fakten

- Rund 100 000 Personen sind in der Schweiz übermässigem Fluglärm ausgesetzt.
- Die festgesetzten Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete (60 dB[A] für den Tag und 50 dB[A] für die Nacht) werden rund um Flughäfen regelmässig überschritten.
- 2016 wurden in unserem Himmel 468 226 Flugbewegungen verzeichnet. Für 2030 ist eine Zunahme auf 632 000 Flugbewegungen vorgesehen, 35 Prozent mehr als heute.
- Das aktuelle Nachtregime garantiert keinen erholsamen Schlaf.
 - Flughafen Basel-Mülhausen: 24 Uhr bis 5 Uhr
 - Flughafen Bern-Belp: 23 Uhr bis 6 Uhr
 - Flughafen Genf: 24 Uhr bis 6 Uhr (Verspätungen bis 0.30 Uhr erlaubt)
 - Flughafen Zürich: 23 Uhr bis 6 Uhr (Verspätungen bis 23.30 Uhr erlaubt)

Mehr Infos unter www.klug-cesar.ch

Lärm macht krank

Jüngsten Studien zufolge haben Personen, die regelmässig Fluglärm ausgesetzt sind, ein höheres Risiko für Bluthochdruck, Herz-Kreislauf-Krankheiten und Diabetes. Die andauernde Lärmbelastung löst Stress und Schlafstörungen aus und kann die Psyche der Menschen in Mitleidenschaft ziehen.

Kinder sind besonders von Fluglärm betroffen. Laut Hans Göschke, Arzt und Mitglied des «Schutzverbands der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen», «hemmen die Schlafstörungen die kognitive Entwicklung von Kindern und schlagen sich deutlich in ihrer Lernfähigkeit nieder. Dies kann schwere Auswirkungen auf ihre schulischen Leistungen haben.»

Untätigkeit der Behörden

Der Bund plant die Entwicklung des Flugverkehrs. Trotz der ständig betonten Risiken setzt er weiter auf ein unbedachtes Wachstum dieser Branche. Natürlich versucht er, die Bevölkerung vor der Zunahme des Flug-

Für Nächte ohne Fluglärm

Angesichts der Passivität der Behörden lancierten die Mitgliedsorganisationen der Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit KLUG eine Petition. Sie fordern vom Bund eine Nachtruhe von 22 Uhr bis 7 Uhr an allen Schweizer Flughäfen und konzessionierten Flugplätzen. Sie verlangen weiterhin, unter Berücksichtigung der aktuellsten wissenschaftlichen Kenntnisse, neue Grenzwerte festzulegen.

Hoffen wir, dass der Himmel in den nächsten Jahren am 4. Juli ruhiger sein wird und die Genfer Bevölkerung ungestört träumen kann. ■



Velo und Zug clever kombinieren.

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

Unterwegs mit Ihrem Velo.

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

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

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

Obligatorische Reservation vom 21. März bis zum 31. Oktober in InterCity-Zügen (IC), die im Fahrplan mit dem Veloreservierungssignet gekennzeichnet sind, z.B. via Jurasüdfuss (IC5/51) oder durch den Gotthard-Basis-



tunnel (IC2/21). Reservieren Sie bequem online auf SBB.ch, mit SBB Mobile oder am Bahnhof bis 5 Minuten vor Abfahrt.

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

Beispiel Zugformation IC Strecke Bern–Brig:



Weitere Informationen finden Sie unter sbb.ch/veloverlad.

Fahrpass dank modernen Mietvelos.

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

Schicken Sie Ihr Velo auf Reisen.

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

Mobilität der Zukunft

Von Nelly Jaggi

Lärm, Dreck und hoher Energieverbrauch: Der heutige Verkehr wird bestimmt durch Strukturen der Vergangenheit. Eine Fachtagung fragt nach der Mobilität der Zukunft.



Im Auto, auf dem Velo, zu Fuss? Eine Tagung fragt nach der Zukunft der Mobilität.

Energiepolitik ist Verkehrspolitik: Der Verkehr ist einer der grössten Energieverbraucher, er verbraucht einen Drittel der gesamten Endenergie. Zudem verursacht er rund einen Drittel der CO₂-Emissionen in der Schweiz. Zur Energiewende gehört also auch die Verkehrswende.

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz lädt als Tagungspartner der Schweizerischen Energie-Stiftung (SES) am 21. September zur Fachtagung 2018 und fragt nach der Mobilität der Zukunft. Zwar sind autonomes Fahren, Elektrofahrzeuge und smarte Verkehrskonzepte greifbar nah, doch die Realität sieht anders aus. Der Verkehr – am Boden wie in der Luft – ist nach wie vor geprägt durch Lärm, Dreck und hohen Energieverbrauch.

Die Kehrseite der Mobilität

Wie sehr die Vision und die heutige Realität auseinanderklaffen, wird auch Stéphanie Penher, Bereichsleiterin Verkehr und Kommunikation beim VCS, thematisieren. Ihr Input mit dem Titel «Der Verkehr frisst Raum, Zeit und Energie» beleuchtet die Kehrseite der heutigen Mobilität.

Während die zurückgelegten Transportkilometer pro Person seit dem Jahr 2000 um über 30 Prozent gestiegen sind, nahm die Bevölkerung in dieser Zeitspanne um weniger als 20 Prozent zu. Dieses überproportionale Wachstum an Verkehr braucht Raum, Zeit und Energie und ist defizitär.

Penher fokussiert auf die Entwicklung der vergangenen Jahre auf Strasse, Schiene und im Luftraum. ■

VCS-Mitglieder profitieren

Zeit und Ort:

Freitag, 21. September 2018, von 9 bis 17 Uhr im Technopark Zürich

Anmeldung:

energiestiftung.ch/fachtagung18 | info@energiestiftung.ch | Tel. 044 275 21 21

Anmeldeschluss:

14. September 2018

Die SES-Fachtagung ist öffentlich – VCS-Mitglieder profitieren von einer reduzierten Tagungsgebühr von Fr. 260.– (statt Fr. 360.–). Im Preis inbegriffen sind Welcome-Drink, Zwischenverpflegung und Stehlunch. Die Anzahl Plätze ist beschränkt.

ANZEIGE

3 Std. 3 Min. – kürzeste Reisezeit Basel > Paris. Foto: Fotolia

SCHALTEN SIE IN DEN ZUGMODUS
UND NACH NUR 3 STD. SIND SIE im Zentrum VON PARIS.

TGV Lyria

tgv-lyria.com

REISEN OHNE KOMPROMISSE.

Sichtbar fahren rettet Leben

Von Nelly Jaggi

Velofahrerinnen und Velofahrer werden im Kreisverkehr häufig zu spät gesehen. Der VCS empfiehlt deshalb: «Fahr im Kreisel in der Mitte». Mit dieser Aufforderung geht die Kampagne fahr sichtbar in die zweite Runde.

Bei jedem dritten Unfall in einem Kreisel ist ein Velofahrer involviert. Hauptversacher ist er aber nur in vier Prozent aller Fälle, wie eine Analyse des Bundesamts für Strassen zeigt. Der Kreisverkehr verkleinert zwar die Konfliktpunkte für den motorisierten Verkehr im Gegensatz zu einer herkömmlichen Kreuzung, für Velofahrende birgt er hingegen Gefahren. Oft kommt es zum Zusammenstoss, weil Velofahrende von Autofahrenden zu spät gesehen werden.

«Velos werden im Kreisel besser gesehen, wenn sie in der Mitte fahren», erklärt Michael Rytz, Verkehrssicherheitsexperte beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Er verweist auf eine Umfrage, die vor zwei Jahren im

Rahmen der Kampagne «Vorsicht Vortritt» gemacht wurde: «Es bestehen grosse Wissenslücken, was das sichere Velofahren im Kreisel angeht. Nur jede zweite befragte Person, die regelmässig Velo oder Auto fährt, kannte die sichere Fahrlinie im Kreisel.» Am grössten sind die Wissenslücken in der Westschweiz, bei den 36- bis 60-Jährigen und bei Autofahrenden, die selber nicht auf dem Velo unterwegs sind.

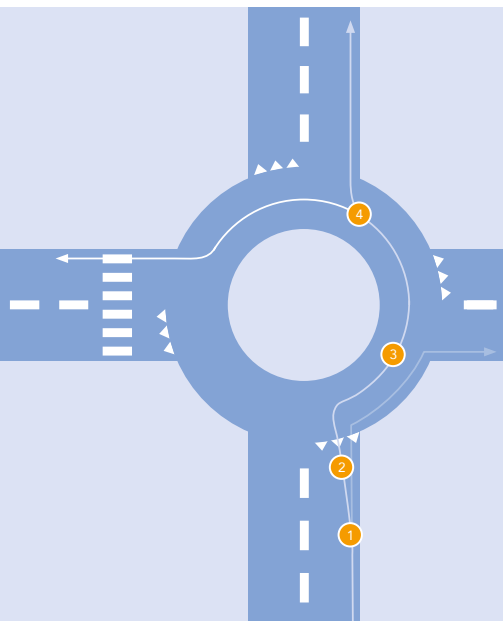
Fahren in der Mitte ist erlaubt

Im Frühling haben der VCS Verkehrs-Club der Schweiz und Pro Velo unter dem Titel fahr sichtbar eine landesweite Sicherheitskampagne lanciert. Auf die Aufforderung «Hand raus beim Abbiegen» folgt nun «Fahr im Kreisel in der Mitte». «Gerade die schmale Silhouette der Velofahrenden trägt dazu bei, dass sie im Kreisverkehr schlecht sichtbar sind. Indem sie vom Rechtsfahrgebot abweichen – was explizit gestattet ist –, rücken sie früher ins Sichtfeld der Autofahrenden», betont Rytz.

Die richtige Fahrweise kann den beiden häufigsten Konflikten entgegenwirken: Der Autofahrer übersieht bei der Einfahrt in den Kreisel die Velofahrerin und die Autofahrerin überholt im Kreisel den Velofahrer und schneidet ihm bei der Ausfahrt den Weg ab. Die Schuld darf dabei nicht nur bei den Autolenkenden gesucht werden. Gerade innerorts müssen sie viele Eindrücke auf einmal verarbeiten und es kommt zu einer Überbeanspruchung der Wahrnehmungsfähigkeit. Dieser fallen Objekte mit wenig Kontrast, niedriger Helligkeit und geringer Ausdehnung zum Opfer – alles Eigenschaften, die mehr oder weniger auf Velofahrende zutreffen.

Das bestätigt auch die Statistik: 2017 haben sich in der Schweiz rund 80 Prozent der Kollisionen zwischen Velofahrenden und motorisierten Fahrzeugen bei guten Sichtverhältnissen am Tag ereignet. Sichtbares Fahren – dazu gehören die richtige Fahr-

linie im Kreisel, klare Zeichen, aber auch Kleidung in leuchtenden Farben – kann im Strassenverkehr Leben retten. ■



Richtig durch den Kreisel – so geht es

1. Werfen Sie einen Blick zurück und fahren Sie gegen die Mitte der Fahrbahn.
2. Die Fahrzeuge im Kreisel haben Vorfahrt.
3. Fahren Sie im Kreisel in der Mitte der Fahrbahn.
4. Geben Sie vor dem Verlassen des Kreisels ein deutliches Handzeichen.



«Fahr im Kreisel in der Mitte»: Erhöht die Sicherheit aller und ist gesetzlich erlaubt.

Harry Hasler sucht das «Velotalent of Switzerland»

Es ist eine Castingshow mit prominenten Juroren: Harry Hasler (Viktor Giacobbo), Mara Meister (Fabienne Hadorn) und Walter Schlegel, Polizeikommandant von Graubünden, suchen das «Velotalent of Switzerland». Bei der Bewertung der Velofahrenden liefern sich der uniformierte Schlegel, der Autofan Hasler und die Velofahrerin Meister einen witzigen Schlagabtausch rund ums korrekte Linksabbiegen und richtige Fahren im Kreisverkehr. Die Kurzfilme gehören zur Kampagne fahr sichtbar und sind seit Juni auf diversen Onlinekanälen zu sehen.



Auf der

A photograph of a wide, tree-lined street. On the left, a red bus is driving away from the camera. In the middle, a person is riding a white scooter. On the right, a dark car is driving towards the camera. The street is flanked by tall, leafy trees that create a canopy effect. The ground is paved with asphalt and has yellow lane markings. A concrete curb separates the road from a gravel area with some fallen leaves.

Zielgeraden

Velofahrer, aber auch Fussgängerinnen, Busfahrer, Autolenkerinnen, Kinder, Jugendliche und Seniorinnen, Feriengäste und Pendler: Alle profitieren vom JA zum Bundesbeschluss Velo am 23. September. Unser Dossier verschafft Ihnen den Überblick.

Ein Gewinn für alle

Von Nelly Jaggi

Die meisten von uns wechseln immer mal wieder das Verkehrsmittel – und damit auch die Perspektive. Wer profitiert wie von einem JA zum Bundesbeschluss Velo? Eine Zusammenstellung.

Fotos: Fabian Lütolf



Velofahrende

Auf der Strasse müssen sich Velofahrerinnen und Velofahrer einen Platz neben Autos, Motorrädern, Bussen und Trams erkämpfen, in Mischzonen mit Fussgängerinnen und Fussgängern kasieren sie oft böse Blicke. Mit der rasant wachsenden Zahl der E-Bikes sind die Ansprüche an die Infrastruktur zusätzlich gestiegen. «Nach einem JA zum Bundesbeschluss Velo erhoffe ich mir mehr separate Velospuren und Velowege mit freier Fahrt, also ohne dauerndes Kreuzen vortrittsberechtigter Strassen und Ausfahrten», sagt Myriam Holzner, Verantwortliche der VCS-Kampagne für

den Bundesbeschluss Velo und passionierte Velofahrerin. «Ich erhoffe mir klare Regeln, wo Velos fahren sollen und fahren dürfen. Heute herrscht vielerorts Platzmangel – die Leidtragenden sind die Velos», ergänzt Juerg Haener von Pro Velo Schweiz.

Veloausflüge und -ferien im eigenen Land erfreuen sich grosser Beliebtheit (siehe Seiten 24 und 25). Radsport genießt in der Schweiz eine lange Tradition und hat viele bekannte Namen hervorgebracht. Ob Profi, Nachwuchssportlerin, Freizeitfahrer oder Pendlerin zur Arbeit oder zur Schule: Es braucht gute Rahmenbedingungen, damit Velofahrerinnen und Velofahrer sicher unterwegs sein können.



Zu-Fuss-Gehende

«Velofahrende weichen dann aufs Trottoir aus, wenn sie sich auf der Strasse unsicher fühlen», sagt die Kampagnenverantwortliche Holzner. Die routinierte Velofahrerin traut sich selbstbewusst ins Verkehrsgewusel der Städte und ärgert sich über Velofahrende auf Trottoirs und Fusswegen. Doch sie weiss: «Viele weniger geübte Radlerinnen und Radler, gerade auch Kinder und Jugendliche, fühlen sich durch die Autos und Camions bedrängt – insbesondere bei hohen Geschwindigkeiten und auf engen Strassen.»

«Fussgängerinnen und Velofahrer kämpfen eigentlich für das Gleiche»,

sagt Thomas Schweizer, Geschäftsführer von Fussverkehr Schweiz. «Es ist nicht der dringende Wunsch der Velofahrer,

auf dem Trottoir Slalom zu fahren. Der Konflikt ist planerisch vorgezeichnet. Daran sind nicht die Velofahrer schuld», ergänzt er. Von einem JA zum Bundesbeschluss Velo erhofft er sich neuen Schwung auch für die Anliegen der Fussgängerinnen und Fussgänger. «Wir fordern eine Fusswegnetz-Planung, die alle Probleme von Kindern, Alten und Behinderten abdeckt. Wir hoffen, dass die Velowegnetz-Planung parallel gemacht wird und die Konflikte gleich thematisiert werden. Das dient sowohl den Velofahrenden wie auch den Zu-Fuss-Gehenden», sagt Schweizer.

ÖV-Nutzende

Für die Fahrgäste des öffentlichen Verkehrs (ÖV) ist die Rechnung einfach: Werden mehr kurze Fahrten mit dem Velo statt mit dem ÖV unternommen, steigen die Chancen auf einen Sitzplatz und eine staufreie, also pünktliche Fahrt. Gerade für Distanzen von weniger als fünf Kilometern bietet das Velo eine gute Alternative zum ÖV – das E-Bike sogar für zehn Kilometer und mehr. «Ein gutes Velowegnetz trägt dazu bei, Bahn, Bus und Tram zu entlasten», heisst es denn auch in der bundesrätlichen Erläuterung zum Bundesbeschluss Velo.

Separate Busspuren bringen den ÖV flüssig voran – werden sie mit Velos ge-

teilt, braucht es entsprechend Platz und klare Regeln. Insbesondere auf ansteigenden Strassen seien geteilte Fahrspuren mit Velos nicht ideal, bestätigen auch die Berner Verkehrsbetriebe Bernmobil.



Autofahrende

Auch die Autofahrerinnen und Autofahrer profitieren von einer stärkeren Verkehrsentflechtung. Gerade zu Stosszeiten und an grossen komplexen Verkehrsknoten bringt sie mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. Deshalb sagt – neben zahlreichen anderen Verbänden – selbst der Touring Club Schweiz (TCS) JA zum Bundesbeschluss Velo, dessen zentrales Engagement dem motorisierten Individualverkehr gilt.



Pedalen bis ins Ziel

2015 als «Velo-Initiative» vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz und von Pro Velo lanciert, hat das Anliegen für die Gleichstellung der Velowege mit den Fuss- und Wanderwegen den politischen Prozess im Eiltempo durchlaufen. Der Bundesbeschluss Velo – die mehrheitsfähige Antwort des Bundesrates auf die Volksinitiative – geniesst breite Unterstützung. Wir sind auf der Zielgeraden, freuen uns auf ein JA am 23. September 2018 und pedalen weiter für eine gute Velowegnetz-Planung.

Bundesbeschluss Velo

Art. 88 Fuss-, Wander- und Velowege

¹ Der Bund legt Grundsätze über Fuss-, Wander- und Velowegnetze fest.

² Er kann Massnahmen der Kantone und Dritter zur Anlage und Erhaltung solcher Netze sowie zur Information über diese unterstützen und koordinieren. Dabei wahrt er die Zuständigkeiten der Kantone.

³ Er nimmt bei der Erfüllung seiner Aufgaben Rücksicht auf solche Netze. Er ersetzt Wege, die er aufheben muss.

VCS-Kampagne

Das Velo ist das Verkehrsmittel für kurze Distanzen. Velofahren schont das Klima, es hält gesund und ist im Trend. Eigene Wege und Spuren machen es sicherer und angenehmer. Der VCS engagiert sich seit Jahren für das Velo – seine Abstimmungskampagne zeigt dieses Engagement spielerisch auf: Tausende von Sätteln parkierter Velos werden in diesen Wochen in den VCS-Farben vor Regen und Sonne geschützt. Flyer, Plakate und unzählige Facebook-Posts tragen die Argumente zu den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern.

- Flyer und Plakate ausdrucken und streuen: www.verkehrsclub.ch/material
- Online-Umfrage: mitmachen und ein E-Bike gewinnen unter www.vcs-velo.ch



© VCS

Sie tun schon viel

Landauf, landab setzen sich die VCS-Sektionen seit Jahren für eine gute und sichere Veloinfrastruktur ein. Meist geht es um bauliche Massnahmen – aber auch um Aufklärung. Ein JA zum Bundesbeschluss Velo wird diese Anlagen hoffentlich gesamtschweizerisch voranbringen.

Die Sektion **Jura** hat bereits 1989 die Initiative «Place au vélo» ins Leben gerufen. In der Folge hat der Kanton 1994 ein Gesetz über die Förderung und die Sicherheit des Veloverkehrs erlassen.

© Bau- und Verkehrsdepartement BS



Die Sektion beider **Basel** hat sich dafür eingesetzt, dass der ursprünglich nur für Fussgänger vorgesehene Steg unter der neuen Eisenbahnbrücke über den Rhein heute auch von Velofahrerinnen legal befahren werden darf.

In **Zürich** wird ein neuer Velotunnel gebaut, der Velostreifen bei der Sihlpost soll dafür ersatzlos gestrichen werden. Die Einsprache der Sektion war vor Gericht leider erfolglos.

© VCS



Im Kanton **Solothurn** sind die sogenannten «Holperkanten» Stein des Anstosses. Nach erfolgreichen Gesprächen zwischen Behörden und der Solothurner Sektion werden zukünftig die Interessen von Sehbehinderten – sie sind auf bauliche Abtrennungen angewiesen – und Velofahrenden besser abgewogen.

© VCS



Basel

Zürich

Solothurn

Luzern

Die **Luzerner** Sektion kämpft für die «Vision Velonetz Luzern», eine umfassende Verbindung aller wichtigen Zentren und Wohngebiete mit Velobahnen, Velostrassen und Velowegen oder Velostreifen.

Bern

Die Regionalgruppe **Bern** hat sich intensiv an der Planungsstudie Velonetz Bern Ost-Ostermundigen beteiligt.

Ob- und Nidwalden

Die Sektion **Ob- und Nidwalden** war 2017 Mitinitiantin der IG Velowege Obwalden: 50 Firmen, Institutionen und Gemeinderäte haben die Petition für sichere Velowege im Sarneraatal unterzeichnet.

Graubünden

Graubünden verfügt zwar über eine sehr gute Infrastruktur fürs Mountainbiken, beim Alltagsveloverkehr gibt es hingegen Handlungsbedarf. Die Sektion hat sich bei der Vernehmlassung des kantonalen Sachplans Velo kritisch eingebracht.

Genf

Der Sektion Genf geht es nicht um Infrastruktur, sondern um Veloförderung: Mit der Kampagne «E-Bike versus Scooter» zeigt die Sektion **Genf** jungen Erwachsenen auf, welche ökologischen, ökonomischen und praktischen Vorteile ein E-Bike gegenüber einem Scooter hat.



© VCS



Wer für den Schul- oder Arbeitsweg das Velo nimmt, kombiniert Sport und Alltagsfahrten.

Velofahren als ideale Lösung

Von Camille Marion

Sport treiben ist gut für die Gesundheit. Das ist nicht neu. Pendlerinnen und Pendler, die täglich Velo fahren, tragen Sorge zu Körper, Geist und zu unserem Planeten. Doch damit noch mehr Leute umsatteln, braucht es gute Bedingungen.

Schweizerinnen und Schweizer hinken der Empfehlung der Weltgesundheitsorganisation WHO, sich pro Woche während mindestens 150 Minuten moderat zu bewegen, hinterher. Weniger als die Hälfte der Bevölkerung in unserem Land erreicht dieses Ziel.

Verschiedene Studien, vor allem der Uni Zürich, zeigen es deutlich: Eine regelmässige körperliche Betätigung erhöht die Lebenserwartung, stärkt das Herz-Kreislaufsystem und die Muskeln, stabilisiert das Gewicht und senkt das Risiko für Herzerkrankungen, Bluthochdruck oder Diabetes. Was braucht es noch für Argumente, um die Schweizerinnen und Schweizer zu überzeugen?

Für Gesundheit und Umwelt

Zu wenig Zeit, fehlende Mittel, kein Interesse: Es gibt viele Gründe, nicht regelmässig Sport zu treiben. Velo fahren ist eine ideale Lösung, um dem entgegenzuwirken. Wer für den Schul- oder Arbeitsweg das Velo nimmt, kombiniert Sport und Alltagsfahrten und muss somit beispielsweise am Abend nicht zusätzlich Sport treiben.

Zudem kostet das Velo wenig und kann von den meisten Leuten problemlos benutzt werden. Wenn die regelmässige Velofahrt das Auto ersetzt, wird erst noch die Umwelt geschont.

Unfallrisiken und Social Media

Während die 7- bis 16-Jährigen früher die grössten Velofans waren, zeigt der jüngste Mikrozensus Verkehr ein deutlich gesunkenes Interesse bei dieser Altersgruppe. In den letzten zwanzig Jahren ist der Gebrauch des Velos bei

Kindern und Jugendlichen um die Hälfte zurückgegangen!

Bei den Jüngsten steckt eine gewisse Angst vor Unfällen dahinter. Das Gefühl der Unsicherheit auf den Schweizer Strassen verleitet viele Eltern dazu, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule – oder anderswohin – zu bringen. Bei den Jugendlichen ist der öffentliche Verkehr im Trend: Man ist mit Freunden unterwegs, kann Nachrichten verschicken und die Social-Media-Kanäle füttern.

Mehr Spass am Velofahren

Zahlreiche Projekte versuchen, diesem Trend entgegenzuwirken und den Kindern und Jugendlichen die Lust am Velofahren neu zu vermitteln. Pro Velo hat vor einigen Jahren Bike2school lanciert, um die Kinder für den Schulweg per Velo

zu animieren. Die im Kanton Waadt initiierte Aktion Défi Vélo richtet sich an 15- bis 20-Jährige und will diese auf spielerische Art und Weise fürs Velofahren sensibilisieren. Das ausgesprochen erfolgreiche Projekt läuft heute schweizweit.

Letztlich braucht es aber unabhängig von Alter und Sportlichkeit optimale Bedingungen, damit das Velo (wieder) zur Selbstverständlichkeit wird. Entsprechende Infrastrukturen verbessern die Sicherheit und tragen dazu bei, dass das Zweirad einen angemessenen Platz im öffentlichen Raum erhält. Die Abstimmung vom 23. September ist eine ideale Gelegenheit, um das Velo als Sportgerät und Alltagsverkehrsmittel aufzuwerten. Nutzen wir sie! ■



© Défi Vélo / Isa Bouchariat

Défi Velo: Ein spielerisches Projekt animiert Jugendliche zum Velofahren.



«Ein Schwimmbad im Dorf reicht nicht»

Von Nelly Jaggi

Feriengäste sind in der Schweiz oft und gerne auf dem Velo unterwegs. Der Schweizer Tourismus-Verband und hotelleriesuisse hoffen, dass ein JA zum Bundesbeschluss Velo nachhaltige Angebote noch attraktiver macht. VCS-Magazin hat bei den beiden Verbänden nachgefragt.

Die Zahlen sprechen für sich: Jeder fünfte Feriengast in der Schweiz fährt Velo, zwei Drittel davon sind Schweizerinnen und Schweizer. Viele sind auf dem Mountainbike unterwegs, doch auch das Touren- und das Rennvelofahren erfreuen sich grosser Belieb-

heit. Kein Wunder, setzt die Marketingorganisation Schweiz Tourismus aufs Velo. Mit «Ride the Alps» hat sie 2018 eine Offensive im Bereich autofreie Passstrassen lanciert.

Angesichts der Wichtigkeit des Velofahrens für den Schweizer Tourismus

erstaunt es nicht, dass sich mit dem Schweizer Tourismus-Verband und hotelleriesuisse zwei gewichtige Branchenverbände für ein JA zum Bundesbeschluss Velo einsetzen. «Schweiz Tourismus hat das Jahr 2018 zum Velojahr erklärt. Das Marketing muss stimmen,



© Switzerland Tourism

E-Bike-Routen sind eine gute Chance, um den Velotourismus in ländlichen Regionen zu stärken.

aber auch die Infrastruktur. Wenn sich Velofahrer und Wanderer gegenseitig im Weg sind, macht es für beide keinen Spass», sagt Robert Zenhäusern, wissenschaftlicher Mitarbeiter des Schweizer Tourismus-Verbandes.

Stärkung des Sommertourismus

Zenhäusern hat aber nicht nur die Mountainbikerinnen und Mountainbiker im Visier. «Viele Leute machen Veloferien, sie wollen nicht einfach mountainbiken. Da sind gute Velowege wichtige Anreize, auch damit die Gäste wiederkommen», erklärt er.

Auch hotelleriesuisse erhofft sich durch ein JA zum Bundesbeschluss Velo einen gewissen Schub. «Wichtig ist für

uns die Hauptbotschaft «Gleichstellung von Velowegen mit Fuss- und Wanderwegen». Sie stützt die hohe Bedeutung, welche die Infrastruktur gerade in Bezug auf die nachhaltige Stärkung des Sommertourismus in der Schweiz hat», sagt Samuel Bangerter, Projektleiter Wirtschaftspolitik bei hotelleriesuisse.

Rentabel ...

Wie wichtig eine gute Infrastruktur für den Velotourismus ist, hat «Tourismus Monitor Schweiz 2017» gezeigt. Gemäss dieser grössten nationalen Gästebefragung liegen Velofahrerinnen und Velofahrern die gute Beschilderung, die deutliche Markierung und die Qualität der Wege besonders am Herzen.

Zenhäusern betont, dass gute Bedingungen für Feriengäste von vielen Faktoren abhängig sind. Dazu gehören beispielsweise gute Angebote für den Velotransport mit dem öffentlichen Verkehr oder Hotels, die auf die Bedürfnisse von Velofahrerinnen und Velofahrern ausgerichtet sind. Das ist nur möglich, wenn alle Beteiligten am selben Strick ziehen.

Weder der Schweizer Tourismus-Verband noch hotelleriesuisse verhehlen, dass in der Diskussion auch finanzielle Überlegungen mitspielen. Man schätzt, dass allein die Velotouren der in der Schweiz Wohnhaften einen Umsatz von über 350 Millionen Franken pro Jahr generieren. Gerade für klassische Wintersport-Destinationen ist der Sommertourismus ein zunehmend wichtiger Faktor, weil der Klimawandel für eine kürzere und unsichere Wintersaison sorgt. Um hier konkurrenzfähig zu sein, braucht es ein ganzheitliches Angebot, ist Bangerter überzeugt. «Ein Schwimmbad im Dorf und ein Wanderweg reichen nicht. Wir finden es deshalb gut, dass man mit dem Bundesbeschluss Velo die Rahmenbedingungen unter Wahrung föderalistischer Grundsätze verbessern kann,

ohne zu weitreichende Forderungen zu verankern», sagt er.

... und nachhaltig

Eine intakte Umwelt und Landschaft sind wichtige Faktoren für den Schweizer Tourismus. Damit insbesondere der Alpentourismus seine eigenen Grundlagen nicht noch weiter zerstört, braucht es ein Umdenken. «Es ist ein gutes Zeichen, dass sich nachhaltige touristische Angebote erhöhter Beliebtheit erfreuen», sagt Zenhäusern.

Diese Haltung teilt auch hotelleriesuisse. «Der Tourenvelo-Tourismus erfreut sich seit mehreren Jahren einer steigenden Popularität, E-Bike-Routen wie die Herzroute im Emmental sind beliebt. Sie sind eine gute Chance, um den Velotourismus im ländlichen Raum zu stärken. Es ist uns ein Anliegen, dass auch in den ländlichen Gebieten nachhaltig touristisch gewirtschaftet werden kann. Der Ausbau solcher Angebote kann hierfür einen wichtigen Beitrag leisten», sagt Bangerter. ■



Man schätzt, dass allein die Velotouren der in der Schweiz Wohnhaften einen Umsatz von über 350 Millionen Franken generieren.

Freipass Klausen Prigel

Jedes Wochenende im Sommer einen Strassenpass für den motorisierten Verkehr sperren – was der Verein Freipass seit über zehn Jahren fordert, wird langsam, aber sicher zu einem breiten Konsens. Davon zeugt auch das Engagement von Schweiz Tourismus mit der Veranstaltungsreihe «Ride the Alps», die momentan rund zehn autofreie Tage auf Schweizer Passstrassen umfasst. Den Abschluss der laufenden Saison macht am 22. und 23. September Freipass Klausen Prigel – zum letzten Mal unter dem bewährten Titel.

Weitere Informationen finden Sie unter www.ridethealps.ch

Kursbuch 2019



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Exklusiv vorab bestellen und das Kursbuch 2019 sichern. Das Kursbuch ist unter Tel. 031 328 58 58, kursbuch@verkehrsclub.ch oder mittels Einsenden der Karte auf der hinteren Umschlagseite beim VCS bestellbar. Der Preis beträgt Fr. 19.80, Versandkostenanteil Fr. 6.90.

Das Kursbuch bleibt für viele Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs unersetzlich. Nach dem grossen Erfolg der Neuauflage im Vorjahr erscheint das Kursbuch auch 2019. Mit den gedruckten Fahrplanfeldern, die sämtliche Zugs-, Schiffs- und Seilbahnverbindungen des Schweizer ÖV abbilden, lassen sich Reisen besonders praktisch und übersichtlich planen. Das Kursbuch wird wiederum von VCS, IGÖV und Pro Bahn herausgegeben und erscheint in limitierter Auflage. VCS-Mitglieder können ihr Kursbuch bequem im Voraus bestellen.

Wandern mit Natura-Trail

Praktisch und informativ: die neun Natura-Trail-Taschen-Wanderführer mit detaillierten Routenbeschreibungen. Die handlichen Bücher enthalten aber auch spannende Informationen zu Tieren und Pflanzen sowie zur Landschaft, zur Kultur und zur Geschichte der jeweiligen Gegend. Ebenfalls finden sich in den Führern Hinweise zu Verpflegungs- und Übernachtungsmöglichkeiten. Erhältlich sind sie zum Mitglieder-Spezialpreis als Einzelausgaben (Chasseral, Doubs, Jurapark Aargau, Schaffhausen, Binntal, Pays d'Enhaut, Gantrisch, Parc Ela und Val Müstair) sowie als 9er-Paket mit Gratis-Sammelbox.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Alle 9 Natura-Trail-Taschen-Wanderführer für Fr. 35.– inkl. Porto und Verpackung (statt Fr. 45.– plus Porto). Dazu gratis die Sammelbox im Wert von Fr. 10.–. Angebot gültig bis Ende September oder solange Vorrat. Die einzelnen Taschenführer können zum Normalpreis von Fr. 5.– bestellt werden.

Bestellen: Unter www.verkehrsclub.ch/bonus, Rubrik Bücher

Kurzferien in Brienz

Abschalten und geniessen: Das Hotel Lindenhof in Brienz überzeugt mit seinen originellen Themenzimmern und einer kreativen und ausgesprochen vielseitigen Küche. Ein Saunabesuch bringt

nach einer Wanderung oder einer Velotour wohltuende Erholung. Brienz ist idealer Ausgangspunkt für Ausflüge, z.B. aufs Briener Rothorn oder in das Freilichtmuseum Ballenberg.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Kennenlern-Angebot zum Spezialpreis von Fr. 179.– pro Person im DZ. Inbegriffen sind 2 Übernachtungen im Standardzimmer mit reichhaltigem Frühstücksbuffet, 1x Halbpension-Abendessen (4 Gänge) und Eintritt in die Sauna (Kurtaxe von Fr. 3.10 pro Person/Tag wird separat erhoben). Das Angebot ist gültig bis am 31.12.2018

Buchen: Direkt im Hotel mit dem Vermerk «VCS Mitglieder Aktion». Hotel Lindenhof, Tel. 033 952 20 30, info@hotel-lindenhof.ch, www.hotel-lindenhof.ch.





Delinat-Weinkurs

Der Delinat-Weinkurs «Die Kunst des Degustierens» gibt einen umfassenden Einblick in den Bioweinbau und in die Kunst des Degustierens. Worin unterscheiden sich Delinat-Weine von konventionellen und «normalen» biologischen Weinen? Worauf kommt es beim Degustieren an? Nach Antworten auf solche Fragen werden auf einem Parcours zehn verschiedene Aromen vorgestellt, die beim Degustieren eine wichtige Rolle spielen. Höhepunkt ist eine Entdeckungsreise durch das Aromen- und Geschmacksspektrum von acht vorzüglichen Delinat-Weinen. Im Preis von 55 Franken inbegriffen sind Weine, Wasser, Brot, Kursunterlagen sowie das Buch «Weine degustieren» von Kurt Gibel.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 50% Rabatt auf dem Normalpreis für Basis-Weinkurse in Basel, Olten, St. Gallen und Bern. Alle Daten, Adressen und die Angaben zur Anmeldung unter www.verkehrsclub.ch/bonus (Rubrik «Geniessen»). Die Teilnehmerzahl pro Kurs ist auf 20 Personen limitiert.

Schutz gegen Regen und Kälte

Bike Chaps ist die neue regen- und winddichte, atmungsaktive Überziehhose von VAUDE. Ob bei herbstlich-kühlen Verhältnissen auf einer Velotour oder auf dem Weg ins Büro, sie hält den Wind zuverlässig ab. Ausserdem sorgt die gelbe Farbe für mehr Sichtbarkeit im Strassenverkehr. Die Hose lässt sich klein verpacken und, dank der praktischen Umschnallfunktion, im Nu anziehen. Sie ist mit einem integrierten Gürtel und mehreren Klettverschlüssen ausgestattet. Die Bike Chaps trägt das VAUDE Green Shape Label, das für funktionelle, umweltfreundliche Produkte aus nachhaltigen Materialien steht. Bei der Herstellung achtet VAUDE auf faire Arbeitsbedingungen in der gesamten Lieferkette.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Die VAUDE Bike Chaps gibt es in der Farbe canary (gelb) und ist mit Rabatt-Code mag0318 zum Preis von Fr. 64.– statt Fr. 79.– erhältlich. Das Angebot ist gültig bis am 7. Oktober 2018.



Bestellen:

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



© zVg



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Der Solarkocher Sungood ist mit Rabatt-Code mag0318 zum Preis von Fr. 74.90 statt Fr. 89.90 erhältlich. Angebot gültig bis am 7. Oktober 2018.

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

Kochen mit Sonnenenergie

Ob auf dem Balkon oder unterwegs, der Solarkocher Sungood lässt sich überall betreiben – ohne Flammen und Rauch, ausschliesslich mit der Kraft der Sonne. Die nötige Hitze entsteht durch Sonnenstrahlen, die auf einer Spiegeloberfläche reflektieren (je nach Sonneneinstrahlung und Positionierung zwischen 80°C und 150°C). Durch den allmählichen Temperaturanstieg werden die Gerichte schonend zubereitet. Für ein gutes Kochresultat empfiehlt sich die Verwendung eines schwarzen Topfes. Der in Frankreich produzierte Solarkocher ist in einer Minute ohne Werkzeug aufgebaut und betriebsbereit. Nach Gebrauch lässt sich der 950 Gramm leichte Sungood kompakt zusammenfallen und im praktischen Transportbeutel verstauen.

In der Villa Monti

Der Circus Monti ist wieder auf Tournee. Das 14-köpfige Artistenensemble entführt die Zuschauerinnen und Zuschauer in die Villa Monti, das Wohnzimmer einer fantastischen Wohngemeinschaft. Die Herausforderungen und Freuden des Zusammenlebens bilden den roten Faden, verbinden die hochstehenden artistischen Darbietungen und sorgen für heitere, atemberaubende und zauberhafte Momente. Für Konzept und Regie zeichnen Sabine Schindler und Christian Vetsch verantwortlich. Villa Monti ist das 34. Programm der Zirkusfamilie Muntwyler und einmal mehr ein Mosaik aus artistischem Spektakel, visueller Inszenierung und musikalischem Genuss. Gespielt wird im fabrikneuen Bogenmastzelt mit freier Sicht in die Manege von allen Plätzen.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Beim Vorweisen des VCS-Mitgliederausweises erhalten Sie an der Zirkuskasse pro Person Fr. 5.– Rabatt. Mit einer VCS-Einzelmitgliedschaft können Sie max. 2 Tickets mit Rabatt beziehen, mit einer VCS-Familienmitgliedschaft max. 5 Tickets. Details unter www.verkehrsclub.ch/bonus oder reservieren Sie Ihre Tickets direkt beim Circus Monti, Tel. 056 622 11 22.

© Circus Monti/Felix Wey



Beachten Sie auch unsere Dauerangebote!

Viele Angebote sind das ganze Jahr gültig, wie z.B. die Wanderbücher/ Bildbände, die Hotelcard oder der Fahrcheck. Sie finden alles unter www.verkehrsclub.ch/bonus

Sie kennen Ihre Mitgliedernummer nicht oder der Mitgliederausweis ist unauffindbar?

Unser Mitgliederservice hilft Ihnen gerne weiter: mga@verkehrsclub.ch, Tel. 031 328 58 42

ANZEIGE

Glarner Ferien-Aktion ÖV-Anreise geschenkt

glarnerland.ch

Inklusive Rückreise; ab 2 Übernachtungen

Glarnerland



vcs boutique

über 1'500 Outdoor-Artikel
und 12'000 Reisebücher rund
um die Uhr bestellen:
www.vcs-boutique.ch



W
women

M
men

50% Rabatt

Zip-Off-Wanderhose

TATONKA
EXPEDITION LIFE

Tatonka Kearns | 54.95 statt 109.90

Leichte, sehr bequeme und variable Trekkinghose für viel Bewegungsfreiheit. Material: 93% Polyamid, 7% Elasthan.

WOMEN

MEN

Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44
11340 black

Größen: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56
11339 black

LOWA
simply more...



W
women

M
men

Wanderschuh Lowa Renegade GTX Mid | 219.-

Ein fester Schuh für den Einsatz in Wald, Wiese und für leichte Wandertouren bei jedem Wetter.

WOMEN Größen: 36-42,
auch halbe Größen
7657 stein

MEN Größen: 40-47,
auch halbe Größen
7656 dunkelgrau/navy



turquoise **W**
women

dark blue **M**
men

violett/purple

anthrazit

light blue

anthrazit

Giesswein Merino Runners | 99.90 statt 139.90

Wer den ultraleichten Sneaker trägt hüllt seine Füsse 360 Grad in Merinowolle und tut ihnen damit etwas Gutes. Sein geringes Gewicht, das atmungsaktive, natürliche Material und die stabile Sohle machen aus dem modernen Sneaker einen sportlichen Freizeitschuh mit aussergewöhnlichen Fähigkeiten, denn das leichte und dennoch robuste Wollfabrikat passt sich dem Fuss an wie eine zweite Haut.

Rabatt-Code: mag0318

WOMEN Größen: 36-42

MEN Größen: 40-46

11341 turquoise | **11341** purple | **11341** anthrazit

11344 anthrazit | **11344** dark blue | **11344** light blue



d
deuter

M
men

20% Rabatt

W
women

Rucksack Deuter

Futura 26 / Futura 24 SL | 127.20 statt 159.-

Dieser leichte und funktionelle Toploader ist perfekt für längere Tageswanderungen und Bergtouren. Volumen: 24 bzw. 26 l.

Rabatt-Code: mag0318

Futura 26: **11787** denim-arctic | **11787** black

Futura 24 SL: **11786** cranberry-maroon | **11786** black



30.- Rabatt

20.- Rabatt

Regenjacke & Regenhose Vaude Luminum | ab 99.-

Wer auch bei Schmeddelwetter mit dem Fahrrad unterwegs ist, tut gut daran, dabei aufzufallen. Die Luminum-Serie von VAUDE bietet 360°-Sichtbarkeit im Strassenverkehr.

Rabatt-Code: mag0318

WOMEN Größen: 36-42

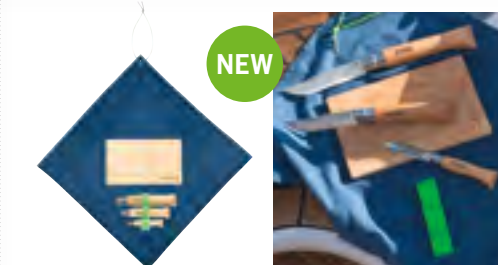
MEN Größen: S-XL

Regenjacke | 139.- statt 169.-
10875 canary

Regenjacke | 139.- statt 169.-
10880 canary

Regenhose | 99.- statt 119.-
10877 black

Regenhose | 99.- statt 119.-
10881 black



NEW

Küchenset Opinel Nomad Cooking Kit | 89.90

Das neue Küchenset bestehend aus Brotmesser, Korkenzieher-Messer, Schäler-Klappmesser und Schneidebrett wird elegant im Tuch verpackt und ist perfekt für das Picknick unterwegs.

12513 Opinel Nomad Cooking Kit

Merino Wolle
unglaublich
komfortabel

40.- Rabatt



Das gesamte Sortiment und ausführliche Produkt-Informationen finden Sie unter vcs-boutique.ch
Bestellservice: www.vcs-boutique.ch, per Telefon 0848 612 612 oder mit Bestellkarte am Umschlag.



Bern

Stabwechsel bei der Sektion Bern

Benjamin Zumbühl hat anfangs Sommer die Geschäftsführung der VCS-Sektion Bern übernommen. Der gelernte Polymechaniker, Gewerkschafter und Umweltaktivist ist seit je ein Velo-Enthusiast und engagiert sich als Vorstandsmitglied der Kampagnenorganisation Campax.

Auf einer zweijährigen Velotour von der Schweiz nach Aus-

tralien hat er die Möglichkeiten des Langsamverkehrs ausgelotet und sein Sportgerät auch als vollwertiges Verkehrsmittel lieben gelernt. Mit Blick auf die Schattenseiten unserer Mobilität – von Verkehrskollapsen und tödlichen Unfällen über fehlende Rücksichtnahme bis hin zu Luftverschmutzung und Lärmbelastung –, ist für den neuen Geschäftsfüh-



rer klar: «Wir schulden unseren Mitmenschen, der Umwelt und nicht zuletzt den zukünftigen Generationen eine rücksichtsvolle und nachhaltige Mobilität.» Dementsprechend freut sich Benjamin Zumbühl, der mit seiner Familie in Bern lebt, über sein neues Wirkungsfeld beim VCS Bern.

Herzlichen Dank, Stéphanie Penher!

Seit 2012 lenkte Stéphanie Penher die VCS-Sektion Bern erfolgreich

durch alle Stürme und Untiefen. Mit ihrer Erfahrung als Berner Stadträtin und ihrem grossen Netzwerk sorgte sie dafür, dass der VCS stets ein wichtiger Player in der kantonalen Verkehrspolitik blieb. Stéphanie führt ihre Arbeit als Bereichsleiterin Verkehr und Kommunikation in der Geschäftsleitung des VCS Schweiz fort. Wir danken ihr herzlich für ihren unermüdlichen Einsatz und wünschen ihr alles Gute in ihrer neuen Position.

Der Vorstand

REGIONALGRUPPE BIEL

Westast-Alternative: Prüfungsauftrag

Nach den Stadträten von Biel und Nidau hat auch der Grosse Rat des Kantons Bern – mit 144 Stimmen bei 1 (!) Gegenstimme – verlangt, dass eine Alternative zum A5-Westast geprüft wird.



© Andreas Bachmann

Wer hätte das gedacht: Die vielfältigen Protestkundgebungen gegen den stadtzerstörerischen A5-Westast haben gefruchtet.

Die zahlreichen Voten am 6. Juni im Berner Rathaus waren deutlich: Das aktuelle Projekt mit zwei Autobahnanschlüssen mitten in der Stadt Biel ist schlecht und fällt bei der Bevölkerung durch. Von rechts bis links wurde vor den massiven baulichen Eingriffen am Bahnhof und in der Seevorstadt gewarnt: flächenmässig entsprächen die Einschnitte der Nidauer Altstadt oder einem Graben vom Berner Bubenbergrplatz bis zum Loeb-Egge. Zudem seien zehn Autobahnanschlüsse

für Biel überrissen, und die Nationalstrassenlücke lasse sich auch anders schliessen. Im Namen der Schutzverbände sagte Luc Mentha, Grossrat und Vertreter des Heimatschutzes, sie seien bereit, das bundesrechtswidrige Ausführungsprojekt notfalls bis vor Bundesgericht zu ziehen.

Unvoreingenommen prüfen

Der VCS fordert für die anstehende Prüfung der Alternative ein offenes, transparentes Verfahren, das von neutraler Seite moderiert wird und das gleichwertig auch weitere Aspekte – Interessen der Quartiere, Stadtentwicklung, Umweltschutz usw. – einbezieht. Er unterstützt den Bieler Gemeinderat, der in einem Schreiben an den neuen Baudirektor Christoph

Neuhaus ein entsprechendes Vorgehen verlangte.

Noch vor einem Jahr schien ein solcher Umdenkprozess utopisch. Die Kehrtwende ist ein grosser Erfolg für den VCS, der sich seit gut zehn Jahren gegen die offenen Nationalstrassenabschnitte wehrt. Sie wäre nicht möglich gewesen ohne all die vielen Menschen, die sich mit Velo-Flashmobs, Baummarkier- und andern kreativen Aktionen, einer Petition mit 10000 Unterschriften sowie einer Demonstration, die 4000 Leute mobilisierte, für eine lebenswerte Stadt einsetzten.

Urs Scheuss, VCS-RG Biel

Nächste Vorstandssitzung:
Dienstag, 2. Oktober, 18 Uhr,
Aarbergstrasse 91, Biel

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. 004 23 232 54 53

www.verkehrsclub.ch/sektionen

Autofreier Sonntag in Bern

Lastenrad und Velokultur bilden den Dreh- und Angelpunkt am autofreien Sonntag vom **21. Oktober**, der heuer im Kirchenfeld-Gryphenhübeliquartier stattfindet. Anlässlich ihres 30-Jahr-Jubiläums organisieren die Velokuriere einen «Lastenvelo-Alleycat», eine stafettenarti-

ge Tour durchs Quartier. «Cycle-Chic»-Fans fahren mit ihrem Vintage-Velo, Cargobike, Einrad, Fixie oder einem andern Schmuckstück an der Velo-Fashion-Parade mit. Brompton-Fans tragen dann gleich noch die Schweizer Faltradmeisterschaft aus.

Der VCS ist mit einem Stand



© Wolfgang Schärer

DJ-Dr. Minx-Lastenvelo an einer Velo-Fashion-Parade.

vertreten. Nutzen Sie die Gelegenheit zur Diskussion und zum Fachsimpeln!

Infos zum Programm:
<http://www.vcs-rgbern.ch/> und
www.quartierzeit.ch

Veloverleihsystem: auch für Hiesige interessant

Ende Juni startete in Bern das grösste Veloverleihsystem der Schweiz. Dessen Zukunftsaussichten sind ausgezeichnet.

Zu Beginn standen 1200 Velos an 100 Standorten zur Verfügung, im Vollausbau sollen es dann je doppelt so viele sein. Die Hälfte der Velos sind E-Bikes mit einer Maximalgeschwindigkeit von 25 km/h. PubliBike betreibt das Verleihsystem zusammen mit dem Kompetenzzentrum Arbeit

der Stadt Bern. Mit diesem wichtigen Baustein für die Velostadt Bern entstehen also auch niederschwellige Beschäftigungsplätze für Langzeitarbeitslose und Geflüchtete.

In der politischen Debatte war oft zu hören, das Veloverleihsystem sei überdimensioniert.

Tatsächlich besitzen gemäss Mikrozensus Mobilität 833 von 1000 Stadtbernerinnen und -bernern ein Velo. Doch das System bietet auch ihnen interessante Optionen, etwa wenn der letzte Bus abgefahren ist oder wenn es einmal eilt und das ausgeliehene E-Bike ideal ist, um von A nach B zu kommen. Die kombinierte Mobilität wird in der Verkehrsplanung immer wichtiger, und

PubliBike schliesst auch Lücken im öffentlichen Verkehr, dessen Linien in Bern praktisch alle durchs Zentrum verlaufen. Auf tangentialen Routen entfaltet das Leihvelo ganz besonders seine Stärken.

Einen Wermutstropfen gibt es: Vorläufig kann nur mit der Kreditkarte bezahlt werden. PubliBike arbeitet aber an einer Lösung mit Bargeld.

Velo-Charta: Lancierung an der Mobilitätswoche

Basel-Stadt/Baselland



Ob sich auch Helvetia nach unseren Plakaten umdrehen wird?

für Velofahrende erarbeitet (vgl. VCS-Magazin 1/2018). Am 14. September ist es nun so weit: An der Mobilitätswoche Basel werden wir die Velo-Charta gemeinsam mit Fussverkehr und Pro Velo im Rahmen einer Plakatausstellung lancieren.

Für die Kampagnen-Plakate konnten wir die Schule für Gestaltung Basel gewinnen. Lernende der Fachklasse für Grafik werden die Botschaft der Charta kreativ umsetzen. Entscheiden Sie vor Ort mit, welches Plakat den Publikumspreis erhalten soll (siehe Kasten).

Eine Woche später wird eine Fachjury entscheiden, welches der Plakate die Velo-Charta an die Öffentlichkeit tragen soll.

Schon bald darauf wird unsere Kampagne an verschiedenen Orten in Basel sichtbar sein, und auf der Charta-Website werden sich alle zu einem rücksichtsvollen Fahrstil bekennen können.

Damian Weingartner,
Mitarbeiter Geschäftsstelle

Plakatausstellung und Publikumspreis zur «Velo-Charta» im Rahmen der Mobilitätswoche: 14. September 2018, Mittlere Brücke, Brückenkopf Kleinbasel (Helvetiaplatzchen), 13.00–17.00 Uhr

Mit dem Ziel, einen rücksichtsvollen Fahrstil zu fördern und den Dialog mit den Fussgänger-

rinnen und Fussgängern zu stärken, hat der VCS beider Basel eine Charta mit Respektregeln



Zürich

Für wirksamen Lärmschutz in Winterthur

Der VCS Zürich hat das Lärmsanierungsprojekt für die kommunalen Strassen in Winterthur genauer angeschaut. Fazit: Zu viel Pseudolärmschutz, zu wenig Tempo 30.

Seit dem 31. März 2018 müsste in der ganzen Schweiz der Schutz der Bevölkerung vor störendem und krank machendem Strassenlärm auf kantonalen und kommunalen Strassen garantiert sein. Leider ist dies bis heute nicht der Fall. Die Stadt Winterthur hat zwar erst nach Ablauf der Sanierungsfrist, aber immerhin in einem koordinierten Verfahren alle eigenen Strassen überprüft und auf einigen Abschnitten auch schon Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme verfügt, so zum Beispiel am Oberen Deutweg. Diese Anordnung des Stadtrats unterstützt der VCS Zürich ausdrücklich.

Der VCS hat nun aber alle Strassenstücke, an denen ein Pseudolärmschutz mit Lärmschutzfenstern vorgesehen war,

noch einmal genauer auf ihr Potenzial für eine Massnahme an der Quelle überprüft. Das Bundesgericht fordert nämlich, dass so genannte «Erleichterungen» für den Strassenhalter nur als «Ultima Ratio» eingesetzt werden dürfen – wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. «Erleichterung» heisst, dass Hauseigentümer, zum grossen Teil auf eigene Kosten, Lärmschutzfenster einbauen sollen. Dies gilt aber explizit nicht als eigentliche Lärmsanierung.

98 Anwohnende ziehen mit

Die Untersuchung des VCS hat ergeben, dass an sechs zusätzlichen Strassenabschnitten Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme nicht nur sinnvoll, sondern auch verhältnismässig scheint. Es

sind dies die Haldenstrasse, die Rychenbergstrasse, die Kanzleistrasse, die Untere Briggerstrasse, die Untere Vogelsangstrasse und die Wülflingerstrasse im Zentrum von Wülflingen.

Der VCS hat deshalb zusammen mit 98 Anwohnenden eine Einsprache erhoben. Ziel ist es,

dass der Winterthurer Stadtrat diese Abschnitte noch einmal überprüft und dabei die neueste Rechtsprechung des Bundesgerichts, aber auch die neuesten fachlichen Erkenntnisse berücksichtigt. Der VCS ist optimistisch, dass sich Tempo 30 auch hier durchsetzen wird.



Keine Velostreifen, zu schmale Trottoirs, Schulhäuser und eine dichte Bebauung auf beiden Seiten: Unverständlich, dass an der Rychenbergstrasse nicht längst schon Tempo 30 gilt. Dank dem Erfordernis des Lärmschutzes kann dies nun nachgeholt werden.

Rosengarten: Konflikt ohne Ende

Mit dem jüngsten Kommissionsentscheid zum Rosengartentunnel hat die Mehrheit des Kantonsrates einmal mehr verdeutlicht, worum es geht: Ein maximaler Strassenausbau soll die Stadt Zürich wieder voll autogängig machen. Damit wird weder der Entwicklung noch den Bedürfnissen der Stadt und ihrer Bevölkerung Rechnung getragen, noch den bisher getätigten Investitionen in den öffentlichen Verkehr.

Ein vierspuriger Hochleistungstunnel für Autos mitten in die Stadt hinein widerspricht allen Bekenntnissen – Lippenbekenntnissen? – zu einer nachhaltigen urbanen Entwicklung. Und dass die Kantonsratsmehrheit

die Kosten noch einmal erhöht hat – auf absurde 1100 Millionen Franken –, um noch mehr Tunnelspuren bauen zu können, zeigt, welche Windschutzscheiben-Optik hinter diesem Projekt steht. Es bahnt sich ein Konflikt ohne Ende an.

Stadterstörerisches Monster

Das Megaprojekt Rosengartentunnel ermöglicht weiterhin 56000 Autofahrten und mehr, die sich heute schon nach und nach reduzieren liessen. Besonders betroffen von der Verkehrslawine bleiben die Stadtkreise 3, 4, 5, 6 und 10 und damit Zehntausende Stadtbewohner/innen. Vom Verkehrslärm entlastet würde le-

diglich ein Strassenabschnitt von 600 Meter Länge.

Nicht nur am Wipkingerplatz, wo der Kanton für das Tunnelportal ganze Häuserzeilen abreißen will, käme es zu einer eigentlichen Stadterstörung. Am Albisriederplatz würde die erst kürzlich komplett sanierte Tramhaltestelle abgerissen, die heute optimale Umsteigesituation für die ÖV-Passagiere ginge mit den in die umliegenden Strassen verteilten Haltestellen flöten. Der ganze Platz würde dem Autoverkehr preisgegeben und verlöre seinen historischen Wert als Quartierzentrum. Und, kaum thematisiert: Auch hier würden Gebäude abgerissen.

Das Referendum steht fest

Die Argumentation mit dem Tram kann man in diesem Zusammenhang nur noch als Greenwashing bezeichnen. Ginge es wirklich um den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, müsste daraus ein massiver Rückgang des Autoverkehrs resultieren. Mit dem Tunnelprojekt wird aber das Gegenteil bewirkt.

Der VCS Zürich wird sich mit allen Mitteln für die Stadtzürcher Bevölkerung und gegen dieses unsinnige, absurd teure Projekt einsetzen. Als Erstes mit dem Referendum gegen den Kantonsratsbeschluss.

Markus Knauss / Gabi Petri



Wasser, Sliwowitz und Diesel

Von Camille Marion

Unterwegs auf dem zweitlängsten Strom Europas nach Wien, Budapest und Bratislava? Gleich drei Hauptstädte mit einer glanzvollen Vergangenheit, geprägt vom ehemaligen Habsburgerreich? Eine Woche an Bord eines schwimmenden Hotels? Doch halt, was tue ich damit dem Klima an?

Als mir Thurgau Travel eine ihrer Reisen mit dem Flussschiff anbot, war ich drauf und dran, abzulehnen. Kreuzfahrten sind von vornherein weit entfernt von den Überzeugungen, die der VCS Verkehrs-Club der Schweiz verkörpert, und die Auswirkungen auf die Umwelt schienen mir zu gross, als dass sich unsere Leserinnen und Leser dafür erwärmen könnten. Also habe ich erst einmal recherchiert – und dann entschieden. Selbstverständlich ist eine Schiffsreise nicht so ökologisch wie ein Ausflug mit dem Zug. Die im Vergleich zu den Meereskreuzfahrten weniger pompösen Flussfahrten stellen aber

eine vertretbare Alternative zu Flugreisen dar, die in Sachen Emissionen am schlechtesten abschneiden.

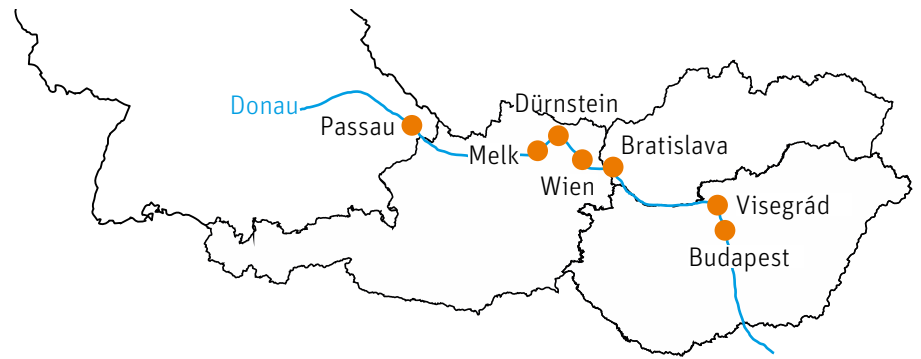
Ich habe also trotzdem das Angebot von Thurgau Travel durchgeschaut und die Möglichkeiten einer VCS-kompatiblen Reise unter die Lupe genommen. Das Deutschschweizer Familienunternehmen bietet hauptsächlich Flussreisen in der ganzen Welt an. Schiffe, die ihre Passagiere nicht wie Zwerge aussehen lassen, stechen ihren Bug in die Gewässer von 25 Ländern – ein insgesamt ansehnliches Angebot. Schliesslich entscheide ich mich für eine Reise in Europa, deren Anfangs- und

Endpunkt mit Bus oder Zug zu erreichen ist, und lande auf der Donau und in den imposanten Städten, die sie zwischen Deutschland und Ungarn durchfließt.

Ablegen in Deutschland

Das Schiff erwartet seine Passagiere in der schmucken bayrischen Grenzstadt Passau, die von der Schweiz aus in wenigen Stunden Busfahrt erreichbar ist. An Bord werden die 140 Reisenden von einer aufmerksamen Besatzung begrüsst.

Spätabends legen wir ab und reisen in der ersten Nacht durch Österreich. Schön ist sie,



die Donau, wenn auch nicht ganz so blau wie Strauss' berühmtester Walzer glauben machen möchte. Der ruhige Wasserlauf durchquert Hügel und Wälder, deren Grüntöne er spiegelt. Leise gleitet das Boot, während am Horizont die Sonne untergeht.

Prachtvolles Österreich

Frühmorgens erreicht das Schiff Melk. Die niederösterreichische Stadt ist die erste Etappe der Reise und weit herum bekannt für das über der Donau thronende Benediktinerstift. Hinter seinen gelb-weißen Fassaden verbergen sich Jahrhunderte Geschichte und zahllose Architekturperlen. Besonders bemerkenswert sind die reich geschmückte Kirche und die eindrucksvolle Bibliothek.

Ab Melk verliert sich der Blick in den landschaftlichen Schönheiten der Wachau. An den Hängen tauchen Rebberge und Aprikosenbäume auf, die Fahrt geht an schmucken Dörfern vorbei – immer und überall im Grünen. Gegen Abend legt das Schiff in Wien an. Österreichs Hauptstadt empfängt mich mit ihrer eindrucksvollen Kulisse und der ihr eigenen Ambiance. Den nächsten Tag verbringe ich im geschichtsträchtigen Stadtkern und in angenehm kühl gebliebenen majestätischen Stadtpalais. Die Wienerinnen und Wiener sind draussen und geniessen sichtlich das sommerliche Wetter.

Zwischen Buda und Pest

Am nächsten Morgen weckt mich ein durch das Kabinfenster dringender Sonnenstrahl. Am Ufer zeichnet sich das ungarische Parlament ab, ein imposantes Palais, das die Macht des Königreichs Ungarn vom Anfang des 20. Jahrhunderts widerspiegelt. Die brodelnde und kosmopolitische Kapitale entstand aus den beiden Stadtteilen Buda und Pest. Am Westufer erhebt sich das alte, aristokratische Buda mit der Budaer Burg, der Fischerbastei und der Matthiaskirche, deren Majolikadach an den Wiener Stephansdom erinnert. Ich genieße den Blick vom Burgberg auf das Häusermeer und die dahinziehende Donau und lasse mich später im gelben Tram über den Strom ins modernere, hektischere, kommerziellere Pest chauffieren.

Ich statte der Markthalle einen Besuch ab, wo sich die lokalen Spezialitäten – Salami, Paprika, frische Früchte, Fleisch und Käse – farbenfroh türmen und mir das Wasser im Mund zusammenlaufen lassen. Die Fussgängerzone mit ihren Flagship-Stores lasse ich hinter mir und streife dafür durch die authentischer wirkenden Gassen bis zur eindrucksvollen Stephansbasilika. Um die vielen Facetten Budapests zu erkunden, müsste ich einige Tage hier verbringen, doch das Schiff wartet, um mich von der Hauptstadt aufs Land mit seinen Traditionen zu führen.

Mit mehr als hundert Passagieren an Bord geht es am Parlament von Budapest vorbei.

Das Benediktinerstift von Melk. / Die Hofburg ist der grösste Palast Wiens. / Pferdeherden in der ungarischen Puszta. © Camille Marion





© Camille Marion

Bratislava von oben. Das Schloss dominiert die slowakische Hauptstadt.

Im Herzen der Puszta

Der Begriff *Puszta* bedeutet so viel wie «öde» oder «wüst» und charakterisiert die Steppenlandschaft, die sich vor uns ausbreitet, sobald das Schiff den Grossraum Budapest verlässt. Abwechselnd mit wilder Vegetation fährt es an Sonnenblumenfeldern vorbei, die gerade in Blüte stehen. Die Ungarische Tiefebene, durch die einst ganze Völker zogen, ist reich an landwirtschaftlichen und folkloristischen Traditionen, die vom Kontakt von Orient und Okzident erzählen. Der Zauber, der von den Demonstrationen der Pferdehirten (*Csikósok*) in ihrer traditionellen ungarischen Tracht ausgeht, erfasst auch mich. Sie dressieren ihre Pferde mit Geisseln, die sie selbst anfertigen. Vor dem Hintergrund strohbedeckter Gehöfte weiden Viehherden in ewig wirkender Ruhe.

Slowakei!

Inzwischen hat das Schiff gedreht und fährt wieder flussaufwärts in Richtung Donauknien. Es legt in der Kleinstadt Visegrád an und ich streife durch die Ruinen des mittelalterlichen Königsschlusses. Die mutigsten unter meinen Mitreisenden steigen bis hinauf auf den Hügel mit der Zitadelle und geniessen den grandiosen Panoramablick.

Danach verlässt das Schiff Ungarn und nähert sich Bratislava, der Hauptstadt der Slowakei mit ihrer geruhsamen Atmosphäre. Die turbulenteren Nachbarstädte Wien und Budapest scheinen auf einmal weit weg. Aber dass die Habsburger auch hier ihre Spuren hinterlassen haben, ist nicht zu übersehen. Ich besuche zuerst die Burg hoch über der Stadt. Mein Blick schweift über die Donau nach Ungarn und Österreich. Die Altstadt

am Fuss des Burgbergs und ihre kopfsteingepflasterten Gassen laden zum Bummeln ein. Ich schaue mir den Martinsdom und das Michaelertor mit seinem Glockenturm in Zwiebelform an, lasse meine Gedanken vor den pastellfarbenen Fassaden des Hauptplatzes in längst vergangene Zeiten abschweifen und gönne mir ein Eis und ein Glas Wein aus den slowakischen Karpaten.

Auf der Heimreise

Zurück in Österreich legt das Schiff ein letztes Mal an, diesmal bei Regen, der mich aber nicht davon abhält, das pittoreske Dorf Dürnstein zu erkunden. Unter dem Schutz des Regenschirms dränge ich mich durch die engen Gassen und spazierte an der blauen Barockkirche vorbei bis zu den Rebbergen. Die mittelalterliche Burgruine wacht über das Durchbruchtal der Donau. Hier wurde im 12. Jahrhundert der englische König Richard Löwenherz gefangen gehalten. Noch eine Nacht verbringe ich an Bord, dann bin ich wieder in Passau.

Ein paar Gedanken

In einer Woche habe ich etwas mehr als tausend Kilometer auf der Donau zurückgelegt. Das Schiff hat dafür mehrere Zehntausend Liter Diesel verbraucht. Die Grössenordnung wirkt erschreckend, aber abgesehen von einigen Kilometern im Bus habe ich während meines Ferienaufenthalts praktisch keinen weiteren Treibstoff verbraucht. Geteilt durch die Anzahl Passagiere und gemessen an der Anzahl Städte, die ich besucht habe, ist die Bilanz nicht ganz so ernüchternd. Allerdings beschränken sich meine Überlegungen auf die Fortbewegung, zu berücksichtigen wären auch die Auswirkungen des Lebens an Bord dieses schwimmenden Hotels und das Verhalten der Passagiere.

Der Aufenthalt liess nichts zu wünschen übrig und war mit seinen Szenenwechseln zwischen Stadt und Land, Tradition und Innovation sehr abwechslungsreich. Das Nachdenken über diese Art zu reisen und deren Auswirkungen auf die Umwelt muss aber weitergehen. In der nächsten Ausgabe des VCS-Magazins finden Sie deshalb ein Interview mit der Verantwortlichen von Thurgau Travel. Wir wollen von ihr wissen, welche ökologischen Verpflichtungen das Unternehmen eingeht. Wer weiss, vielleicht ist die Zukunft ja grüner als gedacht. Paradoxerweise gäbe dies der «schönen blauen Donau» ihre zum Mythos erstarrte Farbe zurück. ■



© Camille Marion

In Visegrád lädt ein kurzer Halt zum Besuch des Königspalasts aus dem 14. Jahrhundert ein.

Ein historischer Zug bringt die Besucherinnen und Besucher übers Viadukt Baye de Clarens zum Museum. / Freiwillige restaurieren die Wagen aus der Belle Epoque, wie diese Dampflok auf dem Jahr 1890.



An Bord legendärer Züge

Von Camille Marion

Russgeruch, das grelle Pfeifen alter Dampflokomotiven und die Lochzange des Kontrolleurs ... In welchem Jahr sind wir eigentlich? Oberhalb von Vevey lädt ein einmaliges Museum zu einem stilvollen und nostalgischen Erlebnis ein.

In Blonay im Kanton Waadt schliesst der kleine Museumsbahnhof direkt an die SBB-Gleise an. Das Eintrittsbillett ins Museum ist aus Karton und berechtigt ausserdem zu einer Fahrt in einem historischen Zug. Auf dem Perron unterhalten sich zwei Kontrolleure in damaliger Uniform mit dem Lokführer. Es ist 10.05 Uhr. Die beiden durch einen Triebwagen der Rhätischen Bahn gezogenen Waggons setzen sich in Bewegung.

Die Strecke ist kurvenreich. Sie schlängelt sich entlang der Waadtländer Riviera durch Wälder und kleine Dörfer. Aus den grossen Zugfenstern haben die Fahrgäste einen herrlichen Ausblick auf den Genfersee. Leicht schwankend überquert der Zug eine Steinbrücke. Bei der Fahrt durch den Tunnel ist es für kurze Zeit sehr dunkel im Wagen, der keine Beleuchtung hat.

Ein Hauch von Nostalgie

Nach einem kurzen Aufenthalt in Chamby, wo die Fahrgäste die Aussicht geniessen können, fährt der Zug zum Depot des Museums zurück. Hier kann man die lauten und stickigen Lokomotiven, Wagen aus der Belle Epoque und verschiedene Waggons entde-

cken. Ein Hauch von Nostalgie schwebt über diesem Ort aus einer anderen Zeit.

Ende der 60er-Jahre sollte die Bahnstrecke Blonay–Chamby stillgelegt werden. Die ganz am Anfang des 20. Jahrhunderts gebaute Linie – sie diente zur Verbindung des Streckennetzes der Chemins de fer électriques Veveysans und der Montreux-Berner-Oberland-Bahn – konnte sich aufgrund des Aufschwungs des motorisierten Individualverkehrs nur schwer behaupten. Etwa einhundert Eisenbahnliebhaberinnen und Eisenbahnliebhaber beschlossen, die Strecke fortan zu touristischen und informativen Zwecken zu nutzen.

Echte Liebhaber am Werk

Seit Anbeginn wird die Arbeit im Museumsbahnhof durch Ehrenamtliche geleistet. Über 120 Eisenbahnfreundinnen und Eisenbahnfreunde kümmern sich darum, die Fahrzeuge zu unterhalten, die Züge zu führen, Billette zu kontrollieren, Besucherinnen und Besucher zu empfangen und um die Kommunikation. Mit rund 80 Fahrzeugen aus der Zeit von 1870 bis 1940 verfügt das Museum über eine der grössten Samm-

lungen Europas. In diesem Jahr feiert der Museumsbahnhof Blonay–Chamby mit verschiedenen Veranstaltungen sein 50-Jahr-Jubiläum. Im Mai konnten die Besucherinnen und Besucher beim Mega Steam Festival die fünf Lokomotiven der Sammlung bewundern, die zu diesem Anlass durch fünf Gastfahrzeuge ergänzt wurden. Die Veranstaltung war ein voller Erfolg und zog an beiden Wochenenden über 6000 Besucherinnen und Besucher an.

Im September wird der legendäre Bernina-Express im Mittelpunkt stehen. Der Museumsbahnhof Blonay–Chamby wird neben den beiden Lokomotiven und dem Salonwagen, die bereits zum Museumsbestand gehören, zwei der Bündner Fahrzeuge ausstellen. ■

Informationen

Der Museumsbahnhof bietet ein ganz besonderes Erlebnis. Mit seinem aussergewöhnlichen Ambiente empfängt er Besucherinnen und Besucher jeweils samstags und sonntags sowie während der Sonderveranstaltungen anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums. www.blonay-chamby.ch

Farbige und kontrastreiche Türkei

Text und Bilder: Walter Aeschimann

Eine Radreise in der Türkei ist momentan kein heiteres Unternehmen, die politische Situation ist stets präsent. Aber die Menschen freuen sich über den Besucher aus der Schweiz. Und die Landschaft bleibt grossartig. Eine Reportage.

Murat ist ein sanfter Mensch, aber wenn er zum Bildschirm schaut und Recep Tayyip Erdoğan in grosser Pose ein Edikt verkünden sieht, gerät er in helle Aufregung. Er faltet seine Hände und schaut zum Himmel hoch, obwohl er unterdessen weiss, dass von oben keine Hilfe kommt. Dann tritt er energisch mit dem rechten Fuss ins Leere, eine unge-

lenke Pantomime, die bedeutet, dass man diesen türkischen Präsidenten aus allen Ämtern kicken soll. «Seit Recep das Land regiert, kommen keine Touristen mehr», sagt er.

Der untersetzte Mann führt ein schönes Hotel, das in einer mittelgrossen Stadt Kapadokiens (Zentralanatolien) selbstbewusst neben der Moschee am Hauptplatz steht. Rundherum pulsiert das Leben. Marktstände, an denen Früchte, Socken und Unterhosen angeboten werden. Kleine Reparaturwerkstätten, *Kuaförsalons* und Restaurants locken mit ihren Angeboten.

Wie dem missgelaunten Murat ergeht es derzeit jenen, deren Lebensunterhalt von ausländischen Besucherinnen und Besuchern abhängig ist. Abschreckend auf Touristen seien vorab der Putschversuch vom Juli 2016, der Ausnahmezustand und die anhaltenden Verhaftungen von Kritikern des Regimes. Wer momentan abseits touristischer Zentren die Türkei bereist, wird täglich mit diesem Thema konfrontiert.

Land der Kontraste

Ich reise mit Zug, Schiff und Bus zur griechisch-türkischen Grenze. Die Radroute verläuft im Landesinneren, von İpsala bis zum heiligen Berg Ararat nahe der iranischen Grenze. Gleich einer Zeitreise schein ich verschiedene Länder zu passieren. Die Unterschiede zwischen dem türkischen Europa und Asien sind gross, ebenso jene zwischen Stadt und Land. Ärmliche Gegenden kontrastieren mit «modernen», protzigen Kleinstädten.

Nach den Mischwäldern in den westlichen Gebirgsregionen durchquere ich die Hochlandebenen Zentral- und Ostanatoliens zwischen 1500 und 2000 Metern über Meer.

Durch steppenartiges, dünn besiedeltes Weideland, wo Bauernfamilien dem Boden Zuckerrüben, Getreide oder Tabak abtrotzen und grosse Schafherden in der kargen Landschaft nach Gräsern suchen, eingerahmt von Hügelzügen, die in der flirrenden Hitze fast verschwinden am Horizont.

In der ersten Woche suche ich einsame Wege. Sie enden oft unvermutet oder sind selbst mit dicken Fahrradreifen kaum passierbar. So befahre ich meistens Hauptstrassen, die ausserhalb der Städte recht verkehrsarm sind.

Viel Gastfreundschaft

Auf rund 2200 Fahrradkilometern treffe ich im Herbst hochsommerliches Wetter an, aber keinen Radtouristen. Ich erscheine derart ungewöhnlich, dass die lokale Presse in Akşehir eine Reportage über mich publizieren will. Ich lehne ab. Gerne lasse ich mich aber auf die Menschen ein, die interessiert und gastfreundlich sind, derart, dass man sich daran gewöhnen muss.

In Lapseki beschenkt mich eine Frau auf dem Markt wortlos mit Pfirsichen und Orangen. Der *Kuaför* will kein Geld für meinen Haarschnitt und schenkt mir ausserdem ein Buch. In Çan werde ich vom Hotelier zum privaten Grillabend eingeladen. Mindestens einmal pro Tag spendiert mir jemand einen Tee. Ein Student wartet zwei Stunden auf meinen Bus, nur um dem Chauffeur zu sagen, wohin ich möchte und ob er mir ein Hotel organisieren könne. Dabei ist die Suche kaum je ein Problem. Ich fahre zum grossen Platz, wo einige Männer beieinandersitzen, und frage nach einer Unterkunft. Alman? İngilizce? Eine Minute später tritt einer aus der Gruppe und spricht Deutsch.

Keine Gespräche mit Frauen

Mit Frauen komme ich nie ins Gespräch. Ihre Situation ist für mich schwer einzuschätzen. Zwei Frauen an der Hotelrezeption flüchten, als sie mich in Velokleidung kommen sehen. Trotzdem bin ich überrascht, wie viele, vor-



Teehalt: Eine Stärkung auf der Fahrt nach Horasan. (oben)

Alltagsszene: Drei Männer beim Schwatz auf einem Markt in Sivas. (unten)



Tagesgeschäft: Walter Aeschmann durchquert in fünf Wochen die Türkei per Velo.

ab junge Frauen, sich ohne Kopftuch im öffentlichen städtischen Raum bewegen oder das Kopftuch scheinbar spielerisch als Accessoire und farblich bunt zur modischen Kleidung tragen.

Die meisten Männer lehnen das Regime ab, vertreten zugleich die Meinung, dass Erdoğan weit weniger gefährlich sei, als westliche Medien ihn bewerten würden. Ein gebildeter Muslim in Erzurum sagt, dass ihn die Entwicklung in Polen, Ungarn, Tschechien oder Italien ebenso betrübe. Darüber berichte der Westen weniger düster als über die Türkei. Er vermute, dass nach wie vor eine diffuse Angst des Westens dem unbekanntem Orient gegenüber bestehe. «Hast du Angst im Osten der Türkei?», fragt er mich. «Nein.» Im zentralen Anatolien habe man mir geraten, nicht in den Osten zu fahren, weil es zu gefährlich sei. «Ich habe mich nie bedroht gefühlt.»

Ungleiche Kontrollen

Es gibt viele Checkpoints an den Ein- und Ausfahrtsstrassen mittelgrosser Städte. Die Polizei winkt mich durch. Nur einmal werde ich genauer kontrolliert, selbst die Bilder auf dem Fotoapparat und dem Laptop muss ich zeigen. «It's only my job», sagte der junge Polizist fast entschuldigend. Beklemmend ist es dennoch. Mir ist bewusst, dass viele in der Türkei nicht so schonungsvoll behandelt werden.

Im Osten ist die paramilitärisch ausgerüstete Polizei (Jandarma) mit Panzerfahrzeugen, Schützenstellungen hinter Sandsäcken und Betonblöcken noch präsenter. Ich bin im Siedlungsgebiet der Kurden. Vor einigen Jahren gab es auch hier Konflikte mit der PKK, weiter im Südosten flammen die Kämpfe immer wieder auf.

Tee trinken und beobachten

Trotz politisch angespannter Situation muss der Alltag weitergehen. Ich sitze mit Minenarbeitern um halb sechs schweigend beim Frühstück und kann ihre Arbeitsbedingun-

gen nur erahnen. Im brechend vollen Hinterzimmer des Teehauses von Hassan in Erzurum schaue ich mit Fans des Fussballclubs Beşiktaş Istanbul ein Fussballspiel.

Ich werde spontan zum Gebet des Opferfestes in die Moschee eingeladen. Am Vorabend erklärt mir der Metzger in seinem Betrieb das Ritual des Tieropfers für dieses Fest. Ich tauche in die Farben und Düfte der zahlreichen Basare ein. Am Zielort besuche ich ein Hammam und lasse mir vom türkischen Masseur fast die Knochen brechen, während er bei seiner Arbeit singt. Und Murat dürfte auch weiterhin gegen seinen Präsidenten schimpfen. ■

Die Eckpunkte der Reise

Die **Anreise** dauerte drei Tage und drei Nächte: Zug von Zürich nach Ancona, Fährschiff nach Durres (Albanien), Bus via Thessaloniki nach Alexandroupolis. Die **wichtigsten Stationen**: Dardanellen (Meerenge im Mittelmeer), Kütahya (Kleinasien), Göreme (Kappadokien), Sivas (Zentralanatolien), Erzurum (grösste Stadt Ostanatoliens) und Dogubeyazit an der iranischen Grenze. Die Planung der Etappen erfolgte von Tag zu Tag, die Route wurde auch spontan angepasst (schönes Hotel, schlechte Strasse, Müdigkeit, etc.).





Wie ein Adlerhorst an den Wilder-Kaiser-Wänden: In der Gruttenhütte liegt einem halb Tirol zu Füssen.

Lebenskunst nach Tiroler Art

Text und Bilder: Urs Geiser

Fast 600 Dreitausender zählt das österreichische Bundesland Tirol. Ob ein jeder den Aufstieg lohnt, wie die Werbung verspricht, lässt sich auf einer dreitägigen Pressereise nicht überprüfen. Warum Tirol so beliebt ist, erschliesst sich indessen umgehend.

«Den Regen nehmen wir wohl mit. Bis gleich im Wagon 712 des EC Transalpin.» Leider sollte Daniel Predota, Österreichs Tourismus-Botschafter in Zürich und unser Reiseleiter, Recht behalten. Kaum sind wir am Achensee (930 m ü. M.) angekommen, verschwinden die Bergkulissen in düsteren Wolkenschwaden. Einen alpinen Gardasee im Kleinformat könnte man ihn nennen: im Süden ein rundliches Becken, türkisfarben, gegen Norden ein langer Arm, flankiert vom Karwendel- und dem Rofengebirge. Er ist rundum zugänglich, der autofreie Seeuferweg von Maurach bis Achenkirch zudem ein Erlebnisparcours für Kinder. Im Hochsommer bis gut 20 Grad warm, punktet er bei Seg-

lerinnen und Surfern mit kräftigen Windböen aus dem nahen Bayern. Und: Von Jenbach schnauft eine der weltweit ältesten Dampf-Zahnradbahnen zu ihm herauf und gewährt dort Anschluss an die Achensee-Schiffahrt.

Statt per E-Bike fahren wir mit dem Kleinbus ins Falzthurntal hinein, das schon Teil des Karwendel-Naturparks, des landesweit grössten, ist. Wie Silberfäden rinnen überall Bäche die jähren Bergflanken hinunter, während wir in der altherwürdigen Sennhütte Falzthurn in die Kunst des perfekten Kaiserschmarrn eingeführt werden und später auf der Gramaialm den familienfreundlichen Alpgasthofbetrieb mit dem nagelneuen Natur-Spa-Paradies bewundern.

Die Speisekarte, die Zimmer(preise), das Ambiente des Tals: Man käme sehr gern sehr bald wieder hin. Sei's von oben herab nach einer Wander- oder Mountainbiketour, sei's von Pertisau herauf auf Langlaufski.

Lebensfrohe Gastfreundlichkeit

Speis und Trank sind der thematische Schwerpunkt unserer Tour. Vom unglaublich üppigen Frühstücksbuffet im Hotel Rieser geht's über Jausen (Zwischenmahlzeiten) und die Verkostung lokaler Alkoholika zum Abendmahl im Kulinarihotel Alpin in Achenkirch. Was uns da im Gourmetstüberl aus der Küche von Armin und Alexander Gründler, Vater und Sohn, aufgetragen – und so stolz wie

unpräzise kommentiert – wird, ist Haute cuisine tyrolienne vom Feinsten.

Woher kommt, fragt sich rasch einmal, wer in Österreich Ferien macht, woher kommt diese ungekünstelte Freundlichkeit allüberall? In der Kulturforschung ist davon die Rede, das Habsburgerreich mit seinem Völkergemisch habe eine Mentalität hervorgebracht, die Tugenden wie Offenheit, Gelassenheit, Sinn für den Kompromiss und auch Selbstironie zum Tragen kommen lässt. Sprachlichen Ausdruck findet dieses spezifische Savoir-vivre nicht zuletzt in der Wendung «(das) passt», «passt schon» oder ähnlich, die je nach Region und Situation Unterschiedliches bedeuten kann, häufig aber einfach signalisiert, dass es schon gut ist, wie es ist.

Überaus freundlich begegnet man uns auch auf dem Tiroler Tummelplatz der internationalen Prominenz, in Kitzbühel. Der Wintersportort von Weltruf rühmt, komplementär zum Traditionsbewusstsein, zwar seinen «Lifestyle», wirkt aber mit seinen fussgängerfreundlichen Gassen in der 700-jährigen Innenstadt nicht halb so mondän wie gewisse Konkurrenten. Ob bodenständig oder edel, die Gaststätten sind ganz einfach gastlich und gut.

Skizirkus in den Grasbergen

Obwohl nur gut 800 Meter über Meer, gilt der Geburtsort der Skiweltcups als sehr schneesicher. Einerseits dank Nordwest-Staulagen,



Regensturm hin oder her, Wirtin Lisi verbreitet im Hahnenkammstüberl unwiderstehlich gute Laune.

An-/Rückreise mit dem Zug

Von Zürich in ca. 4 Std. über Innsbruck nach Jenbach, mit dem Bus in gut 20 Min. hinauf zum Achensee. Von Kitzbühel aus ist man in ca. 5 Std. zurück in Zürich, mit oder ohne Umsteigen in Wörgl.

www.achensee.com

www.kitzbuehel.com



andererseits durch den massiven Ausbau der «Beschneungskraft». Und in riesigen Schneedepots wird das am Saisonende zusammengekratzte kostbare Weiss, dick verpackt, über den Sommer gerettet, damit es Mitte Oktober am Hahnenkamm schon wieder losgehen kann.

Rund um die «Gamsstadt» lässt es sich aber auch genussvoll rodeln, winter- und schneeschuhwandern. In der warmen Jahreszeit locken in den «Grasbergen», die bis auf über 2000 Meter hinauf von Wiesen bedeckt sind und ein wenig an die Freiburger oder Waadtländer Voralpenlandschaft erinnern, nicht weniger als 1000 km beschilderte Wanderwege.

Statt beim Gipfel Frühstück am Kitzbüheler Horn den Sonnenaufgang zu geniessen und den Alpengarten zu besuchen, kommen wir zu einem exzellenten Abschlussessen beim Hallerwirt in Aurach bei Kitzbühel, einem traditionsreichen Familienbetrieb. Eine neue Generation hat das Ruder übernommen. Bei der angegliederten landwirtschaftlichen Produktion spielt das selten gewordene, gebirgstaugliche Pinzgauer Rind eine Hauptrolle. Unser Gastgeber Jürgen Stelzhammer ist eine imposante Erscheinung mit südländischem Flair und Temperament, politisch hellwach. Seine Visionen für eine nachhaltige alpine Ökonomie paart er – insofern ganz Österreicher – mit Pragmatismus, wenn's um die Schneekanonen geht.

Ein kaiserlicher Einstieg

Die Schweizer Reisegruppe nimmt das Regenwetter mit heim, der Schreibende fährt nach St. Johann, um sich bei Kaiserwetter dem Wilden Kaiser zuzuwenden, dem imposanten



Liebe zum Tirol geht nicht zuletzt durch den Magen.

Kalkgebirge im Rücken von Kitzbühel. Die begehrtbare Krone seiner Majestät besteht aus Tausenden von Zacken und Türmen. Die ersten zwei Etappen des Adlerwegs (s. Kasten) führen an des Kaisers Südfuss entlang, grossartig abwechslungsreich durch Mischwälder und Alpengelände, vorbei am Schleierwasserfall, über Stock und Stein am Rand von Schuttkaren, schliesslich hinab zum lieblichen Hintersteiner See. Das Wegstück zwischen Gaudeamus- und Gruttenhütte – eine sympathischer als die andere – bildet die anspruchsvolle Schlüsselstelle, gleich oberhalb verläuft ein Klettersteig.

Was tun, wenn an der Hauptstrasse im Tal unten der letzte Bus nach Kufstein eben weg ist? Bevor ich, zügig losmarschiert, überhaupt dazu komme, den Daumen rauszustrecken, hält das zweite Auto. Am Steuer sitzt ein junger, gesprächiger Tischler, auf dem Heimweg nach Kufstein. Wo er mich zum Hotel fährt und von einer Belohnung partout nichts wissen will. «Passt schon», sagt er lächelnd. ■

Der Adlerweg

33 Etappen, 413 Kilo- und 31000 Höhenmeter: So der Steckbrief des bekanntesten Tiroler Weitwanderwegs. 24 Tagesetappen führen durch die Bergwelt Nordtirols, die zweite Route durchquert die Glockner- und Venediger-Gruppe in Osttirol. Die technischen und physischen Anforderungen variieren. Randnotiz: Der offiziell als Start-Unterkunft empfohlene Rummelhof will offenbar keine Eintagesgäste mehr beherbergen. www.tirol.at/adlerweg/tourentipps-mit-oeffentlicher-anreise

Ruedi Blumer

«Die E-Mobilität löst unser Raumproblem nicht»

Interview und Bild: Nelly Jaggi

Ruedi Blumer wurde im Juni von den VCS-Delegierten zum neuen Verbandspräsidenten gewählt. Bei einem Kaffee in Bern hat der Ostschweizer dem VCS-Magazin erzählt, warum er das Velo fördern und sein Französisch verbessern will.

Ruedi Blumer, Sie sind gerade mit dem Zug aus der Ostschweiz nach Bern gekommen, welche Verkehrsmittel brauchen Sie in Ihrem Alltag?

Velo und Zug. Ich nehme schon für relativ kurze Strecken das Velo, weil ich einfach schneller bin als zu Fuss. Das Auto brauche ich nur selten, wenn es wirklich ausgewiesen ist.

Sie besitzen ein Auto?

Ja. Ich nenne es unser Familien-Mobility-Auto. Meine Frau und unsere drei erwachsenen Töchter, die in St. Gallen und Winterthur wohnen, nutzen es ebenfalls. Sie wissen, bei Bedarf hat es bei uns ein kleines Auto, und das dürfen sie brauchen.

Der VCS und seine Anliegen sind in Ihrem Leben schon lange ein wichtiges Thema.

Seit ich aktiv wahrnehme, was auf dieser Welt passiert, ist es mir ein Anliegen, dass Mobilität überlegt und sinnvoll erfolgt. Ich bin seit über zehn Jahren Co-Präsident der Sektion St. Gallen/Appenzell und habe mich in den letzten vier Jahren – als Mitglied des Zentralvorstandes – noch intensiver mit dem VCS auseinandergesetzt.

Im Juni wurden Sie in einem Kopf-an-Kopf-Rennen zum neuen Verbandspräsidenten gewählt. Wie haben Sie diesen Moment erlebt?

Hochspannend. Es hat mich natürlich total gefreut, dass es gereicht hat und ich als glücklicher Sieger aus dieser Wahl hervorgegangen bin. Mein Kontrahent Michael Töngi wurde anschliessend erfreulicherweise in den Zent-

ralvorstand gewählt. Da wird sich bestimmt eine gute Zusammenarbeit entwickeln.

Was denken Sie, weshalb hat sich die Mehrheit der Delegierten für Sie entschieden?

Ich glaube, die wichtigste Frage war: Was wiegt schwerer, Nationalrat zu sein oder die bisherige Vernetzung im VCS? Ich habe in meinen vier Jahren im Zentralvorstand einiges mitgestaltet. Das war vielen Delegierten wichtig und bekannt – insbesondere mein Anliegen, die Sektionen, das Zentralsekretariat und den Zentralvorstand stärker zusammenzubringen.

Das Velo gehört ins Zentrum. Es bietet enormes Potenzial zur Lösung unserer Umwelt- und Platzprobleme.

Vor Ihnen waren mit Franziska Teuscher und Evi Allemann lange Jahre zwei Berner Frauen an der VCS-Spitze. Sie sind ein Mann, 61 Jahre alt und Ostschweizer. Ist das ein Nachteil?

Im Gegenteil, ich denke, das ist eine Riesenchance. Wir sind ein Verband für die ganze Schweiz. Natürlich haben es diejenigen einfacher, die schon in Bern wohnen. Ich bin überzeugt, dass es auch Vorteile bringt, wenn der Präsident aus der Peripherie kommt. Ich schätze es auch, dass andere periphere Sektionen wie Genf, Tessin oder Basel ebenfalls im Zentralvorstand vertreten sind.

Apropos Peripherie, gibt es einen Röstigraben im VCS?

Ich empfinde es nicht als Röstigraben. Aber ich merke, dass für mich die französische Sprache weit weg ist. Ich muss mein Französisch verbessern, schliesslich will ich mich auch mit Westschweizer Sektionen austauschen und ihre Anliegen besser kennenlernen.

Ich habe nicht nur an die Sprache gedacht...

Die Schulwegsicherheit ist ein Beispiel für unterschiedliche Projekte mit demselben Ziel. In der Westschweiz ist Pedibus sehr bekannt, in der Deutschschweiz eher walktoschool. Wer in welchen Themen besonders engagiert unterwegs ist, dürfen und sollen die Sektionen selber bestimmen – beidseits des Röstigrabens...

Welche inhaltlichen Themen stehen zuoberst auf Ihrer To-do-Liste?

Als führende Organisation für umweltbewussten Verkehr müssen wir eine Gesamtsicht einnehmen und Vordenkerqualitäten haben. Das Velo gehört ins Zentrum. Es bietet enormes Potenzial zur Lösung unserer Umwelt- und Platzprobleme. Der motorisierte Individualverkehr soll plafoniert und der Mehrverkehr mit Velo, Fuss und ÖV aufgefangen werden. Da unterstützt uns auch das neue Raumplanungsgesetz, das die Zersiedelung stoppen und die innere Verdichtung fördern will – zum Beispiel durch autofreies Wohnen. Der motorisierte Verkehr



Ruedi Blumer ist seit zehn Jahren Co-Präsident der Sektion St. Gallen/Appenzell und war während der letzten vier Jahre Mitglied des Zentralvorstands. Seit 1996 ist der inzwischen pensionierte Schulleiter als SP-Kantonsrat aktiv. Im Juni wurde der 61-jährige St. Galler zum VCS-Präsidenten gewählt. Blumer ist verheiratet und hat drei erwachsene Töchter.

kann nicht unendlich wachsen. Das gilt auch für den Luftverkehr.

Bleiben wir kurz beim Velo. Was würden Sie bei einer Annahme des Bundesbeschlusses Velo fordern?

Dass die Infrastruktur fürs Velo in der ganzen Schweiz verbessert wird. In den Agglomerationsprogrammen ist dazu schon vieles vorgesehen, aber leider vielerorts nicht umgesetzt. Es braucht landesweit zusammenhängende Velowege, mehr Velostrassen und Sicherheit für die Velofahrenden. Damit erreichen wir, dass immer mehr Menschen für kurze und mittlere Strecken vom Auto aufs Velo umsteigen. Das Umsteigen aufs Elektroauto ist nur ein ungenügender Fortschritt. Die unvernünftige Gewohnheit, für den Weg von A nach B ein bis zwei Tonnen schweres Fahrzeug zu nutzen, ändert eben nicht. Wenn es ein Motörchen braucht, dann ist es halt ein E-Bike.

Sie haben den Luftverkehr angesprochen.

Das ist eine weltweite Katastrophe: Wir fliegen zu viel, weil die Fliegerei viel zu billig

ist. Das ist ein fataler Anreiz für eine klimafeindliche Mobilität, die zudem viel gesundheitsschädigenden Lärm verursacht. Wir müssen wieder lernen, Mass zu halten. Wir haben nur eine Erde und eine Atmosphäre. Wenn wir diese nicht schützen, haben wir kurzfristig und egoistisch nur für unsere nächsten Ferien gedacht.

Sie sprechen ein sehr breites Themenfeld an? Droht nicht die Gefahr, zu einem Gemischtwarenladen zu werden?

Es zeigt klar auf, dass wir eine Gesamtverkehrssicht haben und eine Vordenkerrolle einnehmen wollen. Diese muss aber immer raum- und klimafreundlich ausgerichtet sein. Es ist eine anspruchsvolle Aufgabe, alles unter einen Hut zu bringen. Der VCS muss Schwerpunkte setzen. Und die sehe ich beim Velo, beim autofreien Wohnen und beim Lärm- und Klimaschutz.

Wie schätzen Sie das Potenzial der E-Mobilität ein?

E-Mobilität ist ein Megatrend. Aber sie löst weder das Klima- noch das Raumproblem. Wenn die Menschen vom BMW auf den

Tesla umsteigen, bleiben die Strassen verstopft. Wie viel und welche Energien werden gebraucht, um ein Elektroauto herzustellen beziehungsweise zu entsorgen? Wie wird der viele Strom für diese Wagen produziert? Gleiches gilt für das selbstfahrende Auto: Die Gewohnheit des Autofahrens könnte sich dadurch sogar noch verlängern.

Leider sind Vision und Realität nicht dasselbe. Ziele müssen sich konkret umsetzen lassen.

Die Zeit arbeitet für uns. Entweder wir erreichen unsere Ziele oder die Welt kollabiert im Verkehrschaos. Wenn wir – und davon bin ich überzeugt – die Klimaveränderung in den Griff bekommen, dann haben sich unsere Werthaltung, unsere Verkehrspolitik und somit unsere Ziele durchgesetzt. ■

Mit Energie für den VCS

Fragen und Bilder: VCS-Magazin

Der neue Zentralvorstand ist gewählt. Das VCS-Magazin hat die Mitglieder gefragt, wie die Mobilität der Zukunft aussieht und worauf wir bereits stolz sein können. Ein Auszug aus ihren Antworten.



Bruno Storni,
Tessin

« Die Mobilität wird einen Quantensprung machen. Von

E-Bikes bis zu autonomen Fahrzeugen, mit Risiken wie mehr Individualverkehr, aber auch Chancen wie mehr Velo und weniger Luftbelastung.»

Franziska
Grossenbacher,
Bern



« Wir werden künftig in der Mobilität mehr

teilen statt besitzen. Fahrzeuge werden kein Statussymbol mehr sein, sondern ein Mittel, um clever von A nach B zu kommen.»

« Angesichts des Klimawandels muss die Schweiz unbedingt ihre Verpflichtungen wahrnehmen und

den motorisierten Individualverkehr limitieren.»



Evelyne Bezat,
Wallis

« Es ist eine Notwendigkeit, dass die Mobilität wieder mehr Zeit und Geld kostet.

Eine sinnvolle Politik soll die Zunahme an Mobilitätsbedürfnissen eindämmen.»



Heinz Flück,
Solothurn



Gabi Petri,
Zürich

« Wir dürfen stolz sein auf einen zuverlässigen, sicheren und bezahlbaren ÖV – bei zu viel Wind und Wetter.»

« In Zukunft wird die Mobilität eine sanfte sein; mit einem Velowegnetz, auf welchem man vorwärtskommt, ohne ständig anhalten zu müssen.»



Lisa Mazzone,
Nationalrätin, Grüne,
Genf



Samuel Bendahan,
Nationalrat, SP,
Waadt

« Wir können auf ein dichtes Zugnetz und steigende Frequenzen im Lokalverkehr stolz sein, aber es gibt immer noch viel zu tun für die sanfte Mobilität.»

« Die Mobilität ist zukünftig ressourcenschonend und kombiniert. Jedes Verkehrsmittel wird entsprechend seinem grössten Vorteil benutzt.»



Martin Perrez, Bern

« Mittelfristig werden die Grenzen zwischen öffentlichem und privatem

Verkehr verschmelzen. Das bietet Chancen – wie Effizienz und Zielgerichtetheit – und Risiken – wie ein steigendes Mobilitätsniveau.»



Raphael Fuhrer, Basel Stadt



Michael Töngi, Nationalrat,
Grüne, Luzern

« Die Mobilität der Zukunft ist menschen- und umweltgerecht, ohne fossile Treibstoffe und platzverschwendende Fahrzeuge.»

EIN THEMA ZWEI MEINUNGEN

Fernbusse – Chance oder Risiko?



Barbara Spalinger, Vizepräsidentin Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Dass Wettbewerb alles immer besser und billiger macht, kann mindestens beim ausgezeichneten ÖV-System der Schweiz spielend widerlegt werden. Daher ist ein vermeintlicher Bedarf nach Fernbussen auch dann nicht nachgewiesen, wenn man auf das boomende Fernbusgeschäft in Nachbarländern verweist. Zu ungleich sind die dortigen Ausgangslagen und Angebote. Und doch hat das Bundesamt für Verkehr einer kleinen Firma – die es bereits nicht mehr gibt – die Konzession für fünf Fernbus-

linien erteilt. Und zwar ohne dass je ein politischer Grundsatzentscheid dazu gefällt wurde.

Klar ist: es geht nicht um die fünf Linien, die nun von EURO-BUS swiss express betrieben werden. Ob sich diese halten, wird sich noch zeigen müssen. Ob die günstigen Preise genügend Menschen dazu bewegen, Reservierungspflicht und längere Reisedauer in Kauf zu nehmen. Ob die zum Teil peripheren und schlecht ausgerüsteten Haltestellen akzeptabel sind. Es geht vielmehr um das Risiko, das mit dieser Konzession einhergeht. Das Risiko, dass das feintarierte ÖV-System der Schweiz durch den Wunsch nach vermeintlich notwendigem Wettbewerb im Fernverkehr nicht nur etwas angekratzt wird, sondern mittelfristig aus den Fugen geraten könnte. Weil bei der Bahn vielleicht dann Einkünfte fehlen, mit denen unrentable Linien quersubventioniert werden können. Weil deren Infrastruktur aufwendig zu unterhalten ist und auf der Strasse kaum Infrastrukturkosten anfallen. Weil der Regionalverkehr trotz gegenteiliger Beteuerungen doch konkurriert werden könnte. Und weil nirgends geschrieben steht, dass die billigen Preise des Fernbusses nicht plötzlich doch auch teuer werden.

Ein solches Risiko aus rein ideologischen Gründen? Geiz mag ja geil sein, aber ich bin doch nicht blöd!

Es geht vielmehr um das Risiko, das mit dieser Konzession einhergeht.

Der Bahn kommt beim öffentlichen Verkehr eine Schlüsselrolle zu. Das soll auch in Zukunft so bleiben. Bei Verbindungen mit einer hohen Nachfrage – zum Beispiel zwischen Städten – sind Fernbusse ein kundenfreundliches ergänzendes Angebot. Sie können zudem dabei helfen, das Bahnnetz zu entlasten. Fernbusse sind aber auch für ländliche und touristische Regionen eine spannende Ergänzung zur Bahn, beispielsweise indem Direktverbindungen aus den Zentren in die Skigebiete geschaffen werden. Den Umweltschutz müssen wir gleichzeitig mit richtigen Rahmenbedingungen und Anreizen stärken. Es wäre falsch, Fernbussen die Konzession zu verweigern, nur weil sie Strecken anbieten, welche die Bahn ebenfalls bedient. Wenn private Anbieter auf eigene Rechnung einen neuen Service anbieten möchten, müssen wir das zulassen. Konkurrenz belebt das Geschäft. Nur wo ein gesunder Wettbewerb herrscht, wird genau auf die Kundenbedürfnisse geschaut – so entsteht Innovation.

Durch die Digitalisierung werden Strasse und Schiene viel stärker zusammenwachsen. Die SBB haben das erkannt und fordern regelmässig, dass Schiene und Strasse besser vernetzt und die kombinierte Mobilität gefördert wird. Das ist sehr erfreulich und verdient unsere Unterstützung.

Auch aus Sicht der Umwelt dürfen wir solche Entwicklungen nicht dogmatisch ablehnen. Die Elektromobilität wird den Strassenverkehr umweltfreundlicher machen als heute. Die Kapazitäten bleiben aber beschränkt. Hier können Fernbusse einen Beitrag zur Entlastung liefern, indem Autofahrten vermieden werden. Statt Fernbusse zu verbieten, sollten wir Anreize schaffen, damit diese umweltfreundlich unterwegs sind. Die kürzlich von Bundesamt für Verkehr erteilten Konzessionen für Fernbusse sind vor diesem Hintergrund zu begrüßen.

Den Umweltschutz müssen wir mit richtigen Rahmenbedingungen und Anreizen stärken.

Das ist sehr erfreulich und verdient unsere Unterstützung.

Auch aus Sicht der Umwelt dürfen wir solche Entwicklungen nicht dogmatisch ablehnen. Die Elektromobilität wird den Strassenverkehr umweltfreundlicher machen als heute. Die Kapazitäten bleiben aber beschränkt. Hier können Fernbusse einen Beitrag zur Entlastung liefern, indem Autofahrten vermieden werden. Statt Fernbusse zu verbieten, sollten wir Anreize schaffen, damit diese umweltfreundlich unterwegs sind. Die kürzlich von Bundesamt für Verkehr erteilten Konzessionen für Fernbusse sind vor diesem Hintergrund zu begrüßen.



Jürg Grossen, GLP-Präsident und Nationalrat

DIVERSES

Töpferkurse

Töpferscheibe oder Modellieren
Kursleitung: dipl. Töpferin
www.keramikbern.ch



Kursbuch 2019

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

Fr. 19.80 Limitierte Auflage!
plus Versandkostenanteil Fr. 6.90

Sichern Sie sich Ihr Exemplar:
www.verkehrsclub.ch/kursbuch
kursbuch@verkehrsclub.ch
Tel. 031 328 58 58

Für die nächste Ausgabe vom 25. Oktober ist **Inseratenschluss am 24. September**

Infos und Bestellung:

www.verkehrsclub.ch/kleininserate, inserate@verkehrsclub.ch, Tel. 031 328 58 38

Solarer Fahrradunterstand



AVENTA AG
076 465 44 73
info@aventa.ch
www.aventa.ch

Schützt Ihr Fahrrad und produziert nebenbei Strom.
Laden Sie Ihr E-Bike direkt im Unterstand.
Bequemes Einbringen der Fahrräder dank klappbarem Dach.

WOHNEN

Herrschaftshaus mit Nebengebäude in Seewis, Frühjahr 2019 zu verkaufen. 7½ Zimmer, 2 Wohngeschosse, top Innenausbau, grosser ausbaubarer Estrich, Werkstatt/Atelier ausbaubar, grosse offene Sommeräume im Zwischenbau, Preis Fr. 880'000.-. Auskunft + Besichtigung: Architekturbüro Marugg & Hanselmann, Kirchgasse 4, 7250 Klosters. Tel. 081 422 14 12, info@marugg-hanselmann.ch

Überwintern am Zürichsee: Haus möbliert, für Paar evtl. mit 1-2 Kids. Holz und Ölheizung. Ruhige schöne Umgebung. Etwa Oktober 18 bis Februar 19. Preis nach Absprache: Tel. 079 328 16 76

Wohnen in einer Oekosiedlung Reiheneinfamilienhaus 180m2 am Stadtrand von Burgdorf zu vermieten ab 1. Mai 2019, mit Gemeinschaftseinrichtungen, familienfreundlich, im Grünen, mit Sicht auf den Jura, 7 Minuten Veloweg zum Bahnhof. Unterlagen: sonja.willen@besonet.ch

Suchen auch Sie neue Mieter? Hier würde Ihr Inserat von über 100'000 VCS-Mitgliedern gesehen! Infos/Bestellung: www.verkehrsclub.ch/kleininserate

OBERHALB VON 6647 MERGOSCIA (VERZASCA) ZU VERKAUFEN

2 TESSINER RUSTICI MIT WEITSICHT

5'000 m² grosses Grundstück mit Laub-Mischwald (Kastanien, Buchen, Eichen), Wiesen, mit Trockenmauern terrassiert und vieles mehr. Weitere Infos und Bilder unter: www.casafile.ch/mergoscia

Für Naturliebhaber in Egg bei Zürich zu verkaufen:

5-Zimmer-Wohnung (renoviert) an ruhiger und sonniger Lage mit Sicht ins Grüne und in die Berge, ÖV (Forchbahn), Schulen und Läden in der Nähe, eigener Gartenanteil und Einzelgarage. info@hombbergerundpartner.ch Tel. 079 667 71 83

FERIEN SCHWEIZ

Valle di Blenio Tessin Casa Lucomagno die Villa für Ferien mit feiner Bioküche. Gästezimmer und Ferienwohnungen. Wandern, Biken, Natur, Kultur, Sauna und Garten. Gratis ÖV! 091 872 16 03 www.casalucomagno.ch

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

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

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

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

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

MALCANTONE/BRENO am Mt. Lema: sonnige App. + B&B-Zimmer in Patrizierhaus m. romant. Patio. Wandern, baden, biken - Natur pur! www.casaleone.ch

Chalet MonBijou in Schönried für - 6 Pers. Perfekte Lage mitten im Ski-, Wander- & Bikegebiet. www.facebook.com/ChaletMonBijouGstaad

Goms/VS: Einfache Ferien-Whg. für 4-5 Pers. an ruhiger Lage. Günstig, gutes Freizeitangebot, kinderfreundlich. 043 343 15 57 chaletbenedikt@outlook.com

Maggia (TI): Zu vermieten grosses, schönes Ferienhaus. Infos unter: www.ferienhaus-maggia.ch

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

GLÜCK IN DEN BERGEN! Ferien im Sunnehuus (Solardach!) an der LENK im Simmental. www.sunnehuus-lenk.ch

Zu verkaufen sehr schöne 3½-Zi.-Whg. mit Blick auf Weisshorn hoch über dem Mattertal in Embd. V.-Preis: Fr. 220'000.- Tel. 076 426 81 79

ORT DER KRAFT

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

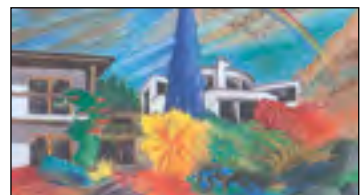


HOTEL Sass da Grüm
Tel. 091 785 21 71,
CH-6575 San Nazzaro
www.sassdagruem.ch

Dangio TI: Von Privat zu vermieten romantisches Ferienhaus im Bleniotal. Mehr Infos: www.dangio.home-base.ch

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

Ausserhalb Sementina (TI): Zu verkaufen freistehendes Ferienhaus. 4-Zimmer, moderner Ausbau, neue Küche. Am Rande des Naturschutzgebietes, gepflegter Naturgarten. Fr. 690'000.- Tel. 061 363 31 63, chmfoto@me.com



CASA CIVETTA
7. - 13. Oktober
KASTANIEN NICHT ALLEINE BRATEN

Schweigendes Wandern in wilden Tessiner Tälern, Yoga, Meditation, Austausch am langen Esstisch mit interessanten Menschen. Pauschal Alles inkl. VP Fr. 1200.-. info@casacivetta.ch

Alpenüberquerung auf Säumerpfaden: Gemmi-Theodulpass / Wildes Tessin / www.bergwegs.ch T. 061 712 19 79

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

****Das «etwas andere» Albergo**** im Herzen des Malcantone! Ein historisches Haus, für einen spontanen Kurzurlaub in einer speziellen Atmosphäre! www.casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

Hier würden Sie auch für Ihre Ferienwohnung Mieter finden. Infos unter www.verkehrsclub.ch/kleininserate

FERIEN AUSLAND

Camargue, direkt am Meer: Von privat zu vermieten 4 Zi-Whg. Geeignet für Kinder. www.negresco-camargue.ch. Tel. 079 419 93 11, christoph@bluewin.ch

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

Südliche Toscana, Ferienwohnungen in stilvollem Palazzo bei Dorf am Monte Amiata, Provinz Grosseto. 071 8916055/palazzo-montegiovi.com

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

GR-Peloponnes, Koroni: Gepflegte Ferienhäuser direkt am Meer. Natur pur, Stille und Kultur. Tel.041 811 51 16 – www.koroni.ch

Fotokurs Biohotel Panorama, Mals 20.-27. Oktober 2018; Informationen: www.kreativ-steinundfoto.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: 600m v. Meer Haus m. 8 Betten, gr. Garten m. ÖV dir. erreichbar. kkmarti@bluewin.ch / Tel. 0041 79 514 69 57

BURGUND Haus 18. Jh. helle, schön eingerichtete 2½-Zimmer-Whg. zentral geh., Hof, Garten, Velos, Ruhe, Natur, Kultur, Wein. Tel. 076 589 60 43/0033 38 591 18 72 Ansicht: www.maisonrose.ch

Südfrankreich/südl. Ardèche: Für Natur- u. Kulturliebhaber, Sport- u. Literaturbegeisterte: Gästehaus 17.Jh. Zi + Fewo. Einmalige Fernsicht, Natur pur. Entschleunigen, Wandern, Baden, Klettern, Kanu-, Radfahren, Kultur geniessen. Tel. 0033 475 386 704 (dt), www.MasLaColline.fr

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

In Südfrankreich, zw. der Camargue und den Cevennen, Ferienwohnung zu vermieten. www.vacancespaisibles.fr

Tunesische Sahara: Faszination Wüste erleben. 1- und 2-wöchiges mit max. 8 Teilnehmern oder individuelles Wüstentrekking in der tunesischen Sandwüste. Okt.-April. Infos/Reisedaten 079 254 53 25/www.wuestenfeuer.ch

Maremma: das feine Bio-Hotel auf dem Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, www.riparbella.com

Provence/Côte d'Azur: Schönes, herrlich gelegenes Ferienhaus! 077 414 11 91 www.la-mourre-haus.blogspot.ch

Ferien in Südfrankreich In Barjac, Dep. Gard, Nähe Ardèche. Wandern, baden, Kultur erleben. Schönes B&B in altem Steinhaus. www.champdelaplume.com

Burgund, in der Nähe von Cluny und Taizé, 300 m. vom «Voie Verte» (73km langer Rad- und Fussweg zwischen Mâcon und Châlon-sur-Saône), 3 Appartements für 2-4 Personen in einer kürzlich renovierten Mühle. Küche, Räume mit allem Komfort. Sehr ruhig, begrünter Innenhof/Terrasse. Ganze Beschreibung: www.moulindemerze.fr Tel. 0033 673 18 34 31

Atlantik / Médoc: – Landhaus mit originellen Zimmern. Gemütliche Ambiance, Velos, Billard, Boule... Schöner, grosser Garten mit viel Ruhe. A bientôt! www.peyduhaut.com

Verkauf: Italien, Ligurien, 5Terre Immobilien mit Meerblick, z.B. Moneglia, Hausteil mit Gartensitzplatz und unverbaubarem Meerblick. www.immo-italia.com info@immo-italia.com Tel. 076 410 66 34, B. Burri



Rickli Wanderreisen

Marokko, Montenegro, Kapverden, Azoren, Schottland, Norwegen, Rumänien



Grosse Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30
www.ricklireisen.ch

www.wirSindAnderswo.de



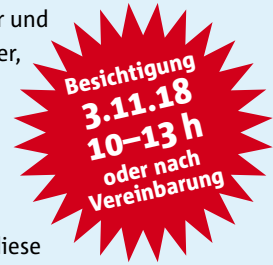
AM KIOSK

Urlaubstipps für Individualisten.

Die eigenen vier Wände. Im Grossen und Ganzen.

Genossenschaftliches Wohnen ist ein erster Schritt, sich (und sein Geld!) dem Immobilien- und Kapitalmarkt zu entziehen und als Genosschafter/in mitzureden. Wohnen bei der Gesewo ist der nächste: Gemeinschaftliches Wohnen, das Individualität respektiert.

Zum Beispiel im Hirschen in Diessenhofen: Innenhof, Loggias, Gästezimmer und Gemeinschaftsraum werden von allen gemeinsam genutzt. Frei sind hochwertige 2.5- und 3.5-Zimmer-Wohnungen. Inbegriffen: Die hohe Lebensqualität des lebendigen Landstädtchens mit Läden, Ärzten, viel Kultur und der nahe Rhein, seine Ufer, die Natur rundherum!



Erfahren Sie mehr über diese anregende Wohnform unter www.gesewo.ch/hirschen.

gesewo

selbstverwaltet wohnen



BIO HOTEL
PANORAMA
RESTAURANT



- VinschgauCard: alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol gratis
- Eigene Qualitäts-Brennerei
- Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau
- Ladestation für ihr Elektroauto



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





HOTEL POST BIVIO

Das charmante Berghotel mitten im Wanderparadies Parc Ela – dem grössten Naturpark der Schweiz.

Familie Lanz +41 81 659 10 00 www.hotelpost-bivio.ch

Der Mensch als entscheidender Faktor

Von Katrin Schnettler

Eine Schweiz ohne Verkehrstote ist noch nicht Realität. Dank moderner Technik, besseren Verkehrskonzepten und einem stärkeren Sicherheitsbewusstsein geht die Zahl der tödlichen Unfälle aber zurück. Am meisten dazu beitragen kann aber immer noch der Mensch.



Leider ein zu häufiges Bild: Smartphone am Steuer.

Der Strassenverkehr fordert nach wie vor zu viele Tote und Verletzte. Für den VCS Verkehrs-Club der Schweiz ist daher nicht nur das umweltbewusste, sondern auch das sichere Autofahren ein wichtiges Anliegen. Wunschziel ist eine Schweiz ohne Verkehrstote. Wenn auch noch längst nicht erreicht, rückt es dank vieler Entwicklungen und Massnahmen ein gutes Stück näher. Die Zahl der tödlich Verunglückten hat sich in den letzten Jahrzehnten stark verringert. 1970 waren es noch 33 Personen pro Woche, 2017 deren 4.

Diverse technische Systeme verhindern heutzutage, dass Unfälle überhaupt erst entstehen: Sie helfen beim Bremsen, halten Sicherheitsabstand, geben Gegensteuer bei Schleudergefahr

oder warnen vor Glatteis. Und die Entwicklung geht weiter. Findige Ingenieure arbeiten daran, dass die Autos der Zukunft untereinander kommunizieren und sich so gegenseitig warnen können, zum Beispiel vor einer ungesicherten Unfallstelle.

Bessere Unfallprävention

Falls es trotz moderner Technik doch einmal kracht, passiert heute in der Regel weniger als früher. Airbags und Gurtstraffer schützen die Insassen und raffiniert konstruierte Knautschzonen fangen die Energie des Aufpralls auf. Es ist aber auch eine Entwicklung, die nicht allen Gutes bringt: Die – leider zunehmend beliebten – SUVs zum Beispiel schützen die Insassen sehr gut, für Fussgängerinnen und

Fussgänger sind sie hingegen weit gefährlicher als kleinere und leichtere Autos.

Bund und Kantone leisten ihren Beitrag zur Sicherheit im Strassenverkehr, indem sie laufend Stellen analysieren, an denen besonders viele Unfälle passieren, und versuchen, diese zu entschärfen. Neue Strassenbauprojekte werden gezielt auf Verkehrssicherheitsdefizite überprüft, damit gefährliche Punkte erst gar nicht entstehen.

Sicherheitsbewusstsein

Insgesamt haben die Menschen heute ein viel stärkeres Bewusstsein für Sicherheit – Anschallgurte und Kindersitze sind selbstverständlich. Und wer meint, nach drei Gläsern Wein noch Auto fahren zu müssen, gilt zu Recht als verantwortungslos. Hingegen ist das Smartphone am Steuer leider für viele ganz normal. Experten vermuten, dass bei

vielen kleineren Unfällen Mobiltelefone im Spiel sind, auch wenn das natürlich kaum jemand zugeht. Jedenfalls haben bei einer aktuellen Studie 11 Prozent der Befragten angegeben, mindestens einmal pro Jahr am Steuer SMS zu schreiben, von den Junglenkerinnen und Junglenkern sogar 27 Prozent.

So lange ein Auto noch nicht komplett autonom gesteuert wird, ist und bleibt der Mensch also entscheidender Faktor für mehr Sicherheit. Daher sollte sich nur ans Steuer setzen, wer fit, wach und aufmerksam ist. Bei längeren Strecken sind ausreichend Pausen wichtig. Auf Fehler anderer Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer sollte man reagieren können: Selbst wenn ein Drängler auf der Autobahn von rechts überholt, ein Auto ohne Blinken links abbiegt oder ein Kind plötzlich auf die Strasse rennt. ■

VCS-Motorfahrzeugversicherung

Mit der VCS-Motorfahrzeugversicherung ist Ihr Fahrzeug rundum geschützt. Wer drei Jahre schadenfrei unterwegs ist, erhält neu automatisch einen um 500 Schweizer Franken gesenkten Selbstbehalt. Nach weiteren drei Jahren ohne Schaden wird der Selbstbehalt ein zweites Mal um 500 Schweizer Franken reduziert. Als VCS-Mitglied profitieren Sie zudem von einem äusserst günstigen Mitgliedertarif, bei dem auch ökologische Kriterien wie ein geringer Treibstoffverbrauch und eine geringe Anzahl durchschnittlich gefahrener Kilometer berücksichtigt werden.

Eine Vergleichsofferte lohnt sich auf jeden Fall. **Der Moment für einen Versicherungswechsel per 1.1.2019 ist jetzt ideal (Kündigungsfrist bis Ende September).** Möchten Sie mehr wissen? Nehmen Sie mit uns Kontakt auf unter Tel. 031 328 58 21.

Auf den Millimeter genau

Text und Bild: Nelly Jaggi

Das Kursbuch, ein Liebhaberprodukt für Ewiggestrige? Mitnichten. SBB-Mitarbeiter Hans Häfliger hat dem VCS-Magazin erklärt, wie er und sein Team es in ihrem Arbeitsalltag einsetzen.

Eine Kursbuchbestellung sorgte im letzten Jahr beim VCS Verkehrs-Club der Schweiz für Stirnrünzeln. Mit dem Vermerk «für den Dienstgebrauch» orderte Hans Häfliger 30 Exemplare ins Dienstgebäude der SBB an der Langstrasse in Zürich.

«Wir sind für das unterjährige Abweichungsmanagement im Personenverkehr zuständig», beantwortet er die Frage nach dem Aufgabenbereich seiner Abteilung. Für Laien: Zusammen mit seinem Team sorgt er dafür, dass an Ostern genügend Züge verkehren, dass Konzertbesucherinnen und Fussballfans wohlbehalten nach Hause kommen oder dass ein Charterzug freie Fahrt hat.

Freund und Feind Wetter

Die Produktion von Zusatzleistungen ist anspruchsvoll, komplex und muss mit vielen Partnern abgestimmt werden. Als Grundlage für die Arbeit dient die Jahresplanung. «Darin lässt sich aber nicht alles abbilden», erklärt Häfliger. Ebenso wenig lässt sich alles voraussehen. «Unser grösster Freund und Feind ist das Wetter», sagt er. «Wenn es an einem Schulreisetag unerwartet gewittert und alle früher heimkehren, haben wir keine Freude.»

Ostern ist und bleibt zwar Ostern, aber ob sie auf Ende März oder Ende April fällt, hat Auswirkungen auf den Bahnverkehr. Hat es noch Schnee, zieht es die Menschen auf die Skipisten, bei frühlinghaftem Wetter entscheiden sie sich für eine Wanderung oder eine Velotour. Bei der Planung hilft deshalb oft ein Abgleich mit früheren Jahren. Dann greifen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Langstrasse bevorzugt zum Kursbuch.

Vorteil Tempo und Übersicht

Mit dem Grund, der simpler kaum sein könnte: «Im Kursbuch kann man blättern.» Kurzerhand geht Hans Häfliger in sein Büro und kehrt mit zwei Kursbüchern aus



Schätzt am Kursbuch die schnelle Übersicht: Hans Häfliger.

unterschiedlichen Jahren in den Händen zurück. Auf den Millimeter genau schlägt er die Fahrplanfelder Winterthur-Zürich HB auf, vergleicht die Zugnummern und zeigt gleich noch alternative Umsteigemöglichkeiten auf. Eine Übersicht, der weder der

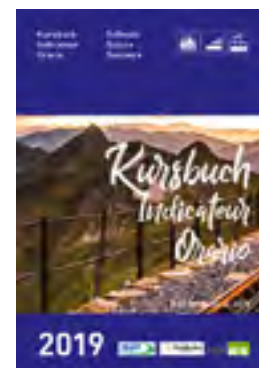
Onlinefahrplan noch die Fahrplanblätter im Internet Konkurrenz machen können. Ein Rundgang durch die Büros zum Abschluss zeigt: Die Kursbücher sind auf und neben den Arbeitsplätzen omnipräsent – sichtbare Gebrauchsspuren inklusive. ■

Kursbuch 2019

Die Neuauflage des Kursbuchs 2018 – eine Initiative des VCS, der IGöV und von Pro Bahn mit der Unterstützung der SBB – war ein voller Erfolg. Nebst rund 30 Exemplaren für Hans Häfliger und seine Mitarbeitenden wurden weitere 12000 Exemplare verkauft.

Ob für den Beruf, als Weihnachtsgeschenk für Ihre Eltern oder aus Nostalgiegründen – sichern Sie sich jetzt Ihr Kursbuch 2019. Füllen Sie die Bestellkarte hinten im Heft aus oder gewinnen Sie mit ein wenig Glück bei unserem Wettbewerb auf der letzten Seite ein Exemplar.

Alle Informationen zum exklusiven Angebot für VCS-Mitglieder finden Sie auf zudem auf Seite 26.



50 Franken
Frühbucher-
Rabatt pro
Person*

via verde reisen

der Reisetpartner des VCS

Ihr Spezialist für Bahnreisen



Velotour Sizilien Italien

Diese Veloreise führt Sie durch den Südosten Siziliens. Sie fahren durch das Noto-Tal, das in die Liste des UNESCO-Welterbes aufgenommen wurde. Dort sehen Sie faszinierende Städte wie Noto, die bedeutendste Barockstadt Siziliens, gefolgt von Siracusa, die sagenhafte griechische Kolonie. Erliegen Sie dem mediterranen Charme bezaubernder Küstenstädte wie Vendicari und Marzamemi und radeln Sie dorthin, wo sich Mittelmeer und Ionisches Meer begegnen. Köstliche Spezialitäten der berühmten Küche Italiens runden Ihre Veloreise durch Sizilien ab.

Preis pro Person ab CHF 1515*

8 Tage/7 Nächte ab Caltagirone/bis Siracusa Webcode: 9698

Anreise samstags vom 24.03. bis 09.06. / 25.08. bis 20.10. 2018

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



Velotour Luberon Frankreich

Von Aix-en-Provence aus geht's Richtung Norden, der eigenen Neugier folgend, dem Hunger der Sinne auf Düfte, Farben und Klänge: Nirgendwo sonst zeigt sich die Provence derart vielfältig und farbenprächtig wie in dieser Region. Bonnieux erwartet Sie mit seiner einmaligen Lage, Lacoste mit dem Schloss des Marquis de Sade. Der malerische Ort St. Rémy wird Sie genauso begeistern wie damals van Gogh. Der zeitgenössische Schriftsteller Peter Mayle beschrieb Landschaften und Menschen im Luberon mit sehr viel Liebe. Sie werden seine Liebe teilen.

Preis pro Person ab CHF 1430*

8 Tage/7 Nächte ab/bis Aix-en-Provence Webcode: 9729

Anreise samstags vom 24.03. bis 15.10.2018

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

Rhein-Veloweg, Strassburg – Mainz Frankreich/Deutschland

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

Preis pro Person	ab 1135*
8 Tage/7 Nächte ab Strassburg/bis Mainz	Webcode: 9715
Anreise donnerstags & samstags vom 21.04. bis 13.10.2018	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



Velotour Mosel Deutschland

Eine genussvolle Veloreise entlang der Mosel, die mit über 300 Kilometern der längste Nebenfluss des Rheins ist. Der Moselveloweg bietet alles, was Kenner unter einer klassischen Weinroute verstehen. Radeln Sie auf dieser Veloreise entlang der Mosel und besuchen Sie die wunderschönen Städte Trier und Koblenz. Erleben Sie die Schönheit der Landschaft und die Mischung aus französischer Leichtigkeit und rheinischer Fröhlichkeit. Eine Veloreise verbunden mit hervorragender Küche und einzigartigem Wein, den Sie auf Weingestationen kosten dürfen.

Preis pro Person	ab CHF 965*
7 Tage/6 Nächte ab Trier/bis Koblenz	Webcode: 9689
Anreise täglich vom 13.04. bis 06.10.2018	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velo	



WeitWandern Geführte Wanderungen und Gletscherwanderungen

Wanderungen

07.10. - 12.10.18 Herbst-Wanderwoche im Park Ela, Bivio
Die Talschaft Oberhalbstein, rätoromanisch Surses, bildet den westlichen Teil des 2012 gegründeten Parc Ela, dem grössten regionalen Naturpark der Schweiz. Auf unseren Wanderungen durchqueren wir naturbelassene Waldreservate und einsame Täler und steigen hinauf zu schönen Aussichtspunkten. Nicht fehlen darf natürlich auch die Wanderung über den Septimer- und Lunghinpass nach Maloja.

15./16.09.2018 Jungfrauoch - Aletschgletscher
22./23.09.2018 Sulzfluh: Karrenfelder und Aussicht im Prättigau
04.10. - 07.10.18 Monti Lariani - hoch über dem Comersee
11.10. - 14.10.18 Goldener Herbst im Naturpark Pfyn-Finges
26.10. - 28.10.18 Jahresschlusswanderung auf der Alpe Devero

Marokko

28.09. - 15.10.18 Atlas traversierung 1: Toubkalgebiet - Telouet
21.12.18 - 7.1.19 Roter Sand und blaues Gestein im Jebel Zereg
22.02. - 11.03.19 Mandelblüten im Jebel Sarhro

Preise online verfügbar
Infos: www.via-verde-reisen.ch/weitwandern



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

Partner



Mitglied





Wanderreise Riviera dei Fiori Wandern an der Ligurischen Blumenriviera

Nirgendwo am Mittelmeer ist das Klima milder und die Blumenpracht das ganze Jahr üppiger als an der Ligurischen Blumenriviera. Die vielfältige Landschaft ist vom Meer und den Bergen geprägt, entsprechend abwechslungsreich sind unsere Wanderungen. Urtümliche Bergtäler, Höhenwege mit traumhaften Ausblicken, terrassierte Weinberge und immergrüne Olivenhaine, sowie mittelalterliche Städte und Köstlichkeiten der ligurischen Küche erwarten uns auf dieser Wanderreise.

Preis pro Person	ab CHF 1'290**
7 Tage/6 Nächte	Webcode 216
Abreisen am 16.09.***/23.09.***/30.09.2018***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderreise Umbrien-Perugia Kultur und Küche im grünen Herzen Italiens

Die Etruskerstadt Perugia liegt auf einem markanten Hügel im Herzen Umbriens. Wir spüren auf Ausflügen seine antiken Schätze auf, wandern auf guten Wegen in der verträumten Landschaft und entdecken weitere Städte wie Spoleto, Bevagna und Assisi. Jeder Wandertag hat seinen kulturellen und meist auch kulinarischen Höhepunkt. Die geführten Kultur- und Wanderferien werden von einer kompetenten Reiseleitung begleitet, so können Sie die Italienferien in vollen Zügen geniessen.

Preis pro Person	ab CHF 1'690**
7 Tage/6 Nächte	Webcode 204
Abreise am 23.09.2018***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



Wanderreise Valle Maira Die schönsten Bergwanderungen erleben

Das Valle Maira besticht durch seine Einsamkeit und die wundervolle Bergwelt. Wir wandern durch verlassen Weiler, lichte Wälder, blühende Alpweiden und karge Gebirgsrücken. Diese Bilder werden dem Wanderer in Erinnerung bleiben. Erleben Sie mit unserer Wandergruppe die faszinierende Blumenpracht. Am Abend erleben wir die Gastfreundschaft in traditionellen, familiären Hotels und geniessen die piemontesische Küche. Lassen Sie sich von einem der ursprünglichsten Alpentäler verzaubern.

Preis pro Person	ab CHF 1'850**
8 Tage/7 Nächte	Webcode 194
Abreise am 23.09.2018***	
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 Toskanische Inseln Ein Geheimtipp für Italienfreunde

Das toskanische Archipel mit seinen zahlreichen Inseln ist ein wahres Paradies für Wanderer und Italienfans. Die Halbinsel Monte Argentario bezaubert mit wildromantischen Buchten, atemberaubenden Steilküsten und gemütlichen Dörfern. Genussvolle Wanderungen auf der Insel Giglio mit ihrem unwiderstehlichen Charme und auf der Insel Giannutri, mit einem Naturschutzgebiet, erwarten uns.

Preis pro Person	ab CHF 1'950**
8 Tage/7 Nächte	Webcode 182
Abreise am 30.09.2018***	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



© stevanzz - Fotolia

Salzburg im Weihnachtsglanz Festlich verträumte Mozartstadt

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

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



© JFL Photography - Fotolia

Einsteigerseminar Ascona Malen, Skizzieren und Geniessen

Ascona hat viele Künstler angezogen. Der Süden ist schon präsent, ein Hauch von Italien weht durch die Gassen der hübschen Altstadt. Verwunschen wirken die Brissago Inseln, wo wir inmitten des botanischen Reichtums malen und zeichnen werden. Sie erhalten einen Einblick für das Malen mit Aquarell, insbesondere Techniken des Nass-in-Nass, der Verläufe und der Komposition werden im Hotel gezeigt und anschliessend ausprobiert. Zentrales Anliegen ist es, die Freude an Farbe und Form zu wecken.

Preis pro Person	(ohne An-/Rückreise) ab CHF 910**
4 Tage/3Nächte	Webcode 592
Abreisen am 14.10.2018***/07.04./13.10.2019	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/baumeler	



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

Partner



Mitglied





Mountainbike-Weltmeisterin Jolanda Neff gewann letzten Herbst das Rennen im Freibad Weyermannshaus.

WETTBEWERB

Eine Sportart im Aufwind

Die Betreiberinnen und Betreiber der gesuchten Sportart sind hart im Nehmen. Schlamm und kalte Temperaturen nehmen sie ebenso in Kauf wie waghalsige Abfahrten und Stürze. In der Schweiz war die Sportart lange Zeit ausgesprochen populär. Ältere Semester erinnern sich noch an die Erfolge von Dieter Runkel, Pascal Richard und Alfred Zweifel. In den letzten Jahren geriet sie allerdings etwas in Vergessenheit.

Weltcuprennen im Freibad

Innovative Organisatoren verliehen ihr nun Aufwind. Im letzten Herbst gaben sich die besten Vertreterinnen und Vertreter der gesuchten Sportart im Berner Freibad Weyermannshaus im Rahmen einer internationalen Rennserie ein Stelldichein. Ihr Treiben fand wohlbemerkt ausserhalb des Schwimmbekens statt. Im kommenden Oktober werden sie erneut dort anzutreffen sein, diesmal

wird das Rennen als Weltcup ausgetragen. Richtig heiss wird es im Februar 2020. Dann kämpfen sie auf dem Gelände des Militärflughafens Dübendorf um das Regenbogenrikot der Weltmeisterin respektive des Weltmeisters.

Ein Schweizer Europameister

Die Sportart ist nicht nur bei den Schweizer Profis im Kommen – amtierender Europameister in der Kategorie der Junioren ist übrigens der Waadtländer Loris Rouiller –, sondern erfreut sich auch bei den Breitensportlerinnen und Breitensportlern grosser Beliebtheit. Während ihre verwandten Zweiradsportarten vornehmlich im Sommer ausgeübt werden, bildet sie in den kühlen Monaten eine willkommene Ergänzung. Wer gerne abseits des Verkehrs unterwegs ist, schätzt ihre Möglichkeiten aber auch im Sommer.

Nelly Jaggi

ZU GEWINNEN:

3-Tage-Arrangement (2 Übernachtungen) in Paris für zwei Personen im Wert von Fr. 1214.–



TGV Lyria bringt Sie luxuriös in der ersten Klasse in die Stadt der Liebe und wieder zurück. In Paris logieren Sie zwei Nächte in einem 3-Sterne-Hotel. Erliegen Sie dem besonderen Charme der Stadt an der Seine und dem französischen «savoir-vivre». Der Preis ist einlösbar bis am 1.4.2019.

Wie heisst die gesuchte Sportart?

Beantworten Sie die Frage bis am 23. September 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.

Lösung letzte Ausgabe:

Trans-Europ-Express (TEE)

Wettbewerbspreis
offert von

Gewinner der Kurzferien im Berner Oberland im Wert von Fr. 1288.– ist Laurent Gerhard aus Lausanne.



Thunersee – Brienersee

«Die sprachliche, kulturelle und topografische Vielfalt der Schweiz gilt es in der Strategie des VCS abzubilden und einzubinden.»



ANDERS GAUTSCHI

Ein Motto für den VCS

«**S**uiza no existe.» Diese Erklärung des Künstlers Ben Vautier – kurz Ben – empfing an der Weltausstellung 1992 in Sevilla die Besuchenden im Eingang des Schweizer Pavillons. Sie treibt noch heute manch strammem Eidgenossen die Zornesröte ins Gesicht, weil er darin die Existenz der Schweiz in Frage gestellt sieht. Übersehen wird jedoch geflissentlich, dass die Erklärung im Eingang gekoppelt war mit dem Satz am Ausgang des Pavillons: «Je pense, donc je suisse.» Ein starkes Bekenntnis zur Schweiz als Willensnation – und ein Hinweis auf die sprachliche, kulturelle und topografische Vielfalt der Schweiz.

Auch der VCS ist geprägt von der Vielfältigkeit der Schweiz und zahlreichen Spannungsfeldern ausgesetzt, wie beispielsweise dem Verhältnis zwischen den verschiedenen Sprachregionen oder dem Verhältnis zwischen urbanen und ländlichen Gegenden. Das Agieren innerhalb dieser Spannungsfelder stellt eine grosse Herausforderung dar, bietet aber gleichzeitig auch eine grosse Chance.

Mir ist von Beginn an sowohl innerhalb der Geschäftsstelle als auch beim Vorstand und den kantonalen Sektionen die hohe intrinsische Motivation aufgefallen, sich für eine menschen- und umweltfreundliche Mobilität einzusetzen. Das ist ein

enormes Potenzial. Ein weiteres grosses Potenzial birgt das breit vorhandene Fachwissen, sei dies bei der Geschäftsstelle oder bei den Sektionen. Damit diese Potenziale auch ausgeschöpft werden können, braucht es aber ein gemeinsames Verständnis über die mittel- und langfristige Zielsetzung und über die Rollen der einzelnen Akteure und Organe. Es braucht auch einen Umgang, der die verschiedenen Kulturen und unterschiedliche Haltungen respektiert.

Am 22. Juni hat die Delegiertenversammlung des VCS einen neuen Präsidenten gewählt und den Vorstand mit sechs neuen Köpfen besetzt. Nachdem per 1. Juni die operative Leitung der Geschäftsstelle weitgehend erneuert wurde, ist auch die strategische Leitung des Zentralverbandes wieder komplett. Geschäftsstelle, Präsident und Vorstand sind nun gefordert, Brücken zu bauen und Inhalte zu schaffen. Die strategischen Stossrichtungen sind aufzugleisen und mit den Sektionen abzustimmen. Der Zusammenhalt zwischen den Sprachregionen muss gestärkt werden. Die sprachliche, kulturelle und topografische Vielfalt der Schweiz gilt es in der Strategie des VCS abzubilden und einzubinden. «Je pense, donc je suisse» ist in diesem Sinne auch ein gutes Motto für den VCS.

Anders Gautschi ist Geschäftsführer des 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, Markus Fischer. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G).

Inserate: Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Cyclus Print + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 71521 (deutsch 57080, französisch 14441). Die nächste Ausgabe erscheint am 25. Oktober 2018.

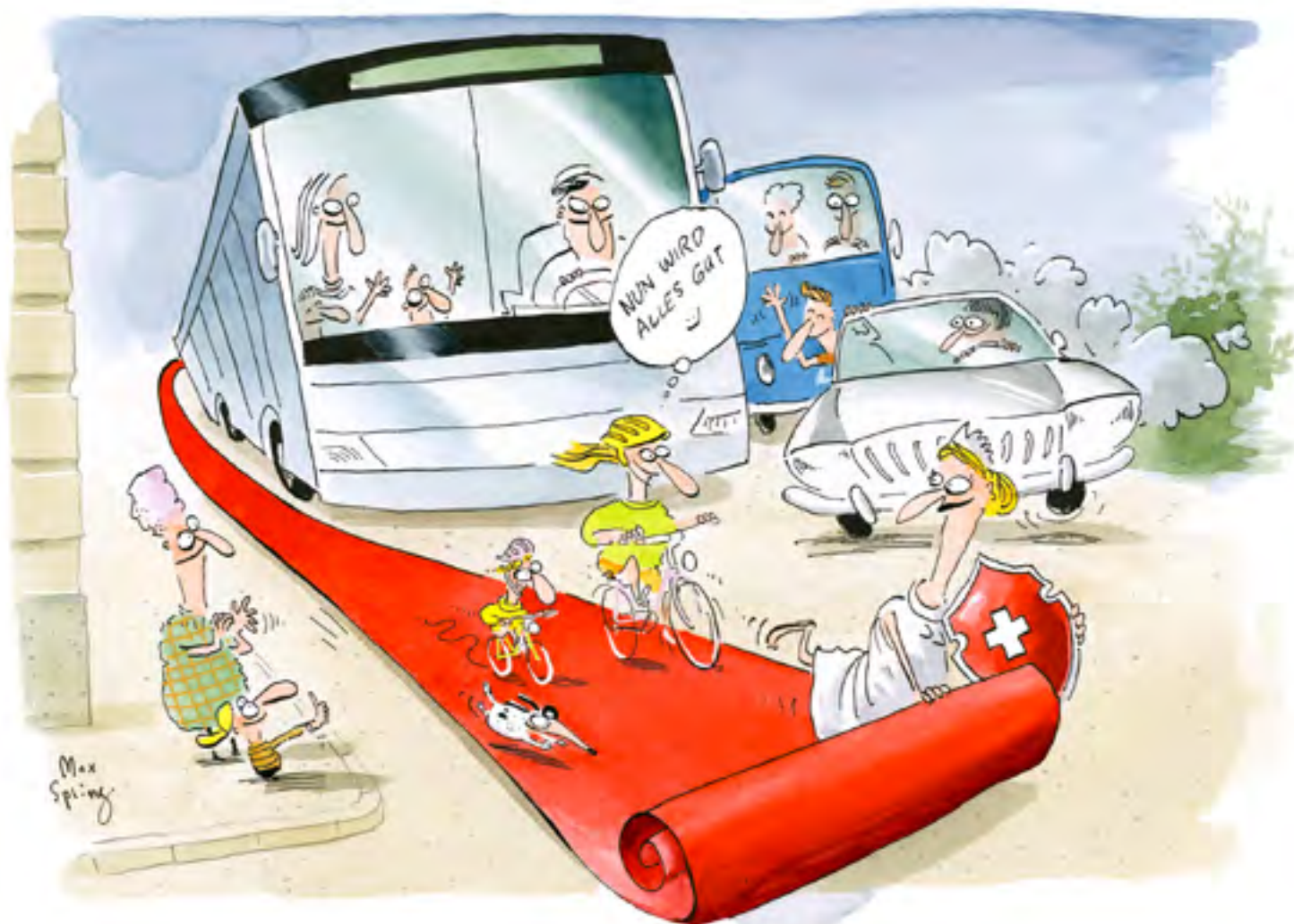
Insertionschluss: 24. September 2018. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 40

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

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



NÄCHSTE NUMMER

Teilen

Teilen liegt im Trend. Immer weniger Menschen besitzen ein eigenes Auto und nutzen stattdessen ein Carsharing-Angebot. In Schweizer Städten schiessen Veloverleihsysteme wie Pilze aus dem Boden. Auch wer Bus, Tram oder Zug fährt, teilt. Teilen hat aber auch Schattenseiten, wie man es zum Beispiel an den Bergen schrottreifer Leihvelos in einigen Städten sehen kann. Das VCS-Magazin wirft in der kommenden Nummer einen – auch kritischen – Blick auf das Thema Teilen im Bereich der Mobilität.



Kursbuch 2019: Wettbewerb

Der Zürichsee, eine Bahn im Europa-Park oder die Brienz-Rothorn-Bahn?
Sagen Sie uns, was ist auf dem Titelbild des Kursbuchs 2019 zu sehen ist,
und gewinnen Sie mit ein bisschen Glück ein Exemplar.



© fotolia

Die Auflage des Kursbuchs 2018 durch den VCS Verkehrs-Club der Schweiz, die IGöV und Pro Bahn war mit 12000 verkauften Exemplaren ein voller Erfolg. Viele von Ihnen haben sich nicht nur für die Fahrplanfelder interessiert, sondern wollten auch von uns wissen, was auf dem Titelbild zu sehen ist. Es ist ein Panorama des Lago Maggiore, fotografiert von der italienischen Seite aus.

Für die Ausgabe 2019 haben wir erneut ein schönes Bild ausgesucht. **Sagen Sie uns, was darauf zu sehen ist, und gewinnen Sie mit ein wenig Glück eines von zehn Kursbüchern 2019.**

- A) DER ZÜRICHSEE
- B) DIE ENDSTATION DER BRIENZ-ROTHORN-BAHN
- C) EINE BAHN IM EUROPA-PARK



© fotolia

Was ist auf dem Bild zu sehen?

Schicken Sie die richtige Antwort bis am 23.9.2018 an

- VCS-Magazin, Wettbewerb Kursbuch, Postfach, 3001 Bern
- cover@verkehrsclub.ch

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

VCS-Schutzbrief:
der Rundumschutz
fürs ganze Jahr!



© Robert Kenschke / Fotolia

Der passende Schutz für Ihre individuellen Reisen

Mit dem **VCS-Schutzbrief** können Sie sich entspannt zurücklehnen. Seien es Annullationskosten einer Reise oder eines Events, Gepäckersatz, Rückführung bei Krankheit oder Unfall oder Pannenhilfe im europäischen Ausland. Der modulare Aufbau stellt sicher, dass Sie sich richtig, aber nicht doppelt versichern.

Für Bestellungen und Informationen:

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

Für Mensch
und Umwelt

