

VCS | MAGAZIN

FÜR ZEITGEMÄSSE MOBILITÄT



Dossier Einkaufsverkehr
**Wenn der Einkauf
Velo fährt**

Die Weine des Kennenlern-Angebotes



Ein gehaltvoller Rioja alter Schule
Corriente 2012, DOC Rioja
(Tempranillo, Graciano, Garnacha)
75 cl – Fr. 15.90



Spanische Leidenschaft und Lebensfreude
Lindes de Remelluri 2011, DOC Rioja
(Tempranillo, Garnacha, Graciano, Viura)
75 cl – Fr. 19.40

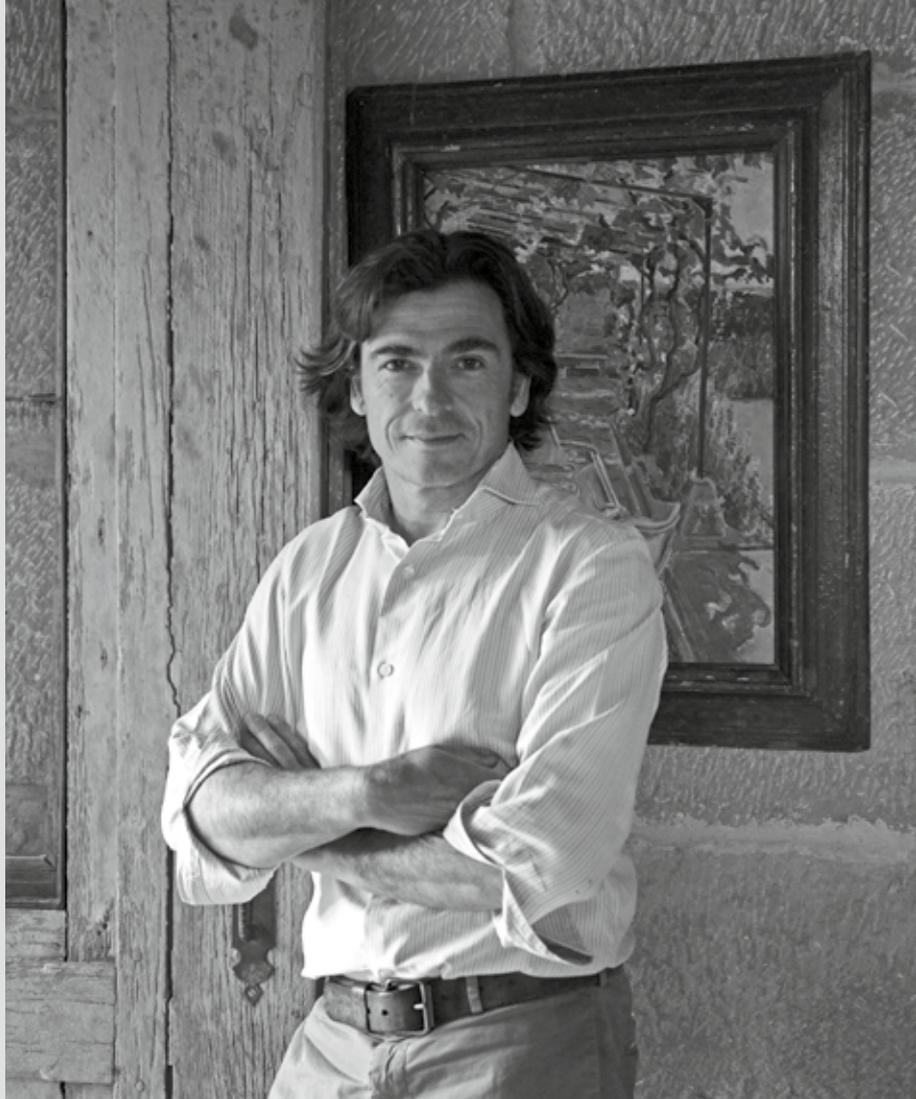


Eleganter Rioja mit dezenter Holzprägung
Lanzaga 2009, DOC Rioja
(Tempranillo, Graciano, Garnacha)
75 cl – Fr. 29.–

6er Kennenlern-Angebot «Rioja von Telmo» für **Fr. 98.– statt Fr. 128.60**
(zzgl. Versandkosten von Fr. 9.50) besteht aus je zwei dieser Weine.

Telmo Rodríguez – Spanien vom Besten

Nach seinem Studium an der Universität von Bordeaux befasste sich Telmo Rodríguez einige Jahre mit der Perfektionierung der Weine von Remelluri und führte das Gut zu höchstem Ansehen. Danach gründete er mit seinem Studienkollegen Pablo Eguzkiza die Compañía de Vinos Telmo Rodríguez, deren Weine inzwischen weltweit grosses Aufsehen erregen. «Vinos con alma» (Weine mit Seele), wie Telmo sie selbst bezeichnet, sind das Resultat eines sorgfältigen Umgangs mit dem Terroir, dem biodynamischen Anbau und den autochtonen Rebsorten. Erstmals präsentieren wir Ihnen eine Selektion von Weinen der Compañía de Vinos Telmo Rodríguez sowie von Remelluri, wo Telmo nun die Nachfolge seines Vaters angetreten hat.



Weinhandlung am Küferweg AG · Seetalstrasse 2 · 5703 Seon
T 043 322 60 00 · weinhandlung@kueferweg.ch · www.kueferweg.ch

Wir freuen uns, Sie mit diesem Bon
W in Montezillon, einem kleinen Dorf
zwischen See und Bergen bei Neuchâ-
tel begrüßen zu dürfen. Ein Bad im See,
Spaziergänge auf Jurahöhen oder ein
gutes Buch in einem gemütlichen Zim-
mer erwarten Sie.

Die Atmosphäre ist herzlich und warm.
**Die Küche verwendet zu 100% zertifi-
zierte Bioprodukte.** Direkt neben dem
Hotel liegt unser biodynamischer Hof
mit der Käserei.

Das Hotel bietet 25 helle Zimmer mit
Blick auf den See und sechs ruhige und
moderne Seminarräume.

Besuchen Sie uns auf www.aubier.ch



Hotel
Restaurant
Bauernhof
Käserei
Boutique
Café-Hotel
Kaffeeröstung



Les Murailles 5
2037 Montezillon
Tél: 032 732 22 11
contact@aubier.ch

L'AUBIER
www.aubier.ch



© myamsterdambike.com

14 Dossier

Braucht man ein Auto für Hund, Kind und Kegel, Grosseinkauf oder Warentransport? Wir präsentieren Alternativen.



© Daniel Ammann



© Kostas Maros

8 Gotthard

In den Agglomerationen sind 17 000 Fahrzeuge täglich – wie am Gotthard – an der Tagesordnung. Doch dort leben Menschen. Wir stellen vier von ihnen vor.

12 Corinne Schroff

Die Kinderbuchillustratorin zeichnet für den VCS einen Schulweg-Comic. Wir treffen sie in Zürich, wo sie uns ihre Arbeiten zeigt.

Titelbild: Wohin mit den Einkäufen? Wir stellen Alternativen zum Kofferraum vor. (© Fabian Lütolf)

Das VCS-Magazin für zeitgemässe Mobilität Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 5-mal jährlich. **Redaktionsadresse:** VCS, Postfach 8676, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 58; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Stefanie Stäubli (sts), Jérôme Favre (jfa). **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser (G). **Insertate:** Markus Fischer (Tel. 031 328 58 38, Fax 031 328 58 99; E-Mail: insertate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% Recycling. **Auflage:** 79 000 (deutsch 63 500; französisch 15 500). Die Doppelnummer Ferien/Reisen erscheint am 4. Juni 2015. **Insertionsschluss:** 20. April 2015. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 031 328 58 58

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



AKTUELL

- 6 **Nachruf**
Anne Cuneo ist gestorben
- 7 **VCS aktiv**
Jetzt Velo-Initiative unterschreiben!
- 8 **Gotthard**
Der Club der 17 000
- 11 **Auto**
Reifen für Lärmgeplagte
- 12 **Walk to school**
Corinne Schroff zum Schulweg-Comic
- 14 **Dossier**
Einkaufen ohne Auto
- 26 **Hier & dort**
Asien und die Hochgeschwindigkeitszüge

REISEN

- 28 **Velotour**
Von Zürich ins Domleschg
- 31 **Ausflugstipp**
Unsere kleine Farm im Jura
- 32 **Bahnreise Österreich**
Dampfzüge und Kaiserschmarrn

ANSICHTEN

- 36 **Leserbriefe**
- 37 **Porträt**
Mit Stephan Steiner im SBB-Industriewerk

REGIO

- 39 **Berichte aus den VCS-Regionen**

SERVICE

- 44 **VCS-Boutique**
- 45 **Mitgliederangebote**
- 48/56 **Via verde Reisen**
- 51 **Verkehrs-Rechtsschutz**
- 52 **Rätsel/Cartoon**
- 53 **Wettbewerb**
- 50/54 **Kleininserate**

Editorial

Die Liebe zum Drahtesel



«Ohne Fahrrad wäre das Leben ein Irrtum», sagte der Philosoph Peter Sloterdijk in einem Interview im «Bund». Ein schöner Satz. Nach einem Winter mit Schnee und Eis, den ich im öffentlichen Verkehr zugebracht habe, war das Pendeln mit

dem Velo wie eine Befreiung. Ich flog durch die Lüfte, hörte die Vögel, fühlte mich richtig übermütig. Der Schriftsteller Arthur Schnitzler schrieb: «Der Strohhalm, mit dem ich mich an die Lebensfreude klammere, ist augenblicklich das Bicycle.» Und wie bringt man dann die Einkäufe heim? Wie kommt man zum schwedischen Einrichtungsgiganten, um ein Billy-Regal zu kaufen und Rechaudkerzen? In unserem Dossier ab Seite 14 widmen wir uns Alternativen zum Einkaufen mit dem Auto, vom Lieferdienst bis zum Transportvelo. In Kopenhagen – ja, ich weiss, immer wieder Kopenhagen! – sind geschätzte 40 000 dieser Transportvelos oder Cargobikes auf den Strassen anzutreffen. Da werden Kinder transportiert oder Einkäufe, und Handwerker befördern Farbkübel und Werkzeugkisten. Hierzulande ist man mit einem solchen Gefährt noch ziemlich allein, wie unser Porträt ab Seite 20 zeigt.

Peter Sloterdijk sagt auch: «Seit wir über die Schädlichkeit der Treibhausgase reden, haben sie sich verdoppelt.» Deshalb verstehe ich den Bundesrat nicht, der zwar ein Klima- und Energielenkungssystem einführen will, aber Benzin und Diesel von der Abgabe befreit (siehe rechts). Doch die Landesregierung weiss, dass eine Abgabe für den Strassenverkehr momentan im Parlament keine Chance hätte. Das ist halt so in einer Demokratie. Im Kanton Bern etwa waren alle Parteien ausser der SVP für die Einführung einer ökologischen Motorfahrzeugsteuer. Dann kam ein Garagist aus dem Oberaargau, fädelte einen «Volksvorschlag» ein – und gewann die Abstimmung.

Wo verbringen Sie dieses Jahr Ihre Ferien? Vielleicht auf einer Velotour von Zürich nach Thuisis? Oder auf einer Bahnreise durchs Tirol? Ab Seite 28 finden Sie unsere Reisevorschläge.

Stefanie Stäubli, Redaktionsleiterin



© Jérôme Favre

Die Verkehrspolitik der Landesregierung ist weiterhin rückwärtsgerichtet.

Kniefall vor der Autolobby

Der Bundesrat hat zwei Botschaften veröffentlicht, die den VCS ernüchtern: zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds sowie zum Klima- und Energielenkungssystem. Die Landesregierung geht vor der Autolobby in die Knie und macht reihenweise Zugeständnisse.

Eine Erhöhung des Mineralölsteuerzuschlags um 6 Rappen pro Liter Treibstoff und die vollumfängliche Zweckbindung der Automobilsteuer für den Strassenbau: So lautet der Vorschlag des Bundesrats zur Strassenfinanzierung. Die Landesregierung hat sichtlich Angst bekommen, die Autofahrenden stärker in das Verursacherprinzip einzubinden. Der Mineralölsteuerzuschlag fliesst seit seinem Inkrafttreten voll und ganz in die Spezialfinanzierung Strasse und wurde seit 1974 nicht mehr erhöht. In dieser Zeit verteuerte sich etwa das Bahnfahren merklich. Mit einer Erhöhung, die den Namen verdient, wäre es möglich gewesen, die Kasse für den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) zu füllen.

Der Bundesrat hat zudem nicht erkannt, wie wertvoll die Agglomerationsprogramme sind. Er hat sie gegenüber den Ausbauplänen der Autobahnen nur als zweitrangig eingestuft, obschon in den Agglomerationen die wahren Verkehrsprobleme stattfinden.

Für den VCS ist zudem absolut unverständlich, dass die Finanzierung des NAF nicht mit den Zielen der Schweizer Klima- und Energiepolitik abgeglichen ist – was leider auch für das zweite Thema gilt: das Klima- und Energielenkungssystem (KELS). Es ist zwar begrüssenswert, dass der Bundesrat ein KELS einführen will. Es leidet jedoch an einem gravierenden Fehler: Der Strassenverkehr bleibt von der Abgabe befreit. Wenn man bedenkt, dass der Verkehr für über einen Drittel des Energiekonsums in der Schweiz und für mehr als 40 Prozent des CO₂-Ausstosses verantwortlich ist, wäre unsere Landesregierung mit einem couragierteren Vorgehen besser beraten gewesen.

(VCS)

Totalschaden für «Milchkuh»

Die reisserisch betitelt «Milchkuh-Initiative» der Autobranche erlitt im März im Ständerat einen Totalschaden: Einzig die SVP sagte ja zur Vorlage. Im Komitee der «Milchkuh-Initiative» sitzen ausnahmslos bürgerliche Politiker. Dennoch zeigten die bürger-

lichen Ständerätinnen und Ständeräte wenig Lust, diese Kröte zu schlucken, die dem Staat beträchtliche Steuergelder entziehen würde. Die kleine Kammer lehnte das Volksbegehren mit 31:4 Stimmen ab. Der VCS ist erfreut über diesen Entscheid,

denn die Strassenlobby will sich mit der «Milchkuh-Initiative» über 1,5 Milliarden Franken jährlich auf Kosten von Bildung, Landwirtschaft und öffentlichem Regionalverkehr sichern. Die Initiative «für eine faire Verkehrsfinanzierung» ist alles andere als fair: Sie fordert, dass nicht wie bisher der halbe, sondern der gesamte Grundzoll der Mineralölsteuer für den Strassenbau verwendet werden soll. (VCS)

Aus für Ziegler Druck

Seit dem Jahr 2000 hat die Druckerei Ziegler in Winterthur das VCS-Magazin gedruckt. Ende 2015 ist Schluss: Die Zürcher Mediengruppe Tamedia, die das einstige Familienunternehmen Anfang 2014 übernommen hat, schliesst die Druckerei. Der Akzidenzdruck, das heisst der Druck von Zeitschriften, Werbebeilagen und Broschüren, wird eingestellt. Digital- und Bogenoffsetdruck werden verkauft. 73 Mitarbeitende verlieren ihre Stelle. Darunter auch Leute, die uns in den letzten 15 Jahren zu lieben Kolleginnen und Kollegen

geworden sind. Wir danken ihnen für ihre zuverlässige Arbeit und wünschen ihnen alles Gute bei der Stellensuche.

Als Mitgrund für die Schliessung gibt die Tamedia an, der Maschinenpark hätte in naher Zukunft teilweise erneuert werden müssen. Gut zu wissen, dass die Tamedia in die Erneuerung des Maschinenparks rund zehn Millionen Franken hätte investieren müssen – und dass das Medienunternehmen nur eine Woche vor Bekanntgabe der Schliessung der Druckerei Ziegler für 240 Millionen Franken die ricardo.ch AG gekauft hat. Für den Industriestandort Schweiz keine gute Entwicklung. Mittlerweile ist es nämlich gar nicht mehr so einfach, eine unabhängige Druckerei zu finden, die noch in der Schweiz druckt. (sts)

Güterverlagerung ade

Der Nationalrat sabotiert die Güterverlagerung nach allen Regeln der Kunst: Er lehnte es ab, jenen Unternehmen einen Bonus zu gewähren, die sich für den

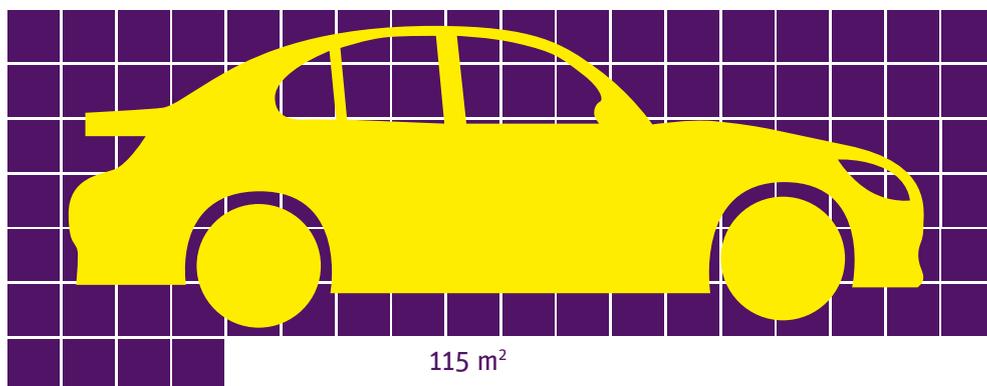


Spart die SBB jetzt beim Schienengüterverkehr? Den Service public muss sie gemäss Nationalrat nicht mehr erbringen.

Bahnverlad ihrer Gütertransporte entscheiden. Ein solcher Umschlagebonus hätte einen wirkungsvollen finanziellen Anreiz gesetzt, um die Verlagerungspolitik voranzutreiben. Gleichzeitig beschloss die grosse Kammer, dass der Gütertransport nicht mehr zu den Kernaufgaben der SBB gehören soll. Es droht die Gefahr, dass die SBB ohne bindende Verpflichtung

ihre Gütertransporte auf rentable Strecken beschränkt. Heute werden innerhalb der Schweiz immer noch 23 Prozent der Güter auf der Schiene transportiert. Im internationalen Vergleich ist dies ein sehr guter Marktanteil. Dieser Erfolg ist jedoch durch die Verweigerungshaltung des Nationalrats gefährdet. Es droht eine Rückverlagerung auf die Strasse. (VCS)

Das Auto braucht am meisten Platz



EINEN DRITTEL DER SIEDLUNGSFLÄCHE überlassen wir dem Verkehr. Die Flächenbedürfnisse der einzelnen Verkehrsmittel und Mobilitätsarten sind dabei sehr unterschiedlich. Der motorisierte Verkehr braucht mit Abstand am meisten Platz: in Bewegung 11,5-mal mehr als ein Velo, ganze 38-mal mehr als zu Fuss. Der öffentliche Verkehr benötigt zwar relativ grosse Flächen, ist aber durch seine hohe Fahrzeugkapazität und mit zunehmender Auslastung äusserst flächeneffizient. Würde man zudem einberechnen, dass Bahn und Bus bis 16 Stunden pro Tag im Einsatz sind, während ein Personwagen im Schnitt eine bis zwei Stunden fährt, würde sich das Verhältnis noch mehr zu Ungunsten des motorisierten Privatverkehrs kehren.

Quelle: Umwelt 3/2012 / Grafik: © www.muellerluetof.ch

Anne Cuneo, eine kämpferische Visionärin

Von Roger Nordmann

Die international bekannte Schriftstellerin, erfolgreiche Journalistin und Filmemacherin Anne Cuneo ist am 11. Februar 78-jährig verstorben. Im Alter von 70 Jahren – wenn andere den wohlverdienten Ruhestand geniessen – trat sie dem VCS-Zentralvorstand bei.

Anne Cuneo war eine Kämpferin für Europa und selber von der Geschichte unseres Kontinents gezeichnet. 1936 in Paris geboren, wuchs sie zunächst in Italien auf. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam sie 11-jährig nach Lausanne. Das Überqueren – um nicht zu sagen, das Übertreten – europäischer Grenzen ist eine Konstante in ihren Werken. Anne besass die Schaffenskraft und den Willen, die Welt zu verändern.

Je mehr passiver Widerstand zu spüren war, desto mehr insistierte sie.

Von 2006 bis 2008 war Anne Cuneo Mitglied im Zentralvorstand, wo sie sich mit viel Elan für einen sichtbaren und kämpferischen VCS einsetzte. Für sie bot der VCS die Möglichkeit, die Gesellschaft durch politisches Engagement zu verändern. Hartnäckig und entschlossen kämpfte Anne dafür, dass der VCS neue Mitglieder begeistern und die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» lancieren konnte. Rückblickend bestätigt der grosse Erfolg dieser Abstimmung – die als Gegenvorschlag zur Initiative unter dem Titel «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur FABI» am 9. Februar 2014 von 62 Prozent der Stimmenden gutgeheissen wurde – ihr Flair, die wichtigen

Fragen unserer Gesellschaft anzusprechen. Anne gehörte zu denen, die sich von Widrigkeiten anspornen lassen: Je mehr passiver Widerstand zu spüren war, desto mehr insistierte sie. Und zwar so lange, bis ihr Anliegen umgesetzt wurde.

Vermutlich war es dieser Charakterzug, der ihr das Schreiben ihrer aussergewöhnlichen historischen Romane erlaubte. Als ich «Garamonds Lehrmeister», ein Buch über die Anfänge der Druckerei und der Reformation, und «Schon geht der Wald in Flammen auf» über das Zürcher Schauspiel-

haus als Zufluchtsort im Zweiten Weltkrieg las, fragte ich mich immer wieder, woher sie die Kraft für diese umfassenden historischen Recherchen genommen hat, die ihren Werken einen fast wissenschaftlichen Zug verleihen.

Ihr letztes Buch «Gatti's Variétés» erschien 2014 und erzählt die Lebensgeschichte des Tessiners Carlo Gatti. Im Jahr 1817 im mausarmen Bleniotal geboren, verlässt Gatti seine Heimat und begibt sich zunächst nach Paris und von dort nach London. In der englischen Metropole baut er ein Imperium aus Kaffeehäusern und Restaurants auf. Während Gatti eine reale Figur ist – er wird auch als Vater der Lukmanierstrasse bezeichnet – ist der Er-



© Rémy Steinegger

zähler der Geschichte, der kleine Nicola, eine fiktive Figur, die als geistiger Sohn Gattis dargestellt wird. Das Buch nimmt sowohl das Überqueren geografischer Grenzen als auch kulturelle Verbindungen, Europa und historische Abenteuer auf und ist damit gleichsam eine Art Synthese von Werk und Leben Anne Cuneos, der meistgelesenen Autorin der

Westschweiz. Anne überwand auch in der Schweiz Grenzen. Sie lebte viele Jahre in Zürich. Nebst rund 30 Romanen und vielen Theaterstücken war sie als Drehbuchautorin, Regisseurin und Journalistin für das Westschweizer und das Deutschschweizer Fernsehen tätig.

Anne, wir danken dir für alles, was du uns gegeben hast. ■

Ein roter Teppich fürs Velo

VCS aktiv!

Die im März lancierte Velo-Initiative hat zum Ziel, das Velofahren zu fördern und in der Schweiz eine echte Velokultur zu entwickeln. Der VCS beteiligt sich an der Sammlung der 100 000 Unterschriften.

Noch ist die Schweiz kein Velo-Eldorado. Obwohl an vielen Orten das Velowegnetz und Veloparkings ausgebaut wurden, bleibt viel zu tun. Je nach Region sieht die Situation anders aus, aber Löcher im Velowegnetz gibt es überall. Bislang ist keine Schweizer Stadt im «Copenhagener Index» der velofreundlichsten Städte aufgeführt – Städte, die das Velo als echte Alternative zum Auto und zum öffentlichen Verkehr fördern.

Die Vorzeigestädte

Ganz oben auf der Liste, hinter Amsterdam und Kopenhagen, überraschen Sevilla und Bordeaux. In Sevilla stösst das Radfahren dank einer visionären Velopolitik immer mehr auf Anklang. In wenigen Jahren ist der Verkehrsanteil der Velos von 0,5 Prozent auf 7 Prozent geschneit. Bordeaux hat erfolgreich ins Velowegnetz investiert, die Ausleihstationen sind äusserst beliebt. War der Prozentsatz vor kurzem noch verschwindend klein, liegt er heute bei 10 Prozent. Beide Beispiele zeigen, dass eine starke politische Vision dem Velo zum Durchstarten verhilft.

Eine Velokultur par excellence pflegt Kopenhagen: 36 Prozent der Strecken werden mit dem Velo zurückgelegt, das ist mehr als mit dem motorisierten Individualverkehr. Dafür hat die dänische Hauptstadt massiv investiert: 33 Millionen Euro im Jahr 2013. Der Einsatz lohnt sich, denn jedes Jahr werden dafür im Gesundheitswesen geschätzte 227 Millionen Euro eingespart.

Im Vergleich dazu stagniert das Velofahren in der Schweiz auf Tiefstniveau: Zürich kommt auf 6 Prozent, Genf auf 5, St. Gallen auf 3 und Lausanne auf 2 Prozent. Bern, Winterthur und Basel belegen mit 11, 13 und 16 Prozent die Podestplätze. Über die ganze Schweiz gesehen, wurden 2010

nur 4,8 Prozent der Wege mit dem Velo zurückgelegt; weniger als zehn Jahre zuvor (6 Prozent).

Den öffentlichen Raum erobern

Umweltschonend, gut für die Gesundheit und das Portemonnaie und erst noch platzsparend: Auf kurzen Strecken ist das Velo oft das schnellste Verkehrsmittel, insbesondere wenn die Infrastruktur so angelegt ist, dass die Velofahrenden Staus ausweichen können. Ein Drittel der mit dem Auto zurückgelegten Strecken betragen weniger als 3 Kilometer (das entspricht 10 bis 15 Minuten mit dem Velo), die Hälfte weniger als 5 Kilometer (17 bis 25 Minuten per Velo). Das Potenzial ist also beträchtlich und wird noch ungenügend genutzt. Mit der Velo-Initiative wird die Schweiz endlich einen Gang zulegen.

Ziel der Velo-Initiative

Die Initiative verlangt, dass die Förderung des Velos im Alltag und in der Freizeit in der Bundesverfassung, genauer im Artikel über die Fuss- und Wanderwege, verankert wird: Kantone und Gemeinden sind für Anlage und Erhaltung attraktiver und sicherer Wegnetze zuständig; die Massnahmen werden vom Bund koordiniert und unterstützt, wo nötig auch finanziell. Der Bund muss künftig in der Lage sein, den Veloverkehr zu fördern.

Danke, dass Sie die Initiative auf dem eingeklebten Bogen unterschreiben und in Ihrem Bekanntenkreis unterschreiben lassen! Weitere Bogen:

www.verkehrsclub.ch/velo-initiative

Die Velo-Initiative rollt den Velofahrenden symbolisch den roten Teppich aus.



© Jérôme Favre



© Jérôme Favre

Dimitri Simos, Interimspräsident der VCS-Sektion Waadt



© Jérôme Favre

Eduard Rippstein, CVP-Gemeinderat

**Ostermündigen (BE): Bernstrasse
Durchschnittlicher Tagesverkehr:
17 000 Fahrzeuge**

**Lausanne (VD): Avenue du Léman / de Lavaux
Durchschnittlicher Tagesverkehr: 17 722 Fahrzeuge**

«Der Ausbau der Avenue du Léman/Avenue de Lavaux sieht Massnahmen vor, die den Verkehr beruhigen und die Sicherheit verbessern sollen. Die ursprünglich sechsspurige Strasse wurde während den 1960er-/70er-Jahren gebaut, in einer Zeit, in der die Politik alles dem Auto unterordnete. Anfang 2000 wurde die Strasse auf vier Spuren reduziert, dafür wurden breitere Trottoirs gebaut, und der Bus erhielt teilweise eine eigene Spur. Im Rahmen des Agglomerationsprojekts Lausanne-Morges sind weitergehende Verbesserungen vorgesehen.

Der Rückbau von sechs auf vier Spuren kostete 900 000 Franken, die nächsten Schritte werden auf rund 1,7 Millionen geschätzt. Hier ist das Geld sinnvoll eingesetzt, denn in der Agglomeration Lausanne leben 350 000 Leute. Im Gotthardtunnel könnte man mit einer Senkung der Höchstgeschwindigkeit das Unfallrisiko vermindern. Das würde praktisch nichts kosten.» ■



Durch den Gotthardtunnel fahren täglich 17 000 Fahrzeuge. Ein solcher Durchgangsverkehr ist in den Agglomerationen an der Tagesordnung – nur werden dort Massnahmen ergriffen, um den Verkehr zu reduzieren, während man am Gotthard drei Milliarden investieren will, damit es noch mehr Verkehr gibt.

«Die Umfahrungsstrasse um Ostermundigen herum ist überlastet, deshalb fahren viele durch den Ort. 80 bis 90 Prozent des Verkehrs in Ostermundigen sind hausgemacht. Mit einer besseren ÖV-Anbindung könnte man diesen reduzieren. Das geplante Tram war eine gute Lösung: Mit der halben Kadenz hätten wir doppelt soviel Kapazität gehabt wie heute mit dem Bus. Das hätte sicher einige dazu bewegt, auf den ÖV umzusteigen. Doch leider hat die Vorlage die Stimmbevölkerung nicht überzeugt. Wir haben nun die Initiative «Bernstrasse sanieren, Verkehr optimieren» eingereicht.

Ich bin masslos enttäuscht vom Kanton und der Stadt Bern. Das Tram wurde abgelehnt, und jetzt macht man einfach nichts. Hier an der Bernstrasse muss etwas passieren, am Gotthard nicht. Hier muss man den Verkehr clever führen, damit es für alle erträglich ist. Mit einer zweiten Röhre am Gotthard wird es dann einfach mehr Verkehr und Staus in Luzern geben, dann macht man die Strasse zum Gotthard sechsspurig, und der Tunnel muss ebenfalls sechsspurig werden. Das ist keine Lösung. Es gibt Autozüge.» ■

«Ich wohne seit 15 Jahren an der St. Gallerstrasse. Ich habe eine Garage und eine kleine Tankstelle, mit meiner Familie wohne ich gleich darüber. In Gossau muss etwas passieren. Es hat wirklich zu viel Verkehr, gerade auch bei uns. Wir wohnen zwei Kilometer ausserhalb vom Zentrum, bei der Coop- und Migroszentrale im Industriegebiet. Auch deshalb hat es viele Lastwagen. Viele von ihnen fahren durchs Zentrum von Gossau, weil sie so die Schwerverkehrsabgabe mindern können. Der Verkehr beginnt um vier Uhr morgens! Wenn es am Gotthard soviel Verkehr hat wie bei uns vor der Haustüre, ist es ein totaler Blödsinn, eine zweite Röhre zu bauen, um dann nur eine Spur zu nutzen. Die würden das

Geld lieber woanders investieren, zum Beispiel bei uns. Am Gotthard hat es ja nur in den Sommerferien und an speziellen Feiertagen Stau, die Leute sollen ein wenig Ge-

duld haben. Ich bin Italiener und habe seit Jahren nicht mehr im Stau gestanden. Man muss nicht dann fahren, wenn eh alle gehen. Man weiss ja, wann es Stau hat.» ■



Käthi Walde, Mitinhaberin der Apotheke im Gärtnershaus

Schönenwerd (SO): Oltnerstrasse Durchschnittlicher Tagesverkehr: 17 733 Fahrzeuge

«Ich wohne seit 17 Jahren in Schönenwerd, anfangs auch zwei Jahre an der Oltnerstrasse. Die Strasse ist sehr stark befahren, und mit dem Bau des Eppenbergtunnels wird der Verkehr noch weiter zunehmen, denn viele Lastwagen fahren dann durch Schönenwerd zur Baustelle und wieder zurück. In Schönenwerd wurde eine Umfahrungsstrasse abgelehnt. Nun wird investiert, um die Situation im Ort erträglicher zu machen.

Die Oltnerstrasse soll verengt werden, damit die Autos nicht mehr so schnell durch den Ort fahren.

Momentan möchte man lieber nicht an der Oltnerstrasse wohnen. Wegen dem Lärm und dem Dreck kann man die Fenster kaum aufmachen. Die Leute leben denn auch eher «hinten hinaus». Meiner Meinung nach wäre das Geld am Gotthard falsch investiert. Wir haben es hier in den Agglomerationen nötiger.» ■



Roberto Lorenzi, Garagist

Gossau (SG): St. Gallerstrasse Durchschnittlicher Tagesverkehr: 16 683 Fahrzeuge



VCS-Schutzbrief

Und wenn Sie vor Reiseantritt plötzlich krank werden?

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

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

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Reifen für Lärmgeplagte

Von Hanspeter Gloor

Wie in anderen industrialisierten Ländern gilt auch in der Schweiz: Strassenverkehrslärm gefährdet Ihre Gesundheit. Nebst Temporeduktionen schaffen leise Reifen Abhilfe.

Hierzulande leiden 1,6 Millionen Personen unter gesundheitsschädigendem oder stark störendem Verkehrslärm. Die volkswirtschaftlichen Kosten des Strassenlärms werden auf jährlich über 1,4 Milliarden Franken geschätzt. Werden Grenzwerte überschritten, verpflichtet das Gesetz Bund, Kantone und Gemeinden, den Strassenverkehrslärm an seiner Quelle zu reduzieren. Lärmschutzwände lassen sich insbesondere in urbanen Gebieten aus Platzgründen oft nicht errichten oder sind im Ortsbild unerwünscht. Und Schallschutzfenster reduzieren den Lärm nur bei geschlossenen Fenstern.

Die Westschweizer Kantone bauen seit 2008 lärmarme Beläge ein. Auch die Kantone Aargau und Baselland haben sich auf stark belasteten Strecken dazu entschieden. Die Lärmreduktion kann langfristig bis zirka vier Dezibel zu dichten Belägen erreichen, was sehr überzeugend ist. Der aufwändigere Unterhalt schreckt noch viele Bauherren ab. Die erwartete kürzere Lebensdauer rechnet sich aber mit den Einsparungen an Lärmschutzwänden, Fenstern und den zu erwartenden Entschädigungszahlungen nach Beendigung der Sanierungsfristen.

Öko-Label für Reifen

Obwohl die Autoindustrie zunehmend leisere Motoren entwickelt, gibt es einen Trend zu schwereren Autos und zu immer breiteren und damit lautereren Reifen. Untersuchungen zeigen,

dass das Rollgeräusch massgeblich die Lautstärke des Strassenverkehrs bestimmt. Und zwar bei neueren Personenwagen bereits ab einer Geschwindigkeit von etwa 25 km/h, bei neueren Lastwagen ab 50 km/h.

Ein Auto steht und fährt mit seinen Reifen – buchstäblich. Je kleiner der Rollwiderstand, desto geringer sind Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss. Beim Kauf neuer Reifen lohnt es sich deshalb, sichere, energiesparende und leise Reifen zu verlangen. Die Reifenetikette des Bundes zeigt die Werte für Rollwiderstand, Nasshaftung und Rollgeräusche. Sie ermöglicht damit, Produkte zu vergleichen und die besten Reifen für die eigenen Bedürfnisse zu finden.

www.reifenetikette.ch



Mit guten Reifen lassen sich bis zu 0,5 Liter Treibstoff auf 100 Kilometer einsparen.

Kommentar

Tempo reduzieren



Markus Knauss,
Co-Geschäftsführer
VCS Zürich

Die Lärmschutzverordnung aus dem Jahr 1987 sah vor, dass bis 2002 eine Lärmsanierung aller Strassen hätte vorgenommen werden müssen. Kantone und Gemeinden haben dieses Ziel nicht erreicht. Für Autobahnen gilt nun eine letzte verlängerte Sanierungsfrist bis März 2015, für alle übrigen Strassen bis März 2018. Leider sind die Autos in den letzten Jahren kaum leiser geworden. Auch die Menge des Autoverkehrs nimmt trotz vielerorts erfolgtem Ausbau des öffentlichen Verkehrs weiterhin zu. Und der Bau von Lärmschutzwänden, eine Massnahme der zweiten Priorität, ist in dicht bebauten

städtischen Gebieten in der Regel nicht umsetzbar.

Was bleibt und was auch aus rechtlicher Sicht als Massnahme an der Quelle in erster Linie anzustreben ist, sind deshalb Temposenkungen. Während der Einbau von Lärmschutzfenstern nur in den Gebäuden selber greift, hat Tempo 30 im Innerortsbereich vielfältige positive Wirkungen. Es profitieren alle, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, aber auch diejenigen, die sich auf Balkonen oder in Parks aufhalten. Die Verkehrssicherheit steigt, je tiefer die Fahrgeschwindigkeit ist, weil es insgesamt zu weniger Unfällen kommt und diese weniger gravierende Auswirkungen haben.

Auch die Wahl der Reifen hat einen Einfluss. Mitreden bei der Reifenwahl heisst, Mitbestimmen, wenn es um Verkehrssicherheit, Energieeffizienz und weniger Lärm geht.

Mitten ins Herz der Kinder

Text: Stefanie Stäuble
Fotos: Kostas Maros

Die Kinderbuchillustratorin Corinne Schroff zeichnet einen Comicband für die VCS-Kampagne «walk to school». Mit ihren Bildern trifft sie mitten in Kinderherzen – «weil ich selber ein halbes Kind geblieben bin», wie sie sagt.

Corinne Schroff kommt die Treppe zum Innenhof der autofreien Siedlung Kalkbreite in Zürich herunter. Die zierliche Frau winkt von weitem. Sie hat eine offene Art, ich fühle mich gleich wohl mit ihr. Wir setzen uns an einen Tisch im Hof der Kalkbreite-Cafeteria. Die Frühlingssonne wärmt schon ein bisschen, der Kaffee ist gut und bio.

Die Künstlerin und Kinderbuchillustratorin zeichnet den 24-seitigen Comic «walk to school» für den VCS. Es ist die Geschichte eines kleinen Mädchens, das seinen Hamster im Schulranzen mitnimmt und die Tasche dann vergisst – ein richtiges Schulwegabenteuer eben, wie es heute für Kinder nicht mehr selbstverständlich ist. Viele

Kinder werden mit dem Auto, im sogenannten «Elterntaxi», kutschiert.

«Vor meinem Umzug in die Kalkbreite wohnte ich neben einer Schule», erzählt Corinne Schroff. «Es war schlimm mit anzusehen: Gestresste Eltern brausten mit ihren Autos auf den letzten Drücker aufs Schulgelände. Oft sah ich Szenen, wo ande-

Die Kinderbuchillustratorin hat einen guten Zugang zur Bilderwelt der Kinder.



re Kinder dabei fast überfahren wurden. Deshalb finde ich die Schulwegaktion des VCS super», meint die lebhafteste Frau mit den Locken.

An der Ecole supérieure des arts décoratifs in Strassburg hat sie Anfang der 90er-Jahre Kinderbuch- und Comicillustratorin gelernt. «Ich kann mich gut in Kinder hineinversetzen, weil ich selber ein «Gof» geblieben bin – ich mache gern Seich, spiele gerne, mag Scherzartikel und Witze. Deshalb habe ich ein gutes Gefühl dafür, was Kinder mögen.» Etwa den «Papa Moll»: Sieben Bände vom Schweizer Kinderbuchklassiker hat sie gezeichnet und die Geschichten zusammen mit ihrem Mann Raphael Volery erfunden und ausgeführt.

Ihre Arbeiten sind sehr aufwändig, «denn ich möchte, dass die Kinder den VCS-Comic verstehen, auch wenn sie noch nicht lesen können. Da müssen die Abläufe stimmen», erklärt sie. Manchmal besucht sie Schulen und skizziert gemeinsam mit den Kindern. So erkennt sie, wie heutige Sprösslinge ticken. «Kürzlich war ich im Innenhof der Kalkbreite am Skizzieren. Plötzlich war da eine ganze Kinderschar um mich», lacht sie.

Am VCS-Comic arbeitet sie über den Daumen gepeilt über 300 Stunden – das sind ja ganze acht Arbeitswochen! «So ein Projekt dauert schon mehrere Wochen. Und manchmal arbeite ich bis spät in die Nacht, weil ich mehrere Aufträge gleichzeitig am Laufen habe. Vom Verdienst her ist ein Comic nie rentabel.» Erste Grobskizzen macht sie von Hand, meist mit Kugelschreiber. Sie verhelfen ihr oft zu den Ideen, für die man sie so mag. Ein erstes Gespräch mit dem Auftraggeber, dann folgen die definitiven Skizzen. Sind diese abgesehen, malt sie die Bilder am Computer. Am Auftrag des VCS schätzt sie besonders, «dass ich viele Freiheiten habe – bei Lehrmitteln sind die Vorgaben meist sehr strikt.»

Wir müssen uns schon bald wieder verabschieden. Für beide ruft die Arbeit. Zeit für eine letzte Frage gibt es noch: Wie würde unsere Mobilität aussehen, wenn Corinne Schroff Königin der Schweiz wäre? Sie überlegt nicht lange. «Ich würde die grossen Städte autofrei machen, ausser für Lieferungen und Sonderbewilligungen», sagt sie spontan. «Und dann würde ich viel Geld spenden, damit die Autoindustrie alternative Antriebe weiterentwickeln könnte.» So wie der VCS, der einen Innovationspreis für umweltfreundliche Entwicklungen im Automobilbau vergibt? «Ja genau», lacht sie, «aber da ich Königin wäre, wäre es ein Riesenhaufen Geld!» ■

Corinne Schroff mag es, ihre Skizzen in den Aufenthaltsräumen der Kalkbreite zu zeichnen.

Aktionswochen «walk to school»

Auch dieses Jahr finden zwischen Sommer- und Herbstferien wieder die Aktionswochen «walk to school» statt. Mitmachen können Lehrpersonen mit ihren Klassen. Jedes teilnehmende Kind erhält den Comicband von Corinne Schroff, der spielerisch Verkehrsregeln und das Verhalten im Strassenverkehr vermittelt.

Kostenlos anmelden: www.walktoschool.ch





Wenn der Einkauf

Von Stefanie Stäuble

Braucht man ein Auto zum Einkaufen? Wir fragen nach. Und schauen neidisch nach Europa, wo die Behörden neuerdings auf Transportvelos setzen.



© www.ich.ersetze-ein-auto.de

Velo fährt

Michèle Baumgartner schiebt gerade den Einkaufswagen zu ihrem Kombi. Darin zwei Einkaufstaschen, Mineralwasser und ein Harass Bier. Bei meiner kleinen Umfrage auf dem Parkplatz des Coop Sulgenau in Bern meint sie auf meine Frage, warum sie mit dem Auto einkauft: «Ich habe zwei halbwüchsige Söhne, die essen für zehn. Wenn ich die Sachen ohne Auto nach Hause schleppen müsste, wäre das ein extremer Aufwand für mich.»

Bei der letztjährigen Leserumfrage des VCS-Magazins gaben 49 Prozent der antwortenden VCS-Mitglieder an, ihr Auto in der Freizeit zu nutzen, gefolgt vom Einkaufen (47 Prozent) und Ferien (38 Prozent). Hingegen brauchen nur 19 Prozent der Befragten das Auto für den Arbeitsweg.

Michael Adler teilt den weitverbreiteten Glauben nicht, beim Einkaufen für einen Mehrpersonenhaushalt sei man auf ein Auto angewiesen: «Mit meinen zwei grossen Ortlieb-Taschen am Gepäckträger transportiere ich den Wochenendeinkauf für meine vierköpfige Familie», meint der Chefredakteur des «fairkehr», dem Magazin für umweltfreundliche Mobilität.

Warum entscheiden sich Leute für das Auto? Die dänische Soziologin Malene Freudendal-Pedersen nennt «strukturelle Geschichten» als Grund: «Das sind automatische Erklärungen bestimmter gesellschaftlicher Standards wie «wenn man Kinder hat (oder zum Einkaufen), braucht man ein Auto». Es sind nicht bloss Ausreden, denn manchmal ist es ja wirklich praktisch, ein Auto zu haben. Aber es werden Tatsachen geschaffen, oft ohne dass man bereits Erfahrungen gesammelt hat.»

Lieferung mit Muskelkraft

Ob wir die Einkäufe mit dem Auto, dem Velo oder zu Fuss erledigen, hat einen grossen Einfluss auf die Umweltbilanz des Einkaufs (siehe Grafik nächste Seite). Und diese Verkehrsmittelwahl hängt wesentlich vom Standort eines Geschäfts ab, wie Ulla Rasmussen vom VCÖ, dem österreichischen VCS, betont. «Zu einer Supermarktfiliale, die sich am Ortsrand befindet, kommen 92 Prozent der Einkaufenden mit dem Auto, zur Filiale derselben Kette im Ortskern sind es nur 34 Prozent. Bei zentral gelegenen Filialen in grösseren Städten ist der Autoanteil noch geringer: Diese Filialen werden von 60 bis 90 Prozent der Kundschaft zu Fuss besucht.»

Deshalb setzt sich der VCS dafür ein, dass bei neuen Einkaufszentren der Anschluss an den öffentlichen Verkehr gewährleistet ist und ein gutes Mobilitätskonzept ausgearbeitet wird. Dass etwa das Shopping-Center Sihlcity einen Velo-Hauslieferdienst hat, ist dem mit dem VCS Zürich ausgehandelten Fahrtenmodell zu verdanken: Weil das Zentrum selber grösstes Interesse daran hat, wenig Autofahrten zu erzeugen, kann

Die Hälfte aller städtischen Warentransporte könnte aufs Velo verlagert werden.

man seine Einkäufe aus den Sihlcity-Geschäften für Fr. 8.– pro Lieferung innerhalb der Stadt Zürich nach Hause oder ins Büro liefern lassen. Der soziale Lieferdienst Züriwerk bringt die Ware gut verpackt im Transportanhänger, dem ein Elektrovelo vorgespannt ist, bis zur Tür.

Ab in die Velokiste

Hierzulande sieht man noch kaum Transportvelos, doch in vielen europäischen Städten gehören sie zum Stadtbild. In Kopenhagen etwa sind geschätzte 40 000 Cargovelos unterwegs. Anders als die politische Schweiz fördert die EU mit dem Forschungsprojekt «Cyclelogistics» Initiativen in Städten wie Cambridge, Prag oder San Sebastian, die den geschäftlichen und privaten Warentransport aufs Transportvelo verlagern.

Auch beim persönlichen Einkauf ist vieles möglich, wie die Cyclelogistics-Studie zeigt, die in elf EU-Ländern durchgeführt wurde. «Im Durchschnitt könnten 51 Prozent aller städtischen Auto- oder Lastwagenfahrten, die mit Warentransport zu tun haben, aufs Fahrrad verlagert werden», sagt Karl Reiter

von der Forschungsgesellschaft Mobilität, der die Studie koordiniert hat. «Würde nur eine von 1000 Fahrten in allen europäischen Städten statt mit dem Auto mit dem Rad durchgeführt, könnten bereits 15 000 Tonnen Treibstoff und 37 000 Tonnen CO₂ eingespart werden», haben Reiter und sein Team berechnet.

«Heute glauben viele Menschen, beim täglichen Einkauf auf das Auto angewiesen zu sein. Neben der Bewusstseinsbildung sind Investitionen in die Infrastruktur notwendig: bessere Geh- und Radwege, aber auch sichere und komfortable Abstellanlagen für Fahrräder bei Wohnhäusern, Geschäften und Betrieben», so Reiter.

In der Schweiz steht das Thema derzeit nicht auf der politischen Agenda. Pläne, die dem Cargovelo Schub verleihen würden? Fehlanzeige – dazu fehlt momentan noch die Rechtsgrundlage. Die Veloförderung ist nämlich nicht auf Bundesebene, sondern in den Kantonen geregelt. Erst, wenn die Velo-Initiative vom VCS, zusammen mit Pro Velo und weiteren Organisationen, an der Urne durchkommt (siehe Seite 7), wird die

Veloförderung in die Bundesverfassung aufgenommen, und solche Förderprojekte werden möglich.

Aktiv geworden ist man in der grössten Schweizer Stadt: Dort entwickelt die Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) mit der Stadt Zürich und weiteren Partnern ein innovatives Angebot für den urbanen Gütertransport. «Wir untersuchen etwa, welchen Effekt die Bündelung von Sendungen verschiedener Logistikdienstleister oder der Einsatz von alternativen Fahrzeugen wie Lastenvelos haben», sagt Helene Schmelzer von der ZHAW. Dass Zürich eine Vorreiterrolle einnimmt, liegt darin, dass die Stadt besonders unter Verkehrsengpässen leidet. Für Lieferanten und ihre Kundschaft entstehen Verzögerungen bei der Zustellung und Abholung der Güter und eine eingeschränkte Erreichbarkeit, gerade im Innenstadtbereich. «Die allermeisten Städte bieten bisher keine Anreize, die den Lastenverkehr per Velo fördern würden», so Helene Schmelzer. «Ein Einfuhrverbot in die Innenstadt oder eine City-Maut wie in London würde das schlagartig ändern.»

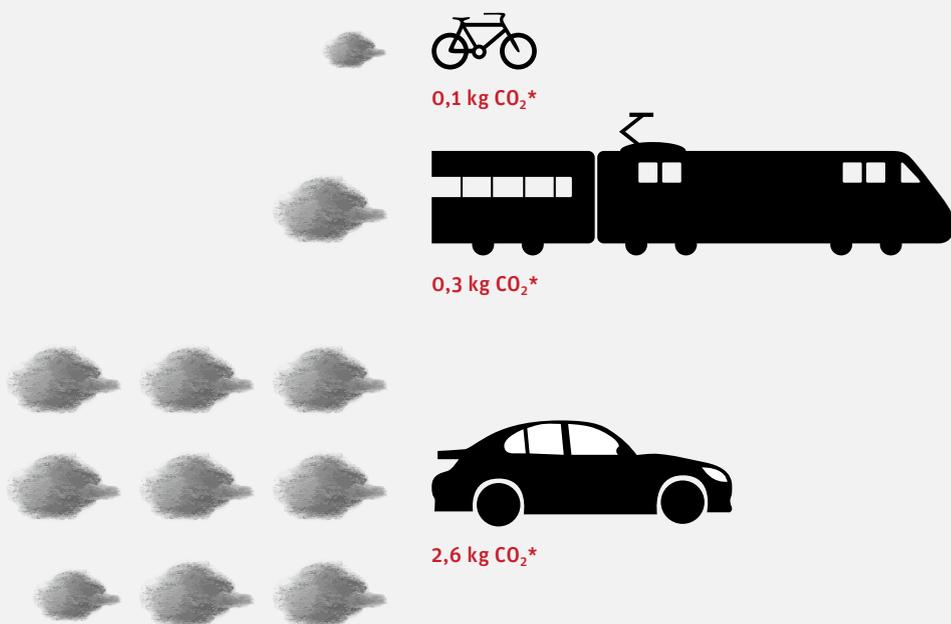
Basel hat den Anfang gemacht. Anfang 2015 wurde die Innenstadt autofrei. Seither haben die Transportaufträge für Velokuriere um 20 Prozent zugenommen. Die beiden Kurierdienste springen mit Cargovelos ein, wenn ab 11 Uhr nicht mehr mit Lastwagen oder Autos in die Innenstadt geliefert werden darf. Ob Express-Sendungen für die Post, Chemieproben für Novartis oder Lebensmittel für Restaurants – das Kuriergeschäft floriert in der Stadt am Rheinknie.

Alternative zum Kofferraum

Immerhin unterstützt der Bund mit seinem im UVEK angesiedelten «Dienstleistungszentrum für innovative und nachhaltige Mobilität» den Aufbau einer Velologistik-Plattform: den 2012 gegründeten Verein Velo-Lieferdienste Schweiz VLD. Er vereinigt die verschiedenen Velohauslieferdienste unter einem Dach und ist Ansprechstelle für involvierte und interessierte Akteure. In der Westschweiz kommt er unter Markenzeichen wie «Dring Dring» oder «Caddie-Service»

CO₂-Vergleich: Einkaufsfahrt vom Geschäft nach Hause

(Supermarkt am Ortsrand, hin und zurück total 10 km)



*inklusive Herstellung des Fahrzeugs



Auf dem Schweizer Markt sind Transportvelos momentan noch ein seltener Anblick.

In Lausanne und Yverdon bringt der Hauslieferdienst Dring Dring die Einkäufe heim zur Kundschaft.

daher, in der Deutschschweiz steht auf den Veloanhängern «Züriwerk bringt's» oder «Voilà Aarau». Emissionsfreie Hauslieferdienste haben in 21 Schweizer Städten Einzug gehalten. In Burgdorf etwa, Pionierstadt und Klassenprimus, hat sich die Zahl der jährlichen Lieferungen seit der Gründung 1997 von 4000 auf 30000 erhöht. «Schweizweit kommen rund 150000 Lieferaufträge pro Jahr zusammen», sagt Samuel Schmidiger von der Büro für Mobilität AG, die im Mandat die Geschäftsleitung des VLD abwickelt. «Der VLD fördert die Entwicklung des Angebots an neuen Orten. Einige sind auf Initiative von sozialen Institutionen, Velokurieren und vor allem Städten in Planung. So hat in Bern der Gemeinderat den Auftrag erhalten, ein Konzept zur Umsetzung vorzulegen.»

Fast alle Lieferdienste kosten ein paar Franken. Einzig im Einkaufszentrum Freiburg-Centre-Manor kann man am Stand von «Cabamobil» seine Einkäufe gratis deponieren. Die Angestellten von «Cabamobil» sind alle auf Arbeitssuche – wie auch bei ähnlichen Projekten in Burgdorf oder Liestal. «Die Dienstleistung soll ihren Preis für die Kundinnen und Kunden haben», erklärt Samuel Schmidiger. «Wichtig ist jedoch auch, dass die betei-

ligten Detailhändler das Angebot prominent im Laden präsentieren, etwa an der Kasse und beim Kundendienst – dann stimmen auch die Zahlen.»

Aus Sicht der Lieferservices sei die Hauslieferung von täglichen Einkäufen oft nur eins von mehreren Tätigkeitsfeldern, und oft wenig lukrativ, so Samuel Schmidiger weiter. «Doch an vielen Orten ist es ein gutes Sozialprojekt und hat einen positiven Effekt auf die lokale Wertschöpfung. Detailhandel, Innenstadtvereinigungen und Städte bieten damit eine Alternative zum Kofferraum und laden die Leute ein, ihre Einkäufe zu Fuss, mit dem Velo oder dem ÖV zu machen – und übernehmen ihre Verantwortung für mehr Lebensqualität.»

Wichtig ist aus Sicht des VLD und der Lieferservices, den Blickwinkel zu erweitern und die regionale Logistik gesamt anzuschauen. Samuel Schmidiger: «Mit dem Onlinehandel und «Just-in-Time»-Lieferungen haben sich die Konsumgewohnheiten stark geändert. Zudem müssen die Städte besonders für ihre Innenstädte Lösungen für den Transportverkehr suchen.»

Ideenfrühling

In Biel liefert ein Bäcker seine Ware mit dem Transportvelo aus, weil seine Lehrlinge oft noch gar nicht Auto fahren dürfen. Der Express-Kurierdienst Swissconnect arbeitet mit allen Schweizer Velokurieren zusammen – Sendungen sind also auch von Stadt zu Stadt möglich und werden von den Velokurieren zum Zug gebracht und am Zielbahnhof wieder abgeholt. In der autofreien Siedlung Oberfeld in Ostermundigen verkauft ein Biobauer einmal die Woche sein Gemüse. Und sogar der schwedische Möbeleriese liefert nach Hause – per Transporter oder Paketversand bis 35 Kilogramm. Das bewährte Stammtischargument «soll ich etwa mein Billy-Regal mit dem Velo transportieren, wie diese Grünen das fordern?», hält nicht mehr Stand.

Auf den folgenden Seiten stellen wir Pionierinnen und Pioniere im In- und Ausland vor, zeigen, worauf man beim Kauf eines Transportvelos achten muss, und fragen Coop und Migros nach ihren Projekten für einen ökologischeren Einkaufsverkehr. ■

Die letzte Meile

Die Kurierfirma «Outspoken delivery» – mit mehr als 200 fixen Kunden und mehr als 150 000 Kilometern pro Jahr die grösste ihrer Art in Grossbritannien – ist eng mit der Universitätsstadt Cambridge verbunden. Sie wurde 2005 gegründet, mittlerweile radelt man auch in Glasgow und London. Auch hier geht es um die «letzte Meile»: Waren werden am Stadtrand abgeholt und in der Innenstadt emissionsfrei zugestellt. «Mit unseren Lastenrädern und Anhängern stellen wir auch Zeitschriften zu. Wir liefern pro Monat 15 000 Magazine an über 400 Standorte aus», sagt Gary Armstrong.

In London war «Gnewt logistics» (Gnewt = Green new transport) der erste Lieferservice mit Transportvelos. Im



Rahmen des EU-geförderten Projekts «Last Mile Logistics» wollen nun auch andere Unternehmen ab Mitte 2015 Lastenräder einsetzen, um Waren in der Stadt weiterzuverteilen, die am Bahnhof Euston ankommen.

Interessant ist, dass in England immer noch hauptsächlich Transportvelos ohne Elektroantrieb eingesetzt werden, da elektrifizierte Lastenvelos Nummernschilder haben müssen und somit auch Strafzettel bekommen können. ■

Kleine Königinnen

Die Firma La Petite Reine (die kleine Königin, so wird das Velo auf Französisch genannt) stammt ursprünglich aus Paris. Auch in Lyon, Bordeaux, Rouen und Dijon ist der Lieferservice mit insgesamt 80 Cargovelos, 15 Elektroautos und einer Million Lieferaufträgen pro Jahr die grosse Nummer im emissionsfreien Liefergeschäft.

In Genf wird der Lieferservice seit 2008 unter dem Namen Ecomotrice SA betrieben. Das Unternehmen hat neben 20 Cargo-Dreirädern, die Frachten bis 150 Kilogramm transportieren, ein Dutzend Erdgasfahrzeuge in seiner Firmenflotte und beliefert vor allem die Region Genf. Gemeinsam mit «Vert chez vous» (siehe rechte Seite) bietet das Unternehmen auch längere Liefertouren über 150 Kilometer an.

Ecomotrice-Gründer Gérard Valeri wurde 2007 durch ein Foto auf die originellen Dreiräder aufmerksam und traf daraufhin deren Erfinder. Valeri setzt heute neben dem Warentransport auch auf die Zusammenarbeit mit Express-Kurierdiensten, auf die Vermietung der Dreiräder für Events und auf den Verkauf von Werbeflächen. Er plant, seine Aktivitäten auf die ganze Schweiz auszudehnen. ■

Saubere Strassen

Dass auch die Kommunalpolitik mit gutem Beispiel vorangehen kann, zeigt Graz, wo seit einiger Zeit Lastenräder für die innerstädtische Strassenwartung im Einsatz sind.

Zudem belohnt das Grazer Umweltamt die Anschaffung von Cargovelos finanziell: Bis zu 1000 Euro erhalten Unternehmen, Institutionen und seit neuem auch Hausgemeinschaften beim Kauf. «Die steigenden Fördergesuche zeigen, dass es sich für immer mehr Betriebe lohnt, ein solches Fahrrad zu beschaffen», sagt Umweltstadträtin Lisa Rücker. «Die Lastenräder sind nicht nur leise und feinstaubfrei, sondern auch mit sehr viel Liebe gestaltet, sie bringen Farbe und ein positives Lebensgefühl in die Stadt und sind nebenbei die sanfteste Form einer effektiven Citylogistik.»



Gelungene Transportvelo-Kampagne

Der VCD trifft mit seinem Projekt «Lasten auf die Räder!» den Nerv der Hauptstadt. «Der Transport mit dem Lastenfahrrad wird für immer mehr Deutsche zur umweltfreundlichen Alternative zum Auto», sagt Projektmanager Arne Behrensen. «Lastenräder haben das Zeug dazu, zu einem der Trends 2015 zu werden. Hier in Berlin prägen sie in einigen Vierteln schon das Stadtbild.»

Unternehmen, Gemeinden und Medien zeigen grosses Interesse am VCD-Projekt. «Unser Onlineportal www.lastenrad.vcd.org bietet umfassende Infos rund um Beschaffung, Betrieb und Branchenlösungen. Viele Firmen könnten einen Teil ihrer Transporte auf Lastenräder umstellen», so Behrensen. «Vor allem innerstädtisch sind sie oft preiswerter, schneller und umweltfreundlicher als ein Auto oder Lieferwagen.» ■



© Aleksander Stora/VCD



© www.eltis.org

Das Grazer Umweltamt unterstützt auch den Verein zur Förderung von Lastenrädern, der seit Juli 2014 einen kostenlosen Transportveloverleih in Graz anbietet. Im Schnitt wird das Elektro-Cargovelo mehr als einmal pro Tag ausgeliehen. Der Transport einer Waschmaschine durch das Stadtgebiet sei bisher die grösste Herausforderung gewesen und problemlos gemeistert worden. ■

Von der Seine aufs Velo

Ein grosses Potenzial zur Vermeidung von LKW-Fahrten gibt es in den Städten: Mithilfe von Güterverteilzentren am Stadtrand können Transporte gebündelt werden. Die Feinverteilung in der Innenstadt erfolgt dann schadstofffrei.

Wie in Paris, wo die Lieferfirma «Vert chez vous» Frachten bis zu 200 Kilogramm transportiert; neuerdings ist sie auch in anderen französischen Städten aktiv. Mit dem Verteilmodell «Bateau + Vélo» kombinierte das Unternehmen erstmals ein Schiff auf der Seine mit Elektro-Cargovelos, die mehrmals täglich fünf Anlegestellen anfahren, dort ihre Ladung entgegennahmen und die Pakete auslieferten. «Vert chez vous» hat das Modell momentan sistiert, will aber mit einer verbesserten Lösung wieder einsteigen.

Auch «The Green Link» ist in Paris mit E-Transportvelos unterwegs. Kunden sind unter anderem die Société Générale und das Logistikunternehmen TNT. ■



© Vert chez Vous

«Wir erhielten positives Feedback»

Von Bruno Angeli **Das Transportvelo, auch Cargobike genannt, hat sich – nicht zuletzt dank der Elektromotorunterstützung – zu einer echten Alternative zum Auto entwickelt. Familie Krähenbühl aus Schliern bei Köniz hat gute Erfahrungen gemacht.**

Das Transportvelo schliesst die Lücke, bei der das normale Velo zu klein, das Auto aber eigentlich zu gross und unflexibel ist. Mit einem Transportvelo kommt man in der Stadt zügiger voran als im Auto. Die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beim Auto beträgt innerstädtisch je nach örtlicher und zeitlicher Situation zwischen 20 und 30 km/h. Rechnet man beim Transportvelo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h sowie der Möglichkeit, Abkürzungen wie Velowege durch Parkanlagen zu nutzen, ist das Transportvelo dem Auto überlegen. Das Verhältnis kehrt sich erst auf längeren Überlandstrecken um.

Familie Krähenbühl aus Schliern bei Köniz hat vor einigen Jahren das Transportvelo für sich entdeckt. Als 2009 der zweite Sohn zur Welt kam, stellte sich die Frage nach einem geeigneten Transportmittel. Die Familie lebt bewusst autofrei, ein Velo drängte sich auf. Durch Zufall kamen sie zu ihrem Transportvelo, erinnert sich Sandra Krähenbühl: «Mein Mann Roger und ich stiessen an einer Messe auf das Bakfiets (niederlän-

disch für Kistenrad). Nach einer Probefahrt war klar: Einmal Bakfiets, immer Bakfiets», begeistert sie sich noch heute. «Mit dem Bakfiets konnten wir mit zwei Kindern und dem Einkauf perfekt von A nach B gelangen.» Die Kinder mit einem Bakfiets anstatt mit dem Auto in den Kindergarten zu bringen, sei nicht nur cool, sondern kombiniere Spass mit Fitness und schone die Umwelt.

Mit oder ohne Elektromotor?

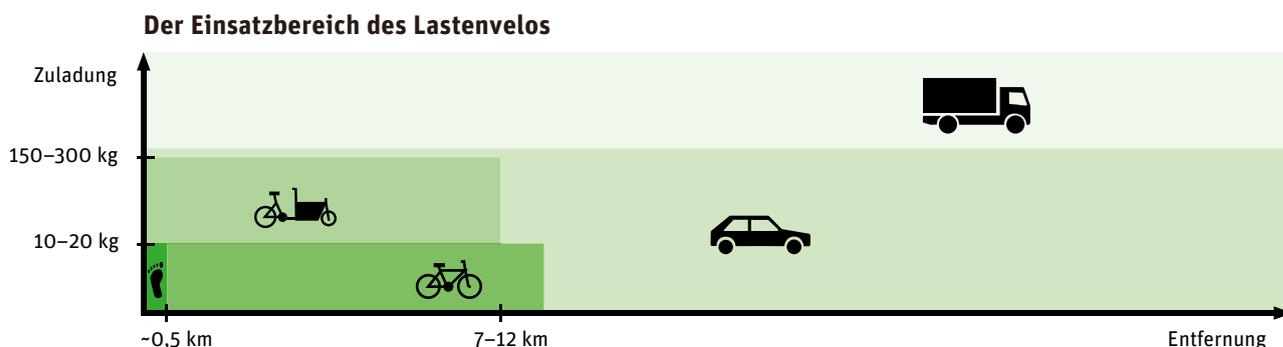
Krähenbühls entschieden sich für ein Transportvelo mit Elektromotor. «Da wir am Hang wohnen, war für uns die Elektromotorunterstützung wichtig. Das Velo wiegt etwa 40 Kilogramm, dazu die Kinder und das Gepäck – eine Variante ohne Unterstützung war kein Thema.»

Der Fachmann für Lasten- und Kindertransport auf zwei Rädern, Sjoerd van Rooijen, ist der Meinung, dass eine elektrische Treithilfe gerade in der Stadt ihre Eigenschaften voll ausspielen kann. «Mit einem elektrifizierten Bakfiets fährt man ohne Probleme an stehenden Kolonnen vorbei.» Der Eigentümer der Firma Dou-

ble Dutch mit Sitz in Frauenfeld ist auch Importeur von Transporträdern. Er ist überzeugt, dass das Transportvelo dem Veloanhänger überlegen ist. Einspurige Cargobikes wie das Bakfiets oder das Urban Arrow böten aus sozialer Sicht gegenüber einem Kinderanhänger Vorteile. So sei eine Konversation mit den kleinen Passagieren im Bakfiets jederzeit möglich. «Im Bakfiets haben die Eltern die Kinder im Blick und können bei Bedarf sofort einschreiten – nicht so beim Anhänger. Zudem sehen Kinderaugen aus dem Anhänger nur Autofelgen, Auspuffrohre, das rote LED-Licht vom Zugfahrzeug oder das Gesäss der Eltern – keine schöne Aussicht!»

Vergleichsweise günstig

Die Anschaffungskosten von Krähenbühls Bakfiets beliefen sich auf 4500 Franken. «Nach einem Jahr kauften wir einen zusätzlichen Akku und für Regentage ein Wetterzelt», erzählt Sandra Krähenbühl. Dennoch: Mit einem Transportvelo spart man im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln viel Geld. Die



Quelle: «Leitfaden Lastenräder einsetzen» (Christof Hertel und Merja Spott), www.nrvp.de



Familie Krähenbühl über ihr Transportvelo: «Das perfekte Fortbewegungsmittel mit kleinen Kindern und zum Einkaufen.»

Beschaffungskosten sind deutlich geringer als jene für ein Auto. Die Kosten für Benzin oder Diesel fallen ganz weg, Steuern und Versicherungsgebühren müssen keine bezahlt werden, und Parkgebühren bleiben aus. Auch für Unterhalt, Wartung und Reparaturen muss man weniger budgetieren als für ein motorisiertes Fahrzeug. Für den jährlichen Check beim Velomechaniker gibt Familie Krähenbühl 70 Franken aus.

Krähenbühls fahren beide mit dem Velo zur Arbeit. Das Velo sei ihr Hauptverkehrsmittel, so Sandra Krähenbühl. «Wir benötigen mit dem E-Bike eine Viertelstunde für die sieben Kilometer zum Dalmaziquai in Bern. Das Velo kombiniert Flexibilität mit Gratistraining – für uns perfekt!» In Bern führen die beiden eine Praxis für Gesundheits-

und Trainingstherapie. Ihr Transportvelo ist ein echter Hingucker mit Werbeeffekt.

Ein- oder Zweispurig?

Beim Modell, das Krähenbühls wählen, handelt es sich um ein einspuriges

Transportvelo mit zwei Rädern. Es lässt sich wie ein normales Velo fahren und ist schmäler und wendiger als ein zweispuriges Fahrzeug. Zweispurige, also dreirädrige Fahrzeuge benötigen in der Regel eine kurze Umgewöhnungszeit. Dass kein Gleichgewicht gehalten werden muss, kann zu Beginn zu Irritationen führen. Die Sicherheit scheint gerade für den Kindertransport bei zweispurigen Transportvelos höher zu sein, da ein Umkippen nahezu ausgeschlossen ist. Einspurige Fahrzeuge behelfen sich hier mit einem guten Ständer. Beim Bakfiets, dem trendigen Bullit aus Dänemark, oder etwa dem Transport-E-Bike Load ist dies der Fall.

Heute können die Kinder selber Velofahren, und so haben Krähenbühls ihr geliebtes Transportvelo vor Kurzem verkauft. «Über Verkaufsplattformen im Internet hatten wir innert einer Woche drei Interessenten. Der Verkaufspreis war nach sechs Jahren in Ordnung, obwohl die Abschreibung bei über 50 Prozent lag», sagt Sandra Krähenbühl. Ihr Fazit nach mehreren Jahren Transportveloerfahrung: «Das Transportvelo ist das perfekte Fortbewegungsmittel mit kleinen Kindern und zum Einkaufen.» ■

schützt. Das Fahrverhalten blieb unverändert. Man sollte die Kurven bei Regen aber etwas vorsichtiger nehmen.

Wie bewegt man sich generell im Verkehr?

Das Bakfiets ist mit einer Harley vergleichbar. Man nimmt es gemütlich.

Die Reaktionen der anderen Verkehrsteilnehmenden?

Wir erhielten sehr viel positives Feedback und begegneten vielen lachenden Gesichtern. Das Velo mit Elektromotorunterstützung wird oft wegen der höheren Geschwindigkeit unterschätzt. Somit gilt: Immer passiv fahren! Das Lustigste war, dass ich bergauf mit Einkauf und zwei Kindern schneller war als andere Velofahrende.

VCS-Magazin: Wie sieht es mit den Parkierungsmöglichkeiten für Transportvelos aus?

Sandra Krähenbühl: Da das Bakfiets über einen breiten Ständer verfügt, kann es überall, wo erlaubt, abgestellt werden.

Wie haben Sie zuhause die Abstellfrage gelöst?

Das Haus verfügt über einen grossen Velokeller, in dem wir eine Seitenwand nutzen konnten.

Wie fährt sich das Velo im Winter bei Schnee und Kälte?

Wir waren mit dem Bakfiets aus Sicherheitsgründen nie bei Schnee unterwegs.

Und bei Regen?

Mit dem Wetterzelt waren die Kinder ge-

Smart zum Lastenvelo

Von Eduard J. Belsler

Ausgehend von den Veloländern Holland und Dänemark erobert ein vielfältiges Angebot an Lastenvelos zunehmend auch die Schweizer Strassen. Einige Tipps vor dem Kauf.

Die Kinder sitzen mit Gurten gesichert im Lastenvelo, vorne auf den als Zubehör erhältlichen Sitzen – was ihnen sichtlich mehr Spass macht als im Anhänger und für die Erwachsenen die Kommunikation erleichtert. Die Transportbehälter sind in der Regel leicht vom sicheren Transport von Kindern auf jenen von Einkäufen umrüstbar.

Das hohe Leergewicht – rund 45 Kilogramm – macht einen Elektroantrieb schon bei kleineren Steigungen empfehlenswert. Die schweren, sperrigen Lastenvelos lassen sich kaum über Treppen tragen, passen bestenfalls in geräumige Lifte und benötigen einen grösseren Stellplatz. Lastenvelos sind recht teuer. Diesem Preis steht ein vergleichsweise hoher Wiederverkaufswert gegenüber.

Tipps zur Auswahl

- Vorsicht bei verlockenden, vermeintlich preisgünstigen Internetangeboten. Ein lokaler Servicepartner ist bei Transportvelos wichtig.
- Von einem Paket für den Selbstaufbau wird abgeraten. (Ausser Sie sind ausgebildeter Velomechaniker.)
- Vom Kauf von Transportvelos mit nachträglich verbauten Elektromotoren raten wir ebenfalls ab.
- Vorsicht bei der Wahl der Bremsanlage. Rollerbrakes reichen beim Gewicht eines Cargobikes oft nicht aus.
- Dreirädrige Transportvelos sind für Kitas und Fahrer geeignet, die nicht oft und nicht weit fahren.
- Achten Sie für den Kindertransport auf eine ausreichende Sitztiefe in der Kiste.
- Das Transportvelo sollte mit einer Kunststoffkiste ausgestattet sein, denn diese sind wetterfest.
- Der Akku kann auch mal leer sein. Achten Sie deshalb darauf, dass Ihr Wunschtransportvelo auch ohne Motor zu fahren ist (Freilauf).
- Eine leichte Entnahme des Akkus sollte möglich sein. Den Akku bei Kälte zuhause aufbewahren.

Bruno Angeli



Das Lastenvelo Urban Arrow in der Version «Family» mit Transportbehälter mit Kindersitzen.

Da die meisten Lastenvelos in den flachen Ländern Holland und Dänemark gebaut werden, fragt man allenfalls beim Velofachhändler für das Nachrüsten des Vorderrades mit einer wirksamen Scheibenbremse nach.

Bei Lastenvelos sollte man unbedingt auf einen tiefen Durchstieg und eine gute Nabenschaltung achten. Bei den Nabenschaltungen stehen preisgünstige 7- und 8-Gang-Naben, etwas teurere 11-Gang-Naben und in der Königsklasse die 14-gängige Rohloff-Nabe zur Wahl. Im mittleren Preisfeld liegt die besonders komfortable, stufenlose Nu-Vinci-Nabe. Kettenschaltungen sind ungeeignet, da sie sich nicht im Stand in die kleinste Übersetzung schalten lassen.

Das Angebot an Lastenvelos ist in den letzten Jahren grösser und vielfältiger geworden. Die holländischen Marken Bakfiets und Babboe haben sowohl zwei- als auch dreirädrige Modelle im Sortiment. Die dänische Traditionsmarke Christiaania setzt vor allem auf Dreiräder, bietet

aber auch ein zweirädriges Modell an. Das Lastenzweirad von Riese und Müller aus Deutschland ist der Firmenphilosophie entsprechend voll gefedert. Sogar in der Schweiz werden Transportvelos gebaut: Die Bike-Innovation GmbH produziert in Horw bei der Firma Joller Elektroantriebe. Beim Kauf eines Lastenvelos lohnt es sich auch, das Zubehörangebot der verschiedenen Hersteller zu vergleichen.

Das modular aufgebaute Lastenvelo Urban Arrow aus Holland mit stufenloser Nu-Vinci-Nabenschaltung und Bosch-Mittelmotor zeichnet sich durch einen tiefen Durchstieg aus und kann mit einer kräftigen Scheibenbremse vorne bestellt werden. Es ist in den Versionen «Family» mit Alu-Rahmen, Kindersitzen und optionalem Regendach, «Cargo» mit Ladefläche und als kürzeres «Shorty» mit Ladefläche über dem Vorderrad erhältlich. Mit Umbausätzen kann nachträglich zwischen den drei Versionen gewechselt werden. ■



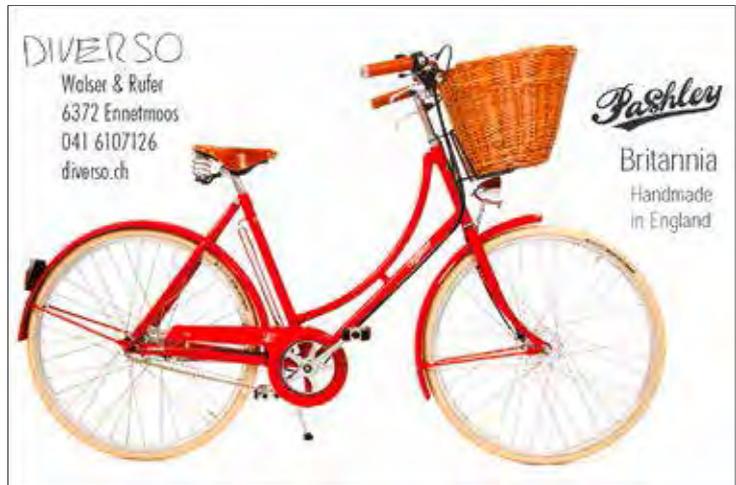
Erzielen Sie 2,25% Zins mit einer Investition in die Energiewende

Die Obligationenanleihe des Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power Europe AG mit einer Laufzeit von acht Jahren und einer Verzinsung von 2,25% ist eine interessante und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe (Zeichnungsfrist 22.6.15) leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Energiewende.

Weitere Informationen unter:
www.edisunpower.com
 Telefon +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com



urban transport bike-innovation



Die grösste Auswahl an **Transportvelos!**

Mehr als zwanzig Cargobikes von sieben Marken auf 200m² stehen bereit und können bei Velo Zürich ausgiebig getestet werden, damit Sie die richtige Wahl treffen und nach dem Kauf sagen können «Das war die beste Anschaffung, die wir je gemacht haben!» (Zitat unserer Transportvelo-Kundin Daniela V.)



riese und müller
 Gefedert radfahren.

VELO ZÜRICH
www.velo-zuerich.ch



Velo Zürich GmbH
 Flüelastrasse 47, 8047 Zürich
 044 491 92 93, info@velo-zuerich.ch
 Di-Fr 9-18:30, Sa 9-17



www.transportvelo.ch

Sparpotenzial beim Kundenverkehr

VCS-Magazin: Wie versuchen Sie, das Einkaufsverhalten Ihrer Kundenschaft positiv zu beeinflussen?

Urs Meier, Mediensprecher Coop: Die schnelle Erreichbarkeit des Einkaufsortes ist ein wesentlicher Faktor. Mit über 800 Supermärkten und 200 Pronto-Shops trägt Coop diesem Aspekt besonders Rechnung. Coop at home beliefert pro Tour mit seinen 3,5-Tonnen-Fahrzeugen bis zu zwölf Kunden pro Fahrzeug. Pro Tag werden maximal drei Touren gefahren. Dadurch, dass wir zwölf Kunden mit einem Fahrzeug beliefern, fahren nicht zwölf Kunden individuell mit ihrem eigenen Auto zum Einkaufen. Seit Ende 2014 liefert Coop at home in einem Pilotversuch mit einer Neuent-

wicklung der Firma TTT The Team Composite AG: Sie hat einen Anbau aus Carbon anstelle des viel schwereren Stahls, womit erstmals 1,5 Tonnen Waren mit einem 3,5-Tonnen-Lieferwagen transportiert werden können.

Wie viele Kundinnen und Kunden nutzen Coop at home?

Coop at home wächst jährlich im zweistelligen Prozentbereich. 2014 waren es rund 485 000 Lieferungen.

Haben Sie Lieferdienste per Velo oder Cargo-Bike?

Seitens Coop at home nicht. Aber in Zusammenarbeit mit dem Verein Velolieferdienste Schweiz (VLD) gibt es in verschie-

denen Städten wie Lausanne, Burgdorf, Aarau, Liestal und Luzern Velohauslieferdienste, welche in Coop-Verkaufsstellen ihre Dienstleistung anbieten. Coop unterstützt sie dabei mit Marketingmassnahmen, einer guten Platzierung in den Verkaufsstellen sowie teilweise mit einem Beitrag an die Lieferung.

Ist Carsharing ein Thema?

Coop hat sich an einer Studie beteiligt, um das Potenzial von Mitfahrgelegenheiten für Unternehmen und ihre Standorte zu ermitteln. Dabei haben wir 89 Standorte untersuchen lassen. Bei dem Standort mit dem meisten Potenzial wurde mit den Mitarbeitenden ein Pilotversuch durchgeführt. Die Umsetzung hat sich aufgrund des zu geringen Interesses der Mitarbeitenden als schwierig herausgestellt. Das Projekt wird deshalb vorerst nicht mehr weiterverfolgt.

Für Geschäftsreisen setzen wir auf eine Kombination aus Bahn und Carsharing. 2014 legten unsere Mitarbeitenden insgesamt 95 520 Strassenkilometer mit Fahrzeugen von Mobility zurück.

Ihre Einkaufsverkehrsvision für die Zukunft?

Coop wird auch den Kundenverkehr angehen, denn hier gibt es Sparpotenzial. Im Vergleich mit dem Güter-, Geschäfts- und Pendlerverkehr verursacht der Kundenverkehr einen erheblichen Teil der CO₂-Emissionen bei Coop, obwohl der Einkaufsverkehr gesamthaft gesehen nur 13 Prozent des Verkehrs ausmacht. Coop ist die einzige Detailhändlerin der Schweiz, die dem Förderprogramm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen» von Energie Schweiz beigetreten ist. Wir wollen unsere Kundenschaft motivieren, das Velo, die öffentlichen Verkehrsmittel oder einen Velo-Hauslieferdienst von und zu unseren Supermärkten zu nutzen. In einem Pilotprojekt haben wir verschiedene Massnahmen getestet. ■



Interview: Stefanie Stäuble

Coop und Migros sind die zwei Detailhandelsriesen der Schweiz. Dementsprechend gibt es eine enorme Anzahl Kundenfahrten zu ihren Filialen. Was tun sie, um diese positiv zu beeinflussen? Das VCS-Magazin hat nachgefragt.

VCS-Magazin: Wie versuchen Sie, das Einkaufsverhalten Ihrer Kundenschaft positiv zu beeinflussen?

Christine Gaillet, Mediensprecherin Migros: Über vier Fünftel aller Filialen sind zu Fuss oder per Velo leicht erreichbar. Auch die rund zwanzig ausserhalb von Stadtzentren gelegenen Einkaufszentren verfügen über einen guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr. Bei elf Fachmarktzentren stehen ausserdem Transporter bereit; wer keinen eigenen Wagen besitzt, kann diese Fahrzeuge nutzen, um Sperriges nach Hause zu transportieren. Schwere Haushaltsgeräte wie Waschmaschinen oder Kühlgeräte liefert die Migros gratis nach Hause. Dank dem Online-Supermarkt Le Shop lassen sich private Einkaufsfahrten sogar ganz vermeiden. Die im Internet bestellten Produkte werden von Post Logistics geliefert – abends, wenn die Post ihre Fahrzeuge nicht für eigene Zwecke benutzt.

Wie viele Kundinnen und Kunden nutzen Le Shop?

2014 waren es 692 000 Lieferungen, Tendenz steigend.

Haben Sie Lieferdienste per Velo oder Cargo-Bike?

Die Migros und andere Mitglieder der IG Detailhandel Schweiz unterstützen während vier Jahren den Aufbau des Vereins Velolieferdienste Schweiz (VLD). Die Migros arbeitet bereits an über 30 Standorten mit unterschiedlichen Velo-Lieferdiensten zusammen. Nebst finanzieller Unterstützung sorgt sie dafür, dass die praktische und umweltfreundliche Dienstleistung gut sichtbar in der Filiale angeschrieben ist und die Taschen in den Annahmestellen sicher aufbewahrt werden, bis der Kurrier sie im Laden abholt.

Ist Carsharing ein Thema?

Die Migros hat zusammen mit Mobility bereits zwei neue Fahrzeugkategorien

aufgebaut: die Budget- und Electro-Kategorien. Migros-Genossenschafterinnen und -genossenschaftler profitieren von vergünstigten Mobility-Abonnements, sodass bei Bedarf auch Carsharing für Einkäufe genutzt werden kann. Die Mobility-Autos sind oft auch bei grossen Supermärkten stationiert.

Auch für Geschäftsreisen arbeiten wir mit Mobility zusammen. Jährlich legen die Migros-Mitarbeitenden rund 120 000 Kilometer mit den Fahrzeugen zurück. Als Business-Partner von SBB wird aktiv die Nutzung der Bahn für Geschäftsfahrten propagiert.

Ihre Einkaufsverkehrs-Vision für die Zukunft?

Durch die Verdichtung des Filialnetzes mit kleineren Formaten, die näher beim Kunden sind, werden die Einkaufswege tendenziell kürzer. Dieser Prozess ist noch nicht abgeschlossen und wird sich auch in Zukunft fortsetzen. Wer einen Grosseinkauf oder Sperriges zu transportieren hat, kann dafür einen Wagen oder ein Elektromobil mieten. Für Geschäftsreisen sind Elektromobile der Plattform M-way und Vollhybrid-Fahrzeuge im Einsatz. Die Richtlinie zur Beschaffung von klimafreundlichen Geschäftswagen sieht vor, dass die Personenwagenflotte bis 2016 im Durchschnitt nur noch 130 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstossen soll. ■





Immer schneller, immer weiter

JR 723-3001

© Loïc Lagarde

Von Jérôme Faivre

Hochgeschwindigkeitszüge waren lange Zeit eine Sache der Europäer und Japaner. Doch nun haben verschiedene asiatische Länder ehrgeizige Bahnprojekte aufgelegt. Zu ehrgeizige?

Jetzt ist es offiziell: China ist Weltmeister in Sachen Hochgeschwindigkeitszüge. Seit 2013 besitzt das Reich der Mitte die weltweit grösste Infrastruktur mit mehr als 9000 Schienenkilometern; Europa bringt es zusammengerechnet auf 8000 Kilometer. Eine erstaunliche Tatsache, wurde doch die erste chinesische Linie erst 2007 eröffnet. Mehr noch als die Länge des Netzes imponiert deshalb die Bauzeit. China hat gerade mal sechs Jahre für etwas gebraucht, wofür in Europa und Japan Jahrzehnte geopfert wurden.

Shinkansen als Vorbild

Der erste Hochgeschwindigkeitszug der Geschichte kam in Japan zum Einsatz. 1964 wurde der Shinkansen auf die Reise geschickt. Der Eintritt in eine

neue Dimension: Der Zug wurde für Reisen zwischen Grossstädten zur ernsthaften Alternative zum Flugzeug. Der «Bullet train» braucht gerade mal drei Stunden zehn Minuten, um die 500 Kilometer zwischen Osaka und der Hauptstadt Tokio zu schlucken. Mit einer Reisezeit, welche die bisherige glatt halbierte, liess der Erfolg bei der Bevölkerung nicht lange auf sich warten: Der Shinkansen übertraf nach drei Jahren die 100-Millionen-Marke an Passagierinnen und Passagieren, nach zwölf Jahren knackte er die Milliardengrenze. Bei solchen Ergebnissen machten sich die japanischen Behörden bald einmal an die Erweiterung des Netzes. Und zwar durchdacht, indem sukzessive Etappen ausgebaut wurden. Zuerst mit einer Verlängerung der bestehenden Linien,

ab 1982 dann mit der Eröffnung neuer Strecken. Sechs grosse Linien durchqueren heute die Insel von Norden nach Süden und verbinden die grossen Städte miteinander. Nur die Inseln Okinawa und Hokkaido (Sapporo) verfügen über keine Hochgeschwindigkeitsbahn.

Die europäischen Länder folgten inzwischen ihrem eigenen Rhythmus. Als erste Linie auf dem alten Kontinent wurde 1978 die Direttissima zwischen Rom und Florenz eröffnet. Seither haben zahlreiche nationale Schnellbahnnetze halb Europa überzogen: Frankreich stützt sich auf den TGV, Spanien hat den AVE, Italien den «Frecciarossa», Deutschland den ICE. Zudem wurden einige Linien in Nachbarländern verlängert, so nach Belgien und in die Niederlande.

China unter Hochdruck

Auch wenn China bereits alle überrundet hat, ruht sich die Regierung nicht auf den Lorbeeren aus. Sie wurde von einem wahren High-Speed-Rail-Fieber ergriffen. Peking macht daraus sogar den wichtigsten Wachstumsmotor, der durch ein breites Entwicklungsprogramm und entsprechende Investitionen von jährlich mehreren Dutzend Milliarden Yuan unterstützt wird. Der ehrgeizige Plan: «Die High-Speed-Rail als Gangschalter benützen, um das Land zu modernisieren und zu urbanisieren und das chinesische Volk aus der Armut zu befreien.» Der Ausbau des HSR-Netzes geht denn auch in atemberaubendem Tempo vor sich. Bis Ende Jahr sind total 16000 Kilometer geplant, 2020 sollen es bereits mehr als 20000

2014 feierte der Shinkansen seinen 50. Geburtstag. Jedes Jahr benützen stolze 324 Millionen Reisende das japanische Hochgeschwindigkeitsnetz.

sein. Angesichts solcher Zahlen fragt man sich, ob die chinesische Regierung nicht Geschwindigkeit mit Grössenwahn verwechselt.

Sicher, ein Grossteil des Netzes beruht auf bestehenden Bahnlinien, die zu Schnellfahrstrecken umgerüstet werden. Zudem konnte China in grossem Ausmass von dem profitieren, was man Technologietransfer nennt: Fast alle in Betrieb genommenen Züge sind weitgehend vom japanischen Shinkansen, dem deutschen ICE von Siemens oder Zügen des kanadischen Herstellers Bombardier inspiriert. Doch das reicht nicht aus, um die kritischen Stimmen zum Verstummen zu bringen, die diesem pharaonischen Programm skeptisch gegenüberstehen – das zusätzlich von zahlreichen Korruptions-skandalen überschattet ist.

Ein Artikel in der «South China Morning Post», der grössten englischsprachigen Zeitung Hongkongs, hat bezüglich der Sicherheitsprobleme, die ein überstürzter Ausbau mit sich bringen kann, Öl ins Feuer gegossen. Der Autor des Artikels, Tom Yam, fragte sich, «inwiefern es gefährlich sein kann, in China einen Hochgeschwindigkeitszug zu nehmen». Seine Antwort ist alles andere als beruhigend: «Der ultraschnelle Bau der Linien, die Integration von Technologien unterschiedlichster Herkunft, die Qualität der verwendeten Materialien, die Wartung des riesigen nationalen Netzes... das alles sind heikle Punkte, die das forsche Vorgehen Chinas mit sich bringt. Niemals zuvor hat ein Land in so wenigen Jahren eine neue Technologie auf diesem Niveau eingekauft, ausgebaut, umgesetzt und genutzt.»

Ein weiterer heikler Punkt: die Wirtschaftlichkeit zahlreicher Linien. In den weniger entwickelten Provinzen berichten Medien über leere Züge. Sind die Schnellbahnen zu teuer, oder entsprechen sie zu wenig einem Bedürfnis? Die Frage bleibt unbeantwortet, trotz einer relativ positiven Beurteilung durch die Credit Suisse: «Hochgeschwindigkeitszüge [sind] zwar erheblich teurer als die in China hoch subventionierten «langsamen Züge», doch sind die Preise immer noch recht erschwinglich – mit dem durchschnittlichen Monatseinkommen eines Arbeiters können in China 24 Tickets für einen Hochgeschwindigkeitszug erworben werden, weltweit liegt der Durchschnitt bei 23 Tickets.» So oder so, wie die Energieexpertin Gail Tverberg in ihren Beobachtungen zu China schreibt, «bedrängen Hochgeschwindigkeitszüge viele Regionallinien – es ist zu befürchten, dass ein Teil

der Bevölkerung mittelfristig auf Langdistanzbusse umsteigen muss».

Südostasien spielt mit

Bis 2020 wollen auch Malaysia, Singapur, Vietnam und Thailand Hochgeschwindigkeitszüge in Betrieb nehmen. Doch in den meisten Fällen fehlen den Projekten noch klare Konturen. Ein typisches Beispiel ist Thailand. Die Regierung plant, in alle vier Himmelsrichtungen Linien zwischen der Hauptstadt Bangkok und den wichtigsten Städten beziehungsweise Tourismusdestinationen zu bauen. Wobei, wie der Ökonom Santitarn Sathirathai es ausdrückt, «es so gut wie sicher ist, dass die thailändische Regierung die geplanten Hochgeschwindigkeitszüge in den vorgesehenen sieben Jahren bauen wird». Im Gegensatz zu Europa und Japan verfügt Thailand nämlich nur über eine Stadt mit mehr als 600 000 Ein-

wohnern, die Hauptstadt Bangkok. Die Einzugsgebiete seien zu bescheiden, um Hochgeschwindigkeitszüge zu füllen. Zudem nehme die Komplexität wegen technischer Probleme wie dem Bau neuer, gerader Strecken für die hohen Tempi oder Tunneldurchstichen in Hügelländern deutlich zu. In einem Land, wo der regionale Schienenverkehr nicht gerade mit gutem Beispiel vorangeht, könnten sie zu Stolpersteinen werden.

Nach der Publikation des kritischen Berichts hat das Königreich seine Ziele sofort nach unten korrigiert. Es will nun in «mittelschnelle» – immerhin 250 km/h – Züge investieren, mit denen die Kosten tiefer gehalten werden sollen. Die Kehrtwende dient wohl dazu, potenzielle Investoren zu beruhigen. Sie zeigt aber auch, wie leichtsinnig mit einem Bauwerk dieser Grössenordnung umgegangen wird. ■

Alle einsteigen: Perron des Hochgeschwindigkeitszugs «CRH2C» im Bahnhof Peking.



Die Berge vor Augen

Warum nicht einmal statt im Intercity mit dem Velo ins Bündnerland fahren? Die Metropole hinter sich lassen, immer die Berge vor Augen. Mit dieser Vorstellung fahren wir los, auf eine Zweitagestour von Zürich ins Domleschg.

Text und Fotos: Hans Wyssmann



SCHWIERIGKEITSGRAD

Wir verladen unsere Velos nach Zürich und finden uns nach zwei 180-Grad-Drehungen am Limmatquai wieder, eingeklemmt zwischen Tramschienen und Hafenkran – und kommen gleich in Stress, wir Landeier. Beruhigt erspähen wir das Schild «Zum See» und teilen die Seepromenade bald mit morgendlichen Joggerinnen, Skateboardern und wellenhungrigen Surfern. Die Imbissstände werden vorgefahren, und das kleine, aber feine Kusenbad öffnet seine Pforten.

Ab Küsnacht ist die Herrlichkeit leider schon wieder vorbei.

Wir landen auf dem Velostreifen der Goldküstenstrasse. Die Sicht auf den See ist verbaut, und statt einer frischen Seebrise atmen wir die Abgase der uns überholenden Stadtjeeps ein. Nur in Meilen mit seiner Fähre nach Horgen kommt so etwas wie Fjordstimmung auf. Das nächste Mal würden wir uns wohl für die Veloroute 66 entscheiden, die dem Hang der Goldküste entlang verläuft.

Nach anderthalb Stunden erreichen wir Rapperswil. Eine kurze Rast am Hafen, dann geht es weiter an den Obersee. Welch ein Kontrast zur Goldküste! Die

Veloland-Schweiz-Route 9 führt uns durch das Naturschutzgebiet Wurmsbach mit dazugehörigem Kloster. Wir durchqueren Schilfgebiete, es riecht fein nach Holunderblüten.

Che bello – in Schmerikon treffen wir auf die mobile Cafébar «Baristalina». Verena Schweizer ist bei schönem Wetter mit ihrem «Piaggio Ape» an der Promenade anzutreffen. Der frische Espresso und ihre selbstgemachten Mandelgipfel sind eine Wucht.

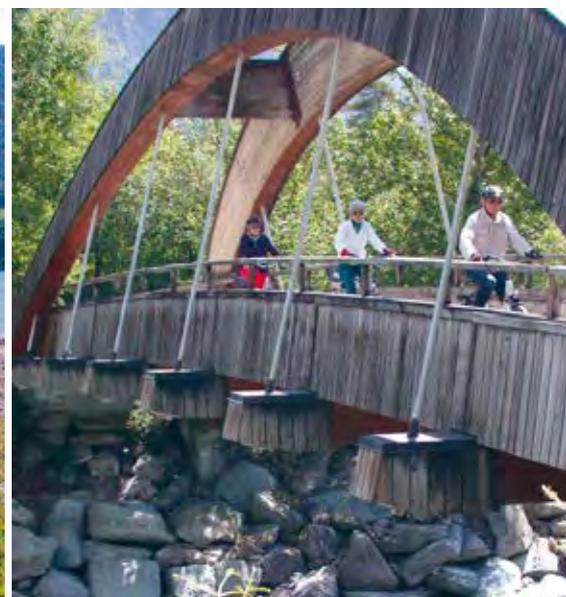
Durch die Linthebene sind wir auf Nebenstrassen unterwegs. Den Linthkanal sehen wir kaum, dafür haben wir freie Sicht auf die Glarner Alpen und die Churfürsten. Das Dröhnen der A13 ist ab hier ein immer wiederkehrender Begleiter.

Der früher legendäre Walensee-Stau ist seit 1987 passé – seit damals gibt es die Autobahn. Uns führt die Veloroute mal hoch über dem See, mal auf dem Uferweg. Eine Steigung von 25 Grad ist zu meistern, wir bleiben stur im Sattel sitzen. Der schöne Uferweg ist nicht ausgeschildert. So landen wir ab Unterterzen auf der Hauptstrasse. Noch vor Walenstadt, unserem Etappenziel, müssen wir einen Zuckerstoss zu uns nehmen. Immerhin, die Mandelgipfel von Frau Schweizer haben bis hierher gereicht.

Die Seepromenade in Walenstadt ist voller Leute, doch ausser ein paar Kindern wagt sich niemand in den See. Wir sind von 80 Kilometern gut aufgewärmt und geniessen die Abkühlung im Wasser. Das Hotel Seehof, unser Nachtquartier, liegt direkt am

Fahrt durch die Bündner Herrschaft. Hier reift der fruchtige Jeninser Blauburgunder.





V.l.n.r.: Die mobile Cafébar in Schmerikon. / Freier Eintritt ins Strandbad von Walenstadt. / Velobrücke über die Landquart.

Seeufer. Es ist ein traditionsreiches Haus, das seit 1873 seinen Namen trägt. Im Jahr 1910 kauften die aus Südtirol stammenden Brüder Giuseppe und Virgilio Biasi das Hotel. Der heutige Eigentümer führt es in der vierten Generation. 2014 gewann das Hotel den «Prix Bienvenue» von Schweiz Tourismus als eines der 100 freundlichsten Hotels. Wir geniessen die regionale Küche – nach dem anstrengenden Velo-programm haben wir einen Bärenhunger.

Das reichhaltige Frühstück rüstet uns für die zweite Etappe. Der Seen-Route von Veloland Schweiz folgen wir bis Sargans. Jetzt haben wir die Bündner Berge vor Augen, links schauen wir ins Liechtensteinische. Wir kommen auf den Dammweg, der Rhein zu unserer Linken, schön zersetzt mit Steinbänken, und spüren den Föhn im Gesicht. Ein strammer Gegenwind – Pech gehabt.

Einer der Höhepunkte der Tour ist die Bündner Herrschaft, die Weinstube Graubündens. Richtung Jenins steigt die Strasse kräftig an. Das malerische Dorf inmitten von Rebbergen ist der Mühe wert. Die Weindegustation müssen wir leider verschieben.

Wir umfahren Landquart und treffen nach Zizers wieder auf den Rhein... und auf die A13. Über Chur ragt der Dreibündenstein, rechts sehen wir die graue Wand des Calanda, der dem Bier seinen Namen gegeben hat. Chur lassen wir links liegen. Auf der anderen Seite des Rheins liegt Felsberg, der Wohnort von Bundesrätin Widmer-Schlumpf. Dann taucht Domat/Ems mit seinem Golfplatz und der Blocherschen Ems-Chemie auf. Jetzt folgt der längste Aufstieg der Tour bis Rothenbrunnen. Oben werden wir mit einem prächtigen Ausblick auf die Auen des Hinterrheins belohnt. Wir werfen einen Blick auf das trutzige Schloss Rhäzuns, auch es im Besitz der Familie Blocher, bevor wir unsere Fahrt Richtung Domleschg fortsetzen. Hier öffnet sich uns eine eindruckliche Kulisse. Links das Domleschg mit seinen Burgen und Schlössern, geradeaus das Muttnerhorn und rechts das Wahrzeichen der Gegend, der knapp 3000 Meter hohe Piz Beverin. Wir haben die Wahl, dem Rhein zu folgen, der hier in einem korrigierten, geraden Bachbett verläuft, oder in die Dörfer des Domleschgs hochzusteigen. Wir entscheiden uns für

die schweisstreibende Variante und überwinden die 150 Höhenmeter nach Tomils.

In Almens sehen wir vom Restaurant Landhus aus das Schloss Rietberg, im dem der ehemalige SP-Nationalrat Andrea Hämmerle wohnt, dieser unermüdlige Kämpfer für die Alpen-Initiative. So treffen wir nach Widmer-Schlumpf und Blocher auf den dritten Politprominenten. Die Konkordanz bleibt dabei schön erhalten.

Thusis ist das Zentrum der Viamala-Region. Hier wurden einst die Pferde der Fuhrwerke und Kutschen gewechselt, bevor man die steile und exponierte Strasse durch die Viamala in Angriff nahm. Der heutige, für das Bündnerland hohe Ausländeran-

teil von 30 Prozent, davon über 40 Prozent Portugiesen, zeigt, von wo die Wertschöpfung der Region stammt: vom (Strassen-) Bau und vom Tourismus.

Von Thusis aus führt die Graubünden-Route weiter durch die Viamala, in den Rheinwald und über den San Bernardino ins Misox bis hinunter nach Bellinzona. «Steigt 1360 Meter auf 46 Kilometer» informiert uns das Schild der Veloroute am Dorfausgang. Wir sind froh, ist die zweitägige Velotour hier für uns zu Ende. Zufrieden steigen wir aus dem Sattel und lassen uns im «Weiss Kreuz» Capuns – eine Bündner Spezialität aus von Lattichblättern umwickeltem Spätzliteig – zu einem Jeninser aus der Bündner Herrschaft schmecken. ■

Nützliche Informationen

Route: Zürich–Walenstadt (80 km, ca. 7 Std. inkl. Pausen), bis zum Walensee ist die Route vorwiegend flach; Walenstadt–Thusis (80 km, ca. 8 Std. inkl. Pausen), hügeliges Gelände, letzter Abschnitt bergig. VCS-Velokarten Zürich (6) und Sarganserland Walensee–Chur (13), 1:60 000, www.velokarte.ch

Rückreise: Ab Thusis im Stundentakt via Chur zurück nach Zürich, www.sbb.ch

Übernachten/Gastronomie: Cafébar in Schmerikon, www.baristalina.ch; Hotel Seehof Walenstadt, www.seehof-walenstadt.ch; Hotel Weiss Kreuz Thusis, www.weisskreuz.ch; Restaurant Landhus Almens, www.landhus-almens.ch

AUSRÜSTUNG FÜR CITYFLITZER

Veloplus ist die Nr. 1 für Velozubehör in der Schweiz.



JETZT VELOCLINIC TERMIN BUCHEN!



VELOWELTEN

Läden in: Basel, Emmenbrücke, Ostermündigen, St. Gallen, Wetzikon, Zürich.



VELOHANDBUCH

Jetzt gratis bestellen! Alle Produkte vom Veloplus Team getestet.



WWW.VELOPLUS.CH

Über 30 000 Produkte online verfügbar. Auch als App erhältlich.

VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

rocket design

VCS-Magazin 2015 Terminplan für Inserate

Ausgabe	Insertionschluss	Erscheinungsdatum	
3/2015	04.05.2015	04.06.2015	Ferien/Reisen
4/2015	10.08.2015	10.09.2015	
5/2015	12.10.2015	12.11.2015	

Auskünfte und Bestellungen:

VCS-Magazin, Inserate,
Aarberggasse 61, Postfach 8676,
3001 Bern



© Susanne Troxler

Kontakt:

Markus Fischer, Tel. 031 328 58 38,
inserate@verkehrsclub.ch

Für Mensch
und Umwelt

VCS

solarspar

Die Klimaschützer

Solarstromverkauf

Wir produzieren sauberen Solarstrom extra für Sie. Unsere besonnten Photovoltaikanlagen stehen bereit. Bestellen Sie jetzt Solarspar-Solarstrom zum Sensationspreis.

Solarspar
Bahnhofstrasse 29
4450 Sissach
Tel. 061 205 19 19
Fax 061 205 19 10
info@solarspar.ch
www.solarspar.ch

In der Pichoux-Schlucht sprudelt das Wasser im Überfluss. / Einer der Bio-Bauernhöfe auf der Wanderung.



Unsere kleine Farm im Jura

Von Jérôme Faivre

Der Bus im Bahnhof Moutier wird jeden Moment losfahren. Unser Ziel ist Souboz, Ausgangspunkt einer zweitägigen Wanderung durch die Gegend rund um die Pichoux-Schlucht, wo es viel zu sehen gibt.

Gemütlich sitzen wir im Bus und nehmen den Prospekt aus dem Rucksack, auf dem die Bezeichnung Pichoux erklärt wird: «Der Name bedeutet 1000 Quellen. Tatsächlich gibt es in dieser von der Sonne geschaffenen Schlucht eine eindruckliche Zahl von Quellen, aus denen das Wasser der Kalkfelsen an Regentagen hervorschießt.» Regen? Kein Thema. Bereits jetzt, um neun Uhr morgens, strahlt die Sonne vom Himmel und verspricht ein traumhaftes Wochenende.

Gut gelaunt machen wir uns auf den Weg. Der Ausflug ist sorgfältig organisiert von «Les chemins du bio», einem Verein von Biobauern, die im Jura Pauschalwanderungen anbieten. Die erste Etappe ist vielversprechend. Etwas mehr als eine Stunde folgen wir einem steinigen, von Pinien gesäumten Pfad. Dann überqueren wir Weideland und geniessen mehr und mehr die frische Höhenluft. Auf knapp 1000 Metern erreichen wir den völlig abgelegenen Bauernhof

«La Belle Etoile». Die Pächter Selina und Jean-Marc Droz bringen uns zum Picknickplatz am Ende einer Waldweide, die es ins Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung geschafft hat. Auf dem Weg dorthin machen wir Bekanntschaft mit einer kleinen Ziegenherde, alles «Nera Verzasca», eine von Pro Specie Rara geschützte Rasse. Inmitten einer Grand-Canyon-Kulisse packen wir unser Mittagspicknick aus, das unsere Gastgeber liebevoll aus lokalen Bioprodukten zusammengestellt haben.

Nach dem Kaffee geht es weiter zum Bauernhof «Soulce-Soleil», wo wir den Abend und die Nacht verbringen werden. Zwischen den beiden Höfen mit den strahlenden Namen «Schöner Stern» und «Sonne» eine malerische Landschaft: zunächst eine Reihe hübscher Hügel, gefolgt von einer wild anmutenden Bergkrete. Wir legen Kilometer um Kilometer zurück, ohne dass es uns langweilig wird. Nach einem kurzen Abstieg sind wir in Soulce.

Ein 240-Seelen-Dorf, durch das ein Flüsschen namens Folpotat fliesst. Der alte Wasserkanal, eine ehemalige Mühle, Orchideen in allen Farben... Kämen wir aus Hollywood, würden wir hier die neue Staffel der Kultserie «Unsere kleine Farm» drehen.

Nach einer ruhigen Nacht bewirten uns unsere Gastgeber mit einem üppigen Frühstück. Der Vormittag steht ganz im Zeichen der Geselligkeit. Dann sind wir wieder unterwegs und folgen dem Weg querfeldein ins Nachbardorf Undervelier, wo uns die Besitzer des Bauernhofs «Les Neufs Prés» in Empfang nehmen. Vorher machen wir noch einen Abstecher zur «Grotte de Sainte-Colombe» ganz in der Nähe von Undervelier, die von den Jurassiern auch

als Klein-Lourdes bezeichnet wird. Die Grotte ist Wallfahrtsort für Kranke. Die Legende besagt, dass sich die heilige Kolumba von Sens, geschützt von einem Bären, in die Grotte flüchtete, um vom Quellwasser zu trinken.

Damit wir den Panoramablick oberhalb der Schlucht von Pichoux geniessen können, müssen wir noch etwas Höhe gewinnen. Am Nachmittag nehmen wir Schritt für Schritt die 500 Höhenmeter bis zum Aussichtspunkt in Angriff. Der Weg hoch über der Schlucht ist von einer Schönheit, die nur ein Schriftsteller der Romantik beschreiben könnte. Für unsereins bleibt nur zu sagen, dass dieser Moment die Krönung einer abenteuerlichen Wanderung mit vielen Entdeckungen und Begegnungen ist. ■

Nützliche Informationen

Zweitägige Wanderung «Le chemin des Gorges». Zur Wanderung gehört der Besuch von biologisch geführten «Gast-Höfen» inklusive Abendessen, Frühstück und Mittagspicknick (Knospe-Produkte).

www.lescheminsdubio.ch



Der Anton aus Tirol

Text und Fotos: Stefanie Stäuble

Eine Bahnreise durchs grenznahe Österreich, wo uns Schlutzkrapfen, die Krimmler Wasserfälle und natürlich Kaiser Franzl erwarten.

Soeben haben wir im «Transalpin»-Zug, der Zürich seit Dezember 2013 täglich mit Graz verbindet, die Grenze nach Österreich passiert. Ohne umzusteigen, erreichen wir nach fünfeinhalb Stunden Saalfelden, wo gerade die Weltmeisterschaft im Four cross (irgendetwas Wildes auf dem Mountainbike) statt-

findet. Gut also, können Velos im «Transalpin» mitgeführt werden. Die Hotelbesitzerin mag all ihre Gäste: die Mountainbiker, die mit ihren Helmen mit Visier wie Wespen aussehen, ebenso wie die Wandergäste, die hier Ruhe suchen. Die Downhillstrecke hinter ihrem Haus empfindet sie als spannenden Kontrast

zum heimeligen Bergambiente. «Wichtig ist bloss, dass man die 420 Kilometer Wanderwege in unserer Region von den Bike-trails trennt», meint sie entspannt. Derweil rutscht ein Dreikäsehoch auf allen Vieren durch die Hotellobby, der von seiner Mutter Anton gerufen wird. Ein echter «Anton aus Tirol» also,



Der historische Dampfzug der Zillertal-Bahn begeistert nicht nur Kinder. / Auf dem Gerlos-Pass, der das salzburgische Oberpinzgau mit dem Tiroler Zillertal verbindet.

wie ihn DJ Ötzi in seinem berühmten Gassenhauer besingt? Die Mutter lacht. «Genaugenommen sind wir hier noch im Salzburgerland. Das Tirol beginnt erst ein paar Kilometer weiter.»

Urchig ist es trotzdem hier. Man sagt noch ungeniert «Grüss Gott». Die weiblichen Hotelangestellten tragen Dirndl und die Bauernhöfe Glockentürme, jede mit ihrem eigenen, charakteristischen Klang. So rief man zu Zeiten, als es noch keine Handys gab, die Feldarbeiter zu Tisch. Zu guter Letzt ist das Taxi, das uns vom Hotel zurück zum Bahnhof Saalfelden bringt, mit «Foaschui» (Fahrschule) beschriftet.

Vom nächtlichen Gewitter

habe ich in meinem duftenden Arvenholz-Zimmer nichts mitbekommen. Arvenholz soll ja nachweislich die Herzfrequenz senken; bei mir hat's offensichtlich genützt. In Zell am See, der nächsten Haltestelle des «Transalpin» hinter Saalfelden, bestiegen wir an diesem strahlenden Morgen die Pinzgauer Lokalbahn (SLB). Die marode Regionalbahn wurde 2008 in einer Nacht- und Nebelaktion von einem privaten Bahnunternehmen vor dem endgültigen Aus gerettet und verbuchte seither viele Erfolge: Die private Schmalspurbahn konnte ihre Kundschaft mit jährlich einer Million Passagieren mehr als verdoppeln. Und sie befährt die 53 Streckenkilometer im Halbstundentakt – mit gerade mal 53 Angestellten.

Wir befinden uns jetzt im Gebiet des Nationalparks Hohe Tauern, mit 1836 km² der grösste Nationalpark der Alpen, der sich bis zum höchsten Berg Österreichs erstreckt: dem Grossglockner

auf 3798 Meter ü M. Da wir nicht hochalpin ausgerüstet sind, fahren wir weiter bis zur Endstation Krimml und nehmen von dort den Postbus zum weltbekannten Wasserfall, dem fünfthöchsten der Welt. Als sie an den Niagara-Fällen gewesen seien, habe seine Frau gesagt, «unsere Krimmler Wasserfälle gefallen mir aber besser», erzählt uns ein Einheimischer. Das scheint auch anderen so zu gehen: Auf unserem Spaziergang zum feuchten Naturspektakel, das wissenschaftlich nachgewiesen gegen Asthma und Allergien hilft, treffen wir viele Gäste aus dem arabischen Raum an. Der Nahe Osten ist im Tirol ein wachsender Markt.

Im Bus, der uns

über den Gerlos-Pass hinüber ins Zillertal bringt, sitzen hinter uns zwei Schweizerinnen, die ihrem Idol, dem Zillertaler Volksmusiker Marc Pircher, nachgereist sind. Sie sind von der Aussicht ebenso begeistert wie wir (nur beim Musikgeschmack unterscheiden wir

uns). Touristen aus dem Nahen Osten sehen wir keine mehr. Das Zillertal ist eher bei den deutschen und holländischen Gästen beliebt, die sich an diesem warmen Tag den Schweiß von der Stirn wischen. Im charmanten Örtchen Stumm, der zweitkleinsten Gemeinde des Zillertals, stehen wir bewundernd vor dem 1550 erbauten Schloss, das sich heute im Besitz der Familie Klatten befindet. Wir ziehen den Hut vor der mutigen Unternehmerin und BMW-Erbin Susanne Klatten, die ihren Liebhaber, einen Schweizer Heiratsschwindler, anzeigte, anstatt sich weiter von ihm erpressen zu lassen. Hier gibt's eben nicht nur Sisi und Franzl, sondern auch spannenden Tratsch aus der Jetztzeit. Im Landgasthof Linde gleich neben dem Schloss begrüsst uns Hannes Ebster, Chefkoch und Besitzer des Hauses in sechster Generation, mit kehligen «Ch»-Lauten. Sein Ur-Ur-Urgrossvater Josef Ebster kämpfte von 1805 bis 1809 mit dem österreichischen

Freiheitskämpfer Andreas Hofer gegen die Bayern und Franzosen. Was für ein edler Stammbaum! Und kochen kann er auch.

Mayrhofen ist das touristische Zentrum des Zillertals. Man kann den Rummel meiden – etwa wie wir tagsüber die Bergbahnen des Ortes benutzen und die Nacht etwas ausserhalb verbringen. Auch die Zillertaler trennen die Actionsportlerinnen von den Genusswanderern und Familien: Die Heissblütigen nehmen die Gondel auf den «Actionberg Penken», die Gemütlichen besteigen die Seilbahn auf den Ahorn. Der einheimische Extrembergsteiger Peter Habeler soll über diesen Berg gesagt haben, seine Spitze sehe aus wie jene des Mount Everest. Er habe denn auch auf dem Ahorn fleissig geübt, bevor er zusammen mit Reinhold Messner erstmals den Mount Everest ohne künstlichen Sauerstoff bestieg.

Am Bahnhof Mayrhofen begegnen wir Sisi und Franz Joseph beziehungsweise ihren Namen

auf einer Gedenktafel, weil sie hier zu Besuch waren. Es heisst, der Franzl habe liebend gerne Tafelspitz gegessen, die österreichische Variante des Siedfleisches; den habe er jedoch dermassen heruntergeschlungen, dass seine Gäste oft mit leerem Magen nach Hause gingen, weil sie nichts mehr essen durften, nachdem der Kaiser fertig war. Das ergeht uns nicht so: Die traditionellen Häuser legen viel Wert auf eine gute Küche, sodass wir bei so viel delikat zubereiteten Schlutzkrapfen, Kaiserschmarrn und Topfenknödeln den Gurt nach ein paar Tagen ein Loch weiter machen müssen. Am Bahnhof wartet der historische Dampfzug D212 der Zillertal-Bahn auf uns, der vom Alter her – er ist fast hundert Jahre alt – fast besser in K.u.K.-Zeiten passt als ins Heute. Dafür entspricht sein schwarzer Rauch wohl nicht mehr ganz den aktuellen Umweltauflagen. Die Holzabteile haben für unsere Verhältnisse liliputanische Masse – man war wohl vor hundert Jahren nicht nur von der Grösse

Nützliche Informationen

Hin-/Rückreise: Zürich täglich ab 8.40 Uhr, Saalfelden an 14.08 Uhr, Zell am See an 14.19 Uhr (seit Dezember 2014 verkehrt in diesem Zug neu einer der beliebten Panorama-Wagen der SBB). / Jenbach ab 9.04 Uhr alle zwei Std. nach Innsbruck (Dauer 20 Min.); Innsbruck ab 7.40 Uhr alle zwei Std. nach Zürich (Dauer 3 Std. 40 Min.).

Regionalverkehr: www.pinzgauer-lokalbahn.info, www.postbus.at (Krimml Bahnhof -> Krimml Wasserfälle); ab Krimml gibt es eine Linie des SVV (673/671) über den Gerlos-Pass ins Zillertal, mit Umsteigen in Königsleiten auf die Linie 4094 von Christophorus: www.svv-info.at, www.vvt.at, www.christophorus.at, www.zillertalbahn.at

Übernachten/Essen: Landhotel Rupertus, Leogang (Nachbarort von Saalfelden), www.rupertus.at; Das Posthotel, Zell im Zillertal, www.dasposthotel.at; Landgasthof & Hotel Linde, Stumm im Zillertal, www.landgasthof-linde.at; Restaurant Postwirt, Mayrhofen, www.neue-post.at/restaurant-postwirt.html.

Die Reise wurde unterstützt von SBB, Österreich Werbung und ihren Partnern.

her kleiner, sondern auch vom Bauchumfang.

Die einstündige Reise nach Jenbach im historischen Dampfzug macht zwar Spass, ist aber eine Herausforderung für unsere Lungen, die sich Kohleheizungen einfach nicht mehr gewohnt

sind. Als wir in Jenbach einen modernen Zug nach Innsbruck besteigen, von wo uns der Railjet der Österreichischen Bundesbahnen zurück nach Zürich bringt, landen wir wieder in der Gegenwart. ■

Die Ortschaft Stumm mit dem «schönsten Dorfplatz Tirols». / Die Krimmler Wasserfälle sind weltweit die Nummer 5.



FRANTOUR

Die Nr. 1 für Frankreich

Paris

Euro-Rabatt
inklusive

ab CHF
255.-



Preis pro Person inklusive:
Reise im TGV Lyria 2. Klasse + 1 Nacht mit Frühstück + Seine-Schiffsrundfahrt

TGV Lyria

Gültigkeit: 1.4.-30.6.15. Preisbeispiel im Hotel Villa du Maine** und Fahrt im TGV Lyria von Bern, Basel oder Zürich

In Ihrem Reisebüro oder online auf www.frantour.ch

Gartenmöbel

aus Schweizer Lärchenholz

Handwerkstatt Marcel Pletscher • Hünigengasse 7 • 3237 Brüttelen • Telefon 032 313 52 71 • www.handwerkstatt.ch

Wander- und Trekkingreisen

Rumänien: Vielfalt der Natur in Südosteuropa -Trekking in den Karpaten, Wandern in Siebenbürgen, Naturbeobachtungen im Donaudelta.

Marokko: Grandiose Landschaften vom Hochgebirge bis zur Sandwüste, eine reiche Kultur, Menschen mit grosser Herzlichkeit

Azoren: Wanderparadies mitten im Atlantik - Vulkankuppen, Kraterseen, Steilküsten, Wal- und Deflinbeobachtung.



Rumänien:

Karpaten und Donaudelta 15.—25. Juli 2015
Siebenbürgen und Donaudelta 28. Sept—9.Okt. 2015

Marokko:

Rote Dörfer im Hohen Atlas Pionierreise zum
Einführungspreis 3.—17. Okt. 2015
Fes, Dünen und Marrakesch 7.—20. Nov. 2015
Sand, Steine und Sterne 14.—28. Nov. 2015

Azoren:

Grüne Perlen im Atlantik 4.—16. Okt. 2015

Rickli Wanderreisen

Matthias Rickli, Biologe
Grossartige Naturerlebnisse - behutsam reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30

www.ricklireisen.ch

- Integrierte Ladebuchse
- 2 Jahre Garantie
- Verschiedene Modelle / Kapazitäten
- Bezugsmöglichkeit über Ihren Partner des Vertrauens



+41 62 721 82 82 - www.swiss-point.ch

VCS-Magazin 1/2015

Berner Oberland mit 36 Volt

Mit Interesse habe ich das VCS-Magazin durchgeschaut und viel Spannendes erfahren. Aber: Das Foto auf Seite 29 ist auf keinen Fall unsere schöne Panoramabrücke!

Gertrud Keller-Kaufmann, Gunten



© swiss-image.ch/Matthias Nütt

Hier das richtige Bild der Hängebrücke, die Sigriswil mit Aeschlen verbindet.

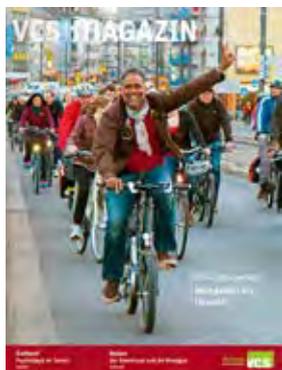
VCS-Magazin 1/2015

Rat vom Veloprofi

Dem «Rat vom Veloprofi» zur Verhinderung von Unfällen kann ich nicht vertrauen, wenn die meisten der Angefragten den Helm als erstes Wort in den Mund nehmen. In Ländern mit hohen Helmtragquoten, z.B. den USA, ist die Sicherheit der Radfahrenden besonders tief, und in Ländern mit tiefen Helmtragquoten, z.B. Niederlande und Dänemark, besonders hoch. Das kommt daher, dass es vor allem der Anteil des Veloverkehrs ist, der die Sicherheit der Velofahrer beeinflusst.

In der Schweiz hat sich die Velonutzung bei Jugendlichen und Kindern in den letzten 20 Jahren halbiert. Ich bin überzeugt, dass die nervenden Helmappelle einen Anteil daran haben, auch wenn der Effekt durch Smartphones wohl grösser ist. Es wird suggeriert, Velofahren ist gefährlich, du brauchst einen Helm zum Überleben und bist ein Trottel, wenn du keinen trägst. Dabei ist das Gegenteil der Fall.

Theo Schmidt, Steffisburg



Das Titelbild widerspricht dem Inhalt. Ich finde es traurig, mehr Fahrer ohne Helm zu sehen als solche mit Helm. Die auf Seite 11 veröffentlichten Ratschläge für mehr Velosicherheit sind somit wohl überflüssig.

Silvio Soldan, per E-Mail

Anmerkung der Redaktion: Beim Coverbild handelt es sich um eine Velodemo. Wir haben kein Foto gefunden, auf dem alle Teilnehmenden einen Helm tragen. In anderen europäischen Ländern wird viel weniger Helm getragen als in der

Schweiz, weshalb wir auch im Dossier der aktuellen Ausgabe teilweise auf Fotomaterial ohne Velohelme zugreifen mussten.

VCS-Magazin 1/2015

1 Thema, 2 Meinungen

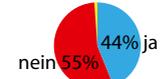
Ich unterstütze die Ansicht von Herrn Thomas voll und hoffe, dass in der Umfrage ein grosser Teil der Leserschaft entsprechend Stellung nimmt: E-Bikes sind gefährlich für die Fahrenden selber, für Fussgänger und Velofahrer, da sie schnell und schwer sind und in den für diese reservierten Bereichen nichts zu suchen haben. Ich beobachte immer wieder, dass E-Biker auch auf für den Autoverkehr auf 30 km/h beschränkten Strassen mit 40 bis 45 km/h unterwegs sind, die langsamen Fahrräder auf der Autospur überholen und, wenn es stockt, schnell auf die Velospur oder aufs Trottoir wechseln. Die Kolumne von Frau Steinmann ist keine wirkliche Auseinandersetzung mit der Problematik. Es braucht kein politisches Schönreden, sondern klare Regeln und entsprechende Bussen.

Julia Stiefel, Bern

Ergebnis der Abstimmung:

E-Bikes bis 45 km/h – zu gefährlich für unsere Strassen?

Weiss nicht 1%



Leserfoto



Wo ist bei diesem Verkehrsabschnitt in Zofingen die Verkehrssicherheit? Habe beinahe eine Velofahrerin auf dem Fussgängerstreifen angefahren deswegen.

Peter Schärer, per E-Mail



Viva l'Italia!

Markus Ruff, per E-Mail

Stephan Steiner

«Jeder Handgriff muss sitzen»

Im SBB-Industriewerk in Olten werden Züge revidiert und repariert. Jeder Handgriff muss sitzen, sonst wird es rasch sehr teuer.

«Die SBB-Werkstätten sind meine Welt. Seit neun Jahren bin ich Bereichsleiter Fahrzeuge und Instandhaltung Personenwagen im SBB-Industriewerk in Olten – ein Kompetenzzentrum für Reparaturen und Revisionen an Reisezugwagen der Bahn. Olten ist die grösste Instandhaltungsanlage der SBB. Ich habe Kosten- und Budgetverantwortung, führe 220 Mitarbeitende, bin für die Sicherheit und Qualität zuständig, mache die Einsatzpläne und führe auch Besuchergruppen durch das Werk. Ausgestattet mit Sicherheitswesten und Schutzbrillen, wartet gerade eine Gruppe von rund drei Dutzend Personen am Eingang. Die Sicherheitsvorschriften wirken auf die Leute im ersten Moment manchmal etwas übertrieben; beim Rundgang durch die Werkstätten ändert sich dies jedoch rasch. Die Besucherinnen und Besucher sind meist ziemlich beeindruckt von den fast endlos grossen Hallen voller Reisezugwagen, von den Geleisen und Maschinen. Vertraute Objekte, doch halt: «Hatte nicht der Panoramazug eine andere Farbe?» «Warum ist das Dach der Zürcher S-Bahn nach oben gehoben worden?» Das sind so typische Fragen. Meine Antwort auf letztere: Momentan durchläuft die S-Bahn Zürich ein sogenanntes Refitprogramm und erhält dabei eine Klimaanlage, was den Reisekomfort massiv steigert – doch eigentlich ist es ein Wahnsinnsluxus, denn damit wird viel mehr Energie verbraucht.

Wir revidieren hier etwa 500 Wagen pro Jahr: Stossdämpfer, Bremszylinder, Radsätze – alles wird kontrolliert und bei Bedarf ersetzt oder geflickt. Nicht mehr lieferbare Ersatzteile stellen wir teilweise selber her. Die rund 800 Angestellten bringen etwa 20 verschiedene Berufe mit, darunter Mechaniker, Schlosser, Elektriker, Maler oder Lackierer. Darunter gibt es einige Frauen, ihr Anteil am gesamten Werkstattpersonal beträgt aber leider nur etwa fünf Prozent. An einem Waggon arbeiten vier bis sechs Leute. Sie erneuern Schriftzüge, lackieren Wagen, bringen WC-Anlagen und Klimageräte auf Vordermann. Ist nach rund sieben Arbeitstagen ein Produktionsschritt erledigt, «rutscht» der Eisenbahnwagen auf den Schienen nach hinten, für den nächsten Schritt. Momentan werken wir öfter im Schichtbetrieb, denn 80 Wagen werden voll aufgewertet – unser CEO Herr Meyer möchte, dass alle Fahrgäste sitzen können, das wird heute von der SBB erwartet. Auch Lärmsanierungen stehen auf dem Plan; leisere Fahrgestelle etwa bei Güterzügen sind für die Anwohnerinnen und Anwohner eine Wohltat für gequälte Ohren.

Alle 1,2 Millionen Kilometer, nach ungefähr vier Jahren also, geht eine moderne Zugkomponente in Revision.



© Anja Wuthrich

Nach einer Woche verlässt sie die Werkstätte in Olten wieder, bereit, weitere Jahre lang tadellos zu funktionieren. Für jeden einzelnen Revisionschritt liegt ein genaues Protokoll vor. Das muss so sein, denn hier geht es um viel Geld und vor allem um die Sicherheit. Die Revision eines Waggons ist sehr teuer, je nach Typ zwischen 80 000 und 320 000 Franken. Deshalb wird hier eine pikkefeine Ordnung – wie übrigens auch die Schutzvorrichtungen – grossgeschrieben. Neben den werterhaltenden Massnahmen nehmen wir auch Modernisierungen an den Fahrzeugen vor, um die Lebensdauer zu erhöhen. Jeder Handgriff muss sitzen. Wenn ein Mitarbeiter zum Beispiel nicht in Fahrtrichtung steht, bedient er die Lenkung der Fernsteuerung in die falsche Richtung – das gibt die kostspieligsten Schäden.

Auch nach meinem x-ten Rundgang finde ich die Einblicke in die Arbeitssituation unserer über 800 Mitarbeitenden aus mehr als 20 Nationen beeindruckend. Es sind Einblicke in die immense Hintergrundarbeit – Arbeiten zwischen traditionellem Handwerk und modernster Technik –, die einen zuverlässigen öffentlichen Verkehr gewährleisten.»

Anja Krussse

VCS-Hausrat- und Privathaftpflichtversicherung

Und wie ist
Ihr E-Bike versichert?



Schnell und einfach zur Offerte:
– per Telefon **031 328 58 21** oder
– via Internet www.vcs-versicherung.ch

Für Mensch
und Umwelt

VCS

Auch in Obwalden klemmt's

Von Elsbeth Flüeler

Die nationale Velo-Initiative, vorgestellt auf Seite 7 dieses Hefts, hat ein verkehrspolitisches Übel im Visier: Landauf, landab klaffen in der Velo-Infrastruktur Lücken. In den Kantonen beackern die VCS-Sektionen das Thema seit Jahr und Tag, so auch in Ob- und Nidwalden.

Auf Initiative des VCS Ob- und Nidwalden haben sich in Obwalden Velointeressierte aus Politik und Organisationen getroffen. Entstanden ist aus den regen Diskussionen der Plan, die konkreten Schritte der Kantonsbehörden zur Veloförderung kritisch zu begleiten und Druck

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. 071 642 19 91

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. 004232325453

Alle Regio-Seiten des Magazins:
www.verkehrsclub.ch/sektionen

zu machen. Damit endlich etwas passiert und nicht weitere wertvolle Zeit ungenutzt verstreicht!

Denn es fehlt nicht etwa an einem Radwegkonzept. Dieses wurde bereits 1996 vom Obwaldner Kantonsrat genehmigt. Seither ruht es in den Schubladen der Verwaltung; die Umsetzung vorgesehener Massnahmen wird laufend versprochen – und gleich wieder zurückgestellt. Gelder, die in die Infrastruktur des Veloverkehrs fliessen müssten, werden umgeleitet, Priorität genießt der Strassenausbau. So etwa fehlt nach wie vor ein Radweg Sarnen–Kerns oder von Sarnen nach Kägiswil und weiter nach Alpnach. Und zwischen Sarnen und Wilen bräuchte es ihn umso mehr, seit alle Oberstufenschüler/innen nach Sarnen müssen.

Erst seit Sommer 2014 ist wieder etwas Schwung in die Sache gekommen. Die Kantonsräte Christoph Amstad und Urs Keiser (beide CVP) fragten beim Re-

gierungsrat nach, wie der Kanton die Anliegen der Velofahrerinnen und -fahrer zu berücksichtigen gedenke. Ihre Interpellation wurde von einer Ratsmehrheit unterschrieben.

Es läge ja auch im ureigenen Interesse der politisch Verantwortlichen, dem Veloverkehr den Weg zu ebnen. Jährlich legen die Obwaldner Verwaltungsangestellten und Behördenmitglieder zwei Millionen Pendlerkilometer zurück, fast 5000 Kilometer pro Jahr und Person also. Würden sie vermehrt in die Pedale treten, wäre nicht nur etwas für die eigene Gesundheit, sondern auch einiges für die Umwelt getan.

Besser, aber längst nicht gut Nidwalden steht, was das Radwegnetz betrifft, zwar etwas besser da. Es ist weitgehend realisiert, hat aber einige hochgefährliche Lücken, wie etwa beim Dorfeingang von Beckenried oder beim Chabisstein, an der

Grenze zu Obwalden. Der VCS vermisst ein klares Bekenntnis zur Förderung des Langsamverkehrs. Denn mit einem Motorisierungsgrad von mehr als 600 PW pro 1000 Einwohner/innen liegt Nidwalden weit über dem Schweizer Durchschnitt. Im Alltagsverkehr werden 79,4 Prozent der Wege mit dem Auto zurückgelegt, nur gerade 6,4 Prozent mit dem Velo oder zu Fuss.

Von einer Verkehrspolitik, die auf die Umwelt Rücksicht nimmt, sind wir noch weit entfernt. Wir brauchen mehr und sicherere Wege für den Fuss- und Veloverkehr, ganz besonders innerorts, sowie Möglichkeiten, das Velo komfortabel zu parkieren. Das A und O bleibt dabei der politische Wille von Gemeinden und Kantonen, mit dem Klimaschutz im Kleinen Ernst zu machen. ■

www.vcs-ownw.ch: Aktuelles – Daten – Hintergründe zur Verkehrspolitik in den Kantonen Ob- und Nidwalden.



Abruptes Ende: Der Fuss- und Radweg von Alpnachstad in Richtung Stansstad auf der Höhe «Bachmättli».

© Kurt Lischer

VCS boutique

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



Wetterschutz-Jacke Schöffel Easy

Leichte und multifunktionelle Jacke aus wind- und wasserdichtem, atmungsaktivem Material. Die Jacke kann in der Innentasche klein verpackt werden.

Wetterschutz-Jacke Easy **MEN** | 189.–

Grössen: 48 • 50 • 52 • 54 • 56
8032.Y6 tango red | **8032.K3** dress blue
8032.L1 schwarz

Wetterschutz-Jacke Easy **WOMEN** | 189.–

Grössen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
7632.C2 black | **7632.J8** festival fuchsia
7632.J9 spring bouquet



Rucksack Osprey Kestrel

Die AirScape-Rückenplatte ermöglicht beste Lastverteilung bei sehr guter Ventilation. Mit integrierter Regenhülle.

Rucksack Osprey Kestrel 38 | 169.–

Volumen: 38l, Gewicht: 1440 g
9950.N5 fire red | **9950.N4** talus grey



ashes

W
women

NEW

Schöffel

mud

M
men

Hose Schöffel Outdoor II

Funktionelle Hose mit krepelbarem Hosenbein und UV-Schutz.

Hose Outdoor II **WOMEN** | 99.–

Grössen: 34 • 36 • 38 • 40 • 42 • 44 • 46
9936.C Standard | **9936.C1** Kurz (36–46)
9936.C2 Lang (38–42)

Hose Outdoor II **MEN** | 99.–

Grössen: 46 • 48 • 50 • 52 • 54 • 56
9945.C Standard | **9945.C1** Kurz (46–54)
9945.C2 Lang (50–54)



W M
women&men

sweetpea

water

admiral

lawn

Icebreaker Merino-Shirts

Ideal für Alltag, Reisen und Freizeit.

T-Shirt Tech T Lite Seven **MEN** | 79.90

Grössen: S • M • L • XL • 2XL
9899.R4 lawn | **9899.R5** admiral

T-Shirt Tech Lite V Lace **WOMEN** | 79.90

Grössen: XS • S • M • L • XL
9895.Q8 water | **9895.Q9** sweetpea



W
women

MEINDL

NEW

M
men

Multisportschuh Meindl X-SO 30 GTX

Der wasserdichte, dank neuer Gore-Tex Surround Technologie hochatmungsaktive Schuh garantiert maximalen Komfort.

Meindl X-SO 30 GTX **WOMEN** | 199.90

Grössen: 36–42
9883.C2 schwarz/türkis

Meindl X-SO 30 GTX **MEN** | 199.90

Grössen: 40–47
9882.B9 schwarz/rot



Velotasche Ortlieb DownTown QL3

Die Halterungskomponenten QL3 für die Tasche sind fix am Gepäckträger montiert.

Ortlieb DownTown QL3 | Fr. 159.–

statt 179.– mit Rabatt-Code **mag215**

8179.M2 grün | **8179.M3** blau
8179.Y4 aubergine | **8179.M4** schwarz



W M
women&men

Cityschuh Scarpa Mojito

Der bequeme Lederschuh ist leicht, gut gedämpft und sitzt optimal am Fuss.

Cityschuh Scarpa Mojito **WOMEN** | 149.–

Grössen: 36–42
8007.C9 pink | **8007.C8** acid green

Cityschuh Scarpa Mojito **MEN** | 149.–

Grössen: 40–47
8008.C4 iron grey | **8008.C5** nectarine

SCARPA
NESSUN LUOGO È LONTANO

W M
women&men

teko



Dünne Alltagssocken aus Merinowolle, 2er-Pack

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

9400 Liner Eco Merino 2er Pack | 29.90

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

Zieht alle Blicke auf sich

Gemacht für das härteste Terrain der Welt: Sportlichkeit und Tempo machen das Grace-Easy-E-Bike zum Partner für den Alltag im urbanen Gelände.

Das schnittige Design der mit dem Red-Dot-Award ausgezeichneten Grace-Easy-E-Bike-Modelle ist alles ausser gewöhnlich. Als einziger Hersteller hat es Bionx geschafft, einen Hinterradantrieb mit Nabenschaltung zu kombinieren. Das Ergebnis: optimale Bedienung und Wartungsfreiheit. Der leichte Aluminiumrahmen sorgt ausserdem für eine perfekte Balance zwischen Gewicht und Stabilität. Und da die Grace-Modelle mit dem Magura-MT4-Bremssystem ausgestattet sind, verzögern sie mit Hilfe des

Motors und laden dabei den Akku.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 30 Prozent Rabatt auf alle Grace-Easy-Modelle, z.B. Grace-Easy S-Pedelec für Fr. 2999.– statt Fr. 4290.–. Angebot gültig bis am 31. Mai 2015, solange Vorrat.

Details: www.vcs-bonus.ch.
Tel. 0800 60 05 55 (Normaltarif, M-way).



Ein Angebot von M-way

M-way hat sich auf den Vertrieb von Elektrofahrzeugen und Infrastrukturlösungen für Private und Unternehmen spezialisiert. Seit 2010 hat die Migros-Tochter bisher 19 Fachgeschäfte in der Schweiz eröffnet, die ein vollständiges Sortiment an E-Bikes, E-Scootern und Accessoires bieten. Grossen Wert wird insbesondere auf den Service gelegt.

Wohin geht Ihre nächste Tour?

Die regionalen Velokarten des VCS sind die besten Begleiter für Velotouren. Sie liefern wertvolle Zusatzinformationen – und lassen sich auch auf Smartphones und Pads laden.

Unverzichtbar auf Velotouren: Die VCS-Velokarten im Massstab 1:60 000 stellen die schönsten vom VCS empfohlenen Radwege vor und geben Auskunft über Steigungen, Höhenunterschiede, Verkehrsaufkommen und Strassenbeläge. Ebenfalls eingezeichnet sind Mountainbike-Strecken, Sehenswürdigkeiten, Aussichtspunkte, Picknickplätze, Schwimmbäder, Mietvelo- und Bahnverladestationen sowie velofreundliche Unterkünfte.

Die Velokarten sind auf wasser- und reissfestem Spezialpapier gedruckt. Dank einem aufgedruckten Code lässt sich zusätzlich jede neue Karte gratis auf das Smartphone oder Pad laden.



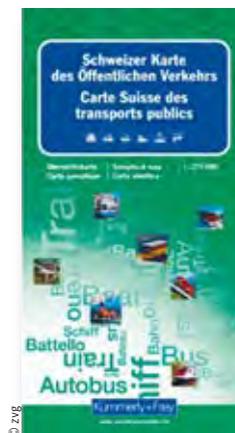
+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 20 Prozent Rabatt auf die Regionalkarten des VCS – Fr. 23.– statt Fr. 28.80 pro Karte. Aktion gültig bis 31. Mai 2015. Bestellung unter www.velokarte.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).

Reisen Sie lieber im Postauto oder im Zug statt mit dem Velo? Die Schweizer Karte des öffentlichen Verkehrs eignet sich perfekt, um Reisen mit Bahn, Bus und Schiff zu planen.

Auf der Übersichtskarte 1:275 000 stören keine eingezeichneten Strassen die Suche nach Verbindungen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Dazu kommt eine Infobroschüre mit allen wichtigen Angaben wie zum Beispiel Netzplänen der lokalen ÖV-Unternehmen in den grösseren Städten, Übersichtsplänen der grösseren Bahnhöfe, Möglichkeiten für die Miete von Autos oder Velos an den Bahnstationen.

Im Booklet finden Sie zudem Ausflugsvorschläge – und auf der Karte sehen Sie in wenigen Sekunden, wo Ihnen eine Fahrmöglichkeit mit dem ÖV zur Verfügung steht.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten die Schweizer Karte des öffentlichen Verkehrs (Hallwag Kümmerly + Frey) zum Preis von Fr. 15.80 statt Fr. 19.80 mit Rabatt-Code mag215. Bestellung bis am 31. Mai 2015 unter www.vcs-boutique.ch. Tel. 0848 612 612 (VCS-Boutique, Normaltarif).



Viele verpassen die Zweiphasenausbildung

Neulenkerinnen und Neulenker müssen innert drei Jahren nach Bestehen der Autoprüfung zwei Kurstage für sicheres und ökologisches Fahren besuchen. Doch nicht alle tun es.

Viele Junge schieben die obligatorische Zweiphasenausbildung wegen der hohen Kosten von rund 700 Franken auf die lange Bank. Seit Beginn der Zweiphasenausbildung im Jahr 2005 gibt es mehr als 10 000 Neulenker, deren provisorischer Ausweis abgelaufen ist und die die obligatorischen Weiterbildungskurse nicht abgeschlossen haben.

Das Verantwortungsbewusstsein der Junglenker im Strassenverkehr zu erhöhen und die Unfälle zu reduzieren, das sind die Ziele der Zweiphasenausbildung. Aus

diesem Grund unterstützt der VCS seine Mitglieder mit Spezialrabatten.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten pro Kurstag einen Rabatt von Fr. 60.– bis Fr. 100.– (je nach Standort). Infos unter www.vcs-bonus.ch (Rubrik Auto).

Spezialpaket für bis 25-Jährige:

beide Kurstage zum Preis von Fr. 518.– statt Fr. 740.– inklusive zwei Jahre Junior-Mitgliedschaft beim VCS. Detaillierte Informationen: www.verkehrsclub.ch/2phasen



© Driving Center

Gewinnen Sie den Zweiphasenkurs!

Wir verlosen 2 x 2 Kurstage der Zweiphasenausbildung in einem der Driving-Centers Schweiz, im Wert von je Fr. 740.–. Versuchen Sie Ihr Glück bis am 31. Mai 2015 unter www.vcs-bonus.ch.

WETTBEWERB

Perfekt für den Alltag

Der «Frederic» von Bike-Innovation transportiert mit Leichtigkeit den Wocheneinkauf, den Rucksack, die Taschen und das Leergut. Mit einem Kinderanhänger wird er zum idealen Familienbegleiter.

Der zuverlässige Nabenmotor mit leistungsstarkem Akku bringt Sie auch vollbeladen locker ans Ziel. Kräftige Bremsen und helles LED-Licht bieten optimale Sicherheit.

Das Modell «Frederic», in der Zentralschweiz hergestellt, ist das einzige Cargo-Bike, das sich auch in volle Fahrradständer stellen lässt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Beim Kauf eines Cargo-E-Bikes «Frederic» erhalten Sie einen Rabatt von 10 Prozent auf den Verkaufspreis: Fr. 4419.– statt Fr. 4910.–. Details: www.vcs-bonus.ch, Tel. 041 240 18 80 (Bike-Innovation)



© zvg

Matterhorn-Sonderkollektion

Vor 150 Jahren eroberten mutige Pioniere einen der letzten Viertausender der Alpen. Am 14. Juli 1865 bestieg eine Siebner-Seilschaft um Edward Whymper das Matterhorn über die Hörnli-Route zum ersten Mal.

Durch mehr als 150 Jahre Bergsporttradition hat Mammut mit dem weltberühmten Berg viel gemeinsam. Zum Jubiläum der Erstbesteigung widmet der Schweizer Bergsportspezialist dem Matterhorn eine Sonderkollektion. Egal,

ob auf dem Hörnli-Route oder den Wanderwegen am Fusse des Matterhorns: Die Matterhorn-Kollektion überzeugt ambitionierte Alpinistinnen und qualitätsbewusste Berggänger.

Entdecken Sie die Hörnli-Ridge-T-Shirts ab Fr. 45.–, das Zermatt-Polo für Fr. 85.– oder die Hörnli-Hut-Jacket-Fleecejacken zu Fr. 159.– in der VCS-Boutique.

Weitere Angebote und Aktionen sind in diesem Magazin zu finden. Das gesamte Sortiment ist unter www.vcs-boutique.ch aktuell. Die Boutique erreichen Sie per Telefon 0848 612 612.



© zvg



© zvg

Die Spiegelreflexkamera für unterwegs

Die Canon-EOS-100D ist eine kompakte und reaktionsschnelle digitale Spiegelreflexkamera, die man gern überallhin mitnimmt.

Die Kamera liefert mit 18 Megapixeln erstklassige Fotos und Videos, bietet einen optischen Sucher und die Steuerung über einen intuitiven Touchscreen.

Highlights:

- 18-Megapixel-Fotos und Full-HD-Videos
- Schnelle Bedienung mit optischem Sucher und reaktions-schneller Steuerung
- Intuitiv bedienbarer, grosser Touchscreen
- Automatische Motiverkennung für schnelle Aufnahmen, ganz einfach



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten das Set (Gehäuse: Canon EOS 100D, Objektiv: Canon EF-S 18–55mm IS STM, Tasche: Canon, Speicherkarte: 8 GB) zum Preis von Fr. 429.– statt Fr. 765.–. Details: www.vcs-bonus.ch

Jetzt eigene Touren planen

Schweiz Mobil Plus macht das Planen von Wanderungen, Velo- oder Mountainbiketouren noch einfacher und individueller.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie können Schweiz Mobil Plus im ersten Jahr zum Vorzugspreis von Fr. 20.– statt Fr. 35.– nutzen.

Infos: www.vcs-bonus.ch



Ihre Vorteile:

- eigene Touren einzeichnen und archivieren,
- die Touren berechnen (Distanz, Höhenmeter, Höhenprofil, Wanderzeit, Velofahrzeit),
- die Touren ausdrucken,
- die Touren in der Gratis-App von Schweiz Mobil nutzen,
- Texte und Fotos an die Touren anfügen,
- GPS-Tracks von eigenen Touren erstellen und exportieren,
- GPS-Tracks importieren und auf der Karte darstellen,
- Karten eigener Touren an Freundinnen und Freunde senden.

BUCHTIPP

Faszination Bergwälder

Der Naturfotograf Roland Gerth stellt die drei Urwälder der Schweiz vor: Scatlé in der Surselva, Bödmeren am Pragelpass und Derborence im Wallis. Der Bildband «Faszination Bergwälder» zeigt die berühmten Arven im höchstgelegenen Arvenwald Europas im Naturreservat God da Tamangur im Unterengadin, die Mooswälder auf der Chaltenbrun-

nenalp im Berner Oberland und bei Rothenthurm im Kanton Schwyz. Auch die Kastanienwälder im Tessin und Graubünden hat der Fotograf besucht. Seine stimmungsvollen Bilder lassen die Wälder in ihrem eigenen Charakter und Zauber bei Sonnenschein, Regen, Schnee oder Nebel erscheinen. Mit Texten von Emil Zopfi, erschienen im AS-Verlag.



+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten den Bildband «Faszination Bergwälder» zum Preis von Fr. 36.– statt Fr. 45.– (+ Gratisporto). Infos und Bestellung: www.vcs-bonus.ch oder Tel. 044 300 23 23 (AS-Verlag).

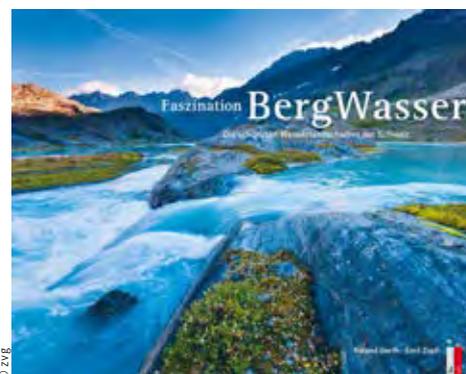
Faszination Bergwasser

Kennen Sie den Stellisee im Wallis? Den Staubbachfall im Berner Oberland? Den Rossfall und den Voralpsee in der Ostschweiz? Den Fulensee in der Zentralschweiz oder den Bündner Silsersee? Das Buch «Faszination Bergwasser», erschienen im AS-Verlag, lädt Sie ein auf eine Entdeckungsreise durch die faszinierende Wasserwelt der Schweizer Berge. Fast alle der vorgestell-

ten Gewässer sind problemlos zu erreichen. Für einige, wie den Gailigletscher oder den Geisspfadsee, braucht es etwas Kondition. Manche wie das Moosseelein von Laiözz im Maggital verstecken sich. Die Bilder von Roland Gerth werden durch Texte des Schweizer Schriftstellers Emil Zopfi begleitet.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Sie erhalten den Bildband «Faszination Bergwasser» zum Preis von Fr. 36.– statt Fr. 45.– (+ Gratisporto). Infos und Bestellung: www.vcs-bonus.ch oder Tel. 044 300 23 23 (AS-Verlag).



Spezialpreis für beide Bücher: Fr. 63.– statt Fr. 90.– (+ Gratisporto).



© Manfred Bächter



© Pawel Sawicki / iStock

In unberührter Natur

Die achttägige VCS-Leserreise «Urwald und Wisente» führt Sie in den Bialowieza-Urwald im Nordosten Polens. Erleben Sie einen Wald aus einer anderen Zeit!

Vom einstigen Urwald, der weite Teil Europas bedeckte, ist nur der Bialowieza-Nationalpark in Nordostpolen übrig geblieben. Der Wald erstreckt sich auf einer Fläche des Kantons Zürich etwa zur Hälfte auf Polen und Weissrussland.

Als Jagdgebiete polnischer Könige und russischer Zaren wurde diese Landschaft vor der Veränderung durch den Menschen weitgehend bewahrt. 40 Prozent der Bäume sind Totholz; diese Biomasse ist Lebensgrundlage für die Hälfte aller Insekten, Pilze und Flechten. Mehr als 12 000 Tier- und Pflanzenarten wurden bis heute im Bialowieza-Urwald beschrieben. Ein solcher Reichtum an Tieren und Pflanzen ist einzigartig in Europa. Dank der grossen Anstrengung polnischer Wildbiologen ziehen heute wieder mehr als 500 Wisente sowie Elche, Wölfe und Luchse durch den Bialowieza-Urwald. Auch deshalb ist der gesamte Wald seit 2014 Weltnaturerbe der Unesco.

Das exotische Polen per Velo entdecken

Einst wurden zur Jagd Waldwege angelegt. Daraus ist ein spannendes Radwegnetz entstanden. Das Velo ist das ideale Verkehrsmittel, nicht nur den Urwaldflüsschen entlang oder auf den Spuren der Wisente und anderer Urwaldbewohner, sondern auch in den spannenden Kulturlandschaften rund um den Bialowieza-Urwald.

Die Region wurde durch die polnische, weissrussische, jüdische, russische und tatarische Kultur geprägt. Auf den Spuren dieser Vergangenheit erleben Sie Überraschendes: vergessene Friedhöfe, byzantinisch-prächtige orthodoxe Kirchen, malerische Weiler oder Relikte aus der Zarenzeit.

Die Residence Rousseau, ein historisches Försterhaus

Auch die Unterkunft ist ein wichtiger Teil der Reise. Vor knapp 100 Jahren wurde das grosse Holzhaus für die Familie des Oberförsters im Stil eines Herrenhauses gebaut. Von Wisent-Reisen 2008 gekauft, wurde das verfallene Haus dem aus der Schweiz vertriebenen Naturphilosophen Jean-Jacques Rousseau gewidmet, der über Polen geschrieben und vom

Bialowieza-Urwald geschwärmt hat. 2013, nach aufwändigen Arbeiten, verwandelte sich das Haus in die stilvolle Residence Rousseau – in die ideale Basis für die täglichen Veloexkursionen, aber auch in einen gemütlichen Ort zum Verweilen. Vier Doppelzimmer, alle mit eigenem Bad, stehen im 160 m² grossen Loft zur Verfügung. Die Lage unmittelbar am Wald und am Velowegnetz, die Möglichkeit, bis spät in die Nacht am Feuer zu sitzen und die private Atmosphäre tragen zur Einmaligkeit dieses Hauses bei.

Kleingruppenreise – ein persönliches Erlebnis

Die unberührte Natur erkunden Sie in kleinen Gruppen, geführt von lokalen Guides. Gespräche mit kreativen Menschen vor Ort, mit Aussteigern und lokalen Künstlern bereichern die Tour. Zum persönlichen, familiären Rahmen tragen nebst der deutschsprachigen Reiseleitung mehrere Biologen als Exkursionsleiter und zwei Köchinnen bei. Das Team von Wisent-Reisen setzt bewusst auf lokale Fachleute: Nachhaltiger Tourismus fördert auf diese Weise Arbeitsplätze und unterstreicht die Bedeutung der natürlichen Ressourcen.



© Manfred Bächler

Möchten Sie in den Bialowieza-Urwald und seine Tierwelt eintauchen?

Möchten Sie die Architektur und die Menschen dieser Region näher kennenlernen?

Die exklusive VCS-Leserreise wird an folgenden Daten durchgeführt:

1. Reise 13.–20.6.2015
2. Reise 27.6.–4.7.2015
3. Reise 5.–12.9.2015
4. Reise 3.–10.10.2015

Preis pro Person: Fr. 1920.–/8 Tage, 7 Nächte auf Basis Doppelzimmer

Im Preis inbegriffen:

- Zugreise Schweiz–Polen–Schweiz

- Transfer Bialystok–Pension–Bialystok
- 7 Übernachtungen in der Toppension Residence Rousseau
- 6 Tage Vollpension, erster Tag Abendessen, letzter Tag Frühstück
- Wisent-Reiseleitung ab Bialystok (deutsch)
- Exkursionen mit Fachleuten
- Alle nötigen Bewilligungen
- Fahrräder mit Satteltaschen
- 1 Kanutour
- Karte und Dokumentationsmaterial

Nicht inbegriffen:

- Alkoholische Getränke und Trinkgelder
- Obligatorische Annullierungs- und Rückreisekostenversicherung
- Fr. 60.– freiwillige Projektabgabe, Osteuropafonds

Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme!

Via verde Reisen
Tel. 0848 823 823

info@via-verde-reisen.ch

www.via-verde-reisen.ch/gruppen

DIVERSES

www.bergfreunde-ostschweiz.ch
 Plattform für Wandern, Bergtouren und anderes. Unkompliziert, für alle offen, nicht kommerziell

Baum-, Kinder- u. Blumenmärchen.
 Wirklich wunderbare Märchenbücher!
 Info: 034 4315131, www.maerchen.ch.

Tanze deinen natürlichen TANZ

Künstlerisch - pädagogische, berufsbegleitende Ausbildung im Chladek-System, Beginn Okt. 2015 in Thalwil 1-5 Jahre



Info: mail@annaliespreisig.ch
 www.rosalia-chladek.com

Suche einen/e Segelpartner/in
 mit Brevet auf dem Hallwylsee. Kostenbeteiligung Fr. 40.- pro Mal. Alter unwichtig. Ich bin 64j, weibl. Tel +41 79 746 72 04

Zu verkaufen: Erdgas Opel Zafira
 05/2007, 115'000 km, CHF 6'800.- Expo-
 sé: Erdgas_Zafira@gmx.ch



Schreibwerkstatt in der Toscana
 3. - 11. Oktober 2015 in Suvereto, Livorno, casa Fontanella alta. Kurt Schwob, Sprachwerker, Telefon 032 622 45 73 kurtschwob@bluewin.ch
 www.schreiben-und-reden.ch

Ihr Inserat in der nächsten Ausgabe vom 4.6.2015:

Inseratenschluss 4.5.2015

Ihre Bestellung:
 www.verkehrclub.ch/inserate

Mehr als nur ein Grill



www.dugrill.ch

WOHNEN

Wir suchen Haus in Bern + Umgebung als Mehrgenerationenhaus für Eigenbedarf - kein Renditeobjekt
 Tel: 079 752 63 93 od 079 583 17 50

Wohnung T2 für Dauermiete gesucht im Raume Montpellier-Avignon, nahe Meer, Offerte an cpatry@bluewin.ch
 Telefon 0041 (0)62 823 64 60

Zu verkaufen in Freiburg (Corminboeuf) aussergewöhnliche Lage, am Rand einer Landwirtschaftszone. Wunderschöne, moderne und ökologische Villa, 7,5 Zimmer, 200m², Holzkonstruktion, sehr gut isoliert und sehr hell. Neuwertiger Zustand. Details auf www.immoscout24.ch, Fr. 1'350'000 pad57@hotmail.com (bitte keine Agenturen!)

Alte Teigwarenfabrik **Ponte dei Cavalli, 6654 Cavigliano**, nette Mieterin gesucht: **KLEINES STUDIO** geeignet als Fe-Wo für 1-2 Personen. Direkter Badzugang zur Isorno. Gartenmitbenutzung. NR, keine Hunde, ÖV in 10 Fussmin. 560.-/p/M. inkl. Nebenkosten. 079 602 90 37

In Frankreich Haute-Saone in 70210 Melincourt: 2 Std. ab Basel, 7 Zimmer Haus mit Doppelgarage, ca. 1,5 ha Land, Bach, Weiher, Bäume, V-Preis Fr. 220 000.-, Option Mobilier. Auskunft abends ab 19.00 Uhr, 079 734 67 80, m.kofmel@quickline.ch

Boswil AG zu vermieten: In freistehendem ehemaligem Bauernhaus mit rundum Weitsicht zu Rigi & Üetliberg. Exklusives Atelier 65 m² für Musiker, Therapie, Home-Office etc. 2 x 3 1/2 Zi Wohnung Eig. W Standard 100 m² Email: aloisschuppisser@gmail.com

Nebelfrei wohnen: vermiete sonnige 4-Zi-Whg. in **Rehetobel AR**. öV 2 Min. Miete 920.- + Nk 240.-. Besichtigung: S.Frischknecht 071 870 01 34

Im Herzen der Altstadt von Thun:
 Urbane Wohnung mit altem Charme und neuem Chic für 2 Personen.
 www.stadtloge-thun.ch

Hausteil Tessin Dauermiete 3-6 Mt.
 3-Zimmer Haus im Nucleo Vairano im Wandergebiet vom Lago Maggiore an ruhiger Lage. Haus moderne Infrastruktur gut ausgebaut mit Balkon, möbliert. Gemütliche Ambiente mit Cheminée Bilder/Preis in www.homegate.ch
 Besichtigung jederzeit möglich Kontakt: j.glur@ggaweb.ch

FERIEN SCHWEIZ

Valle Onsernone: Ruhige, stilvolle Zimmer mit Frühstück im Palazzo.
 www.palazzobarione.ch

Neues Ferienhaus für 2-6 Personen mit schöner Sicht auf den Lago Maggiore. sehr ruhig, ÖV
 www.bio-nullenergie.com

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

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

LENK: 5 1/2-Zi.Ferien-Wohnung. Viel schöner als Sie denken.
www.chaletambueggli.ch
 Tel. 031 301 20 40 Frau Bleuer

Ferien auf dem Bauernhof in den Jurabergen, Fwhg, 2-6 Pers., Bio-Bauernhof in wunderschöner Landschaft, Fr. 500.-/Wo, www.ferme-belle-etoile.ch

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

Ferien im wilden Onsernonetal:
 Ganz nah an der Natur. 2 Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten.
 www.mosogno-sotto.ch

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

Sich verlieben ins Eringertal (VS)
 Charmantes Chalet zum Mieten (2-10 Pers.) Garten, Terrasse, Aussicht. Dok. verfügbar. monicassommaruga@hotmail.com
 076 373 83 10

Sedrun Ferien im denkmalgeschützten Bauernhaus. Frisch renoviert. 6 Pers. Wandern/MTB, Nähe Badensee, ruhig. Tel. 079 287 77 56 www.giassa10.ch

casa im Malcantone, Südtessin
santo stefano

B&B und Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo

- Eine spezielle Atmosphäre
- Brot und Zopf – hausgemacht
- Wandern im Kastanienland

Tel. 0041 (091) 609 19 35
www.casa-santo-stefano.ch

Locarno-Monti, TI: Haus, 4 Betten, ruhig, viel Garten und schöne Aussicht. Eigener Parkplatz, aber auch gut erschlossen mit ÖV. Tel: 044 741 23 25, ab 19.00 Uhr

Wolfhalden AR - 1 1/2-Zi-Häuschen mit Kü/Du, WC. Ruhige Lage mit Seesicht im Grünen. 1-3 Schlafplätze, Fr. 380.-/Wo (Sa/Sa). Reinigungs- und Nebenkosten Fr. 110.- einmalig. WLAN auf Anfrage, Tel. 071 888 17 12

Schönes und ruhiges **Ferienhaus in den Freibergen (JU)**. Mehr unter sultiat.ch oder 079 429 13 74

Weitere Inserate auf Seite 54!



Szenische Stadtrundgänge in Bern

Wissen, Erlebnis und Kunst in einem: **StattLand** zeigt Ihnen auf andere Art ein anderes Bern.
 T 031 371 10 17 | www.stattland.ch

Eine Verkehrs-Rechtsschutzversicherung ist kein Luxus.
Weshalb, erklärt Beat Kempter, Leiter Versicherungen beim VCS.

«Ein Anwalt kostet bis 300 Franken pro Stunde»

VCS-Magazin: Warum soll ich mich für einen VCS-Verkehrs-Rechtsschutz entscheiden?

Beat Kempter: Zahlreiche Alltagssituationen zeigen, dass Rechtsstreitigkeiten im Strassenverkehr leider keine Seltenheit sind. Ein Verkehrsunfall ist schnell passiert, und nicht immer ist die Schuldfrage klar. Niemand ist gefeit vor falschen Anklagen, voreiligen Bussen oder gar Führerausweisentzug. Ohne Beratung und Unterstützung von Fachleuten ist man hilflos. Oft reicht bereits eine telefonische Rechtsberatung, manchmal ist jedoch der Beizug eines Experten oder einer Anwältin unumgänglich.

In welchen Fällen hilft ein Verkehrs-Rechtsschutz besonders?

Die Situationen, in denen man froh um eine Rechtsschutzversicherung ist, sind meist recht unterschiedlich. Das könnte etwa sein, wenn die Schuldfrage nach einem Verkehrsunfall unklar ist; wenn die Rechnung für eine Autoreparatur wesentlich höher ausfällt als vereinbart; oder wenn drei Tage nach dem Kauf eines Occasionsautos das Getriebe aussteigt.

Was kostet ein Verkehrs-Rechtsstreit?

Das ist sehr unterschiedlich. Eine Anwaltsstunde kann bis zu 300 Franken oder mehr kosten.

Je nach Dauer des Rechtsstreits können sich die Kosten auf mehrere Zehntausend Franken belaufen. Die Kosten für Anwälte und Gerichte sind in den letzten Jahren gestiegen. Ausserdem müssen gemäss neuer Prozessordnung Prozess- und Gerichtskosten vorschussweise vom Kläger finanziert werden.

Welchen Umfang bietet die Versicherung?

Die Verkehrs-Rechtsschutzversicherung des VCS deckt alle Fahrzeuge im gemeinsamen Haushalt (Autos, Motorräder, Motorroller, Velos), ohne dass man die Nummern der Kontrollschilder angeben muss. Die Rechtsabteilung der Protekta sichert die juristische Beratung und Interessenvertretung. Anwalts-, Gerichts- und Expertisekosten bis maximal 250 000 Franken (Weltdeckung: 50 000 Franken) werden übernommen.

Ist meine Familie auch versichert?

Ja. Der VCS-Verkehrs-Rechtsschutz gilt für alle Personen im selben Haushalt. Zudem für alle übrigen Personen, die berechtigt sind, das Fahrzeug zu lenken, sowie für alle Fahrzeuginsassen.

Ist die Versicherung auch während meinen Ferien in Kroatien gültig?

Ja. Je nach Rechtsbereich sind Streitigkeiten in der Schweiz, Europa oder weltweit versichert.

VCS-Rechtsschutz

- VCS-Verkehrsrechtsschutz: Fr. 90.-*
- VCS-Privatrechtsschutz: Fr. 210.-*
- VCS-Rechtsschutz kombiniert (Verkehrs- und Privatrechtsschutz): Fr. 290.-*

* Die Prämien gelten pro Kalenderjahr. Preisreduktion von 25 Prozent ab 1. April und von 50 Prozent ab 1. Juli. Ab Oktober gelten die Prämien jeweils bis zum Ende des Folgejahres. Versicherungsträger: Protekta Rechtsschutz AG

Ich habe kein Auto oder Motorrad. Ist ein Verkehrs-Rechtsschutz trotzdem sinnvoll?

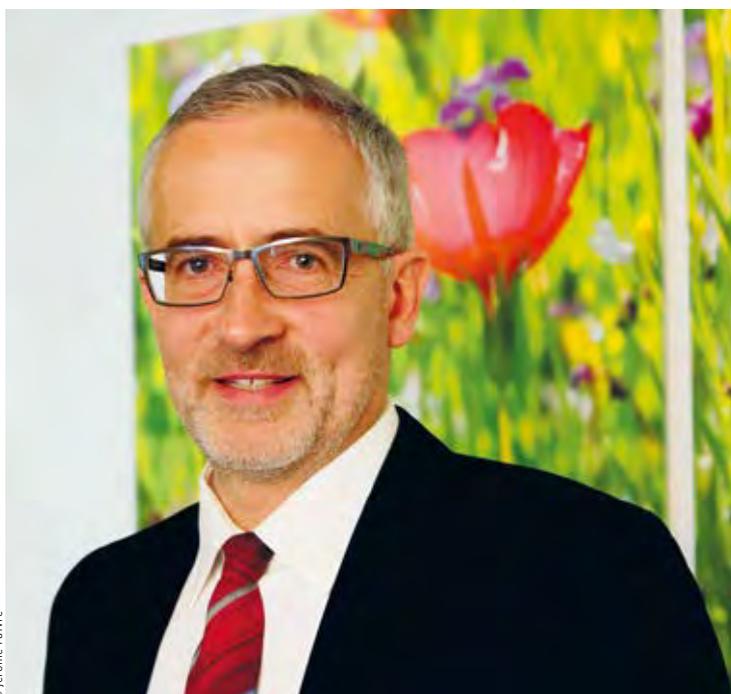
Ja. Die Versicherung gilt auch für nichtmotorisierte Personen. Sei es als Fussgänger, Velofahrerin oder als Passagier eines öffentlichen oder privaten Transportmittels.

Bietet der VCS auch einen Privat-Rechtsschutz an?

Ja. Dieser deckt weitere wichtige Rechtsbereiche ab, wie etwa Arbeitsrecht, Miet- und Eigentumsrecht, Vertragsrecht (Kaufverträge usw.) oder Patientenrecht. ■

Infos und Abschluss

www.vcs-versicherung.ch
Tel. 031 328 58 11



© Jérôme Favre

Beat Kempter ist Leiter Versicherungen beim VCS.

DO-IT-YOURSELF 2. RÖHRE!



Cartoon des Monats

Zweite Gotthard-Strassenröhre: Frida Bünzli plädiert für die äusserst kostengünstigen Do-it-yourself-Röhren.

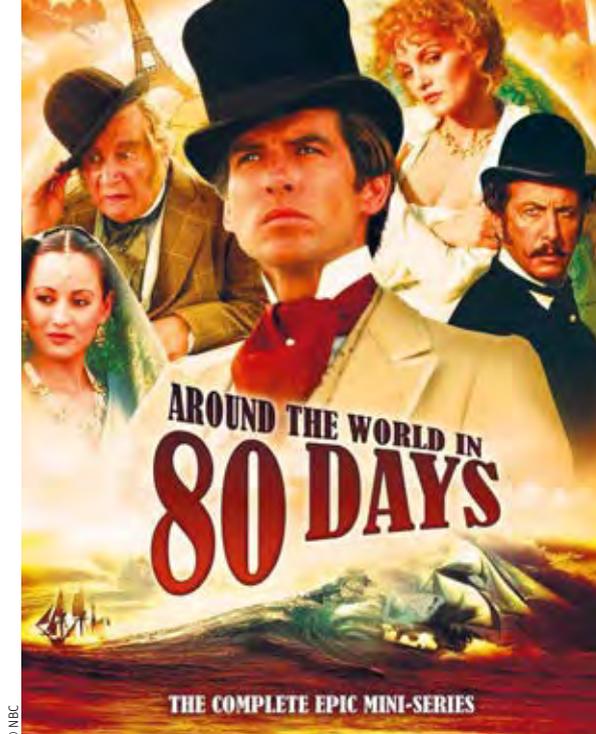
Schwedenrätsel

Nein für eine 2. Röhre durch den ...	Bewohner eines Halbkantons	Schiffsführer	Teil des Zentralnervensystems	exakt, sehr genau	3. Fall (Abk.)	Öko-Strom ist eine ...form			
↙	↘	↘	↘	↘	↘	↘			
			2			lat.: Sache			
↙				Fluss durch Bern		↘			
3						9			
selbstständiges Kloster	Normlängemass				5				
↙			10	Wagendecke	ostschweiz. Kanton (Abk.)	1			
Thermalbad im Kanton Aargau	ehem. schwed. Popgruppe	Bergspitze (roman.)				Teil des Unterschenkels			
zu jener Zeit			6		hoher türk. Titel				
US-Basketball-Liga (Abk.)		engl. Männerkurzname		Abk.: Bundesamt		Abk.: Obligationenrecht			
glätten	7			alter Name Tokios		4			
ehem. Kabarettist (Jürg)									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

Sudoku

		2					1	
			5				3	9
8			4					
	7				1			
		9				6		
			4				7	
				2				1
6	9				8			
	5					4		

Auflösungen Seite 54



Pierce Brosnan als Phileas Fogg im Film «In 80 Tagen um die Welt». Ein Pioniergeist, wie wir ihn in Verkörperung einer ganzen Familie suchen.

Wer sind die Pioniere?

«In 80 Tagen um die Welt» heisst der berühmte Abenteuerroman aus dem Jahr 1873 von Jules Verne. Darin umrundet der englische Gentleman Phileas Fogg – in der Verfilmung von 1989 gemimt vom eleganten Pierce Brosnan – nach einer Wette die Erdkugel: im Zug, dann per Dampfschiff, auf einem Elefanten, wieder im Dampfzug usw. Der Roman beruht auf der Weltreise des Amerikaners George Francis Train (Nomen est Omen!), der 1870, nach der Eröffnung des Suezkanals, jene Route abfuhr.

Diesmal sind wir auf der Suche nach einem solchen Pioniergeist wie G.F. Train. Was heisst einem – einer ganze Familie von Pionieren! Diese drei Pioniere aus drei Generationen sind alle männlichen Geschlechts. Der Grossvater stellte in den 1930er-Jahren mit dem Gasballon gleich zwei Höhenrekorde auf. Der Vater brach im U-Boot den Tiefseetauchweltrekord, obwohl er auch gerne Astronaut geworden wäre. Und der Sohn trat wiederum in die Fussstapfen des Grossvaters und schwang sich in die Lüfte, allerdings nicht nur im

Ballon, sondern auch mit anderen Fluggeräten. Auch er stellte, ganz nach alter Familientradition, 1999 einen eigenen Rekord auf und will es wieder tun.

Wie kommt's, dass mehrere Generationen einer Sippe diese Abenteuerlust mitbringen und die Risiken und Strapazen eines solchen Rekords auf sich nehmen? Haben Sie etwa den Pioniergeist mit der Muttermilch aufgesogen? «Ich wurde dazu erzogen, das Leben als etwas zu betrachten, das erforscht werden muss», meinte der Mann der dritten Generation dazu. Dabei sei er im Turnunter-

richt nicht einmal herausragend gewesen, erinnern sich Mitschüler. Aber Biss hat er! Er musste 850 Flugstunden absolvieren, in einem Alter, wo er nur noch wenig Haare auf dem Kopf hatte. Doch eben, Adel beziehungsweise Pioniergeist verpflichtet. Schliesslich war schon sein Grossvater Inspiration für die Figur des Professors Bienlein im Comic Tim und Struppi. Und den kennt nun wirklich jedes Kind.

Stefanie Stäuble

Wie heisst die Pionierfamilie mit Nachnamen?

Zu gewinnen: eine Reise nach Paris im Wert von Fr. 1400.–

TGV Lyria bietet täglich bis zu 22 Verbindungen zwischen der Schweiz und Frankreich. Gewinnen Sie mit TGV Lyria und Frantour eine Reise für zwei Personen nach Paris mit zwei Übernachtungen mit Frühstück im Hotel Mercure Montparnasse****. Hin- und Rückreise in der 1. Klasse, inklusive Lyria-Première-Service (Bordgastronomie, Zeitungen und Magazine) im Zug.



© Sylvain Meillasson

Beantworten Sie die Frage

«Wie heisst die Pionierfamilie mit Nachnamen?» bis am 13. Mai 2015 an VCS-Magazin, Wettbewerb, Postfach 8676, 3001 Bern, oder www.verkehrsclub.ch/wettbewerb bzw. wettbewerb@verkehrsclub.ch (Nur eine Einsendung pro Person gültig.)

Lösung des letzten Wettbewerbs:

Bertha Benz.

Gewinner eines Elektrovelos Stromer ST1 im Wert von Fr. 4320.–: Martin Deuter, Schüpfen BE

Wettbewerbspreis offeriert von

+STROMER-

NÄCHSTE NUMMER

Sommerferienzeit

Für unsere Ferien- und Reiseausgabe nehmen wir den «Slow Tourism» in der Schweiz unter die Lupe und besuchen den Naturpark Parc Jura vaudois mit einem Biologen, der viele Geschichten zu erzählen hat. Zudem wagen wir uns aufs und ans Wasser: mit einem Kanu auf die Aare, mit einem Hausboot auf den Canal du Midi und auf dem Velo ans Mittelmeer.



© Schweizer Parke

FERIEN SCHWEIZ

Lugano/Brè autofreies Dorf! Haus 5 Pers. Garten, Pergola Tel. 032 466 57 19 www.casaedoardo.ch

Romantisches Rustico im Verzascatal inmitten von Reben, 2-4 Pers. ÖV, sonnig, www.rusticoverzasca.ch Tel. 041 781 11 72

Scuol, Ferienwohnung 3 Min ins Zentrum + Bad, sonniger Südbalkon mit Panoramasicht, Telefon 076 414 44 31 www.chasa-allegra.ch



Das spezielle Gästehaus für Menschen im Wandel

- * Erholung
- * Erlebnis
- * Begegnung
- * heimelig
- * öko-logisch!
- * individuell

Der Vallemaggia - Geheimtipp! Für Familien, Singles, Gruppen und Seminare. Unser Team freut sich auf euch!

www.ca-stella.ch / Tel. 091-7543434
6676 Bignasco / info@ca-stella.ch

Kleines Ferienparadies in Ponte Capriasca TI zu verkaufen.

Grundstück mit vielen Obstbäumen, Büschen, Gemüsegarten, ca. 1500m2. **Zwei kleine Ferienhäuser** mit je separater Sonnenenergieanlage, Aussenküche und Aussensitzplatz. Schwimmbad. Ca. 16000m2 Wald. Ab öV ca. 25 Min. zu Fuss. Schwierige Zufahrt, mit kleinem 4X4 (z.B. Fiat Panda) möglich. Preis Fr. 370'000.-. bhuebscher@villaricordo.ch

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



Mitten in der Natur CASACIVETTA Sommerferien individuell oder auch zusammen, wie es passt. Nicht allein die Wanderwege suchen. Am Abend mit Gemütlichkeit am langen Esstisch. Angebote: Yoga, Wandern, Baden. **19. – 26.7. / 26.7. – 2.8. / 2. – 9.8.** 1 Woche Fr. 840.- im EZi. inkl. HP Interesse? info@casacivetta.ch

Ruhe, Erholung im Tessin: 1 ½ Z.-Wohnung in **Capriasca, Nähe Lugano.** Wiese, Pergola, Fassauna im Garten 076 462 81 86 www.casa-cagiaglio.ch

Ferien im Maggiatal Kleines Rustico in Gordevio, gut mit OeV erreichbar. 6 Schlafplätze. Geeignet für Wander-, Kletter-, Badeferien. Anfragen: michel4michel@hotmail.com

BEATENBERG BO: gemütliches Chalet mit prächtiger Aussicht zu Eiger, Mönch, Jungfrau, mit 5 Betten. 2015 noch frei: 8.7-29.7. Telefon 079 7654681 oder susanna.birchler@bluemail.ch

Bewegungsferien im Jura www.bewegungsferien.ch kontakt@bettinameuli.ch

Träume können wahr werden! z.B. ein eigenes Ferienhaus in der Nähe von Lugano für Fr. 220'000.- www.daschi.ch

FERIEN IN NATUR PUR Privates familiäres Chalet in wunderschöner Lage im Sommer zu vermieten www.davos-sertig.ch

ORSELINA, Ferienw. für 2 Personen schöne Aussicht auf Lago Maggiore grosser Balkon und Gartensitzplatz sehr ruhig/CHF 670 pro Woche (7 T) 031 809 31 53/w.nussbaum@bluewin.ch

FERIEN AUSLAND

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

Liebevoll renoviertes Rustico, kleines Dorf, Garten Terrasse mit Meerblick, für 2 - 3 Personen Tel. 0039 0183 282110 www.casa-celestine.info

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

Lago Maggiore-italien: Maccagno am Lago Maggiore, Ferienhaus 5 Pers. 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

Ortasee/It: Geniessen, wandern, dolce vita ... Priv. FeWo's f. 2-6 P. 290-660 €/Wo. NR. Hunde willk. 079 208 9 802; www.ortasee.info

Südpiemont, Ferienhaus zu vermieten an wunderschöner erhöhter Lage, Woche: € 580 inkl. aller NK! Telefon Ursula 0039 0173 87248



DOMAINE DE LA DEVINIERE

Willy & Lucienne Cretegy

101 Rte du Mandement
Genève - Suisse
Tél. +4122 753 22 87
Mobile: +4179 626 08 25
Site web: www.la-deviniere.ch
E-mail: info@la-deviniere.ch
Location d'une salle dans le vignoble



Lösungen der Rätselseite

Schwedenrätsel

■ ■ ■ S ■ ■ P ■ ■ E
G O T T H A R D ■ N
A B T E I ■ A A R E
■ W ■ U R M E T E R
B A D E N ■ Z ■ S G
■ L ■ R ■ P I Z ■ I
■ D A M A L S ■ W E
■ N B A ■ A ■ B A ■
■ E B N E N ■ E D O
■ R A N D E G G E R

STADTLEBEN

Sudoku

9	3	2	8	7	6	5	1	4
7	4	6	5	1	2	8	3	9
8	1	5	9	4	3	2	6	7
4	7	8	2	6	1	3	9	5
1	2	9	7	3	5	6	4	8
5	6	3	4	8	9	1	7	2
3	8	7	6	2	4	9	5	1
6	9	4	1	5	8	7	2	3
2	5	1	3	9	7	4	8	6

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

Val Vigezzo/IT: hübsches Ferienhaus 2-4 Pers. familienfreundlich, total verkehrsfrei, öV(Centovallibahn) Aus-sichtslage, Pergola, Terasse, Badebach, wandern,schlemmen...
www.vigna.ch,
mail: ferien@vigna.ch

Ferientörn auf Katamaran: Für Segler und Nichtsegler. Schnelles Segeln bequem erleben. 2015 im Ionischen Meer, Griechenland.
www.katamaran-segeln.ch

Südfr.: Reiz. Ferienh.in Weinbauern-dorf am Meer, ruhig, idyllisch, schönst. Wandergebiet. Tel. 041 360 44 55

BURGUND Haus 18. Jh. helle, schön ein-gerichtete 2,5-Zi.Whg. zentralgeh., Hof, Garten, Ruhe, Natur, Kultur, Wein, Wan-dern, Velo Ansicht: www.maisonrose.ch

Toscana: Stilvolle Dachwhg. (2 Erw.) m. Terasse, Altstadt Arezzo, f. Kunst u. Wan-dern, guter ÖV, Tel. 056 664 07 01

Ferien im letzten Urwald Europas
Velofahren, Wandern, Exkursionen
Familienferien in Zirkuswagen
Ferienhäuser und Wohnungen
Kultur- und Literaturreisen
www.wisent.ch, 043 333 25 25

Elba / Pomonte, N.- Park, Meersicht
Einkaufen, Meer, 5 Minuten (zu Fuss)
3 Fewos. ab Fr. 400.- bis max 6 Pers.
www.casa-elba.com 079 784 04 20

La Croix Valmer

Grosszügiges Ferienhaus mit mit 8 Betten, gedeckter Terrasse in altem Park, nur 600 m vom Strand entfernt.



Einkaufsmöglichkeiten und Bushaltestelle in der Nähe.
kkmarti@bluewin.ch
Mobile 0041 79 514 69 57

Im Herzen Portugals, nahe des Rio Zezere, 2.5h bis Lissabon, umgeben von Wald, Garten und eigenem Pool: Das Ferienhaus zum Geniessen!
www.superferien.com

Dongo am Comersee - Geräumige Ferienwohnung (91m2) für max. 6 Personen an Privatstrasse. Direkter Garten-zugang, gedeckte Veranda, 2 Velos. Kies-strand 300 m, CH-Postauto 800 m, ital. Busse 400m.
www.antonellapiazza.ch/dongo

Toscana: Landhaus inmitten der Natur! Richtig entspannen! Bis 10 Personen, 30 Minuten zum Meer. Infos: www.prata-suvereto.ch

Ischia: Ferienhaus für 1-5P. Garten mit Blick aufs Meer und aufs male-riche Dorf Sant'Angelo. 2015 noch frei: Mai-7.6., 4.-18.7., 13.-26.8. ab 12.9.-1.10. c.enezian@bluewin.ch oder 044 840 23 28 / 076 340 23 28

Ihr Inserat in der nächsten Ausgabe vom 4.6.2015:

Inseratenschluss 4.5.2015

Ihre Bestellung:
www.verkehrsclub.ch/inserate

Ligurien It, grosszügiges Ferienhaus in malerischem Dorf, für 2-6 Personen Olivengarten, Sonnenterrassen, Pingpong-tisch. Wandern, klettern, baden, gut es-sen. 20 km bis zum Meer.
Infos: www.casaspring.ch
Tel. 032 342 16 70

F-Collioure (Roussillon) 3-Zi-Whg: 4-6 Pers., Balkon mit Meersicht, Früh-ling und Herbst super f. Wandern, Bi-ken... Sommer und Herbst auch fürs Baden. Ideal m. ÖV und Auto. Tel. 031 735 50 36

Bretagne/Finistère: Kommissar Dupin auf der Spur. Suchen Mit-Mietpartei für 2-Zi-Whg. in Loctudy; kleines Fischerdorf mit Hafen und Strand, ideal für Velo, Segeln, Surfen, Baden; Fähre n. Glénan-Inseln. Tel. 079 253 51 21

Südfrankreich: Sonnige Ruheinsel mit Aussicht im Grünen. Zwischen Pro-vence und Cevennen. Freistehendes Haus vor altem Mas. Sehr viel Um-schwung. 031 901 14 95 / 079 519 01 93

Englisch lernen und wandern

Cornwall: 12. 7. - 25. 7. 2015

Schottland: 26. 7. - 8. 8. 2015

Verbessern Sie Ihre Englischkenntnis-se und lernen Sie schöne Landschaften kennen. Infos: Tel. 052 625 86 68
www.englishadv.com

Südfrankreich / Ardèche: Entschleu-nigen, Natur pur, einmalige Fernsicht, Kultur in Literatur- u. Sport- Gästehaus (17.Jh / Zi + FeWo) südl. Ardèche-schlucht. Lesen, wandern, baden, klet-tern, kanu-, velofahren. Telefon 0033 475 386 704 (dt), www.MasLaColline.fr

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

Toscana/Maremma: Idyllische Ferien im Olivenhain, Ferienhaus & Zimmer
www.usignolo.eu +39 335 538 40 33

2015 • 2016 • 2017 • usw.
Frühling Sommer Herbst
Lust aufs Meer ?



Ferieninsel Brač, Kroatien, südl. Bucht, adriatisches Meer, Haus & Umschwung, alles vorhanden max. 6 Pers. (2er-/4er-Apparte-ment möglich), grosse Sonnen-terrasse, Gartensitzplatz &-grill, Aussenbett, Velos, Solarkocher. Waldfussweg zum Meer ca. 90m 4-Plätzer-PW mit CH-Nr. am Ort
Anreise Zug / Bus / Schiff / PW / Flug



Lust auf mehr ?

Infos: cubus.marin@bluewin.ch

..... ausschneiden und aufbewahren ✂

Toscana: Strandträume, Kultur und Dolcefar niente auf dem Bio-Weingut! Podere Riparbella, I-Massa Mma, Tel. +39 0566 91 55 57 www.riparbella.com

Calabrien Capo Vaticano, familien-freundliche private Wohnungen 1-6 Pers. 5 Gehminuten zum Strand. Sicht auf Türkissee, Baden bis Ende Oktober, ÖV ursina.bienek@enkidu.ch 062 923 37 40

Moneglia nahe Cinque Terre: Ruhige 3 1/2 Zi.-Whg. mit 4 Betten, Balkon, Meersicht, 25 Gehminuten zum Sandstrand, Parkplatz T. 032 331 31 40 / www.ferien-in-ligurien.ch

Verträglich Reisen 2015

Magazin für Reisen und Umwelt

Verträglich Reisen 2015 erscheint mit vielen Anregungen für einen klimaschonenden Urlaub: Mit Bus, Bahn oder Fähre ans Ziel. Weinreisen mal anders, Urlaub in kleinen Städten, Reisen mit Rad: Sonderheft mit Tipps für den Fahrradurlaub.



Zu bestellen für CHF 5.90 plus 2.- Versandkosten pro Exemplar bei:
VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Markus Fischer · Postfach 8676 · 3001 Bern
markus.fischer@verkehrsclub.ch

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

VCS boutique

BIO-URLAUB IN SÜDTIROL

im 1. Biohotel Italiens



- > Hauseigene Brennerei
- > Vinschgau Card gratis (für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Südtirol)
- > Gemüse und Kräuter aus eigenem Anbau
- > Yoga



KURZURLAUB
Körper & Geist
Sonntag bis Mittwoch
3 Tage inkl.
bioHalbpension PLUS
ab € 213,-

Buchung und Infos:
www.biohotel-panorama.it
info@biohotel-panorama.it
Familie Steiner
+39 0473 83 11 86



via verde reisen

ein Produkt der Arcatour SA

Der Reisepartner des VCS – Ihr Spezialist für Bahnreisen



Hotel Sand****

Timmendorfer Strand/Deutschland

Es geht nicht mehr darum, heute überall hinfahren zu können, es kommt vielmehr darauf an, ob man am richtigen Ort angekommen ist. Ankommen im SAND heisst: Anspruchsvolles Wohnen in entspannter Atmosphäre, unmittelbare Nähe zur See und unverwechselbares Ambiente. Geniessen Sie einmaligen Stil, bei zwanglosem Verweilen in der «SAND-Welt». Die Wärme und Unmittelbarkeit des Strandguts, das sich hier überall findet, spiegelt wieder, was das SAND verkörpert. Natur pur, stilvoll, leicht für alle die Lifestyle lieben und ebenso einzigartig sind, wie das SAND.

Preis pro Person ab CHF 635*

5 Tage/4 Nächte ab/bis Timmendorferstrand

Anreise täglich, ganzjährig

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



Hotel Margherita***

Sant'Angelo/Ischia/Italien

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

Preis pro Person ab CHF 880*

8 Tage/7 Nächte ab/bis Neapel

Anreise täglich vom 1.4. bis 1.11.2015

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

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

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

Velotour Insel Fünen Dänemark

Fünen ist bekannt als Garten Dänemarks. Die Insel Fünen liegt geografisch mitten in Dänemark. Kommen Sie mit uns nach Fünen und erfahren Sie Dänemarks Beschaulichkeit wo Eile und Tempo weit weg und nicht das Wichtigste sind. Die Tour beinhaltet auch einen Besuch auf der Nachbarinsel Ærø. Ærø ist ein wahre Inselidylle und dieser Abstecher ein Muss. Das Landschaftsprofil der Insel ist freundlich und bietet durch sein leicht welliges Profil keine grossen Schwierigkeiten per Velo erkundet zu werden.

Preis pro Person	ab CHF 1190*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Odense	
Anreise sonntags und montags vom 14.6. bis 7.9.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	



© Visit Denmark

Velotour Rügen, Hiddensee und Usedom Deutschland

Entdecken Sie Rügen, Hiddensee und Usedom mit ihren Sehenswürdigkeiten und zauberhaften Landschaften bequem in einer Woche. Von Stralsund gelangen Sie mit einem Schiff auf die Insel Hiddensee. Hier können Sie vom Dornbuscher Leuchtturm aus den gesamten Norden der Insel Rügen überblicken. Weitere Ziele sind Wittow, Bergen und Greifswald. Von Nord-Usedom geht es am vorletzten Tag wieder nach Greifswald und zurück nach Stralsund.

Preis pro Person	ab CHF 1025*
8 Tage/7 Nächte ab/bis Stralsund	
Anreise täglich vom 25.4. bis 3.10.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	



© Deutsche Zentrale für Tourismus N. Krüger

Velotour Müritz Deutschland

Ihre Velotour beginnt in Klink. Nach Erkundung und Übernachtung fahren Sie weiter nach Röbel und zur Inselstadt Malchow. Anschliessende Etappenziele sind der Malchiner See und die Stadt Teterow, die Sie nach einer Fahrt durch Wälder und hügelige Landschaften erreichen werden. Die Hügel sind typisch für die Mecklenburgische Schweiz. Ihre Ziele sind ausserdem die Städte Gross Plasten und Basedow. Sie werden bei dieser Veloreise in Schlössern übernachten und können sich auf sehr gastfreundliche Bedienung in den Restaurants und Cafés freuen.

Preis pro Person	ab CHF 1070*
7 Tage/6 Nächte ab/bis Klink	
Anreise täglich vom 25.4. bis 25.10.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	



* Jetzt vom Euro-Rabatt profitieren!

Bei den angegebenen Preisen ist der aktuelle Euro-Rabatt bereits abgezogen. Die Höhe des Preisnachlasses wird bei der Buchung mit dem tagesaktuellen Wechselkurs neu berechnet. Details dazu unter www.via-verde-reisen.ch

Partner



ARCATOUR
sinnvoll reisen

Mitglied





Velotour Ostseeküste von Lübeck nach Stralsund Deutschland

Ein Muss für Ostseefans. In 6 Etappen entdecken Sie auf dieser Veloreise die gesamte Küste von Lübeck bis Stralsund entlang des Ostseeradweges. Freuen Sie sich ausserdem auf Travemünde, Warnemünde/Rostock und das Fischland Darss. Bestaunen Sie alte Hansestädte mit Backsteingotik, lebendige Seebäder mit Strandleben, dazwischen das weite Küstenland und immer eine Brise Ostseeluft in der Nase.

Preis pro Person	ab CHF 960*
8 Tage/7 Nächte ab Lübeck bis Stralsund	
Anreise täglich vom 25.4. bis 3.10.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	



Velotour von Paris nach London Frankreich/England

Nun sind die zwei europäischen Metropolen Paris und London durch Velowege und Nebenstrassen verbunden. Von Paris folgt man dem Seinetal und dem Fluss Epte bis zum Meer. Nach der Überfahrt von Dieppe nach Newshaven führt der Weg durch die grüne, englische Landschaft bis nach London. Mit der Avenue verte «grüne Avenue», welche 2012 eingeweiht wurde, erfüllt sich ein grosser Traum. «Prêt à partir»?

Preis pro Person	ab CHF 1360*
8 Tage/7 Nächte ab Paris bis London	
Anreise samstags vom 16.5. bis 19.9.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	



Velotour von Wien nach Budapest Österreich/Slowakei/Ungarn

Spannend und erlebnisreich ist die Tour von Wien nach Budapest. Zu den Höhepunkten gehören die Städte Wien, Bratislava, welche in der malerischen Altstadt zum Bummeln einlädt, sowie die Metropole Budapest, eine der schönsten Städte Europas. Dazwischen tauchen Sie ein in die Stille mystischer Aulandschaften, fahren in der unendlichen Weite der ungarischen Tiefebene durch Bauerndörfer und vorbei an kulturellen Sehenswürdigkeiten.

Preis pro Person	ab CHF 815*
8 Tage/7 Nächte ab Wien bis Budapest	
Anreise freitags, samstags und sonntags vom 18.4. bis 3.10.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/velotouren	

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

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

Wandertour von Meran zum Gardasee Italien

Von der bekannten Kurstadt Meran aus durch Wein- und Obstgärten, vorbei an historischen Burgen, Kastellen und glitzernden Bergseen, durch idyllische Orte mit wunderschönen Bergblicken. Die Berge Südtirols und des Trentino faszinieren sondergleich! Mit Aussichten auf türkisgrüne Seen, gewaltige Hochflächen, tiefe Flusstäler und Schluchten. Im Trentino entdecken Sie verwinkelte Bergdörfer mit engen Gassen und idyllischen Steinhäusern, bevor Sie Ihr grosses Wochenziel, den Gardasee, erreichen.

Preis pro Person	ab CHF 800*
8 Tage/7 Nächte ab Meran bis Riva del Garda	
Anreise samstags vom 6.6. bis 26.9.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



Wandertour Elbsandsteingebirge Deutschland

Erwandern Sie die bekanntesten Sehenswürdigkeiten des Elbsandsteins um Bad Schandau und Wehlen. Sie besuchen die Bastei, sehen die Felsenburg, die Festung Königstein und den Tafelberg Pfaffenstein und geniessen bei guter Sicht die Aussicht vom Brand über die Bergwelt. Diese Wandertour wird Sie verzaubern und unvergesslich bleiben.

Preis pro Person	ab CHF 710*
6 Tage/5 Nächte ab/bis Bad Schandau	
Anreise täglich vom 25.4. bis 10.10.2015	
Infos: www.via-verde-reisen.ch/wandern	



© Deutsche Zentrale für Tourismus

WeitWandern Wandern, Gletscherwandern

Wandern

- 14.5. - 17.5.15 Auffahrt: Südschwarzwald: Randen - Wutachschlucht
- 14.5. - 17.5.15 Auffahrt: auf Spuren alter Pfade im Valsesia
- 23.5. - 25.5.15 Pfingsten: Frühlingsgrün im vielfältigen Calancatal
- 23.5. - 25.5.15 Pfingsten: Die schönsten Wege des Juras, Teil 1
- 30.5. - 13.6.15 Apennin 4: Romagna - Marche - Umbrien
- 4.6. - 7.6.15 Fronleichnam: Bergfrühling im Park Ela, Savognin
- 20.6. - 4.7.15 Bulgarien, Rilagebirge: heisse Quellen und kühle Gipfel
- 10.7. - 26.7.15 Lappland: Wandern unter der Mitternachtssonne
- 11.7. - 18.7.15 NP Stifserjoch 1: Vom Erdbeerland zum Gletscherrand
- 25.7. - 2.8.15 Siebenbürgen: eine Reise in die Vergangenheit
- 1.8. - 15.8.15 Pyrenäen 2: Parc National des Pyrénées

Gletscherwandern

- 7.8. - 9.8.15 Zermatt - Tête Blanche - Val d'Hérens
- 28.8. - 30.8.15 Allalinhorn 4027 m - einmal anders!

Preise online verfügbar

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



Preisangaben (nicht gültig für WeitWandern): Basis Erwachsene Doppelzimmer, inkl. Bahnreise mit Halbtaxabo teilw. exkl. Reservationen. Bei Aktivferien beinhaltet der Preis auch das Mietvelo, Gepäcktransport und Routenbeschreibung. Die detaillierten Informationen finden Sie online unter www.via-verde-reisen.ch

Partner



ARCATOUR
sinnvoll reisen

Mitglied



[>lab]

EXKLUSIV FÜR AUTOFAHRER: DER ÖKOLOGISCHE REIFENABDRUCK!

SCHNELLER BREMSEN.
LEISER FAHREN.
TREIBSTOFF SPAREN.

WWW.REIFENETIKETTE.CH



 Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Energie BFE

Bundesamt für Strassen ASTRA

Bundesamt für Umwelt BAFU

