

# VCS | MAGAZIN

MOBILITÄT MIT ZUKUNFT



## Liebe Grüsse aus Europa

Grenzenlose Reisemöglichkeiten  
ab dem Bahnland Schweiz

Seite 20

# «Hochwertige Bioweine»

3 x 2 Flaschen nur CHF 95.00\*  
statt CHF 124.60 (inkl. Porto CHF 9.80)



## amiata steht für

- Hochwertige, authentische Qualität
- 100 % biologischer Weinbau
- Partnerschaftliche Winzerkontakte
- Faire Preise gegenüber Winzern & Kunden
- Weine von Familienbetrieben

Mehr zu den Weinen auf [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs)



\*Angebot gültig bis 31.07.2026

 **amiata**  
Bioweine · vins bio



Winzer Francisco Ruiz Jiménez von Valcaliente begutachtet seine Reben im Frühsommer. Valcaliente ist das erste Demeter zertifizierte Weingut in Rioja.

## Viel Handarbeit und gesunde Weinberge

Nebst einem gesunden Boden und einer reichen Biodiversität achten die Winzerinnen und Winzer von amiata auf viel Handarbeit im Rebberg. Dies wirkt einerseits der Bodenverdichtung entgegen und andererseits kann dadurch eine höchstmögliche Qualität erzielt werden. Alle Weine von amiata stammen aus kontrolliert biologischem Anbau und zählen qualitativ zur Spitze ihrer jeweiligen Region.

Langgasse 16, CH-9008 St. Gallen, Tel. 071 250 10 15,  
[info@amiata.ch](mailto:info@amiata.ch), [www.amiata.ch](http://www.amiata.ch)

VCS SCHUTZBRIEF

## IHRE REISE- UND FREIZEIT- VERSICHERUNG IN EUROPA ODER WELTWEIT

Jetzt in nur 2 Minuten online abschliessen!



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

NEU  
MIT HÖHERER  
DECKUNG AB  
FR. 92.-

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:  
Tel. 031 328 58 11 oder  
[assistance@verkehrsclub.ch](mailto:assistance@verkehrsclub.ch)

Versicherungsträgerin:



Mobilität  
mit Zukunft



- 4 **Kurz und bündig**
- 6 **Verkehrssicherheit:** Die Strasse, die Fehler verzeiht
- 7 **Tempo 30:** Spielräume und Hürden
- 8 **Tempoblitz:** Keine «Abzocker», sondern Lebensretter
- 9 **«Verkehr '45»:** Mehr Züge jetzt – kluge Planung für morgen
- 10 **Schulwegsicherheit:** Eine Aufgabe, die uns alle angeht
- 12 **Klimaschutz:** Das «Dreieck des Nichtstuns» aufbrechen
- 13 **E-Bike-Fahrkurse:** Sattelfest auf dem Elektrovelo
- 14 **Velomitnahme im Zug:** Es wird besser
- 15 **Velofahren:** Moderne Bisons
- 16 **Eco-auto:** E-Lastwagen – Science-Fiction als Alltag
- 18 **jungVCS:** Die Geopolitik des Gaspedals
- 19 **VCSkids:** Unsere Kinderseite



© Silvia Schaub

**42 Stadtwandern im Jura:**  
Wo Mauern Geschichten erzählen

**44 Velofahren im Tessin:** Garantin für Glücksgefühle

**30 Mitgliederangebote**

**31 Berichte aus den Regionen**

**48 Wettbewerb**

**49 Bitte mitdenken! mit Caroline Rohrbach**

**50 Cartoon**

Titelbild: Fabian Lütolf / setrunners.ch

EDITORIAL

**Liebe Leserin, lieber Leser**



© VCS / Jolanda Rohrer

Malmö, wir kommen. Mit dem Nachtzug. Die ganze Familie freute sich auf diese Reise in den Norden. Es kam anders. Das Parlament hat die Mittel

für die neue Nachtzuglinie von Basel nach Kopenhagen und Malmö kurzfristig gestrichen.

Dabei wären Nachtzüge und -busse ab der Schweiz geradezu prädestiniert für Reisen nach zahlreichen Destinationen in Europa. Das hat jüngst eine Studie mit dem poetischen Titel «Nachtsprung» gezeigt, die von der Stadt Zürich und Zürich Tourismus in Auftrag gegeben wurde (mehr dazu auf Seite 22). Während es in der Schweiz zurzeit mit innovativen Vorhaben für den internationalen Bahnverkehr harzt, hat Europa Grosses vor. Es sind etwa neue Direktverbindungen durch den Eurotunnel nach London geplant und das Projekt Rail Baltica soll dereinst Finnland mit den baltischen Staaten und Polen verbinden.

Ob wir nun im Sommer um einen Schweizer See radeln oder doch in den Norden reisen, weiss ich noch nicht. Ihnen wünsche ich unterdessen viel Spass beim Lesen und zusätzliche Motivation fürs Planen der nächsten Reise mit den Infos und Tipps in unserem Dossier.

Nelly Jaggi  
Co-Redaktionsleiterin

20

**DOSSIER**

**Europa mit dem Zug**

Die Schweiz liegt mitten in Europa. Ideale Voraussetzung, um viele interessante Orte mit dem Zug zu erreichen. In unserem Dossier erfahren Sie, welches Potenzial Zürich als Hub für Nachtzugreisen hat und vor welchen Fragen und Herausforderungen der internationale Bahnverkehr der Schweiz steht. Ausserdem stellen wir spannende Infrastrukturprojekte, VCS-Partnerschaften und Angebote von ausgewählten Reise-Aficionados vor.



© Fabian Lütolf / setrunners.ch



© VCS

## Internationaler Tag «Zu Fuss zur Schule»

Am 18. September 2026 findet der Internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» statt. Das diesjährige Thema «Ein Schritt in die Natur» lädt dazu ein, die Vielfalt der Tiere und Pflanzen auf dem Schulweg zu beobachten. Der Schulweg zu Fuss ermöglicht es den Kindern, sich ihrer Umgebung und der Lebewesen um sie herum bewusst zu werden.

Eltern, Schulen, Gemeinden: Bereiten Sie sich schon jetzt auf den Tag vor, melden Sie sich auf unserer Website an und entdecken Sie unsere Ideen für Aktivitäten sowie unser kostenloses Material!

 Weitere Infos unter [www.pedibus.ch/internationaler-tag-zu-fuss-zur-schule-2026](http://www.pedibus.ch/internationaler-tag-zu-fuss-zur-schule-2026)

## Dubiose Anrufe im Namen des VCS

In den letzten Wochen haben sich Personen bei uns gemeldet, die im Namen des VCS für eine Telefonumfrage kontaktiert wurden. Hinter der Umfrage steckt ein Callcenter namens «Versicherungs-Check-Schweiz», das Daten für Versicherungsvergleiche erhebt und dabei die Abkürzung «VCS» verwendet. Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz hat mit dieser Umfrage nichts zu tun. Wir haben die zum Teil eigenartige Vorgehensweise der Polizei gemeldet – und entschuldigen uns bei den Betroffenen für die Unannehmlichkeiten.

## Wettbewerb «walk to school» – selbstständig, sicher, gesund

Die VCS-Kampagne «walk to school» motiviert Schüler\*innen mit einem zweiwöchigen Wettbewerb, möglichst selbstständig zur Schule oder in den Kindergarten zu gehen. Der Zeitpunkt der Durchführung im Laufe des Schuljahres ist frei wählbar. Es gibt tolle Preise zu gewinnen, und die Teilnahme ist kostenlos. Mit Begleitaktionen können zusätzliche Punkte erworben werden, um die Chancen der eigenen Klasse im Wettbewerb zu steigern! Mit Unterstützung von «éducation21» stellen wir auch kostenlose, vorbereitete Unterrichtslektionen zur Vertiefung des Themas «Schulweg» zur Verfügung.



Weitere Info und Anmeldung unter [www.walktoschool.ch](http://www.walktoschool.ch)



© VCS

## Off ner Brief gegen die geplanten ÖV-Preiserhöhungen

Ende März hatte die Alliance SwissPass (ASP) angekündigt, dass sie die Preise für den ÖV erhöhen will. Dagegen wehren wir uns! Wir sind überzeugt, dass der ÖV das Rückgrat einer nachhaltigen Schweiz ist und für alle bezahlbar bleiben muss. Deshalb forderten wir in einem offenen Brief an die ASP ein Halbtax-Abo für maximal 100 Franken, die kostenlose Fahrt für Kinder und Jugendliche bis 16 Jahre und ein Gratis-Halbtax für alle unter 25 Jahre. Danke an alle, die unser Anliegen unterstützt haben. Während Autofahren gemessen an den Gesamtkosten in den letzten Jahren günstiger geworden ist, soll nun der ÖV noch teurer werden. Das ist ein falsches Signal und bremst die Verkehrswende. Über die definitiven Preise wird die ASP voraussichtlich im Juni informieren.



© G. nva



© VCS

## Mehr Auswahl bei Elektroautos

Die Plattform eco-auto des VCS hat im März die Vergleichsdaten von Elektroautos umfassend aktualisiert. Das Angebot wächst deutlich: Mittlerweile sind knapp 340 Elektroautos auf dem Markt verfügbar – über hundert mehr als im Vorjahr. Zudem werden die Preisunterschiede zwischen Elektroautos und Verbrennern immer geringer. Für eco-auto ein Anlass, Verbrennerfahrzeuge künftig nicht mehr in den Fahrzeugvergleich einzubeziehen. Im Bild: VCS-Projektleiter Martin Baumgart während einer Probefahrt mit dem E30X City des chinesischen Autoherstellers JAC. Der Kleinwagen hat bei eco-auto die Auszeichnung «excellence» erhalten und ist auf der Rangliste auf Platz 5.

 Weitere Informationen unter [www.eco-auto.info](http://www.eco-auto.info)

## Jetzt Mobilitätsbon-Initiative unterschreiben

Die Mobilitätsbon-Initiative fordert eine verursachergerechte Abgabe auf Flugtickets, die auf Basis der Flugdistanz und -klasse berechnet wird. Wer oft fliegt, lange Strecken zurücklegt oder in der Business- oder First Class reist, zahlt mehr. Und die Abgabe ist für Privatjets nochmals höher.

Mindestens zwei Drittel der Einnahmen fließen in den sogenannten Mobilitätsbon. Mit ihm erhält jede in der Schweiz lebende Person jährlich einen Gutschein im Wert von über 100 Franken, den sie für den regionalen, nationalen oder internationalen öffentlichen Verkehr einlösen kann. Weiter werden maximal ein Drittel der Einnahmen in den grenzüberschreitenden Schienenverkehr investiert. So machen bezahlbare und direkte Zug-Angebote das nachhaltige Reisen auf Schienen attraktiver. Mit dieser Initiative haben 90 Prozent der Bevölkerung dank dem Mobilitätsbon mehr Geld im Portemonnaie. Nur Personen, die übermässig viel fliegen, zahlen über die Flugticketabgabe mehr, als sie mit dem Mobilitätsbon erhalten.

Einen Unterschriftenbogen finden Sie in dieser Ausgabe. Warum ein umweltfreundlicher Flugverkehr eine Illusion ist, lesen Sie in unserem Dossier auf Seite 24.

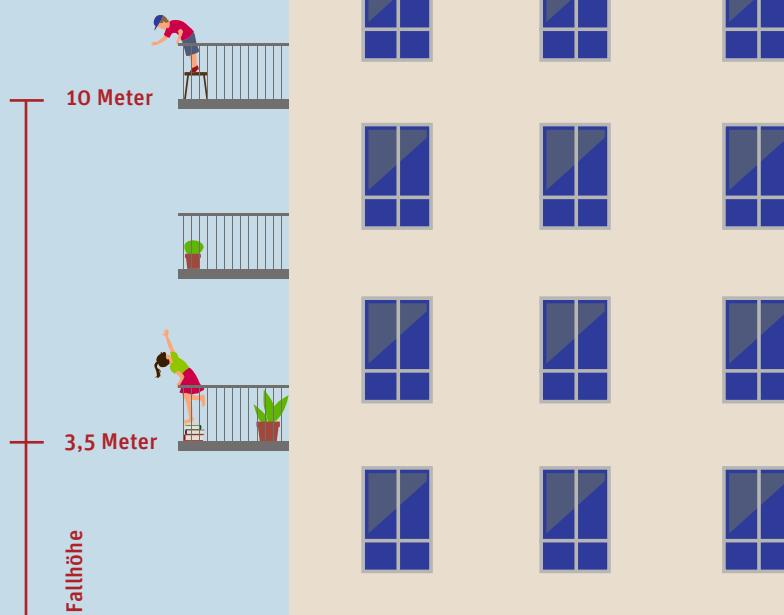


## TEMPO TÖTET

Jeder zusätzliche Stundenkilometer auf dem Auto tacho wirkt sich bei einem Zusammenstoss dreifach negativ aus. Erstens bleibt dem Fahrer, der Fahrerin weniger Zeit, um zu reagieren. Zweitens dauert es länger, bis das Fahrzeug stillsteht. Drittens wächst die Wucht im Quadrat und damit das Risiko für schwere oder tödliche Verletzungen.

**Als Vergleich: Tempo 30 entspricht einem freien Fall aus 3,5 Metern Höhe, Tempo 50 aus 10 Metern Höhe.**

Mehr über das Risiko von zu hohem Tempo lesen Sie auf Seite 8.



# Die Strasse, die Fehler verzeiht

**Verkehrssicherheit** «Autofahrer übersieht Fussgängerin und missachtet Vortritt»: Passiert ein Unfall, richtet sich unsere Sicht auf die beteiligten Verkehrsteilnehmer\*innen. Ihr (Fehl-)Verhalten hat unmittelbar zum Unfall beigetragen. Weshalb wir weiterdenken müssen, wenn wir sichere Strassen wollen.

Von Michael Rytz

**A**uf den Strassen Europas sind die tödlichen Unfälle zwischen 2019 und 2024 im Mittel um 12 Prozent zurückgegangen. Im gleichen Zeitraum verzeichnete die Schweiz eine Zunahme von 33,7 Prozent bei den Verkehrstoten und landete damit europaweit auf dem letzten Platz.

In die andere Richtung entwickeln sich die Zahlen in Norwegen: Von 2014 bis 2024 sind die tödlichen Unfälle um 41 Prozent zurückgegangen. Das «Road Safety Country Profile Norway 2024» weist auch bei den ungeschütz-

ter Schweiz auf konstantem Niveau). Sicherheit ist jedoch kein Selbstläufer. Die erfreuliche Bilanz von Norwegen ist das Resultat einer systematischen Sicherheitsarbeit.

## «Safe System»-Ansatz

«Autofahrer übersieht Fussgängerin und missachtet Vortritt»: Das (Fehl-)Verhalten der Verkehrsteilnehmer\*innen steht immer auch in einer direkten Abhängigkeit zum Verkehrsumfeld. Wie sind Querungshilfen ausgestaltet, wie sind sie beleuchtet, welche

Sogenannte Informationsfehler sind laut Beratungsstelle für Unfallverhütung BFU die Hauptursache für schwere Verkehrsunfälle. Das menschliche Hirn hat zu wenig Zeit, alle sicherheitsrelevanten Informationen in der vorgegebenen Zeit zu verarbeiten. Dadurch werden zum Beispiel Fussgänger\*innen «übersehen» – obwohl sie sehr wohl sichtbar waren.

Der «Safe System»-Ansatz geht von einem entscheidenden Paradigmenwechsel aus. Weg von der alleinigen Verantwortung der Verkehrsteilnehmer\*innen, hin zu einem Modell, in dem die Verantwortung geteilt wird zwischen Infrastruktur, Fahrzeugtechnik, Gesetzgebung und Verhalten. Der «Safe System»-Ansatz gilt heute als internationaler Goldstandard in der Verkehrssicherheit und wurde auch vom European Transport Safety Council ETSC und der Weltgesundheitsorganisation WHO übernommen.

## Das menschliche Hirn hat zu wenig Zeit, alle sicherheitsrelevanten Informationen in der vorgegebenen Zeit zu verarbeiten.

ten Verkehrsteilnehmer\*innen eine sehr erfreuliche Entwicklung aus. Die Zahl der tödlichen Velounfälle halbierte sich. Die tödlichen Unfälle bei Fussgänger\*innen gingen um 74 Prozent zurück. (In der gleichen Zeitspanne blieben die schweren Fuss- und Velounfälle in

Höchstgeschwindigkeit gilt? Solche und weitere Faktoren bestimmen, wie viel Zeit die Fahrzeuglenker\*innen haben, um Fussgänger\*innen rechtzeitig zu erkennen, und auf welche Bereiche ihre Aufmerksamkeit gelenkt wird.

## Aufmerksamkeit ist begrenzt

Zentraler Ansatz des «Safe System»-Prinzips ist folgender: Menschen machen Fehler, ihre Aufmerksamkeit ist begrenzt und sie sind physisch verletzlich. Deshalb soll das System Strasse so gestaltet sein, dass Fehler keine schweren oder tödlichen Folgen haben. Bei der Umsetzung sind die Gemeinden und Kantone in der Verantwortung, ihre Strassen selbsterklärend («selfexplaining road») und fehlerverzeihend («forgiving road») zu gestalten.

Tempolimits und Gestaltung müssen an die Umgebung und die Verletzlichkeit der Verkehrsteilnehmer\*innen angepasst werden; etwa tiefe Geschwindigkeiten dort, wo Fuss- und Veloverkehr unterwegs ist. Damit menschliche Fehler keine gravierenden Folgen haben. ■



Die blaue Linie schafft einen zusätzlichen Abstand zwischen der Velofahrerin und dem parkierten Auto. Sollte die Fahrerin oder der Fahrer die Türen unverhofft öffnen, «verzeiht» die Infrastruktur diesen Fehler.

Michael Rytz ist Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz. Er wünscht sich ambitionierte Ziele für mehr Sicherheit, sachliche Diskussionen und eine entspannte Mobilität für alle.

# Spielräume und Hürden

**W**er ist eigentlich für die Strassen verantwortlich? Der Bund gestaltet die Rahmenbedingungen. Strassen zu planen, zu bauen und instand zu halten, ist Aufgabe der Strasseneigentümer\*in – also je nach Strasse von Bund, Kanton oder Gemeinde. Veränderungen, etwa die Einführung von Tempo 30, können sowohl vom Gemeinderat, von Interessensverbänden, von politischen Parteien als auch von betroffenen Anwohner\*innen angestossen werden.

Auf nicht verkehrsorientierten Strassen hat der Bundesrat 2023 die Einführung von Tempo 30 erleichtert und es braucht kein Gutachten mehr. Für die Signalisation von Tempo 30 auf verkehrsorientierten Strassen wird weiterhin ein Gutachten benötigt. Aktuell gibt es viele Verunsicherungen, weiss Michael Rytz, Projektleiter Verkehrssicherheit beim VCS: «Grund dafür ist Bundesrat Röstis angekündigte Verordnungsänderung, welche die Einführung von Tempo 30 auf Hauptstrassen erschweren will.» Doch, so betont Rytz, ändere die aktuelle Diskussion nichts an den Grundsätzen und an der Möglichkeit, als Anwohner\*in eine Temporeduktion bei der Gemeinde anzustossen.

## Das Problem konkret

So passiert jüngst in Uetikon am See (ZH). 2600 Autos fahren pro Tag über die schmale Alte Bergstrasse. Navigationsgeräte geben sie als schnelle und direkte Variante zur Hauptstrasse an. Sie ist Teil des Fuss- und Velowegnetzes, wird von vielen Fussgänger\*innen begangen und ist im Richtplan als Fussweg eingetragen. Entlang der Strasse liegen zwei Bushaltestellen, die regelmässig von Schulkindern, älteren Menschen und weiteren ÖV-Nutzer\*innen frequentiert werden.

Anwohnerin Antonia Eichenberger kritisiert die Situation scharf: «Wenige hundert Meter entfernt gab es einen tödlichen Unfall, weil ein Auto aufs Trottoir ausgewichen ist. Solche Manöver passieren an der Alten Bergstrasse täglich dutzendfach. Die Bushaltestellen befinden sich auf der Fahrbahn, es gibt keinen gesicherten Wartebereich. Für die Kinder ist die Strasse als Teil des Schulwegs nicht zumutbar.» Eichenberger fordert deshalb Tempo 30 statt 50 und hat ein Gutachten erstellen lassen. Auch die Anwohner\*innen sind sich einig: Es gab über 80 Einwendungen, mehr als 100 Menschen haben die Forderung nach Tempo 30 unterschrieben.

**Tempo 30** Das Beispiel aus Uetikon am See zeigt: Obwohl Tempo 30 gemäss Gutachten richtig wäre, priorisiert die Gemeinde andere Interessen. Der VCS unterstützt betroffene Anwohner\*innen mit Fachinformationen, Ratgebern und Dokumenten. Von Nelly Jaggi



Unbegründete Befürchtungen: Mit den richtigen Massnahmen hat Tempo 30 keine negativen Auswirkungen auf den öffentlichen Verkehr.

Das Gutachten hat Eichenberger recht gegeben. Trotzdem will die Gemeinde nichts unternehmen. «Die Geschwindigkeit ist höher als vom kommunalen Richtplan vorgegeben (30 bis 40 km/h). Eingeschränkte Sichtweiten, ungesicherte Strassenquerungen und ein Strassenraum, der nach VSS-Norm für eine siedlungsorientierte Sammelstrasse zu knapp bemessen ist, lassen die Gemeinde kalt. Sie versteckt sich hinter dem Argument, dass die ÖV-Anschlüsse nicht mehr gewährleistet seien», sagt Eichenberger und ergänzt: «Der Fall wäre klar, das Vorgehen wäre beispielhaft. Doch die Gemeinde setzt sich über Gesetze, Normen und Vorschriften hinweg, gewichtet ein paar Sekunden stärker und hofft, dass nichts passiert.»

## Es bleibt Ernüchterung

Auch die Nachfragen beim Kanton waren erfolglos. Eichenberger sieht sich zurzeit am Ende ihrer Möglichkeiten: «Es bleibt nur noch der Prozessweg. Das kostet viel Geld und Energie – mit unklarem Ausgang.» Sie ist ernüchtert: «Ich frage mich, wie wichtig der Gemeinde die Sicherheit ist.»

Aus fachlicher Perspektive ist die Situation unbestritten – wie auch das in Auftrag gegebene Gutachten gezeigt hat. «Tiefere Tempos gleichen die Infrastrukturmängel zu Lasten der Fussgänger\*innen und der Velofahrer\*innen aus. Die Massnahme ist wirksam, günstig und kurzfristig umsetzbar», sagt Verkehrsexperte Rytz. Er betont: «Dass der ÖV-Betrieb bei Tempo 30 statt 50 nicht substanziell beeinträchtigt wird, hat 2023 eine Metron-Studie im Auftrag des VCS klar aufgezeigt.»

## So hilft der VCS weiter

Wer in seiner Gemeinde Tempo 30 anstossen will, findet auf der VCS-Website Fachinformationen, Ratgeber und Dokumente und den Kontakt für eine fachliche Einschätzung und Tipps zum weiteren Vorgehen. Für Fragen zur konkreten Situation (gemeinde- und kantonspezifisch) werden auch die VCS-Sektionen miteinbezogen.



[www.tempo30.ch](http://www.tempo30.ch)

# Keine «Abzocker», sondern Lebensretter

**Verkehrssicherheit** Im Kanton Aargau sorgte die Initiative «Blitzerabzocke stoppen» für Diskussionen. Doch schon wenige km/h sind entscheidend für die Verkehrssicherheit – besonders für Fussgänger\*innen. Von Nelly Jaggi



Kein Grund zur Aufregung: Geblitzt wird nur, wer in dieser Tempo-30-Zone zu schnell unterwegs ist.

**T**empolimit überschritten, geblitzt, Busse. Ergibt Sinn, oder? Im Kanton Aargau hat die Stimmbewohner im März die Initiative «Blitzerabzocke stoppen» der Jungfreisinnigen angenommen. Stein des Anstosses war ein stationärer Blitzer in der Stadt Baden, welcher der Stadtkasse seit seiner Installation 2020 acht Millionen Franken eingebracht hat.

Das sei «Abzocke», also «jemanden – auf betrügerische Art – um sein Geld bringen», so eine geläufige Definition. Befand der Jungfreisinn und brachte das Thema an die Urne. Gemeint hat die Partei aber wohl, dass es ungerechtfertigt sei, wegen ein paar Stundenkilometern zu viel unzählige Busse zu verteilen. Für die weniger Versierten unter uns in aller Kürze: Wer innerorts 1 bis 5 km/h zu schnell fährt, bezahlt 40 Franken, bei 6 bis 10 km/h sind es 120 Franken. Zum gemessenen Wert kommt ein sogenannter Sicherheitsabzug (mindestens 3 km/h, abhängig von der Messmethode).

Wer in einer Tempo-30-Zone 34 km/h oder schneller fährt, wird gebüsst. 4 km/h

mehr ist kein grosser Unterschied? Eine Tempodifferenz von 1 km/h erhöht das Risiko für einen tödlichen Fussgänger\*innen-Unfall um 5 Prozent! Wenn ein Blitzer dazu beiträgt, dass mit 50 statt 55 km/h gefahren wird, sinkt das Risiko für tödliche Fussgänger\*innen-Unfälle um 25 Prozent. Das ist ein Unterschied!

## Präventive Wirkung

Vorstösse zum Th ma Blitzer beschäftigen regelmässig die Parlamente auf allen politischen Ebenen. Oft scheidet die Frage die Geister, ob Standorte von Blitzern bekanntgegeben werden sollen oder nicht. «Fest steht, dass jede Erwähnung von Geschwindigkeitskontrollen, etwa im Radio, eine sensibilisierende Wirkung auf die Automobilist\*innen hat und die Kontrollen erhöht. Es wird danach umsichtiger gefahren», sagt Michael Rytz, Verkehrssicherheitsexperte beim VCS Schweiz.

Mediale Wellen schlug in diesem Zusammenhang ein Post von SVP-Nationalrat Andreas Glarner. Er warnte vor einem Blitzer

und wurde später dafür gebüsst. Einsicht zeigte er keine – und betonte, dass Blitzer seiner Meinung nach nur an «Unfallschwerpunkten» aufgestellt werden sollten. Wo bis dato nichts passiert ist, sind ein paar km/h zu viel höchstens ein «Kavaliersdelikt», Risiko hin, Lärm her?

## Das ist kein «Raubzug»

Im März dieses Jahres stellte SVP-Nationalrätin Nina Fehr-Düsel anlässlich der Fragestunde des Bundesrats die Th se in den Raum, dass mobile Radarmessgeräte in Personenwagen (mit Personal) kaum der Verkehrsberuhigung, sondern eher monetären Interessen dienen. Da als Th se und nicht als Frage formuliert, blieb eine entsprechende Antwort von Seiten Bundesrat aus.

2004 sprach der damalige SVP-Nationalrat Christoph Mörgeli in Zusammenhang mit einer Anpassung des Sicherheitsabzuges von einem «neuerlichen Raubzug gegen unbescholtene Bürgerinnen und Bürger». Seine Sorge galt Autofahrer\*innen, deren Tachos ungenau ist und die deswegen gebüsst würden. Die Antwort des Bundesrates war deutlich: «Die am Geschwindigkeitsmesser angezeigte Fahrgeschwindigkeit darf nie unter der tatsächlichen Geschwindigkeit liegen.» Und um beim Gesetz zu bleiben: «Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.» Die Zahl auf der rot-weißen Tafel markiert lediglich die zulässige Höchstgeschwindigkeit.

## Blitzer erhöhen die Verkehrssicherheit

Im Vorfeld eingangs erwähnter Abstimmung hat die «Aargauer Zeitung» zum Th ma recherchiert: «Die semistationären Blitzer stehen sechs bis zwölf Tage lang an einem Standort. In den ersten 72 Stunden liegt die Quote der Temposünder am höchsten.» Das zeigt, dass Blitzer durchaus einen Effekt haben und sich damit die Verkehrssicherheit erhöht.

Davon zeugte auch das Abstimmungsergebnis in der betroffenen Gemeinde: Baden hat die Initiative «Blitzerabzocke stoppen» abgelehnt. Aus gutem Grund: Die Tempoüberschreitungen sind weniger geworden. Die Anzahl der Temposünder\*innen sank zwischen 2021 und 2025 von 40 559 auf 15 458. Es ist simpel – in Baden und überall sonst: Wer geblitzt wird, ist zu schnell gefahren und muss eine Busse bezahlen. Wer sich ans Tempolimit hält, wird nicht geblitzt und bezahlt keine Busse. Das ergibt Sinn. ■



Zwar weniger spektakulär als der Gotthardbasistunnel, aber trotzdem aufwendig und teuer: In der Schweiz warten viele Bahnausbauprojekte auf den Baustart.

Die Bahn boomt. Die Züge sind voll, die Bahnhöfe platzen aus allen Nähten, und der Druck auf das Netz wächst täglich. Mit «Verkehr '45» hat der Bundesrat ein milliardenschweres Ausbauprogramm vorgelegt, das die Weichen für die nächsten zwei Jahrzehnte stellen soll. Der VCS unterstützt den Kurs grundsätzlich – aber mit kritischen Anmerkungen.

### Sitzplätze vor Prestige

Die oberste Priorität, um die Attraktivität des ÖV zu steigern, ist, mehr Platz in den Zügen zu schaffen. Wer am Morgen in Bern oder Zürich in einen überfüllten Zug steigen muss, wartet nicht auf den nächsten Tunnel durch die Alpen – er oder sie will jetzt einen freien Sitzplatz. Deshalb müssten längere Züge, wo die Infrastruktur es erlaubt, wie etwa bei der Zürcher S-Bahn, und häufigere Verbindungen auf stark belasteten Strecken wie Bern–Zürich oder der längst überfällige Halbstundentakt zwischen Bern und Luzern oberste Priorität haben. Diese Massnahmen sind relativ schnell umsetzbar und kommen dem Alltag der Reisenden unmittelbar zugute. Dies sieht auch der Bundesrat so und kündigt Taktverdichtungen im Mittelland und Perronverlängerungen bis 2035 an.

### Erst Fahrplan, dann Bauplan

Bei Grossprojekten wie dem geplanten Tiefbahnhof Luzern oder der Durchmesserlinie in Basel ist Sorgfalt gefragt. Bevor der erste Spatenstich erfolgt, muss ein belastbares Angebotskonzept auf dem Tisch liegen. Der Bau einer aufwendigen Infrastruktur ohne gesicherte Nutzungsperspektive wäre fahrlässig. Die Schweiz kann es sich nicht leisten, Milliarden in Bauwerke zu investieren, die hinterher nicht leisten, was versprochen wurde.

Ausbauten, die primär kürzeren Reisezeiten dienen, betrachtet der VCS mit Skepsis. Einige Minuten weniger Fahrzeit rechtfertigen nicht automatisch hohe Investitionen. In begründeten Fällen kann es jedoch anders aussehen: Die geplante Direktverbindung

# Mehr Züge jetzt – kluge Planung für morgen

«Verkehr '45» Der Bundesrat hat seine Ausbaupläne für die Bahn bis 2045 präsentiert. Auch wenn die Stossrichtung stimmt, begleitet der VCS die Pläne kritisch. Von Selim Egloff

zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds etwa verbessert die ÖV-Erschliessung einer ganzen Region spürbar – und hat damit einen wirklichen Mehrwert. Zudem wird die Bahn auf dieser Strecke damit deutlich attraktiver als das Auto.

### Grimseltunnel: Chance mit Fragezeichen

Besondere Aufmerksamkeit verdient der Grimseltunnel. Zwar bietet die gleichzeitige Verlegung einer Hochspannungsleitung in den Berg eine seltene Gelegenheit, den Bau vergleichsweise günstig zu realisieren. Doch selbst mit dieser Synergie stehen 800 Millionen Franken Baukosten im Raum – für ein Projekt, dessen Nutzen noch nicht hinreichend belegt ist. Bei erwartungsgemäss tiefer Nachfrage dürften auch die langfristigen Unterhaltskosten kaum zu stemmen sein. Hier braucht es zuerst klare Antworten, bevor öffentliche Mittel fliessen.

«Verkehr '45» reizt die verfügbaren Baukapazitäten weitgehend aus. Mit 1,6 Milliar-

den Franken pro Jahr stossen die Projekte der nächsten zwei Jahrzehnte bereits heute an die Grenzen des Machbaren. Umso wichtiger ist es, dass parallel dazu die Planung für die Zeit nach 2045 beginnt – jetzt!

Für eine leistungsstarke Bahn der Zukunft braucht es mehr Redundanz und Resilienz im Netz. Konkret: Die zweite unabhängige Bahnstrecke zwischen Genf und Lausanne (2<sup>ème</sup> ligne) muss geplant werden, ebenso punktuelle Beschleunigungen auf den Achsen Bern–Lausanne und Winterthur–St.Gallen. Ziel ist, in Lausanne und St.Gallen dereinst den Vollknoten zu erreichen – also optimale Umsteigezeiten in alle Richtungen. Wer diesen Horizont heute nicht in die Planung einbezieht, verbaut ihn für Generationen. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

## Wo steht das Vorhaben «Verkehr '45»?

Im Juni wird der Bundesrat die Vorlagen zum Bahn- und Autobahn-Ausbau inkl. Agglomerationsprojekte in die Vernehmlassung geben. Dann werden auch weitere Details über Kosten und Nutzen der einzelnen Projekte und den weiteren Planungsprozess bekannt. Der VCS wird sich hierbei weiterhin kritisch einbringen.



Aktuelle Infos finden Sie laufend unter

[www.verkehrsclub.ch/nein-zum-autobahn-ausbau](http://www.verkehrsclub.ch/nein-zum-autobahn-ausbau)

# Eine Aufgabe, die uns alle angeht

**Schulweg** Gewohnheiten, die Wahrnehmung der Eltern, die Wünsche der Kinder, aber auch die Prioritäten der Behörden beeinflussen, wie ein Kind seinen Schulweg zurücklegt. Der VCS engagiert sich mit verschiedenen Kampagnen, den Schulweg zu Fuss und mit dem Velo zu fördern. Von Camille Marion

Seit über zehn Jahren erarbeitet der VCS partizipativ Mobilitätskonzepte für Schulen. Durch die von Kindern und Eltern ausgefüllten Fragebögen zum Schulweg konnten bisher nicht vorhandene Daten erhoben werden. Sie helfen dabei, besser zu verstehen, warum welches Verkehrsmittel für den Schulweg gewählt wird.

In den vergangenen Monaten hat das Forschungsbüro 6t, unterstützt von der Genfer Stiftung Modus, über 10000 im Rahmen von VCS Mobilitätskonzepten Schule im Kanton Genf ausgefüllte Fragebögen analysiert. Die Untersuchung ist eine längst fällige Premiere: «Zum Verkehrsverhalten der Kinder in der Schweiz gibt es nur wenige Studien, und kaum eine berücksichtigt die Perspektive der Kinder», sagt Emilie Roux, Projektleiterin für Schulwegsicherheit beim VCS.

## Auf Wünsche der Kinder eingehen

Die Antworten der Kinder und der Eltern aus den Fragebögen wurden von einer Gruppe von Expert\*innen für Mobilität, Verhaltenspsychologie und Gesundheit analysiert. Die Daten beinhalten wertvolle Informationen zur Art und Weise, wie Familien unterwegs sind, aber auch dazu, wie die Kinder gerne zur Schule gehen würden. So zeigt sich etwa, dass die allermeisten Schulwege im Kanton Genf zu Fuss zurückgelegt werden. Viele Kinder nähmen aber lieber das Velo oder das Trottinett. Um den Kindern dies zu

ermöglichen, unterstützt der VCS die Eltern etwa beim Organisieren von Velobus-Linien.

Der Velobus funktioniert nach dem bewährten Prinzip des VCS Pedibus (ein «Schulbus auf Füßen») und wurde mit der langjährigen Erfahrung des VCS entwickelt: Eine Gruppe Kinder fährt unter Anleitung und in Begleitung einer erwachsenen Person mit dem Velo zur Schule. Zentral ist der Einbezug der Erwachsenen: Von ihnen kommt der Impuls, andere Kinder mitzunehmen



**«Ich besitze kein Auto und habe meine Tochter deshalb immer zu Fuss zur Schule begleitet. Dieses Jahr habe ich eine Pedibus-Linie gegründet. Jetzt begleiten wir jeden Morgen fünf Kinder zur Schule. Ich mag es, sie zusammen zu sehen, wie sie spielen und Spass haben.»**

Gabi begleitet den Pedibus in Balerna (TI)

und in einem Quartier eine Velobus-Linie zu gründen. Eine Velobus-Linie ist ein echter Mehrwert für die Veloförderung. Einerseits können bestehende Velogruppen zögernde Familien zum Mittun inspirieren, andererseits stossen Velobus-Linien Behörden vor Ort dazu an, sichere Velorouten zu schaffen. Legt eine Gemeinde Velowege für die Kinder an, profitieren alle Velofahrer\*innen.

Kampagnen wie der Velobus oder der Pedibus haben einen direkten Einfluss auf die

Dichte und die Geschwindigkeit des Autoverkehrs auf dem Schulweg mache ihnen Angst.

Lisa Moussaoui ist Verhaltensspezialistin und hat an der Studie mitgearbeitet. Sie hat die unseren Entscheiden zugrunde liegenden Verhaltensmechanismen analysiert: «Eltern, die den Schulweg für zu gefährlich halten, als dass man ihn zu Fuss zurücklegen könnte, entscheiden sich dafür, ihre Kinder mit dem Auto zur Schule zu fahren. Damit tragen sie just zum zugrunde liegenden Problem bei.» Ein soziales Dilemma, also eine Situation, in der das unmittelbare Verfolgen des eigenen Interesses zu einem Ergebnis führt, das langfristig für alle schädlich ist – wir sprechen auch von der «Tragik der Allmende». Kurz und umgangssprachlich: die Katze beisst sich in den Schwanz und die Sicherheit geht fl ten.

## Spielerisch zu Verhaltensänderungen

Mit den richtigen Massnahmen (kollektive sowie Fördermassnahmen) lässt sich die-



**«Der Pedibus ist cool, ich kann immer wieder neue Wege entdecken.»**

Manel geht in Freiburg mit dem Pedibus zur Schule

**«Der Pedibus ist für mich eine Gelegenheit, neue Kontakte zu den Eltern im Quartier zu knüpfen, einander zu helfen und mich besser zu integrieren. Ich hoffe, meine Tochter lernt dabei, wie toll es ist, zu Fuss unterwegs zu sein.»**

Gian-Andrea begleitet den Pedibus in Freiburg



**«Sichere Schulwege sind ein zentraler Bestandteil einer lebenswerten Gemeinde. Uns ist wichtig, dass die Chamer Schulkinder den Weg zur Schule selbstständig und gut geschützt zurücklegen können. Mit dem VCS Mobilitätskonzept Schule stellen wir sicher, dass die Bedürfnisse der Kinder im Zentrum stehen und wir nachhaltige, sichere Lösungen für die Zukunft von Cham entwickeln.»**

Drin Alaj ist Gemeinderat und zuständig für Verkehr und Sicherheit in Cham (ZG)

se «Tragik der Allmende» oder soziale Falle umgehen. Moussaoui erwähnt insbesondere autofreie Tage, an denen Eltern und Kinder andere Lösungen testen und so deren Vorteile selbst erleben können. «Der Sinn solcher Tage im Hinblick auf das soziale Dilemma ist, die Bereitschaft zum Mittun der anderen zu erleben und zu sehen, dass sich die Sicherheit verbessert, wenn alle mitmachen.»

In diesem Sinn motiviert und unterstützt der VCS die Schulen mit den Aktionswochen «walk to school» und dem Internationalen Tag «Zu Fuss zur Schule». Letzterer wird Jahr für Jahr im September organisiert und hat in der Westschweiz und im Tessin grossen Erfolg. Im Zentrum steht der Festcharakter: bunte Umzüge, Clowns und Strassenmusikant\*innen laden dazu ein, den Schulweg und die damit verbundenen Abenteuer zu feiern.

Die «walk to school»-Aktionswochen sind als Challenge gestaltet. Kindergarten- und Schulklassen legen den Schulweg zu Fuss zurück und sammeln dabei Punkte. Die

begleitet sein. «Schulstrassen etwa, die permanent oder temporär für den Autoverkehr gesperrt sind, lassen sich einfach und schnell umsetzen und sind sehr wirkungsvoll», sagt VCS-Expertin Roux.

Die wenigen Schulstrassen in der Schweiz haben sich bereits bewährt: Der Autoverkehr um die Schulhäuser fällt weg



**«Wir als Schule unterstützen «walk to school» und erleben das Projekt immer als gewinnbringend.»**

Barbara ist Lehrerin an der Schule Mittelholz in Herzogenbuchsee (BE)

und die Sicherheit und der Anteil zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegter Schulwege nimmt zu. Sich auf Anpassungen rund um Schulhäuser zu beschränken, würde aber zu kurz greifen: Der Schulweg beginnt vor der Haustüre jedes einzelnen Kindes,

tensänderungen. Denn wie jemand seinen Arbeitsplatz erreicht, bestimmt auch dessen Gewohnheiten für die anderen im Alltag zurückgelegten Wege – und entscheidet damit auch darüber, ob Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden oder nicht.

Wenn Kinder einen sicheren Schulweg haben sollen, setzt das Handeln auf allen Ebenen voraus, das Fördern lokaler Initiativen, das Neudenken des öffentlichen Raums und das Verfolgen einer kohärenten Verkehrspolitik. Sichere Schulwege sind nicht das Ergebnis einzelner Interventionen, sondern eine Entscheidung der gesamten Gesellschaft. So können wir den Kindern die Chance geben, sich frei zu bewegen und in einer Welt aufzuwachsen, die sie erforschen können und die sie schützt, statt sie einzuschränken. ■



**«Es ist cool, mit meinen Cousins mit dem Velo oder mit dem Trotti zur Schule zu fahren.»**

Imran hat mit seiner Schule in Herzogenbuchsee (BE) an der Aktion «walk to school» teilgenommen

Integration von Spielmechanismen (Gamification) wirkt dabei mobilisierend. Im Herbst 2025 nahmen 15000 Kinder aus 22 Kantonen an «walk to school» teil – damit konnten die Aktionswochen, erneut und wie bisher immer, den Vorjahresrekord schlagen.

führt durch Strassen und durchquert Quartiere oder ein ganzes Dorf, bevor er vor dem Schulhaus endet.

### Den öffentlichen Raum neugestalten

Diese zeitlich begrenzten spielerischen Aktionen sind ein gutes Mittel, um Kinder, Lehrer\*innen und Eltern zu mobilisieren. Doch damit Verhaltensänderungen Bestand haben, müssen sie von konkreten Massnahmen, insbesondere im öffentlichen Raum,

### Die VCS-Schulwegkampagnen

Wir engagieren uns dafür, dass alle Kinder sicher und selbstständig zur Schule gehen können – zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Velo. Als Kompetenzzentrum für Schulwegsicherheit setzen wir in unseren gezielten Kampagnen Lösungen mit Schulen, Eltern, Gemeinden und Polizeien um, bei denen die Bedürfnisse der Kinder im Zentrum stehen.

Möchten Sie für sichere Schulwege in Ihrem Quartier sorgen? Haben Sie Fragen oder brauchen

Sie eine Auskunft? Kontakte und Infos zu unseren Kampagnen finden Sie unter [www.verkehrclub.ch/schulweg](http://www.verkehrclub.ch/schulweg).



# «Dreieck des Nichtstuns» aufbrechen

**Klimaschutz** Camille Ory startete mit zwei Mitstreiterinnen ein Projekt, um ihre Mitmenschen für Klimaschutz zu motivieren. Der Wettbewerb findet regen Anklang und hilft, von der Frustration ins Handeln zu kommen – den Organisatorinnen ebenso wie den Teilnehmenden.

Von Simon Leisinger

«**H**aben Sie die App schon gesehen? Sie können da ganz vieles tun: Sie können weniger fliegen, den Zug statt das Auto nehmen, saisonal essen...», erzählt Camille Ory, Mitgründerin des Projekts impACT. «Aber die App zeigt nur, was Sie verbessern: Wenn Sie sehr viel fliegen, aber einmal den Zug statt das Auto nehmen, dann zählt diese Zugfahrt. Wir wollen zu positiven Veränderungen ermutigen. Kein Mensch wird aus dem Nichts aktivistisch», sagt Ory überzeugt. Das sei auch nicht das Ziel. «Wir wollen zeigen, was wir alles verändern können. Und dass das ganz einfach und cool sein kann.»

ImpACT ist ein Wettbewerb, um im Alltag Treibhausgas-Emissionen zu reduzieren. Anmelden können sich Teams ab drei Personen. Die Challenge vereinfacht das Gespräch über Klimaschutz: Das Thema wird konkret und konstruktiv. Der Fokus auf das Positive und die hippe Inszenierung, inklusive Konzerte, trugen dazu bei, dass auch Menschen dazukamen, die zuvor kein grosses Interesse am Klimaschutz hatten.

Zur Frage, ob es sinnvoll ist, dass impACT auf das Verhalten Einzelner abzielt, obwohl dieses den Klimawandel kaum aufhalten kann, sagt Ory: «Bevölkerung, Unternehmen und Politik sagen jeweils, die anderen sollen anfangen. Das führt dazu, dass

niemand etwas macht. Dieses «Dreieck des Nichtstuns» wollen wir aufbrechen.» Irgendwo müsse man ja anfangen. ImpACT sei ein solcher Startpunkt, der dabei hilft, etwas zu tun. «Aber ja, wir planen, für jedes Eck etwas zu machen – zunächst für Firmen und dann auch für die Politik», ergänzt Ory.

sondern vor allem positiv und motivierend sein für die Teilnehmer\*innen. Und so kam während eines Brainstormings die Idee einer spielerischen Team-Challenge mit Fokus auf Lösungen auf.

Als das Konzept stand, gab es viel zu tun. Ory und ihre Mitstreiterinnen mussten berechnen, welche Aktion welche Klimawirkung hat. Dafür haben sie eine Firma gefunden, «die so überzeugt war vom Projekt, dass sie uns gleich gratis geholfen hat», erzählt Ory. Immer wieder wurden sie und ihr Team überrascht von hilfsbereiten Leuten: «Wir haben so viele Menschen kennengelernt, die sich ebenfalls engagieren! Das ist das Coolste an diesem Projekt.»



Camille Ory (rechts) und ihre beiden Mitstreiterinnen haben impACT vor vier Jahren gegründet. Ihre Challenge motiviert die Menschen dazu, aktiv zum Klimaschutz beizutragen.

## Webinar und Challenge

Am 28. April fand ein VCS-Webinar mit Camille Ory statt (auf Französisch). Die Aufzeichnung finden Sie auf unserem YouTube-Kanal: [www.youtube.com/@vcs\\_verkehrsklubderschweiz](http://www.youtube.com/@vcs_verkehrsklubderschweiz)

Infos zur jährlich stattfindenden, zwei Monate dauernden Challenge finden Sie unter [impact-ch.ch](http://impact-ch.ch); die dafür notwendige App heisst «impACT – Agis pour demain» (in französischer Sprache).

## Positives statt Frust

Gemeinsam mit ihren Mitstreiter\*innen hat sie impACT vor vier Jahren gegründet. Das Thema Klima beschäftigt Camille Ory allerdings schon viel länger. Sie versuchte lange, individuell möglichst wenig Klimaschaden anzurichten. Das war unbefriedigend. «Die meisten verstehen das Problem nicht und tun einfach nichts!», war Orys frustriertes Fazit. Um diese negative Energie in etwas Positives zu verwandeln, fragte sie in ihrem Umfeld, wer Lust hätte auf ein gemeinsames Projekt.

So entstand das Trio aus Camille Ory, Charlotte und Lucile. Sie hatten weder Netzwerk, Geld noch politische Macht und überlegten, was sie tun könnten. Klar war ihr Ziel: Menschen sollen ins Handeln kommen können. Das Projekt sollte nicht perfekt,

## Die Zukunft mitprägen

Bisher organisierte das mittlerweile fünfköpfige Team den impACT-Wettbewerb in Freiwilligenarbeit. Für die geplante Firmen-Challenge können sie sich dank solider Finanzierung nun einen Lohn zahlen.

Ory möchte auch andere Leute dazu motivieren, solche Projekte zu lancieren. Es mache Spass, sagt sie und ergänzt: «Es gibt mir das Gefühl, alles machen zu können!» Auch bei bestehenden Projekten oder Gruppen könne man mitmachen. «Wir können die Welt verändern. Es ist nicht einfach, und es geht nicht schnell, aber es ist möglich – wenn Menschen Ideen haben und sich dafür einsetzen.» Ory hilft dabei auch der Blick in die Vergangenheit: «Es gab schon viele Veränderungen, und diese können nochmals passieren, wenn wir uns dafür engagieren.» ■

# Sattelfest auf dem Elektrovelo

Von Viviane Barben

Jürg Z. aus Wabern bei Bern fährt seit 30 Jahren Velos mit elektrischer Unterstützung. Einst für seinen Arbeitsweg von Hinterkappelen nach Bern gekauft, braucht er das E-Bike heute, um zwischen seinen beiden Wohnorten zu pendeln und um einzukaufen. Trotzdem hat er 2025 an einem VCS E-Bike-Fahrkurs teilgenommen. Er wollte mehr über die genauen Vorschriften für Elektrovelos erfahren.

Tatsächlich gelten seit Juli 2025 neue Regeln. «Es hat mich genervt, wenn mich Autos kurz vor dem oder im Kreisel überholten. Ich habe gelernt, wie man vor der Einfahrt in den Kreisel einspurt und den Autos seine Absichten deutlich zu verstehen gibt. So gibt es niemanden mehr, der mir im letzten Moment den Weg abschneiden kann. Der Kurs hat mir die Sicherheit gegeben, dass ich im Recht bin», erzählt Jürg Z.

## Unterwegs im «Schonraum»

Verantwortlich für die VCS E-Bike-Fahrkurse, die es seit nunmehr drei Jahren gibt, sind die BFU-zertifizierten Kursleiter\*innen Jürg Wittwer und Christine Steinmann. Die beiden sind sattelfest, wenn es um Verkehrsregeln geht. Heuer finden die Kurse seit Ende April in Basel, Bern, Burgdorf, Solothurn und Thun statt. Für die Termine im Sommer und Herbst sind noch Plätze verfügbar. Treffpunkt sind die m-way-Filialen und in Burgdorf der Rennshop Wüthrich. Parkplätze dienen als «Schonraum». Dort üben die Teilnehmer\*innen das Anfahren, Bremsen und Linksabbiegen. Eine Slalomfahrt stellt den Gleichgewichtssinn auf die Probe.

Im realen Verkehr überwindet die E-Velo-Kolonnen Steigungen, folgt schmalen Feldwegen, ruhigen Quartierstrassen und schliesslich stark befahrenen Strassen. Die royale Disziplin ist der vielbefahrene oder in Solothurn sogar der mehrspurige Kreislauf.

Eine Kursgruppe besteht aus maximal acht Personen und bietet genügend Raum für offene Fragen. Seraina S. aus Rüti (ZH) war vergangenen Sommer dabei und betont: «Ich

**E-Bike-Fahrkurse** «Das ist eine gute Sache», sagt Jürg Z. nach seinem Besuch eines VCS E-Bike-Fahrkurses. Für interessierte E-Bike-Fahrer\*innen stehen zahlreiche Daten und Orte zur Auswahl; die Teilnahme ist kostenlos.

habe sehr geschätzt, dass die Instruktorin bereit war, länger zu bleiben und mir Dinge zum Bremsen zu erklären.» Die E-Bike-Pendlerin hat sich nach einem Umstieg auf ein schnelles E-Bike für eine Kursanmeldung entschieden.

Seraina S. und Jürg Z. hatten beide bereits viel Erfahrung mit Stromvelos, trotzdem konnten sie vom Kurs profitieren. Seraina S. fühlt sich nun sicherer beim Bremsen: «Die Instruktorin hat uns geraten, wir sollen nur mit einem Finger bremsen und uns gut am Lenker festhalten. Ich hatte vorher immer mit vier Fingern gebremst, und jetzt brems ich noch mit zwei. Das finde ich praktischer.»

## Ein risikofreieres Miteinander

Die Kurse richten sich an Jung und Alt und an Personen mit viel oder wenig E-Bike-Erfahrung. Jürg Z. ist der Meinung, dass eine Gruppe besonders profitiert: «Wenn jemand beginnt, E-Bike zu fahren, keine Erfahrung hat und schon etwas älter ist.» Gerade Personen, die vom Auto auf ein E-Bike umsteigen und sich das Fahrradfahren nicht gewöhnt sind, können das Elektrovelo unterschätzen. Aber auch für Menschen, die auf dem herkömmlichen Zweirad geübt sind, können die schnelle Beschleunigung und die längeren Bremswege eine unerwartete Herausforderung darstellen. ■



Aktuelle Kursorte und Daten unter [www.verkehrclub.ch/e-bike](http://www.verkehrclub.ch/e-bike)

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS Schweiz. Mit ihrem langsamen E-Bike fährt sie am liebsten auf der Veloroute 34 von Schweiz Mobil.

© VCS/Viviane Barben



Jürg Z. hat beim VCS E-Bike-Fahrkurs sein Wissen zu den Vorschriften für E-Bikes aufgefrischt.

## E-Bike-Fahrkurse machen Mut

Die Verkehrssicherheit von Senior\*innen wird immer mehr zu einer zentralen Herausforderung. Das zeigen die neusten Zahlen des Bundesamts für Strassen ASTRA: Bereits in den Jahren 2014 bis 2024 ist die Zahl der schweren Unfälle in der Altersgruppe der über 65-Jährigen um 10 Prozent gestiegen. Besonders sichtbar ist die Entwicklung beim Veloverkehr: Seit 2015 hat sich die Zahl der E-Bike-Unfälle bei Menschen ab 65 Jahren fast verdreifacht. Fahrkurse ermutigen E-Bike-Fahrer\*innen, Mut zu fassen und Sicherheit zu gewinnen.

Die Velomitnahme im Zug ist beliebt – auch unser Autor macht rege davon Gebrauch. Die SBB haben in den letzten Jahren mehr Platz für Velos geschaffen und das Reservations-system verbessert.



© VCS/Neilly Jaggi

# Velo im Zug: Es wird besser

**Öffentlicher Verkehr** Die Velomitnahme im Fernverkehr bleibt teilweise umständlich. Doch seit der VCS und Pro Velo 2021 die Petition gegen die Reservationspflicht einreichten, hat sich einiges getan.

Von Selim Egloff

**G**ross war der Aufschrei, als die SBB im Frühling 2021 eine Reservationspflicht für Velos in allen Intercity-Zügen an Wochenenden im Sommerhalbjahr ankündigten. Nicht nur die Pflicht an sich führte zu viel Unmut, sondern auch die holprige Umsetzung: Das Buchungssystem war umständlich, Stornierungen waren nicht möglich, die Übersicht über verfügbare Plätze mangelhaft. Eine gemeinsame Petition des VCS und von Pro Velo gegen die Reservationspflicht erhielt in kurzer Zeit über 50 000 Unterschriften.

## Auswählen, einsteigen, annullieren

Seither hat sich bei den SBB einiges bewegt. Seit Frühling 2023 lassen sich Velobillett, Personenbillett und Reservation in einem einzigen Schritt kaufen – was vorher mehrere getrennte Vorgänge erforderte. Ein Jahr später, im Frühling 2024, kam die Möglichkeit dazu, eine gebuchte Reservation kurzfristig und kostenlos zu stornieren. Und seit neuestem gibt es die grafische Platzreservation: Reisende können den genauen Standort ihres Veloplattes im Zug wählen und sehen auf einen Blick, wie viele Plätze noch frei sind. «Wir sind laufend daran, das Reservationssystem den Kundenbedürfnissen anzupassen», sagt dazu Marc Guggenheim von den SBB.

## Mehr Platz für Velos

Parallel zur Verbesserung des Systems haben die SBB auch die Kapazität ausgebaut. Bei 16 IC2000-Doppelstockwagen wurden je fünf neue Veloplätze eingerichtet, in 45 IC-Steuerwagen kamen ebenfalls je fünf zusätzliche Plätze hinzu – weitere 35 Wagen folgen innerhalb der nächsten zwei Jahre. Auch in neun EuroCity-Einzelwagen wurden 7 zusätzliche Veloplätze eingebaut. «Dies wird sich im Endeffekt noch einmal spürbar positiv auf die Kapazität auswirken», so Guggenheim.

## Die Nachfrage wächst

Wie stark die Velomitnahme genutzt wird, lässt sich an den Reservationszahlen ablesen: 2025 wurden rund 247 000 Veloplatzreservierungen verkauft – ein Plus von 15 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Zum Vergleich: Bei der Ausweitung der Reservationspflicht 2021 waren es noch 188 000. Auch die Verkäufe von Velopässen zeigen ein stetiges Wachstum, das weniger wetterabhängig ist als jenes der Tageskarten. Der Aufwärtstrend ist erfreulich – auch wenn er teilweise auf die vereinfachte Buchbarkeit und eine geänderte Vorauswahl beim Kauf zurückzuführen ist.

## Blick nach vorn

Die nächste grosse Neuerung steht ab 2028 an: Mit dem «Flirt Evo» führen die SBB neue

Regionalzüge mit grosszügigen Multifunktionsbereichen ein. Bei den Tochtergesellschaften Turbo und RegionAlps sollen die Fahrzeuge voraussichtlich bereits in diesem Jahr zum Einsatz kommen.

Der Weg von der Petition zur spürbaren Verbesserung war lang. Aber er zeigt: Zivilgesellschaftliches Engagement wirkt. Wer mit dem Velo in den Zug will, hat es heute deutlich einfacher als noch vor vier Jahren – und die Entwicklung geht weiter. ■

Selim Egloff ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz und vertritt die Interessen der Velofahrer\*innen seit vier Jahren im Velofachbeirat.

## Mitwirkung im Velofachbeirat

Der VCS ist Teil des Velofachbeirats. Dieser wurde von den SBB als Reaktion auf die Petition von VCS und Pro Velo (s. Haupttext) eingeführt. Darin tauschen sich alle grösseren Transportunternehmen und Verkehrs- und Sportverbände regelmässig über die Situation der Velomitnahme im öffentlichen Verkehr aus und informieren über wichtige Änderungen im Angebot.

# Moderne Bisons

**Velofahren** Eine häufige Ursache von Unfällen, Stress und Angst von Velofahrer\*innen sind die Überholmanöver der Autofahrer\*innen. Der VCS geht dem Problem nach. Für eine wissenschaftliche Studie mass er in Schweizer Städten den Überholabstand.

Von Edward Weber

Es gibt eine wissenschaftliche Theorie zur Frage, wann uns jemand zu nahe kommt: Näher als 60 cm an uns heran lassen wir nur gute Freund\*innen und Familienmitglieder. Zu Kolleg\*innen und Bekannten lassen wir etwas mehr Distanz. Ab 1,2 Metern Abstand nehmen wir auch fremde Personen nicht mehr intuitiv als Bedrohung wahr.

Je grösser und schneller das Gegenüber, desto mehr Abstand brauchen wir, um uns sicher zu fühlen. Wäre in früheren Zeiten ein Bison mit einem Meter Abstand an einem Menschen vorbeigerannt, hätte sich dieser ausgesprochen unwohl gefühlt. Ein männlicher Bison wiegt eine halbe bis eine Tonne und kann bis zu 50 Kilometer pro Stunde schnell sein. Ein Kleinwagen in einer Stadt schafft das auch, mindestens. Und er überholt Velofahrer\*innen im Minutentakt.

## «Fight or flight»

Der Körper reagiert auf die überholenden Autos mit der Ausschüttung von Hormonen; die Velofahrer\*innen stehen unter Dauerstress. Die intuitive Reaktion wäre, den Komfortabstand durch seitliches Ausweichen wiederherzustellen. Doch dazu haben die Velofahrer\*innen keinen Platz. Als alternative Reaktion bleibt: Seinem Ärger gegenüber den in «Schlagdistanz» überholenden Autofahrer\*innen Luft verschaffen oder aufs Velofahren verzichten.

## Viele Länder in Europa haben auf diese Problematik reagiert, indem sie gesetzliche Mindestüberholabstände definiert haben.

Viele tun Letzteres, und das mit gutem Grund. Denn anders als bei anderen Verletzungen des Komfortabstandes – kein eigenes Abteil im Zug, Liftfahren mit Unbekannten, Schlangestehen am Wurststand im Stadion – erfüllt die Stressaktivierung der Velofahrer\*innen ihre ursprüngliche Funktion: Sie weist auf eine reale Bedrohung hin. Jedes Jahr verletzen Autofahrer\*innen in der



Autor und Testfahrer Edward Weber auf einer Messfahrt in der Berner Länggasse. Ein Sensor am Velo misst, mit welchem Abstand der Lastwagen überholt.

Schweiz über 100 Velofahrer\*innen beim Überholen.

## 1000 Kilometer Überholmanöver

Viele Länder in Europa haben auf diese Problematik reagiert, indem sie gesetzliche Mindestüberholabstände definiert haben. So gilt in Deutschland mindestens 1,5 Meter in-

nerorts und 2 Meter ausserorts. Die Schweiz kennt eine solche Regelung nicht, es muss lediglich mit einem «ausreichenden» Abstand überholt werden.

Der VCS wollte wissen, was das in der Realität auf der Strasse bedeutet. Wie oft wird das von der Wissenschaft und der Rechtsprechung geforderte absolute Minimum von 1 bis 1,5 Metern eingehalten? Wie ver-

ändert sich der Abstand bei Tempo 30 gegenüber Tempo 50? Um diese Fragen zu beantworten, verliessen wir unser sicheres Büro. Wir haben uns auf dem Velo von Autos innerhalb und ausserhalb unserer Komfortzone überholen lassen und – in Zusammenarbeit mit der Ostschweizer Fachhochschule – mittels Ultraschallsensoren in sieben Städten und auf rund 1000 Kilometern Strassen der Deutsch- und Westschweiz den Abstand gemessen, den uns die Autofahrer\*innen gewähren.

Derzeit läuft die wissenschaftliche Auswertung durch die Hochschule. Wir planen, die Studie Ende Sommer zu veröffentlichen. Auf Basis der Ergebnisse prüfen wir, welche politischen Forderungen nötig sind, um dafür zu sorgen, dass Autofahrer\*innen endlich mehr Abstand halten und das Velofahren sicherer und weniger stressig wird. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz.

# Science-Fiction als Alltag



In einer ländlich geprägten Region setzt das Transportunternehmen Krummen Kerzers auf E-Antriebe. Das lohnt sich in der Schweiz. Auch Fahrer Balint Schnell weiss die Vorteile der E-LKW heute zu schätzen – wenngleich er den Dieselmotoren nicht abgeneigt bleibt.

Von Simon Leisinger

Es scheint, als schwebe er vorbei, der Schiffcontainer auf dem beinahe lautlosen Lastwagen. Eine Szene fast wie aus einem Science-Fiction-Film. In einem Industriequartier in Kerzers (FR) ist sie längst Alltag. 23 E-LKW fahren hier bereits ein und aus. Peter Krummen ist als Co-Geschäftsführer des Transportunternehmens Krummen Kerzers mitverantwortlich für das Science-Fiction-Erlebnis. «Wenn Sie mich vor fünf bis sechs Jahren gefragt hätten, ob wir heute so weit sind, wie wir sind, hätte ich gesagt, nie im Leben!»

## In den eineinhalb Stunden, die Schnell fürs Laden pausieren muss, bleibt bei schönem Wetter Zeit für einen Spaziergang oder eine Velofahrt.

Krummen Kerzers machte sich einen Namen, weil das Unternehmen bereits früh auf Nachhaltigkeit setzte. Heute sind gut 10 Prozent der Lastwagen elektrisch, bis 2030 sollen es bereits die Hälfte der 200 Lastwagen sein. Damit gehört Krummen Kerzers zu den Vorreitern.

Das Beispiel widerspiegelt den Trend, der sich in der ganzen Schweiz seit Jahren beobachten lässt. Nirgendwo in Europa gibt es mehr Neuzulassungen von E-LKW. In den letzten vier Jahren verzehnfachte sich der Anteil neu zugelassener E-LKW auf 21,3 Prozent. Bei Lastwagen lohnen sich Elektro-Antriebe ökologisch besonders. Umweltschädlich ist vor allem die (Batterie-) Herstellung. Auf die vielen gefahrenen Kilometer verteilt, sind bei einem LKW diese Schäden geringer und die CO<sub>2</sub>-Einsparung durch den Elektroantrieb gross.

### Elektro als Befreiungsschlag

Ein Transportunternehmen verursacht viele CO<sub>2</sub>-Emissionen. Gleichzeitig gilt Nachhaltigkeit im Lebensmittelgrosshandel, in dem

Krummen Kerzers tätig ist, als Vorteil. Diese Ausgangslage, Selbstkritik und eine Offenheit gegenüber Neuem brachte die Firmenleitung vor neun Jahren dazu, auf alternative Antriebe zu setzen. Weil E-LKW damals technisch noch gar keine Möglichkeit waren, setzte Krummen Kerzers auf Gas. «Irgendwann mussten wir feststellen, dass wir die Erwartungen, die wir ans Projekt und an uns hatten, nicht erfüllen konnten», erzählt Krummen.

Wenig später hielt mit den E-LKW ein neuer Wind Einzug. 2022 wurde ein erstes

Elektrofahrzeug nach Kerzers geliefert. Es kostete das Achtfache eines gleichwertigen Diesel-Lastwagens. Und bereits 2023 kamen Elektro-Lastwagen serienmässig auf den Markt. Heute ist der Neupreis eines E-LKW nur noch zweieinhalbmal so hoch wie der eines Diesel-Lastwagens. So konnte die Firmenleitung ihr Elektrifizierungsziel erhöhen. In vier Jahren sollen 100 E-LKW zur Firma gehören.

### Unterwegs im E-Lastwagen

Direkt von dieser Umstellung betroffen ist das Personal. Der LKW-Fahrer Balint Schnell war, wie viele in der Branche, der Technologie gegenüber zunächst skeptisch eingestellt. Als vor drei Jahren die Frage im Raum stand, wer mit dem E-LKW in Spanien eine Lieferung holen möchte, meldete er sich. Trotz der Reichweite von damals nur 200 bis 250 Kilometern, und den damit verbundenen zahlreichen Ladestops, überzeugte ihn das Fahrzeug.

Den Verfasser des Beitrags lädt er ein, auf dem Beifahrersitz Platz zu nehmen. Zü-

gig rollt der Lastwagen durch die Strassen. Als Schnell das Radio abstellt, ist es fast still in der Fahrerkabine. Der E-LKW wird praktisch gleich bedient wie ein Dieselfahrzeug. Grösster Unterschied sind die nur vier statt zwölf Gänge. Die Umstellung war für Schnell also nicht allzu gross. «Man kann sich dran gewöhnen», sagt er. Zu einer Fahrt mit einem V8-Diesel-LKW würde er aber weiterhin nicht Nein sagen, ergänzt er. Der Elektro bietet jedoch auch Vorteile. Er fahre beispielsweise viel stabiler, weil die schwere Batterie den Schwerpunkt nach unten verlagere.

Auf einem Tablet im Lastwagen werden die vorgesehenen Orte, Termine und Waren zum Ein- und Ausladen angezeigt. E-LKW-Fahrer\*innen müssen selbst planen, wann und wo sie die Batterie laden. Maximal 4,5 Stunden darf Balint Schnell laut Gesetz am Stück fahren. Danach sind 45 Minuten Pause vorgeschrieben. Das kommt dem Elektro-Fahrer entgegen; spätestens dann ist sowieso ein Ladestopp nötig. In den eineinhalb Stunden, die Schnell fürs Laden pausieren muss, bleibt bei schönem Wetter Zeit für einen Spaziergang oder eine Velofahrt – ein Faltvelo dafür hat er im LKW dabei. Per App kontrolliert er den Ladezustand der Batterie, um rechtzeitig zurück beim Lastwagen zu sein.

### Engpass Ladestationen

In den letzten Jahren wurde die Ladeinfrastruktur für LKW stark ausgebaut. Über die heutige Situation sagt Schnell: «Laden können wir wirklich überall.» Auch Partnerfirmen von Krummen Kerzers investieren grossflächig in Lademöglichkeiten. Die Anzahl Ladestationen bleibt dennoch die grösste Herausforderung. Krummen Kerzers investiert daher in zusätzliche Ladesäulen auf dem Firmengelände. Im Gegensatz zu Ladestationen auf Raststätten oder Parkplätzen ist bei firmeneigenen Ladestationen der Strom günstiger und der Lade-



LKW-Fahrer Balint Schnell schaut, wie sein E-LKW in Kerzers für die nächste Fahrt beladen wird.

platz garantiert. Zudem werden keine Autos gleichzeitig geladen. Sobald parallel geladen wird, sinkt die Ladegeschwindigkeit und es dauert doppelt so lange, bis die Batterie des LKW voll ist.

#### Politischer Rückenwind

Die Vorreiterrolle der Schweiz sei der Befreiung von der Schwerverkehrsabgabe LSVa zu

lende Planungssicherheit. Das politische Hin und Her um die LSVa erschwere Investitionen.

Die wirtschaftliche Bilanz der Elektro-Strategie ist für Krummen Kerzers positiv. Es konnten dadurch neue Kundinnen und Kunden gewonnen werden, die früher für das Transportunternehmen nicht erreichbar gewesen waren. Auch die bestehende Kund-

den Markt gebracht und wenig eingehend getestet. Dadurch ergäben sich immer wieder kleinere technische Probleme.

Aktuell testet Fahrer Schnell einen Vorserien-LKW mit grosser Batteriereichweite. Für die Fahrt nach Hamburg brauchte er nur einen Ladestopp. Allerdings seien am Test-Fahrzeug gerade zu Beginn viele Mängel aufgetaucht. So muss der Lastwagen auch heute für eine Reparatur in die Werkstatt. In Zukunft, so erwartet Krummen, werden die Bauteile besser aufeinander abgestimmt sein. Damit wird der Betriebsaufwand sinken, ebenso wie es bei E-Autos der Fall war. ■

Simon Leisinger ist Praktikant beim VCS Schweiz. Die kurze Fahrt im E-LKW hat ihn fasziniert.

## Die Anzahl Ladestationen bleibt die grösste Herausforderung. Krummen Kerzers investiert daher in zusätzliche Ladesäulen auf dem Firmengelände.

verdanken, darin sind sich die meisten einig. Die LSVa dient erstens dazu, die vom Schwerverkehr auf der Strasse verursachten Kosten für Infrastruktur oder Umweltbelastung zu decken. Zweitens soll sie dabei helfen, den Güterverkehr von der Strasse auf die Schiene zu verlagern. E-LKW sind bisher von dieser Abgabe befreit. In Kerzers gibt es viel Lob für die aktuelle Politik und insbesondere für die LSVa-Befreiung. Krummen sagt aber auch, die Politik dürfe E-Fahrzeuge nicht zu früh besteuern, sonst bestehe die Gefahr, dass die Elektrifizierung gestoppt oder zumindest gebremst werde. Eine grosse Hürde für die Elektrifizierung sei die feh-

schaft schätzt den Einsatz für einen klimafreundlicheren Verkehr. Grundsätzlich seien E-Fahrzeuge im Vergleich zu Dieselfahrzeugen aber nicht günstiger, sagt Krummen. Elektro-Lastwagen wurden sehr schnell auf

### Was der VCS zur LSVa-Befreiung sagt

Die Bahn ist umweltfreundlicher als E-LKW. Kommt die LSVa-Pflicht für E-Lastwagen zu spät, wird der Gütertransport auf der Strasse im Vergleich zur Schiene noch günstiger. Wird die LSVa jedoch zu früh eingeführt, so steigen die Gesamtkosten von E-LKW im Vergleich zu Diesel, was die Elektrifizierung bremst. Der VCS setzt sich für eine Lösung ein, die beide Aspekte berücksichtigt. Für eine Ladestrom-Abgabe auf Elektrofahrzeuge ist es aus VCS-Sicht hingegen noch zu früh (siehe auch Artikel «Besteuern – aber nicht ausbremsen» im Magazin 1/2026).

# Die Geopolitik des Gaspedals



Der völkerrechtswidrige Angriff auf den Iran und die daraus entstandene Ölkrise zeigt wieder einmal eindrücklich, dass fossile Brennstoffe nicht nur der Haupttreiber der Klimakrise sind – sie machen uns auch abhängig von autoritären Regimen und fragilen Handelsrouten.

Von Peter Wehrauch

© Stock/Daniel



In Cressier (NE) steht die einzige Öltraffinerie der Schweiz.

**W**ährend die Preise für Diesel und Benzin immer weiter steigen, wird eines klar: Unsere Mobilität ist nicht nur privates Vergnügen, sondern wird beeinflusst und hat Auswirkungen auf geopolitische Krisen. Jeder Liter Benzin, der in einen Verbrennermotor fließt, stärkt Strukturen, die wir eigentlich hinter uns lassen wollen. Wir finanzieren mit unserem Pendlerverkehr ungewollt Instabilität und Autokratien, während wir gleichzeitig die ökologischen Grundlagen unserer Zukunft untergraben.

Unser Öl und unser Gas kommen nicht direkt aus «klassisch» autokratischen Staaten. 2025 importierte die Schweiz 50 Prozent ihres Rohöls aus den USA, 35 Prozent stammen aus Nigeria, die restlichen 15 Prozent aus Ländern wie Kasachstan und Libyen. Die Schliessung der Strasse von Hormus, durch die rund 20 Prozent des weltweiten Öls transportiert wurde, betrifft diese Importe zwar nicht direkt. Durch die globalen Ölpreise ist aber auch die Schweiz

finanziell betroffen. Und durch importierte Fertigprodukte konsumieren auch wir Öl aus diesen Ländern.

## Auch E-Mobilität macht abhängig

Auch die USA sind kein verlässlicher Handelspartner mehr. Im Zuge der letzten Ölkrise

stoppten die USA alle Ölimporte für mehrere Jahre. Würde ein solches Szenario auch in diesem Krieg eintreten, würde die Schweiz die Hälfte ihrer Importe schlagartig verlieren. Das macht die Schweiz abhängig und erpressbar vom alten orangenen Mann im Oval Office. Eine Sonderbehandlung können wir nicht erwarten, wie uns der Zollstreit im letzten Jahr zeigte.

Woher unser Öl kommt, entscheidet nicht der Bundesrat oder ein anderes politisches Gremium, sondern einzelne wenige Unternehmen. Allen voran Varopreem, die Betreiberin der einzigen Öltraffinerie der Schweiz in Cressier (NE), die laut eines Berichtes von SRF einen Drittel des in der Schweiz benötigten Benzins, Heizöls und Diesels produziert. Es ist fraglich, warum so heikle, geopolitische Entscheidungen allein durch private Unternehmen gefällt werden können.

Durch die Preisexplosion der fossilen Brennstoffe sind die Neuzulassungen von Elektroautos und Plug-in-Hybriden in die Höhe geschossen, schrieb die «Bilanz» im April. Doch auch diese Antriebe weisen zwei entscheidende Probleme auf: Sie sind in der Anschaffung oft teurer und somit können sie sich nicht alle leisten und sie fahren uns geradewegs in die Abhängigkeit von Lithium und anderen kritischen Mineralien.

## Velofahren ist wirksam

Die aktuelle Krise führt uns vor Augen: Jede Schiene, die verlegt, und jeder Kilometer, der mit dem Velo statt mit dem Auto zurückgelegt wird, ist ein Stück gewonnene Unabhängigkeit. Mobilität ist eine geostrategische Entscheidung. Solange wir am Tropf globaler Ölmärkte hängen, bleiben wir abhängig

**Jede Schiene, die verlegt, und jeder Kilometer, der mit dem Velo statt mit dem Auto zurückgelegt wird, ist ein Stück gewonnene Unabhängigkeit.**

und erpressbar. Die echte Verkehrswende ist daher weit mehr als Klimaschutz: Sie ist unser wirksamstes Mittel für eine krisenfeste und selbstbestimmte Zukunft. Es ist Zeit, den Ölhahn zuzudrehen. ■

Peter Wehrauch ist Präsident des jungVCS.

HEY DU!

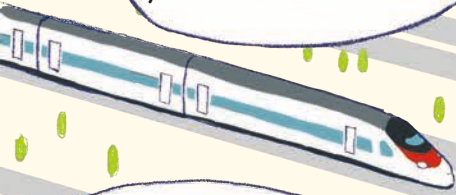
An Bahnhöfen ist immer super viel los, findest du nicht auch?

KEIN WUNDER...

In der Schweiz fahren jeden Tag 1,43 Millionen Personen mit dem Zug.

Wollten alle zusammen in einem Doppeldeckerzug fahren, wäre dieser 440 km lang.

Und hätte 17 600 Wagen!



Echt viele Personen machen mit, damit alles funktioniert...



Das ist etwa so lange wie die Zugstrecke von Genf nach St. Gallen und dann weiter nach Chur.



Welche Fröschli steigen in welchen Wagen?



## WETTBEWERB

Welche Städtenamen findest du im Buchstabensalat?



Wir verlosen einen Büchergutschein im Wert von Fr. 50.-. Schreib mir die zwei Städtenamen über unsere Website: [www.verkehrsclub.ch/vcskids](http://www.verkehrsclub.ch/vcskids). Die Eingabefrist ist der 21. Juni 2026.



Welche Strecke fahren Lou und Mama? In diesem Buchstabensalat verstecken sich zwei Städtenamen.

A	M	B	R	U	C	B	L
K	P	F	M	I	J	A	M
A	E	L	C	A	O	S	B
C	O	B	V	S	M	E	Q
N	E	P	N	A	D	L	R
F	Z	L	V	R	Z	J	M
L	U	Z	E	R	N	S	O
Z	A	J	S	Q	V	C	F

### LONDON – AB INS KÖNIGREICH

In London trifft royale Tradition auf Moderne. Keine andere Destination wird aus der Schweiz so häufig angefliegen. Dabei ist die Strecke mit dem Zug unter dem Ärmelkanal hindurch einfach und bequem. Und gibt es bald Züge direkt ab der Schweiz?

→ Seiten 26 bis 27

### KOPENHAGEN – IM VELOPARADIES

Kopenhagen ist eine Welt der Kontraste, die sich wunderbar mit dem Velo erkunden lässt. Die Fahrt mit dem Zug wird bald kürzer – dank des Tunnels, den Dänemark derzeit unter dem Fehmarnbelt baut, der Wasserstrasse, die Deutschland und Dänemark trennt.

→ Seiten 26 bis 27

### AMSTERDAM – ENTLANG DER GRACHTEN

Verlieren Sie sich im Labyrinth der Gassen und Kanäle von Amsterdam. Ab Juni dieses Jahres sind neue Nachtzugverbindungen in die Hauptstadt der Niederlande geplant.

→ Seite 25

### EUROPA-PARK – AUF DIE ACHTERBAHN

Der Europa-Park in Rust ist ein beliebtes Ziel für kleine und grosse Kinder. Bis zum 31. Oktober bringt der RailCoaster Achterbahnfans jeden Samstag direkt von Basel oder Zürich in den Europa-Park.

→ [www.sbb.ch/railcoaster](http://www.sbb.ch/railcoaster)

### MARSEILLE – WO DIE ZIKADEN SINGEN

Für ein Wochenende Sonne tanken, dem Meer entlang flanieren und die Mittelmeerküche geniessen? Zwischen April und Oktober fährt der TGV von Lausanne oder Genf direkt nach Marseille.

→ [www.sbb.ch/marseille](http://www.sbb.ch/marseille)

### BARCELONA – AN DER MITTELMEERSONNE

In Barcelona treffen köstliche Küche und einzigartige Architektur aufeinander. Die Anreise geht bequem mit direkten Nachtbussen. Neben den günstigen Flixbus-Verbindungen fährt neu ein Luxusnachtbus ab Zürich.

→ Seite 22

# Liebe Grüsse aus Europa

Das dichte und effiziente Bahn- und Busnetz, das den alten Kontinent durchzieht, verbindet die Schweiz mit zahlreichen touristischen Zielen. Mit neuen Infrastrukturprojekten, Nachtzuglinien, Busangeboten oder innovativen Plattformen wird das Angebot immer umfangreicher. Das belegt, dass es viele ebenbürtige Alternativen zum Flugzeug gibt, auch wenn es manchmal an politischem Rückhalt fehlt. In unserem Dossier finden Sie einen Überblick über die aktuelle Lage und Ideen, Tipps und Anregungen für Ihre Reisen in Europa.

## **RIGA – AUSFLUG INS BALTIKUM**

Besuchen Sie Riga, die pulsierende Hauptstadt Lettlands, wo sich mittelalterliche Gassen mit Jugendstilarchitektur mischen und lebhaftes Cafés auf nordisches Flair treffen. Mit Rail Baltica wird die Zugreise in die baltischen Staaten bald einfacher.  
→ Seiten 26 bis 27

## **SPLIT – AN DER ADRIAKÜSTE**

Die Landschaften des Balkans sind immer eine Reise wert. Mit einem Interrail-Ticket können Sie in einer Reisezeit von vier Tagen bis zu drei Monaten zum Beispiel Split in Kroatien entdecken. Es gibt für alle ein passendes Angebot.  
→ [www.interrail.com](http://www.interrail.com)

## **ELBA – REIF FÜR DIE INSEL**

In den Schulferien locken die Mittelmeerinseln viele Familien aus der Schweiz an. Die Anreise mit dem Zug oder mit dem (E-)Auto hat aus Umweltsicht gegenüber der Flugreise klar die Nase vorn.  
→ Seite 28

## **SIZILIEN – STRAND UND VULKANE**

Bis zum äussersten Zipfel Italiens, fast ohne Umsteigen: Der Nachtzug bringt Sie von Milano bis nach Palermo. Dabei wird der Zug auf die Fähre verladen.  
→ [www.trainline.com](http://www.trainline.com)

# Die Schweiz, mitten in Europa

Was, wenn Zürich für Nachtreisen in Europa zu einem Knotenpunkt würde? Jedenfalls strebt die Stadt danach, deshalb haben die Behörden zusammen mit Zürich Tourismus eine entsprechende Studie in Auftrag gegeben. Im Januar wurden die Ergebnisse publiziert: «Nachtsprung Zürich 2040» zeigt das Ausbaupotenzial von Nachtzug- und Nachtbusverbindungen in europäische Städte auf.

Die Vision enthüllt eine schon heute fassbare Realität, nämlich das unübersehbare Wiederaufkommen der Nachtzüge. Lange führten sie im Gegensatz zu den Billigflügen ein Schattendasein, erhalten nun angesichts der Klimakrise und einer steigenden Nachfrage nach langsameren, stimmigeren Reiseformen aber wieder Auftrieb. Das Potenzial in der Schweiz ist jedenfalls beträchtlich: Fast zwei Drittel der Bevölkerung sagen, sie würden mit dem Nachtzug verreisen.

Bei den europäischen Distanzen stossen Nachtzüge und -busse zwischen zeh-

Wenn Tourismus nachhaltig sein soll, dann muss er auf Alternativen zum Flugzeug setzen. Aufgrund der strategischen Lage in der Mitte des Kontinents spielt die Schweiz eine besondere Rolle, gerade für die Weiterentwicklung des Reisens in der Nacht. Von Camille Marion

und zwanzigmal weniger CO<sub>2</sub> aus, als bei einer Flugreise anfallen. Nachtreisen sind eine einfache Antwort darauf: eine Nacht unterwegs statt ein Kurzstreckenflug.

Die Zürcher Studie setzt auf kombinierten Verkehr. Die Bahn verbindet effizient, mit hoher Kapazität und stets höherem Komfort die europäischen Metropolen. Der Bus bietet Flexibilität und rasche Einsatzbereitschaft, sodass sich auch weniger dicht besiedelte Regionen bedienen lassen, wo eine Bahnlinie nicht rentabel wäre. Wesentlich ist hier, dass sich die Verkehrsmittel ergänzen und so ein dichtes Netz bilden, das nicht nur Ballungsräume, sondern auch die Gebiete dazwischen miteinander verbindet.

## Zürich als Hub?

Die geografische Lage Zürichs am Schnittpunkt wichtiger europäischer Achsen macht die Stadt zum idealen Ausgangspunkt. Um Nutzen aus diesem Vorteil zu ziehen, schlägt die Studie eine Reihe Massnahmen vor, von der Schaffung neuer Verbindungen bis hin zu Pilotprojekten mit anderen Städten. Das Ziel liegt auf der Hand: Aus Zürich einen Nachtreise-Hub zu machen, der sowohl Schweizer Reisende als auch europäische Tourist\*innen anzuziehen vermag.

Zu überdenken ist nicht nur die Infrastruktur, sondern die Reiseerfahrung als Ganzes. Einzelkabinen, Gepäckservice, Verpflichtung bei der Ankunft, schlankes Umsteigen auf den Nahverkehr: das Angebot entwickelt sich und setzt neue Standards.

Das Profil der grasgrünen Flixbusse, die seit Jahren kreuz und quer durch Europa kurven, ist hinlänglich bekannt. Dass Busse auch für Luxus stehen können, beweist seit letztem Herbst das Zürcher Start-up Twiliner. Es setzt auf Verbindungen Richtung Barcelona, Amsterdam oder Brüssel mit modernen Doppeldeckern, ausgerüstet mit 21 Sitzen, die sich in Liegebetten verwandeln lassen. «Nachhaltiger Komfort ohne Kompromisse», verspricht das Unternehmen, das auf rasches Wachstum setzt, so dass die zurzeit bei 150 Franken pro Strecke liegenden Preise schon bald sinken sollen.

Eine Schlüsselrolle bei der Entwicklung von Nachtverbindungen mit Bus und Zug spielt die Digitalisierung. Die Buchungplattformen integrieren nach und nach auch Nachtverbindungen und bieten Vergleiche zum Fliegen an, etwa hinsichtlich Reisedauer, Preis und Auswirkungen auf das Klima. Dies ist entscheidend, damit diese Alternativen sichtbar werden und konkurrenzfähig sind.

## Die Gelegenheit beim Schopf packen

Für die Schweiz stehen mehr als bloss touristische Fragen auf dem Spiel. Es geht nicht zuletzt darum, die eigene Position in Sachen nachhaltiger Mobilität in Europa zu stärken. Setzt die Schweiz auf Nachtzüge und -busse, trägt sie nicht nur aktiv zur Bewältigung der Klimakrise bei, sondern macht auch ihre geografische Lage im Zentrum Europas zum Trumpf. Nachtreisen werden nicht alle Flüge ersetzen können. Aber ohne Nachtreisen ist eine mit den Klimazielen vereinbare europäische Mobilität kaum vorstellbar. ■

### SCHWEIZ-BARCELONA

Spanien gehört zu den beliebtesten Reisezielen der Schweizer\*innen. Bus- oder Nachtzugverbindungen in Städte wie Barcelona tragen dazu bei, die negativen Folgen des Flugverkehrs zu verringern – nicht aber die des Massentourismus.

# Politisches «Stop and Go»

Der internationale Bahnverkehr der Schweiz steht im Schaulaufen: Politisch wird er zwar als einer der Schlüssel für klimafreundliche Mobilität gepriesen – finanziell bleibt er jedoch ein Sorgenkind. Besonders für Nachtzüge fehlt weiterhin ein solides Bekenntnis der Politik.

Von Andreas Käsermann

Tatsächlich ist die Schweiz mittlerweile gut an das europäische Bahnnetz angebunden. Richtung Italien werden ab dem Fahrplan 2026 zusätzliche Züge zwischen Zürich und Mailand angeboten, bestehende Direktverbindungen werden bis nach Florenz verlängert, und Ferienzüge fahren neu bis an die ligurische Küste und nach Livorno.

Auch Richtung Deutschland und Frankreich ist ein Ausbau vorgesehen: So entstehen zusätzliche Direktverbindun-

gen etwa ab Chur und Brig, und saisonale Züge von Marseille nach Lausanne verkehren länger und häufiger. Derweil prüfen die SBB einen Direktzug nach London, und auch schnelle Tagverbindungen nach Rom und Barcelona stehen aus Perspektive im Raum.

Bund derzeit jedoch nur rund 10 Millionen Franken jährlich in den Haushalt ein. Doch selbst dieser Beitrag ist umstritten und dürfte nicht ausgegeben werden. Das zeigte sich am Beispiel des Nachtzugs von Basel nach Kopenhagen und Malmö, welchen die SBB für dieses Jahr ankündigten. Rund 47 Millionen Franken hat der Bund für die ersten fünf Betriebsjahre bereitstellen wollen. Doch die eidgenössischen Räte haben die nötigen

Kredite gestrichen und die Verbindung noch vor dem Start gebodigt. «Für Investitionen in das Nachtzugangebot ist solcherlei Gift», sagt VCS-Geschäftsführerin Stéphanie Penher. «Bahnbetreiber benötigen Planungssicherheit. Wenn diese fehlt, werden sie kaum Experimente wagen.»

## Das Zeitalter der Sparapostel

Doch die Zeichen stehen auch anderswo nicht gut: Selbst die österreichischen ÖBB, bislang europäische Lokomotive der Nachtzüge, treten bei Letzteren derzeit auf die Bremse. Bereits 2025 wurde der Nightjet zwischen Berlin und Brüssel eingestellt, und auch den Nachtzug nach Paris stoppten die ÖBB – weil französische Fördermittel entfallen.

In Bezug auf die Schweiz appelliert Penher an die Politik: «Der internationale Bahnverkehr – seien es Tages- oder Nachtverbindungen – benötigt endlich ein klares politisches Bekenntnis. Eines, das nicht bei jeder Spardebatte erneut infrage gestellt wird.» Nötig seien stabile, mehrjährige Finanzierungsentscheide, der konsequente Wille zum Ausbau sowie ein Abbau der steuerlichen Ungleichbehandlung von Bahn und Flugzeug: «Nur so wird die Schweiz ihrer Rolle als Bahnland gerecht – und kann ihren Beitrag zu einem klimaverträglichen europäischen Verkehrssystem leisten.» ■

gen etwa ab Chur und Brig, und saisonale Züge von Marseille nach Lausanne verkehren länger und häufiger. Derweil prüfen die SBB einen Direktzug nach London, und auch schnelle Tagverbindungen nach Rom und Barcelona stehen aus Perspektive im Raum.

Parallel dazu setzt der Bund eigentlich verstärkt auf Nachtzüge als gute Alternative zum Fliegen. Jedoch sind diese kostenintensiv und gelten in der Branche als defizitär: Ein Nachtzug hat weniger buchbare Plätze als ein Zug im Tagesbetrieb. Zusätzliches Personal in der Nacht, längere Fahrzeiten sowie Zuschläge für Nachttrassen treiben die Kosten weiter in die Höhe.

## Das Kopenhagen-Malmö-Debakel

Darum sieht das CO<sub>2</sub>-Gesetz eine Anschubfinanzierung für den internationalen Bahnverkehr (und insbesondere für Nachtzüge) von bis zu 30 Millionen Franken pro Jahr vor; effektiv stellt der

Gleichzeitig verschärft die Schweizer Finanzpolitik den Druck weiter: Mit dem Sparprogramm hat das Parlament milliardenschwere Massnahmen beschlossen, die ab dem kommenden Jahr greifen. Mit negativen Folgen für Klimaziele und Verkehrsverlagerung. Zusätzliche Mittel, um das internationale Bahnangebot gezielt zu stärken, sind in Bundesbern derzeit kein Thema.

Besonders stossend: Während die Bahn um jeden Franken ringen muss, profitiert die Luftfahrt weiterhin von erheblichen indirekten Subventionen, kritisiert

## Mehr «Flug statt Zug» als umgekehrt

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS. Mit seinen 1,91 Metern Körpergrösse schätzt er bei Bahnreisen die komfortable Beinfreiheit; für die Kojen von Schlafwagen ist er hingegen etwas gross geraten.

Andreas Käsermann ist Mediensprecher des VCS. Mit seinen 1,91 Metern Körpergrösse schätzt er bei Bahnreisen die komfortable Beinfreiheit; für die Kojen von Schlafwagen ist er hingegen etwas gross geraten.

# Ein teurer Traum

In der griechischen Mythologie fliegt Ikarus zum Himmel empor, bevor er sich die Flügel verbrennt, weil er der Sonne zu nahe kommen will. Jahrtausende später fliegt die Menschheit ohne Probleme, doch die Luftfahrt stösst an eine andere Grenze: das Klima.

Von Yves Chatton

**F**liegen war für die Menschheit sehr lange ein unerreichbarer Traum. Im Mythos, der seinen Namen trägt, schafft Ikarus dieses Kunststück dank Flügeln aus Wachs, die ihm sein Vater konstruiert hatte. Berauscht vom Flug ignoriert er die Warnungen, kommt der Sonne zu nahe und sieht, wie das Wachs schmilzt, bevor er abstürzt. Auch wenn Fliegen heute viel sicherer ist, bleibt der Mythos von Ikarus aktueller denn je.

Seit zwei Jahrzehnten erlebt die Luftfahrt ein rasantes Wachstum, und ihre Emissionen mit ihr. Sie ist heute für fünf Prozent der globalen menschengemachten Klimabelastung verantwortlich. Dieser Anteil mag bescheiden klingen, er verschleiert aber zwei wesentliche Tatsachen. Zum einen gehören die Emissionen der Branche zu den am schnellsten wachsenden. Zum andern sind sie das Werk einer Minderheit: Ein Prozent der Weltbevölkerung ist für die Hälfte der Luftahrtemissionen verantwortlich. In der Schweiz macht der Flugverkehr 27 Prozent der Klimabelastung aus.

## Ein leeres Versprechen

Während die Welt bis spätestens 2050 klimaneutral werden muss, strebt die Luftfahrt in diesem Zeitraum eine Verdoppelung des Verkehrs an. Inkompatible Ziele? Für die Branche nicht, dank den «Sustainable Aviation Fuels», kurz SAF, die sich in zwei Hauptkategorien unterteilen: Biotreibstoffe, die namentlich aus Altölen hergestellt werden, und synthetische Treibstoffe, die aus «grünem» Wasserstoff und abgeschiedenem CO<sub>2</sub> gewonnen werden.

Auch wenn ihre Verfügbarkeit heute sehr gering ist – Biotreibstoffe machen

weniger als ein Prozent des weltweiten Luftfahrttreibstoffes aus, während sich die synthetischen noch in der Pilotphase befinden –, setzt die Branche auf SAF, um ihre Emissionen bis 2050 um zwei Drittel zu senken.

Ein Ziel festzulegen, garantiert weder die Ressourcen noch die Energie, die zu seiner Umsetzung nötig sind. Darauf weist eine aktuelle Studie von The Shift Project und Aéro Décarbo hin. Biotreibstoffe werden sehr begrenzt bleiben, wenn man jede Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion vermeiden will. Zum Beispiel benötigt ein Hin- und Rückflug Paris–Montreal pro Passagier\*in etwa 370 Liter Altöl – die Menge, die in zwei Monaten in einem Fast-Food-Lokal anfällt.

Bei den synthetischen Treibstoffen würde ein Ersatz des heutigen globalen Kerosinverbrauchs das Äquivalent der aktuell weltweiten Produktion erneuerbarer Energien, also fast ein Drittel des weltweit erzeugten Stroms, erfordern. Eine solche Energiemenge aufzubrin-

gen, um die Vielfliegerei einer Minderheit aufrechtzuerhalten, stellt das System unserer kollektiven Prioritäten infrage.

## Den Absturz vermeiden

In der Gegenüberstellung der ehrgeizigsten Prognosen der Luftfahrt- und der Energiebranche kommt die Studie zum Schluss, dass die durchschnittlichen Jahresemissionen der Luftfahrt zwischen 2025 und 2050 um drei Prozent über dem Niveau von 2025 bleiben könnten.

Doch noch ist es möglich, sich die Flügel nicht zu verbrennen: Man muss nur weniger fliegen. Laut der Studie wäre eine Senkung um mindestens 15 Prozent des weltweiten Flugverkehrs – eine Rückkehr auf das Niveau von 2010 – nötig, um mit einem CO<sub>2</sub>-Budget kompatibel zu bleiben, das die Erwärmung auf 1,7°C beschränkt.

Diese moderne Auslegung des Mythos von Ikarus macht nachdenklich. Die planetaren Grenzen anzuerkennen, ist kein Verzicht, sondern eine Notwendigkeit, um die Lebensqualität zukünftiger Generationen nachhaltig zu sichern, zusammen mit der Möglichkeit, gelegentlich und massvoll das Flugzeug zu nehmen. ■

Yves Chatton ist Projektleiter Verkehrspolitik beim VCS Schweiz.

## Jetzt Mobilitätsbon-Initiative unterschreiben

Die Bahn muss heute Abgaben für die Nutzung der Gleise und den Strom bezahlen, während der Flugverkehr von einer Kerosinsteuer und der Mehrwertsteuer befreit ist. Dank dieses Steuergeschenks können Fluggesellschaften Tiefstpreise anbieten, die in keinem Verhältnis zu den realen Kosten einer Flugreise stehen. Die Initiative «Für einen starken öffentlichen Verkehr und faire Flugpreise» will deshalb eine Abgabe auf Flugtickets einführen. Ein Teil der Einnahmen würde zur Senkung der verkehrsbedingten Emissionen – namentlich durch den Ausbau des internationalen Bahnverkehrs – eingesetzt, der andere Teil würde in Form von Mobilitätsbons an die Bevölkerung rückvergütet.

Diesem Magazin liegt ein Unterschriftensammelbogen bei – jetzt unterschreiben und zurückschicken. Vielen Dank für Ihr Engagement!



Mehr Infos unter [www.verkehrclub.ch/mobilitaetsbon-initiative](http://www.verkehrclub.ch/mobilitaetsbon-initiative)

# So reisen Sie entspannt durch Europa

Ob Amsterdam, Paris oder Wien: Eine Städtereise wird besonders angenehm, wenn Anreise, Unterwegssein vor Ort und Absicherung ineinandergreifen. Als VCS-Mitglied sparen Sie dabei oft mehr, als Ihre Mitgliedschaft pro Jahr kostet. Von Marco Maurer

## BERN-AMSTERDAM

Seit 2022 bieten die SBB einen Nachtzug zwischen der Schweiz und Amsterdam an. European Sleeper kündigt ab Juni 2026 eine neue Direktverbindung ab Bern an. Die Strecke führt von Mailand nach Amsterdam sowie nach Brüssel, mit drei Verbindungen pro Woche in beide Richtungen.

**E**ine entspannte Reise beginnt unterwegs: Der Zug bringt Reisende stressfrei ins Zentrum europäischer Städte. In Kombination mit einem passenden Hotel wird daraus ein unkompliziertes Gesamtpaket. Ein verlängertes Wochenende – etwa in Amsterdam – mit drei Übernachtungen im guten Mittelklassehotel und Zugreise kostet für zwei Erwachsene schnell einmal 1000 Franken. VCS-Mitglieder profitieren bei railtour – unserem Partner für Städtereisen mit dem Zug – von 10 Prozent Rabatt. Damit ist der Jahresbeitrag für eine Familienmitgliedschaft gedeckt – und umweltfreundliches Reisen wird auch finanziell attraktiv.

### Hilfe im Notfall inklusive

Selbst bei guter Planung kann während einer Reise Unerwartetes passieren. Der

VCS Schutzbrief bietet europaweit Unterstützung – etwa bei Pannen, Krankheit oder Reiseabbruch. Für Einzelpersonen ab 92 Franken und für Familien ab 129 Franken pro Jahr. Oft genügt die Europa-Deckung, es ist aber eine weltweite Variante erhältlich. Im Notfall wird Hilfe organisiert, Mehrkosten werden übernommen und die Weiter- oder Rückreise geregelt. Angeboten wird der VCS Schutzbrief in Zusammenarbeit mit der Europäischen Reiseversicherung ERV.

### Ein Mietauto für Ausflüge?

Städte lassen sich gut zu Fuss, mit dem Velo oder dem öffentlichen Verkehr erkunden. Für Ausflüge ans Meer oder in die Berge schafft ein Mietauto zusätzlichen Komfort. VCS-Mitglieder profitieren beim Mietwagenanbieter Europcar

von mindestens 15 Prozent Rabatt: Ein einfaches Fahrzeug – vorzugsweise mit Elektroantrieb – kostet für drei Tage statt rund 200 also nur etwa 170 Franken.

Die Partnerschaften mit railtour, Europcar und der ERV stehen für einen gemeinsamen Ansatz: Reisen soll einfach, verlässlich und möglichst ressourcenschonend sein. Der VCS bündelt diese Angebote gezielt für seine Mitglieder – nicht nur, um Vorteile zu bieten, sondern um umweltfreundliches Reisen konkret erlebbar zu machen. Wer Zug, Mietauto vor Ort und passende Versicherung kombiniert, reduziert den ökologischen Fussabdruck – und entdeckt Europa ganz entspannt. ■

Marco Maurer ist Projektleiter Marketing beim VCS Schweiz.

## Drei unserer exklusiven Mitgliedervorteile auf einen Blick

### Zug + Hotel mit railtour

10 Prozent Rabatt  
[verkehrsclub.ch/reisen](http://verkehrsclub.ch/reisen)

### VCS Schutzbrief

Einzelperson: ab Fr. 92.–/Jahr  
Familie: ab Fr. 129.–/Jahr  
[verkehrsclub.ch/schutzbrief](http://verkehrsclub.ch/schutzbrief)

### Mietauto bei Europcar

Mindestens 15 Prozent Rabatt  
[verkehrsclub.ch/europcar](http://verkehrsclub.ch/europcar)



Mehr Angebote finden Sie unter  
[www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebote](http://www.verkehrsclub.ch/mitgliederangebote)

## Member get Member

Empfehlen Sie die VCS-Mitgliedschaft weiter, damit auch Ihr Umfeld profitieren kann: Für jedes erfolgreich gewonnene Neumitglied erhalten Sie einen SBB-Gutschein im Wert von Fr. 20.–.

Gleichzeitig geniessen diese Neumitglieder 50 Prozent Rabatt auf die Mitgliedschaft im ersten Jahr.

Jetzt schnell und einfach das Formular online ausfüllen unter [www.verkehrsclub.ch/vcs-empfehlen](http://www.verkehrsclub.ch/vcs-empfehlen)



# Die Züge, die uns verbinden

Von Camille Marion

**I**n der Schweiz in den Zug steigen und in Mailand, Wien oder Paris aussteigen, ohne den Platz zu wechseln: Ein fast schon banales Erlebnis, das aber viel darüber aussagt, wie sich Europa entwickelt hat. Die Eisenbahn verbindet nicht nur Städte, sie schafft eine Verbundenheit, in der Grenzen kaum mehr wahrnehmbar sind.

Politische Spannungen und die Klimakrise stellen Europa vor Herausforderungen. Die Bahn kann zu einem zentralen Mittel werden, um Regionen zu verbinden und den Zusammenhalt zu stärken. Und nicht zuletzt kann sie eine glaubwürdige Alternative zum Flugzeug bieten.

Seit ihren Anfängen begleitet die Bahn die grossen Umwälzungen des Kontinents. Sie hat die Industrialisierung gebracht, Länder strukturiert, Konflikte mitgemacht. Nach der Blütezeit bis in die erste Hälfte des 20. Jahrhunderts musste sie sich der Konkurrenz von Auto und Flugzeug stellen. Die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, die der heutigen EU vorausging, legte ab den 70er-Jahren den

Grundstein für eine neue Vision: einen einzigen Eisenbahnraum. Bis dahin war die Entwicklung der Bahn wegen der hohen Investitionen oft Sache der einzelnen Staaten. Das Netz wurde innerhalb der Landesgrenzen gebaut, mit unterschiedlichen Vorschriften, Infrastrukturen und Materialien. In den 90er-Jahren gab es erste europäische Richtlinien, um die Systeme zu harmonisieren und ihre Weiterentwicklung auf internationaler Ebene anzudeuten. Dieser Anspruch blieb, verstärkt durch die Klimakrise, die einen Verkehr ohne Benzin und Diesel dringend nötig macht.

che grosse Bahnprojekte entstanden, die zu einer neuen Dynamik zwischen den Ländern führten. Eines der stärksten Symbole dieses «neuen Eisenbahn-Europas» ist der Tunnel unter dem Ärmelkanal. Er steht sinnbildlich für den Ehrgeiz und die Widersprüche des internationalen Bahnverkehrs.

**Seit ihren Anfängen begleitet die Bahn die grossen Umwälzungen des Kontinents. Sie hat die Industrialisierung gebracht, Länder strukturiert, Konflikte mitgemacht.**

Grundstein für eine neue Vision: einen einzigen Eisenbahnraum.

Bis dahin war die Entwicklung der Bahn wegen der hohen Investitionen oft Sache der einzelnen Staaten. Das Netz wurde innerhalb der Landesgrenzen gebaut, mit unterschiedlichen Vorschriften, Infrastrukturen und Materialien. In den 90er-Jahren gab es erste europäische Richtlinien, um die Systeme zu harmonisieren und ihre Weiterentwicklung auf internationaler Ebene anzudeuten. Dieser Anspruch blieb, verstärkt durch die Klimakrise, die einen Verkehr ohne Benzin und Diesel dringend nötig macht.

Nach zwei Jahrzehnten Planen und Zögern wurde der 50 Kilometer lange Tunnel 1994 eingeweiht. Unter dem Meer hindurch verbindet er erstmals Grossbritannien lückenlos mit dem europäischen Festland. Damit wird der Zug zur zuverlässigen Alternative zur Überfahrt auf dem Meer und generell zur Dominanz der Strasse. Der Eurotunnel wurde gegenüber Autobahnprojekten bevorzugt, ohne öffentliche Gelder finanziert und von einer einmaligen französisch-englischen Zusammenarbeit getragen. Er stellte einen Wendepunkt dar: die Rückkehr der Eisenbahn ins Zentrum der grossen europäischen Projekte.

Nach der Überwindung der Brexit-Turbulenzen und wirtschaftlichen Herausforderungen steht der Eurotunnel vor einem neuen Kapitel: Das Monopol des Eisenbahnbetreibers Eurostar könnte 2030 mit dem Eintritt von Betreibern wie Virgin oder Trenitalia enden. Neben London, Paris, Brüssel und Amsterdam, die bereits von Eurostar bedient werden,

## HAMBURG–KOPENHAGEN

Dereinst wird ein neuer Tunnel die Fahrtzeit zwischen Hamburg und Kopenhagen um die Hälfte verkürzen. Das macht auch die Reise ab der Schweiz in die dänische Hauptstadt schneller.

## Nach England im Zug

In den letzten Jahrzehnten sind in Europa zahlrei-

**WARSCHAU–TALLINN**

Rail Baltica wird die Hauptstädte der baltischen Staaten direkt mit der polnischen Hauptstadt Warschau verbinden. Damit rücken Vilnius, Riga und Tallinn näher an Europa heran. Langfristig soll zudem ein Tunnel Helsinki mit Tallinn verbinden.

könnte diese Konkurrenz neue Direktverbindungen nach Deutschland und der Schweiz in einem noch vom Flugzeug beherrschten Markt ermöglichen.

**Skandinavien ganz nah**

Tunnels verkürzen die Fahrzeit und erleichtern das Befahren bestimmter Stre-

cken. Verschieben wir unseren Fokus auf der Landkarte, um einen anderen Meeresarm mit einem ehrgeizigen Bahnprojekt zu erkunden. Der Fehmarnbelt trennt die deutsche Insel Fehmarn von der dänischen Insel Lolland. Trotz ihrer geringen Breite behindert diese Meerenge einen reibungslosen Austausch zwischen Skandinavien und dem übrigen Europa. Lange Zeit wurden die Züge für die Überfahrt auf eine Fähre verladen, doch diese (durchaus geniale) Lösung war stark von den Launen des Wetters abhängig. Seit 2019 umfahren deshalb die Züge die Meerenge und machen einen Umweg von über 150 Kilometern. Deshalb dauert die Reise von Hamburg nach Kopenhagen fast fünf Stunden – obwohl

die beiden Städte weniger als 300 Kilometer Luftlinie voneinander entfernt sind.

Ein von Dänemark initiiertes und finanziertes Projekt eines 18 Kilometer langen Tunnels wird demnächst die Durchquerung der Meerenge in nur sieben Minuten ermöglichen. Der Fehmarnbelt-Tunnel wird so die Verbindung Skandi-

**West- und Osteuropa verbinden**

In einem anderen Korridor des europäischen Netzes herrscht seit mehreren Jahren reger Baubetrieb: Das Projekt Rail Baltica soll Finnland, die baltischen Staaten und Polen verbinden und so die Verbindungen zwischen West- und Osteuropa verbessern. Zwischen Warschau und Tallinn werden fast 1000 Kilometer Schienen verbaut, um bis 2030 die beiden Hauptstädte zu verbinden. Von Estland aus wird dann der Finnische Meerbusen überwunden, zuerst mittels Fähre, später mit dem Bau eines riesigen Tunnels unter dem Meer hindurch.

Mit Rail Baltica können die Reisezeiten verkürzt und Strecken bedient werden, die das regionale Bahnnetz aktuell nicht abdeckt. Das primär von der Europäischen Union finanzierte Projekt kommt seit über 20 Jahren nicht recht vom Fleck. Drei Länder, verschiedene Interessen, Verzögerungen, Kritik an den Kosten: Eine gemeinsame Infrastruktur in dieser Grössenordnung aufzubauen, ist alles andere als einfach. Symbolisch für die Herausforderung: In den baltischen Staaten fahren die Züge heute auf einer Spurbreite von 1520 Millimetern, ein Erbe der UdSSR. Mit Rail Baltica erhalten Litauen, Lettland und Estland ein Bahnnetz mit sogenannter Normalspur, womit sie dem grossen Nachbarn Russland den Rücken kehren.

Von London über Kopenhagen bis Helsinki wird eines deutlich: Die Eisenbahn ist weit mehr als nur eine Infrastruktur. Sie ist Ausdruck der europäischen Ambitionen und möglichen Solidaritäten. In einer Zeit, in der die Verkehrsbranche in der Pflicht steht, ihre Umweltbelastung drastisch zu reduzieren, muss der Ausbau der internationalen Bahnverbindungen Priorität einer zukunftsgerichteten Verkehrspolitik sein. ■

**Die Eisenbahn ist weit mehr als nur eine Infrastruktur.**

navien–Mittelmeer, einen der Korridore des transeuropäischen Verkehrsnetzes, kürzer machen. Das Werk, das die Reisezeit zwischen Hamburg und Kopenhagen auf zweieinhalb Stunden halbiert, eröffnet neue touristische, aber auch berufliche Möglichkeiten: Die Strecke kann hin und zurück in einem Tag bewältigt werden.

Zu bemerken ist allerdings, dass der Bau des Fehmarnbelt-Tunnels wegen seiner Auswirkungen auf das Ökosystem in diesem Schutzgebiet der Ostsee zu Diskussionen führt. Auch bleibt sein Nutzen für die Verkehrswende begrenzt: Der Tunnel ist sowohl für den Bahn- als auch für den Strassenverkehr vorgesehen, mit dem Bau einer zweispurigen Autobahn in beide Richtungen.

**Die Schweiz auf dem Abstellgleis?**

Ende 2025 publizierte die Europäische Union ihren neuen Aktionsplan für den Hochgeschwindigkeits-Bahnverkehr. Das Ziel ist klar: Die Bahn soll schneller, einfacher und zugänglicher werden.

Auf der Karte der grossen europäischen Bahnausbau-Projekte sieht man mit Freude neue geplante Verbindungen – zum Beispiel von Paris nach Madrid und Lissabon –, vor allem aber stellt man fest, dass die Strecken die Schweiz umfahren. Gegenüber SRF bekräftigten die SBB, dass sie gute Kontakte zur EU pflegen und die Schweizer Interessen wahren. Unser Eisenbahnnetz gehört zu den leistungsfähigsten des Kontinents, was erklären könnte, dass die Schweiz nicht stärker in die jüngsten Überlegungen involviert ist. Wie auch immer, die von der EU geplanten Investitionen in die Bahninfrastruktur sind ein gutes Signal für eine Zukunft nach dem Motto «Zug statt Flug».

**BERN–ELBA**

Ist für die vierköpfige Familie nicht vielleicht doch das Flugzeug umweltfreundlicher als der Zug oder das Auto? Mitnichten, wie der Umweltrechner Verkehr zeigt und für dieses Szenario das Elektroauto empfiehlt.

# Der Zug ist nie falsch

Welches Verkehrsmittel ist bei Reisen in Europa am umweltfreundlichsten? Wir haben drei beliebte Ziele unter die Lupe genommen. Das Flugzeug ist in jedem Fall die schlechteste Wahl.

Von Nelly Jaggi

**D**ieselszüge, Kohlestrom fürs E-Auto – und Fähren haben sowieso nicht den besten Ruf. Wäre also das Flugzeug für die Herbstferien auf Elba nicht am umweltfreundlichsten? Der Umweltrechner Verkehr von Energie Schweiz beantwortet diese Frage schnell und einfach.

Nachgerechnet für verschiedene Szenarien und Destinationen (vgl. Grafik) wird deutlich, dass der Zug fast immer am besten abschneidet – auch in Ländern, die keinen oder kaum erneuerba-

ren Strom für ihre Eisenbahnen nutzen. Für alle, die nicht allein, sondern als Familie oder mit Freunden unterwegs sind, kann auch das Elektroauto eine gute Lösung sein. Sehr deutlich hingegen ist, dass das Flugzeug aus Umweltsicht immer die schlechteste Wahl ist – mit grossem Abstand, egal, ob nach Elba, London oder Barcelona.

Wer Zahlen mag, kann auf dem Online-Rechner über 200 Verkehrsmittel und deren unterschiedliche Emissionen

vergleichen. Jedes Verkehrsmittel lässt sich individuell anpassen, für den Vergleich können verschiedene Indikatoren (Treibhausgas-Emissionen, Primärenergie oder Umweltbelastungspunkte) gewählt werden. Und alle, denen das zu umständlich ist, machen nichts falsch, wenn sie sich für die nächste Reise einfach in den Zug setzen. Die Emissionen der Fähre von Piombino nach Portoferraio auf Elba sind übrigens im Vergleich zu den Emissionen der anderen Reise Strecken vernachlässigbar. ■

## Bern–Elba, 4 Personen, CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person



Fakt: Würde eine Person alleine reisen, würde der Zug am besten abschneiden.

## Zürich–London, 2 Personen, CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person



Fakt: Mit dem Zug dauert die Reise 8,5 Stunden. Mit Anreise an den Flughafen und Transfer ins Zentrum von London dauert auch der Flug einen halben Tag.

## Basel–Barcelona, 6 Personen, CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Person



Fakt: Warum nicht den Nachtbus Twiliner ab Zürich testen, dann fallen die Kosten für zwei Übernachtungen vor Ort weg.

Alle Daten: [www.umweltrechner-verkehr.ch](http://www.umweltrechner-verkehr.ch)

Mehr Infos und eigene Berechnungen unter [www.umweltrechner-verkehr.ch](http://www.umweltrechner-verkehr.ch)

# Gut vorbereitet auf die Reise

Europa mit dem Zug wirkt auf einige wie ein herausforderndes Abenteuer. Reise-Aficionados halten allerlei Ideen und Vorschläge bereit – eine Auswahl inspirierender Plattformen.

Von Nelly Jaggi und Camille Marion



## The Man in Seat 61

Mit seiner Website «The Man in Seat 61» unterstützt Mark Smith Reisende dabei, mit Zug und/oder Fähre europäische Ziele zu erreichen. Er beschreibt und dokumentiert Lieblingsstrecken, Fahrpläne, Tarife und Ticketkauf.

**«Zugreisen quer durch Europa zu buchen, fiel mir zwar sehr leicht, aber im Vertrieb – ob in der Reiseindustrie oder bei den Bahngesellschaften selbst – fand sich kaum jemand, der in der Lage war zu erklären, wie man am besten vorgeht. Meine Website ist für alle gedacht, unabhängig von Alter und Herkunft, ob mit kleinem Budget oder auf der Suche nach Komfort.»**

[www.seat61.com](http://www.seat61.com)



## Nightride

Nightride ist die erste Suchmaschine für Nachtzüge und Nachtbusse in Europa – mit einem Klick können hunderte von Verbindungen recherchiert und Preise verglichen werden. Die Nutzer\*innen werden zu den passenden Zug- und Busbetreibern weitergeleitet – wie das beispielsweise Google Flights für Flüge macht.

**«Unsere Vision ist ein Europa, in dem die nachhaltige Alternative einfacher zugänglich ist als ein Flug. Europa verfügt heute schon über ein grosses Netz an Nachtzügen und -bussen, doch deren Buchung erweist sich in der Praxis als aufwendig und kompliziert. Unser Ziel ist, der Gesellschaft diese Hürde wegzunehmen.»**

[www.nightride.com](http://www.nightride.com)



## Terran

Für Marco und Simon, Gründungsmitglieder, steht die Wortkreation «terran» für das Reisen ohne Flugzeug und einen geerdeten Lebensstil. Entstanden 2019 in Deutschland, will Terran Menschen inspirieren, befähigen und aktivieren.

**«Wir möchten eine möglichst breite und diverse Gruppe ansprechen, die Lust auf «terrane» Erholung und Erlebnisse hat und nebenbei durch das Vermeiden von Flugreisen zum Erhalt unserer Lebensgrundlage beiträgt. Wir bieten unseren Mitglieder und weiteren Interessierten eine Plattform, um sich über die schönen, aber auch anspruchsvollen Aspekte des «terrane» Reisens auszutauschen.»**

[www.terran.eco](http://www.terran.eco)



## Isochrone

Ingenieur Aubry Cholleton hat die Plattform «Isochrone» in seiner Freizeit entwickelt. Das interaktive Karten-Tool visualisiert, welche Orte in der Schweiz mit dem ÖV von einem bestimmten Abfahrtsort aus innerhalb einer gegebenen Zeit erreichbar sind.

**«Entstanden ist «Isochrone» aufgrund einer simplen Feststellung: Mit den bestehenden Tools findet man problemlos den Weg von A nach B, aber wenn man Neues entdecken oder mehr über Erreichbarkeit einer Region mit dem ÖV wissen will, funktionieren sie nicht besonders gut. Mittelfristig würde ich gerne Ausflugsziele integrieren – mit Wandervorschlägen, Wintersportmöglichkeiten oder Sehenswürdigkeiten – und das Konzept auf andere Länder ausweiten.»**

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



## SimpleTrain

Einst hatte Marius Portmann seinem Umfeld über Facebook und dank seines grossen Wissens günstige Zugtickets besorgt. Heute ermöglicht er mit der ausgeklügelten Plattform SimpleTrain und mithilfe von Buchungsexpert\*innen Reisen an jeden Bahnhof in Europa.

**«Bei SimpleTrain träumen wir von einer nachhaltigen Welt, in der umweltbewusstes Reisen mit dem Zug einfach zugänglich ist. Egal, ob Einzelreisende, Schulgruppen oder Personen mit Mobilitätseinschränkung – wir finden das passende Zugticket.»**

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



## Youth Alpine Interrail (YOALIN)

YOALIN wurde 2018 von der Internationalen Alpenschutzkommission CIPRA lanciert und ermöglicht jährlich 100 bis 150 Jugendlichen, mit einem kostenlosen Interrail-Pass die Alpen zu bereisen. Caroline Begle (links) ist verantwortlich für die Kommunikation.

**«YOALIN zeigt, wie wichtig die Rolle junger Menschen für ein verändertes Verkehrsverhalten ist. Die seit der Lancierung fast 900 Teilnehmer\*innen bilden ein engagiertes Netzwerk.»** [www.yoalin.org](http://www.yoalin.org)



## Fairtiq

Fairtiq wurde 2016 vom heutigen Co-CEO Gian-Mattia Schucan mit der Vision gegründet, den ÖV-Zugang radikal zu vereinfachen und damit attraktiver zu machen. Heute ist Fairtiq in zahlreichen europäischen Ländern verfügbar.

**«Wir richten uns an alle, die unkompliziert und spontan mit dem ÖV reisen möchten – vom täglichen Pendeln bis zur Freizeit- und Ferienreise durch Europa. So ist man flexibel und immer zum richtigen Preis unterwegs – ohne sich mit komplexen Tarifsystemen auseinandersetzen zu müssen.»**

[www.fairtiq.org](http://www.fairtiq.org)

## Schnupper-Halbtax für zwei Monate

Fahren Sie zwei Monate lang mit dem Schnupper-Halbtax zum Preis von Fr. 33.– durch die Schweiz. Bei einer nahtlosen Umwandlung in ein reguläres Halbtax-Abonnement werden Ihnen die Fr. 33.– angerechnet.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist mittels Gutschein bis am 10. Juli 2026 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs.

### Profitieren:

Den Gutschein und weitere Informationen finden Sie unter: [www.verkehrclub.ch/halbtax](http://www.verkehrclub.ch/halbtax)



© SBB



© 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 Velospot zum Spezialpreis von nur Fr. 49.50 pro Jahr und Abonnement ab.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

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

### Profitieren:

Direkt profitieren auf: [www.publibike.ch](http://www.publibike.ch) mit dem Promo-Code: 32LLBH63VV

## Passion für hochwertige Bioweine



© zVg

In der Selektion von amiata finden Sie Wein-Raritäten, die nur in kleinen Mengen verfügbar sind. Sie stammen von kleinen bis mittelgrossen Familienbetrieben und sind alle biologisch zertifiziert. Nebst erstklassigem Genuss achten die Winzerinnen und Winzer von amiata auf eine möglichst hohe Biodiversität, faire Preise und gute Partnerschaften – eine perfekte Verbindung von hoher Qualität und Respekt.

### + Das Plus für VCS-Mitglieder:

Probierpaket mit drei Mal zwei hochwertigen Bio-Rotweinen zum Preis von nur Fr. 95.– statt Fr. 124.60 (inkl. Porto Fr. 9.80)

### Profitieren:

mit der Antwortkarte auf der 2. Umschlagseite oder unter [www.amiata.ch/vcs](http://www.amiata.ch/vcs). Angebot gültig bis am 31. Juli 2026, solange Vorrat.

Rechts aussen das Schulhaus, links das zum Wohnhaus gewordene ehemalige Gasthaus Roter Apfel in Sonnenberg.

© VCS Thurgau



## Antrag auf Temporeduzierung genehmigt

An der Kantonsstrasse Amriswil-Kesswil liegt der Weiler Sonnenberg. Etwas versetzt neben einem ehemaligen Bauernhaus befindet sich dort das Schulzentrum mit Kindergarten und Primarschulclassen der mehrteiligen Gemeinde Hefenhofen. Um zu diesem zu gelangen, muss mehr als die Hälfte der Kinder die Kantonsstrasse auf einem Fussgängerstreifen überqueren.

Früher war die Geschwindigkeit in Sonnenberg auf 50 km/h limitiert, seit einigen Jahren jedoch gilt Tempo 60, da nur wenige Wohnhäuser direkt an der Strasse stehen. Konsequenz: erhöhte Unfallgefahr beim Fussgängerstreifen und bei der nahen

Strassenkreuzung. Bei Tempo 60 beträgt der Anhalteweg von Motorfahrzeugen 54 Meter, auf nasser Fahrbahn sogar 70 Meter. Kinder können das nicht abschätzen und sind überfordert.

In einem Brief an das Tiefbauamt des Kantons stellten wir den Antrag, aus Sicherheits- und Lärmschutzgründen in Sonnenberg wieder Tempo 50 einzuführen. Ende Februar nun wurde diesem stattgegeben. Noch viel besser für unsere Kinder wäre es allerdings, rund um alle Schulhäuser und auf viel begangenen Schulwegen das Tempo auf 30 km/h zu limitieren.

Peter Wildberger

## Tempo 30 steht auf der Kippe



Der Abstimmungssonntag vom 8. März 2026 war ein rabenschwarzer Tag für die St.Galler Verkehrspolitik: Ja zur Megastrasse zum See, Ja zum Projekt

Wil-West... Beide Projekte werden mehr Auto- und Lkw-Verkehr, Kulturlandverlust, mehr Lärm und Feinstaub sowie langjährige Baustellen zur Folge haben.

Und nun auch noch dies: Der St.Galler Kantonsrat will in der Junisession ein neues Strassengesetz verabschieden, das den Gemeinden sämtliche verkehrspolitischen Kompetenzen entzieht. Die Einführung von Tempo 30 auf Gemeindestrassen soll

erschwert, teilweise gar verboten werden.

### Gemeindeautonomie ade?

Bisher war klar: Die Gemeindestrassen gehören den Gemeinden. Sie kennen ihre Quartiere am besten und wissen, welche Kreuzungen zu gefährlich, welche Strassen zu laut sind. Aus diesem Grund bestimmen sie heute selbst über Verkehrs-

ordnungen und Signalisationen. Diese Praxis hat sich bewährt.

Unterstützen Sie die Petition, mit der wir den St.Galler Kantonsrat aufrufen, vom geplanten Angriff auf die Gemeindeautonomie abzusehen.

Andi Giger



**Petition unterschreiben:  
Strassengesetz stoppen  
www.vcs-sgap.ch**

St. Gallen/Appenzell



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

### Die VCS-Sektionen

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

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

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

**FR:** [www.vcs-fr.ch](http://www.vcs-fr.ch)  
Tel. 079 559 10 40

**GL:** [www.vcs-gl.ch](http://www.vcs-gl.ch)  
Tel. 076 394 10 49

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

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

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

**SG/AI/AR:** [www.vcs-sgap.ch](http://www.vcs-sgap.ch)  
Tel. 078 447 47 03

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

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

**SZ:** [www.vcs-sz.ch](http://www.vcs-sz.ch)  
Tel. 076 570 48 59

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

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

**VS:** [www.vcs-vs.ch](http://www.vcs-vs.ch)  
Tel. 079 353 01 19

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

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

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



## Kann Birsfelden endlich aufatmen?

**Mehr Platz, mehr Sicherheit, mehr Grün: Am 14. Juni 2026 entscheiden die Baselbieter Stimmberechtigten, ob Birsfeldens Ortsdurchfahrt neu gestaltet werden kann – mit Signalwirkung für den ganzen Kanton.**

Seit 2019, als der Kanton die Planung aufnahm, konnten zwar schon diverse Verbesserungen realisiert werden, z. B. in Form durchgehender Velostreifen. Nun aber geht es um den grossen Wurf, mit dem Birsfeldens Hauptachse ein neues Gesicht erhält.

Komplexe Projekte wie dieses sind eine gewaltige Herausforderung, müssen sie doch verschiedenste Ansprüche berücksichtigen. In diesem Fall ist ein Projekt gelungen, das den Fokus auf die Aufenthaltsqualität, die Sicherheit und umweltfreundliche Mobilität richtet.

Für den Kanton Basel-Landschaft ist die Neue Ortsdurch-

fahrt Birsfelden (Haupt- und Rheinfelderstrasse) umso mehr ein wichtiger Schritt, als sie als Vorbild für kommende Neugestaltungen dienen soll: Die Strasse wird nicht mehr nur als Fahrbahn für Autos, sondern als Gesamtraum zwischen den angrenzenden Häusern verstanden. Diese und die Bedürfnisse der lokalen Bevölkerung werden endlich in die Betrachtung mit einbezogen, und Bäume bilden ein wichtiges Element.

Der VCS sagt dazu ganz klar Ja. Bei einem Nein müssten die Tramgleise und Leitungen trotzdem ersetzt werden, während die Strasse für weitere Jahrzehnte

## VCS beider Basel UNTERWEGS

Das neue Format «VCS beider Basel UNTERWEGS» ermöglicht VCS-Mitgliedern Einblicke in für die lokale und nationale Mobilität relevante Organisationen und Orte. Den Auftakt machte am 18. März 2026 der Besuch in der SBB-Serviceanlage in Basel – einer von 13 Standorten, an welchen landesweit täglich insgesamt 700 Züge unterhalten werden.

Der VCS ermöglicht spannende Blicke hinter die Kulissen.



© Martina Senn, VCS BLBS

Nebst einer packenden Führung durch die Anlage mit dem Co-Leitungsteam orientierten uns Marko Kern (Leiter des Projekts Basel SBB West) und Marco Galli (Koordinator Bahnknoten Basel, Kanton BS) über die Neugestaltung der Margarethenbrücke samt Perronzugang Bahnhof SBB.

Nun steht bereits der nächste Anlass bevor. Am 17. Juni öffnet uns die BLT Baselland Transport AG ihre Tore zum Tram- und Bus-Depot, stellt uns ihre Mobilitätspalette vor und informiert zum anstehenden Tramnetzausbau inklusive des neuen S-Trams 17, das dem Leimental eine noch schnellere Verbindung zum SBB-Bahnhof in Basel bringen wird. Auf unserer Website – vcs-blbs.ch – finden Sie alle Angaben (für September steht die SBB-Betriebszentrale in Olten auf dem Plan) sowie den Link zur Anmeldung.

Martina Senn, Mitarbeiterin Verkehrspolitik

Basel-Stadt/Baselland



bliebe, wie sie ist. Deshalb: Verpassen wir diese Chance nicht, unterstützen wir am 14. Juni die Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden.

Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel, Gemeinderat Birsfelden

Mehr dazu unter: [ortsdurchfahrt-ja.ch](https://ortsdurchfahrt-ja.ch)

Aus der heutigen tristen Strassenschlucht (oben) soll, wie die Visualisierung zeigt, menschenfreundlicher öffentlicher Raum werden.



© Kanton Basel-Landschaft



## Voller Lust auf Mobilität mit Zukunft

An der Mitgliederversammlung des VCS beider Basel am 20. April im frisch renovierten Quartierzentrum Oekolampad blickten wir auf ein ereignisreiches 2025 zurück: namentlich auf die Aktion Schulstrasse, die S33-Premierenfahrt und das Velokino, das wir seit letztem Sommer besitzen und schon erfolgreich einsetzen konnten.

Nathalie Martin trat nach acht Jahren im Vorstand zurück, um sich verstärkt ihren vielen wei-

teren Engagements widmen zu können. Zu den wiedergewählten bisherigen Vorstandsmitgliedern kommt neu Hans Peter Grimm, Co-Leiter der Sachgruppe Verkehr der Grünen BS, hinzu.

Wir freuen uns sehr, die Sektion im Co-Präsidium ein weiteres Jahr leiten zu dürfen – danke für die Unterstützung und das Vertrauen. Mit dem Einsatz für sichere Schulwege, den Ausbau des Bahnknotens Basel und mit wohl noch drei Abstimmungen zu re-

gionalen Verkehrsthemen haben wir 2026 einiges vor uns!

Mehr aktive Mobilität, mehr öffentlicher Verkehr, mehr Le-

bensqualität: An der anschließenden öffentlichen Veranstaltung unter dem Titel «Lust auf Mobilität mit Zukunft» zeigten

Fabienne Perret von EBP und Raphael Fuhrer, Verkehrsplaner und unser Vertreter im VCS-Zentralvorstand, spannende Zusammen-

hänge bei der Förderung der umweltfreundlichen Mobilität in der Region Basel auf.

Hannes Hui & Simone Meier, Co-Präsidium

## Weihen wir ihn würdig ein!

Am Samstag, 30. Mai 2026, von 11 bis 15 Uhr geht in Oberdorf die Feier zur Einweihung des Weissensteintunnels über die Bühne. Wir heissen unsere Mitglieder dazu herzlich willkommen.

Die reguläre Wiederinbetriebnahme folgt am 6. Juni. Zur Fahrt durch den sanierten Tunnel können wir aber schon am 30. Mai einladen. Zusammen mit früheren Mitkämpferinnen und Mitkämpfern, Bahnbegeisterten und VCS-Mitgliedern stossen wir am VCS-Stand auf den Kampf gegen die Stilllegung der Strecke an. Bitte melden Sie sich an, damit wir logistisch gut vorbereitet sind.

Fast zwölf Jahre nach der Einreichung unserer Petition mit 17000 Unterschriften (s. Bild) ist deutlicher denn je, wie unverzichtbar diese Bahnverbindung, diese Lebensader für das Thal und die Région du Grand Val ist. Das Thal war während der Sanierung vom Kanton abgetrennt, der Zeitbedarf für Reisen mit dem ÖV zum Beispiel in die Hauptstadt deutlich grösser.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin



4. Dezember 2014: Die VCS-Sektionen Solothurn, Jura, beider Basel und Bern überreichen in der Bundesstadt die Petition «Hände weg von der Solothurn-Moutier-Bahn!».

Solothurn



## Rege Diskussion an der MV 2026

Am 26. März fand die Mitgliederversammlung der VCS-Sektion Solothurn in der Jugendherberge Solothurn statt. Nach dem statutarischen Teil mit Rechenschaftsberichten zum vergangenen Jahr, den Wahlen sowie dem Ausblick aufs 2026 (Budget, Jahresprogramm) erhielten die rund 20 Anwesenden einen tiefen Einblick in die Arbeit der Abteilung Schulwegsicherheit des VCS Schweiz.

Die Präsentation durch Projektleiter Martin Baumgart regte zur Diskussion über Stolpersteine auf dem Weg zu sicheren Schulwegen an: Wie Elterntaxi-Kolonnen entgegnetreten? Was

geschieht, wenn eine Schulweganalyse Schwachstellen zutage fördert und danach nichts geschieht – oder sich gar ein Unfall ereignet? Martin Baumgart empfahl, mit Verkehrssicherheits-Beauftragten in Polizeikorps oder der bfu zusammenzuspannen.

Fazit des Abends: Es gilt, für eine ganzheitliche Sicht vorab die der Schulkinder einzubeziehen und alle Register zu ziehen, um wirkliche Verbesserungen zu erreichen. Es braucht weit mehr als die Feigenblatt-Aktionen der Autoverbände.

Daniel Oester, Vorstandsmitglied



## VCS-Petition «Sichere Schulwege in Walterswil – JETZT!»

Walterswil gehört zur Kreisschule Safenwil-Walterswil. Täglich befördern Schulbusse rund 100 Kindergarten- und Primarschulkinder zum Schulhaus Rothacker. Freiwillige Lotsen aus dem Dorf müssen bei der Überquerung der stark befahrenen Kantonsstrasse behilflich sein.

Die Bittschrift fordert das Amt für Verkehr und Tiefbau (AVT) dazu auf, die Ortsdurchfahrt Walterswil-Rothacker nachhaltig sicherer zu gestalten. Eine zentrale Herausforderung ist dabei, dass die Autos am dümmsten Ort beschleunigen: Die Tempo-30-Strecke endet genau dort, wo die Schulkinder die Strasse queren müssen... Im März wurden vor allem in Walterswil Unterschriften gesammelt. Mehr dazu und zur Einreichung der Petition in der nächsten Magazinausgabe.

Christof Schauwecker, Präsident

## Velobörse Grenchen

«Es ist gut gelaufen an der Grenchner Velobörse», zieht Organisator Heinz Aebi Bilanz. Rund 100 Velos gingen am Samstag, 18. April in neuen Besitz über und fast 20 Velos als Spenden an Velafrica. Alle Velos in der Ausstellung wurden mit einem VCS-Sattelschutz geschmückt, darunter lag eine A7-Karte mit Werbung für den VCS und sein Engagement.





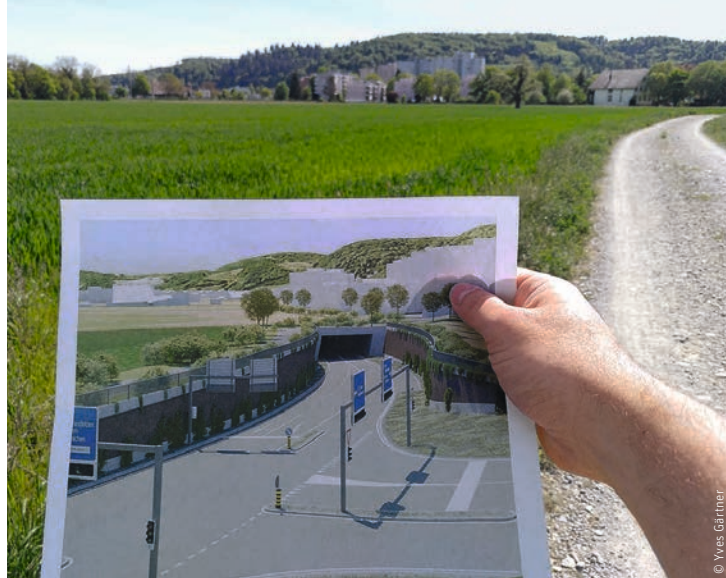
Aargau

**VERAS soll den täglichen Pendlerstau in und um Suhr auflösen. Gegen das Mega-Strassenprojekt wurde das Behörden-Referendum ergriffen, weshalb der Kanton Aargau nun am 14. Juni darüber abstimmt.**

Mit etwas über 11 600 Einwohner\*innen ist Suhr eine der grösseren Gemeinden in der Agglomeration Aarau. Und mit knapp 20 000 Fahrzeugen pro Tag auf der Ost-West-Achse im Dorfzentrum hat es verkehrstechnisch ein Problem. So weit sind sich fast alle einig. An VERAS (Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr) aber scheiden sich die Geister: Es soll eine leistungsfähige Strasse auf die grüne Wiese – und teilweise unter die Wiese – gebaut werden!

Es ist ein Konzept aus der Vergangenheit, solche Engpässe so beseitigen zu wollen – ohne zu beachten, dass Kapazitätsausbauten unweigerlich zu Problemen anderswo im Strassennetz führen. Ebenfalls ausgeblendet wird bei VERAS die Tatsache, dass Suhr als Wohn- und Arbeitsort keineswegs an Attraktivität gewinnt, wenn eine breite, laute Strasse südlich um das Dorfgeführt wird.

Eine grosse Rolle spielen in der Diskussion die Bahnüber-



## Wie viel darf eine Scheinlösung uns und die Natur kosten?

gänge zweier Hauptverkehrsachsen. Die Schliesszeiten der Schranken nennt der Kanton als wichtigen Grund für Rückstaus, und bei einer Ablehnung des Projekts drohe wegen Taktverdichtungen bei der Bahn noch Schlimmeres. Deshalb sei es nötig, die «längste Brücke des Kantons» (Zitat Projektwebseite) zu bauen. Dass diese dem Ortsbild abträglich wäre und dass die Bahnschranken auch als Dosieranlage für den Verkehr dienen, der von Süden und Osten in den Ort drängt, wird ignoriert.

### Ein teurer und heikler Tunnel

Um das offensichtlich umweltschädigende Projekt «verträglicher» zu machen, soll ein Teil der Strecke unterirdisch verlaufen («einer der längsten Strassentunnel im Aargau»). Dass dabei risikoreich ins Grundwasser gebaut werden muss, wird als Argument für die hohen Kosten verwendet. Und bei den – gigantischen – Tunnelportalen seien verschiede-

ne Varianten geprüft worden, um eine «qualitativ gute Gestaltung» sicherzustellen.

Natürlich geht es bei Grossprojekten wie VERAS nicht ohne Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr – sie machen 3 Prozent des Projektbudgets aus. Dass der Kanton den Erhalt eines Velostreifens dazu zählt, ist schlicht peinlich! Wem die Umfahrung tatsächlich etwas brächte, wer

Eines der Resultate von VERAS: eine breite Schneise der Zerstörung durch diese Wiese.

sie nutzen würde – darüber lässt sich bloss mutmassen. Konkrete Zahlen zum Durchgangsverkehr («ein bedeutender Anteil») werden wohlweislich nicht genannt, es könnte ja auffallen, dass der Quell- und Zielverkehr stärker ins Gewicht fällt. Wer ins Dorf will, fährt sicher nicht darum herum.

### Zurück an den Absender!

Das grösste Strassenprojekt, das der Kanton je plante, hat einen stolzen Preis: Von den veranschlagten fast 400 Mio. Franken entfallen fast 270 Mio. auf den Kanton Aargau, während der Bund rund 80 Millionen zu berappen hat. Was könnte man damit nicht alles – mit echtem Mehrwert für die Bevölkerung – anfangen... Schluss mit Gigantismus und Teer-Fokussierung, Nein zu VERAS!

Yves Gärtner, Geschäftsleiter

## «Öffentlichen Raum einladend gestalten»

Seit Mitte Februar wird die Geschäftsstelle der VCS-Sektion Aargau von Yves Gärtner geleitet. Nach seiner Motivation gefragt, sagt er: «Eigentlich ist schon lange klar, wohin die Reise gehen muss: hin zu mehr Nachhaltigkeit. Der Weg dorthin ist auch ausreichend bekannt. Nun liegt es nur noch am Willen, etwas zu verändern – politisch und persönlich. Mein Anspruch an mich selbst ist, meinen Teil beizutragen.» Die Wahl eines Studiums in Umweltingenieur-Wissenschaften war insofern logisch.

Beruflich war Yves bis anhin in der Förderung von Nachhaltigkeits-Initiativen an den Schweizer Hochschulen tätig. Daneben engagiert sich der Vater von drei Kindern als Einwohnerrat und Mitglied der Finanz- und Geschäftsprüfungskommission für die Grünen Brugg. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf sei ihm ein grosses Anliegen, er

wolle gleichberechtigt an der Familien- und Hausarbeit beteiligt sein, betont Yves.

Im Moment stehen VERAS und Tempo 30 in Möhlin und Herznach-Ueken im Vordergrund, längerfristig möchte Yves den VCS Aargau als «Botschafter positiver Zukunftsvorstellungen» positionieren: «Lassen wir uns politisch und kommunikativ nicht in Scharmützel verwickeln und vom Wesentlichen ablenken: den öffentlichen Raum, allen voran für Kinder und Senioren, einladend zu gestalten.»

Der Vorstand



### Packen Sie mit uns an?

Der VCS Aargau sucht Menschen, die sich engagieren möchten, ob regelmässig oder punktuell:

- als Mitglied im Vorstand – dem strategischen Organ, das die Weichen für die Zukunft stellt.
- als aktives Mitglied, das an Standaktionen mithilft, Flyer verteilt oder Leserbriefe schreibt.

Falls Sie sich angesprochen fühlen, freut sich Yves Gärtner über Ihre Kontaktaufnahme: 062 823 57 52 oder info@vcs-ag.ch – herzlichen Dank!



## Langnau am Albis: Tempo 30 angemahnt

Zürich



**So klar die Neue Dorfstrasse ein Fall für Tempo 30 ist: Der Gemeinderat sträubte sich dagegen. Nun gabs dafür Schelte vom Baurekursgericht.**

Sie ist eng, unübersichtlich, weist eine starke Steigung auf und führt mitten durchs Dorf. Beidseits Wohngebäude, bei fast allen werden die Lärmgrenzwerte überschritten. Der Neuen Dorfstrasse entlang und über sie verlaufen Schulwege. Und trotzdem wollte die Gemeinde Langnau am Albis bei der Sanierung der Strasse auf Lärmschutz- und zusätzliche Verkehrssicherheitsmassnahmen – auch auf die einfachste und wir-

kungsvollste von ihnen – verzichten. Statt Tempo 30 ordnete sie sogenannte «Erleichterungsmassnahmen» an.

Eine Gruppe von Anwohnenden war damit aus Lärmschutzgründen, aber auch wegen der mangelnden Verkehrssicherheit nicht einverstanden und reichte zusammen mit dem VCS eine Einsprache ein. Das Baurekursgericht hat diese nun gutgeheissen – die vielen einschlägigen

Bundesgerichtsentscheide lassen auch gar nichts anderes zu. Erleichterungen – und damit die Verweigerung von Tempo 30 – dürfe lediglich als «Ultima Ratio» in Frage kommen, gestützt auf eine überzeugende und ausführliche Begründung.

### Da bleibt wenig Spielraum

Diese Begründung sei die Gemeinde schuldig geblieben. Zusammenfassend sei somit festzuhalten, schreibt das Baurekursgericht, «dass sich aufgrund der bestehenden Lärmbelastung

eine Lärmsanierung als nötig erweist, was grundsätzlich nicht bestritten ist. Von den verschiedenen Massnahmenoptionen erscheint nach der Rechtsprechung die Einführung von Tempo 30 als besonders zweckmässig (weitgehende Reduktion der Lärmbelastung bei wohl verhältnismässig tiefen Umsetzungskosten)».

Der Gemeinderat ist also aufgefordert, über die Bücher zu gehen. Dabei gibt es wenig Spielraum, denn im Gerichtsurteil steht auch: «Dabei werden Massnahmen an der Quelle (also an der Strasse selbst), namentlich die Herabsetzung der Geschwindigkeit, zu prüfen sein.» Die Bevölkerung wüsste es bestimmt zu schätzen, wenn der Gemeinderat den nötigen Lärmschutz jetzt rasch ermöglicht und so auch für mehr Verkehrssicherheit sorgt.

Gabi Petri/Markus Knauss

Markus Knauss

## Nein am 14. Juni zum Parkplatz-Diktat!

Seit einigen Jahren wächst in Politik und Verwaltung das Bewusstsein dafür, dass öffentlicher Raum zu wertvoll ist, um allein zur Lagerung von Autos zu dienen. Zugleich wurden private Liegenschaftsbesitzer\*innen dazu verpflichtet, immer mehr sogenannte Pflichtparkplätze auf eigenem Grund zu realisieren. Mittlerweile gibt es schon über 200 000 private Parkplätze in der Stadt Zürich. Andererseits hat die Anzahl der autofreien Haushalte einen neuen Höchststand erreicht, rund 61 Prozent der Stadtzürcher Haushalte kommen heute ohne eigenes Auto aus.

Allseits geschätzt, prägen heute mehr Grün, mehr sichere Velowege, Restaurants und Cafés zunehmend unsere Stadt und unsere Quartiere. Dieser Trend weg von Asphalt hin zu

mehr Lebensqualität ist auch in zahlreichen Volksabstimmungen immer wieder klar unterstützt und bestätigt worden.

Die SVP-Volksinitiative mit dem harmlos klingenden Titel «Parkplatz-Kompromiss» will das Rad der Geschichte zurückdrehen. Wer aber will zurück in eine Zeit, in der Autos und Asphalt das städtische Leben dominierten? Der Vorstand des VCS Zürich empfiehlt am 14. Juni

Mehr Bäume und eine Velovorzugsroute an der Bullingerstrasse: Solche Erfolgsgeschichten will die SVP mit ihrem Parkplatz-Diktat verunmöglichen.



© ZVG

dringend ein Nein zu diesem «Parkplatz-Kompromiss» in der Stadt Zürich, der einem Parkplatz-Diktat gleichkäme.

### Mitgliederversammlung des VCS Zürich

**Dienstag, 9. Juni 2026**, Volkshaus Zürich, Gelber Saal

**18.15 Uhr: MV mit folgenden Traktanden**

1. Begrüssung; Wahl der Stimmzähler\*innen; Genehmigung der Traktandenliste; 2. Genehmigung des Protokolls der Mitgliederversammlung vom 26. Mai 2025; 3. Jahresbericht 2025; 4. Jahresrechnung 2025, Revisorenbericht, Entlastung des Vorstandes; 5. Budget 2026; 6. Wahlen: Vorstand, Präsident, Kassier, Delegierte VCS Schweiz, Rechnungsrevisoren; 7. Verschiedenes

**Ca. 19.15 Uhr: Referat zum Thema «Ausbau Zürich Stadelhofen – Einblick in ein Grossprojekt der SBB» von Marc Weber-Lenkel, Gesamtprojektleiter Ausbau Zürich Stadelhofen**

2012 reichte der VCS Zürich die Volksinitiative «Bahnhof Stadelhofen: pünktlich und zuverlässig» ein. Sie wurde zwar abgelehnt, aber es war allen immer klar, dass der Stadelhofen-Ausbau für die Zürcher S-Bahn von zentraler Bedeutung ist. Nun ist es endlich so weit, unter Federführung der SBB laufen die Planungsarbeiten. Das Auflageverfahren ist erfolgt. Ab 2027 sollen die ersten Bauarbeiten starten. Dazu liefert uns Marc Weber-Lenkel Informationen aus erster Hand.

Im Anschluss daran lädt der Vorstand zu einem Apéro richte ein. Um eine Anmeldung wird gebeten.



**NEIN  
zum SVP  
Parkplatz-Diktat**

Am 14. Juni:  
Nein zum «Parkplatz Kompromiss»

«Parc Chasseral» hat mit seinem Bemühen um touristische Buslinien im Grossen Rat Gehör gefunden.



© Chemin de Fer du Jura



Bern

## Der ÖV hält Einzug auf dem Chasseral

**Die VCS-Regionalgruppe Biel-Seeland-Grand Chasseral begrüsst den Einsatz für eine öffentliche Buslinie auf den Chasseral und hat daher die Verantwortlichen des Naturparks Chasseral um den folgenden Gastbeitrag gebeten.**

des Chasseral verwaltet nun «Parc Chasseral» die Linien und kümmert sich darum, das nötige Geld aufzutreiben. Ziel ist es, das Angebot langfristig zu sichern und weiterzuentwickeln, um es attraktiver zu machen.

### An Ideen fehlt es nicht

Trotz noch unstabiler Finanzsituation ist Optimismus am Platz: Das bernische Parlament hat einen Antrag zur Aufnahme touristischer Buslinien ins

Grundangebot angenommen. In Planung ist zudem eine Regionalverkehrslinie zwischen Saint-Imier und dem Val-de-Ruz. Die Einführung eines Tickets für Reisende mit GA dürfte höhere Einnahmen bringen, und ferner bestehen Pläne zur Bewirtschaftung der Parkplätze auf dem Chasseral. Entsprechende Erträge könnten dem ÖV-Angebot und anderen Infrastrukturen zugutekommen.»

Yann Dubois

«Der Chasseral mit seiner weit hin sichtbaren Antenne ist dank seiner Naturlandschaft und dem atemberaubenden Blick auf die Alpen ein touristisches Magnet, insbesondere wenn das Mittelland unter einer Nebeldecke liegt. Da er nur über eine schmale Strasse erreichbar ist, kommt es nicht nur zu schwierigen Kreuzungsmanövern, sondern auch zu Staus und auf dem Gipfel zu Parkierungsproblemen.

Das aktuelle öffentliche Busangebot ist überschaubar: Im Sommer ermöglichen an Wochenenden vier Verbindungen von der Südseite (Neuveville-Nods mit

PostAuto) und drei von der Nordseite (Saint-Imier mit Chemins de fer du Jura) her die Anfahrt zum Gipfel. Unter der Woche läuft seit der Einstellung der Fahrten ab Saint-Imier 2020 aufgrund fehlender Mittel gar nichts mehr.

Dies widerspiegelt die Schwierigkeiten bei der Finanzierung touristischer Linien ausserhalb der grossen Destinationen. Gegenwärtig gibt es dafür weder vom Kanton Bern noch vom Bund Unterstützung. Nebst den Nutzenden tragen also betroffene Gemeinden, halbstaatliche Einrichtungen oder private Sponsoren die Kosten. Im Fall

## Kantonale Wahlen: Gemischte Bilanz

An der parteipolitischen Zusammensetzung des Regierungsrates hat sich am 29. März nichts geändert: Nach wie vor ist das rot-grüne Lager mit drei und das bürgerliche mit vier Mitgliedern vertreten. Mit Evi Allemanns Departementswechsel können wir auf frischen Wind in der Bau- und Verkehrsdirektion hoffen.

Gemeinsam mit weiteren Umweltorganisationen hatten wir im Vorfeld der Wahlen das um-

weltpolitische Engagement der Kandidierenden unter die Lupe genommen. Was die Exekutive betrifft, standen Evi Allemann und Aline Trede an der Ranglistenspitze. Die neue Verkehrsdirektorin hat sich von 2003–2018 für den VCS engagiert, zuletzt als Co-Präsidentin des VCS Schweiz. Aline Trede war bis Ende 2012 VCS-Kampagnenleiterin, und der ebenfalls neugewählte Reto Müller ist VCS-Mitglied.

## Pasta statt mehr Strassen. Basta!

Ende Februar trat der VCS Bern mit einer humorvollen «Solidaritäts-Spaghetti-Aktion» an die Öffentlichkeit: Der Bund plane, gemäss Lieblingsrezept des Verkehrsministers und Hobbykochs «Alberto», einen «Spaghetti-Teller». So lautet der Spottname des Ausbauprojekts zum Autobahnanschluss Wankdorf in Bern. Der

VCS führt dagegen beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde.

Den bundesrätlichen Spaghettiteller illustriert hat der junge Berner Silvan Zurbriggen. Jeder Packung der Bio-Knospe-zertifizierten Pasta aus dem Tessin liegen ein humoristisches Rezept «Spaghetti al Alberto» und eine bekömmlichere Alternative, «al

### Sehr bedauerliche Abwahl

Als Mitglieder des Grossen Rates bestätigt wurden neben unserem Co-Präsidenten Claude Grosjean (Bern) unsere Vorstandsmitglieder Karin Berger-Sturm und Casimir von Arx (beide Mittelland-Süd), Andrea Rüfenacht (Emmental) sowie Bruno Vanoni (Mittelland-Nord). Im Wahlkreis Oberaargau schaffte Fredy Lindegger, Vorstandsmitglied der RG OaEm, die Wiederwahl. Eine grosse Enttäuschung setzte es leider im Wahlkreis Biel-Seeland ab mit dem Sitzver-

lust von Vorstandsmitglied Urs Scheuss.

Neben dem VCS sind im Kantonsparlament auch Pro Velo, Fussverkehr, WWF, Pro Natura, Verein Spurwechsel, SSES (Schweizerische Vereinigung für Sonnenenergie), aee (Organisation der Wirtschaft für erneuerbare Energien und Energieeffizienz) und Casafair mit Mitgliedern vertreten. Auf sie warten schwierige Aufgaben als nötiges Gegengewicht zur erstarkten rechtsbürgerlichen Ratsmehrheit.

Cristina Teuscher

Pomodoro», bei. Erhältlich sind die Spaghetti gegen eine Spende via Website der Sektion oder in ausgewählten Berner Bioläden zu einem Solidaritätspreis. Der Erlös dient zur Finanzierung der Beschwerde sowie des Projekts «Lösung für Stadtrenatur». 2025 musste die Sektion Bern überdurchschnittlich viel Geld für Rechtsfälle aufwenden, wir sind deshalb froh um jeden Zustupf.



© Benjamin Zumbühl

Jetzt Solidaritäts-Spaghetti bestellen (nur solange Vorrat!): [www.vcs-be.ch](http://www.vcs-be.ch)

## Keine öffentlichen Gelder für Privatjets!



Das vom Grossen Rat kürzlich verabschiedete «Gesetz über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sion» wirft grundlegende Fragen auf – hinsichtlich Governance, öffentlicher Prioritäten und (Klima-)Gerechtigkeit. Ein breites Komitee unterstützt das von den Grünen Wallis lancierte Referendum.



Sitten, indem sie sich zwar in Genf absetzen, danach die Jets aber in Sitten parkieren lassen, Leerflüge mit hohem Kerosinverbrauch hin oder her. Der Grosse Rat strebt mit seinem Gesetz ein deutliches Wachstum an, mit direkten Folgen für die Anwohnenden: mehr Lärm, Verschlechterung der Luftqualität, entsprechende gesundheitliche Auswirkungen. Besonders betroffen wäre, wie schon heute, das Zentralwallis.

### Das Volk soll mitreden dürfen

Der Flughafenausbau steht im Widerspruch zu den Walliser Klimazielen (Verpflichtung, die Treibhausgasemissionen bis 2040 deutlich zu reduzieren) sowie zur erst kürzlich veröffentlichten Klimastrategie. Angesagt wäre vielmehr eine Konzentration auf die touristischen Stärken des Kantons und den Ausbau eines erschwinglichen und nachhaltigen öffentlichen Verkehrsangebots.

Es geht um erhebliche, aus Steuergeldern bestrittene Ausgaben. Die Bevölkerung soll sich zur Finanzierung und Entwicklung des Flughafens Sitten

äussern können. Unterstützen Sie darum das Referendum!



Unterschriftenbögen können auf der Website des VCS Wallis [www.vcs-vs.ch](http://www.vcs-vs.ch) heruntergeladen werden.

## Jane's Walk: vollauf gelungen

Gemeinsam mit Fussverkehr Wallis organisierte der VCS Wallis am ersten Maiwochenende je einen Jane's Walk in Naters und in Visp (unser Bild). Bei prächtigem Wetter spazierten die Teilnehmenden vom Rottenweg zur Roten Meile beziehungsweise vom Kleegärtenquartier nach Visp West. In Naters waren Gemeinderätin Caroline Weder Carrarini und Pascal Burchard, Projektleiter Langsamverkehr des Kantons, mit dabei, während in Visp Gemeinderat Marc Kalbermatter zu Siedlungsprojekten informierte. Wir sehen uns zum nächsten schönen Austausch am Jane's Walk 2027! Gerne nehmen wir ([info@vcs-vs.ch](mailto:info@vcs-vs.ch)) Ideen dafür entgegen.



© Maude Lugin

## Der VCS hütet Ihr Velo beim Festival Les Georges



Für das Festival Les Georges wird die VCS-Sektion Freiburg einen bewachten Veloabstellplatz organisieren. So muss sich niemand aus Furcht vor Langfinnern oder Vandalismus von der Fahrt ins Stadtzentrum abhalten lassen.

Inspiziert von einer brillanten Idee des VCS Neuenburg, hat unsere Sektion beschlossen, während des Festivals Les Georges vom 13. bis 18. Juli 2026 einen Velohütendienst in unmittelbarer Nähe des Festivalgeländes anzubieten. In Zusammenarbeit mit

den Festivalverantwortlichen, die sofort zugestimmt und die notwendigen Schritte unternommen haben, wird der VCS einen geschützten Abstellplatz zur Verfügung stellen.

Bei einer solchen Veranstaltung mitten in der Innenstadt

dürfte dieser Service bei vielen sehr willkommen sein. So ist die Sorge um den geliebten Drahtesel oder das teure E-Bike obsolet. Mitglieder unserer Sektion kümmern sich an jedem Festivalabend kostenlos darum, dass den Velos nichts zustösst.

Selbstverständlich erhalten alle, die sich bereit erklären, bei der Bewachung des Abstellplatzes mitzuhelfen – Tel. 079 559 10 40, [info@ate-fr.ch](mailto:info@ate-fr.ch) –, Eintrittskarten für das Festival. Dürfen wir auch auf Ihre/deine Unterstützung an einem oder mehreren Abenden zählen?

[www.vcs-fr.ch](http://www.vcs-fr.ch) / [www.lesgeorges.ch/fr](http://www.lesgeorges.ch/fr)



Ob-/Nidwalden

## Viel Detailarbeit für mehr Verkehrssicherheit

Ennetbürgen zum Ersten: Zur **Pilatus-Halle Schwarzhorn** haben wir eine Eingabe gemacht. Bei der Areal-Einfahrt wird eine gesicherte Fussgängerquerung mit Streifen und Mittelinsel realisiert. Durch das Rechtsabbiegeverbot soll zudem die Sicherheit beim Queren der Kantonsstrasse und beim Knoten insgesamt erhöht werden. Für die weitere Entwicklung im Rahmen des Gestaltungsplans NidwaldenAirPark legen wir Kanton, Gemeinde und den Pilatus Flugzeugwerken nahe, die Verkehrsfragen frühzeitig gemeinsam anzugehen.

Ennetbürgen zum Zweiten: **Betreffend Sanierung der Kantonshauptstrasse** begrüßen wir die geplante Etappe 2 und die vorgesehene Markierung von 1,80 m breiten Radstreifen. Für

den Bereich der Fussgängerinsel beantragen wir jedoch, teilweise durchgehend Radstreifen in dieser Breite anzubringen, samt teilweise roter Einfärbung (vgl. VCS-Magazin 1/2026). Es gilt, nach dem Vorbild von Städten wie Winterthur praktische Erfahrungen zu sammeln, um die Markierungen zu gegebener Zeit rasch und normkonform optimieren zu können.

### Sachseln und Sarnen

Bei der Gemeinde Sachseln hat sich der VCS Ob- und Nidwalden zur Verkehrsberuhigung – in Quartieren wie auch auf Hauptstrassen – schriftlich eingebracht. Die ausführliche Antwort zeigt, wo es langgehen soll. Trotz der fortbestehenden Herausforderungen: Verkehrsberuhigende Massnahmen wie Tempo 30 oder Begegnungszonen sind der Kö-

nigsweg – auch zur Steigerung der Lebensqualität.

In Sarnen wiederum soll 2026 ein Testbetrieb anlaufen, um die Wirksamkeit der Aufwertungsmassnahmen – Einbahnregime, Tempo 30 etc. – zu überprüfen:

ein wichtiger Schritt (vgl. [www.brueinigstrasse-sarnen.ch](http://www.brueinigstrasse-sarnen.ch)) für mehr Sicherheit und Lebensqualität! Zusammen mit Pro Velo Unterwalden schlugen wir Verbesserungen vor, die ins Projekt eingeflossen sind. ■

## Stans: Pilatus-Hauptareal und -Kurve

Den Projekten zur Parkhaus-Erweiterung und Neugestaltung der Pilatusstrasse stehen wir grundsätzlich positiv gegenüber. Unsere Einwendungen zielen insbesondere auf ein verbindliches Mobilitätsmanagement mit klaren Zielwerten sowie auf die Einrichtung einer Bushaltestelle mit Halt auf Verlangen. Wir empfehlen der Gemeinde, im Rahmen des laufenden Baubewilligungsverfahrens Umfang

und Wirkungskontrolle der Mobilitätsmanagement-Massnahmen verbindlich festzulegen.

Für den Knoten Pilatusstrasse/Kantonshauptstrasse (KH4) fordert der VCS gezielte Verbesserungen. Im Fokus stehen ein durchgehender, ausreichend breiter Fuss- und Radweg sowie eine für den Veloverkehr sichere Knotengestaltung. Zudem sollen Lichtsignalanlage und Querungsstellen optimiert werden.

Daniel Daucourt



Luzern

## Steckt der Lärmschutz im Stau?

**Der Kanton Luzern versucht es immer wieder: Strassensanierungsprojekte ohne Tempo 30 durchzubringen – trotz überschrittenen Immissionsgrenzwerten.**

Beim Kantonsstrassenprojekt K15 Rothenburgstrasse in Emmen werden nicht alle lärm-

senkenden Massnahmen an der Quelle ausgeschöpft. Es fehlen sowohl der Einbau eines lärmtechnisch besseren Belags (SDA 4) als auch die Temporegime-Anpassung von 50 auf 30 km/h. Somit bleiben Immissionsgrenzwerte überschritten – und sind Ersatzmassnahmen wie Fenster mit Dreifachverglasung vorgesehen. Die Gewährung solcher «Erleichterungen» ohne Aus-

schöpfung aller lärm-senkenden Massnahmen an der Quelle widerspricht jedoch den Vorgaben des Umweltschutzgesetzes und der Lärmschutzverordnung.

Dementsprechend hat der VCS Luzern seine Einsprache aus dem Jahr 2022 im April 2026 ans Kantonsgericht weitergezogen, in der Form einer

Verwaltungsgerichtsbeschwerde. Gesundheit von Mensch und Umwelt muss vorgehen und darf nicht dem verkehrorientierten Charakter einer Strasse zum Opfer fallen! Wir bleiben wachsam und setzen uns konsequent ein für eine Mobilität mit Zukunft

Marco Da Forno,  
Geschäftsleiter



Strassensanierungen bitte mit Tempo (30)!



Uri

## «15-Minuten-Stadt» Urner Reussebene?

**Das Grundprinzip ist einfach: Die Wege dorthin, wo wir die Alltagsdinge erledigen, sollen innert 15 Minuten per Velo oder zu Fuss zurückzulegen sein. An seiner Mitgliederversammlung 2026 ging der VCS Uri der Frage nach, ob auch die Urner Reussebene so organisierbar wäre.**

Wie Dita Leyh, Professorin für Stadtentwicklung an der Ostschweizer Fachhochschule, in ihrem Referat ausführte, ist die Idee nicht neu: «Schon die mittelalterlichen Städte waren als

solche organisiert. Auch das historische Altdorf war so. Im 20. Jahrhundert folgte jedoch die autogerechte Stadt. Nutzungen wurden getrennt.» Das 15-Minuten-Konzept des spanischen Ur-

banisten Carlos Moreno will eine erneute Umkehr erreichen. Als Stichworte nannte Leyh dazu: kompakt, gemischt genutzt, lebendige Nachbarschaften, lokale Arbeits- und Versorgungsangebote, kurze Wege zu alltäglichen Funktionen, Digitalisierung. Das Ziel seien weniger Emissionen, eine resiliente lokale Wirtschaft, mehr soziale Nähe und gemischte Quartiere.

### Ideale Voraussetzungen

Die Urner Reussebene ist mit rund 26000 Einwohner\*innen (mit Erstfeld 30000) eine Agglomeration, bestehend aus einem halben Dutzend mehr oder weni-

ger zusammengewachsener Dörfer, die sich im Umkreis von 2 bis 4 km rund um den Kantonsbahnhof gruppieren. Das meist ebene Gelände bietet ideale Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Mobilität mit Fahrrad, E-Bike oder zu Fuss. Was also bräuchte es, um aus diesem Konglomerat eine 15-Minuten-Stadt zu machen? Dita Leyh zufolge ist die Dichte mit 64 Einwohner\*innen pro ha in Altdorf noch eher tief und die Zersiedelung relativ hoch. Zudem: «Das Zentrum liegt am Rand, es fehlen gewisse Nutzungen, die Wege sind autoorientiert und das Radwegenetz nicht auf das Zentrum bezogen.» Sie sieht aber auch Chancen, denn viele Funktionen seien vorhanden, das Verhältnis zwischen Einwohnerzahl und Arbeitsplätzen sei gut und der ÖV auf das Zentrum ausgerichtet.

### Entwicklung einer Talachse

Die Forscherin sieht drei mögliche Szenarien: Im Status quo bleibt die Autodominanz bestehen, die Ortskerne konkurrieren, das Zentrum wird zunehmend schwächer. Im Komplementärmodell übernehmen die Orts-

Der spanische Urbanist inspiriert mit seinem Buch europaweit.

kerne zwischen Erstfeld und Flüelen unterschiedliche Rollen: weniger direkte Konkurrenz, höhere funktionale Dichte im Gesamtsystem. Das dritte Szenario – Leyh nennt es das 15-Minuten-Tal – sieht eine starke Verdichtung in den Kernen (100 EW/ha) vor: vernetzte, sich ergänzende Ankerorte, zwischen denen grüne Verbindungsachsen mit Sharing- und On-Demand-Angeboten für eine Verkehrswende sorgen. Als erste Schritte sähe Dita Leyh die Entwicklung einer Talachse der sanften Mobilität von Erstfeld über Altdorf bis Flüelen und die Stärkung der Ortszentren durch Nutzung von Erdgeschoss und Mischnutzungen. Pop-up-Events und temporäre Umnutzungen könnten dabei helfen, Strassen attraktiver zu machen.



Das Altdorf von einst, ein 15-Minuten-Ort avant la lettre.

Der VCS wird die Idee weiterverfolgen. In erster Linie sollten sich die Gemeinden der Reussebene nicht mehr als Konkurrenten sehen, sondern eine gemeinsame Entwicklung anstreben.

Alf Arnold



### Kurznachrichten

**VCS-Velobörse vom 18. April.** Leonie Keller und ihr Frauenteam konnten mehr als 150 Fahrrädern zu einem Neustart verhelfen: 83 Velos wurden verkauft, 55 für Afrika gespendet, und deren 15 gingen an geflüchtete Personen in Uri.

**Neuerungen im Vorstand.** An der MV vom 28.2.2026 wurden die Vorstandsmitglieder Dani Arnold und Kassierin Jenny Schuler mit Dank verabschiedet und Peter Enderli, Peter Maibach sowie Alf Arnold im Amt bestätigt. Neu in den Vorstand gewählt wurde Prisca Aschwanden, Altdorf. Thomas Arnold übernimmt neu die Kasse. Den zurückgetretenen Revisor Beat Arnold ersetzt Martin Schuler, der nun zusammen mit Toni Moser unsere Rechnung kontrollieren wird.

**Parkplätze in Andermatt.** Im März hat der VCS gegen ein Baugesuch der Andermatt Swiss Alps (ASA) Einsprache erhoben. Das Unternehmen will den nur provisorisch bewilligten Parkplatz Unter Böz weiterbetreiben. Der VCS Uri fordert, dass dies die letzte Verlängerung des Provisoriums sein soll und dass der Parkplatz bewirtschaftet und im Normalfall abgesperrt wird. Des Weiteren verlangen wir ein Gesamtkonzept Parkieranlagen in Andermatt und ein Monitoring der Situation.

**Kompensation für Strassenausbau.** Auf den Eggbergen will die Wegbaugenossenschaft die wichtigsten Wege, die gleichzeitig Wander- und Bikewege sind, für die Befahrung durch landwirtschaftliche Fahrzeuge verbreitern und mit stärkerem Belag versehen. Als Kompensation fordert der VCS in seiner Einsprache – gestützt auf das eidgenössische Fuss- und Wanderweggesetz – zwei Ersatzwanderwege.

### 40 Jahre VCS Uri

Am 28.2.1986 erblickte unsere Sektion das Licht der Welt. Bereits 1980 war die Sektion Zug-Innerschwyz gegründet worden, von der sich 1982 die Sektion Schwyz-Uri abspaltete. An der Jubiläumsfeier vom 28. Februar nahmen neben vielen Mitgliedern und anderen Gästen auch Landesstatthalter Daniel Furrer sowie Landratspräsident Ruedi Cathry teil. In 40 Jahren sammeln sich auch viele Akten an. Ein Teil davon machte den Domizilwechsel des VCS Uri zum neuen Geschäftsführer Philipp Rohrer auf dem Arni nicht mit, sondern wurde dem Staatsarchiv Uri in Altdorf übergeben.





Fürstentum Liechtenstein

## Neuer Vorstand, neuer Geschäftsführer



Die neue Vorstandsequipe des VCL.

An der Generalversammlung des VCL vom 5. März wurde der Vorstand mit John Stoll, Susanne Nigsch, Georg Sele, Michael Gүpfert und Rudolf Jenne (auf dem Bild v.l.n.r.) neu bestellt. Herzlich verdankt wurden der Einsatz des langjährigen Vorstandsmitglieds Herbert Lageder und ganz speziell auch die Arbeit von Kassierin Susanne Nigsch und Revisorin Cora Hilty. Nach gut 30 Jahren als ehrenamtlicher VCL-Geschäftsführer übergab Georg Sele dieses Amt an Michael Gүpfert.

Als Verantwortliche informierte Rosaria Michaela Ackermann an der GV über den Fahrradkurs «Sicher im Sattel» für Primarschulkinder und Eltern. Es ist für den VCL ein grosses Glück, dass Rosaria nicht nur dieses Amt übernommen hat, sondern auch das von Paul Vogt, der uns viele Jahre kompetent in der Kommission für Unfallverhütung im Strassenverkehr vertrat.

**Wir fördern die Gesundheit**  
Seit vielen Jahren beschäftigt sich der VCL mit dem Thema

«Aktive Mobilität und Gesundheit», immer wieder auch in Forumsbeiträgen (dokumentiert auf [www.vcl.li](http://www.vcl.li)).

Wir versuchen nun, eine Veranstaltung dazu zu organisieren. Denn sehr viele wollen die mehrfachen Vorteile, die mit Zufussgehen und regelmässigem Radeln einhergehen, leider noch nicht wahrhaben: von der Verkehrsentlastung bis zu tieferen Krankheitskosten und höherer Produktivität.

Georg Sele



Graubünden

### Ausstellung «Stadtideen für Chur»

**Stadtgalerie Chur, 10. – 27. Juni 2026**, Vernissage am Mi 10.6., 17 Uhr

Öffnungszeiten: Mi 13.30 – 18 Uhr, Do/Fr 16 – 20 Uhr, Sa 12 – 18 Uhr

Wir zeigen in Wort und Bild über 20 Entwürfe zur (Um-)Gestaltung des öffentlichen Raums in Chur. Vorbilder dafür sind umgesetzte einstige «Stadtideen» wie das Haldenhüttli, der Park auf dem Rosenhügel oder die Rheinpromenade. Jetzt ist es Zeit für neue Impulse und Interventionen in unserer Hauptstadt, in deren Quartieren. Es wird dazu auch ein Heft erscheinen.

Yvonne Michel Conrad,  
Geschäftsleiterin

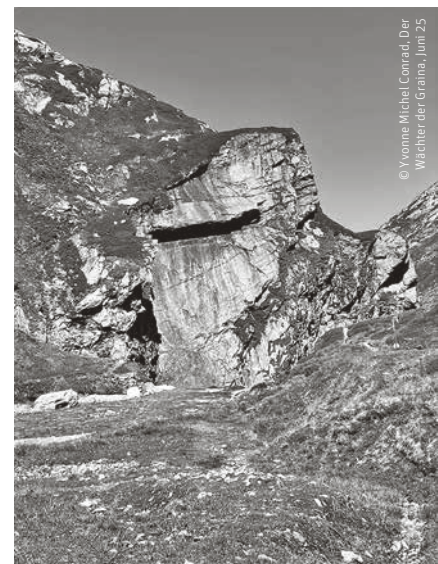


So könnte – sollte! – das Plessurufer künftig aussehen.

© Stadtidee des VCS GR/KI

## Für einen lebenswerten Alpenraum

Der VCS Graubünden hat Leitlinien dazu formuliert, was für eine nachhaltige Mobilität im Alpenraum zu tun ist. Diesen einzigartigen Natur- und Kulturraum gilt es als Lebensgrundlage für Menschen und Tiere zu bewahren – so, wie es beim hartnäckigen Kampf gegen die Zerstörung der Greina-Ebene (unser Bild) gelungen ist. Angesichts wachsender Belastungen durch Verkehr, Klimawandel und ökonomischen Druck bekräftigen wir den gemeinsamen Willen, den Alpenraum zu schützen und nachhaltig weiterzuentwickeln. Die zehn Punkte der Leitlinien sind nicht in Stein gemeisselt. Ergänzende Vorschläge und Anregungen dazu



© Yvonne Michel Conrad, Der VCS Graubünden, Juni 25

nehmen wir via [info@vcs-gr.ch](mailto:info@vcs-gr.ch) gerne entgegen!  
[www.vcs-gr.ch](http://www.vcs-gr.ch)



Zug

**Der Kanton Zug kennt verkehrsplanerisch leider noch immer kein Masshalten. Der VCS hält, so konsequent wie kompromissbereit, nach Kräften dagegen.**

## Unsere Verkehrsinfrastruktur ist gebaut

Wie die Gründung des VCS oder der Grünen zeigt, wurde schon in den 70er-Jahren erkannt, dass der wachsende Verkehr zu einem riesigen Problem wird. Doch beim Kanton Zug scheint davon bis heute wenig angekommen zu sein. Zwar will er auf die umweltfreundlicheren Verkehrsmittel setzen, macht aber verkehrs-

planerisch immer noch dieselben Fehler, die zum überbordenden motorisierten Individualverkehr (MIV) führten. So werden die neuen Systeme zusätzlich aufgebaut – ohne entsprechenden Kapazitätsabbau beim MIV. Dies hat gravierende Folgen: Riesige Flächen werden mit riesigem Material- und Energieaufwand

zusätzlich versiegelt, ohne dass eine Verkehrswende einträte.

### Ein Kompromiss für die Umwelt

Wir finden, dass die Verkehrsinfrastruktur in der Schweiz und erst recht in Zug gebaut ist; es braucht bloss eine intelligentere Aufteilung. Der MIV soll grosse Teile der Flächen, die er in den

letzten Jahrzehnten im Übermass erhalten hat, an die anderen Verkehrsträger abtreten. Dafür verzichtet die Gegenseite auf Luxusausbauten des Veloweg- und ÖV-Netzes: Ein Kompromiss, der nicht auf Kosten der Umwelt geht.

Der VCS Zug macht seit langem Druck in diese Richtung, Stichwort Stadtbahn Zug, Stichwort Promenade Stadt Zug. In jüngster Zeit wehrten wir uns auch mehrmals mit Einsprachen gegen überdimensionierte neue Verkehrswege, so gegen die Pro-

jekte Ausbau Neuägeri, östliches Ufer Zugersee und Luzernerstrasse in Hünenberg See – immer unter Verweis auf umweltschonendere, rasch realisierbare Alternativen.

Einsprachen sind gut und recht, tragen aber ohne Um-

denken in den Ämtern und der Politik nicht weit. Kommt dazu, dass wir zu den meisten Projekten offiziell nichts zu sagen haben und über Einsprachen oft einfach hinweggegangen wird.

Philipp Kissling, Vorstandsmitglied

## KLEININSERATE

## ZU VERKAUFEN

**Wohngenossenschaft in Nuglar SO** sucht Menschen zum Mitplanen und -wohnen. Infos: igelgarten@posteo.ch

**ZU VERKAUFEN: HAUS MIT POOL im Dept. Gard, Frankreich.** 5½ Zimmer, 130 m<sup>2</sup>, Grundstück 3'000 m<sup>2</sup>, CHF 550'000. anny.reversat@sunrise.ch

## ZU VERMIETEN

**Wohnfabrik Solinsieme St. Gallen** Hausgemeinschaft 55+ Dachloft 85 m<sup>2</sup> solinsieme.ch / erna.meile@bluewin.ch

## FERIEN SCHWEIZ

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

**Sedrun.** Ferien im denkmalgeschützten Walsershaus. Sorgfältig restauriert. Skitouren ab Haustür, Skigebiet und Dorf wenige Minuten entfernt. Für 6 Personen. www.giassa10.ch

**Geniessen Sie eine Auszeit im Malcantone** - Bio-Frühstück, Natur und pure Entspannung warten auf Sie! Ideal für Naturliebhaber und Aktivurlauber. casa-santo-stefano.ch, 091 609 19 35

**Grosses Chalet, Schwimmbad, Chasseral** Sonnige und ruhige Lage. Energiewende vollzogen. 7 Zimmer, 8 Personen, Swimmingpool (24°). Miete Fr. 1'250.--/Woche, Tel. 079 329 22 79

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

**Wohnung mit Dachterrasse** im B&B La Scala, Trin. Vielseitig mit super ÖV! 10 Min. von Flims-Laax. www.bit.ly/4lq58ff

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

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

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

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

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

**Grosse Ferienwohnung bis 8 Personen** in Aurigeno, Maggiatele. Aussicht, Ruhe, Wandern, Baden. casastuder.ch 079 299 59 50

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

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

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

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

**Agra oberhalb Luino** am Lago Maggiore Beteiligung an Ferienhaus 25-50% zu verkaufen. richi.privat@gmx.ch

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

## FERIEN AUSLAND

**Südburgund**, in der **Moulin de Merzé**, auf dem Land zwischen Cluny und Taizé, 300 m von der Voie Verte entfernt, 3 geräumige, komfortable und sehr gut ausgestattete Appartements. Komplette Beschreibung: [www.moulindemerz.fr](http://www.moulindemerz.fr). Tel. 0033 673 18 34 31

**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.mitouches.ch](http://www.mitouches.ch) champclos@netplus.ch

**Toscana - Sonne und Meer!** Wandern oder Radfahren? Köstliche Halbpension auf Bio-Weingut, Massa Marittima, [www.riparbella.com](http://www.riparbella.com)

**Ferienhaus in der Toscana** Schmuckes Kleinod inmitten des Olivenhains in wild-romantischer Natur, für 1-5 Gäste, mit Fernblick zum Meer. [www.usignolo.eu](http://www.usignolo.eu)

**Ebro Delta Spanien** Ferienhaus max. 4 Personen. Meerblick, Pool, inmitten von Olivenbäumen, sehr ruhig. 079 678 60 37 [stefanie.studer-seiler@hotmail.de](mailto:stefanie.studer-seiler@hotmail.de)

**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](http://www.champdelaplume.com)

**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](http://www.ferien-canu.ch), 079 698 23 82

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

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

**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](http://www.negresco-camargue.ch)

**GR-Peloponnes, Koroni:** Ferienhaus direkt am Meer. Natur geniessen. [www.koroni.ch](http://www.koroni.ch) / Tel. 041 811 51 16

## DIVERSES

**Winzerfamilien persönlich kennenlernen auf Genuss- und Weinreisen** durch Europas schönste Weinregionen. [www.delinat.com/weinreisen](http://www.delinat.com/weinreisen)



Die nächste Ausgabe erscheint am 10. September 2026.

Ihr Inserat nehmen wir gerne bis am 10. August 2026 an per Mail: [info@spycher-ms.ch](mailto:info@spycher-ms.ch)



Die Wandmalerei «Le marais» des spanischen Künstlers Liqun ist 15 Meter hoch.

Klöpplerinnen und Uhrmacher, die seit über 300 Jahren zum Wohlstand der Stadt Le Locle beitragen.

### Mit Führung oder auf eigene Faust

Wandmalereien gehören hier fast zur DNA der Stadt. Mittlerweile gibt es 48 Murals, Graffiti und Fresken, manche nur klein, viele richtig gross. 2018 lancierten die Journalistin Sylvie Balmer und ihr Mann François das Projekt «Exomusée». Seither verwandeln international renommierte Künstler\*innen die Mauern in eine Open-Air-Galerie. Die Werke nehmen globale Fragen ebenso auf wie lokale Themen. Das Credo des von der Stadt und dem Lotteriefonds unterstützten Vereins ist es, der Bevölkerung qualitativ hochwertige Kultur mit freiem Zugang zu bieten. Es werden Führungen angeboten, doch man kann gut auch auf eigene Faust losziehen und sich via Website oder mittels QR-Codes über die Kunstwerke informieren.

Wir starten Richtung Westen auf der Avenue de l'Hôtel de Ville bis zur Rue Georges-Favre 4, wo uns vor einer unscheinbaren Betonfassade ein riesiger gelber Enzian ins Auge springt. Über neun Stockwerke hinweg zieht sich das Wandbild von Mona Caron, die mit der im städtischen Raum fremd anmutenden Pflanze ein Symbol des Widerstands, aber auch der Hoffnung gemalt hat.

Weiter geht's ins leicht erhöhte Quartier Les Jeanneret mit Blick über die Stadt in der Talsenke. Uns interessiert das Werk des Künstlers Dulk namens «Chien pirate» an der Rue du Tertre 6. Der Hund mit einem Horn ist mit allerlei Uhren behängt und symbolisiert das Schmugglerwesen in der Gegend im 18. Jahrhundert, als man Hunde speziell dafür ausbildete.

Zurück im Zentrum passieren wir beim Collège des Jeanneret das Werk «Prends ton temps» von Nasty, das mit seiner Kalligrafie an die Technik mit Schreibfedern erinnert. An der Rue Jehan-Droz bringt der Solothurner Maler Onur die Uhrmacherei in dieser grenznahen Region auf die Wand – eine Landschaft, die bis heute vom Austausch zwischen Frankreich und der Schweiz geprägt ist. Das zeigt sich besonders im Pendlerverkehr, der morgens und abends die Strassen füllt. Tagsüber hingegen gehört uns die Stadt fast allein.

# Wo Mauern Geschichten erzählen

Was hat eine Uhrmacherstadt mit Street Art zu tun? Mehr, als man denkt – vor allem, wenn man eine Tour durch Le Locle unternimmt. Text und Bilder: Silvia Schaub

**W**ie bringt man Themen wie Artensterben, Klimawandel oder Stadt- und Industriegeschichte unter die Menschen? Indem man sie auf die Strasse bringt – oder besser: an die Wände, wie in Le Locle. In der jurassischen Uhrenstadt haben Mauern nicht nur Ohren, sondern auch Augen – und erzählen Geschichten, in grossformatigen Murals. Diese gilt es zu entdecken – auf einer Stadtwanderung der besonderen Art.

Und so stehen wir nur ein paar Schritte vom Bahnhof entfernt vor einem Mann mit Affenkopf und einem Vogelmenschen. Der eine trägt eine Sanduhr, der andere eine kosmische Scheibe, dazwischen eine astronomische Uhr. «Die Wächter der Zeit» nennt sich dieses Kunstwerk des Kollektivs Monkeybird. Ein passender Auftakt in einer Stadt,

in der Zeit mit Uhrenmarken wie Tissot, Zenith, Certina oder Ulysse Nardin allgegenwärtig ist – und man sie für einmal nicht misst, sondern betrachtet. Beeindruckend, wie filigran das Wandbild mit Schablonen und schwarzen, roten und goldenen Farben umgesetzt wurde.

Vor dem Rundgang lohnt sich ein kurzer Halt beim Hôtel de Ville. Im Touristeninformationspunkt gibt es einen gedruckten Plan mit den Standorten der Kunstwerke. Doch auch das Gebäude selbst verdient Aufmerksamkeit: Es steht auf über 1244 Pfählen aus Tannenholz – Relikt eines einst sumpfigen Untergrunds. Besonders eindrücklich sind die Fresken von Ernest Biéler an der Hauptfassade. Sie erinnern an die Epoche des Sonnenkults und zeigen traditionelle Berufe wie

## Praktische Informationen

**Anreise:** mit dem Zug nach Le Locle

**Wanderzeit:** ca. 3 Stunden, die Tour kann beliebig abgekürzt oder verlängert werden.

**Le Locle:** Unterirdische Mühlen Col-des-Roches, [www.lesmoulins.ch](http://www.lesmoulins.ch); Musée d'horlogerie du Locle, [www.mhl-monts.ch](http://www.mhl-monts.ch); Musée des Beaux-Arts Le Locle, [www.mbal.ch](http://www.mbal.ch)

**Allgemeine Infos:** [www.lelocle.ch](http://www.lelocle.ch); [www.j3l.ch](http://www.j3l.ch); Führungen können unter [www.exomusee.ch](http://www.exomusee.ch) gebucht werden.

### Platz für relevante Themen

Und irgendwann ertappt man sich dabei, wie man langsamer geht. Nicht, weil der Weg anstrengend wäre, sondern weil man nichts verpassen will. Weil selbst eine unscheinbare Hauswand plötzlich verdächtig wirkt – als könnte sie mehr erzählen, als man ihr auf den ersten Blick zutraut.

An der Rue des Envers thematisiert der britische Künstler Shok-1 mit seinem Werk «Radium» die düstere Ästhetik von Röntgenbildern – und erinnert an die gesundheitsschädigenden Folgen für jene Frauen, die einst mit dem radioaktiven Material arbeiteten.

«Sklaven der Zeit» – das sind wir wohl alle. Entsprechend bleiben wir etwas länger bei diesen beiden Murals von M-City an der Rue de la Banque 7-13 stehen. Dazwischen stand einst ein Haus, das so weit abgesackt war, dass

man es nicht mehr retten konnte. Es entstanden zwei grosse Wandflächen. Das Motiv: Zeit, die alles zerfallen lässt, selbst Steine.

In den Gassen und Strassen rundherum lohnt es sich, die Augen offen zu halten. Viele Werke verstecken sich im Stadtraum, und jedes Jahr kommen neue hinzu. Zum Beispiel das Bild «Foire au bétail» des spanischen Kollektivs Reskate, das wir in der Passage zwischen der Rue du Pont und der Ruelle de l'Oratoire entdecken. Es erinnert an die Viehmärkte, die genau hier bis 1972 stattfanden.

### Mitten im UNESCO-Welterbe

Unsere Route führt uns nun auf der Rue Alexis-Marie-Piaget wieder bergauf, vorbei an kleineren Wandmalereien wie «Locle Lace #2» und «Locle Lace #3» von NeSpoon, die die Spitzenstickerei aufnehmen. An der Rue J.-d'Aarberg beeindruckt eine Schmetterlingswand, arrangiert wie ein Setzkasten. Der französische Künstler Mantra nimmt hier das Thema Artensterben auf.

Wer Le Locle besucht, kann hier auch den Spuren der ehemaligen und heutigen Uhrmacher folgen: Gleich hier um die Ecke befinden sich die traditionsreichen Uhrenmarken Tissot, Montblanc und Vulcain. 2009 wurden Le Locle und das benachbarte, viel bekanntere La Chaux-de-Fonds aufgrund ihrer einzigartigen Verbindung von Uhrenindustrie und Stadtplanung als UNESCO-Welterbe aufgenommen.

Wir nehmen den Weg via Chemin de la Joux-Pélichet hinunter an die Rue des Ma-

rais – und staunen erneut. Steht man im richtigen Winkel zur Fassade der Nummer 5 (bei der Rue Girardet 66 ist ein gelber Kreis am Boden markiert), entfaltet sich eine Anamorphose: ein verzerrtes Bild, das erst aus einer bestimmten Perspektive seine volle Wirkung zeigt.

Weiter geht es auf der Rue du Crêt-Vailant vorbei am Bild «Le marais» von Liqen und «Agnès et le Triton» von Abys zur Nordfassade des Musée des Beaux-Arts. Dort erinnert das Werk «Revolution!» von Case Maclaim mit den gehenden Fingern an die Neuenburger Revolution von 1848 – genau von diesem Ort aus brachen die Aufständischen am 1. März auf.

An einer der meistbefahrenen Strassen schliesslich haben Telmo und Miel einen Jungen an die Wand gemalt, der glaubt, Fahrrad zu fahren, obwohl er nur rittlings auf einem Stuhl sitzt. «Jouer avec des bouts de ficelle» (mit Fadenstückchen spielen) zeigt, wie stark Vorstellungskraft sein kann – oft stärker als die Realität.

Nach unserer rund dreistündigen Stadtwanderung haben wir längst nicht alle Werke gesehen – und sicher auch das eine oder andere übersehen. Doch das spielt kaum eine Rolle. Und die Freiluftgalerie wächst stetig, denn zum Glück sind in der Innenstadt noch viele leere Fassaden vorhanden. Ein guter Grund also, immer wieder zurückzukehren. ■

Silvia Schaub ist Journalistin und Autorin und wird immer mal wieder vom Reiseieber gepackt.

Le Locle: eine stetig wachsende Freiluftgalerie.





# Garantin für Glücksgefühle

Der Velotourismus in den Ossola-Tälern floriert. Ob fürs Rennrad oder das Mountainbike, die Routen-Menükarte ist üppig bestückt. Und sozusagen als Slow-Food-Angebot steht die Ciclovía del Toce zur Wahl. Text und Bilder: Urs Geiser



Da muss man einfach hingucken, wieder und wieder. Die Gipfelkette mit den Corni di Nibbio, einem Reich des Milans also, in der Mitte bildet eine der schönsten Ciclovía-Kulissen überhaupt.

Der Toce auf der Höhe von Pieve Vergonte und Vogogna.

**K**nappe 50 Kilometer misst der Veloweg von Domodossola bis zur Mündung des Toce, Platzhirsch unter den regionalen Fließgewässern, in den Lago Maggiore. Auf vielleicht drei, höchstens vier Kilometern ist man dabei dem Strassenverkehr ausgesetzt. Der grosse Rest der Ciclovía verläuft – nicht ganz, aber fast topfeben – auf Eigentrassee, im oberen Teil mehrheitlich auf asphaltierter Unterlage oder gepflasterten Dorfdurchfahrten. Ab Vogogna überwiegen dann Feld- und Waldwege oder Mergelbelag, sodass ein solides Velo von Vorteil ist. Ein einziges Mal muss man absteigen, um ein in aller Regel ausgetrocknetes Bachbett zu queren.

Aus der Taufe gehoben wurde die Ciclovía del Toce schon vor geraumer Zeit. Mitte März wollten wir endlich zum Test schreiten, wobei auch ein Fotosujet schon feststand: das knallgelbe Blütenmeer von Mimosen vor blauem Himmel und noch winterlicher Bergwelt. Nun, es schneite bis in den Talboden hinunter. In Macugnaga am Fuss des Monte Rosa wuchs die weisse Decke an jenem Wochenende um anderthalb Meter. An der geomorphologisch

höchst spektakulären Südflanke der Val-Grande-Gipfel zwischen Premosello und Mergozzo (unser Bild oben): arktisches Ambiente.

Drei Wochen später hatten wir Gewissheit. So verheissungsvoll die Eckdaten klingen, so vergnüglich ist die Tour dann tatsächlich auch – grundsätzlich rund ums Jahr, jedenfalls von den ersten sonnigen Februar- bis zu warmen Spätherbsttagen.

### Durch Italiens allererste Republik

Karfreitag 2026, der böige Nordföhn sorgt für Kaiserwetter und trockene Kehlen. Von der Bahnhofsbar in Domodossola gelangen wir innert weniger Minuten zum Startpunkt unmittelbar vor der Brücke über den Toce. Die Mimosen sind verblüht, dafür leuchten die knallgrünen jungen Blätter der Laubbäume in der Sonne. Überwältigend schön anzusehen ist dieses Frühlingserwachen im Gebiet des Bosco Tenso, ein als WWF-Naturoase geadelter Laubmischwald nahe Vogogna. Spätestens hier steigert sich der Velofahrspass, dünkt uns, zu Gefühlen reinen Glücks.

Einzuräumen ist, dass man auf der Ciclovía nebst Naturidylle à gogo auch anderes zu Gesicht bekommt, von Abwasserreinigungsanlagen über Industriezonen bis zur Autobahn und verwahrlosten Schrebergärten. Auch ist der Toce längst nicht immer sichtbar. Dafür umso mehr die von ihm und

### Perfekt markiert – mit zwei Ausnahmen

Es ging die Rede, die Ciclovía del Toce sei schlecht bis gar nicht markiert. Das stimmt nicht (mehr). Einzig ennet der Brücke von Piedimulera hinüber nach Pieve Vergonte verwirrt ein verrirrter Wegweiser. Man biege links ab und folge dem Fluss – ausser man will das folgende Wegstück, wo es über Stock und Stein geht, vermeiden. In diesem Fall hält man geradeaus bis ins Zentrum von Pieve Vergonte, fährt zum Bahnhof hinunter und fädelt vor der nächsten Brücke wieder in die offizielle Route ein. Lausig ausgeschildert ist hingegen der östliche Teil der Ciclovía-Zusatzschleife («In bici tra i fiumi»), zumal im Bereich des Flugplatzes. Lieber fahren wir da durch Masera hindurch – und bewundern dabei dessen prunkvolle Villen aus der Nähe.





Nebenflüssen geschaffene weitläufige Auenlandschaft: Obwohl an etlichen Stellen zum Stromlieferanten degradiert, darf er sich noch ausgiebig als Landschaftsgestalter betätigen. Unsere Lieblingsbadestelle ist fast alljährlich eine andere.

Laut einer der zahlreichen Informationstafeln am Wegrand sind hier auch Raritäten wie die Wachtel und der Wiedehopf ansässig, der im italienischsprachigen Raum auf den klangvollen Namen Upupa hört. Wer Pausen zum Lesen einlegt, erfährt vieles über Land und Leute, zum Beispiel darüber, wie man einst die tonnenschweren Marmorblöcke, die auch zum Bau des Mailänder Doms dienten, von der steilen Bergflanke hinunter zum Fluss beförderte. Lohnend ist auch ein Besuch der Casa della Resistenza in Verbania Fondotoce, wo die Geschichte der kurzlebigen Repubblica dell'Ossola (1943) wachgehalten wird, die Erinnerung an den regionalen antifaschistischen Widerstand, welcher im Italien der Nachkriegszeit identitätsstiftende Wirkung entfaltete.

### Die Staatsbahn lädt ein, das Hotel lockt ...

Aber man kann ja auch mal einfach nur geniessen, dem Vogelkonzert lauschen, sich ans Flussufer setzen oder Dörfer wie Piedimulera oder Vogogna besichtigen, des-

So komfortabel wie hier, gleich nach dem Start in Domodossola, ist der Weg nicht überall. Doch am Ende möchte man kaum einen der vielen Kilometer missen.

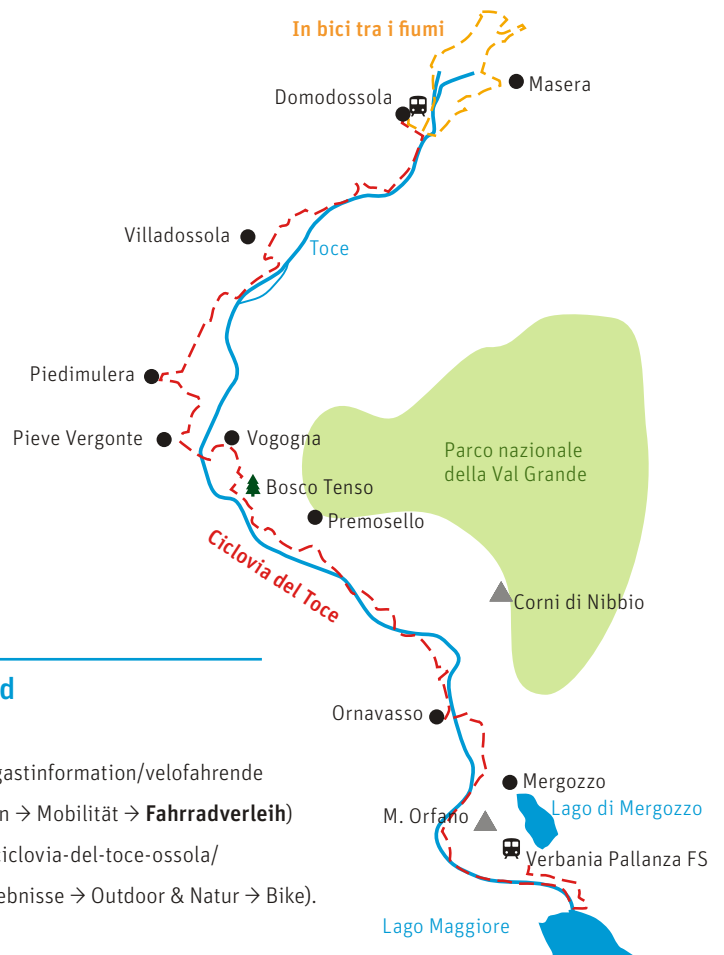
### Links für Anreise und Ausflugsplanung

[www.bls.ch/de/fahren/fahrgastinformation/velofahrende](http://www.bls.ch/de/fahren/fahrgastinformation/velofahrende)

[www.visitossola.it](http://www.visitossola.it) (→ Planen → Mobilität → **Fahrradverleih**)

[www.sentieridautore.it/la-ciclovia-del-toce-ossola/](http://www.sentieridautore.it/la-ciclovia-del-toce-ossola/)

[www.distrettolaghi.it](http://www.distrettolaghi.it) (→ Erlebnisse → Outdoor & Natur → Bike).



sen Schloss davon kündigt, dass hier einst das Machtzentrum der Talschaft war. An Tankstellen in Form von Bars oder Pizzerien herrscht kein Mangel. Wir verlassen den Toce kurz vor Mergozzo, um dort am Lungolago zu Mittag zu essen, und tun gut daran. Das La Fugascina verdient sich unsere Weiterempfehlung mit raffiniert komponierten Gerichten und exzellenter Bedienung.

Zum Abschluss umrunden wir den Mont'Orfano, rund zwei zusätzliche Staats-

strasse-Kilometer am Ufer des Lago di Mergozzo in Kaufnehmend. Je näher wir danach, wieder auf Velowegen, der Flussmündung kommen, desto reger ist das Verkehrsaufkommen: Joggerinnen, Hundehalter, Familien mit Kinderwagen oder Nachwuchs, der die ersten Runden auf dem Zweirad dreht. Die Koexistenz ist äusserst friedlich. Einziger Wermutstropfen: Die attraktiven Badestellen am Langenseeufer sind – je nach Standpunkt – Campingparadiese beziehungsweise Bungalow-Höllen garniert mit Camper-Horror.

Die Ruhe des immensen Schilfgürtels rundherum, der an seinem Unterlauf träge daherströmende grünblaue Toce und der Uferweg am Fusse des Mont'Orfano machen dies wett. Das Tüpfelchen auf dem i bei der Ciclovía ist, dass die Regionalzüge ab Verbania-Pallanza (oder einem andern Bahnhof) das Velo gratis nach Domodossola zurückbefördern. Und dass unterwegs, namentlich in Vogogna und Mergozzo, sympathische Hotels zum Übernachten verlocken, von den touristischen Reizen Domodossolas gar nicht zu reden. ■

Urs Geiser ist altgedienter Regioseiten-Redaktor und dem E-Bike längst nicht mehr gänzlich abgeneigt.

Unsere Raststätte in Mergozzo, mit Sonnenterrasse und schattigen Plätzen an schönen Holztischen im Laubengang.



# Bretagne

Zwischen Klippen, Kultur  
und Küstenzauber.

Mit dem Zug  
der Umwelt  
zuliebe!



Mehr Informationen zur Bretagne.



Stau ist in der gesuchten Stadt alltäglich – nicht für Autofahrer\*innen, sondern für Fussgänger\*innen.

© AdobeStock/jaroslav Moravick

## WETTBEWERB

# Die Stadt mit den widersprüchlichen Verkehrsproblemen

Das Verkehrssystem des gesuchten Stadtzentrums scheint auf den ersten Blick unglaublich fortschrittlich: Autos sind komplett verboten. Am Rand des Zentrums gibt es gerade mal 5633 Parkplätze. Auf die knapp 50 000 Einwohner\*innen verteilt also wirklich nicht viel. Für die dennoch verkehrenden Transportmittel gilt in der ganzen Innenstadt maximal Tempo 20.

Ist die gesuchte Stadt also die perfekte Velostadt? Mitnichten. In der Innenstadt gibt

es überhaupt keine Velos. Die Verkehrsprobleme der Stadt, die wir suchen, ähneln jenen anderer Städte: Staus sind Alltag und der öffentliche Verkehr ist oft überlastet. Und dies, obwohl heute dreimal weniger Menschen im Stadtzentrum leben als noch vor 70 Jahren.

### Überlastung der Verkehrswege

Die Ursache dieser Verkehrsprobleme hat – unter anderem – mit dem nahegelegenen Flughafen zu tun: Die besagte Stadt wird je-

den Tag von Tourist\*innen überschwemmt. Täglich besuchen mehr Menschen die Innenstadt als darin wohnen. Zudem war in der autofreien Stadt bis vor wenigen Jahren ein umweltschädliches Transportmittel für mehrere tausend Passagiere zugelassen.

In der gesuchten Stadt hat das Verkehrschaos Tradition: Auch im 16. Jahrhundert lebte das Dreifache der heutigen Bevölkerung in der Innenstadt. Jede Branche hatte einen eigenen Stadtteil, was für die Menschen zu langen Wegen und zu heftigen Stosszeiten führte. Heute noch stehen die Taxi-ähnlichen Transportmittel, die Schwerreiche damals benutzten, zahlungsfreudigen Tourist\*innen zur Verfügung.

Auch abgesehen davon blieb einiges gleich: Motorisierte Strassenfahrzeuge sind in der Innenstadt weiterhin keine zu finden. Der öffentliche Verkehr ist bekannt für seine ungewöhnliche Art. Recht neu sind hingegen die direkten Bahnverbindungen aus der Schweiz in die gesuchte Stadt. ■

## ZU GEWINNEN:

1000 Franken für dein nächstes Camping-Abenteuer mit MyCamper



© zVg

Sichern Sie sich die Chance auf einen 5 bis 7 Nächte langen Roadtrip mit dem Camper Ihrer Wahl. Mieten Sie Ihr Fahrzeug in der Schweiz oder in Skandinavien und starten Sie unvergessliche Ferien auf vier Rädern.

MyCamper macht Camperferien einfach. Auf unserer Plattform können Sie Camper und Wohnmobile direkt von Privaten mieten oder Ihren eigenen Camper vermieten.

### Lösung letzte Ausgabe:

Schilthornbahn 20XX

### Wettbewerbspreis

offert von

**Gewonnen hat** die Städtereise nach Paris Agnes Burnier aus Clarens (VD).



## Welche Stadt suchen wir?

Schicken Sie uns Ihre Lösung bis am 21. Juni 2026 an:

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

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

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

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

«Seinen Gesang – inklusive «krschkrschkrsch» am Ende – höre ich wesentlich lieber als jedes aufheulende Fahrzeug.»



CAROLINE ROHRBACH

## Weniger «Brumm-Brumm», mehr Vogelgezwitscher

Was macht Lärm mit uns? Diese Frage habe ich mir Ende April am Tag gegen Lärm gestellt. Mehr, als wir wahrhaben wollen. Lärm geht unter die Haut, er treibt den Puls in die Höhe und lässt uns nicht zur Ruhe kommen. Studien zeigen: chronischer Lärm verursacht Stress und Schlafstörungen und erhöht damit das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Bluthochdruck und Stoffwechselprobleme. Auch psychisch wirkt Lärm: Nervosität, Aggressivität und Konzentrationsstörungen sind mögliche Folgen. Lärm ist also kein harmloses Nebenprodukt, sondern ein Gesundheitsrisiko.

Das habe ich kürzlich selbst erlebt. Die Ruhe war dahin, ich wurde nervös, gereizt und stand plötzlich schreiend auf dem Balkon: «Ich itz de öppe guet!» Mein Körper war im Kampfmodus. Auslöser: Mein Nachbar und seine neue Harley Davidson. Immer wieder lässt er im Stand den Motor aufheulen, erst in der Garage, dann draussen in der 30er-Zone. Unnötig, minutenlang. Dieser Lärm liess sich nicht ausblenden. Er wirkt direkt.

Ich kann durchaus mitreden. Mit 18 kaufte ich meiner Schwester den Töff ab, eine Aprilia MX 125 ccm. Dorfjugend halt. Ich mochte das Gefühl von Fahrtwind und Geschwindigkeit und es war ein Upgrade nach dem Velo. Und ja, ich habe es genossen, Gas zu geben. Aber unterwegs und um normal zu beschleunigen, nicht im Quartier, nicht als Show. Der Lärm war nie der Punkt.

Ich bin vielleicht auch deshalb so erschrocken, weil es in meinem Quartier sonst sehr ruhig ist. Da ist die Tempo-30-Zone, die Velostrasse und ein Tunnel, der inzwischen für Lastwagen geschlossen ist. Erschrocken ist bestimmt auch ein anderer Nachbar von mir: Tommy Gilbert, der Hausrotschwanz. Seinen Gesang – inklusive «krschkrschkrsch» am Ende – höre ich wesentlich lieber als jedes aufheulende Fahrzeug. Auch ihn stresste die dröhnende Harley, da bin ich mir sicher.

Lärmschutz ist keine Nische mehr, sondern Gesundheits- und Standortpolitik. Tempo 30, Verkehrsberuhigung und eine konsequente Lärmpolitik verändern unsere Wohnquartiere: die Menschen haben weniger Stress, die Strassen werden sicherer und die Lebensqualität steigt. Diese Entwicklung ist kein Zufall, sondern das Ergebnis von jahrelangem Engagement, konstanter Haltung und politischer Ausdauer. Wir vom VCS sind gefordert und setzen uns dafür ein, dass solche Lösungen selbstverständlich werden. Bis Ruhe nicht als Ausnahme gilt, sondern als Normalität im Siedlungsraum. ■

Caroline Rohrbach ist Bereichsleiterin Marketing, Fundraising und Kommunikation beim VCS Schweiz. Den Töff hat sie längst verkauft und macht zurzeit den Feldornitholog\*innen-Kurs.

### Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

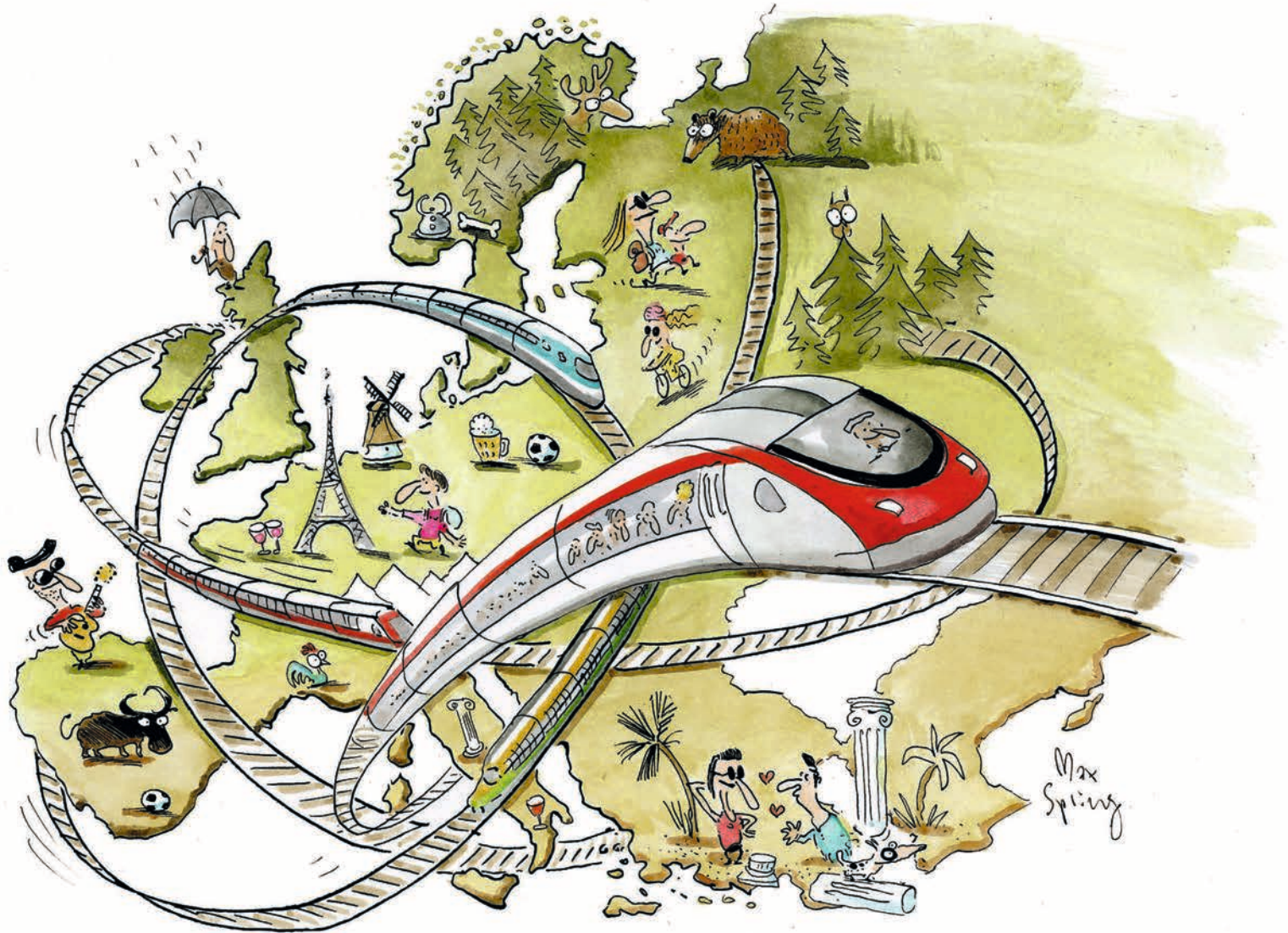
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. [www.verkehrsclub.ch/vcs-magazin](http://www.verkehrsclub.ch/vcs-magazin). **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: [magazin@verkehrsclub.ch](mailto:magazin@verkehrsclub.ch)). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion, Philippe Rouiller. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Yves Chatton, Selim Egloff, Urs Geiser, Andreas Käsermann, Simon Leisinger, Marco Maurer, Caroline Rohrbach, Michael Rytz, Silvia Schaub, Edward Weber, Peter Wehrauch. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Spycher Media Solutions, Tel. 031 809 33 81, [andreas@spycher-ms.ch](mailto:andreas@spycher-ms.ch) **Grafik:** [www.muellerluetolf.ch](http://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 47255, französisch 13 532). Die nächste Ausgabe erscheint am 10. September 2026. **Insertionsschluss:** 10. August 2026. **Adressänderungen:** [mga@verkehrsclub.ch](mailto: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](http://www.verkehrsclub.ch/datenschutz)

gedruckt in der  
schweiz

## SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



### ALS VCS-MITGLIED PRÄGEN SIE DIE LEBENS-RÄUME 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](http://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](http://www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft)

**Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität!**

NEU: GANZ  
EUROPA FÜR  
FR. 69.-

VCS PANNENHILFE EUROPA

## IHR VERLÄSSLICHER SCHUTZ FÜR UNTERWEGS

Jetzt in nur 2 Minuten  
online abschliessen!



[verkehrsclub.ch/vcs-pannenhilfe](https://verkehrsclub.ch/vcs-pannenhilfe)

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:  
Tel. 031 328 58 11 oder  
[assistance@verkehrsclub.ch](mailto:assistance@verkehrsclub.ch)

Versicherungsträger:



Mobilität  
mit Zukunft



VCS AUTOVERSICHERUNG

## FAHRZEUGWECHSEL = VERSICHERUNGSWECHSEL

Steht bei Ihnen ein Fahrzeugwechsel an?  
Dann ist jetzt der richtige Moment, um auch  
den Versicherungsanbieter zu wechseln.

Jetzt unverbindliche Offerte anfordern:



[verkehrsclub.ch/vcs-autoversicherung](https://verkehrsclub.ch/vcs-autoversicherung)

BIS 20%  
RABATT FÜR  
VCS-MITGLIEDER

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:  
Tel. 031 328 58 21 oder  
[eco@verkehrsclub.ch](mailto:eco@verkehrsclub.ch)

Versicherungsträger:  
Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Mobilität  
mit Zukunft





SBB CFF FFS

Sparen.  
Losfahren.  
Geniessen.

Profitieren Sie jeden Monat von neuen Freizeitangeboten.

Mehr Informationen auf [sbb.ch/hits](http://sbb.ch/hits)

BIS ZU

**50%\***

RABATT



Swiss Pass\*

\* Zum Beispiel RailAway-Hit «Mountain'n'Rail Pilatus»: Profitieren Sie bei Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr von 20% Rabatt auf die Bergbahnfahrt nach Pilatus Kulm und zurück sowie von bis zu 50% Rabatt auf die Fahrt nach Kriens, Zentrum Pilatus oder Alpnachstad und zurück. Die Anzahl der rabattierten Billette für die öffentlichen Verkehrsmittel ist monatlich begrenzt. Sobald die Billette mit 50% Rabatt aufgebraucht sind, wird der Rabatt stufenweise reduziert. Sind alle Rabatte ausgeschöpft, entfällt die Preisreduktion vollständig. Das Angebot ist gültig vom 1. Juni bis 30. September 2026. Weitere Informationen auf [sbb.ch/pilatus](http://sbb.ch/pilatus)

RailAway

VCS-VELOVERSICHERUNG

**DIE OPTIMALE VERSICHERUNG FÜR IHR RENNVELO, E-BIKE UND MOUNTAINBIKE.**

Jetzt in nur 2 Minuten online abschliessen!



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

AB  
FR. 45.-

Noch Fragen? Wir beraten Sie gerne:  
Tel. 031 328 58 11 oder [assistance@verkehrsclub.ch](mailto:assistance@verkehrsclub.ch)

Versicherungsträgerin:



Mobilität mit Zukunft



Photo Stock - Halfpoint