



**NEIN
BLEIBT
NEIN**

Autobahn-Zwängerei

Milliarden für mehr Kapazitäten
statt Verkehrsplanung mit Zukunft?

Seite 18



Gratis-
Mitgliedschaft
2026 mit
Promocode
VCS2026



Casafair – der Verband
für Eigentümer*innen
mit Weitsicht. Nachhaltig,
fair und kompetent.

Von A wie Altlast bis Z wie zukunftsweisende Lösung.
Bei uns sind Sie rundum gut beraten.

www.casafair.ch

MITMACHEN & GEWINNEN!

Nehmen Sie am EcoDrive-Quiz des VCS teil und sichern Sie sich die Chance auf eine von **drei SBB-Gutscheinkarten im Wert von je Fr. 200.–**.

Testen Sie Ihr Wissen rund um energieeffizientes Fahren und entdecken Sie, wie Sie damit Umwelt und Portemonnaie schonen.

Jetzt QR-Code scannen, Quiz starten und mit etwas Glück gewinnen!



verkehrsclub.ch/ecodrive



Teilnahmeschluss: 15. März 2026

Partner

ecodrive

Mobilität
mit Zukunft



Die Berglodge37 ist die Bergoase für deine Auszeit in den Urner Bergen und ein nachhaltiges Seminarhotel für Menschen mit Weitblick. Im Sommer und Winter.

Besuche uns auf den Eggbergen
www.berglodge37.com

NEWSLETTER ABONNIEREN

Der VCS-Newsletter informiert Sie über unser Engagement in Bereichen wie Autobahn-Ausbau, Tempo 30, sichere Schulwege oder Nachtzüge. Dazu informieren wir Sie über vorteilhafte Mitgliederangebote und Versicherungsprodukte.



Jetzt abonnieren – hier erfahren Sie es zuerst.
verkehrsclub.ch/newsletter

- 4 **Kurz und bündig**
- 6 **Velofahren:** Schnee und andere Ärgernisse
- 7 **Tempo 30:** Mit Vollgas gegen die Vernunft
- 8 **Europa mit dem Zug:** Warum nicht einmal TER statt TGV
- 10 **Bundespolitik:** Eine Sparfuchsin und tricksende Bahnfreund*innen
- 11 **Elektromobilität:** Besteuern – aber nicht ausbremsen
- 12 **Schulweg I:** Eine Gesamtsicht
- 13 **Schulweg II:** Gesunder Start ins Leben
- 14 **Firmenmobilität:** «Move Smart»-Label – einfach und nachhaltig
- 15 **Eco-auto:** Interview mit Projektleiter Gregory Germann
- 16 **jungVCS:** Und doch sollte die 1. Klasse abgeschafft werden
- 17 **VCSkids:** unsere Kinderseite



42 **Wandern I:** Unterwegs durch Jahrmillionen

- 46 **Wandern II:** Sieben sagenumwobene Gipfel am Horizont

28 **Mitgliederangebote**

31 **Berichte aus den Regionen**

47 **Wettbewerb**

49 **Bitte mitdenken! mit Martin Winder**

50 **Cartoon**

Titelbild: Bildmontage müellerluetolf.ch

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Hatten wir nicht Nein gesagt? Diese Frage wird sich so manche*r Stimmbürger*in gestellt haben, als der Bundesrat im letzten Herbst das Gutachten

zu «Verkehr '45» veröffentlicht hatte. Es stellte demokratisch abgelehnte Autobahn-Ausbauprojekte erneut zur Debatte und diente dem Bundesrat als Planungsgrundlage für Strassen-, Schienen- und Agglomerationsprojekte bis 2045.

Im Januar hat der Bundesrat dann die inhaltlichen Eckwerte für die nächsten Ausbauschritte bekanntgegeben. Und siehe da: Für den Realisierungshorizont bis 2045 stehen mit der dritten Röhre Rosentunnel inklusive Anschluss Güterbahnhof, dem Rheintunnel und dem Fäsenstaubtunnel drei (!) der im November 2024 abgelehnten Projekte auf der Liste – der Grauholz-Ausbau ist bis 2055 geplant. Dieser Entscheid entspricht nicht der Idee unserer Demokratie. Das Nein zum Autobahn-Ausbau war ein Grundsatzentscheid: Die Stimmbevölkerung will und braucht weder mehr noch breitere Autobahnen. Mehr zum Thema und wie wir künftig planen sollten, lesen Sie in unserem Dossier ab Seite 18.

Ich wünsche allen eine spannende Lektüre

Nelly Jaggi
Co-Leiterin Redaktion

DOSSIER

Eine undemokratische Autobahn-Zwängerei

Der Bundesrat hat 500 Ausbauprojekte für Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr überprüfen lassen. Selbst demokratisch abgelehnte Projekte fanden in diesem Gutachten den Weg aus der Versenkung. Zukunftsfähige Verkehrsplanung lässt das Papier mit dem verheissungsvollen Titel «Verkehr '45» hingegen weitgehend vermissen.





© zvg

Ja zur Klimafonds-Initiative

Der VCS sagt Ja zur Klimafonds-Initiative, die am 8. März an die Urne kommt. Die Initiative sieht vor, dass wir jedes Jahr zwischen 0,5 und 1 Prozent des Bruttoinlandsproduktes in den ökologischen Umbau der Schweiz investieren. Das sind zwischen 3,9 und 7,8 Milliarden Franken. Das Ziel ist klar: die Energiewende beschleunigen und die Mittel dafür zur Verfügung stellen.

Der Klimafonds würde den Ausstieg aus Benzin und Diesel beim Verkehr ermöglichen. Zum Beispiel durch den ÖV-Ausbau oder Ladestationen für E-Fahrzeuge. Diese Unterstützung ist mehr als notwendig, da der Bundesrat und die Mehrheit des Parlaments derzeit im Rahmen des sogenannten Entlastungsprogramms 2027 erhebliche Kürzungen beim ÖV, bei den Nachtzügen und beim Klimaschutz planen (mehr dazu auf Seite 10).

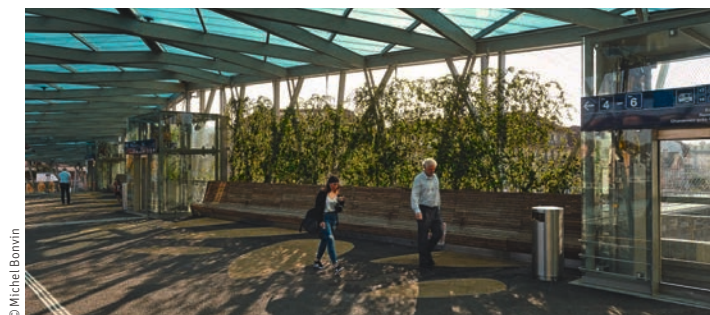
Die Mittel aus dem Klimafonds sollen vorrangig Haushalte und Personen mit geringem Einkommen für Wohnen, Mobilität oder Umschulung unterstützen. Ein gerechter Übergang, von dem alle profitieren. Aus diesen Gründen sagt der VCS Ja zur Klimafonds-Initiative. Ein solcher Fonds ist unverzichtbar, um den Klimaschutz und unsere Energieunabhängigkeit zu stärken. Jeder heute investierte Franken wird Vorteile bringen: für unsere Lebensqualität, unsere Wirtschaft und sogar für die öffentlichen Finanzen.

Weitere Infos unter www.klima-fonds.ch

«Flâneur d'Or 2026»: Projektauftruf

Der «Flâneur d'Or – Fussverkehrspreis Infrastruktur» zeichnet alle drei Jahre die Gestaltung öffentlicher Räume aus, die den Fussverkehr in speziellem Masse fördern und die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Fusswegnetzes erhöhen. Gemeinden, Institutionen und Planungsbüros sind herzlich dazu eingeladen, ihre Projekte für den «Flâneur d'Or 2026» bis am 31. März 2026 einzureichen. Die Wettbewerbsbeiträge dienen als Best Practice und werden von Fachleuten als Inspirationsquelle geschätzt. Durchgeführt wird der «Flâneur d'Or 2026» von Fussverkehr Schweiz in Zusammenarbeit mit dem VCS und weiteren Partnern.

Weitere Infos unter www.flaneurdor.ch



© Michel Bonvin



© BYD

E-Autos: Gute gibt es günstig

Der Autovergleich eco-auto des VCS listet mehr als 300 E-Auto-Modelle. Das Angebot an kleinen, preiswerten Fahrzeugen hat zugenommen und genau diese Modelle gehören zu den umweltfreundlichsten. Das beste kleine Elektroauto ist der neue BYD Dolphin Surf. Er hat eine vergleichsweise kleine Batterie, was die Umweltbelastung bei der Herstellung verkleinert und die Kosten senkt. Dank seiner guten Energieeffizienz erreicht er eine Reichweite von über 200 km, im Stadtverkehr bis 350 km.

Mit steigenden Produktionsmengen und neuen Marken auf dem Markt sinken die Preise. Deshalb haben Elektroautos nicht nur umwelttechnisch die Nase vorn, sondern können inzwischen auch preislich mit Verbrennern konkurrieren. Bei den Benzin- und Dieselaautos kommen kaum neue Modelle auf den Markt. Von den 273 bewerteten Benzin- und Dieselaautos erfüllen nur zwei die Klimaziele: der Mazda 2 Hybrid und der Toyota Yaris Hybrid.

Mehr Infos und das aktuelle Ranking unter www.eco-auto.info

Parlament stimmt weniger umweltfreundlich

Zur Halbzeit der 52. Legislatur zeigt das Umweltrating, wie umweltfreundlich Schweizer Politiker*innen stimmen. Die Mitglieder der Umweltallianz (VCS, BirdLife, Greenpeace, Pro Natura, SES und WWF) haben dafür Abstimmungen zu Umweltthemen analysiert. Augenfällig ist die Diskrepanz, die sich zwischen den Mitte-Parlamentarier*innen öffnet. Während sie im Nationalrat im Vergleich zum letzten Rating 2023 umweltfreundlicher abgestimmt haben (46,5 Prozent: plus 10,5 Prozentpunkte), haben sich ihre Kollegen im Ständerat nochmals klar verschlechtert (23,5 Prozent: minus 7 Prozentpunkte). Besonders bedenklich: zu den Mitte-Ständeräten, die am meisten gegen Natur und Klima gestimmt haben, gehören jene, die in der ständerätlichen Umweltkommission sitzen und damit einen enormen Einfluss auf Umweltvorlagen haben. Auf dem letzten Platz bleibt klar abgeschlagen die SVP. Verschlechtert haben sich auch FDP und GLP.

In eigener Sache

Der VCS ist zum sechsten Mal für seine vorbildliche Personalpolitik mit dem Zertifikat der Fachstelle UND ausgezeichnet worden. Beim Vaterschaftsurlaub und beim Frauenanteil im Kader hat sich der VCS im Vergleich zur letzten Zertifizierung steigern können. 2007/2008 hatte sich der VCS erstmals dem Controlling der Fachstelle unterzogen. Gleichstellung und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben haben beim VCS einen hohen Stellenwert. So ist Teilzeit die Regel und Homeoffice ist bis zu 50 Prozent des Pensums möglich. Zusätzliche VCS-Kinderzulagen entlasten das Familienbudget und Väter erhalten zehn Wochen Vaterschaftsurlaub.



© 2/18

Erfolgreiche Aktionswochen «walk to school»

Noch nie haben sich so viele Kinder an den VCS-Aktionswochen «walk to school» beteiligt wie 2025: 15 609 Kinder aus 796 Klassen nahmen am Wettbewerb teil. Während zweier Wochen gingen die teilnehmenden Schüler*innen ihren Weg zur Schule so oft wie möglich zu Fuss. Jeder selbst zurückgelegte Schulweg zählte in der Wertung; zusätzliche Aufgaben rund um das Thema Mobilität verbesserten die Punktzahl der teilnehmenden Klassen. Für den VCS sind die Aktionswochen eine Erfolgsgeschichte: In den letzten Jahren konnte die Zahl der teilnehmenden Klassen ständig gesteigert werden. Kinder erleben auf dem Schulweg Selbstständigkeit, Bewegung und sozialen Austausch. «Walk to school» sensibilisiert Kinder und Lehrpersonen für Fragen der Verkehrssicherheit, vermittelt das richtige Verhalten im Strassenverkehr und regt dazu an, auf Elterntaxis zu verzichten. Zusätzlich wurde ein Malwettbewerb zum Thema Schulweg ausgerichtet, an welchem sich 1213 Kinder beteiligten. Im Bild die Zeichnung von Axel Chardonnens aus Domdidier (FR). Er hat den ersten Platz in der Kategorie Kindergarten bis 2. Klasse belegt.



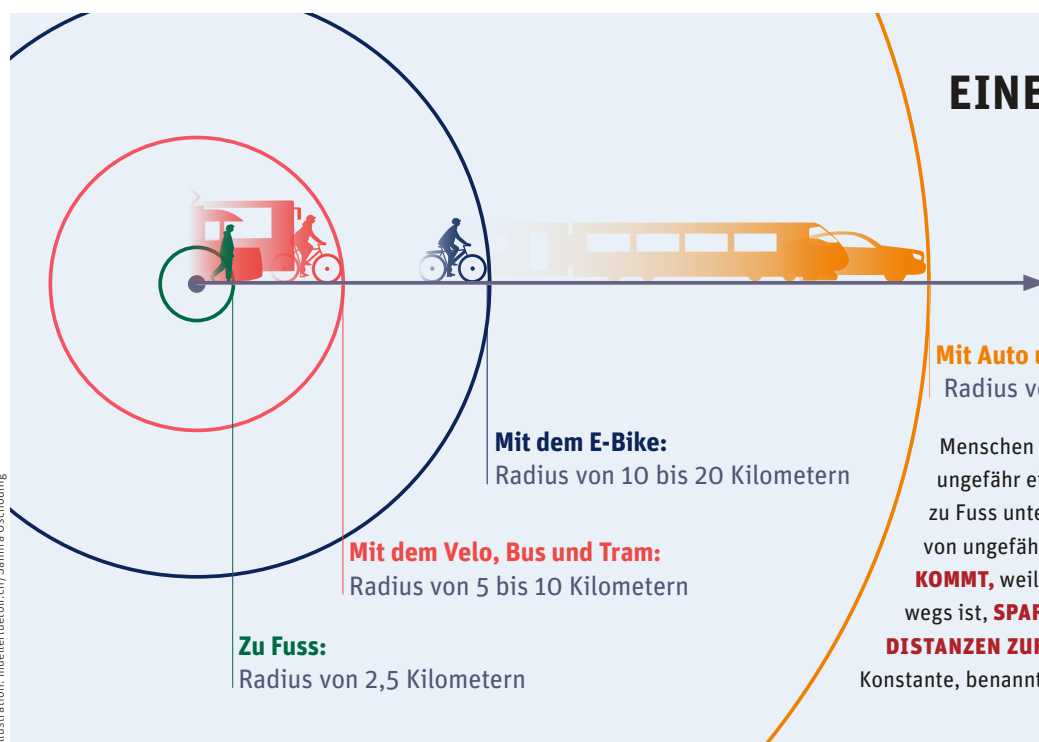
Weitere Infos und alle sechs prämierten Zeichnungen unter www.verkehrsclub.ch/walktoschool

Flug statt Zug?!

Ende 2025 hat auch der Nationalrat den Nachtzug-Kredit für die Linie Basel–Kopenhagen–Malmö aus dem Budget gestrichen. Für den VCS ist dieser Beschluss absolut unverständlich und verantwortungslos. Angesichts der Klimakrise wäre die neue Verbindung eine klimaschonende Alternative zum Reisen mit dem Flugzeug. Gerade im internationalen Verkehr spielen Nachtzüge eine Schlüsselrolle: Sie verbinden europäische Städte direkt, sparen Zeit und ersetzen CO₂-intensive Kurz- und Mittelstreckenflüge. Wer ernsthaft Klimaschutz im Verkehr will, muss attraktive Alternativen zum Flugverkehr ermöglichen – und nicht das dafür notwendige Geld streichen.



© VCS/Philippe Rouiller



EINE STUNDE PRO TAG

Mit Auto und Zug:
Radius von 20 bis 50 Kilometern

Menschen haben ein stabiles tägliches Reisezeitbudget von ungefähr einer Stunde – weltweit, seit der Jungsteinzeit. Wer zu Fuss unterwegs ist, bewegt sich in der Regel in einem Radius von ungefähr 2,5 Kilometern. **WER SCHNELLER VORWÄRTS-KOMMT**, weil er oder sie mit dem Auto oder mit dem Zug unterwegs ist, **SPART KEINE ZEIT, SONDERN LEGT EINFACH LÄNGERE DISTANZEN ZURÜCK**. Dieses Phänomen nennt sich Marchetti-Konstante, benannt nach dem italienischen Physiker Cesare Marchetti.

Schnee und andere Ärgernisse

Velofahren Die Menschen in der Schweiz sollen mehr Velo fahren, findet der Bund zu Recht. Das könnte an der Realität auf der Strasse scheitern. Aber es gibt Lösungen, die dem Velo mehr Platz verschaffen.

Von Edward Weber

Wenn im Winter für die freie Fahrt der Busse und der Autos der Schnee an den Rand der Strasse und damit meist auf den Velostreifen geräumt wird, trauen sich nicht mehr viele Velofahrer*innen nach draussen. Aber nicht nur im Winter ist der mangelhafte Unterhalt der Veloverkehrsflächen eine Gefahr. Oft sammelt sich am Rand der Strasse – also dort, wo die Velofahrer*innen gezwungenermassen unterwegs sind – Schmutz und Laub. Auch ist dort der Belag oft in einem schlechten Zustand. Die Sturzgefahr steigt.

Es braucht ein Umdenken bei den Gemeinden. Sie müssen sicherstellen, dass die Velostreifen und -wege ganzjährig befahrbar sind. Städte wie Bern und Basel gehen mit gutem Beispiel voran und priorisieren immerhin die wichtigsten Velorouten auf ihrer Räumungsliste gleich wie die Hauptachsen

für den Autoverkehr. Will der Bund sein Ziel erreichen, nämlich den Veloverkehr bis 2035 zu verdoppeln, ist dies dringend notwendig.

«Ausreichend» reicht nicht

Regelmässiger Spitzenreiter bei den Sicherheitssorgen der Velofahrer*innen sind auch die Überholmanöver der Autos. Während in den meisten Nachbarländern ein gesetzlich geregelter Mindestüberholabstand gilt, ist in der Schweiz lediglich ein «ausreichender Abstand zu wahren, [...]». Was ein «ausreichender» Abstand ist, wird von Velo- und Autofahrer*innen oft sehr unterschiedlich interpretiert.

Prekär wird es insbesondere bei engen Verhältnissen ohne oder mit einem zu schmalen Velostreifen. Hier hilft in vielen Fällen eine Anpassung der Infrastruktur: die Reduktion auf eine Kernfahrbahn für beide Richtungen ohne Mittelstreifen. Dafür mit breiten Velostreifen auf beiden Seiten und bei Bedarf mit einer Begrenzung auf 30 km/h. Ohne Gegenverkehr überholen die Autos generell mit genügend Abstand, da sie sich nicht an der Mittellinie orientieren. Bei Gegenverkehr ist Überholen nicht möglich.

Verschnaufpause beim Abbiegen

Gefahr droht Velofahrer*innen auch beim Linksabbiegen. Weil sie ein Handzeichen geben müssen, können sie nur einhändig fahren. Gleichzeitig müssen sie nach hinten schauen und die Spur wechseln – bei viel Verkehr unter Zeitdruck. Damit sind viele Velofahrer*innen überfordert; es kommt zu schweren Unfällen.

Eine noch selten eingesetzte, aber wirksame Massnahme dagegen ist das «gesicherte» Linksabbiegen. Mit einem, durch bauliche Elemente geschützten,

Bereich in der Mitte der Strasse können Velofahrer*innen das Abbiegen in zwei Etappen unterteilen. Gleichzeitig verlangsamen die Mittellinseln den Verkehr.

Und was ist mit den Fussgänger*innen?

Nicht immer sind es die Velofahrer*innen, die unter die Räder kommen. An Orten, die sie sich mit Fussgänger*innen teilen (müssen), kommt es immer wieder zu gefährlichen Situationen. Häufig ist dies bei Bus- oder Tramhaltestellen der Fall. Zu Recht fordern hier die ÖV-Fahrgäste ein sicheres Ein- und Aussteigen. Velofahrer*innen hingegen wissen oftmals nicht, wo sie sich zwischen Fahrzeug, Haltestelle und Autospur aufhalten sollen – und sind hin und wieder zu ungeduldig, um hinter dem Tram oder dem Bus zu warten.

Will man sich nicht auf den Appell zu gegenseitiger Rücksichtnahme beschränken, gibt es nur eine Lösung: die konsequente Trennung der Flächen für Velofahrer*innen und Fussgänger*innen. Bei ÖV-Haltestellen braucht es eine separate Veloumfahrung. Und wenn dafür nicht genügend Platz ist? Gilt Tempo 30 statt Tempo 50, brauchen die Autos weniger Platz und die Strassen werden sicherer – damit gewinnt man Handlungsspielraum und wertvollen Platz, oftmals sogar für einen separaten Velostreifen. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz. Er ist oft im Stadtverkehr unterwegs und freut sich, wenn Velofahren in Zukunft weniger Überlebenskampf und mehr Entspannung bietet.

Studie zum Überholabstand

Der VCS führt in Zusammenarbeit mit der Ostschweizer Fachhochschule Messungen des Überholabstandes von Autos gegenüber Velofahrer*innen durch. Ziel ist es, herauszufinden, wie die Verkehrssicherheit erhöht werden kann.



© VCS/Nadja Mühlemann

Mit Vollgas gegen die Vernunft

Tempo 30 Der VCS blickt – amüsiert bis schockiert – auf die Medienberichterstattung der letzten Monate zu Tempo 30 zurück. Und bringt mit einer aufschlussreichen Umfrage Ordnung in die Kontroverse.

Von Andreas Käsermann

Ab und an haben wir uns in der letzten Zeit verwundert die Augen gerieben, wenn wir die Zeitungen gelesen, Radio gehört oder uns Fernsehbeiträge angesehen haben: Tempo 30 brachte die Gemüter von rechts bis links zum Kochen. Die allgemeine Zuspitzung begann Anfang September letzten Jahres, als Bundesrat Albert Rösti seine Verordnung präsentierte. Demnach soll der Lärmschutz grundsätzlich mit Flüsterbelägen erreicht werden – Tempo 30 ist Ultima Ratio, wenn dies nicht ausreicht.

In der Folge konnten sich Organisationen, Parteien und Interessierte zu Röstis Ansinnen äussern. Das tat auch der VCS: «Die vorgesehene Priorisierung von lärmarmen Strassenbelägen verteuert den Lärmschutz und verschlechtert die Verkehrssicherheit.» Kurz: Der VCS lehnt ab, was der Bundesrat eronnen hat. Das ist auch Radio RTS nicht entgangen: «L'ATE dit tout le mal qu'elle pense de ce projet», klang es dort – der VCS lasse kein gutes Haar an der bundesrätlichen Idee. Um ehrlich zu sein: Es liess sich beim besten Willen keines finden.

Unterstützung für Rösti

Zustimmung erhielt der Bundesrat hingegen naturgemäss vom TCS. Der liess ausrichten: «Die Möglichkeit, verkehrsorientierte Strassen in Tempo-30-Zonen einzubeziehen, sollte ersatzlos gestrichen werden.» Also Tempo 50 vor Schulhäusern, sagt ausgerechnet jener TCS, der sonst gerne Plakate für sichere Schulwege an den Strassenrand kleistert ...

Applaus kommt auch von Röstis SVP – wenigstens «grundsätzlich», wie die Partei gegenüber der Nachrichtenagentur Keystone-SDA erklärte. Es brauche weitergehende Schritte, «um eine schleichende Einführung durch die Hintertüre von generellem Tempo 30 zu verhindern». An Kreativität mangelt es der SVP wahrlich nicht. In Zürich ging es im Vorfeld der Abstimmung über die «Mobilitätsinitiative» vom November 2025 besonders garstig zu. Im «Tages-Anzeiger» war zu lesen, dass sich ein SVP-Kantonsrat als Polizist verkleidet hatte, um für die Initiative zu werben.



Anfang Dezember hat der VCS seine Stellungnahme zur Tempo-30-Vernehmlassung sowie einen Protestbrief mit über 17 000 Unterschriften eingereicht.

Und folgender schriller Vergleich begegnete uns: «Reduzieren Sie die Saugleistung Ihres Staubsaugers, nur damit er leiser ist?», fragte die «Auto-Illustrierte» ihre Leser*innen. Wir hatten uns diese Frage bislang noch nie gestellt, sind uns aber ziemlich sicher: Wer schon einmal ein Kinderzimmer geputzt hat, träumt von einem geländegängigen Staubsauger mit Vierradantrieb.

Ausprobiert und überzeugt

In einem Podcast der «Aargauer Zeitung» kam unter anderem ein Journalist zu Wort, der einst Tempo-50-Befürworter war und heute in einer Begegnungszone lebt. «Nun tendiere ich eher zu Tempo 30», gibt er zu. Das lässt sich häufiger beobachten: Nicht alle Autofahrer*innen verteidigen Tempo 50 – oder nur so lange, bis der autonome Parkassistent das Auto präzise im eigenen Carport an der verkehrsberuhigten Quartierstrasse abgestellt hat. Die Freude über die gewonnene Lebensqualität hält dann exakt bis zur nächsten Berührung eines Lenkrads an. Dieses Verhalten ist zwar flatterhaft, aber alles andere als selten.

Um den Scheinargumenten und Angriffen gegen Tempo 30 zu begegnen, hat der VCS beim Institut Demoscope eine repräsentative Umfrage in Auftrag gegeben. Die Resultate sind eindeutig: Eine klare Mehr-

heit der Befragten (68%) befürwortet Geschwindigkeitsreduktionen zugunsten der Sicherheit – selbst dann, wenn sich dadurch die Reisezeit verlängert.

Besonders bemerkenswert ist: Die Akzeptanz von Tempo 30 steigt nach dessen Einführung. Wer in einer Strasse oder einem Quartier mit Tempo 30 lebt, möchte dieses Regime behalten und nicht mehr zurück. Wer hingegen vor der eigenen Haustür nur Tempo 50 kennt, kennt die Vorzüge nicht – und gibt sich mit dem Status quo zufrieden. ■

Andreas Käsermann ist Mediensprecher beim VCS Schweiz.

Unser Engagement geht weiter

Der VCS hat die Tempo-30-Verordnung des Bundesrates scharf kritisiert. Dabei konnten wir auch auf tatkräftige Unterstützung zählen: über 17 000 Menschen haben unseren Protestbrief unterzeichnet. Viele haben uns zudem mit einer Spende unterstützt oder eine eigene Vernehmlassungsantwort eingereicht. Herzlichen Dank für diese wertvolle

Unterstützung.
www.verkehrsklub.ch/tempo-30



Warum nicht mal TER statt TGV

Europa mit dem Zug Vielfach ist für Frankreichreisen das fabelhafte Hochgeschwindigkeitsnetz klar erste Wahl. Es gibt aber auch andere Fälle. Zum Beispiel wenn das Velo mitsoll oder das Ziel (auch) darin besteht, der «France profonde» näherzukommen.

Text und Bilder: Urs Geiser

Am 26. September 1992 bestiegen wir den vorläufig oder endgültig letzten Passagierzug, der von Delle nach Belfort fuhr, um dort ein opulentes Mahl zu geniessen und anzustossen: Auf dass die traditionsreiche grenzüberschreitende Linie dereinst eine Renaissance erleben möge. Ob der Wunsch in Erfüllung gehen würde, war völlig offen. Das Wikipedia-Verzeichnis der stillgelegten – und bestenfalls zu Velowegen umfunktionierten – französischen Bahnstrecken ist lang, bestürzend lang. Ausdruck einer Entwicklung, mutmassen wir, die reichlich Nährboden bot für das Gefühl von Vernachlässigung, von «Abgehängtsein», das in fast jeder Analyse der politischen Misere, in der die Grande Nation steckt, prominent vorkommt.

Freuen wir uns an dem, was noch da ist. Nach wie vor fährt die nationale Bahngesellschaft SNCF – da und dort ist es eine andere Betreiberin – teils in die entlegensten Ecken des Landes, beispielsweise nach Briançon, der höchstgelegenen EU-Stadt. Anschluss aus der Schweiz besteht vom Basler Tram, das St-Louis bedient, über das europaweit grösste binationale S-Bahn-System «Léman Express» im Grossraum Genf bis hin zur spektakulären Bergbahnstrecke Martigny-Chamonix.

Der Lohn der Langsamkeit

Und wenn «Slow Travel» das Motto ist, also für den Weg zum Ziel viel Zeit bleibt, bietet unser westliches Nachbarland eine vielfältige Spielwiese. Nehmen wir die klassische Strecke von Genf nach Marseille: Statt mit dem TGV in drei, vier Stunden durchs Rhonetal ans Meer zu brausen, kann man via Grenoble dem Alpenbogen entlang nach Veynes-Dévoluy tuckern und dann, vielleicht mit Halt in Sisteron oder Manosque, peu à peu in den Midi eintauchen. Die Landschaftskulissen vor dem Zugfenster sind grossartig. Oder man steigt in Avignon auf die Linie über Cavaillon um; dort stehen allerdings grosse Bauarbeiten bevor. Kein Problem, auf die in Miramas abzweigende Ligne de la Côte Bleue, die bis kurz vor Marseille spektakuläre Meersicht verschafft, gelangt man auch über Arles. Die SNCF selbst bewirbt sie als «sans pareille», einzigartig.

Unsererseits verliehen wir dieses Prädikat auf der jüngsten Heimreise vom Meer einer Neuentdeckung: der Linie von Valence, einer Stadt, die wir bisher ignorant links liegen liessen, nach Veynes – durch das Tal der ungezähmt dahinfließenden Drôme, am Rand des bekannten Vercors-Naturparks. In Die, der sehr hübschen Heimat der «Clairette de Die», blieben wir eine halbe Stunde stecken.

Ein Detektor spiele verrückt und melde ein Problem auf der Strecke. Nachdem das Zugpersonal irgendwann abgetaucht war, kreuzte zuerst der Lokführer wieder auf: mit einem Pack Baguettes unter dem Arm. Wir wollen ihm nichts unterstellen. Und überhaupt: Slow Travel, Slow Food ...

Hausse bei den Regio-Expresszügen

Marode Bahnanlagen, dünne Fahrpläne – sie sind immer noch zahlreich. Doch insgesamt scheint die SNCF gut im Schuss zu sein. Sie verzeichnete 2023 und 2024 neue Passagierzahl-Rekord und im Regionalverkehr innert fünf Jahren einen Zuwachs um 33 Prozent. Ferienreisen sind nur Momentaufnahmen, aber wir erteilen hier guten Gewissens gute Noten: für Pünktlichkeit, Komfort, Sauberkeit, die Freundlichkeit des Personals, die Signaletik in den Bahnhöfen. Die Billettautomaten mit dem Dreh-/Druckknopf sind kein Buch mit sieben Siegeln, auf die elektronischen Anzeigetafeln ist in aller Regel Verlass.

Billig ist das Zugfahren mit Normalbillett auch in den TER (Train Express Régional) nicht mehr. So günstig wie beliebt, bei Tourist*innen wie bei Einheimischen, ist hingegen das Velotransport-Angebot (vgl. Kasten). Nicht von ungefähr bittet die SNCF darum,



Impression aus der Empfangshalle des pompösen Hauptbahnhofs von Marseille, Einfahrt eines TER in Sète, die Verkehrsdrehscheibe Gare Saint-Roch in Montpellier und das Jurastädtchen Morez, im Hintergrund einer der schönsten Viadukte auf der «Ligne des Hirondelles», die skandalöserweise von der Stilllegung bedroht ist.

nach Möglichkeit die Stosszeiten zu meiden. Reichen die Stellplätze nicht aus, wird improvisiert. Die Geschichte ist verbürgt: Da hiess eine Zugbegleiterin doch tatsächlich aus einem proppenvollen Wagen alle rasch mal aussteigen, damit die zwei Velos der Schweizer Touristen auf wundersame Weise auch noch unterkamen.

Um TGV und Co. machte man bisher mit Vorteil einen Bogen, ausser das Velo steckte im Packsack. Denn auch das kann einem da widerfahren: Reservation getätigt – Platz unauffindbar – der darauf angesprochene Bahnbeamte läuft, die Hände verwerfend und fluchend, davon. Besserung ist mit der 2026 anrollenden fünften TGV-Generation in Sicht, der neue «Inoui» soll über acht Veloplätze verfügen.

MEGA-Deal mit dem Élyséepalast?

26 Jahre nach unserem Einstieg in Delle: Dank hartnäckiger Lobbyarbeit vorab von Schweizer, auch von VCS-Seite wird Ende 2018 der erneuerte Schienenweg zwischen dem Jura und Belfort eröffnet, mit Anschluss an die weite Welt im TGV-Bahnhof Belfort-Montbéliard. Mitte Januar 2026 starten wir um 7.43 Uhr in Delle zu einer faszinierenden Franche-Comté-Tour: via Belfort nach Besançon und Mouchard und dann auf der Ligne des Hirondelles, die mit ihren 18 Viadukten eine bahntouristische Attraktion ist, nach Morez und Saint-Claude. Schon 1956 verlor Morez den Bahnanschluss an die Schweiz (La Cure–Nyon), und Richtung Lyon ersetzt seit 2018 ein Stück weit der Bus die Bahn. Nun droht, wie die NZZ in ihrer Ausgabe vom 2. September 2025 ausführ-

lich berichtete, das komplette Aus: Offenbar überfordern die Sanierungskosten – circa 90 Millionen Euro – die zuständige Region.

Wo, Herr Macron, bleibt da der Stolz auf das baukulturelle Erbe?

Letztthin erklärte ein renommierter Schweizer Strategieexperte, warum unser Land den Schutz seines Luftraums am gescheiterten bei der französischen Luftwaffe einkaufen würde. Im Gegenzug, meinen wir, könnte die Schweiz die Schirmherrschaft für die Schwalben-Linie übernehmen, die Tonkin-Linie zwischen St-Gingolph und Évian schleunigst wieder aufbauen, andere Strecken elektrifizieren... Man wird ja noch träumen dürfen. ■

Urs Geiser ist Regioseiten-Redaktor.



Tipps für die Veloferienplanung

Im TER reist das Velo je nach Region gratis – so auch zwischen Genf und Lyon – oder für 1 Euro (= Platzreservation) mit. Wer via SNCF-App nach passenden Zügen sucht, lasse das Rad fürs Erste weg – sonst erscheinen nur die reservationspflichtigen Verbindungen, nicht aber die vielen TER mit freiem Zugang. Geht es bei der (obligatorischen) Reservation in ICs mit ihrem kleinen Angebot um mehr als ein Velo, versuche man es Velo für Velo; so findet das eine vielleicht in Wagen 3, ein anderes in Wagen 6 Platz. Generell gilt: je früher, desto besser. Was aber, wenn zwei Regionen mit unterschiedlicher Regelung im Spiel sind? Unter Angabe von Abgangs- und Zielort auf der regionalen Website – die SNCF-App leitet dorthin – ist offenbar auch diese Hürde zu schaffen.

www.sncf-voyageurs.com/fr/voyagez-avec-nous/train-et-velo

Nützliche Links

[www.sncf-connect.com/\(fr-ch/aide/carte-reseau-trains-sncf\)](http://www.sncf-connect.com/(fr-ch/aide/carte-reseau-trains-sncf)) (direkt zur Liniennetz-Übersicht)

www.thetrainline.com/fr/

www.raileurope.com/de/trains/ter-regional-express

Eine Sparfüchsin und tricksende Bahnfreund*innen



Beim Versuch beim E-Bus-Kauf durch ÖV-Unternehmen zu sparen, musste sich Keller-Sutter in Bescheidenheit üben. Im Bild ein neuer E-Bus von Bern Mobil.

Bundespolitik Das Sparprogramm des Bundesrates gibt zu reden. Die Zwischenbilanz vor der Nationalratsdebatte ist durchgezogen.

Von Luc Leumann

In diesen Zeiten kann einem schwindlig werden, ob der vielen kriegesischen Konflikte. Die Schweizer Politik prägt dies vor allem durch schwindelerregende Mehrausgaben für die Armee. Statt zu klären, aus welchen Einnahmen dieses zusätzliche Geld kommen soll, setzt das Parlament den Rotstift an und hofft, so genügend Geld freizuspielen – ohne die Schuldenbremse reformieren zu müssen. Die Schweizer Sparsamkeit verkauft diesen finanzpolitischen Druck als Entlastung.

Obwohl nur 18 Prozent aller (Bundes-) Ausgaben einen Bezug zum Umweltschutz haben, sollen beim Sparprogramm 40 Prozent der Einsparungen in umweltrelevanten Themen erfolgen. Umweltbelastende Branchen wie die Landwirtschaft oder staatliche Subventionen auf Kosten der Umwelt bleiben weitgehend unangetastet.

Die Schlagseite zu Lasten von Klima und öffentlichem Verkehr erklärt sich wohl dadurch, dass sich eine freisinnige Sparfüchsin als Bundesrätin, ein ehemaliger Finanzbeamter und Gewerkschafter und weitere Verbündete gerne mit Wirtschaftspolitik, aber

kaum je mit Klima- oder Verkehrspolitik beschäftigten. Als angebliche Expert*innen haben sie hochpolitische Entscheide aufgetischt, die der Bundesrat in Rekordtempo grösstmehrheitlich abgenickt hat.

Werden die Sparpostel ausgetrickst?

Beim Bahnausbau haben die Verkehrspolitik*innen bereits versucht, ihre Kolleg*innen, die sich der Finanzpolitik widmen, auszutricksen. Der Sparbeitrag von 100 Mio. Franken pro Jahr soll durch steuerrechtliche Tricks im Wert von 80 Mio. Franken pro Jahr zu einem grossen Teil aufgewogen werden. Gewissermassen als Revanche, dass sich die Finanzpolitik*innen in Verkehrspolitik versuchen.

Beim bereits beschlossenen Autobahnausbau sollen 100 Mio. Franken pro Jahr gespart werden. Im letzten Jahr hat der Bund für Autobahnen insgesamt 485 Mio. Franken mehr eingenommen, als er für deren Unterhalt ausgibt. Auf eine nächste Tranche Geld, die von der Autobahn- in die Bundeskasse wandern soll, hat der Bundesrat sich dank unseres Abstimmungserfolges bereits geeinigt.

E-Busse: Schadensbegrenzung

Beim angedachten Streichkonzert für den Elektrobuskau durch ÖV-Unternehmen musste die Sparfüchsin sich in Bescheidenheit üben. Ursprünglich wollte sie den ganzen, erst seit 2025 eingeführten Kredit von 46 Mio. Franken pro Jahr in der Bundeskasse zurückhalten. Der Ständerat hat nur 6 Mio. Franken Einsparungen pro Jahr akzeptiert. Und der VCS hat erfolgreich in Erinnerung gerufen, dass der Bund dank des neuen CO₂-Gesetzes Zusatzgeld einnimmt, weil Busunternehmen nicht mehr dieselsteuerbefreit sind. Vom Sparvorschlag des Bundesrats bei den Regionalflughäfen mit ihren Privatjets will der Ständerat hingegen nichts wissen.

Kurz nach der intensiv geführten Debatte über einen Nachtzug nach Kopenhagen und Malmö für 2026 hat das Parlament beim Sparprogramm-Gesetz noch einen grundsätzlichen Entscheid in dieser Sache gefällt. Unabhängig von konkreten Projekten soll die Schweiz in den nächsten Jahren keine Gelder mehr für internationale Zugverbindungen ab der Schweiz ausgeben. Während vor 20 Jahren noch ohne grosse Diskussionen 280 Mio. Franken verteilt auf 15 Jahre beschlossen wurden, um die Zugreise von Basel, Genf oder Lausanne nach Paris und von Zürich nach München zu verkürzen, will man sich heute 30 oder auch nur 10 Mio. Franken pro Jahr für bessere Zugangebote ins Ausland nicht mehr leisten. Dass das Parlament 2023 noch das Gegenteil beschlossen hatte, interessierte (zu) wenige.

Noch kann der Nationalrat Korrekturen anbringen. Ein Referendum zu diesem Sparprogramm-Gesetz ist nicht die Lösung schlechthin. Es ist ein Ausweg unter vielen und könnte unbeabsichtigte Probleme bergen. In einer anderen Zeitrechnung trafen Sparmassnahmen ohne spezielles Gesetz die Armee oder die Landwirtschaft, nun könnte neben der Entwicklungszusammenarbeit vor allem der ÖV auf die Abschlusliste kommen. Entsprechend wird der VCS im April Chancen und Risiken eines allfälligen Sparprogramm-Referendums abwägen müssen. ■

Luc Leumann ist Koordinator Bundespolitik beim VCS Schweiz.

Besteuern – aber nicht ausbremsen

Elektromobilität Die Diskussion um eine Abgabe auf Elektrofahrzeuge gewinnt an Fahrt. Der Bundesrat schlägt vor, Halter*innen von E-Autos bei der Finanzierung der Strasseninfrastruktur in die Pflicht zu nehmen. Der VCS unterstützt dies – warnt jedoch vor einer verfrühten Einführung, die den Klimazielen zuwiderläuft.

Von Andreas Käsermann

Sind weniger Autos mit Benzin und Diesel unterwegs, sinken die Einnahmen aus der Mineralölsteuer, die naturgemäss bei E-Autos nicht anfällt. Spürbar ist dies in der Bundeskasse und in jenen Pfründen, aus welchen der Unterhalt des Strassennetzes finanziert wird. Doch auch E-Autos sind Autos. Sie sind zwar sauberer unterwegs – jedoch auf denselben Strassen wie Benziner oder Dieselaautos. Die heutige Steuervergünstigung für E-Autos kommt also letztlich einer Subvention gleich und eine verursachergerechte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur wird notwendig. Der Bundesrat will dies nun angehen und schickte eine neue Steuer für E-Autos in die Vernehmlassung.

Der VCS unterstützt das im Grundsatz, meldet aber dennoch Vorbehalte an: «Eine neue Steuer auf Elektrofahrzeuge darf die Elektrifizierung des Schweizer Wagenparks nicht bremsen», sagt Martin Winder, Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS. «Genau das droht aber, wenn E-Autos bereits ab 2030 steuerlich stärker belastet werden. In dieser Phase braucht es weiterhin Anreize für den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge.»

Keine voreilige Besteuerung

Der VCS fordert deshalb, eine E-Auto-Abgabe frühestens ab 2035 einzuführen. Erst dann sei realistischerweise davon auszugehen, dass überwiegend rein elektrisch betriebene Autos neu zugelassen werden. «Ein Übergangsmodell mit reduzierten Abgabesätzen könnte zudem verhindern, dass die Marktdynamik abrupt gebremst wird», sagt Winder weiter.

Hinzu kommt: Es besteht keineswegs ein akuter Finanzierungsbedarf für die Strasseninfrastruktur. Der Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) ist

ausreichend dotiert – nicht zuletzt aufgrund des Volksentscheids vom November 2024, bei dem der Autobahn-Ausbau abgelehnt

gabe auf den Ladestrom wäre in der Praxis schwer umsetzbar und würde Schlaumeiern Umgehungsmöglichkeiten eröffnen.

«Statt neue Einnahmen zu generieren, sollten die bestehenden NAF-Mittel gezielt zugunsten der Agglomerationsprogramme eingesetzt werden.»

Martin Winder

wurde. «Der Ausbau-Stopp bedeutet auch geringeren Mittelbedarf. Statt neue Einnahmen zu generieren, sollten die bestehenden NAF-Mittel gezielt zugunsten der Agglomerationsprogramme eingesetzt werden», sagt Winder.

Der Bundesrat sieht zwei Möglichkeiten, die E-Auto-Steuer zu erheben. Durch Belas-

gar keine Option wäre aus Winders Sicht eine pauschale Abgabe für E-Autos: «Solche Modelle mündeten in einer Flatrate und würden ausgerechnet Vielfahrer*innen privilegieren.» Sinnvoll kann hingegen eine Pauschale für E-Motorräder sowie für ausländische Fahrzeuge sein.

Kritik allenthalben

Nun liegt der Ball in der Frage beim Bundesrat. Ohnehin dürfte der Weg bis zur Einführung noch steinig sein. In den veröffentlichten Positionen zur Vernehmlassung wird das Prinzip einer E-Auto-Abgabe zwar von praktisch allen Playern anerkannt; der anvisierte Startzeitpunkt um 2030 wird aber ebenso von nahezu allen Seiten als verfrüht taxiert.

So oder so dürfte das Volk das letzte Wort haben: Eine E-Auto-Abgabe analog zur Mineralölsteuer erfordert eine Änderung der Bundesverfassung, über die Volk und Stände abstimmen müssen. ■

Andreas Käsermann ist VCS-Mediensprecher.



tung des Ladestroms oder aber aufgrund der gefahrenen Kilometer. Der VCS unterstützt ausschliesslich letztere Variante. Eine Ab-



In Verbier wird erstmals im Kanton Wallis ein VCS Mobilitätskonzept unter Einbezug von Kindern und älteren Menschen umgesetzt. Übergänge, Sichtbarkeit, Geschwindigkeiten, Sitzgelegenheiten: Zahlreiche Massnahmen können das Unterwegssein sicherer und komfortabler machen.

Frühmorgens erwacht die Strasse vor der Dorfschule zum Leben. Die Kinder kommen zu Fuss oder mit dem Velo, in Gruppen, mit oder ohne Begleitung von Eltern. Zu dieser Zeit ist die Strasse für den Verkehr gesperrt, was Manöver von Elterntaxis verunmöglicht. Auf einer Bank in der Ecke sitzt eine ältere Frau und schaut dem fröhlichen Treiben zu.

Die Szene, die sich in vielen Schweizer Gemeinden abspielen könnte, ist an sich unspektakulär. Sie zeigt aber ein paar Aspekte, die alles ändern. Die Schulstrasse – ein Strassenabschnitt, der bei Schulbeginn und -ende gesperrt ist –, die Sitzgelegenheit, unversperrte Sicht oder sichere Querungsmöglichkeiten sind Elemente, die für Komfort und Sicherheit besonders gefährdeter Gruppen sorgen: Kinder und ältere Menschen.

Bekanntes Thema, neues Vorgehen

Der VCS begleitet seit vielen Jahren Gemeinden bei ihrem Einsatz für einen sicheren öffentlichen Raum. Aufgrund der vielen gemeinsamen Bedürfnisse von Kindern und älteren Menschen schlagen unsere Fachleute nun einen Ansatz vor, der Mobilitätskonzepte für Schulen sowie für Senior*innen vereint. «Durch die Arbeit mit beiden Gruppen denken wir den öffentlichen Raum nicht mehr in einzelnen Kategorien, sondern als ein inklusives und einladendes Ganzes», erklärt Alice Gentile, Projektleiterin beim VCS.

Die mit Schulen, Gemeindebehörden und Kindern erstellten VCS Mobilitätskonzepte Schule wollen die Wege sicher machen und den Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo fördern. Die neueren Mobilitätskonzepte für Senior*innen haben einen ähnlichen Ansatz: Aufgrund der Bedürfnisse einer spezifischen Zielgruppe sollen deren Mobilitätsbedingungen im Alltag verbessert werden.

Eine Gesamtsicht

Schulweg VCS Mobilitätskonzepte für Schulen sowie für Senior*innen machen gemeinsame Bedürfnisse sichtbar und ebnen den Weg für einen sicheren, komfortablen und inklusiven öffentlichen Raum.

Von Camille Marion

Die Partizipation steht im Zentrum der VCS Mobilitätskonzepte. Mit Beobachtungen vor Ort, Fragebögen, Workshops und Austausch lassen sich sehr unterschiedliche Wahrnehmungen desselben Ortes erfassen. Die Kinder erzählen und zeichnen ihren Schulweg mit seinen gefährlichen Stellen, aber auch den schönen Momenten. Die älteren Menschen setzen den Schwerpunkt auf durchgehende Trottoirs, gute Beläge, gut lesbare Übergänge oder die Möglichkeit einer Pause, um zu Atem zu kommen.

Mehrere engagierte Gemeinden

Der VCS spielt eine zentrale Rolle als Vermittler. Er schafft die Voraussetzungen für den Dialog zwischen Einwohner*innen, Schulen, Gemeinden und Behörden. Und er zeigt Lösungen auf, die auf den gemeinsamen Problemen aller Betroffene beruhen und so individuelle Wahrnehmungen überwinden können.

In der Romandie hat der VCS erfolgreich mehrere solche kombinierte Konzepte umgesetzt. Nach Bourg-en-Lavaux (VD) und La Neuveville (BE) ist letztes Jahr die Gemeinde Val de Bagnes (VS) hinzugekommen. Überzeugt von zwei VCS Mobilitätskonzepten Schule der letzten Jahre, haben sich die Behörden für ein gemeinsames Mo-

bilitätskonzept an den VCS gewandt. Rund hundert Kinder und über 1300 Senior*innen beteiligten sich im Herbst an der Datensammlung. «Aufgrund dieser Informationen und eines Besuchs vor Ort werden wir für die Gemeinde Empfehlungen sowie einen Vorschlag zur Priorisierung ausarbeiten», erläutert Gentile.

Autonomie und Gesundheit stärken

Mit der Verbindung von Mobilitätskonzepten Schule und Senior*innen vertritt der VCS eine starke Überzeugung: Das Unterwegssein aus Sicht der gefährdetsten Gruppen zu denken, ist eine der besten Arten, die Lebensqualität der ganzen Bevölkerung zu verbessern. Neben der Sicherheit sollen Selbstständigkeit, Gesundheit und Partizipation gestärkt werden.

Dieses generationsübergreifende Vorgehen erinnert daran, dass das Unterwegssein zu Fuss (und mit dem Velo) nicht nur eine Frage der Fortbewegung ist, sondern auch Begegnungen, Vertrauen und Verbindungen ermöglicht. Und dass manchmal eine einfache Sitzbank viel darüber aussagen kann, wie eine Gemeinde sich um ihre Einwohner*innen kümmert. ■

Gesunder Start ins Leben

Schulweg Zu Fuss zur Schule zu gehen trägt zur Gesundheit und zur altersgerechten Entwicklung der Kinder bei. Leider nehmen sie den Schulweg gerade in der Romandie immer seltener unter die Füsse. Ihre Rolle wahrnehmen müssen auch die Behörden und die Eltern.

Von Philippe Rouiller

Seit den 1990er-Jahren gehen immer weniger Kinder zu Fuss zur Schule. Dieser Rückgang betrifft die gesamte Schweiz, ist jedoch in der Romandie besonders ausgeprägt. Diese Entwicklung ist ungünstig, denn für die Gesundheit und Entwicklung der Kinder sind zu Fuss zurückgelegte Wege wesentlich.

Letzten Herbst gab der VCS Expert*innen in den Bereichen kindliche Entwicklung, Mobilität und Raumplanung an einer öffentlichen Veranstaltung Gelegenheit, ihre Erkenntnisse auszutauschen. Erwähnt wurden nicht zuletzt die Vorteile aktiver Mobilität und die Mittel, sie zu fördern, etwa die Mobilitätskonzepte Schule (mehr dazu auf Seite 12).

Spielerische Entwicklung

Schulwege sind im besten Sinne Lernwege. Sind Kinder Tag für Tag zu Fuss unterwegs, entwickeln sie quasi nebenher Motorik, Ausdauer und Muskeltonus, insbesondere weil sie Wege mit unterschiedlichen Oberflächen benützen: Auf Kies, asphaltierten Trottoirs und anderen Belägen gehen, über Pfützen springen, auf Mäuerchen im Gleichgewicht bleiben – all dies sind spielerische Erfahrungen, welche die körperliche Entwicklung fördern.

Kinder, die zu Fuss zur Schule gehen, erreichen einfacher die empfohlene Dauer für körperliche Bewegung pro Tag. «Der Schulweg hat das Potenzial, den Grundstein für die körperliche Aktivität der Kinder im Allgemeinen zu legen», bestätigt Derek Christie, Professor an der Hochschule für Gesundheit Freiburg.

Vorteile ergeben sich zudem auf psychischer Ebene: Kinder, die zu Fuss zur Schule gehen, sind in der Regel konzentrierter und aufnahmefähiger. Bewegung kurbelt die



Ein an der Veranstaltung des VCS präsentiertes Beispiel: Die zur Fussgängerzone umgestaltete Rue des Plantaporrêts in Genf, wo man sicher und in Ruhe zu Fuss unterwegs ist und das Quartierleben sich entfalten kann.

Kreativität an, reduziert Stress und verbessert die Laune.

Lernen, Entscheide zu fällen

Kinder, die zu Fuss unterwegs sind, fördern ihre Unabhängigkeit. Allein oder mit ihren «Gspännli» lernen sie, ihr Umfeld zu beobachten, Verkehrsregeln einzuhalten, sich zu orientieren und Entscheide zu fällen. Sie probieren unterschiedliche Wege aus und übernehmen dafür selbst die Verantwortung, statt sie wie im Auto den Erwachsenen zu überlassen und sich herumchauffieren zu lassen.

Kinder können allerdings nicht ohne Unterstützung vom passiven in den aktiven Modus wechseln; Eltern und Behörden spielen dabei eine Schlüsselrolle. Laute, gefährliche oder schlecht begehbbare Wege senken die Attraktivität des Fussverkehrs. Verkehrsberuhigte und gesicherte Achsen laden hingegen ohne Weiteres dazu ein, zu Fuss zu gehen. Deshalb müssen die Behörden die Städte für die Fussgänger*innen sicher und angenehm gestalten. «Wenn die Kinder profitieren, haben alle etwas davon», ruft Sébastien Munafò in Erinnerung, der für den Schweizer Ableger des Forschungsbüros 6t verantwortlich ist. ■

Philippe Rouiller ist Teil des VCS-Kommunikationsteams. In der Gesundheitspolitik sollten ihm zufolge das Zufussgehen und das Velofahren eine wichtigere Rolle spielen.

Vorteile ergeben sich auch auf psychischer Ebene: Kinder, die zu Fuss zur Schule gehen, sind in der Regel konzentrierter und aufnahmefähiger.

Mobilität für Unternehmen: einfach und nachhaltig

Von Yves Chatton

Firmenmobilität Der VCS, der Verband öffentlicher Verkehr und Pro Velo zeichnen mit einem neuen Label Unternehmen aus, deren Mobilität mit den Klimazielen vereinbar ist.

Gemessen an den zurückgelegten Kilometern ist Arbeit der zweitwichtigste Grund, warum wir unterwegs sind. Zwei Drittel dieser Wege legen wir mit dem Auto zurück. Diese zeitlich und räumlich stark konzentrierten Fahrten gehören zu den Hauptursachen für überlastete Strassen und Staus.

Welches Verkehrsmittel Mitarbeiter*innen für den Arbeitsweg wählen, hängt entscheidend vom Rahmen ab, den ein Unternehmen vorgibt. Und damit oft auch der Entscheid für ein ÖV-Abo, ein (Elektro-)Velo oder ein (zweites) Auto. Darüber hinaus spielen Unternehmen eine Schlüsselrolle bei der Elektrifizierung des Verkehrs: Gemäss einer Studie von YouGov von 2025 besitzt ein Viertel der befragten Haushalte ein Firmenauto, 68 Prozent davon sind (noch) Verbrenner und nur 8 Prozent sind Elektroautos.

Es gibt also noch viel unausgeschöpftes Verbesserungspotenzial. Deshalb haben der VCS, der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und Pro Velo am 26. Januar das Projekt «Move Smart» für eine einfache und nachhaltige Unternehmensmobilität lanciert.

Wie funktioniert «Move Smart»?

Das Ziel ist einfach: Ein Label soll das Engagement von Unternehmen für eine mit den Klimazielen kompatible Mobilität aufwerten und fördern. «Move Smart» berücksichtigt sowohl den Pendlerverkehr als auch Geschäftsreisen.

Die Auszeichnung mit dem «Move Smart»-Label ist in drei Stufen unterteilt. Für die erste Stufe führt das Unternehmen eine Selbstevaluation der Mobilität seiner Mitarbeiter*innen durch. Zudem unterzeichnet die Unternehmensleitung eine Charta, mit der sie sich verpflichtet, die mobilitätsbedingten Emissionen des Unternehmens bis spätestens 2050 auf netto null zu reduzieren und die entsprechenden Massnahmen umzusetzen.

Anschliessend hat das Unternehmen maximal zwei Jahre Zeit, um eine der beiden weiteren Stufen zu erreichen. Zu diesem Zweck muss es einen Fahrplan zur Reduktion der Emissionen festlegen, ein Mobilitätskonzept erarbeiten, ein Emissionsreporting erstellen und einige vordefinierte Massnahmen umsetzen, wie ein Parkplatzmanage-

ment oder die Reduktion der Kurzstreckenflüge. Dazu kommen weitere Massnahmen, die aus einer von «Move Smart» erstellten Liste ausgewählt werden können, etwa die finanzielle Beteiligung an der ÖV-Nutzung, die Möglichkeit für Homeoffice oder für die Arbeit unterwegs im Zug.

Die Auszeichnung «Leading» – und damit die höchste Stufe – erreichen Unternehmen, die bereit ist, Netto-Null-Emissionen ab 2040 anzustreben und zusätzliche Massnahmen zu ergreifen.

Erfolgreicher Start

Das «Move Smart»-Team begleitet die Unternehmen während des ganzen Prozesses und fördert Synergien. Der VCS fokussiert darauf, dass die Strategien der Unternehmen jederzeit und vollständig mit den Klimazielen übereinstimmen.

Das Label macht das konkrete Engagement der Wirtschaft glaubwürdig sichtbar: Bei «Move Smart» mitzumachen, heisst, eine kohärente, nachhaltige und wertschätzende Strategie umzusetzen. Die Investition lohnt sich: für das Image des Unternehmens, das Wohl der Mitarbeiter*innen und für den Klimaschutz. Das Interesse ist gross. Bei der Lancierung hatten bereits ein Dutzend Unternehmen, darunter die Post, die SBB, Rivella oder Helsana die Charta unterzeichnet. Das «Move Smart»-Team ist überzeugt, dass viele weitere folgen werden.

Der VCS freut sich, zu diesem vielversprechenden Projekt beizutragen. Mit der Förderung von Massnahmen, die sich bei den Pionierunternehmen bewähren, kann «Move Smart» die gesamte Wirtschaft – und die Politik – inspirieren, schneller zu einer Mobilität überzugehen, die Klima, Umwelt und Menschen schont. ■

Weitere Infos unter www.move-smart.ch

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS. Auf seinem Weg zwischen Wohnort und Arbeitsplatz schläft er lieber, als zu arbeiten.

Mit welchem Verkehrsmittel jemand zur Arbeit fährt, hängt auch vom Rahmen ab, den ein Unternehmen – etwa mit einer E-Bike-Flotte statt eines Firmenautos.



«Fatal wird es, wenn CO₂-Zielwerte aufgeweicht werden»



Gregory Germann leitet seit Dezember das VCS-Team für umweltfreundlichere Fahrzeuge. Zuvor unterstützte er bei swisscleantech Unternehmen in den Themen Verkehrswende und Kreislaufwirtschaft.

Interview: Simon Leisinger



Gregory Germann ist Projektleiter eco-auto beim VCS.

Gregory, welche Beziehung hast du zu Autos?

Ich besitze kein Auto. Ich kann meinen Alltag in der Stadt sehr gut mit dem Velo und mit dem öffentlichen Verkehr bewältigen. Wenn es aber zum Beispiel darum geht, ein grösseres Möbelstück zu transportieren, ist ein Mobility-Auto natürlich sehr hilfreich. Und ehrlich gesagt habe ich auch schöne Erinnerungen an Ferien mit dem Auto.

Welche Rolle spielt das Auto bei deiner Arbeit für den VCS?

Auf unserer Onlineplattform eco-auto bewerten wir Elektro-, aber auch Benzin- und Dieselfahrzeuge nach verschiedenen Umweltkriterien. Wer kurz vor dem Autokauf steht, kann die Rangliste durchgehen und schauen, welches Auto am besten abschneidet. Ich arbeite aber auch aktiv bei politischen Fragen mit. Sich dort einzubringen, ist ein Riesenhebel, um ebendiese Fahrzeuge umweltfreundlicher zu machen.

Auch das Bundesamt für Energie und der TCS erstellen Klimabilanzen von Autos. Wie hebt sich eco-auto von diesen Angeboten ab?

Die erwähnten Angebote fokussieren stark auf die Energieeffizienz. Wir bei eco-auto sehen das ganzheitlicher. Die Energieeffizienz

berücksichtigen wir natürlich, aber bei den Elektroautos bewerten wir auch den Lärm und die Grösse der Batterie. Je grösser die Batterie, desto grösser die Umweltauswirkungen der Produktion – aber auch desto schwerer das Fahrzeug. Bei Benzin- und Dieselfahrzeugen bewerten wir neben den CO₂-Emissionen auch Luftschadstoffe und Lärm.

Selbst ein Elektroauto ist viermal umweltschädlicher als der öffentliche Verkehr. Wieso spricht der VCS vor diesem Hintergrund von «umweltfreundlichen Fahrzeugen»?

Zuerst soll natürlich der Verkehr möglichst vermieden und dann auf den ÖV oder den Fuss- und Veloverkehr verlagert werden. In einem letzten Schritt müssen wir aber den

auch künftig auf ein Auto angewiesen sein. Hingegen wird mit den richtigen Massnahmen ein eigenes Auto in der Stadt – und auch in den Agglomerationen – nur noch im Ausnahmefall legitim sein.

Welche Veränderungen und politischen Massnahmen braucht es, um dies zu erreichen?

Bei der Elektrifizierung bin ich ein grosser Fan des aktuellen Ansatzes der Schweiz, dies über CO₂-Zielwerte zu regulieren. Man signalisiert den Importeuren einige Jahre im Voraus, welchen CO₂-Zielwert sie künftig einhalten müssen. Ob sie dafür auf Elektro- oder auch auf kleine Autos setzen, ist ihnen überlassen. Fatal wird es, wenn diese Zielwerte aufgeweicht werden. Damit verliert

«Wir werden uns fragen müssen, wie lange es noch Gründe gibt, ein Auto mit Verbrennungsmotor zu kaufen.»

verbleibenden Autoverkehr möglichst umweltfreundlich gestalten.

Wie möchtest du in deiner neuen Rolle eco-auto prägen?

In Norwegen waren im letzten Jahr 95 Prozent der neu zugelassenen Autos elektrisch. Weitere Länder ziehen schnell mit. Mit einem Ratgeber wie eco-auto diesen Umbruch zu begleiten, finde ich sehr spannend. Wir werden uns fragen müssen, wie lange es noch Gründe gibt, ein Auto mit Verbrennungsmotor zu kaufen. Ab wann listen wir solche Fahrzeuge nicht mehr bei eco-auto auf? Und wir wollen die Bekanntheit von eco-auto steigern.

Welche Rolle sollten Autos in Zukunft haben?

Jemand, der auf dem Land wohnt und einen weiten Weg zum nächsten Volg hat, wird

das System an Glaubwürdigkeit. Hier ist es wichtig, dass sich Akteure wie der VCS für starke Zielwerte einsetzen.

Also ist die Verkehrswende keine Verantwortung, die wir als Einzelpersonen tragen müssen?

Vollkommen auf die Eigenverantwortung zu setzen, ist sehr riskant. Umweltfreundliches Verhalten muss so einfach und selbstverständlich wie möglich werden. Oft wählen wir den ÖV oder das Velo nicht aus moralischen Überzeugungen, sondern weil es praktischer ist. Und trotzdem hat es einen Vorteil für die Umwelt. ■

Simon Leisinger ist Praktikant beim VCS Schweiz. Er pendelt mit dem Zug von Luzern nach Bern.

Und doch sollte sie abgeschafft werden



Nach beinahe 10 000 gesammelten Unterschriften, etlichen Mails und Kommentaren, mehreren Zeitungsartikeln sowie einem Radiobeitrag und einer Fernsehdebatte ziehen wir eine erste Bilanz über unser Vorhaben, die 1. Klasse im öffentlichen Verkehr abzuschaffen.

Von Peter Weihrauch



«1. Klasse besetzen»: die Petition des jungVCS gegen Klassen im ÖV war ausgesprochen erfolgreich.

Für uns vom jungVCS war die Kampagne ein voller Erfolg. Nur mit Hilfe von Onlinevideos und Campax konnten wir knapp 10 000 Menschen von unserem Anliegen überzeugen. Erreicht haben wir aber noch viel mehr: Unsere Videos wurden tausendfach geklickt, ein Überflieger sogar 180 000 Mal! Und unsere Argumente verfangen. Unter den Watson-Artikeln über unsere Petition stapeln sich die Kommentare, was sie zu den meistkommentierten Artikeln des Tages machte.

Nicht selten finden wir in der Kommentarspalte auch unsere Argumente wieder: durch die Abschaffung könnten Kapazitäten gewonnen werden, ein Service public sollte kein Klassendenken fördern und, was uns besonders freut, die 1. Klasse macht Verluste und wird von der 2. Klasse subventioniert. Ein Argument, welches aus einem Leak aus

dem Jahr 2014 entstanden ist, während unserer ganzen Kampagne aber auch nicht von den SBB dementiert wurde. Wir müssen also weiterhin davon ausgehen, dass dieser Fakt stimmt und die Zahlen unter Verschluss gehalten werden. Wir sind der Meinung, dass die 1. Klasse niemals auf Kosten der 2. Klasse laufen darf, sondern sich mindestens selbst tragen sollte. Solange dieser Missstand nicht aufgelöst ist, werden wir weiter für eine Abschaffung der Klassen kämpfen.

Kontroverse Reaktionen

Doch wie hunderte Kommentare unter dem Watson-Artikel und einige Mails auch von verärgerten VCS-Mitgliedern zeigen: Nicht alle sind mit unserer Idee einverstanden. Viele fürchten sich vor dem Verlust ihrer eigenen Privilegien und stören sich an

den Geruchs- und Geräuschemissionen der 2. Klasse und meinen damit häufig schreiende Kinder und essende Jugendliche.

Und ja, auch wir stören uns manchmal am lauten Trubel der 2. Klasse und würden lieber in Ruhe arbeiten. Wir verstehen, wer sich dann davon «freikaufen» will und sich ein Ticket in der 1. Klasse gönnt. Doch sollte es keine Frage des Portemonnaies sein, ob man sich einen ruhigen Arbeitsplatz gönnen kann. Eine Lösung dafür bietet die Deutsche Bahn mit ihren Ruhewagen. Gemeinsam mit den Familienwagen, die die SBB ja heute schon anbieten, könnte den verschiedenen Bedürfnissen der Passagiere entgegengekommen werden, ohne dass mittels des Preises segregiert werden müsste. Wir sind der Meinung, dass in der Gesellschaft schon genug getrennt wird. Der ÖV könnte ein verbindendes Element sein, das für alle gleich ist.

Umfrage bestätigt Forderung

Diese Haltung teilen auch 60 Prozent der unter 35-Jährigen, die in einer repräsentativen Umfrage angegeben haben, eine Abschaffung der 1. Klasse im öffentlichen Verkehr zu befürworten. Für uns als jungVCS ist das eine klare Bestätigung, diesen Missstand weiterhin aufzuzeigen und die gesammelten Unterschriften dem Parlament zu übergeben. Wir hoffen, dass sich dieses der Debatte nicht verschliesst und das Thema – das immerhin bereits rund 10 Prozent der für eine Volksinitiative nötigen Unterschriften erreicht hat – ernsthaft in seine Diskussionen aufnimmt. Mindestens ebenso wünschenswert wäre mehr Transparenz: Aktuelle Zahlen zu den Erträgen der 1. und 2. Klasse würden eine sachliche und fundierte Debatte erst ermöglichen. ■

Peter Weihrauch ist Präsident des jungVCS.

HEY DU!

In den Sportferien haben wir meine Tante in Wien besucht.

Wir haben darüber geredet, wie wir anreisen wollen.

Mit dem...

Wir fahren mit dem Nachtzug.

Moment mal, ist Fliegen nicht schneller?

Flugzeug?

Auto?

Nachtzug?

Velo?

UND WICHTIG:

Die unterschiedlichen Fortbewegungsmittel stossen verschiedene Mengen Abgase aus.

Die Abgase bringen die Erde ins Schwitzen.

KLIMAERHITZUNG

Wir haben immer weniger Schnee...

Nicht immer!

Die Anreise an den Flughafen und das Check-in brauchen viel Zeit.

WETTBEWERB

Welches Fortbewegungsmittel stösst keine Abgase aus?



Wir verlosen einen Familieneintritt in den BEO-Funpark in Börsingen. Schreib mir deine Antwort über unsere Website: www.verkehrsclub.ch/vcskids. Die Eingabefrist ist der 15.3.2026. Den letzten Wettbewerb hat Maisie gewonnen.

Der Nachtzug verursacht weniger schädliche Abgase als das Flugzeug...

...und ist ein richtiges Abenteuer!

Nein bleibt Nein!



An illustration on a dark background. On the left, a hand in a white sleeve holds a dark, rectangular object. From the bottom left, a complex, tangled web of grey roads with white and dashed lines winds across the page. Small blue and red rectangles representing cars are scattered along these roads. The text is positioned in the upper right area of the image.

Nach dem Nein zum Autobahn-Ausbau im November 2024 hat der Bundesrat hunderte Ausbauvorhaben für Strasse, Schiene und Agglomerationsverkehr überprüfen lassen. Das mutlose Resultat trägt den Namen «Verkehr '45». Visionäre, zukunftsfähige Ansätze sucht man darin vergebens. In unserem Dossier lesen Sie, welche Rolle der VCS dabei gespielt hat, wie es weitergeht – und wie es weitergehen könnte, wenn ebendieser Mut vorhanden wäre.

KOMMENTAR

Unser Sieg wirkt



© Eva Olthoff

Jelena Filipovic und David Raedler,
Co-Präsidenten VCS Schweiz

Am 24. November 2024 haben wir Geschichte geschrieben: 1,3 Millionen Menschen sagten Nein zu den Autobahn-Ausbauprojekten, die vom Parlament genehmigt und von der Autolobby heiss ersehnt wurden. Dieser Sieg – unser aller Sieg – überraschte Bundesrat und Befürworter*innen gleichermaßen. Sie hatten fest daran geglaubt, dass zusätzliche Spuren und neue Tunnels wie durch Zauberhand alle Verkehrsprobleme lösen würden.

Möglich wurde unser historischer Erfolg nur durch das unglaubliche Engagement tausender Menschen: Jene, die auf die Strasse gingen, Flyer verteilten, Standaktionen organisierten und die Bevölkerung über die wahren Themen hinter der Abstimmung informierten. Gemeinsam stellten wir die entscheidende Frage: Welche Mobilität wollen wir heute für morgen?

Ein Jahr später: die Wirkung hält an

Ein Jahr nach dieser Abstimmung hallt unser Erfolg noch immer nach – in Vereinen, in der Politik, in der öffentlichen Debatte. Als Bundesrat Albert Rösti seinen Evaluationsprozess «Verkehr '45» lancierte, lud er uns zu einem Soundingboard ein – gemeinsam mit anderen Umwelt- und Verkehrsverbänden. Viermal trafen wir uns, stets in Anwesenheit von Bundesrat Rösti und Ulrich Weidmann, dem die Auslegeordnung anvertraut wurde (mehr dazu auf den Seiten 24 und 25).

Der VCS spielte dabei eine zentrale Rolle: Wir betonten konsequent die Wichtigkeit einer starken Finanzierung der Bahn- und der Agglomerationsprojekte. Wir lehnten alle Projekte ab, die zu einer Ausweitung der Kapazität auf den Autobahnen führen.

Und wir zogen eine klare rote Linie: Keines der am 24. November 2024 abgelehnten Projekte darf durch die Hintertür neu aufgelegt werden.

Was uns dabei auffiel? Die Vertreter der Strassenverbände und der Autolobby zeigten bei jedem Treffen deutliche Anzeichen von Nervosität. Die Angst, dass ein Autobahnprojekt erneut vors Volk kommen könnte, sass ihnen im Nacken. Das zeigt: unser Volksentscheid wirkt. Die Autolobby kann nicht mehr ungehindert agieren.

Das unbefriedigende Ergebnis – wir kämpfen weiter

Der Bericht zuhanden des Bundesrates brachte am Ende Licht und Schatten: Zwar wurden die Mittel für Autobahnprojekte reduziert – ein Teilerfolg. Es wurden aber auch Autobahnprojekte mit unerlässlichen Bahnausbauten gleichgestellt. Noch problematischer: Im Januar gab der Bundesrat die Eckwerte für «Verkehr '45» bekannt, vier der 2024 klar abgelehnten Autobahnprojekte sollen realisiert werden. Fast elf Milliarden will der Bundesrat insgesamt bis 2045 für neue Autobahnen ausgeben. Das überschreitet unsere rote Linie und missachtet den demokratischen Entscheid.

War unser Kampf umsonst? Diese Frage stellt sich – auch angesichts weiterer zweifelhafter Vorgehensweisen Röstis, etwa bei der Tempo-30-Verordnung (mehr dazu auf Seite 7). Unsere Antwort ist eindeutig: nein. Im Gegenteil, unser Sieg vom 24. November 2024 und unser Engagement im Soundingboard waren essenziell. Beides stärkt unsere Argumente gegen (bereits abgelehnte!) Ausbauprojekte und unsere Position in den kommenden Verhandlungen. Und unser Erfolg sorgt dafür, dass die Autolobby trotz bürgerlicher Mehrheiten im Parlament nicht einfach durchmarschieren kann.

Unser aller Einsatz zählt – jetzt erst recht. Die Kampagne war absolut nötig, der Sieg war zentral – aber unser Engagement geht weiter. Ende letzten Jahres haben wir einen Appell an den Bundesrat lanciert. Wir danken allen, die diesen Appell unterstützt haben. Ebenso danken wir allen, die uns im Kampf gegen den Autobahn-Ausbau finanziell unterstützen. Denn Nein bleibt Nein; gemeinsam engagieren wir uns weiterhin für eine Mobilität mit Zukunft, für sichere Strassen, für den Klimaschutz. Bleiben Sie an unserer Seite!

SCHÄDLICH

Abstimmung**24.11.2024**

Das Nein zum Autobahn-Ausbau ist Tatsache: Bundesrat und Parlament erleiden Schiffbruch an der Urne.

Auftrag an Prof. Weidmann**28.1.2025**

Bundesrat Albert Rösli lässt priorisieren: Er beauftragt ETH-Professor Ulrich Weidmann mit der Priorisierung von 500 geplanten Verkehrsinfrastrukturprojekten. Damit verzögert er das nächste Bahnausbaupaket um ein Jahr – es soll nun gleichzeitig mit den Autobahn-Ausbauvorhaben ins Parlament kommen.

Präsentation «Verkehr 45»**9.10.2025**

Abgelehnte Projekte mit oberster Priorität: Weidmanns Bericht schlägt eine Priorisierung der abgelehnten Autobahn-Projekte in St. Gallen und Basel vor.

Eckwerte der Vernehmlassung**Januar 2026**

Der Bundesrat präsentiert die Projektliste für den nächsten Bahn und Autobahn-Ausbau.

Botschaft zuhänden des Parlaments**Februar 2027****Behandlung im Zweitrat****Herbstsession 2027****11.1.2024****Referendum**

Rekordverdächtige Unterschriftensammlung: Der VCS und seine Verbündeten sammeln mehr als doppelt so viele Unterschriften wie erforderlich – in lediglich 100 Tagen.

11.1.2025**Vox-Analyse**

Eine Vox-Analyse macht deutlich: Die Mehrheit der Stimmbevölkerung ist sich einig, dass ein weiterer Autobahn-Ausbau die Verkehrsprobleme nicht löst.

13.3.2025**1. Soundingboard mit VCS-Vertreter*innen**

Der VCS legt dem Bundesrat seine Position dar: Volkswille umsetzen; keine weiteren Autobahn-Ausbauten.

17.11.2025**Soundingboard mit VCS-Vertreter*innen**

Nein bleibt Nein: für die VCS-Vertreter*innen steht fest, dass das demokratisch beschlossene Nein seine Gültigkeit behalten muss.

Juni 2026**Eröffnung der Vernehmlassung****Sommersession 2027****Behandlung im Erstrat****2028****Nein bleibt Nein:**

Der VCS wird sich konsequent für den Volkswillen und gegen Autobahn-Milliarden einsetzen – wenn nötig mit einem Referendum.

TEUER

«Wir haben es in der Hand, wie wir unterwegs sind»

Im Oktober 2024 haben über 300 Verkehrsexpert*innen den geplanten Autobahn-Ausbau kritisiert. Er stünde in Widerspruch zu einer modernen Verkehrsplanung. Ein Gespräch mit Denise Belloli, Verkehrsplanerin bei metron, über Grenzen, Visionen und Emotionen.

Interview: Nelly Jaggi



Denise Belloli, der Bundesrat hat eine Priorisierung geplanter Ausbau-projekte durch die ETH Zürich veröffentlicht. Wird er damit der von Ihnen und Ihren Fachkolleg*innen geforderten modernen Verkehrsplanung gerecht?

Der Bericht erfüllt den Auftrag. Er unterzieht die Infrastrukturprojekte des Bundes einer Gesamtbetrachtung, und dies unter Berücksichtigung der begrenzten finanziellen Mittel. Wir können uns nicht alles leisten, wir müssen triagieren und Strasse und Schiene gemeinsam betrachten. Dies ist mit dem Bericht erfolgt – zumindest oberflächlich. Aus unserer Sicht geht der Auftrag aber zu wenig weit.

Was fehlt Ihnen?

Die Überprüfung der Vorhaben wird basierend auf den bisherigen, teils fragmentierten und nicht ganz konsistenten Grundlagen des Bundes gemacht. Es werden die bestehenden Bewertungsmethoden angewendet, die aus unserer Sicht einige Lücken und Mängel haben. Eine ganzheitliche Betrachtung ist gut, aber eine zukunftsgerichtete Verkehrsplanung sollte weitergehen.

Hätte der Bundesrat andere Vorgaben machen sollen?

Das Vorgehen ist gerechtfertigt. Wenn man begrenzte Mittel hat, muss man

schaun, womit man wo am meisten Wirkung erzielen kann. Was fehlt, ist eine konsistente und ganzheitliche Vision zur Verkehrsentwicklung in der Schweiz. Wie soll unsere Mobilität künftig aussehen und wie können wir diese Vision erreichen? Sie muss alle Aspekte unseres Lebens berücksichtigen und auch die Endlichkeit der Ressourcen respektieren.

Macht die Priorisierung nach einheitlichen Kriterien einen fairen Vergleich der teils sehr unterschiedlichen Projekte überhaupt möglich?

Der Rahmen müsste weiter gesteckt werden. Nicht nur, was wir machen, sondern auch, ob wir überhaupt das Richtige machen. Die heutigen separaten Finanzierungstöpfe führen teils zu Fehlanreizen. Zwar gibt es gute Gründe für ein nationales, ein kantonales und ein kommunales Strassennetz. Das führt aber auch zu Problemen. Wenn die Autobahn ausgebaut wird – eigentlich um Kapazitätsengpässe zu beheben – und dadurch mehr Verkehr erzeugt wird, können und wollen das die Städte und Dörfer auf ihren Verkehrsnetzen teils nicht auffangen.

Wie müssten wir planen, um dies zu verhindern?

Siedlung und Verkehr haben eine Wechselwirkung und brauchen eine gute gegenseitige Abstimmung. Welche erwünschten und welche unerwünschten Wirkungen generiere ich? Ein Beispiel ist

die Zersiedelung. Sie wurde zumindest zum Teil durch den Ausbau der Autoverkehrsinfrastruktur beschleunigt. Nun ist es aber wichtig, kompakte und dichte Siedlungen zu schaffen und diese gut mit dem öffentlichen Verkehr und mit Fuss- und Velowegenetzen zu erschliessen, um negative Effekte zu verhindern.

Die Autolobby spricht gerne von einem drohenden «Kollaps». In der stark wachsenden Region Lausanne Ouest hat sich allerdings gezeigt, dass der Verkehr nicht wie prognostiziert explodiert ist, sondern stagniert hat. Gründe dafür sind der ÖV-Ausbau und ein geändertes Verhalten. Mehr Menschen heisst also nicht gleich mehr Autoverkehr?

Dafür gibt es viele Beispiele. In der Stadt Basel hat das Hauptstrassennetz in den letzten Jahren fast keinen zusätzlichen Verkehr mehr erfahren. Einfach auch weil die Kapazität in den Spitzenstunden ausgelastet ist. Zum Kollaps hat es bislang nicht geführt. Das zeigt, dass Verkehr gestaltbar ist und kein Naturgesetz. All die Infrastrukturen, die wir heute haben, wurden durch frühere Generationen erstellt. Wie wir heute unterwegs sind, ist also das Ergebnis früherer politischer Entscheide. Es gibt Untersuchungen zum Verhältnis von Siedlungsdichte und Mobilitätsverhalten, die sehr eindrücklich zeigen, dass sich die Verkehrsmittelwahl je nach Raumtyp oder je nach Dichte der Siedlung stark unterscheidet.

LAUT

Das zeigt: wir haben es in der Hand, wie wir unterwegs sind.

Politik und Planung hängen demnach zusammen?

Ein schönes Beispiel sind die Verkehrsmodelle, auf deren Basis Prognosen gemacht werden. Was wir einem Modell zugrunde legen, ist das Ergebnis politischer Entscheide. Bauen wir aufgrund einer Prognose Strassen aus, können wir ziemlich sicher davon ausgehen, dass dies zu mehr Verkehr führt.

Auch die Wahl und die Gewichtung der Zahlen ist letztlich ein politischer Entscheid?

Einige Zahlen sind höchst fraglich. Der Reisezeitgewinn wird in den üblichen Bewertungsschemen sehr hoch gewichtet. Der Blick in die Vergangenheit zeigt aber, dass das Reisezeitbudget erstaunlich konstant geblieben ist. Stärker verändert hat sich die Reisedistanz. Wenn wir mehr Zeit haben, legen wir mehr Kilometer zurück. Das wiederum trägt zur Zersiedelung bei. Klar kann der Nutzen für einzelne Standorte sehr gross sein, wenn die Erschliessung besser wird. Aber es kann auch zu unerwünschtem Mehrverkehr kommen. Diesem Umstand sollte in den Bewertungsmethoden stärker Rechnung getragen werden.

Welche Chance sehen Sie in der Zusammenarbeit mit der Politik?

Wenn es um Mobilität geht, wird es immer emotional. Wir können einen Beitrag leisten, indem wir Grundlagen bereitstellen und fachlich aufzeigen, welche Wirkungen oder welche Effekte wir erzeugen. Auf dieser Basis können wir ent-

scheiden, was wir wollen oder nicht und was wir uns leisten können oder nicht.

Und spätestens hier gehen die Meinungen auseinander ...

Es gibt Grundlagen, die Klimaziele oder der Lärmschutz beispielsweise, worauf wir uns als Gesellschaft und Politik geeinigt haben und die so gelten. Daran müssen wir uns orientieren.

Expert*innen fordern anstelle von mehr Kapazitäten multimodale, flexible Lösungen. Was müssen wir uns darunter vorstellen?

Es gibt Leute, die aus verschiedenen Gründen aufs Auto angewiesen sind. Die sollten es auch nutzen können. Es gibt aber sehr viele, die Alternativen nutzen könnten, wenn sie welche hätten. Oft aber ist das Auto, was Komfort und Reisezeit angeht, gerade im ländlichen Raum, Spitzenreiter. Wenn wir hier flexibler werden und mehr finanzierbare Alternativen anbieten können, erreichen wir, dass zumindest ein Teil der Menschen umsteigt und so die Strasse denjenigen zur Verfügung steht, die sie wirklich brauchen. Dafür braucht es anstelle der monomodalen Wege von der Haustür ins Auto und zum Zielort flexible Lösungen.

Welchen Beitrag kann die Technologie leisten – automatisierte Fahrzeuge zum Beispiel?

Sie haben einen Platz und auch ein Potenzial. Gerade im ländlichen Raum können sie wichtig sein, um die Grundversorgung sicherzustellen und Menschen Zugang zu gewährleisten, die sonst keinen hätten. Aber sobald motorisierter Verkehr

individualisiert wird, braucht er wahnsinnig viel Platz. Und es kann unerwünschte Effekte geben: Wenn ich von überall her automatisiert überall hinkomme, muss ich nicht mehr zentral in verdichteten Gebieten wohnen. Um das zu vermeiden, braucht es von Seiten der Raumplanung gute Mechanismen.

Demnach lösen auch Elektroautos nicht alle Probleme ...

Sie lösen einen Teil. Wir sind gut darin, die Effizienz zu steigern. Worin wir nicht so gut sind, ist unser Verhalten zu ändern.

Was also müssten wir tun, um die Verkehrsprobleme zu lösen?

Es braucht noch mehr Mut, konsequenter Prioritäten zu setzen. Noch stärker auf die Innenentwicklung setzen, aber auch schauen, dass diese Gebiete qualitativ entwickelt werden. Nicht auf den Reisezeitgewinn setzen, sondern dort ausbauen, wo Verlagerungspotenzial besteht. Und den Fokus auf den Fuss- und den Veloverkehr legen. Rund 40 Prozent der Wege, die wir mit dem Auto zurücklegen, sind unter fünf Kilometer lang. Zu Fuss gehen ist gesund und unheimlich platzsparend. Die Verkehrsflächen sind heute eher zugunsten des motorisierten Verkehrs aufgeteilt. Ja, es tut weh, wenn man sie neu aufteilt. Aber wenn man durchrechnet, was man mit mehr aktiver Mobilität gewinnt, lohnt es sich.

Das klingt sachlich und hochpolitisch zugleich.

Wenn ich einen begrenzten Platz und begrenzte Ressourcen habe, dann will ich dies möglichst effizient nutzen und suche nach platzsparenden Lösungen, eigentlich völlig logisch. Und das Auto ist da sicher nicht die effizienteste Lösung, die komfortabelste ja, aber nicht die effizienteste. Die Förderung von Fuss- und Veloverkehr oder Verlagerungsziele werden bei uns schnell als politisch links wahrgenommen. Für mich ist das keine Frage von links oder rechts, sondern eine Frage der Vernunft. ■

Verein «Plattform Verkehrsplanung Schweiz»

Nach der Abstimmung vom 24. November hat sich eine Gruppe der Unterzeichner*innen des Appells gegen den geplanten Autobahn-Ausbau zu einem Workshop getroffen. Daraus ist der Verein «Plattform Verkehrsplanung Schweiz» entstanden. Den Teilnehmer*innen fehlte ein Gefäss, um sich in die fachliche Diskussion einbringen zu können – in Form von Veranstaltungen, Publikationen, Stellungnahmen oder Kooperationen mit anderen Organisationen. Voraussetzung für den Beitritt ist eine mehrjährige Berufserfahrung im Bereich Verkehrsplanung. Interessierte Personen können sich per E-Mail melden: hallo@plattformverkehrsplanung.ch.

Weitere Infos unter www.plattformverkehrsplanung.ch

«Verkehr '45»: ein grosses Würflein

Grünes Licht für den Basler Rheintunnel und die 3. Röhre Rosenbergertunnel inklusive Anschluss Güterbahnhof in St. Gallen, offene Hintertüren und intransparente Bewertungen: der ETH-Bericht zuhanden des Bundesrates ist alles andere als eine zeitgemässe Verkehrsplanung. Ein kritischer Blick mit Fokus auf die Autobahnprojekte. Von Nelly Jaggi und Selim Egloff

Unvollständige Grundlagen:

Bundesrat Rösti beauftragte ETH-Professor Ulrich Weidmann mit der Überprüfung von rund 500 Bauprojekten für Bahn, Autobahn sowie für den Agglomerationsverkehr. Dabei wurden teils bereits beschlossene Bahnausbauten demokratisch abgelehnten Autobahnprojekten gegenübergestellt. Bereits beschlossene, aber hoch umstrittene Ausbauvorhaben wie der Bypass Luzern oder die Umfahrung Crissier liess das Departement hingegen nicht neu überprüfen.

Beschränkt aussagekräftig:

Weidmann und sein Assistent haben innerhalb von neun Monaten Projekte mit einem Gesamtvolumen von über 110 Milliarden Franken überprüft. Die Priorisierung ist dementsprechend oberflächlich und basiert auf vorhandenen Annahmen und Projektunterlagen. Dass insbesondere in den Unterlagen des Bundesamtes für Strassen ASTRA teilweise haarsträubende Berechnungen gemacht werden, wissen wir spätestens seit letztem Jahr. Kaum berücksichtigt werden insbesondere die Vereinbarkeit mit den Klimazielen und die externen Kosten.

Wir können und wollen nicht alle Priorisierungen bewerten. Daher gilt unser Fokus den Autobahnen.

Ohne Visionen:

Der Bericht ist in erster Linie eine finanzpolitische Priorisierung auf Bestellung von Bundesrat Rösti, der auch gleich die zu verbauenden Milliarden vorgab. Zwar wurde erfreulicherweise der Betrag für die Ausbauten der Autobahnen auf acht Milliarden reduziert und der Kostensteigerung bei den geplanten Bahnprojekten wurde Rechnung getragen. Trotzdem ist «Verkehr '45» höchstens eine leichte Kurskorrektur einer Politik, die es in den letzten 30 Jahren nicht geschafft hat, den CO₂-Ausstoss signifikant zu senken, indem sie den Menschen eine nachhaltige, vom Auto unabhängige Mobilität ermöglichen würde.

Unklar gewichtet:

Weidmann wendete fünf Kriteriengruppen an: Nutzen und Angebot, Nutzen und Betrieb, Wirtschaftlichkeit, Raumplanung sowie Umwelt – wiederum unterteilt in vier bis sechs Unterkriterien. Die genaue Gewichtung für die Priorisierung der einzelnen Projekte wurde mindestens bis Redaktionsschluss dieses Heftes nicht offen gelegt.

Irreführend priorisiert:

Der Bericht unterteilt die 500 geprüften Projekte in die Priorisierungsstufen von 1 bis 6. Projekte mit Priorität 1

sind die dringlichsten und sollen bis 2045 realisiert werden. Bei den Autobahnvorhaben sind dies insgesamt sechs, darunter die vom Stimmvolk verworfenen Tunnel in St. Gallen und Basel. Letzterer führt – zusammen mit den höchstpriorisierten Ausbauten im Tessin und der 2. Gotthardröhre zu einer dramatischen Kapazitätssteigerung für den alpenquerenden Transitverkehr.

Am Volkswillen vorbei:

Wir wollten es wissen und haben bei Demoscope eine repräsentative Omnibus-Umfrage in Auftrag gegeben. Rund 60 Prozent der 1000 befragten Stimmberechtigten finden es undemokratisch,



ÜBERTRIEBEN



dass der Bundesrat einige der am 24. November 2024 abgelehnten Projekte trotzdem bauen will. Ebenso viele wollen, dass sich der Bund stärker dafür einsetzt, dass das Verkehrswachstum über den ÖV-Ausbau und den Velo- und Fussverkehr abgefangen wird. 60 Prozent wollen zudem mehr in den ÖV investieren und 40 Prozent wünschen sich mehr Geld für den Fuss- und Veloverkehr. Bei den Autobahnen spricht sich lediglich ein Viertel der Befragten für Mehrausgaben aus. ■

Hintertür 2:

Auch tief priorisierte Projekte sind nur scheinbar abgeschrieben. Statt vollwertige 6-Spur-Ausbauten schlägt der Bericht die Nutzung von Pannestreifen vor – um die Kapazitätssteigerungen «alternativ und kostengünstiger zu erreichen». Immerhin: Weidmann deklariert diese transparent als Kapazitätssteigerungen.

Prio-4-Ausbauten (Auswahl)

- 1 N1; Grand contournement de Morges
- 2 N1; Le Vengeron-Coppet, 6-Spur-Ausbau
- 3 N1; Coppet-Nyon, 6-Spur-Ausbau
- 4 N1; Aubonne-Morges Ouest, 6-Spur-Ausbau
- 5 N3; Augst-Rheinfelden, 6-Spur-Ausbau
- 6 N1; Schönbühl-Kirchberg, 6-Spur-Ausbau
- 7 N14; Buchrain-Rütihof, 6-Spur-Ausbau
- 8 N1; Wettingen-Dietikon, 8-Spur-Ausbau

Prio-1-Autobahnprojekte

- 1 N2; Rheintunnel Basel
- 2 N1; 3. Röhre Rosenbergstunnel (inklusive Güterbahnhof)
- 3 N13; Collegamento Autostradale, Bellinzona-Locarno
- 4 Lugano Sud-Mendrisio, Kombinationsprojekt 6-Spur-Ausbau und Kantonsstrasse
- 5 N15; Zürcher Oberlandautobahn, Uster Ost-Betzholz
- 6 N3; Westumfahrung Zürich, Limmattal-Urdorf-Süd, 6-Spur-Ausbau

Hintertür 1:

Mit einer Prio-2-*-Kategorie lädt der Bericht Bundesrat und Parlament dazu ein, die Mittel für den Autobahn-Ausbau zu erhöhen und diese Projekte bei «entsprechender Mittelverfügbarkeit» bis 2045 umzusetzen.

Prio-2-Autobahnprojekte (Auswahl)

- 1 N4; 2. Röhre Fäsenstaubtunnel

Prio-2-*-Autobahnprojekte

- 2 N1; Bernex-Meyrin/Vernier-Genève Aéroport, 6-Spur-Ausbau
- 3 N1; Perly-Bernex, 6-Spur-Ausbau
- 4 N2; Hagnau-Augst, 8-Spur-Ausbau
- 5 N1; Wankdorf-Schönbühl, 8-Spur-Ausbau
- 6 N1; Wallisellen-Brüttisellen, 8-Spur-Ausbau



Diese 2024 abgelehnten Projekte will der Bundesrat bis 2045 (Wankdorf-Schönbühl bis 2055) trotz Volks-Nein realisieren!

was taugen Verkehrsprognosen noch?

Von Camille Marion

Im Westen von Lausanne zeigen Zahlen, dass der Verkehr stagniert. Das widerspricht früheren Szenarien deutlich und wirft Fragen auf zur Art, wie die Schweiz ihren Infrastrukturbedarf einschätzt. Und das öffnet den Weg für eine Planung, die sich auf die Gegebenheiten vor Ort, Alternativen und Suffizienz stützt.

Jahrzehntelang galt die Zunahme des Autoverkehrs als unausweichlich. Wuchs die Bevölkerung oder gab es an einem Ort mehr Arbeitsplätze, schien klar: Es brauchte mehr Strassen. Im Westen von Lausanne erzählen neue Zahlen nun eine andere Geschichte. Trotz starkem Bevölkerungsanstieg wächst der Autoverkehr nicht mehr. Er stagniert, auf gewissen Achsen geht er gar zurück.

Was in der Lausanner Agglomeration passiert, ist kein Zufall, sondern das Ergebnis der dortigen Politik.

Diese Entwicklung wirft weitreichende Fragen dazu auf, wie die Schweiz ihre Verkehrsinfrastrukturen plant.

«Lange Zeit wurden Prognosen zur Verkehrsentwicklung aufgrund der Analyse vergangener Trends gemacht», sagt Alberto Monticone, Experte und Berater für urbane Mobilität sowie Leiter von Transit Schweiz. Die Verkehrsentwicklung wurde mit der geplanten städtebaulichen Entwicklung verknüpft, wobei man sich auf Richtpläne, Verdichtung sowie das Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum stützte. «Man berücksichtigte auch die erwarteten Aus-

wirkungen des verbesserten ÖV-Angebots und erstellte aufgrund der damals bekannten Projekte eine Hypothese für eine gewisse Verkehrsverlagerung», ergänzt er.

Unsere Mobilität verändert sich

Heute beeinflussen neue Indikatoren die Prognosen. Die Klimaziele müssen in die Berechnungen einbezogen werden.

Verhaltensänderungen, der ÖV-Ausbau, neue Veloinfrastrukturen, die Verdichtung gegen innen, die Verbreitung von Homeoffice und die Entwicklung der Freizeitgestaltung haben unsere Mobilität stark verändert.

In diesem veränderten Kontext erscheint die mechanische Weiterführung der Trends aus der Vergangenheit zunehmend gewagt. Diese Herangehensweise unterschätzt die effektive Fähigkeit der Politik, eine markante Verkehrsverlagerung zu erreichen. Wo ein Verkehrswachstum prognostiziert wurde, zeigt die Realität, dass kohärente politische Entscheide eine Zunahme aufhalten oder gar umkehren können.

zwischen Prognosen und Realität deutlich. Auf den lokalen Strassen rechnete man zwischen 2014 und 2030 mit einer Verkehrszunahme um 25 Prozent. Doch die im letzten Frühling publizierten Zahlen zeigen im Gegenteil, dass der Verkehr seit 2014 um 0,3 Prozent pro Jahr abgenommen hat, während die Bevölkerung im gleichen Zeitraum um 1,9 Prozent pro Jahr gewachsen ist.

Was in der Lausanner Agglomeration passiert, ist kein Zufall. Das Bevölkerungswachstum ging mit einem Ausbau des ÖV und der Fussgänger- und Veloinfrastrukturen einher, was zu veränderten Mobilitätsgewohnheiten führte. Auch gibt es mehr junge Familien und Student*innen, deren Lebensstil weniger vom Auto abhängig ist.

Experte Monticone überrascht die Diskrepanz zwischen Prognosen und Realität im städtischen Raum nicht: «Aus heutiger Sicht ist das keine Überraschung. Der Lausanner ÖV wird immer mehr genutzt, es werden mehr Velos verkauft und genutzt – und die Zahlen sprechen für sich.» Dies zeigt, dass die Nachfrage nach automobiler Mobilität weitgehend vom verfügbaren Angebot und den bereitgestellten Alternativen abhängt. Letztere sind in Randregionen deutlich weniger vorhanden.

Realität widerlegt Prognosen

Im Westen von Lausanne zeigt sich diese Diskrepanz

Die Autobahn überdenken

Auch auf der Autobahn zeigt die Realität eine Kluft zu den Prognosen. Das Autobahnkreuz Crissier im Westen von Lausanne verzeichnet fast 100 000 Fahr-

UNNÖTIG

ÜBERHOLT

zeuge pro Tag und ist damit einer der grössten Autobahn-Knotenpunkte der Westschweiz. Der Bund ging hier von einer Zunahme des Verkehrs um 30 Prozent zwischen 2014 und 2030 aus, was aus seiner Sicht den Bau neuer Zufahrten in Ecublens und Chavannes rechtfertigte. Das Projekt wurde vom Bund, vom Kanton Waadt und den betroffenen Gemeinden getragen. Doch im Januar 2025 zogen sich die Behörden von Chavannes zurück und machten eine Unvereinbarkeit mit ihrem Engagement für eine nachhaltige Mobilität geltend.

Die Statistiken zum Autobahnverkehr sind unvollständig, weisen aber auf eine deutlich tiefere Zunahme als erwartet hin. Die automatischen Zählungen des Bundesamts für Strassen ASTRA im Westen von Lausanne zeigen zwischen 2014 und 2024 einen Anstieg des Verkehrs um ungefähr 10 Prozent – statt der prognostizierten plus 20 Prozent. Das ASTRA hat deshalb seine Berechnungen überarbeitet. Es schätzt, dass die Anzahl Fahrzeuge, die 2030 die neuen Anschlüsse nutzen werden, um 25 Prozent unter den ursprünglichen Prognosen liegen dürften.

Durch den Rückzug der Gemeinde Chavannes aus dem Projekt zeigt sich der Kanton Waadt bereit, andere Optionen zu prüfen (mehr dazu im Kasten).

Auf dem Weg zu einem neuen Modell

Aufgrund der Unsicherheit der Prognosen zeichnet sich ein Paradigmenwechsel ab. «Statt die Infrastruktur nach der prognostizierten Nachfrage zu berechnen, sollten wir von örtlichen Gegebenheiten ausgehen», meint Monticone. «Der Raum ist eine begrenzte Ressource mit vielfältigen Einschränkungen: Anpassung an den Klimawandel, Begrünung, Wassermanagement, Qualität der öffentlichen Räume, Koexistenz verschiedener Verkehrsformen. Darauf aufbauend wird das Mobilitätsangebot definiert und die Nachfrage muss sich diesem schrittweise anpassen.»

Die Verkehrsprognosen verschwinden damit nicht, sie ändern aber ihre Funktion. Sie dienen weniger dazu, ein zukünftiges Volumen vorherzusagen, als vielmehr, die Kohärenz eines ortsgebundenen Projekts zu prüfen: Welche Verkehrsverlagerung braucht es, damit

das geplante Angebot nachhaltig bleibt? Welche Alternativen sollen gestärkt werden, um eine Überlastung des Strassennetzes zu vermeiden?

Von lokal zu national

Das Beispiel des Westens von Lausanne öffnet den Weg für einen Planungsansatz, der die Realität besser abbildet. Dieser kann jedoch nicht einfach auf die nationale Ebene übertragen werden. Der Bund arbeitet mit eigenen Instrumenten, die dazu dienen, die Entwicklung des überregionalen Verkehrs zu prognostizieren. «Die Herausforderungen sind anders als in den urbanen Gebieten, wo der Fuss- und Veloverkehr eine immer grössere Rolle spielen», sagt Monticone.

Die Anpassung der Modelle des Bundes ist eine komplizierte Aufgabe, die jahrzehntelange Vorgehensweisen in Frage stellt. Neue Modelle können strukturelle Veränderungen von Natur aus nur schwer simulieren.

Auf Suffizienz setzen

Wenn die Verkehrsprognosen mit einem systematischen Wachstum rechnen, tragen sie dazu bei, dieses unvermeidlich zu machen. Sie rechtfertigen den Ausbau der Strasseninfrastrukturen und verstärken die Abhängigkeit vom Auto. Wenn die Politik Alternativen priorisiert, kann sich die Realität von diesen Szenarien unterscheiden.

Heute besteht die Schwierigkeit vor allem darin, was man zu planen wagt. Mit weniger oder kürzeren Fahrten zu planen, bleibt politisch heikel und wird selten als explizites Ziel anerkannt.

Die Prognosen zu überdenken, heisst zu akzeptieren, dass sie gesellschaftliche Entscheide mit einbeziehen können. Die Suffizienz als legitime Hypothese würde den Weg für eine realistischere Planung ebnen, die besser mit den Klimazielen und den bereits vor Ort eingeleiteten Veränderungen im Einklang steht. ■

Von der Autobahn zum multimodalen Boulevard

Durch den Impuls der lokalen Bevölkerung, betroffener Gemeinden und verschiedener Verbände, darunter der VCS Waadt, wird eine Umgestaltung des A1-Abschnitts auf der Höhe von Chavannes angestrebt. Das Autobahnstück bildet eine Sackgasse, die in die Lausanner Agglomeration hinausführt. Dies erlaubt es, eine tiefgreifende Veränderung der Infrastruktur ins Auge zu fassen, ohne dass die regionale Erreichbarkeit in Frage gestellt wird.

Der überregionale Verkehr wäre dank mehrerer einfacher und besser ins städtische Netz integrierter Autobahnanschlüsse weiterhin möglich. Der motorisierte Nahverkehr soll hingegen nicht weiter gefördert werden. Eine Geschwindigkeitsbeschränkung würde eine redimensionierte Infrastruktur ermöglichen. Der freigewordene Raum könnte für die Begrünung, eine durchgehende, abgetrennte Grünstrasse und eine hochwertige Fuss- und Veloverbindung zwischen dem Westen von Lausanne und der Stadt ermöglichen. Das Projekt stösst im Kanton Waadt auf grosses Interesse. Die lokale Akzeptanz ist insgesamt gut, auch wenn sie je nach Gemeinde variiert und noch viel Aufklärungs- und Überzeugungsarbeit erfordert.

Die Neugestaltung des Abschnitts von Chavannes steht für eine neue Art, Mobilität zu denken: Ausgehend von den örtlichen Gegebenheiten, deren Grenzen und Bedürfnissen definiert sie das Verkehrsangebot, anstatt den Raum aufgrund unsicherer Verkehrsprognosen zu bemessen.

Sichern Sie sich 20% auf umweltfreundliche Bettwaren!

Erleben Sie mit Zizzz traumhaften Schlafkomfort dank unserer exklusiven Bettwaren aus nachhaltigen, lokalen Rohstoffen. Wir von Zizzz verpflichten uns zur Qualität und Umweltfreundlichkeit: Unsere Duvets, Kissen, Bettwäsche und Baby-Schlafsäcke fertigen wir in der EU und der Schweiz aus natürlichen, luftdurchlässigen Stoffen wie Swisswool, europäischer Daune und zertifizierter Bio-Baumwolle. Profitieren Sie von kostenfreiem Versand, 30 Tagen Probeschlafen und unserem Engagement für die Natur – für jedes verkaufte Produkt pflanzen wir einen Baum. Überzeugen Sie sich selbst und geniessen Sie erholsame Nächte.



Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf das gesamte Sortiment bis zum 31. Juli 2026 – nicht kombinierbar mit anderen Aktionen.

Bestellen:

Besuchen Sie www.zizzz.ch, wählen Sie Ihre Lieblingsprodukte, legen Sie sie in den Warenkorb und fahren Sie zur Kasse fort. Lösen Sie den Rabattcode «oekoschlaf» unter «Gutscheincode anwenden» ein, um 20% auf Ihre Bestellung zu sparen.



© zVg

Europa mit dem Zug: Inspirieren, entdecken und Ferien buchen



Gemeinsam mit railtour setzen wir uns für nachhaltiges Reisen ein und bieten VCS-Mitgliedern die Möglichkeit, alles über eine Plattform zu buchen – von der Zugverbindung übers Hotel bis hin zu Aktivitäten vor Ort. Unterstützung bei unvorhergesehenen Ereignissen inklusive.



Das Plus für VCS-Mitglieder:

Neu das ganze Jahr gültig! VCS-Mitglieder profitieren von einem Rabatt von 10% bei einer Buchung bis am 31. Dezember 2026.

Bestellen: unter www.verkehrsclub.ch/reisen. Einlösbar bis 31. Dezember 2026. Promo-Code: VCSTRAIN26

© zVg

Bis zu 20% Rabatt auf die Fahrzeugmiete



© zVg

Bestellen:

Reservationen im In- und Ausland können direkt auf der Partnerseite von Europcar vorgenommen werden. Sollten Sie Ihre Buchung per Telefon oder an einer Europcar-Mietwagenstation vornehmen, so werden Sie aus Identifikationsgründen gebeten, Ihren VCS-Mitgliederausweis vorzuweisen und die entsprechende Contract Number ID (56444702) anzugeben, um vom Rabatt profitieren zu können.

Mehr Informationen unter: www.verkehrsclub.ch/angebot/mietwagen

Dank der Partnerschaft mit Europcar profitieren VCS-Mitglieder von exklusiven Rabatten auf die Fahrzeugmiete, bei Elektrofahrzeugen (in der Schweiz) sogar von bis zu 20%. Mit einer Flotte von 200 000 Fahrzeugen in über 140 Ländern werden den Kundinnen und Kunden kurz- und mittelfristige Mietlösungen angeboten. Nebst herkömmlichen Privatwagen können auch Transporter und Camper (in der Schweiz) gemietet werden.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Als VCS-Mitglied profitieren Sie von folgenden Rabatten auf die aktuellen Online-Tagestarife:

Schweiz: 20% Rabatt auf Elektrofahrzeuge und 15% Rabatt auf Verbrennerfahrzeuge.

Weltweit: 15% auf alle Fahrzeuge.

Die Rabatte werden auf den Basismiettarif gewährt. Allfälliges Zubehör und Extras sind vom Rabatt ausgenommen.

Entspannt zum Ziel mit Auto und Zug

Parkieren Sie Ihr Auto an einem von rund 600 P+Rail-Bahnhöfen und bezahlen Sie stunden- oder tagesweise – am einfachsten direkt mit der P+Rail-App. So reisen Sie schnell und entspannt mit Auto und Zug zum Ziel – für eine umweltfreundliche Art der Fortbewegung.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

50% Rabatt auf Buchungen der SBB-P+Rail-Parkplätze am Wochenende. Einlösbar bis 30. April 2026.

Bestellen: Jetzt die P+Rail-App herunterladen und Promocode «VCS25» eingeben.



© zVg



© zVg

PubliBike Velospot – B-Fit-National-Jahresabo für nur Fr. 49.50

Möchten Sie mit dem Velo zur Arbeit fahren? Öffentliche Verkehrsmittel und Velofahren kombinieren? Oder einfach in der Freizeit davon profitieren? Dann schliessen Sie jetzt ein Abo bei PubliBike und/oder Velospot zum Spezialpreis von nur Fr. 49.50 pro Jahr und Abonnement ab.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jahresabo B-Fit von PubliBike und Velospot für nur Fr. 49.50 anstatt Fr. 99.– pro Jahr. Gültig bis am 30. September 2026. Das Angebot ist limitiert auf 500 Abos.

Bestellen:

unter www.publibike.ch mit dem Promo-Code: 32LLBH63VV

WOHNEN

Gesucht gestaltungsfreudige und jung-gebiene Menschen mit finanziellen Möglichkeiten für kleines und ruhiges **Wohnprojekt** im weiteren Grossraum Zürich. Mehr Informationen über considerate@bluewin.ch

ZU VERMIETEN

Ernen (VS): 2-Zimmer-Wohnung zu vermieten. Die renovierte Wohnung (61m²) liegt im 3. Stock eines alten Waliser Hauses im Dorfzentrum, 50m von der Bushaltestelle entfernt. Ernen liegt ideal für Ruhesuchende, Musikliebhaber (Musikdorf Ernen) und sportliche Menschen (Wandern, Biken, Ski, Langlauf). CHF 900.-- exkl. NK. Per 1.5.26 oder nach Vereinbarung. Anfragen an acre@bluewin.ch

5.5-Zi-REFH, 172m², Illnau, natur-naher Garten, ruhige Lage, Minergie. Nähe Schule/Läden/Bahnhof. Mietzins CHF 3'480.-- (inkl. NK), ab Juli 2026 oder n.V., iris.dahm@sunrise.ch

Im ♥ der CH: BIEL, daselbst im ♥ : co-housing allee-9.ch. Sonnig, 3.5 Zi., 110m², Wg frei, 2 x Loggia, 2 x Bad, 079 582 73 89

FERIEN SCHWEIZ

Gruyère: Ferien in Bauernhaus an wunderschöner und ruhiger Lage. Viel Umschwung und gratis Velos! www.bnb-gruyere.ch

Charakterstarke Unterkünfte für Ferien im wildschönen Bergtal. www.calancatal.ch

Casa Santo Stefano



Albergo & Retreat

- Wandern & Biken in unberührter Natur
- Yoga & Achtsamkeit für innere Ruhe
- Massage & Erholung für neue Energie

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



Freiberge JU: ehemaliges «Hôtel de la Gare». Ausgangspunkt für Wanderungen oder zum Verweilen.

bollement.ch

Das Haus kann von April bis Oktober gemietet werden für Familien/Gruppen ab 7-15 Personen.

Ferien im ursprünglichen **Onsornonetal** - Herrliche Blumenwiesen entdecken und Baden im Bergfl. ss Isorno.

2 Rustici im verkehrsfreien Weiler zu vermieten. www.mosogno-sotto.ch

chalet-in-alleinlage.com - gemütliches Chalet in Grächen VS, 2-8 Pers., schöne Aussicht, ruhig, grosser Garten, ideal für Kinder, Trampolin

Ferienhaus in Maggia zu vermieten Einfaches Rustico + Gartensitzplatz (max. 4 Pers.). www.casa-marina.ch

Ruhe und Erholung, Tessin: 1 ½-ZW. Direkter Zugang Garten, Pergola, Grill, Fassauna. Val Colla, Nähe Lugano. 076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

Prättigau/GR - Wanderferien und/oder kreative Auszeit (1-2 P.) www.ferienwohnung-vela.ch

Zu vermieten kleine **Ferienwohnung in Schönrried, Saanenland** (2-4 Personen) inmitten eines schönen Wander- und Skigebietes. Nähere Angaben unter: ferienwohnung-schoenried.ch

Locarno-Minusio Eco-Häuser, Pool, wunderschöne Seesicht, ruhig, Garten. Tel. 091 743 16 10 / www.paganetti.ch

Ferienhaus in Aurigeno/Maggia TI, mit Garten für max. 4 Personen. www.maggia-ferienhaus.ch

Valle Onsernone. Stille, endloses Grün, Natur pur. Gästezimmer mit Frühstück im Palazzo von 1676. palazzobarione.ch

Sent, U-Engadin, gediegene Ferien-Wohnung für 2 Personen, ruhig, sonnig, mit Gartensitzplatz, 056 664 07 01

Kleines Chalet in Amden mit traumhaftem Blick - ideal für Wandern, Klettern, E-Biken und Geniessen. www.ulula.li

Ideales Ferienhaus für GA-Besitzer im Zentrum der Jungfrau-Region. www.ferienhaus-ahorn.ch

Ferien in grosser alter **Villa am Lago Maggiore**, mit traumhafter Aussicht, nahe See. Ideal für Familien. www.villa-piccolo-mondo.ch

Traumhafte Seesicht, grosser Garten, ruhig, hell, sonnig, Hotpot. Modernes Ferienhaus oberhalb Brissago. bio-nullenergie.com

FERIEN AUSLAND

INSEL HVAR, Kroatien, Haus 2-8 (10) Pers., ruhig, wunderschöne Aussicht, 076 54 28 134, www.plavisan.com

GR-Peloponnes, Koroni: Ferienhaus direkt am Meer. Natur geniessen. www.koroni.ch / Tel. 041 811 51 16

CINQUE TERRE, Manarola; Küste 50m, malerisches 4-Zi.-Haus. Dachterrasse, 6 Betten, ab 1250 Fr./Woche, Tel. 052 242 62 30, www.manarola.ch

Berlin-Charlottenburg, 2-Zi-Whg, ruhig, zentral nahe Ku'damm, ökologisch renoviert, www.beberlin.ch

Ardèche/Cèze: grosse Wohnung (100 m2) oder Studio (32 m2) an paradiesischer Lage: «Und wenn das Paradies ein irdisches ist, dann heisst es La Pourcaresse» (aus Gästebuch). Alleinstehender Mas: Ruhe, Natur pur, Aussicht. Nähe Uzès, Avignon, Pont du Gard usw. www.lapourcaresse.fr. Tel +33 (0)6 11 95 31 33

Auswandern, Süd-Griechenland Im Grünen, nahe Meer und Berge, möbl. Wohnung an Dauermieter, auch für vitale Rentner, 550 Euro/Mt. exkl. Strom. CH-Paar freut sich auf Ihren Anruf. Kontakt: 0030 6945 20 22 77

Direkt am Meer in der Camargue Das offene Meer hören und sehen, vor dem Salon, den 2 Schlafzimmern und den 2 Balkons. 4-Zi-Wohnung von privat zu vermieten. Wifi, voll ausgerüstet, privater schalldichter Musikraum mit einem Klavier im Keller, 3 Fahrräder verfügbar. Mit dem Zug gut erreichbar. Alle Infos: www.negresco-camargue.ch

Ferienhaus in der Toscana Schmuckes Kleinod inmitten des Olivenhains in wild-romantischer Natur, für 1-5 Gäste, mit Fernblick zum Meer. www.usignolo.eu

Val Prino, Imperia, Ligurien 2 traumhafte Rustico mit Meersicht, idyllischer Weiler, wandern, baden. Mit ÖV erreichbar, für 2-5 Personen, je 2 Schlafzimmer, plus Studio. www.ferien-canu.ch, 079 698 23 82

KRETA erleben mit Urs: Wandern, Naturerlebnisse, einsame Buchten, chillen im Carobgarden Eco-House. www.carobgarden.ch / 078 891 08 88

Ferien in Südfrankreich: Ein Aufenthalt in meinem Haus in der Süd-Ardèche ist interessant für Wanderer, Kanufahrer, Kunstinteressierte. Oder einfach zur Erholung. www.champdelaplume.com

Ortasee/Italien: Geniessen, wandern, dolce vita ... Private Ferienwohnung für 2-6 P., 480 € / Wo., NR, Hunde willkommen. 079 208 9 802; www.ortasee.info

Auf den Spuren von Goethe und Gropius Gruppenreise nach Weimar. 28.5.-2.6.26 Infos: www.imanderswo.ch/reisen

Toscana - Sonne und Meer! Wandern oder Radfahren? Köstliche Halbpension auf Bio-Weingut, Massa Marittima, www.riparbella.com

Zwischen Cèze und Ardèche (Südfrankreich) grosses, renoviertes Familienhaus mit 6 Schlafzimmern / 12 Betten. Charme, Aussicht, Pool, Olivenhain, Tischtennis, Petanque, Klavier. Ideal für mehrere Familien. Kontakt: www.mitchoules.ch champclos@netplus.ch

DIVERSES



Die nächste Ausgabe erscheint am 28. Mai 2026
Ihr Inserat nehmen wir gerne bis am 27. April 2026 an per Mail: info@spycher-ms.ch

MITMACHEN & GEWINNEN!

Haben Sie das EcoDrive-Quiz des VCS vorne im Umschlag dieses Magazins schon durchgespielt?

Jetzt teilnehmen und mit etwas Glück eine von drei SBB-Gutscheinkarten im Wert von je Fr. 200.- gewinnen.



verkehrsclub.ch/ecodrive

Teilnahmeschluss: 15. März 2026

Raststätte Steineja: Grosses Aufatmen

Das Bundesverwaltungsgericht hat das A9-Plangenehmigungsverfahren zum LKW-Stauraum und zur Autobahnraststätte Steineja abgelehnt. Siegt nun die Vernunft?



Der VCS Wallis und Pro Natura Wallis erhoben 2020 gemeinsam Einsprache gegen das Plangenehmigungsverfahren. Es folgte ein zweijähriger Rechtsstreit

um das Projekt, das eine überdimensionierte versiegelte Fläche für über 300 Park- und Abstellplätze für Personen- und Lastwagen vorsah, einhergehend

Wo kein Kläger, da kein Richter

Ist es an einer Kantonsstrasse derart lärmig, dass die Immissionsgrenzwerte überschritten werden, besteht von Bundesrecht wegen eine Sanierungspflicht – selbst wenn eine betroffene Gemeinde das nicht möchte. Im Fall der Kantonsstrasse H19 durch Obergesteln hätte der Kanton bis im März 2018 ein Lärmsanierungsprojekt durchführen müssen. Seit her herrscht dort bezüglich Strassenlärm ein rechtswidriger Zustand, denn geschehen ist schlicht nichts.

Anwohnende wehren sich schon seit längerer Zeit gegen den illegalen Zustand, schrieben ohne Erfolg Brief um Brief an den Kanton – und gelangten schliesslich an den VCS Wallis. Nach mehreren Schreiben auch von unserer Seite haben wir im Herbst gemeinsam mit Betroffenen eine Beschwerde beim Staatsrat eingereicht. Diese fordert, das geschuldete Sanierungsprojekt sofort anzupacken und bis zu dessen Umsetzung als vorsorgliche Massnahme umgehend eine Tempo-30-Strecke zu signalisieren. ■

mit der Zuschüttung von mehr als einem Drittel des Baggersees Steineja (unser Bild). Die geplanten Ersatzmassnahmen waren mangelhaft, die Standortgebundenheit nicht ausgewiesen. 2022 kam dank dem Bundesamt für Raumplanung ans Licht, dass bei der Raststätte die planrechtlichen Grundlagen fehlten: ein Skandal sondergleichen, den wir mithilfe der Medien an die Öffentlichkeit brachten.

Wegen der unsicheren juristischen Ausgangslage sahen die Umweltverbände vom Weiterzug ihrer Einsprache ab. Umso grösser ist nun die Erleichterung, dass das Bundesverwaltungsgericht den Parteien, die das Wagnis eingingen, recht gegeben hat. VCS und Pro Natura wiesen seit je darauf hin, dass es im Oberwallis keine zusätzlichen 300 Park- und Stellplätze braucht. Bei Schnee auf dem Simplon kann der Schwerverkehr dank digitaler Hilfsmittel für die Routenplanung heute problemlos ausweichen, zudem gibt es zwischen Raron und Brig bereits mehrere Warteräume. Und am besten werden ohnehin möglichst viele Güter auf der Schiene statt über den Simplonpass transportiert.

Sonja Oesch

Optimistischer Jahresausklang

Der Vorstand der VCS-Sektion Wallis traf sich im Dezember, um gemeinsam auf 2025 zurückzublicken – auf ein spannendes, teils schwieriges Jahr, geprägt von Mobilitätsprojekten mit Auswirkungen auf die lokale Lebensqualität, insbesondere durch zunehmenden Schwerverkehr und Strassenlärm. Zu den positiven Entwicklungen gehören namentlich die Einführung von Tempo 30 an mehreren Orten und das wachsende Interesse an Begegnungszonen. Und der VCS Wallis war präsent: an Aktionen, Versammlungen, Veranstaltungen, aber auch in den Medien. Ein

grosses Dankeschön an unsere Mitglieder für ihre wertvolle Unterstützung, ohne die unser Engagement für eine nachhaltigere Mobilität nicht möglich wäre. Wir starten voller Elan ins neue Jahr.



Hinten (v. l. n. r.) Johannes Tschumi, Jean-François Fornet, Valentin Knobl, David Guglielmina, Beat Schumacher; vorne Brigitte Wolf und die Geschäftsleiterinnen Sonja Oesch und Evelyne Bezat-Grillet.

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. 079 559 10 40

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 076 394 10 49

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. 078 447 47 03

SH: www.vcs-sh.ch

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

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 076 570 48 59

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

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

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 079 353 01 19

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen



Bern

Unsere Wahlempfehlung für den 29. März

Bei den Grossrats- und Regierungsratswahlen am 29.3.2026 im Kanton Bern werden wichtige Weichen gestellt. Mit dem scheidenden Verkehrsdirektor Christoph Neuhaus (SVP) lag der VCS Kanton Bern öfter im Streit, sei es wegen der Umfahrungsstrasse Aarwangen oder seiner Unterstützung für vom Volk abgelehnte Autobahnprojekte. Ebenfalls abtreten werden Christine Häsler (GRÜNE) und Christoph Ammann (SP). Es gibt also reichlich

Platz für umweltbewusste neue Regierungsmitglieder!

Umweltpolitische Bremse lösen

Auch das bernische Parlament benötigt ein Update. Der soliden rechtsbürgerlichen Mehrheit im Grossen Rat ist es zu verdanken, dass der Kanton umweltpolitisch regelmässig auf die Bremse tritt und fortschrittlicheren Gemeinden einen Strich durch die Rechnung macht. So geschehen mit dem unsinnigen Tempo-30-Motorium, das sich zum Glück bald schon als unhaltbar erwies.

Kandidierende unter der Lupe

Der VCS hat zusammen mit weiteren Umweltverbänden das Abstimmungsverhalten der Grossratsmitglieder in der letzten Legislatur analysiert. So wird ersichtlich, wer den Kanton umweltpolitisch weiterbringt – und wer ihn im fossilen Zeitalter verharren lassen will. Für die Mitglieder der VCS-Sektion Bern liegt die Auswertung diesem Magazin bei.

Unter denjenigen, die einen Regierungsratssitz anstreben, stechen besonders **Evi Allemann**

und **Aline Trede** hervor. Nicht nur stehen sie gemeinsam an der Spitze der Umwelt-Rangliste, sie können auch, mit beachtlichem Leistungsausweis, auf jahrelanges Engagement für den VCS zurückblicken.

Für den VCS Bern ist klar: Nur mit mehr umweltbewussten Leuten im Grossen Rat kommen wir weiter! Wir bitten darum, ihre Namen auf dem Wahlzettel kumuliert aufzuführen (und im Gegenzug allfällige «Umwelt-Bremsklötze» von der Liste zu streichen).

Sie alle kandidieren für den Grossen Rat und sind mit Herzblut im VCS engagiert:

Wahlkreis Bern

Claude Grosjean, Co-Präsident VCS Kt. Bern (bisher)
Tanja Miljanovic, Co-Präsidentin VCS Kt. Bern (neu)
Michael Ruefer, Präsident VCS-RG Bern (neu)
Jelena Filipovic, Co-Präsidentin VCS Schweiz (neu)
Dominik Advic, Zentralvorstand VCS Schweiz (neu)
Mehmet Özdemir, Vorstand VCS-RG Bern (neu)
Raphael Wyss, Vorstand VCS-RG Bern (neu)
Esther Meier, Kampagnenleiterin VCS Schweiz (neu)

Wahlkreis Biel-Seeland

Urs Scheuss, Vorstand VCS Kt. Bern (bisher)
Bettina Epper, Vorstand VCS Kt. Bern (neu)

Wahlkreis Emmental

Andrea Rüfenacht, Vorstand VCS Kt. Bern (bisher)

Wahlkreis Mittelland-Nord

Bruno Vanoni, Vorstand VCS-RG Bern (bisher)

Wahlkreis Mittelland Süd

Casimir von Arx, Vorstand VCS Kt. Bern (bisher)
Karin Berger-Sturm, Vorstand VCS Kt. Bern (bisher)
David Müller, Vorstand VCS Kt. Bern (neu)

Wahlkreis Oberrain

Fredy Lindegger, Vorstand VCS-RG Oberrain-Emmental (bisher)

Mehr Infos: www.verkehrsclub.ch/sektionen/wahlen-2026

Zwängerei um den Westast

Vor fünf Jahren hat der Bund den A5-Westast in Biel abgeschrieben und begraben. Ein historischer Erfolg für die Umweltbewegung, der den Widerstand gegen Strassenausbauten landesweit bis heute beflügelt. Doch die Autolobby mag sich nicht damit abfinden.



Als wäre er ein Untoter, beschäftigt der Westast die Politik des Kantons Bern immer wieder. So etwa in der vergangenen Winter-session, als der Grosse Rat dazu

zwei Vorstösse der Autolobby behandelte. Knapp abgelehnt wurde derjenige, der die Wiederaufnahme des Alternativprojektes «Westast so besser» verlangte, das 2017 vom Komitee «Westast – so nicht!» als möglicher Kompromiss ausgearbeitet worden war. Das ist absurd, denn vom darin vorgeschlagenen Autobahntunnel ohne Anschlüsse mitten in der Stadt wollte die Autolobby damals ganz und gar nichts wissen.

Angenommen wurde dagegen der andere Vorstoss, der vom Regierungsrat erstens verlangt,

er solle sich beim Bund dafür einsetzen, dass doch noch eine Autobahn im Westen von Biel gebaut wird. Zweitens fordert der Vorstoss, die 300 Millionen Franken, die der Kanton Bern für den Westast zurückgestellt hatte, für ein anderes Autobahnprojekt in Biel einzufrieren.

Das ist doppelt verheerend. Nicht nur könnte das Geld weit sinnvoller in Massnahmen zur Förderung von Fuss- und Veloverkehr sowie der öffentlichen Verkehrsmittel investiert werden. Die Aussicht auf ein mögliches Revival der Monsterstrassenpla-

nung droht zudem die aus VCS-Sicht ausgewogene Gesamtmobilitätsstrategie zu torpedieren. Mit dieser Zwängerei verhindert die Autolobby eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Urs Scheuss

MV 2026 der VCS-Sektion Bern

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am **Mittwoch, 20. Mai**, 18 Uhr im Oberrain- oder Emmental statt. Alle Details zum Programm, zum Ort und die Traktanden werden rechtzeitig unter www.vcs-be.ch abrufbar sein.
 Der Vorstand

Verbissener Kampf gegen jeden Meter T30-Strecke

Insgesamt knapp 2 Kilometer messen die Abschnitte auf Baselbieter Kantonsstrassen, für die eigentlich Tempo 30 vorgesehen ist. Umgesetzt ist dies erst auf knapp 500 Metern, den Rest blockiert die Autolobby. Nun kommt am 8. März deren Initiative zur Abstimmung, die den Plänen den Rest geben will.

Hatten wir diese Debatte nicht schon mal – als in den 80er-Jahren erste Baselbieter Gemeinden Tempo 30 einführten? Oder auch schon, als innerorts «generell Tempo 50» im Anzug war? Es sind die gleichen Organisationen, oft sogar die gleichen Leute, die heute mit den gleichen Argumenten Tempo 30 auf Hauptachsen verunmöglichen wollen. Sie seien nicht gegen Tempo 30 im Quartier, behaupten sie – nachdem sie genau dagegen noch vor ein paar Jahren opponierten. Und dies in Gemeinden, wo

Tempo 30 nicht flächendeckend gilt, weiterhin tun.

Sonderbare Ausnahmeregelung
Gegen diese Obstruktion hilft am 8. März 2026 nur ein doppeltes Nein gegen die Initiative und den Gegenvorschlag. Beide wollen den Gemeindeversammlungen oder Einwohnerräten eine einzige, sehr limitierte Kompetenz geben: Sie sollen den Antrag an den Kanton für Tempo 30 beschliessen, statt wie bisher der Gemeinderat. Eine Ausnahmeregelung also ausschliesslich

für die Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, als wäre es das einzige für Gemeinden wichtige Thema.

Zudem verunmöglicht die Initiative Tempo 30, solange nicht alle anderen Mittel zum Zweck ausgeschöpft wurden. Diese völlig absurde Bedingung sorgt für enorme Kosten beim Kanton: Lärm-mindernde Beläge, Lärmschutzfenster und -wände sind teuer.

Florian Schreier, Geschäftsführer

Basel-Stadt/Baselland



© VCS beider Basel

Premierenfahrt mit der S33



© VCS beider Basel

Neuer Fahrplan, neue Verbindung: Am Sonntag, 14. Dezember 2025, fuhr erstmals die S33 von Basel SBB nach Liestal, mit Abfahrt um 09.45 Uhr. Ankunft auf Gleis 40! Wir organisierten deshalb eine Pre-

Bahnbegeisterte, darunter Regierungsrätin Kathrin Schweizer (Mitte), fuhren mit der ersten S33 nach Liestal.

mierenfahrt, während der Projektleiter Marko Kern über die Herausforderungen bei der Donnerbaumbrücke und den weiteren Bauarbeiten informierte, die für die S33 nötig waren. Zwei Regierungsrätinnen, ein Regierungsrat, Vertreterinnen und Vertreter kantonaler Ämter und der SBB sowie rund zwei Dutzend VCS-Mitglieder waren mit von der Partie.

Ungeachtet des etwas veralteten Rollmaterials der S33 muss dieser wichtige Ausbau des S-Bahn-An-

gebots in der Region Basel nun dazu genutzt werden, den Verkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern: Statt im Auto im Stau zu stehen, nimmt man künftig die S-Bahn, die mit mehr als verdoppelter Kapazität am Bahnhof bereitsteht! Wir wünschen uns überdies bald mehr S-Bahn-Verbindungen ins grenznahe Ausland und den Viertelstundentakt der S-Bahn im Birstal.

Jan Kirchmayr, Vorstandsmitglied,
Landrat SP





Vereint gegen den Rheintunnel

Über 2000 Unterschriften konnten wir Ende November 2025 in Basel und Liestal (unser Bild) überreichen. Ziemlich genau ein Jahr nach der Abstimmung über den Autobahnausbau rufen wir damit die Kantone dazu auf, das Abstimmungsergebnis zu respektieren und sich gegen den Rheintunnel einzusetzen. Inhaltlich ist die Eingabe nahezu deckungsgleich mit unserer ersten, im Mai 2024 eingereichten Rheintunnel-Petition. Trotz dem klaren Volksverdikt klammern sich einige immer noch an den Autobahnausbau als vermeintlich einzige Lösung.

Steffi Luethi-Brüderlin, Vorstandsmitglied

Agenda 2026

Velomärt Basel: Samstag, 18. April, ab 9 Uhr für VCS-Mitglieder, ab 10 Uhr für alle. velomaert-basel.ch

Mitgliederversammlung: Montag, 20. April, 17.15 Uhr im Quartierzentrum Oekolampad, Allschwilerplatz 22, Basel. 19 Uhr: öffentliche Veranstaltung zum Thema «Lust auf Mobilität mit Zukunft»

Wie weiter ohne Herzstück?

Jahrelang wurden uns der Bahnknoten Basel und das Herzstück als einzig mögliche Lösung präsentiert, wie die Bahn in der Region ausgebaut werden könne: Dank dem Bahnknoten gibt es oberirdisch mehr Platz für Güter- und Fernverkehr, während die S-Bahn das Klybeck und die Innenstadt erschliessen würde.

All das wurde Mitte Dezember 2025 mit einer Medienmitteilung weggewischt: Die Kantone «fokussieren auf eine reine Durchmesserlinie». Was mit dem Aus fürs Herzstück alles definitiv wegfällt – zum Beispiel die S-Bahn nach Frankreich –, bleibt vorläufig offen. Bestehen bleibt immerhin die Kapazitätserweiterung für den internationalen

Verkehr, und die zeitraubenden Spitzkehren der S-Bahn entfallen. Unabdingbar bleibt fürs Gelingen der Viertelstundentakt auf dem ganzen S-Bahn-Netz.

Der VCS beider Basel stand dem Herzstück lange kritisch gegenüber. Zu unklar erschien der Nutzen angesichts des erforderlichen enormen Ressourcenverbrauchs. Vor sechs Jahren entschieden wir uns dann dafür, das Konzept zu unterstützen. Nun stellt sich für den VCS die grosse Frage, wie die Region Basel die Verkehrswende unter den neuen Voraussetzungen schaffen soll. Reichen die neuen Pläne dafür wirklich aus?

Christoph Wydler, Vorstandsmitglied



Solothurn

Klus bei Balsthal: Tempo 30 als guter Anfang

Nach dem Freudentag im Oktober 2025, als Tempo 30 für die Klus im Amtsblatt publiziert wurde, sind nun weitere Massnahmen und neue Denkansätze gefragt, um das Verkehrsproblem an der Wurzel zu packen.



Aufgrund der erheblichen Sicherheitsdefizite besteht in der Klus dringender Handlungsbedarf, insbesondere für Velofahrende.

Aufgrund eines Volksauftrags der Bürgerinitiative «Läbigi Klus» beauftragte das Solothurner Parlament den Regierungsrat im März 2024 damit, für die Klus Tempo 30 zu prüfen. Das daraufhin erstellte Gutachten weist eine übermässige Lärmbelastung sowie Mängel bei der Verkehrssicherheit aus. Zudem bestehe eine erhöhte Gefahr für Velofahrende.

«Wir freuen uns sehr darüber, dass die von uns geforderte Tempo-30-Strecke in der Klus nun umgesetzt wird», kommentierte Fabian Müller, Präsident von

«Läbigi Klus» und Vorstandsmitglied des VCS Solothurn. Die Lärmbelastung sei in der Klus kantonsweit am höchsten. Mit dieser Massnahme könne die Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohnenden verringert und somit die Lebensqualität verbessert werden.

Das Velofahren muss sicher, der ÖV attraktiv werden

Doch es bedarf weiterer Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. In der Klus fehlt nach wie vor ein durchgehender Veloweg, was viele – be-

Velobörse-Kalender 2026

Grenchen: 18. April, auf dem Marktplatz

Annahme 8.15–11 Uhr, Verkauf 9.15–13 Uhr

Olten: 25. April, im Werkhof

Annahme 8–13 Uhr, Verkauf 8.30–16 Uhr

Solothurn: 25. April, vor dem Berufsbildungszentrum

Annahme 8–11 Uhr, Verkauf 9–13 Uhr

sonders auch Familien und Kinder – abschreckt und Pendelnde davon abhält, auf (Elektro-)Velos umzusteigen. Es braucht endlich einen gut ausgebauten Veloweg von Balsthal bis nach Oensingen. Ebenso sind schnellere Verbindungen im öffentlichen Verkehr im Thal und Richtung Oensingen notwendig. Nur mit einem entsprechenden Ausbau entsteht

der nötige Anreiz, vom Auto auf Bus und Bahn umzusteigen, was die Strasse durch die Klus entlasten würde.

Der VCS fordert neue Denksätze, die die aktuelle Klimakatastrophe berücksichtigen. Die Vorstellung, dass ein einzelnes, monströses Bauprojekt alle Probleme lösen könnte, gehört ins letzte Jahrhundert. Weitere Verbesserungen in der Klus müssen ernsthaft geprüft und dürfen nicht auf die lange Bank geschoben werden.

Der Vorstand

Einladung zur Mitgliederversammlung

Donnerstag, 26. März 2026, 19 Uhr, Jugendherberge in Solothurn, Landhausquai 23

Traktanden: Begrüssung, Protokoll der MV 2025, Jahresbericht 2025 des Präsidenten, Kassen- und Revisionsbericht 2025, Wahlen, Jahresprogramm 2026, Verschiedenes

Ab 20.15 Uhr: «Schulwegsicherheit – Mobilitätskonzepte rund um die Schule». Martin Baumgart, Projektleiter Schulwegsicherheit beim VCS Schweiz, präsentiert passende Lösungen und beantwortet Fragen zur Schulwegsicherheit.

Ab 21 Uhr Apéro. Der Vorstand freut sich auf einen angeregten Austausch. Bei Interesse melden Sie sich bitte bis 17. März 2026 an per Mail info@vcs-so.ch oder auf Combox 079 884 62 06. Adresse, Telefonnummer und, wenn vorhanden, die Mailadresse angeben, danke. Protokoll und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können bei der Geschäftsstelle bestellt werden. Anträge sind bis am 12. März 2026 an info@vcs-so.ch einzureichen.



slowUp Solothurn-Buechibärg

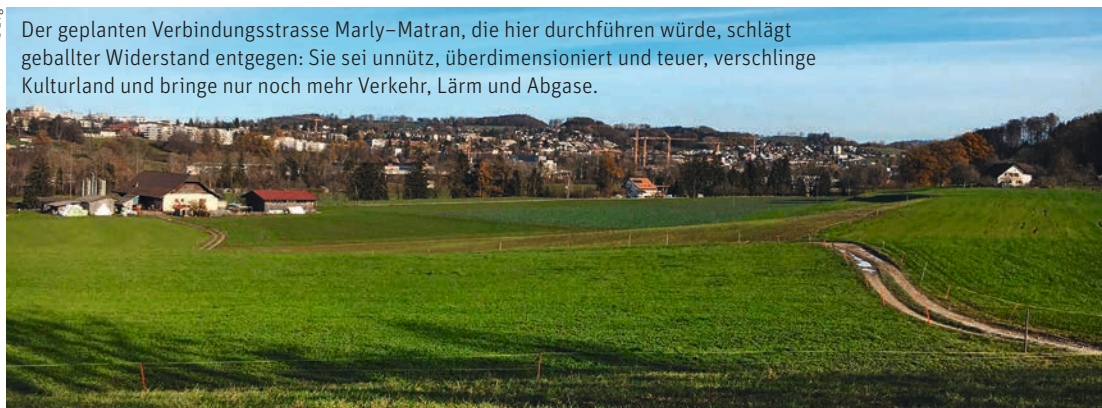
17. Mai 2025 von 10–17 Uhr
Infos: www.slowup.ch/solothurn-buechibaerg

Wie investieren wir intelligent in unsere Zukunft?

Freiburg



Der geplanten Verbindungsstrasse Marly–Matran, die hier durchführen würde, schlägt geballter Widerstand entgegen: Sie sei unnütz, überdimensioniert und teuer, verschlinge Kulturland und bringe nur noch mehr Verkehr, Lärm und Abgase.



Hier erfreuliche Fortschritte fürs Velo, dort umstrittene Strassenprojekte: Das neue Programm des kantonalen Amtes für Brücken und Strassen (SPC) ist ein zweiseitiges Schwert.

Zum Jahresauftakt publiziert das SPC jeweils seine Pläne für den Bau von Strassen und Velowegen. Höchst erfreulich ist, dass unter den 15 Projekten, die 2026 in Angriff genommen werden sollen, deren fünf sind, die vollständig, und drei, die zu 75 Prozent dem Veloverkehr dienen. Was das Bild trübt, sind die ewi-

gen Umfahrungsstrassenprojekte: Für die Verbindungsstrasse Marly–Matran sieht das SPC die Plangenehmigung für Dezember 2026 und den Baubeginn für Januar 2030 vor. Bei der Umfahrung Kerzers sollen die Bagger schon Ende 2028 auffahren, bei der von Romont im August 2029. In Anbetracht des lokalen Widerstands gegen diese Bauten dürfte es um einiges länger dauern. Wäre es nicht für alle Seiten – auch die Staatskasse – höchst vorteilhaft, wenn frühzeitig abgeklärt würde, wieweit die direkt Betroffene die Sache mittragen?

«Non à la route Marly-Matran», «Stop contournement!»

und Interessengruppe Nachhaltige Verkehrsentwicklung Kerzers heissen die gegnerischen Gruppierungen, die sich gebildet haben. Der VCS Freiburg ist

überzeugt, dass solche Grossprojekte gründlicher Diskussionen bedürfen, bevor man aufwändige Studien veranlasst – zumal in Zeiten des Leistungsabbaus. Sonst investieren wir mit dem Geld von morgen in Asphalt und Beton von gestern. Wir ermutigen deshalb die Kantonsbehörden, sich schleunigst auf einen Dialogprozess mit der Bevölkerung und den betroffenen Körperschaften einzulassen, damit wir gemeinsam den Kanton Freiburg voranbringen: in Richtung Modell für zukunftsfähige Mobilität.

Prisca Vythelingum, Geschäftsleiterin

Einladung zur Generalversammlung

am Samstag, 30. Mai 2026, ab 11.30 Uhr im Saal Arsen'alt, derrière les Remparts 12, Freiburg

11.30 Uhr: GV mit folgender Traktandenliste: 1. Protokoll der GV vom 17.5.2025 in Freiburg; 2. Jahresbericht 2025; 3. Rechnungsbericht 2025; 4. Revisorenbericht 2025; 5. Genehmigung der Rechnung 2025; 6. Budget 2026; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2026; 9. Verschiedenes

13 Uhr: Aperitif mit Imbiss

13.30 – max. 14.30 Uhr: Vortrag (Thema noch offen)



Uri

Petition für Warteraum am Kantonsbahnhof



© Alf Arnold

Mit dem Kantonsbahnhof ist ein zentraler Mobilitätsknotenpunkt in der Urner Reussebene entstanden. Trotz ausgebautem Fahrplanangebot gibt es gelegentlich längere Wartezeiten beim Umsteigen von der Bahn auf den Bus, besonders am Abend. Ge-

Wäre er immer offen und mit Sitzgelegenheiten ausgestattet, würde dieser Vorraum zum Café Transit unser Anliegen erfüllen.

rade in der kalten Jahreszeit vermissen Fahrgäste deshalb einen Warteraum mit Sitzgelegenheit beim Busterminal. Mit einer Petition will der VCS den Regierungsrat auffordern, Abhilfe zu schaffen.

Sie können den Unterschriftenbogen von unserer Website – www.vcs-uri.ch – herunterladen oder online unterschreiben. Besten Dank für Ihre Unterstützung!

Agenda 2026

28. Februar: «40 Jahre VCS Uri», Q4, Hellgasse 23, Altdorf

■ 16 Uhr Mitgliederversammlung

■ 17 Uhr öffentliches Referat von Prof. Dita Leyh, Fachhochschule Ostschweiz, zum Thema «15-Minuten-Stadt Urner Reussebene?»

■ Anschliessend Apéro

18. April: Velobörse, Unterlehn, Altdorf

Kurznachrichten

Altdorf: VCS findet Gehör. Bei der Ein- und Ausfahrt Hellgasse der Tiefgarage Schützenmatt schneiden Autos die Kurve oder geraten aufs Trottoir – ein inakzeptabler Zustand für Fussgänger wie Velofahrerinnen. Mit der Sperrung der Verbindung Marktasse – Winkelplatz ist auf der Hellgasse mit Mehrverkehr vom und zum Parkhaus zu rechnen. Der Gemeinderat hat nun auf Intervention des VCS bei der Ausfahrt Hellgasse eine Führungslinie aufmalen lassen. Wir werden die Entwicklung beobachten und allenfalls Zusatzmassnahmen verlangen.

Bürglen: Problem erkannt. In der EWA-Kurve plant der Kanton eine Verbreiterung des schmalen, auch als Schulweg dienenden Trottoirs. Bravo! Der VCS hat darauf aufmerk-

sam gemacht, dass auch weiter unten zwei Engstellen bestehen, die sich bei Realisierung der Überbauung Säge beheben liessen. Das Tiefbauamt hat positiv darauf reagiert.

WOV: Noch nicht alles in Butter. Jahrzehntlang wurde geplant und gebaut, nun ist die Umfahrungsstrasse WOV in Betrieb. Sie soll Altdorf und Schattdorf vom Durchgangsverkehr entlasten, im Verbund mit der neuen Begegnungszone und den vorgelagerten Tempo-30-Strecken. Tatsächlich ist es ruhiger geworden. Allerdings hat es das zuständige Bundesamt für Strassen nicht geschafft, den Wegweiser zum Klausenpass beim Kreisel Flüelen rechtzeitig auf die (längere) Umfahrungsroute umzustellen. Auch die Navis empfehlen nach wie vor die kürzere Route durchs Dorf. Gemeinsam mit den Kantonsbehörden und

der Gemeinde Altdorf kämpft der VCS dagegen an – und wird, falls die Interventionen nicht fruchten, das «Rezept Birsfelden» ins Spiel bringen: Busse für Durchfahrten durch das Dorf, wenn dort gar kein Halt erfolgt.

Attinghausen: Wir sagen danke schön.

Der VCS Uri hatte sich schon anlässlich der Planaufgabe für den Radweg auf der Reussbrücke Attinghausen für einen Unterstand an der Bushaltestelle Attinghausen Wehrheim eingesetzt. Damals hiess es: unmöglich aus Hochwasserschutzgründen. Jetzt hat man eine Lösung gefunden, am südöstlichen Brückenende ist der Unterstand ausgesteckt. – Noch ungelöst ist das Problem des unfallträchtigen Pfostens, der bei der Reussbrücke die Auffahrt auf den westlichen Reussdamm – Teil der Nord-Süd-Route Nr. 3 von Veloland Schweiz – gegen Motorfahrzeuge

abschirmt. Auf Intervention des VCS Uri sucht der Kanton nun nach einem Weg, das Velofahren hier sicherer zu machen.



© Alf Arnold

Herzlich willkommen!

Der 51-jährige Philipp Rohrer, hauptberuflich Wanderleiter und wohnhaft auf dem Arni, hat im Januar die Geschäftsstelle des VCS Uri übernommen. Er tritt damit, in einem kleinen Teilpensum, in die Fussstapfen unserer langjährigen Geschäftsleiterin Harriet Kluge. Philipp hat an der Universität Freiburg Sozialarbeit und Sozialpolitik mit Pädagogik und Recht im Nebenfach studiert, sich später in Politischer Kommunikation weitergebildet und bei Greenpeace sowie der Alpen-Initiative, heute ProAlps, vielfältige Campaigning-Erfahrungen gesammelt.



© zVg

Vorstandsmitglieder gesucht

Aktuell besteht der Vorstand des VCS Uri aus sechs Personen, die zehnmal pro Jahr zusammenkommen, um über kantonale verkehrspolitische Themen zu beraten und je nachdem Interventionen zu beschliessen. Unterstützt vom Geschäftsleiter, führen sie in Gemeinschaftsarbeit das Gespräch mit Behörden und Verwaltung von Kanton und Gemeinden, schreiben Vernehmlassungen, kümmern sich um Petitionen, Einsprachen und Aktionen wie den Velofahrkurs oder die Aktion «Mit dem Velo zum Sport». Leider geben zwei Vorstandsmitglieder an der Mitgliederversammlung 2026 ihr Amt ab. Hast du Lust, dich an ihrer Stelle zusammen mit uns für einen umweltfreundlichen und sicheren Verkehr einzusetzen? Bitte melde dich bei der Geschäftsleitung – Tel. 077 480 61 91, vcs-uri@gmx.ch – oder bei 079 711 57 13 (Alf Arnold).



Der Radstreifen mit 1,80 m Breite in Ennetbürgen (NW) – die Markierung bei der Insel ist (noch) nicht durchgehend.

Ende Oktober waren Pro Velo Unterwalden und der VCS Ob- und Nidwalden zu einem Austausch mit dem kantonalen Tiefbauamt Obwalden eingeladen. Mit dem Amt für Mobilität Nidwalden sassen wir dann Mitte Dezember zusammen. Es war beidemal ein offener, von uns als sehr wertvoll empfundener Dialog mit Fokus auf die Veloinfrastruktur und grosser Informationsdichte.

Der direkte Austausch ermöglicht es, Anliegen des Alltags- und Freizeitveloverkehrs frühzeitig in Planungsprozesse einzubringen und das gegenseitige Verständnis zu stärken. Insgesamt konnten wir in beiden Kantonen eine positive Dynamik feststellen.

Konstruktiver Austausch mit Behörden



Um aktuelle und geplante Infrastrukturprojekte, besonders solche für den Veloverkehr, drehten sich jüngst zwei Treffen mit kantonalen Ämtern. Die Bilanz ist sehr positiv.

Vielversprechende neue Norm

Besonders erfreulich sind die Entwicklungen rund um den Entwurf der neuen VSS-Norm 640 060 «Veloverkehr – Grundlagen und Projektierung». Die Norm befand sich kürzlich in der Vernehmlassung und kann noch Anpassungen erfahren. Ihr Inkrafttreten ist für dieses oder nächstes Jahr zu erwarten. Explizit erwähnt werden darin zum Beispiel die von uns in der Region geforderten Mindestbreiten für Radwege. Dazu kommen klare Vorgaben zur durchgehenden Markierung von Radstreifen, etwa bei Mittelinseln. Davon darf man sich weniger Konfliktsituationen und eine spürbare Erhöhung der Sicherheit für Velofahrende erhoffen.

Mehr Sicherheit, mehr Komfort

Erste Praxiserfahrungen liegen bereits vor: Auf unsere Anregung

hin wurde im Kanton Nidwalden bei einer Belagserneuerung in Ennetbürgen testweise erstmals ein Radstreifen mit einer Breite von 1,80 m markiert. Die bisherigen Rückmeldungen sind durchwegs positiv, Velofahrende berichten von einem deutlich erhöhten Sicherheits- und Komfortgefühl. Speziell bemerkenswert ist, dass Fahrzeuglenkende dank der leicht grosszügigeren Radstreifenbreite die Situation

offenbar anders wahrnehmen und Velos mit grösserem Abstand überholen.

Wir freuen uns über die gute Zusammenarbeit mit den kantonalen Stellen und auf zukünftige Mitwirkungsmöglichkeiten. Unser Ziel bleibt eine normgerechte, sichere und komfortable Veloinfrastruktur in Ob- und Nidwalden.

Daniel Daucourt

Mitgliederversammlung 2026

Dienstag, 21. April, 19.30 Uhr im Rest. «Der Italiener im Tell», Stans
Traktandenliste:

1. Begrüssung / Wahl der Stimmzählenden; 2. Protokoll der MV 2025;
3. Jahresbericht 2025; 4. Rechnung 2025 und Revisorenbericht;
5. Wahlen; 6. Jahresprogramm 2026; 7. Budget 2026; 8. Anträge (14 Tage im Voraus an die Geschäftsstelle); 9. Verschiedenes

Über allfällige kurzfristige Änderungen wird per Website www.vcs-ownw.ch informiert (Unsere aktuellen Beiträge – Agenda).

Gegen den Bypass – mit Ihrer Hilfe?

Zusammen mit diversen Partnerverbänden bereitet sich der VCS Luzern auf den Abstimmungskampf zu den Stop-Bypass-Initiativen vor. Diese fordern die Behörden in Lu-

zern und Emmen auf, sich gegen das Monsterprojekt zu engagieren. Es wird in beiden Städten voraussichtlich frühestens im Herbst 2026 zur Abstimmung kommen.

Luzern



An Argumenten gegen diesen unsinnigen Autobahnausbau fehlt es nicht: Ökologische Schädlichkeit, negative Auswirkungen auf den Verkehr in der Agglomeration, fehlerhafte Planungsgrundlagen... Wir müssen bloss dafür sorgen, zum Beispiel mit Leserbriefen, dass sie auch gehört werden. Wir sind mitten in der Planung und freuen uns über jegliche Unterstützung.

Melden Sie sich bei uns – am besten via info@vcs-lu.ch –,



In Luzern braucht es mehr Busbeschleunigungsmassnahmen – unser Thema im öffentlichen Teil der Mitgliederversammlung vom 13. Mai.

wenn Sie in irgendeiner Form etwas zum Kampf gegen den Bypass beitragen können. Danke!

Marco Da Forno, Geschäftsleiter

Einladung zur MV 2026

Am **Mittwoch, 13. Mai** findet die nächste Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Luzern statt – gefolgt von einer öffentlichen Podiumsdiskussion zum Thema Busbevorzugung. Denn in der Agglomeration Luzern haben die Busse oft Verspätung und kommen viel zu langsam vorwärts. Wir diskutieren, wo es seit Jahren hapert und mit welchen konkreten Massnahmen sich die Busbevorzugung voranbringen lässt.

Freier Eintritt **ab 19.30 Uhr im Contenti** in Luzern, wir laden Sie herzlich zum Mitdiskutieren ein.



Zürich

«Freie Fahrt für freie Bürger» feiert Urständ

Die Stimmberechtigten des Kantons Zürich haben die Mobilitätsinitiative und damit das neue Strassengesetz angenommen. «Freie Fahrt», wie sie SVP, FDP und Mitte, Autoverbände und Automobilwirtschaft verstehen, hat also wieder Vorrang.

Was ist wichtiger als die Verkehrssicherheit in Wohnquartieren und Ortszentren oder auf Schulwegen? Wichtiger als Schutz für die 350 000 von übermässigem Lärm betroffene Menschen im Kanton? Offenbar die Freiheit, innerorts mit 50 statt 30 Stun-

denkilometern unterwegs sein zu dürfen. Das ist bedauerlich.

Nichtsdestotrotz fordert der VCS Zürich die verantwortlichen Gemeindebehörden auf, die Anliegen ihrer Bevölkerung nach wie vor umzusetzen und ihre Spielräume zu nutzen. Selbst mit dem

neuen Strassengesetz ist es möglich, in Orts- und Quartierzentren, vor Schulhäusern, Kindergärten oder Altersheimen – auch auf überkommunalen Strassen – Tempo 30 zu signalisieren. Das wird zwar einen Signalisations-Flickenteppich zur Folge haben. Wenn er zu mehr Sicherheit führt, ist dieser Flickenteppich, als Resultat des politischen Willens, in Kauf zu nehmen.

Da Tempo 30 nach wie vor die wirksamste und kostengünstigste Lärmschutzmassnahme ist, die Verkehrssicherheit stark erhöht und die Aufenthaltsqualität fördert, sind die Gemeinden nun umso mehr in der Pflicht, Strassen in ihrem eigenen Einflussbereich sicherer und ruhiger zu machen. Nach wie vor darf auf vielen kommunalen Sammelstrassen in Wohnquartieren oder Ortszentren noch unangemessen schnell gefahren werden. Interessierte – Behörden wie Private – können auf die Beratungsdienste des VCS Zürich zählen.

Für hängige Fälle muss bisheriges Recht gelten

Ärgerlich ist auch, dass die Genehmigungsverfahren für mehr Lärmschutz und Verkehrssicherheit durch die kantonale Volkswirtschaftsdirektion jahrelang aus durchsichtigen politischen Gründen verzögert wurden. Alle diese Verfahren, die noch nach altem Recht aufgelegt worden sind, müssen nach altem Recht beurteilt und zu Ende geführt werden. Der VCS fordert die Volkswirtschaftsdirektion zu sofortigen Entscheiden auf.

Die Mobilitäts-Initiative ist ein Paradebeispiel dafür, wie eine kleine, abgehobene Politikerkaste sich mit massiver finanzieller Unterstützung von ACS und TCS und der ganzen Automobilwirtschaft durchsetzen kann. Das zugkräftigste Argument war wohl: Wenn die Städte Zürich und Winterthur ihre Bevölkerung schützen wollen, dann sind wir halt einfach dagegen.

Gabi Petri/Markus Knauss



Zürich und Winterthur wurden überstimmt, nun ist Schadensbegrenzung angesagt.



Zug

«Busbevorzugung» – jetzt wird's konkret

Nach den Abstimmungsniederlagen von 2024, als die Tunnel der Umfahrungen Zug und Un-

terägeri bachab gingen, gab der Kanton Zug zwei Fokusstudien zu den Gebieten Zug/Baar und Unterägeri/Oberägeri in Auftrag. Teil dieser Studien waren je ein Workshop mit jeweils rund 40 Teilnehmenden von Gemeindeverwaltungen, Parteien, Verbänden und den Zuger Verkehrsbetrieben, an denen die vorhandenen Grundlagen, u.a. Zielbilder für die verschiedenen Verkehrsträger, präsentiert wurden.

Die VCS-Sektion Zug war an beiden Workshops vertreten

und verfocht dabei die Anliegen des öffentlichen Verkehrs und der Velofahrenden. In den Gruppenarbeiten wurden alle vier involvierten Gemeinden genau unter die Lupe genommen: Welches sind die grössten Verkehrsprobleme, wo genau liegen die Schwachstellen? Und wer hat welche Vorschläge für Lösungen der erkannten Probleme?

Eine der Grundlagen für die Denkarbeit war die Studie «ÖV-Systeme 2040 im Kanton Zug», aus der «Bus+» als Bestvariante hervorging. Diese gilt es nun umzusetzen. Daher waren vor allem Massnahmen gefragt zur Busbevorzugung während den Stosszei-

ten und in den Zentren – mit dem Ziel, so weit wie möglich Fahrplanstabilität zu gewährleisten.

Notenerteilung im Frühling

Das beauftragte Ingenieurbüro hat die Beiträge der jeweils drei Gruppen aufgenommen und versucht nun im nächsten Schritt, die Vorschläge in konkrete, konsensfähige Massnahmen umzumünzen. Wir sind gespannt zu sehen, was daraus an wirksamer ÖV-Bevorzugung tatsächlich resultieren wird. Im Frühling 2026 ist dann nochmals je ein Workshop angesetzt, um die Ergebnisse gemeinsam zu bewerten.

Harald Tarnowski, Vorstandsmitglied

Quelle: ÖV-Angebotskonzept 2040, Infras (Juni 2025)



Eine der Diskussionsgrundlagen, das Zielbild ÖV-Studie 2040

Zwei Strassenbauprojekte, zweimal Nein!

St. Gallen/Appenzell



Am kommenden 8. März wird im Kanton St. Gallen über zwei grosse Strassenprojekte mit neuem Autobahnanschluss abgestimmt. Der VCS bekämpft beide – in unterschiedlichen Allianzen.

Nachdem die St. Galler Stimmbewölkerung im Herbst 2022 die erste Wil-West-Planung ablehnte, will man nun das Schlüsselgebiet von 12,3 Hektar Kulturland an den Kanton Thurgau veräussern, damit das neue Wil West (vgl. Artikel S. 40 oben) trotzdem realisiert werden kann. Das Vorhaben wird inzwischen von links-grüner Seite teils befürwortet, wobei von «nachhaltiger Entwicklung» und «Mobilität neu denken» die Rede ist. Der VCS stellt sich dagegen, denn Fakt ist: Mit dem neuen Autobahnanschluss und pro Tag 3000 zusätzlich zur Arbeit Pendelnden gäbe

es nochmals viel mehr Verkehr – vor allem auf der Strasse. Einen neuen Veloweg von Wil West nach Bronschhofen hat das Wiler Stadtparlament erst kürzlich abgelehnt. Auch der öffentliche Verkehr kommt im Projekt zu kurz; Schnellzughaltestellen wären nur mit Umsteigen erreichbar.

In gut erschlossenen Zentren wie Wil fehlt es nicht an Arbeitszonen, die bebaut werden könnten. Es wäre nachhaltiger, diese zu nutzen und somit Wohnen und Arbeiten in naher Distanz klug zu organisieren. Demgegenüber kann ein neuer Autobahnanschluss nicht nachhaltig sein.

Die vorgesehenen flankierenden und Ausgleichsmassnahmen – von den paar Grün- und Wasserflächen bis zur Reduktion der Bodenversiegelung – vermögen die negativen Folgen nicht wettzumachen.

Breiter Widerstand gegen die Megastrasse zum See

Der Autobahnanschluss in Goldach mit der «Kantonsstrasse zum See» wird von vielen Parteien und Verbänden gemeinsam bekämpft. Zentrale Argumente im Abstimmungskampf sind neben der zusätzlichen Verkehrsbelastung das Preisschild – 330 Mio. Franken für gerade mal 2,2 km Strasse – und der Kulturlandverlust. Der Kanton wirbt mit Visualisierungen, in denen Bäume den Strassenrand säumen und die Strasse darunter verdecken: Ein Grünstreifen für die Stadt am See – könnte man meinen. Ein realistisches Bild zeigen die nebenstehenden Visualisierungen, die das Referendumskomitee anfertigen liess.

Die beiden Strassenbauvorlagen haben vieles gemeinsam:



Beim geplanten Tunnel Hohrain würde wertvolles Kulturland vernichtet.

ohne Not zubetoniertes Kulturland, mehr Auto- und Schwerkverkehr und damit mehr Lärm, Feinstaub, Pneuabrieb und Klimagase. Grund genug, am 8.3.26 zweimal Nein zu sagen.

Andi Giger

Weitere Infos und aktiv werden auf: www.megastrasse-nein.ch



Der erst 2008 fertiggestellte Neubau des Pflegeheims Helios müsste wegen der Megastrasse abgerissen werden.

Geschäftsleitung in neuen Händen

Am 1. März 2026 tritt bei der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell Diego Müggler seine Stelle als neuer Geschäftsleiter an. Wir bitten ihn, sich den Mitgliedern hier kurz vorzustellen.

«In einer Familie ohne Auto aufgewachsen, lernte ich bereits als Kind den ÖV, das Velo, das Zufussgehen schätzen – und entwickelte in meiner Jugend aus Neugierde ein Interesse für Lösungen unserer umweltpolitischen Probleme. So schrieb ich beispielsweise meine Matura-

arbeit zum Thema kostenloser ÖV. Aus Interesse an Politik und Ökologie begann ich ein Studium in Politikwissenschaften und Geografie an der Universität Zürich, wo ich aktuell den Master mit Schwerpunkt Schweizer Politik absolviere. In meiner Freizeit engagiere ich mich als Co-Präsident bei den Jungen Grünen Kanton St. Gallen und als aktiver Pfadileiter. Ich lege grossen Wert auf ein gutes Miteinander

und bin überzeugt, dass durch das Bündeln von Erfahrungen und Ressourcen sehr viel zu erreichen ist.

Ich freue mich, meine Erfahrungen beim VCS St. Gallen/Appenzell einzubringen und mich gemeinsam mit vielen engagierten Menschen für eine zukunfts-fähige Mobilität einzusetzen.» ■

Termine 2026

Hauptversammlung

6.5., 18.30 Uhr (Einladung folgt im Jahresbericht)

Veloflo märkte

28.2.: Veloböse **Walenstadt**

21.3.: Velobörse **Sargans**

28.3.: Velobörsen **St. Gallen Winkeln** und **Gossau, Markthalle**

25.4.: Veloflohmärkte **St. Gallen Waaghaus**

25.4.: Veloflohmärkte **Wil, beim Rathaus**

Vollständige Liste/Details auf www.vcs-sg.ch





Areal Wil West auf Münchwiler und Sirnacher Boden: In der Mitte zwischen den beiden Brücken würde ein zusätzlicher Anschluss an die A1 gebaut.



Thurgau

Welcher Mobilität gehört die Zukunft?

An unserer Jahresversammlung am 11. März (s. Kasten) wird Jelena Filipovic, Co-Präsidentin des VCS Schweiz, uns darüber ins Bild setzen, wie die Verbandsspitze den Bericht «Verkehr 45» des Verkehrsexperten Prof. Ulrich Weidmann beurteilt. Und es wird darum gehen, wie wir uns den Verkehr im Jahr 2045 vorstellen und welche Massnahmen wir bis dahin ergreifen sollen.

Bereits am 8. März entscheidet St. Gallen über das Schicksal der kantonseigenen 12,3 Hektar

Kulturland auf Thurgauer Boden in Wil West. Geplant ist dort ein nach modernen Gesichtspunkten angelegtes Industriegebiet mit 3000 neuen Arbeitsplätzen, einem zusätzlichen A1-Anschluss mit verlängertem Zubringer Richtung Nord, Parkieranlagen, Bahn- und Bushaltestellen, Fuss- und Velowegen. Dies alles auf einer gross- teils landwirtschaftlich genutzten Fläche von 38 Hektaren.

Es wären grosse Autopendle- rinnen- und Grenzgängerströme zu erwarten, was den Gemein-

den Richtung Nord (Bettwiesen, Tägerchen, Tobel, Affltrangen) und Richtung West (Sirnach, Eschlikon, Balterswil, Bichel- see) problematische Verkehrs- zunahmen bringen würde. Der A1-Hauptzubringer Nord wird in den Prospekten als Boulevard

und Flanierstrasse dargestellt. Allerdings würden dort nach offizieller Schätzung täglich 21 300 Lastwagen und Autos verkehren. Entspricht eine sol- che Agglomerationsentwicklung unserem Zukunftsbild?

Peter Wildberger

Einladung zur JV 2026

Zur Jahresversammlung der VCS-Sektion Thurgau am 11. März im Haus Frohsinn/Pro Natura, Wilerstrasse 12 in Weinfelden, laden wir herzlich ein: **18.15 Uhr** statutarischer Teil, **19.15 Uhr** Pause/Apéro, **19.45 Uhr** öffent- licher Teil mit dem Thema «Verkehr 2045»



Fürstentum Liechtenstein

Verstärkung für den Vorstand gesucht!

Die Autolobby MOVE-LI treibt eine autozentrierte Verkehrspolitik voran, verbunden mit mehr Lärm, mehr Emissionen, mehr Auto-Stau. Der VCL setzt sich für langfristig tragbare, enkeltaugliche Lösun- gen in allen Verkehrsbereichen ein. Und du? Liegt auch dir an einer besseren Zukunft auf Strasse und Schiene? Dann bist du die richtige Person für die nötige Verstärkung des VCL-Vorstands! Wir freuen uns auf deine Nachricht – am besten via E-Mail info@vcl.li – und stehen für Rückfragen gerne zur Verfügung.

Die **Generalversammlung des VCL**, an der immer auch der Vorstand gewählt wird, findet am **Donnerstag, 5. März 2026, 18 Uhr** im Gasthof Au in Vaduz statt. Datum bitte vormerken, Einladung per Post folgt.

«Sicher im Sattel» für Schulkinder und Eltern

In diesen Fahrradkursen lernen Kinder ab dem 6. Lebensjahr, sicher Rad zu fahren, während die Eltern erfahren, wie sie im Strassenverkehr gute Vorbilder abgeben. Die Kurse organisiert der VCL in enger Zusammenarbeit mit den Elternvereinigungen/-räten der Gemeindeschulen, unter Mitwirkung der Gemeinde- polizei und der Verkehrsinstruktoren der Landespolizei. Zudem leistet die Kommission für Unfallverhütung (KFU) finanzielle Unterstützung. Dieses Jahr finden die Kurse, orga- nisiert und geleitet von Rosaria Michaela Ackermann (sis@vcl.li), wie folgt statt:

am **25. März 2026** in Ruggell, mit Gamprin und Schellenberg
am **22. April** in Vaduz
am **9. Mai** in Mauren-Schaanwald
am **30. Mai** in Eschen-Nendeln.

Einladungen mit Details auf www.vcl.li > Kurse/Events

Georg Sele



Aargau

Die kantonale Volksinitiative «Blitzer-Abzocke stoppen» der Jungfreisinnigen will automatische Verkehrsüberwachungsanla- gen verbannen und den Einsatz semistationärer Anlagen erschwe- ren. Das untergräbt die Bemühungen um sichere Strassen für alle.

Potz Blitz und Donner, ein Blitzer!

Ein einziger Blechpolizist schiebt im Aargau dauerhaft Dienst. Er überwacht in Baden die Gstühl- Kreuzung, wo die Stadt 2016 sa- genhafte 473 Geschwindigkeits-

übertretungen innert drei Tagen registrierte. Das veranlasste sie dazu, die umstrittene Anlage zu bestellen – was die Kantonsregie- rung auf den Plan rief. Die woll-

te das Vorhaben stoppen, wurde aber vom Verwaltungsgericht zurückgepfiffen, weil Verkehrssicherheit innerorts nicht in ihren Kompetenzbereich falle. Seither versuchen Rechtsbürgerliche, den Badener Blitzer wieder los-

zuwerden und weitere solche Anlagen zu verhindern.

2024 scheiterte im Grossen Rat der Versuch des Regierungsrats, für automatische Verkehrsüberwachungsanlagen eine Bewilligungspflicht ins Polizeigesetz zu schreiben. Flugs lancierte ein autoverliebter Jungfreisinniger besagte Volksinitiative, die den vom Parlament gekippten Paragraphen gar noch verschärfen will. Nun, was Wunder, empfiehlt nebst der Exekutive auch das neu bestellte, rechtslastige Parlament die Initiative zur Annahme.

Schutz vor gerechter Strafe

Ordnungsbussen als angeblicher Raubzug des Staats auf das Portemonnaie seiner Bürgerinnen und Bürger: Das kennen wir von eingefischten Autofans. Dass nun auch Regierung und Parlament unseres Kantons diese Sichtweise



An der Gstuhl-Kreuzung in Baden steht der einzige (!) dauerhaft stationierte Blechpolizist im Aargau im Einsatz.

teilen, befremdet dann doch ein bisschen. Denn die Blitzer-Initiative verlangt nichts weniger, als die Ahndung von Verkehrsdelikten mit bürokratischen Hürden

zu erschweren. Am 8. März können die Aargauer Stimmberechtigten an der Urne entscheiden, was ihnen lieber ist: Sicherheit oder Täterschutz.



VERAS: Hohe Kosten, wenig Nutzen

Zehnmal so teuer wie die Umfahrung Mellingen: Mit veranschlagten Baukosten von 384 Millionen Franken ist die «Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr» das teuerste Strassenbauprojekt, das der Kanton je vorgelegt hat.

Die progressiven Kräfte im Grossen Rat haben dagegen das Referendum ergriffen. VERAS

soll das verkehrsgeplagte Suhr vom Durchgangsverkehr entlasten und die Ortschaften im Wyental besser an die Autobahn anbinden. Insbesondere sollen die Staus infolge geschlossener Bahnübergänge der Vergangenheit angehören. Das Mammutprojekt besteht aus einer teilweise unterirdisch geführten Ostumfahrung und einer Südumfah-

rung parallel zur A1, womit diese quasi zur Umfahrung einer Umfahrung würde. Von einem Befreiungsschlag kann indes keine Rede sein: Die Belastung bleibt in Suhr auch mit VERAS hoch. Was den Verkehr siedlungsverträglicher machen würde, namentlich die Einführung von Tempo 30, lehnt der Kanton kategorisch ab, und die vorgesehenen Massnahmen für den Fuss- und den Veloverkehr überzeugen nicht.

Abstimmung wohl am 14. Juni

Unverständlich, dass der Bund ein solches Projekt, das hauptsächlich dem Motorfahrzeugverkehr zugutekommt, mit rund 80 Millionen Franken aus dem Agglomerationsfonds unterstützen will. Grünliberale, Grüne und SP haben im Grossen Rat das Referendum ergriffen. Voraussichtliches Abstimmungsdatum ist der 14. Juni.

Christian Keller

Wechsel auf der Geschäftsstelle

Nach sieben Jahren als Geschäftsführer schlägt Christian Keller beruflich neue Wege ein und hat den VCS Aargau Ende Februar verlassen. Zur Würdigung seiner Arbeit ein kurzer Rückblick.

Christian schlüpfte Anfang 2019 in die operative Rolle, nachdem er bereits neun Jahre im Vorstand mitgearbeitet hatte. Seine Jahre auf der Geschäftsstelle waren geprägt vom Kampf für die Bewirtschaftung von Parkplätzen – Stichwort Shoppi Tivoli in Spreitenbach –, vom Engagement für sichere Schulwege,

Tempo 30 und besseren Lärmschutz. Höhepunkte waren u.a. die Einführung von Tempo 30 auf der Bahnhofstrasse in Aarau und das Referendum gegen den Autobahnausbau.

In der kantonalen Planung gewannen regionale Gesamtverkehrsplanungen mit einem partizipativen Ansatz an Bedeutung.

Als Grossrat der Grünen setzte sich Christian in der Kommission für Bau, Verkehr, Umwelt und Raumordnung für die Anliegen einer nachhaltigen Mobilität ein und nutzte die guten Kontakte ins Baudepartement, um den VCS als

verlässlichen und kompetenten Ansprechpartner bei Planungs- und Bauprojekten zu etablieren. Der Vorstand dankt Christian für sein langjähriges, beharrliches Engagement und wünscht ihm für seine Zukunft alles Gute.

Kassier gesucht

Unser Kassier, Clemens Bischofberger, hat seinen Rücktritt aus dem Vorstand des VCS Aargau erklärt und möchte auch die Verantwortung als Kassenwart abgeben. Wir suchen deshalb eine zahlensichere Person für die Kassenführung. Mitarbeit im Vorstand wird nicht vorausgesetzt. Interessiert? Melden Sie sich bitte per E-Mail an info@vcs-ag.ch, herzlichen Dank!



Das Mammut-Museum in Niederweningen informiert über die Geschichte der Giganten und zeigt Originalskelette und Rekonstruktionen. Zudem gibt es einen Einblick über die Eiszeiten und den Klimawandel der letzten 300 000 Jahre.

Unterwegs durch Jahrmillionen

Wo heute Kies unter den Schuhen knirscht, stampften einst Mammuts durch die Gegend. Eine Wanderung zwischen Niederweningen und Baden führt nicht nur durch eine idyllische Landschaft, sondern durch Eiszeiten, gefaltete Gesteine und verborgene Wasserwege – bis zu den heissen Quellen der Gegenwart.

Text und Bilder: Silvia Schaub

Würden wir uns mal schnell 45 000 Jahre in der Weltgeschichte zurückbeamen, wäre eine Wanderung von Niederweningen Richtung Baden alles andere als harmlos. Damals durchstreiften Wisente, Wölfe, Hyänenwild und vor allem Mammuts diese Landschaft – und jeder unserer Schritte hätte der letzte sein können. Heute jedoch knirscht unter unseren Schuhen lediglich der Kies, und statt wachsam in die Gegend zu spähen, lassen wir den Blick entspannt über Felder und Hügel schweifen. Was uns antreibt, ist nicht Angst, sondern Neugier. Denn diese Wanderung führt uns tief in die Erdgeschichte und ist zugleich überraschend gegenwärtig. Die Aargauische Naturforschende Gesellschaft (ANG) hat 2024 den Geopfad «Von den eiszeitlichen Mammuts zu den heissen Quellen» initiiert. Der Startpunkt (oder je nachdem auch Zielpunkt) ist beim Mammutmuseum Niederweningen. Bevor wir losgehen, machen wir Halt im Museum. Denn wer verstehen will, was sich draussen in der Landschaft zeigt, sollte zuerst einen Blick zurück in jene Zeit werfen, als hier noch Eis, Schlamm und Riesen das Bild prägten.

Beim Bau der Wehntalbahn anno 1890 wurden hier erstmals Knochen und Stosszähne von Mammuts gefunden. Über die Jahre folgten weitere Funde an gewissen Stellen in Niederweningen, wo für Neubauten Aushub getätigt wurde. So lag es nahe, an diesem Ort 2005 ein Museum zu eröffnen. Das kleine, aber gut dokumentierte Museum informiert über die Geschichte dieser Giganten und zeigt Originalskelette und Rekonstruktionen. Zudem gibt es einen Einblick über die Eiszeiten und den Klimawandel der letzten 300 000 Jahre. Weshalb hier die Funde so gut konserviert sind, erfahren wir von einem der ehrenamtlichen Mitarbeiter des Museums: Die Gegend war einst Sumpf-

gebiet, und die rund drei Tonnen schweren Tiere konnten sich – einmal eingesunken – nicht mehr daraus befreien.

Wo einst ein Meer war ...

Nun aber geht's los auf den Geopfad. Er führt uns bei der Kirche aus dem Dorf heraus. Schon bald kommen wir an die erste der 18 Stationen, die über geologische Besonderheiten informieren. Obwohl Ereignisse aus längst vergangenen Zeiten thematisiert werden, ist der Geopfad auf dem neuesten Stand der Technik. Mittels QR-Code kann man auf dem Smartphone viel Wissenswertes zu jeder Station abrufen. Wer es lieber konventionell mag, nimmt im Museum eine Broschüre mit.

Wir wären wohl achtlos an der kleinen Felswand vorbeigegangen, hätte uns der QR-Code nicht darauf hingewiesen. Und so entdecken wir beige Sandsteinschichten, die der Oberen Meeresmolasse angehören. Vor 20 Millionen Jahren bedeckte ein Meer das schweizerische Mittelland. Wir erfah-

ren, dass Sand und Schlamm von mächtigen Flüssen aus den Alpen ins Mittelland geschwemmt wurden und sich hier zu Sandstein und Mergel verfestigten. Vorbei an Wiesen und Feldern geht es über Feldwege und Nebensträsschen stetig leicht bergauf bis nach Ringletsacher, wo die ältesten Schichten der Oberen Meeresmolasse über jüngeren zu finden sind. An dieser Station wird auch erklärt, wie es zur Lägernfalte kam. Als wir die Anhöhe Steibuck über eine Wegschlaufe erreicht haben, sehen wir den eindrücklichen Kalkbergzug noch besser.

... Mammuts, vielleicht gar Drachen ...

Hier lohnt es sich, eine Pause einzulegen, denn wir sind nun beim Heidewiblibloch angekommen, wo es auch einen gemütlichen Picknickplatz gibt. Die Höhle ist zwar noch gut sichtbar, jedoch nicht begehbar. Der Sage nach soll hier einst das Heidewibli mit einigen Drachen gehaust haben. Keine Sorge: Diese werden nicht hervorkommen. Die Höhle ist nämlich nicht natürlichen Ur-

Eindrückliche Faltung aus Mergelschichten bei der Gipsgrube.



Mit dem Zug nach Paris

Eleganz, Kulinarik und unvergessliche Ausblicke

Zug + Hotel
ab CHF

318



Blick vom Steibuck Richtung Ehrendingen.

sprungs, sondern im Zusammenhang mit dem Kalkabbau der Zementfabrik Ehrendingen entstanden. Von aussen sind dafür die teils überkippten Kalkschichten und Felsbänke sichtbar.

Weiter Richtung Sackhölzli passieren wir verschiedene Weiher. Mit Mammuts haben sie allerdings nichts zu tun, auch wenn diese vor Urzeiten wohl ebenfalls hier vorbeigezogen sind. Die Gewässer sind eine Folge des Kalkabbaus. Um Rohstoff für die Zementproduktion zu gewinnen, wurde ein Stollen in den Berg getrieben und der Fels gesprengt, so dass eine kraterförmige Vertiefung entstand, die sich später mit Wasser füllte.

Auf der Anhöhe Sackhölzli mit dem Schützenhaus haben wir nicht nur eine gute Aussicht nach Ehrendingen bis in den Schwarzwald, wir stehen auch an einem besonderen Ort. Hier ist das Gestein nicht aus dem wie sonst üblichen weissen Kalk, sondern aus dunkelbraunem aus der mittleren Jurazeit. Die Färbung stammt von Eisen, das einst vom nahen Festland ins Meer geschwemmt wurde.

... und ein Mann mit Bart lebten

So richtig spannend wird's bei den Gipsgruben. Hier erhalten wir einen direkten Einblick in den Kern der Lägernfalte. Die Steilwand vor uns zeigt nämlich ein wunderbares Faltengewölbe aus bunten Mergelschichten. Man kann sich gut vorstellen, welche Kräfte hier über Jahrtausende gewirkt haben mussten, um den Jurabogen mit den Lägern als östlichem Ausläufer des Faltenjuras entstehen zu lassen.

Seit dem Ende des Gipsabbaus ist rund um die Grube und den Gipsbach ein richtiges Naturparadies entstanden. Bekannt ist das Gebiet auch als besonders üppiger Orchideen-Standort. Eine besondere Geschichte rankt sich um Johann Urban Frei. Er lebte hier Mitte des 20. Jahrhunderts rund 30 Jahre lang, wurde wegen seines Bartes auch

Gipsgrubenheiland genannt und hauste im Einklang mit der Natur.

Ein Bad im Hier und Jetzt

Wir könnten jetzt noch weiter zu Fuss Richtung Baden gehen, entscheiden uns aber, in gut einer halben Stunde nach Ehrendingen zu wandern und dort das Postauto in die Bäderstadt zu nehmen – zumal die Route nun ein Stück weit über einen Trampelpfad führt. Wir fahren bis zur Station Ennetbaden Historisches Museum und spazieren der Limmat entlang ins Bäderquartier. Auch hier gibt es einiges zu erfahren über die Geologie. Bereits bei der Postautostation fällt der mächtige Lägernkopf aus Kalkschichten ins Auge.

Dass in den sogenannten Grossen Bädern bereits zur Römerzeit Quellen gefasst wurden und zum Teil heute noch sprudeln, ist kein Zufall. Es ist die logische Fortsetzung all dessen, was wir unterwegs erfahren haben: von gefalteten Gesteinsschichten, von Druck, Hitze und verborgenen Wasserwegen tief im Innern des Jurabogens. Das 47 Grad heisse Thermalwasser steigt hier aus bis zu 1200 Metern Tiefe an die Oberfläche. Heute wird es zum Beispiel von der Wellness-Therme Fortyseven genutzt.

Dorthin begeben wir uns nun, tauchen ein ins wärmende Wasser, spüren, wie sich unsere Muskeln entspannen und richten den Blick nochmal Richtung Lägern. Unter uns das Wasser, das seit Jahrtausenden unterwegs ist, über uns der Kalk, der noch viel länger hier ist. Nur die Mammuts sind längst verschwunden. ■

Praktische Informationen

Anreise: stündliche Verbindungen mit Zug ab Zürich oder Postauto ab Baden nach Niederweningen. Das Mammutmuseum Niederweningen ist jeweils sonntags von 14 bis 17 Uhr geöffnet.

Ausgangspunkt: Niederweningen, Endpunkt: Baden, die Wanderung erfolgt nicht immer auf dem offiziellen Wanderweg und kann gut abgekürzt werden, z. B. ab Ehrendingen mit dem Postauto nach Baden.

Ideale Wanderzeit: im Winter oder Frühling, wenn es noch wenig Laub hat.

Weitere Informationen: qrco.de/geologiepfad, www.mammutmuseum.ch, Landeskarte 1:25 000, Blatt 1070 Baden

Die Höhle Heidewibloch ist zwar gut sichtbar, jedoch nicht begehbar.





Sieben sagenumwobene Gipfel am Horizont

Von Morgins auf den Rücken der Foilleuse wandert man auf oft nadelweichen, von Tannzapfen und Schneeflecken gesäumten Wegen. Atemberaubend ist weniger der Aufstieg als der Blick auf die majestätische Kette der Dents du Midi. Text und Bilder: Camille Marion

Das Jahr neigt sich seinem Ende entgegen. Die sich dahinziehenden Tage zwischen Weihnachten und Silvester lassen einen das Zeitgefühl verlieren und Lust auf Entdeckungen aufkommen. Also steigen wir frühmorgens in den Zug und später in einen Bus hinauf in die Berge.

Nächster Halt: Morgins. Das Unterwaliser Dorf verbindet den Schweizer mit dem französischen Teil des grenzüberschreitenden Skigebiets «Portes du Soleil». Ein Dutzend Ferienorte mit über 300 Ski- und Snowboardpisten zählt dieses Wintersportparadies. Ab Morgins ergänzen mehrere Langlauf- und Tourenskirouten, aber auch Schneeschuh- und Winterwanderwege das Angebot.

Fernab der Pisten

Beim Aussteigen aus dem Bus tönt ein glockenheller Klang durch die Chaletlandschaft, das «Glockenspiel für den Frieden»,

dessen 23 Glocken sieben Mal pro Tag erklingen. Wir betrachten die eindruckliche Installation aus Stahl mit ihren fein ziselierten Details. Dann gehen wir weiter durch das im Morgengrauen noch schläfrige Dorf.

Es ist kühl, aber für die Jahreszeit alles andere als winterlich kalt. Vom letzten Schnee, der vor drei Wochen gefallen ist, halten sich noch letzte Reste am Strassenrand und auf den Dächern. Die Schneekanonen vermögen auf den Skipisten nur knapp eine Winterillusion aufrechtzuerhalten.

Auf dem Weg zur Foilleuse-Seilbahn sind wir auf einmal doch umringt von farbenfrohen Skianzügen und helmtragenden Köpfen. Man muss die Talstation durchqueren, um zum Einstieg in den Schneeschuhweg zu gelangen. Er ist in dieser Altjahrswoche auch mit Wanderschuhen gut zu gehen, deshalb bleiben die Schneeschuhe auf dem Rucksack, was unseren Optimismus allerdings nicht

trübt: Vielleicht können wir sie ja tatsächlich weiter oben noch umschnallen. Vielleicht.

Der Aufstieg beginnt gleich ziemlich steil. Der steinige Weg durch den Wald ist trocken, von einer dünnen Schicht Hartschnee gesäumt und schlängelt sich zwischen den Baumstämmen hindurch. Wir steigen im Schatten bergan, es herrscht eine Kirchenstille. Auf dem durch die Bäume hindurch unschwer als ganz schneefrei zu erkennen den Gegenhang scheint schon die Sonne. Die fast herbstlichen Brauntöne gegenüber stehen in scharfem Kontrast zum Blaugrau, das uns umgibt.

Sieben scharfe Zacken

Der eng geführte Zickzackweg endet auf einer offenen Geländeterrasse, wo der Schnee liegen geblieben ist. Er knirscht unter unseren Schritten und glimmert im Sonnenlicht. An den tauenden Rändern gurgelt hier und dort ein halb zugefrorenes Bächlein.

Und endlich zeigen sich die Dents du Midi in ihrer ganzen Majestät, wie ein lachen-

Aufenthalt in Morgins

Der Ferienort Morgins ist ein perfekter Ausgangspunkt zum Erkunden der Region Dents du Midi. Unweit der Talstation der Foilleuse-Luftseilbahn bietet das Hotel Chez Jan komfortable Zimmer und ein gemütliches Ambiente. Die ehemalige Familienpension ist heute ein charmantes Boutique-Hotel.

www.chezjan.com



Cime de l'Est, Forteresse, Cathédrale, Éperon, Dent Jaune, Doigts, Haute Cime: die Dents-du-Midi-Kette erreicht eine Höhe von über 3000 Metern über Meer.

der Mund vor tiefblauem Himmel. Cime de l'Est, Forteresse, Cathédrale, Éperon, Dent Jaune, Doigts, Haute Cime: Wir kneifen die Augen zu, um die sieben Zähne zu bestaunen, die allesamt auf über 3000 m.ü. M. gipfeln. «Ganz oben, über den Felswänden, den Abhängen und den tiefen, im Schatten liegenden Schluchten – wie über den Dingen der Welt», so beschrieb Charles-Ferdinand Ramuz die unverwechselbare Bergkette.

An einer Verzweigung angekommen, haben wir die Wahl: Gehen wir in Richtung der Savolaire-Hochebene auf dem Rundweg zurück nach Morgins und geniessen dabei den Blick auf die Rhoneebene, die Waadtländer Alpen und die Kette der Dents du Midi? Oder nehmen wir einen weiteren Anstieg in Angriff, um den Rücken der Foilleuse zu erreichen? Wir entscheiden uns für die zweite Variante. Schon bald verlassen wir den zu-

nächst breiten und beinahe flachen Weg und folgen den rosafarbenen Schneeschuhmarkierungen. Im Wald säumen viele heruntergefallene Tannzapfen unsere Route.

Bald erreichen wir Lichtungen mit verstreuten Chalets, deren schön gestaltete Balkone einen ungestörten Blick auf die Dents du Midi bieten. Wir halten an, bewundern die Landschaft und atmen durch. Auf diesen ruhigen Berghängen sind wir ganz allein.

In der Ferne sind die Skipisten zu sehen und die farbigen Punkte, die auf den makellosen Schneebändern talwärts gleiten. Bald zeigt sich auch das Ziel unserer Wanderung: Die Sonnterrasse des Foilleuse-Restaurants erwartet uns wie eine

Belohnung für unsere Anstrengung. Fahren wir mit der Seilbahn zurück? Oder folgen wir einem der vielen Wege zurück ins Tal? Wer weiss, vielleicht bietet sich uns doch noch die Gelegenheit, unsere Schneeschuhe vom Rucksack zu schnallen!

Diskret bedeckt der Schnee den Aufstieg zum Skigebiet Portes du Soleil.





Wer weder zu Fuss noch mit dem Velo zum abgebildeten Ort gelangen will, kann dafür die erste Teilstrecke des gesuchten Transportmittels nutzen.

© AdobeStock/Waldteufel

WETTBEWERB

Schwindelerregende Höhen in vier Minuten

Ein Chalet hier, ein Chalet dort, dazwischen dunkelgrüne Tannen. Steiler Fels, blendender Schnee und strahlender Himmel mit weichen Wolken zeichnen eine idyllische Kulisse. Es ist ruhig und die Luft ist frisch, weit und breit ist kein Motorenlärm zu hören. Die Autos müssen in der Talstation warten.

Wer die 775 Höhenmeter bis zum Dorf mit dem rot-weissen Wappen mit den Sternen und dem Steinbock nicht zu Fuss oder mit dem Fahrrad überwinden will, hat zwei Alternativen. Die eine Möglichkeit gibt es

schon seit den Sechzigerjahren. Sie macht einen Zwischenstopp in einem Dorf mit gerade mal rund 100 Einwohner*innen. Die zweite Art, ans Ziel zu gelangen, hat sich Einheimischen und Bergfreund*innen 2024 eröffnet. Es handelt sich dabei um die erste Teilstrecke des Transportmittels, das wir in diesem Rätsel suchen.

Viele treibt es vom Dorf mit dem rot-weissen Wappen aus in noch höhere Höhen. Weiter geht's mit einem Funifor-System, das auch hartnäckigen Böen standhält, bis

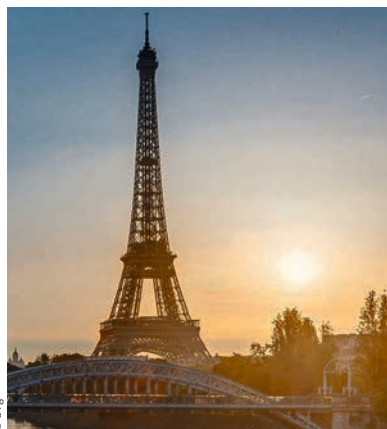
zu einer nächsten Zwischenstation auf 2667 Metern über Meer. Diese bewerben die Betreiber*innen des gesuchten Transportmittels unter dem Motto «Thrill», also «Nervenkitzel», denn sie bildet einen zentralen Punkt eines Skigebiets. Dann, am Ende der Reise, nach weiteren 283 Höhenmetern, wartet George Lazenby auf die, die sich bis nach ganz oben wagen. Lässig im Anzug steht er da, mit selbstbewusstem Lächeln, zweidimensional und in hoher Auflösung.

Wir widmen uns nochmals der ersten der drei Teilstrecken, die ist nämlich besonders interessant. Sie ermöglicht es Bergfreund*innen, den steilen Fels in nur 3 Minuten und 54 Sekunden zu bestreiten. Und wie steil der Fels ist: Das Fortbewegungsmittel, das wir suchen, nimmt mit einer Steigung von 159,4 Prozent einen Weltrekord für sich in Anspruch. So manche*r ist bereits des Weges und nicht des Ziels wegen angereist. ■

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS. Ganz oben hat sie auch schon die Aussicht auf Eiger, Mönch und Jungfrau genossen.

ZU GEWINNEN:

Städtereise nach Paris für zwei Personen



© zVg

Paris begeistert mit Eleganz, Geschichte und einem einzigartigen Lebensgefühl. Entdecken Sie weltbekannte Highlights wie den Eiffelturm, den Louvre oder die Champs-Élysées und lassen Sie sich von charmannten Quartieren wie Montmartre oder Le Marais inspirieren. Ob Kunst, Kulinarik oder entspanntes Flanieren durch die Stadt der Liebe, Paris bietet unvergessliche Momente zu jeder Jahreszeit. Der Gewinn umfasst die Zugfahrt in der 1. Klasse ab Ihrem Wohnort in der Schweiz nach Paris und zurück sowie zwei Übernachtungen für zwei Personen in einem zentral gelegenen Dreisternehotel im Doppelzimmer inkl. Frühstück. Der Gesamtwert des Preises beträgt Fr. 1000.–. Buchbar bis 31.12.2026.

Lösung letzte Ausgabe:

Oulu

Wettbewerbspreis
offertiert von



Gewonnen hat die Auszeit in der Berglodge37
Dominique Wangler aus Hofstetten (ZH).

Welches Transportmittel suchen wir?

Schicken Sie uns Ihre Lösung bis am
15. März 2026 an:

- VCS Magazin, Wettbewerb, Aarberggasse 61,
Postfach, 3001 Bern, oder
 - www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder
 - wettbewerb@verkehrsclub.ch
- Nur eine Einsendung pro Person gültig,
keine Korrespondenz über den Wettbewerb.

«Verkehr ist eine gestaltbare Grösse. Wir können ihn aktiv steuern, etwa durch den konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung von Velo- und Fussverkehr.»



MARTIN WINDER

Die bequeme Akzeptanz des angeblich Unausweichlichen

Die Autolobby stellt das Verkehrswachstum gerne als Naturgesetz dar. Damit sei es als unausweichliche Folge von Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum zu akzeptieren.

Diese Auffassung dient politischen Zielen. Wenn immer mehr Verkehr als unaufhaltsame Gegebenheit dargestellt wird, erübrigt sich die Frage nach dessen Gestaltung. Und es bleibt nur die Forderung nach dem Ausbau der Autobahnen. Dieser scheinbaren Logik ist die Schweizer Verkehrspolitik über Jahrzehnte gefolgt und mit dieser Argumentation warb der Bundesrat auch im Jahr 2024 für Milliardeninvestitionen in die Nationalstrassen. Zum Glück hat dies bei einer deutlichen Mehrheit nicht verfangen. Leider ist damit die Diskussion nicht vorbei und die Ausbaubefürworter*innen halten weiter an ihrer Argumentation fest.

Doch der Strassenverkehr ist eben kein Naturgesetz. Indem wir neue Kapazitäten schaffen, steigt auch die Nachfrage. Es entsteht induzierter Verkehr – den es sonst gar nicht gegeben hätte. Oder einfacher gesagt: Mehr Platz lockt mehr Autos an.

Das müssen wir nicht hinnehmen. Verkehr ist eine gestaltbare Grösse. Wir können ihn aktiv steuern, etwa durch den konsequenten Ausbau des öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung von Velo- und Fussverkehr (mehr dazu im Interview mit Denise Belloli auf den Seiten 22 und 23).

In Birsfelden (BL) kämpft die Bevölkerung mit den Folgen des jahrzehntelangen Wachstums des Strassenverkehrs. Der Ausweichverkehr der nahen A2 verstopft die Hauptstrasse, Automobilist*innen weichen immer mehr auf die Quartierstrassen aus. Die Gemeinde wehrt sich gegen diese Überlastung und verhängt Bussen. Kameras erfassen die durchfahrenden Fahrzeuge – wer sich kürzer als 15 Minuten dort aufhält und das Quartier nicht auf dem gleichen Weg verlässt, wird gebüsst. Das funktioniert, der Verkehr durch das Quartier nahm drastisch ab. Doch der mediale Aufschrei war gross, zahlreiche empörte Autofahrer*innen beklagen sich lauthals. Selbst das Bundesamt für Strassen ASTRA fällt der Gemeinde in den Rücken und bezeichnet das System als «indirektes Roadpricing». Direktor Röhlißberger sagte dazu gegenüber der Rundschau von SRF, er wollte ja die Autobahn bei Birsfelden (Rheintunnel Basel) ausbauen, um den Ausweichverkehr zu verhindern, nur habe das Volk leider Nein gesagt. Andere Lösungsvorschläge hat das ASTRA nicht – man hat schliesslich die Aufgabe, Strassen zu bauen.

Doch Birsfelden zeigt: wir haben es in der Hand. Wir können den Verkehr bewusst gestalten. ■

Martin Winder ist Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/vcs-magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Egloff, Jelena Filipovic, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Simon Leisinger, Luc Leumann, David Raedler, Philippe Roullier, Silvia Schaub, Edward Weber, Peter Weihrach, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Spycher Media Solutions, Tel. 031 809 33 81, andreas@spycher-ms.ch. **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 60787 (deutsch 47 255, französisch 13 532). Die nächste Ausgabe erscheint am 28. Mai 2026. **Insertionsschluss:** 27. April 2026. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz verwendet Personendaten im Rahmen des Schweizerischen Datenschutzgesetzes. Mehr Informationen unter www.verkehrsclub.ch/datenschutz

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



ALS VCS-MITGLIED PRÄGEN SIE DIE LEBENSRAÜME DER ZUKUNFT.

Zukunftsfähige und ökologische Mobilität für eine lebenswerte Schweiz, dafür macht sich der VCS gemeinsam mit Ihnen stark – nicht irgendwann, sondern hier und jetzt. Idee um Idee, Vorstoss um Vorstoss gehen wir gemeinsam voran.



Ihre Spende wirkt!

Jeder Spendenfranken fliesst direkt in unsere Projekte: www.verkehrsclub.ch/spenden

Sie sind noch nicht Mitglied?

Mit 85 Franken pro Jahr sind Sie dabei und erhalten vier Mal im Jahr unser Magazin.

www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität!

NEU
MIT HÖHERER
DECKUNG AB
FR. 92.-

VCS SCHUTZBRIEF

IHRE REISE- UND FREIZEIT- VERSICHERUNG IN EUROPA ODER WELTWEIT

Jetzt in nur 2 Minuten online abschliessen!



verkehrsclub.ch/schutzbrief

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:
Tel. 031 328 58 11 oder
assistance@verkehrsclub.ch

Versicherungsträgerin:



Mobilität
mit Zukunft



DIE ZÜRICH HAUSRAT- VERSICHERUNG FÜR VCS-MITGLIEDER!

Jetzt mehr erfahren und eine Offerte* einholen!



verkehrsclub.ch/hausratversicherung

BIS ZU
20%
RABATT

* Mit etwas Glück gewinnen Sie einen von 5 Migros-Gutschein à Fr. 100.-.

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:
Tel. 031 328 58 21 oder
eco@verkehrsclub.ch

Versicherungsträger:
Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Mobilität
mit Zukunft



VCS PANNENHILFE EUROPA

IHR VERLÄSSLICHER SCHUTZ FÜR UNTERWEGS

NEU: GANZ
EUROPA FÜR
FR. 69.-

Jetzt in nur 2 Minuten online
abschliessen!



verkehrsclub.ch/vcs-pannenhilfe

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:
Tel. 031 328 58 11 oder
assistance@verkehrsclub.ch

Versicherungsträgerin:



Mobilität
mit Zukunft

