



Der Schulweg ist Lernort und Erlebniswelt

Wie wir uns dafür engagieren, dass alle Kinder sicher und selbstständig zur Schule gehen können

Seite 18

Dein VCS-Angebot!

mway
E-Bikes made easy

Spare
1'000.^{CHF}–

E-CITYBIKE
ALLEGRO ALLCITY URBAN WAVE

CHF 1'990.–
statt CHF 2'990.–

Rabattcode: **VCSALLEGRO2026**

- Bosch Active Line Plus Motor
- Bosch Powertube 500 Wh
- Federgabel: SR Suntour SF15 NEX Coil 75 mm
- Display: Bosch Purion Performance
- Shimano Nexus 8-Gang-Nabenschaltung
- Reifen: Pirelli XT 47-622
- Vollausstattet mit Gepäckträger, Schutzblechen und Licht
- Stabiler Aluminiumrahmen in 3 Grössen und den Farben:
 - Champagne
 - Copper Pearl



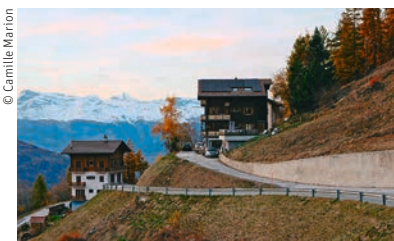
Die Nr. 1 für E-Bikes in der Schweiz – in über 30 Shops oder auf m-way.ch

Teste dein Wunsch-E-Bike kostenlos und unverbindlich in einer unserer Filialen.
Einfach aufsteigen und losfahren.



Solange Vorrat, nicht kumulierbar mit anderen Aktionen und Rabatten. Nur gültig bei einer Bestellung des Allegro Allcity Urban Wave in einer der 30 m-way Filialen, im Webshop unter m-way.ch (E-Bike in den Warenkorb legen und dann Rabattcode eingeben) oder mit eingesendetem Talon. Ein Rabattcode pro Mitglied und Kauf. Es gelten die AGB der M-way Mobility AG. Vorteile für die ganze Familie: Exklusiv für VCS-Mitglieder und ihren Haushalt. Der Rabatt ist gültig von 10.09. - 12.11.2026.

- 4 **Kurz und bündig**
- 6 **Autobahn-Ausbau I** Wie das Simmental blieb
- 7 **Autobahn-Ausbau II** Das kommt im Rahmen von «Verkehr '45» auf uns zu
- 8 **FLUX-Preis:** Ein Bahnhof im Herzen des Quartiers
- 9 **Energie:** Nie wieder AKW
- 10 **Velofahren:** 1,5 Meter Abstand, mindestens
- 12 **Verband:** Im Gespräch mit dem Zentralvorstand
- 14 **Öffentlicher Verkehr:** Preiserhöhungen gefährden die Verkehrswende
- 15 **Eco-auto:** Wenn schon, denn schon Elektro
- 16 **jungVCS:** Das vergessene Geschlecht der Verkehrspolitik
- 17 **VCSkids:** Unsere Kinderseite



44 **Wandern:** Reben, Burg und Maiensässe rund um Sitten

- 46 **Velofahren:** Vielfalt dem Rhein entlang

- 30 **Mitgliederangebote**
- 33 **Berichte aus den Regionen**
- 48 **Wettbewerb**
- 49 **Bitte mitdenken! mit Martin Winder**
- 50 **Cartoon**

Titelbild: Fabian Lütolf / setrunners.ch

EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser



Vor wenigen Wochen ist Axelle in den Kindergarten gekommen. Axelle ist meine Nichte, viereinhalb Jahre alt. In dem Dorf in der Broye-Region, in dem

sie lebt, liegt die Schule nah genug, um zu Fuss zusammen mit ihren Eltern dorthin zu gelangen – und unterwegs ihren kleinen Bruder bei der Tagesmutter abzusetzen. Was im Fall von Axelle eine selbstverständliche Entscheidung ist, ist das Resultat günstiger Rahmenbedingungen.

Nicht überall in der Schweiz ist die Situation so gut, insbesondere in ländlichen Gebieten. Auch ob eine Familie täglich das Auto nutzt, beeinflusst deren Gewohnheiten. Eine Studie des VCS zeigte jüngst, dass Eltern, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, ihre Kinder oft auf dem Weg dorthin vor der Schule absetzen. Je mehr Autos jedoch vor den Schulen herumfahren, desto weniger trauen sich andere Eltern, ihre Kinder allein zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule zu schicken.

In unserem Dossier zeigen wir, wie sich dieser Teufelskreis durchbrechen lässt. Beim VCS setzen wir dafür gleichzeitig bei Familien, Schulen und Gemeinden an – damit mehr Kinder wie Axelle ihren Tag an der frischen Luft beginnen können.

Viel Vergnügen beim Lesen

Camille Marion
Co-Redaktionsleiterin

DOSSIER

Abenteuer Schulweg

Die meisten Kinder gehen in der Schweiz zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett zur Schule. Das ist gut so. In unserem Dossier erfahren Sie, wie vielseitig Kinder vom Abenteuer Schulweg profitieren. Wir unterstützen sie durch unser Engagement, dessen wichtigste Begriffe wir im Übrigen in einem Glossar erläutern.





© VCS/Viviane Barben

Wer öfters aufs Velo steigt, trägt zu einem klimafreundlichen Verkehr bei. Unser Marketingteam hat sich deshalb für eine sommerliche Imagekampagne mit dem Bikesharing-Anbieter Publibike zusammengetan.

17 Milliarden Franken externe Kosten

Die Zahlen des Bundesamts für Statistik «Kosten und Finanzierung des Verkehrs 2023» zeigen: Der motorisierte Individualverkehr (MIV) verursacht der Allgemeinheit externe Kosten von rund 17,6 Milliarden Franken – 600 Millionen mehr als im Jahr zuvor. Wer Auto fährt, bezahlt seine tatsächlichen gesellschaftlichen Kosten also bei weitem nicht. Umgerechnet auf die rund 4,8 Millionen Personenwagen in der Schweiz belastet jedes Auto die Allgemeinheit im Schnitt mit rund 3500 Franken pro Jahr. Diese Entwicklung ist verkehrs- und klimapolitisch verantwortungslos.

Fachseminar zu Carsharing

Ein Mobility-Auto ersetzt fast 18 private Autos. Carsharing reduziert dadurch die benötigte Parkierungsfläche. Damit ist es ein wichtiges Element der Mobilitätsmassnahmen in vielen parkplatzreduzierten Immobilienprojekten. Carsharing ist deshalb das Thema am Austauschtreffen 2026 der Plattform Immobilien und Mobilität.

Wann: Mittwoch, 25. November 2026, 15 bis 17 Uhr

Wo: online

Programm und Anmeldung: wohnbau-mobilitaet.ch/webinar-zum-carsharing

Die Teilnahme ist kostenlos und unlimitiert, eine Anmeldung ist nötig.

SAVE
THE
DATE

Sicherheitsrisiko grosse Autos

Die durchschnittlichen Autos werden seit Jahren immer grösser. Eine neue Studie des europäischen Dachverbands Transport & Environment (T & E) zeigt: Neuwagen wachsen im Durchschnitt jährlich um 1,2 Zentimeter in der Länge und um 0,5 Zentimeter in der Höhe. Besonders für Kinder, Fussgänger*innen und Velofahrer*innen werden grosse Fahrzeuge zu einem zunehmenden Risiko. Kinder werden vor hohen Fahrzeugfronten übersehen; breitere Autos haben zur Folge, dass der Überholabstand zu Velos schmaler wird.

Auch wird immer mehr Parkraum je Fahrzeug beansprucht. Die Schweiz weist bereits heute einen SUV-Anteil auf, der mit dem der USA vergleichbar ist. Je grösser die Autos werden, desto weniger davon finden Platz. Die Studie zeigt, dass der Wegfall von Parkplätzen dazu führen könnte, dass andere städtische Flächen in Parkraum umgewandelt werden. Für uns ist klar: Der öffentliche Raum darf nicht weiter dem Autoverkehr geopfert werden. T & E fordert, die durchschnittliche Autogrösse zu reduzieren – zurück auf das Niveau von 2015.



© muellerlorenz.ch/Sandra Oschoung

100 Millionen für die Autobranche

Das Prinzip des CO₂-Neuwagenziels ist einfach: Wer Autos importiert, muss über seine ganze Flotte hinweg gesehen einen gesetzlich festgelegten CO₂-Zielwert einhalten – ansonsten drohen Strafzahlungen. 2025 lag der Wert bei 93,6 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der Verkauf von Elektroautos macht die Aufgabe sehr viel einfacher, während wuchtige Verbrenner-SUV sie stark erschweren.

Weil Bundesrat Albert Rösti, einst Präsident von auto-schweiz, aber die entsprechende Verordnung angepasst hatte, mussten die Auto-Importeure für das vergangene Jahr statt 200 Millionen nur 100 Millionen Franken an Strafzahlungen leisten. Wer nämlich einen bestimmten Anteil an Elektroautos und Plug-in-Hybriden verkaufte, erhielt eine Erleichterung auf den eigenen CO₂-Wert. Einzelne vorbildliche Importeure hätten den Zielwert auch ohne Röstis Trick eingehalten – andere sparten dadurch Millionen.

Was unser Kolumnist Martin Winder davon hält, lesen Sie auf Seite 49.



© VCS

Webinar: Testament erstellen

In unserem Webinar «Testament erstellen» erfahren Sie, worauf es bei der Nachlassplanung und beim Verfassen eines Testaments ankommt – und wie Sie ganz einfach und online ein in der Schweiz gültiges Testament erstellen können.

Wann: Montag, 21. September 2026, 14 bis 15 Uhr

Mittwoch, 18. November 2026, 14 bis 15 Uhr

Wo: online

Programm und Anmeldung: www.verkehrsclub.ch/legate

Ein Spaziergang durch die Natur

Als fester Bestandteil der Europäischen Mobilitätswoche findet am Freitag, 18. September 2026, der Internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» statt. Unter dem Motto «Ein Spaziergang durch die Natur» lädt der VCS Kinder, Eltern und Lehrpersonen dazu ein, einen Tag lang den Schulweg zu Fuss zu feiern. Blumen, Bäume, Insekten, Schmetterlinge: die Natur ist überall, auch in der Stadt! Wer zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett zur Schule geht, trägt dazu bei, die Natur und die Umwelt zu schützen.



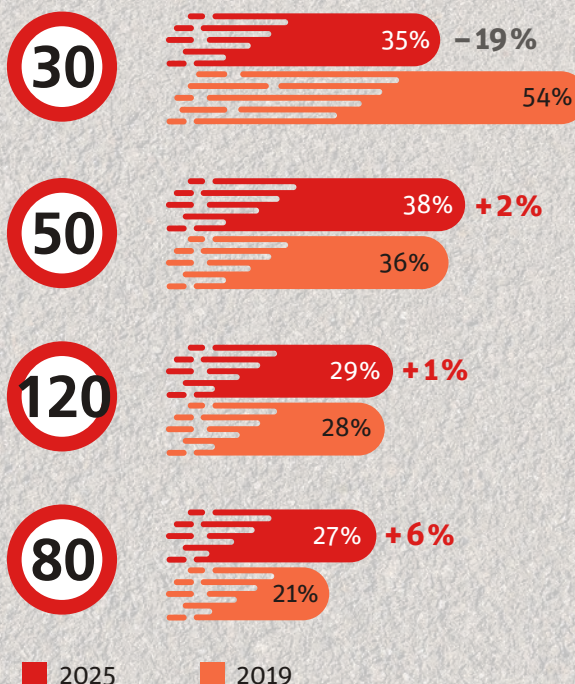
Weitere Informationen unter
www.pedibus.ch/internationaler-tag-zu-fuss-zur-schule-2026



© Fabio Bossi

TEMPO 30 WIRD IMMER BESSER EINGEHALTEN

Jedes dritte Auto fährt innerorts zu schnell. Das hat erhebliche Auswirkungen auf die Sicherheit der Fussgänger*innen und Velofahrer*innen. Oft fehlt das Bewusstsein, dass kleine Tempounterschiede grosse Auswirkungen auf die Sicherheit haben. Aber: im Vergleich zu 2019 gibt es grosse Fortschritte bei der Einhaltung von Tempo 30! Die Zahlen zeigen, dass der Anteil Motorfahrzeuge, die das Tempolimit überschritten haben, bei Tempo 30 innerhalb von sechs Jahren stark abgenommen hat. Bei Tempo 50, 80 und 120 haben hingegen mehr Fahrzeuge das Tempo überschritten.





Ernst Zbärens Visualisierungen von 1976 zeigen die Folgen einer Autobahn durchs Simmental eindrücklich auf – hier im Vorher-Nachher-Vergleich.

Wie das Simmental blieb

Von Selim Egloff

Autobahn-Ausbau Vor 40 Jahren beerdigte das Schweizer Parlament die geplante Rawil-Autobahn. Bis heute ist es nur einer von drei Fällen, in denen ein Nationalstrassenprojekt aus dem Netzbeschluss gestrichen wurde. Eine alte Geschichte mit erstaunlich vielen Parallelen zu heute.

Im September 1986 stimmte der Ständerat als zweite Kammer dem Antrag zu, die Rawil-Autobahn aus dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz zu streichen. Der Nationalrat hatte denselben Entscheid bereits im März gefällt. Eine direkte Autobahnverbindung von Bern nach Sitten, seit 1966 im Netzbeschluss verankert, war damit Geschichte.

Ein Tal wäre verschwunden

Der Verlauf der Rawil-Autobahn war bereits konkret geplant: Von Spiez hätte sie durch das Simmental bis an die Lenk geführt. Dann wäre sie neben den Iffigfällen durch einen rund zehn Kilometer langen Tunnel auf die Südseite geführt worden und unterhalb des Tseuzier-Staudamms wieder ans Tageslicht gekommen. Die Ingenieure des Bundesamts für Strassen sahen das Simmental schlicht als Transitraum. Doch was sie auf ihren Karten als nutzbares Flachland lasen, waren gewachsene Kulturlandschaften, fruchtbare Böden und wertvolle Lebensräume entlang der Simme.

Der Naturfotograf Ernst Zbären erkannte diese Werte und handelte. Er gründete den Verein Pro Simmental und organisierte im Mai 1976 eine Pressefahrt mit eigens dafür erstellten Visualisierungen: Erstmals konnten Journalist*innen sehen, welche Auswirkungen die Autobahn hätte. Künftig würde ein Betonstreifen quer durchs Tal führen.

Zbärens Bilder wirkten. Und plötzlich beschäftigte der Schutz des Simmentals die ganze Schweiz.

Die Natur lieferte kurz darauf ebenfalls ein Gegenargument. Für den geplanten Tunnel wurde auf der Walliser Seite ein Sondierungsstollen erstellt. 1979 brach Wasser ein, das Karstgestein bewegte sich und am Tseuzier-Staudamm zeigten sich Risse. Der See musste notgeleert werden. Der Bundesrat hielt dennoch an seinen Plänen fest.

134 000 Unterschriften in sechs Monaten

Erst der Druck aus der Bevölkerung brachte die Wende. 1982 lancierten Pro Simmental und Franz Webers Helvetia Nostra die Volksinitiative «Für die Rettung des Simmentals vor Nationalstrassen» – und sammelten in etwas mehr als sechs Monaten über 134 000 Unterschriften. Das Signal zeigte Wirkung: Das Parlament strich das Projekt, noch bevor das Volk darüber befinden musste.

Die geplante Autobahn durchs Simmental ist bis heute einer von nur drei Fällen, in denen ein Nationalstrassenprojekt aus dem Netzbeschluss gestrichen wurde. 2020 wurde der Abschnitt von Schaffhausen bis zur deutschen Grenze gestrichen, 2024 das Zürcher Y beim Hauptbahnhof – drei in fast sechzig Jahren Nationalstrassennetz, immerhin.

Und der Lerneffekt? Der ist begrenzt, wie die jüngste Geschichte zeigt. Im November 2024 lehnte das Stimmvolk den «Ausbau-

schritt 2023 für die Nationalstrassen» mit 52,7 Prozent ab. Eine breite Allianz unter Führung des VCS wies dezidiert auf die langfristig kontraproduktive Wirkung zusätzlicher Autobahnkapazitäten hin.

Rösti und das Déjà-vu

Doch Bundesrat Albert Rösti liess sich vom Volksentscheid wenig beeindrucken. Er schloss nicht aus, dass abgelehnte Projekte bis 2045 wieder ins Ausbauprogramm aufgenommen werden könnten – darunter Vorhaben für die Regionen Basel, St. Gallen und Schaffhausen. Zwei dieser Projekte – der Rheintunnel in Basel und der Rosenberg-tunnel in St. Gallen – erhielten in einem von Rösti in Auftrag gegebenen ETH-Gutachten sogar höchste Priorität. Für den VCS ist das eine undemokratische Wiederaufnahme durch die Hintertür.

Das Echo aus dem Simmental von 1986 ist unüberhörbar: Auch damals hielt der Bundesrat lange an seinen Plänen fest. Der Einsatz der Zivilgesellschaft gegen das Vorhaben dauerte über ein Jahrzehnt. Die Hartnäckigkeit zahlte sich aus: Anstatt einer Autobahn verbindet heute der Lötschberg-Basistunnel die Kantone Bern und Wallis schnell, leise und zuverlässig. ■

Selim Egloff ist Geograf und beschäftigt sich seit zehn Jahren mit den Autobahnen der Schweiz.

«Verkehr '45»: das kommt auf uns zu

Der Bundesrat hat nun entschieden, wie er Strasse und Schiene in den nächsten 20 Jahren ausbauen will. Oder zumindest fast. Denn 2027 wird man sich nur für die fünf nächsten Jahre festlegen. Danach wird alle vier Jahre in weiteren Tranchen entschieden, ob und, wenn ja, wo bis 2045 ausgebaut werden soll. Bevor nächstes Jahr das Parlament und – mindestens beim Geld für den Bahnausbau – auch die Stimmbevölkerung entscheidet, holt der Bundesrat nun die Meinung von Interessengruppen wie dem VCS und vielen anderen zur ersten Tranche ein.

Volksabstimmung zur Bahn gesetzt

Weil die bereits beschlossenen Projekte um Milliarden teurer werden als ursprünglich prognostiziert, reicht nun bei der Bahn das Geld nirgendwohin. Alle Bahnfreund*innen – also auch der VCS – werden deshalb in zwei Jahren vor der undankbaren Aufgabe stehen, eine Volksabstimmung gewinnen zu müssen, um zu sichern, was heute gilt. Grund dafür ist, dass ein Teil der Mehrwertsteuer-Gelder für den Bahnausbau bis 2030 befristet ist. Gelingt dies Stimmbevölkerung und Kantonen nicht, ist in den 2030er-Jahren kaum mehr Geld für neue Bahnprojekte übrig.

Kurzfristig gibt sich der Bundesrat bescheidener. Statt fünf Autobahnabschnitte wie das letzte Mal will er an zwei Orten ausbauen: sechs statt vier Spuren zwischen Perly und Bernex (GE) sowie zwischen Aarau Ost und Birrfeld (AG). Das ist unserem Abstimmungserfolg zu verdanken. Das Parlament konnte die letzten beiden Male jedoch der Versuchung nicht widerstehen, zusätzliche Autobahnwünsche zu berücksichtigen.

Das politisch Unappetitliche verschiebt Bundesrat Röstli einfach auf später. Die Auto-

Autobahn-Ausbau Das Nein im November 2024 war deutlich. Trotzdem will der Bundesrat weiter Autobahnen ausbauen. Und vieles deutet darauf hin, dass er wichtige Entscheide vorerst aufschiebt und das Parlament in die Trickkiste greifen könnte. Von Luc Leumann



Eine deutliche Aufforderung an den Bundesrat: die Einreichung des Appells «Nein bleibt Nein».

bahn-Ausbauten, auf die er trotz Volks-nein vor knapp zwei Jahren nicht verzichten will, gedenkt der ehemalige Präsident der angeblichen Volkspartei erst in fünf Jahren wieder aufzutischen. Spätestens dann wird der VCS gefordert sein, in Erinnerung zu rufen, dass Nein Nein bleibt.

Erpressung denkbar

Bis dahin könnte die Politik im Bundeshaus auf eine unfaire Masche setzen: Schon vor unserem Referendum zum letzten Ausbaus schritt hat der TCS gewünscht, dass das Geld

für Trams, Busspuren und Velowege nur dann ausgegeben werden darf, wenn gleichzeitig auch Autobahnen ausgebaut werden. Grundsätzlich ist das Parlament frei, absurde Kombinationen nach dem Motto «das Zuckerbrot gibts nur mit Peitsche» zu machen. Nur bei Volksinitiativen dürfen zwei beliebige Themen auf keinen Fall vermischt werden. Dass Bundesrat Röstli nun Bahnen, Autobahnen, Trams und Velowege in einem plant, mag für eine kohärente Verkehrspolitik nützlich sein.

Das birgt aber eben auch ein Risiko für undemokratische, um nicht zu sagen erpresserische, «Buebetrickli», um den ungeliebten Volkswillen – und den erfolgreichen VCS! – auszubremsen (Parlamentarierinnen beteiligen sich deutlich weniger daran). Denn während die Stimmbevölkerung zu kapazitätssteigernden Autobahn-Ausbauten in gut 20 Jahren drei Mal Nein gesagt hat (Avanti-Gegenvorschlag, Netzbeschluss und Autobahnausbau 2024), gab es zum ÖV-Ausbau in dieser Zeit immer ein Ja (NEAT und FABI). ■

Starkes Signal zum Auftakt der Vernehmlassung

Am 22. Juni haben wir unseren Appell «Nein bleibt Nein» mit über 25 000 Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht. Darin fordern wir vom Bundesrat, den demokratischen Grundsatzentscheid der Stimmbevölkerung vom November 2024 zu respektieren und auf den weiteren Ausbau von Autobahnen zu verzichten.

Nun gilt es, dranzubleiben. Denn ein Blick in die Unterlagen zeigt, dass Bundesrat Röstli und die Strassenlobby die Vernehmlassung nutzen wollen, um noch mehr Ausbauprojekte auf die Liste zu hieven und abgelehnte Ausbauprojekte trotzdem zu realisieren. Helfen Sie mit, unseren Widerstand weiter sichtbar zu machen. Auf unserer Website finden Sie Musterstellungnahmen,

Vorlagen für Leser*innenbriefe und Stickerbogen, die Sie kostenlos bestellen können:



www.verkehrsclub.ch/aktiv-werden

Ein Bahnhof mitten im Quartier

Öffentlicher Verkehr Der mit dem FLUX-Preis ausgezeichnete Bahnhof Prilly-Malley war der Antrieb für die Wandlung eines ganzen Quartiers. Damit ist er ein Vorzeigeprojekt, wie öffentlicher Verkehr und Stadtentwicklung miteinander verbunden werden können. Von Camille Marion



Vom Velo direkt auf den Zug: der neue Stadtteil Malley-Gare fördert die Intermodalität.

Der auf ehemaligen Industriebrachen zwischen den Waadtländer Städten Lausanne und Renens gelegene Bahnhof Prilly-Malley hat den FLUX-Preis erhalten. Die Auszeichnung belohnt besonders gelungene Verkehrsknotenpunkte. Die Jury, in der auch der VCS vertreten ist, prämierte damit ein Projekt, das nicht nur die Anschlüsse verbessert, sondern den ÖV als Antrieb für die Entwicklung eines neuen Quartiers nutzt.

Der Bahnhof wurde 2012 eingeweiht und ebnete damit den Weg für die Entwicklung des Quartiers Malley-Gare. Die Umgestaltung durch eine Verdichtung gegen innen hat dem Quartier ein neues Gesicht gegeben. Die Intermodalität beruht hier nicht auf einem einzigen Umsteigepunkt. Zug, Metro, Tram und Bus sind bewusst über das ganze Quartier verteilt. Der Umstieg zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln trägt so zur Belebung des öffentlichen Raumes und Anbindung der neuen Gebäude bei. Langfristig wird dieses gemischte und kaum motorisierte Quartier fast 10 000 Bewohner*innen und zusätzliche Arbeitsplätze beherbergen.

Multimodalität und Zusammenarbeit

Der Bahnhof Prilly-Malley wird von der Waadtländer S-Bahn bedient. Er wurde schrittweise angepasst, um sich besser ins Quartier einzufügen, namentlich durch die Öffnung der Südfassade 2026 und die Schaffung eines schattigen Parks anstelle einer ehemaligen Tankstelle. Eine zweite, 2020 eingeweihte Unterführung verbindet die Gleise mit dem Radweg Richtung Renens. Für das Velo wurde angepasste Infrastruktur geschaffen, insbesondere über 600 Parkplätze – mit der Möglichkeit, diese weiter auszubauen, wenn der Bedarf gegeben ist. Der «Trait d'union», eine beeindruckende spiralförmige Rampe, die den Höhenunterschied zur Nordseite der Gleise überwindet, hat den Prix Veloinfrastruktur 2020 gewonnen.

Rund um den Bahnhof sind Wohnbauten, Geschäfte und Büros sowie mehrere Grossbauten wie die Vaudoise Arena entstanden. Vier Hochhäuser mit 25 bis 30 Stockwerken prägen heute das Bild. Die FLUX-Jury hob zudem die gute Zusammenarbeit zwischen Prilly und Renens hervor. Dank einer ge-

meinsamen Leitung wurden die Projekte als einheitliches Ganzes konzipiert, so dass die Gemeindegrenzen im neuen Quartier heute kaum noch wahrnehmbar sind.

Zwei weitere Bahnhöfe nominiert

Die Jury hat noch weitere Gemeinden in der übrigen Schweiz besucht und dabei die Entwicklungen rund um die Bahnhöfe von Liestal (BL) und Sursee (LU) gewürdigt.

Ersterer hat sich nach sechs Jahren Arbeit ohne Unterbruch des Bahnbetriebs – trotz der Komplexität der Baustelle – markant verändert. Ziel war, einen bedeutenden Engpass durch ein neues viertes Gleis und eine komplette Erneuerung der Bahneinrichtungen zu eliminieren. Zwei Unterführungen verbinden die Perrons mit den Quartieren dies- und jenseits der Gleise, während ein neuer durchgehender Radweg das Velofahren erleichtert. Leider stellt das Fehlen von Liften für den Zugang zu den Gleisen und zur Unterführung im Rahmen einer Renovation dieser Grössenordnung eine verpasste Chance dar. Eine unterirdische Velostation mit 500 Plätzen, dazu 540 Gratisplätze im Freien und ein Park-and-Ride mit 85 Plätzen stärken die Intermodalität. Auch der Bahnhofplatz wurde umgestaltet, um die Bus- und Tramhaltestellen des Waldenburgertals näher an die Bahnperrens zu bringen.

In Sursee wiederum wurde der Bahnhof umfassend umgebaut, was den ÖV und den Fuss- und Veloverkehr deutlich stärkt. In der Kleinstadt, nur zwanzig Minuten von Luzern und Olten entfernt, gibt es jeden Tag um die 500 Ankünfte und Abfahrten von regionalen Bussen. Der neue Busbahnhof zeichnet sich durch ein spektakuläres, lichtdurchlässiges Dach von 120 Metern Länge aus. Die Busse fahren auf beiden Seiten des zentralen Perrons ab, was schnelle Umstiege zu den Zügen und einen erleichterten Zugang für Personen mit eingeschränkter Mobilität bietet. In einer Stadt, in der sich die meisten Einwohner*innen wie auch Arbeitsplätze weniger als 1,5 Kilometer vom Bahnhof entfernt befinden, ist das Velo ein besonders geeignetes Verkehrsmittel. Die neue, kostenlose unterirdische Velostation bietet rund 1100 Plätze an, die direkt mit den Zugängen zu den Perrons verbunden sind. Dazu kommen 500 Veloparkplätze im Freien.

Sowohl in Sursee als auch in Liestal hatte die Jury indes etwas zu bemängeln: Die öffentlichen Räume lassen Natur vermissen. Die Projekte sind jedoch so konzipiert, dass sie zukünftige Entwicklungen ermöglichen, die namentlich mehr Platz für Grünflächen bieten könnten. ■

Nie wieder AKW

Atomgesetz In der Schweiz ist der Bau neuer Atomkraftwerke verboten. So steht es seit 2017 im Gesetz. Der Atomlobby passt das freilich nicht. Sie will das Verbot aufheben und war mit diesem Anliegen im Parlament knapp erfolgreich. Jetzt sollen die Stimmbürger*innen das letzte Wort haben.

Von Andreas Käsermann

Die wohl wichtigste energiepolitische Entscheidung der letzten Jahrzehnte war der Grundsatzentscheid, die Schweiz aus der Abhängigkeit von Atomenergie zu führen und ein AKW-Neubauverbot ins Gesetz zu schreiben. Bundesrat und Parlament beschlossen diese «Energiestrategie 2050», 2017 bestätigte die Stimmbevölkerung die Marschrichtung deutlich – sehr zum Missfallen der SVP, Teilen der FDP und einiger Wirtschaftsverbände. Dieselben Kreise liessen nicht locker und sammelten ab 2022 Unterschriften für ihre Blackout-Initiative, die das Neubauverbot wieder kippen will.

Energieminister Albert Röstli nahm diesen Ball nur zu gerne an und zimmerte einen indirekten Gegenvorschlag, der das Hauptanliegen der Initiative erfüllt: Neue AKW sollen wieder möglich werden. Das Parlament zankte kurz über die Kosten neuer AKW, segnete Röstlis Atomgesetz aber letztlich knapp ab. Das Referendum der Umwelt-

verbände war beschlossene Sache und für den VCS stand von Anfang an fest: Das Referendum wird unterstützt.

Klimaneutral und «atomfrei»

Die Art und Weise der Stromgewinnung steht in engem Zusammenhang mit der Mobilität. Besonders der Strassenverkehr ist heute der mit Abstand grösste CO₂-Emittent im gesamten Verkehrsbereich, und gerade Autos, Lastwagen und Lieferwagen werden darum seit Jahren Schritt für Schritt elektrifiziert. Schon heute sind Hunderttausende Elektrofahrzeuge in der Schweiz immatrikuliert, die Zahl steigt dank gesetzlicher CO₂-Zielwerte und technologischem Fortschritt stark an.

Für Gregory Germann, Projektleiter eco-auto beim VCS, ist das eine Chance: «Jedes dieser Fahrzeuge bringt eine Batterie mit – vom kleinen Elektroauto mit rund 20 Kilowattstunden bis zum grossen Elektro-LKW mit mehreren hundert Kilowattstunden.» Zusammen mit stationären Batterien bildet die wachsende Elektroflotte eine enorme Speicherkapazität, die sich ideal mit dem Ausbau von Solar- und Windenergie kombinieren lässt.

Elektro ist Teil der Lösung

Nicht selten wird die Elektromobilität als Grund für die Notwendigkeit neuer AKW angeführt. Das Gegenteil ist der Fall. «Bereits eine Flotte von rund 200 000 Elektroautos kann mit ihrem Stromspeicher eine Leistung in der Grössenordnung eines Atomkraftwerks erbringen», sagt Germann. Die Integration der Fahrzeugbatterien ins Stromsystem sei aus Sicht von Wirtschaftlichkeit, Klima und Umwelt zentral – und sie passt perfekt zu einem erneuerbaren,

vernetzten Energiesystem. Der Blick auf das Solarstrom-Potenzial von Schweizer Hausdächern und -fassaden zeigt zudem, dass allein dieses Potenzial den künftigen Strombedarf der Elektromobilität deutlich übersteigt.

Wenn die Schweiz ihren Ausbau von Solar- und Windenergie konsequent vorantreibt, lassen sich Wärmepumpen, Elektroautos, E-LKW, E-Busse und die Bahn versorgen, ohne neue AKW zu bauen. Die Elektromobilität ist damit ein zentraler Baustein des Stromnetzes der Zukunft, das auf erneuerbaren Energien basiert.

Riskant und teuer

Neue Atomkraftwerke sind sehr teuer und wirtschaftlich nur mit staatlichen Preisgarantien, Subventionen und Risikoübernahmen realisierbar. Damit würden neue AKW zur finanziellen Blackbox, warnt eco-auto-Experte Germann: «Diese Kosten landen letztlich bei der Stromkundschaft – direkt über höhere Stromtarife oder indirekt über Steuergelder. Steigt der Strompreis, verteuert sich jede Kilowattstunde für Wärmepumpen, Elektroautos, E-LKW, E-Busse und die Bahn.» Damit würden ausgerechnet jene Technologien geschwächt, die den CO₂-Ausstoss im Verkehr senken können.

Milliardenschwere AKW-Subventionen entzögen zudem anderswo Geld. Sie würden Investitionen in Solar- und Windenergie, Speicher und Netzausbau verdrängen. «AKW würden damit gleichsam zur Investitionsbremse für die Erneuerbaren.» Ohne langfristige Planungssicherheit würde es zunehmend schwieriger, überhaupt noch Geldgeber*innen für die umweltfreundliche Stromproduktion zu finden, warnt Germann. ■

Mehr Infos zum AKW-Referendum unter www.verkehrclub.ch/akw-nein

Andreas Käsermann ist VCS-Mediensprecher. Er war gerade ein paar Tage alt, als Beznau 1 als erstes AKW der Schweiz in Betrieb ging.

Kein Rückschritt: Die klimafreundliche Mobilitätswende setzt auf erneuerbare Energien – nicht auf neue Atomkraftwerke.





Mehr Platz, weniger Stress: wir fordern einen gesetzlich verankerten Mindestüberholabstand.

1,5 Meter Abstand, mindestens

Velofahren Velofahrer*innen werden von Autofahrer*innen im Durchschnitt mit zu wenig Abstand überholt. Das hat eine Studie des VCS in Zusammenarbeit mit der Ostschweizer Fachhochschule ergeben. Doch was können wir tun, um das Problem zu entschärfen?

Von Edward Weber

Der Strassenverkehr ist ein Brennpunkt für Regelverletzungen aller Art – mit unterschiedlichen Folgen für die anderen Verkehrsteilnehmer*innen. Ein Verstoss ist sehr häufig und gefährdet andere sowohl objektiv als auch subjektiv: Autofahrer*innen, die Velofahrer*innen mit (zu) geringem Abstand überholen.

Dabei sind sich wohl viele Autofahrer*innen ihres gefährlichen Fehlverhaltens gar nicht bewusst. Denn ausgerechnet beim Überholabstand fehlt in der Schweiz eine klare gesetzliche Regelung. Es wird lediglich ein «ausreichender» Abstand verlangt. Ob dieser beispielsweise im Falle eines Unfalls eingehalten wurde, wird von den Gerichten jeweils individuell bewertet. Die Interpretation der Frage, was ein ausreichender Abstand ist, überlässt man im Alltag damit den Autofahrer*innen auf der Strasse. Dabei hat die Fachliteratur eine einigermaßen klare Antwort auf die Frage, welcher Mindestabstand nötig wäre, damit sich alle – auch ungeübte – Velofahrer*innen sicher fühlen: innerorts bis Tempo 50 mindestens 1,5 Meter. Dies ist keine utopische Forderung, sondern in vielen europäischen Ländern bereits so geregelt.

5000 Überholmanöver

Aus früheren Studien sind einige Faktoren bekannt, die den Überholabstand beeinflussen: Enge Strassenverhältnisse und viel (Gegen-)Verkehr führen zu nahen Überholmanövern. Breite Fahrzeuge senken das Sicherheitsempfinden bei den überholten Velofahrer*innen. Personen ohne Helm und Frauen werden tendenziell mit mehr Abstand überholt.

Was bisher fehlt, ist eine flächendeckende Studie zur Situation in der Schweiz. Um diese Lücke zu füllen, haben wir in Zusammenarbeit mit der Ostschweizer Fachhochschule eine Studie durchgeführt. Wir haben in den Städten Bern, Zürich, Genf, Köniz, Burgdorf, Sion und Olten auf den Velohaupttrouten mittels Ultraschallsensoren den Überholabstand von Autos gegenüber Velos gemessen. Mehr als 5000 Autofahrer*innen haben sich mit ihren Überholmanövern (unfreiwillig) an der Studie beteiligt.

Schweizweites Problem

Das Ergebnis ist ernüchternd bis erschreckend: Nur gerade 21 Prozent der Autofahrer*innen haben den Richtwert von mindestens 1,5 Metern eingehalten. Ein Drittel hat

sogar mit weniger als 1 Meter Abstand überholt. Das ist gemäss Verkehrsexpert*innen auch für geübte Velofahrer*innen nicht nur unangenehm, sondern auch gefährlich. Der durchschnittliche Abstand lag bei lediglich 1,2 Metern. Die Problematik des zu nahen Überholens ist damit nicht auf vereinzelte, besonders rücksichtslose Autofahrer*innen beschränkt, sondern schon fast der Normalfall. Zwischen den Städten zeigten sich nur wenig Unterschiede.

Nehmen die Autofahrer*innen mehr Rücksicht, wenn besonders verletzbare Personen überholt werden? Für die Studie haben wir dies mit einem Kinderanhänger getestet. Fazit: Wir haben für die Messfahrten zu Recht kein Kind in den Anhänger gesetzt. Der Abstand der Autos veränderte sich im Vergleich zu den Messfahrten ohne Anhänger praktisch nicht.

Gefangen im Dilemma der Fahrspur

Gibt es eine Möglichkeit, dass die Velofahrer*innen selbst dazu beitragen können, mit mehr Abstand überholt zu werden? Macht es beispielsweise einen Unterschied, ob sie weiter links oder rechts auf der Fahrbahn fahren? Das haben wir ebenfalls untersucht. Die

Antwort lautet: theoretisch ja, faktisch nein. Führt man weit rechts am Fahrbahnrand, überholen die Autofahrer*innen tatsächlich mit sehr viel mehr Abstand. Allerdings verschärfen sich für die Velofahrer*innen dort andere Probleme wie sich öffnende Türen parkierter Autos, Abflussdeckel, Scherben etc.

Was also können wir tun, um das Problem des zu geringen Überholabstands zu entschärfen? Ein Ansatzpunkt ist das Temporegime: Velofahrer*innen werden auf Tempo-30-Abschnitten mit gleich viel Abstand überholt wie auf Tempo-50-Strassen, das haben die Messungen gezeigt. Nahes Überholen ist aber bei tieferer Geschwindigkeit weitaus weniger gefährlich.

Ein weiterer Ansatzpunkt ist die Infrastruktur. Die Studie hat gezeigt, dass bereits leicht breitere Velostreifen den Überholabstand vergrössern, da sich Autofahrer*innen wohl sehr stark an der gelben Linie des Velostreifens orientieren. Waren Velowege zwar unmittelbar neben der Fahrspur der Autos, aber durch bauliche Elemente abgetrennt, hat sich der Überholabstand weiter vergrössert.

Wichtig ist, dass diese Massnahmen insbesondere auf Hauptstrassen umgesetzt werden. Dort findet der grösste Teil der Überholmanöver statt. Velofreundliche Massnahmen auf Nebenstrassen sind zwar begrüssenswert, haben aber auf die Gesamtheit aller Überholvorgänge betrachtet kaum einen Effekt auf ein insgesamt sichereres Überholen.

Infrastrukturmassnahmen lassen sich aber nicht flächendeckend umsetzen – gerade in der Stadt, wo der Platz knapp ist. Es wird immer Situationen geben, in welchen die Velofahrer*innen auf die Rücksicht der Autofahrer*innen angewiesen sind: etwa bei abrupt endenden Velostreifen vor Kreiseln oder bei verengten Fahrbahnen bei Verkehrsinseln. Deshalb braucht es einen gesetzlich verankerten Mindestüberholabstand als Richtwert für die Autofahrer*innen und zum Schutz der Velofahrer*innen. Dafür werden wir uns in einem nächsten Schritt einsetzen.

Mehr Platz, weniger Stress

Die Massnahmen für ein sicheres Überholen von Autos gegenüber Velos stehen stark in Zusammenhang mit einer grundsätzlichen

Frage: Wer hat im Strassenraum Anspruch auf wie viel Platz? Räumen wir wie bisher dem Auto bei der Nutzung der Strassen Priorität ein und drängen damit die Velofahrer*innen sprichwörtlich an den Rand? Dann werden die Velofahrer*innen primär als Hindernis wahrgenommen, das möglichst schnell zu überholen ist, und dessen Platzanspruch spätestens an der gelben Markierung des Velostreifens endet. Wollen wir hingegen, dass Velofahren mit weniger Stress und Gefahren verbunden ist und damit attraktiver wird, müssen wir dem Velo als gleichberechtigtem Verkehrsmittel deutlich mehr Platz verschaffen. ■

Edward Weber ist Projektleiter «Mobilität der Zukunft» beim VCS Schweiz. Der kleinste Überholabstand bei seinen Messfahrten zur Studie betrug 0 cm. Der Lenker ist wieder gerichtet, eine Verbesserung der Verkehrssituation steht noch aus.

Den vollständigen Bericht der Ostschweizer Fachhochschule zur Studie sowie weitere Informationen zum Thema Überholabstand finden Sie unter www.verkehrclub.ch/abstand



ANZEIGE



3,75%* Zins mit einer Investition in nachhaltige Energieinfrastruktur

Die neue Anleiheobligation des börsenkotierten Schweizer Unternehmens Edisun Power mit fünfjähriger Laufzeit (01.12.2026 – 30.11.2031) und 3,75%* Zins pro Jahr ist primär für Investitionen im Bereich erneuerbarer und klimafreundlicher Energielösungen für Industrie, Luftfahrt und KI-Rechenzentren bestimmt.

Mit der Zeichnung der Anleihe bis zum 30.11.2026 leisten Sie einen wertvollen Beitrag zu einer nachhaltigen Zukunft.

*Der Zinssatz versteht sich nach Abzug aller relevanten Emissionskosten.
Die Verwaltung der Obligation ist kostenlos und es fallen keine Emissionsgebühren an.
Investitionsrisiken sind zu beachten und sind im Emissionsprospekt detailliert beschrieben.

Den Emissionsprospekt und den Zeichnungsschein können Sie herunterladen, indem Sie den QR-Code scannen.



www.edisunpower.com
Telefon +41 44 266 61 20
info@edisunpower.com

Stand: 10.08.2026

Im Gespräch mit dem Zentralvorstand

Verband Vom Velo über Nachtzüge bis hin zu autofreien Städten: Die Mitglieder des Zentralvorstands sprechen über ihre Gewohnheiten, ihre Überzeugungen und ihre Visionen einer nachhaltigen Mobilität. Fragen und Zusammenstellung: Nelly Jaggi und Camille Marion



David Raedler (VD)
Co-Präsident



Jelena Filipovic (BE)
Co-Präsidentin



Thomas Ruckstuhl (TI)
Vize-Präsident

Wie bist du im Alltag unterwegs?

Raphael Fuhrer: Ich kombiniere das Velo mit dem ÖV, weil das für mich am praktischsten ist. Ich habe seit über 20 Jahren ein GA, was für mich 100 Prozent Flexibilität bedeutet.

David Raedler: Natürlich mit dem Velo! Es ist im Agglomerationsverkehr nicht nur das schnellste, sondern auch das angenehmste Verkehrsmittel.

Evelyne Bezat-Grillet: Ich wohne in einem autofreien Bergdorf. Um zum Bahnhof zu gelangen, nehme ich den Bus, allerdings fährt dieser nur fünfmal pro Tag. Ich benutze manchmal mein kleines Auto, um einzukaufen oder wenn ich spät nach Hause komme.

Wie fährst du am liebsten in die Ferien und wohin?

Heinz Flück: Die Anreise erfolgt immer mit dem ÖV. Das muss aber nicht immer der Zug sein. Mein superbequemes Liegevelo ist auch schon mit der Fähre nach Spanien gereist, während ich bequem in der Kabine schlief.

Jelena Filipovic: Am liebsten mit dem Zug in den Süden. Im Herbst reise ich gerne der Sonne hinterher. Die Reise selbst ist für mich schon ein Stück Ferien, weil ich endlich Zeit finde, meine Bücher zu lesen.

Michael Töngi: Mein Mann und ich haben Rumänien ins Herz geschlossen und reisen jedes Jahr dorthin. Mit dem Zug ist das problemlos möglich – mit nur einem Umstieg in Wien oder Budapest.

Cristina Bitschnau: Die Ferien verbringe ich am liebsten kletternd in den Alpen oder auf einer langen Tour im Fahrradsattel.

Für welches Anliegen hast du dich zuletzt engagiert?

David Raedler: Gegen den Autobahn-Ausbau und aktuell im Rahmen der Vernehmlassung zu «Verkehr '45». Wir setzen uns dafür ein, dass die Schweizer Verkehrspolitik keinen Rückschritt macht!

Evelyne Bezat-Grillet: Für das Walliser Referendum gegen die Kantonalisierung des Flughafens Sitten – ein teures und umweltschädliches Projekt. Das Referendum ist mit 3813 Unterschriften zustande gekommen, nötig gewesen wären 3000. Nun wird die Walliser Bevölkerung darüber abstimmen.

Raphael Fuhrer: Integral Tempo 30 im Kanton Basel-Stadt. Das heisst Tempo 30 flächendeckend im Siedlungsgebiet rund um die Uhr plus ÖV-Beschleunigungsmassnahmen. Der entsprechende Ratschlag ist im Moment im Parlament hängig.

Brenda Tuosto: Für den Erhalt strategischer Bahnlinien und der internationalen Bahnverbindungen. Ich habe mich insbe-

sondere für den Erhalt und den Ausbau der Kapazitäten auf der Jurasüdfusslinie eingesetzt und an der Gründung einer parteiübergreifenden parlamentarischen Gruppe für den internationalen Bahnverkehr mitgewirkt.

Heinz Flück: Ich setze mich immer wieder für die Umsetzung des Velonetzplans ein, von dem leider im Kanton Solothurn noch sehr wenig zu sehen ist.

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Für Tempo 30 in Genf – mit einer Unterschriftensammlung gegen die Wiedereinführung von Tempo 50 auf den Hauptachsen und der Vorbereitung der Abstimmungskampagne.

Rui Bechtold: Zuletzt habe ich mich gegen den geplanten Autobahnanschluss St. Gallen eingesetzt.

Wo hat dein Alltag aus Klima- und Umweltsicht noch Luft nach oben?

Michael Töngi: Ich bin im Grossen und Ganzen recht konsequent, aber beim Kleiderkonsum und beim Fleischessen sicher nicht vorbildlich.

Brenda Tuosto: Als regelmässige Zugfaherin bin ich direkt von den längeren Rei-



Evelyne Bezat-Grillet (VS)



Heinz Flück (SO)

sezeiten in der Westschweiz betroffen und muss in bestimmten Situationen doch aufs Auto ausweichen. Das zeigt: Ohne zuverlässige Infrastruktur reicht der individuelle Wille allein nicht aus.

Rui Bechtold: Bei der Ernährung sicher. Ich möchte bewusster auf pflanzliche und regionale Alternativen setzen. Und ich könnte definitiv öfter aufs Velo steigen, statt refl x-artig den ÖV zu nehmen.

Jelena Filipovic: Ehrlich gesagt vor allem bei den Dingen, die nicht nur eine in-

klings, so erzählen und verpacken, dass es Menschen bewegt und mobilisiert.

David Raedler: Meine juristischen Kenntnisse sind oft hilfreich – genauso wie mein GA, mit dem ich gemeinsam mit meiner Co-Präsidentin alle Sektionen in der Schweiz besuchen kann!

Wenn du sofort eine verkehrspolitische Massnahme umsetzen könntest – auch eine utopische –, welche wäre das?

Heinz Flück: Ich würde den Flugverkehr massiv einschränken und Kurzstreckenflüge, inklusive Privatjets, verbieten.

Cristina Bitschnau: Autofreie Städte.

Evelyne Bezat-Grillet: Ich würde die Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr rückgängig machen. Die Westschweiz und die Bergkantone haben beim Ausbau ihrer Infrastruktur Nachholbedarf. Diese Projekte müssen finanziell unterstützt werden.

Raphael Fuhrer: Eine substanzielle Herabsetzung und Deckelung des Autofahrzeugparks mittels einkommensbereinigter Versteigerung der Nummernschilder. Das heisst, die maximale Anzahl Autos in der Schweiz wird auf ein umwelt- und siedlungsverträgliches Maximum festgelegt. Dabei könnten auch die Eigenschaften der Fahrzeuge wie Grösse oder Motorisierung berücksichtigt werden.

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Ich wünsche mir, dass alle Wege unter zehn Kilometern mit dem Velo zurückgelegt werden. Unsere Städte wären lebenswerter – und auch die Krankenkassenprämien würden sinken.

Rui Bechtold: Die meisten Privatautos stehen 90 Prozent des Tages nur ungenutzt herum. Darum würde ich das private Autobesitzen abschaffen oder zumindest stark einschränken. Mobilität wird zur Dienstleistung wie Wasser oder Strom: Ich nutze je nach Situation Velo, Zug, Bus oder ein geteil-



Isabelle Pasquier-Eichenberger (GE)



Michael Töngi (LU)



Cristina Bitschnau (GR)

dividuelle Entscheidung sind: Ich wohne selbst in einer längst sanierungsbedürftigen Wohnung, die noch fossil heizt. Das ist eine Entscheidung, die nicht bei mir liegt. Hier braucht es politische Antworten, nicht nur individuelle Lifestyle-Entscheide.

Wo siehst du den VCS in fünf Jahren?

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Mit einer Vertreterin oder einem Vertreter im Bundesrat würden wir bei der ökologischen Wende viel Zeit gewinnen.

Thomas Ruckstuhl: Ein politisch engagierter Verband mit aktiver und überzeugter Basis. Wir sehen uns nicht als Verhinderer, sondern zeigen positive Alternativen auf, die allen Menschen in der Schweiz zugutekommen.

Brenda Tuosto: In fünf Jahren ist der VCS die unverzichtbare Stimme für die Mobilitätswende in der Schweiz. Er weist den Städten den Weg zu Entsiegelung und Begrünung und bleibt gleichzeitig eine starke fachliche und politische Kraft, damit multimodale Mobilität mit Zug, Velo und zu Fuss zur Selbstverständlichkeit wird.

Welche deiner Stärken willst du in die Arbeit des Zentralvorstands einbringen?

Michael Töngi: Als Mitglied der Verkehrskommission des Nationalrats kann ich die Verbindung zwischen dem Parlament und dem VCS stärken.

Jelena Filipovic: Meine Stärke ist die Übersetzung: Als Politikwissenschaftlerin verstehe ich, wie politische Entscheidungen zustande kommen, als Politikerin weiss ich, wie man sie beeinflusst, und als Campaignerin kann ich das, was fachlich oft sperrig

Isabelle Pasquier-Eichenberger: Einen breiten Blick dank meiner Ausbildung, meiner politischen und ehrenamtlichen Engagements sowie meiner Erfahrung als Verwaltungsrätin eines Unternehmens des öffentlichen Verkehrs.

Cristina Bitschnau: Vernetztes Denken und Kreativität.

Was wünschst du dir von den VCS-Mitgliedern?

Thomas Ruckstuhl: Dass sie dem VCS treu bleiben und seine Werte weitertragen.

Michael Töngi: Dass sie neue Mitglieder gewinnen und unsere Arbeit bekannt ma-



Raphael Fuhrer (BS)



Brenda Tuosto (VD)



Rui Bechtold (SG)

chen. Uns fehlen manchmal Menschen, die sich an Aktionen beteiligen und unsere Arbeit vor Ort zusätzlich stärken.

Brenda Tuosto: Dass sie lokale Mobilitätsprojekte aufmerksam begleiten, mutig neue Ideen in ihre Sektionen einbringen und uns bei den wichtigen Abstimmungen unterstützen. Dank dieser engagierten Basis können wir in Bern etwas bewegen.

tes Auto, nicht weil ich mir gerade nur eines leisten kann, sondern weil es passt.

Thomas Ruckstuhl: Schwerter zu Pflugscharen – oder verkehrspolitisch: Autos zu Geranienkistchen. ■

Preiserhöhungen gefährden die Verkehrswende

Öffentlicher Verkehr Die ÖV-Preise steigen überdurchschnittlich stark. Nun steht eine weitere happige Preiserhöhung an. Der VCS wehrt sich dagegen und warnt davor, dass der ÖV insbesondere gegenüber dem Autoverkehr an Attraktivität verliert.

Von Martin Winder

Alliance SwissPass ist die Branchenorganisation des öffentlichen Verkehrs (ÖV), welche die Tarife im Schweizer ÖV festlegt. Ende März kündigte sie an, dass die ÖV-Preise mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2026 um durchschnittlich 3,9 Prozent steigen sollen. Die Preiserhöhungen sollen differenziert erfolgen, Angebote für Kinder, Jugendliche und Familien sollen nicht oder nur leicht teurer werden. Das Halbtax soll 5 Franken mehr kosten. Nach Diskussionen mit dem Preisüberwacher hat Alliance SwissPass an den Preiserhöhungen in ihrem definitiven Entscheid Anfang August grundsätzlich festgehalten. Lediglich beim GA fällt die Erhöhung tiefer aus als ursprünglich geplant, die durchschnittliche Preiserhöhung über alle Angebote hinweg liegt bei 3,6 Prozent.

Begründet werden die Preiserhöhungen mit der allgemeinen Teuerung, die auch die Kosten für die ÖV-Unternehmen erhöht, sowie notwendigen Investitionen, um dem

Passagierzuwachs gerecht zu werden. Auch Sparmassnahmen des Parlaments im regionalen Personenverkehr und der Wegfall der Rückvergütung der Mineralölsteuer ab 2027 werden als Begründung angeführt.

ÖV-Preise steigen schneller als Teuerung

Doch gerade das Argument Teuerung ist für Preiserhöhungen beim ÖV problematisch. Ein langjähriger Vergleich des Preisüberwachers zeigt, dass die Preise im ÖV in den letzten Jahren überdurchschnittlich stark gestiegen sind. Zwischen 1990 und 2024 haben sich die ÖV-Preise verdoppelt, während der Landesindex der Konsumentenpreise im selben Zeitraum um 40 Prozent gestiegen ist. Die Kosten für den motorisierten Individualverkehr (Fahrzeugkosten, Treibstoff, Versicherungen, Steuern etc.) sind im selben Zeitraum um nur 24 Prozent gestiegen. Relativ betrachtet ist Autofahren damit sogar günstiger geworden.

Noch deutlicher wird die Diskrepanz, wenn man den Zeitraum von 2010 bis 2024 anschaut. Mit plus 12 Prozent sind die Preise im ÖV doppelt so stark gestiegen wie die allgemeine Teuerung (6 Prozent). Autofahren ist im selben Zeitraum sogar rund 5 Prozent günstiger geworden.

Die Forderungen des VCS

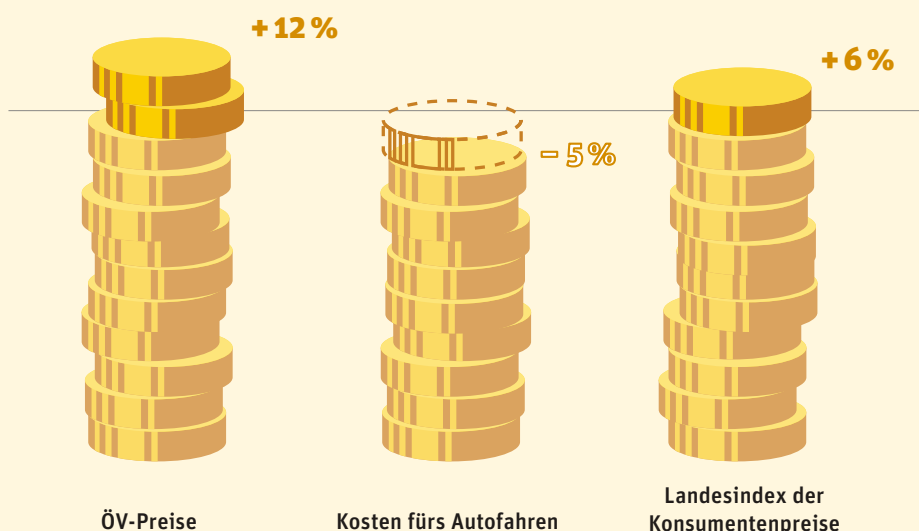
Der VCS hat auf die angekündigte Preiserhöhung mit einem offenen Brief an die Alliance SwissPass reagiert. Im Brief, der in nur wenigen Tagen von über 6600 Menschen unterzeichnet wurde, haben wir die Preiserhöhungen kritisiert und stattdessen gezielte Vergünstigungen gefordert. Preissignale müssen den Einstieg in den ÖV fördern – nicht erschweren. Gerade bei Kindern und Jugendlichen sind eher Preissenkungen angebracht. Wer in jungen Jahren mit dem ÖV unterwegs ist, bleibt ihm meist ein Leben lang treu. Auch das Halbtax-Abo sollte nicht teurer werden.

Wichtig ist auch, dass Fahrgäst*innen der 2. Klasse nicht überproportional belastet werden. Sie tragen bereits heute mutmasslich mehr zur Finanzierung des Gesamtsystems bei als die Kundschaft der 1. Klasse. Zudem ist zu erwarten, dass die Passagier*innen der 2. Klasse sensibler auf Preisänderungen reagieren und allenfalls aufs Auto umsteigen könnten.

Der VCS anerkennt den hohen Investitionsbedarf im ÖV. Doch Angebot, Zuverlässigkeit und Preise müssen in einem guten Verhältnis zueinander stehen. Geht zudem die Preisschere zwischen ÖV und motorisiertem Individualverkehr weiter auseinander, wird es schwierig, mehr Menschen für den Umstieg vom Auto auf den ÖV zu gewinnen. ■

Martin Winder ist Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS. Er pendelt mit Zug und Velo zur Arbeit.

Der Vergleich zeigt: die Preise für den ÖV sind von 2010 bis 2024 stärker gestiegen als die Teuerung. Autofahren ist in derselben Zeitspanne sogar günstiger geworden.



Wenn schon, denn schon Elektro



Die Klimaziele im Verkehr sind glasklar: Bis 2050 müssen die Emissionen vollständig reduziert werden, und bis 2040 bereits um 57 Prozent. Inzwischen ist unbestritten: Mit der Elektrifizierung können wir den Strassenverkehr am schnellsten und mit den geringsten Folgen für Umwelt und Klima dekarbonisieren.

Von Gregory Germann

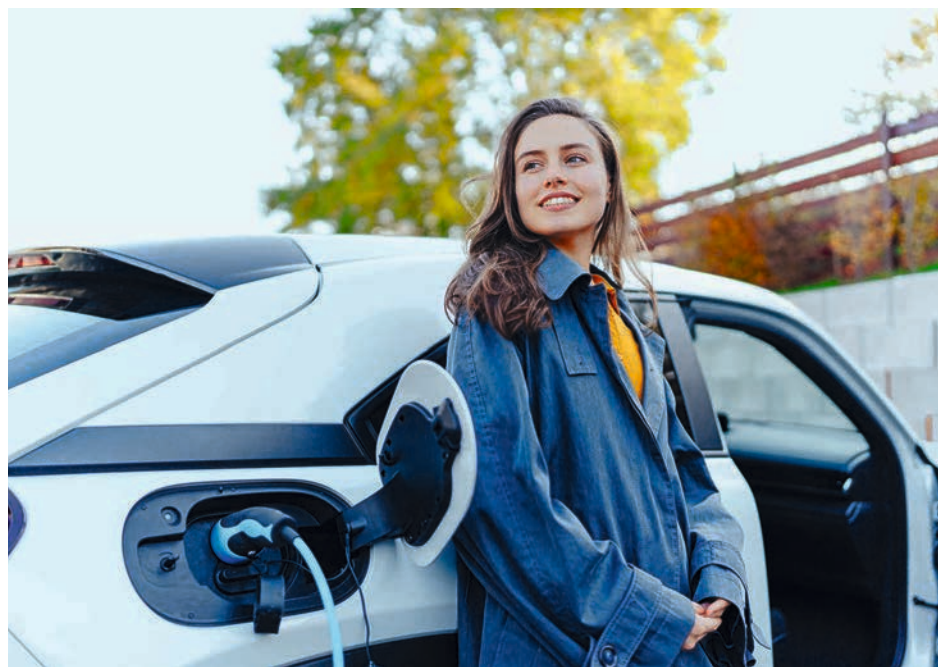
Gewisse unbegründete Sorgen halten sich beim Thema Elektroautos hartnäckig. So die altbekannte «Reichweitenangst»: Liess die Reichweite der ersten Elektro-Modelle oft tatsächlich zu wünschen übrig, sind heute Hunderte von E-Modellen mit einer Reichweite von über 300 Kilometern auf dem Markt erhältlich. Damit lässt sich der Alltag problemlos meistern.

Auch bezüglich Preis haben E-Autos in den letzten Jahren stark aufgeholt: Während sie schon seit Jahren im Betrieb günstiger sind, können sie heute auch beim Kaufpreis zunehmend mithalten. Zudem wird dank dem neuen «Recht auf Laden» künftig Mieter*innen der Zugang zum Laden am Wohnort erleichtert. Im Mieter*innenland Schweiz macht dies den Umstieg aufs Elektroauto für viele Menschen preislich noch attraktiver.

Bei der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur geht es ebenfalls vorwärts: Innerhalb der letzten drei Jahre hat sich die Anzahl öffentlich zugänglicher Ladepunkte in der Schweiz verdoppelt. Dies ermöglicht es bereits heute, ohne private Lademöglichkeit elektrisch unterwegs zu sein. Und je einfacher das Laden unterwegs ist, umso kleiner ist der Bedarf nach grossen Batterien.

Berechtigte Bedenken

Doch auch Elektrofahrzeuge wirken sich negativ auf Umwelt und Klima aus. So verursachen Elektroautos im Vergleich zum Verbrenner aufgrund des höheren Gewichts,



Das Laden von Elektroautos wird immer einfacher – die öffentlich zugänglichen Ladepunkte haben sich in den letzten drei Jahren verdoppelt.

ist er bei tieferen Geschwindigkeiten deutlich leiser als der Verbrenner.

Noch grösser sind die Umweltauswirkungen bei der energieintensiven Batterieproduktion. Und in den Batterien stecken wiederum Rohstoffe, deren Abbau nicht nur erhebliche Auswirkungen auf die lokale Umwelt haben kann, sondern in gewissen Fällen mit schweren Menschenrechtsverletzungen einhergeht. Zu Batterietechnologien, die mit

diese Technologien durch, werden die Umweltauswirkungen von Elektroautos künftig weiter reduziert. Der VCS setzt sich deshalb dafür ein, dass der Trend zu immer grösseren Autos gestoppt wird und kleinere Fahrzeuge wieder an Bedeutung gewinnen.

Und nicht zuletzt haben die grossen Konflikte der letzten Jahre gezeigt: Mit der Elektrifizierung des Verkehrs befreien wir uns zunehmend aus der gefährlichen Abhängigkeit von instabilen und teils autoritären Regionen, aus denen die Schweiz heute ihr Öl importiert. ■

Mehr über die Vorteile von E-Autos für die Energiewende lesen Sie auf Seite 9.

Dank des leiseren Motors ist der Elektro bei tieferen Geschwindigkeiten deutlich leiser als der Verbrenner.

des stärkeren Motors und der rascheren Beschleunigung mehr Reifenabrieb – die mit Abstand grösste Quelle vom Mikroplastik in der Schweiz. Im Vorteil ist der Stromer hingegen beim Lärm: Dank des leiseren Motors

weniger problematischen Rohstoffe auskommen, sowie zur Wiederverwendung und zum Recycling von ausgedienten Batterien gibt es vielversprechende Fortschritte aus der Forschung und Entwicklung. Setzen sich

Gregory Germann ist eco-auto-Projektleiter beim VCS Schweiz.

Das vergessene Geschlecht der Verkehrspolitik



Was ist feministische Verkehrspolitik überhaupt? Worin unterscheidet sie sich von der heutigen Verkehrspolitik? Und kommt sie wirklich allen zugute? Dies war Thema eines vom jungVCS organisierten Podiums.

Von Peter Weihrauch



Das Podium zur feministischen Verkehrspolitik in Zürich: Moderatorin Sadaf Sedighzadeh, VCS-Co-Präsidentin Jelena Filipovic, Marionna Schlatter (Fussverkehr Schweiz) und Magdalena Erni (umverkehR).

Wie schaffen wir eine möglichst gerechte Verkehrsinfrastruktur, die alle mitberücksichtigt? Das war eine der wichtigen Fragen am gut besuchten Podium, das der jungVCS im Volkshaus Zürich organisiert hatte. Schnell wurde klar: Feministische Verkehrspolitik ist intersektional und inklusiv – sie denkt alle Geschlechter und Altersgruppen mit ihren unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen mit. Auf dem Podium vertreten waren VCS-Co-Präsidentin Jelena Filipovic, Magdalena Erni von umverkehR und Marionna Schlatter von Fussverkehr Schweiz, moderiert wurde der Anlass von der Journalistin Sadaf Sedighzadeh.

Gebaut für den arbeitenden Mann

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wurde für eine arbeitende Männerbevölkerung konzipiert. Obwohl sich seither einiges getan hat, orientiert sich das System im Kern noch

immer an deren Mobilitätsbedürfnissen. Das heisst konkret: Wege werden vor allem so angelegt, dass sie möglichst schnell und zielgerichtet in die Städte – zu den Arbeitsplätzen – führen. Auch punkto Sicherheit

orientierte man sich lange primär an den Bedürfnissen von Männern. Das hat bis heute Folgen: Verkehrsunfälle enden für Frauen* häufiger tödlich, und mangelhaft beleuchtete Wege erhöhen das Risiko für Übergriffe im öffentlichen Raum.

Andere Wege, andere Bedürfnisse

Das Mobilitätsverhalten von Frauen* unterscheidet sich statistisch deutlich von jenem der Männer: Sie legen pro Tag rund

zehn Kilometer weniger zurück, haben seltener einen Führerschein, dafür häufiger ein ÖV-Abo, und sind öfter zu Fuss unterwegs. Dabei reihen sie ihre Wege häufiger zu sogenannten Wegekettchen aneinander, statt einfach von A nach B (und zurück) zu pendeln. Es geht also öfter von A über B und C nach D und retour nach A. Doch genau für solche Querverbindungen abseits der klassischen Pendlerachsen in die Städte fehlt im ÖV-Netz oft in passendes Angebot.

Wer redet, wer entscheidet

Kritik übten die Podiumsteilnehmerinnen auch an der Art, wie über Verkehrspolitik diskutiert wird: In kaum einem anderen Bereich werde so viel gemansplained – Männer würden ungefragt erklären, wie etwas zu sein habe. Der Fuss- und Veloverkehr sei zudem immer nur das «Beigemüse» der Verkehrspolitik: Beim motorisierten Individualverkehr gehe es ums Arbeiten, die Diskussion werde vor allem von Männern geführt – schliesslich liege dort das Kapital. Über den

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur wurde für eine arbeitende Männerbevölkerung konzipiert.

Fuss- und Veloverkehr werde hingegen oft erst gesprochen, wenn noch Zeit und Geld übrigblieben. Es gibt aber auch Hoffnung: In vielen Gemeinden und Verkehrsplanungsbüros werden die Mobilitäts- und Sicherheitsbedürfnisse von Frauen* mittlerweile mitgedacht – manche legen sogar spezifisch Wert darauf. Bis unsere Verkehrsinfrastruktur jedoch so verändert wird, dass wirklich alle mitgedacht werden, dürfte noch einige Zeit vergehen. ■

*In diesem Text wird von einem binären Geschlechtermodell gesprochen, da viele Studien genau darauf ausgelegt sind. Wir hoffen, dass künftig auch in der Verkehrsforschung auf ein vielfältiges Geschlechtermodell geachtet wird.

Peter Weihrauch ist Präsident des jungVCS.

HEY DU!

Das war ein echt heisser Sommer, nicht wahr?

Der Klimawandel lässt grüssen...

Besonders an Orten mit viel Beton wurde es fast unerträglich.

48°C
Boden

32°C
Luft



29°C
Luft

Aber weisst du...

Bäume spenden Schatten.



25°C
Boden

Pflanzen kühlen die Luft durch Wasserabgabe.

Wir müssen unsere Umgebung neu denken, findest du nicht?

WETTBEWERB

Welcher Schatten gehört zu Lous Sachen?

Finde die sieben Unterschiede

Zum Beispiel so!



Wir verlosen sechs VCS-Kreidesets. Schreib mir die Lösung über unsere Website: www.verkehrclub.ch/vcskids. Die Eingabefrist ist der 27. September 2026.



Die meisten Kinder gehen in der Schweiz zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett zur Schule. Das ist gut so. Um mehr über den Schulweg zu erfahren, haben wir eine Schulklasse während der Aktionswochen «walk to school» besucht und das Konzept der Schulstrassen genauer angeschaut. Mit einer Sportwissenschaftlerin haben wir über den natürlichen Bewegungsdrang von Kindern gesprochen. Und die Illustratorin Samira Oschounig hat sich für die Bebilderung dieses Dossiers von der Sicht der Kinder auf den Schulweg inspirieren lassen.

Auf dem Schulweg



KOMMENTAR

Schulwegsicherheit ist eine Aufgabe der Gesellschaft



Stéphanie Penher ist Geschäftsführerin des VCS Schweiz.

© VCS/Wilhelm Barben

«Kollegen» und «zu spät» sprudelt auf die Frage, was ihm zum Thema Schulweg in den Sinn kommt, aus unserem Sohn heraus. Wenn wegen Zweiterem eine Meldung einer Lehrperson bei uns eintrifft, ärgere ich mich hin und wieder. Es zeigt aber auch, welch wichtiger Ort der Schulweg für soziale Kontakte und allerlei Erlebnisse ist – die mitunter aus einem kurzen Transfer einen längeren Spaziergang werden lassen.

Beim VCS engagieren wir uns dafür, dass alle Kinder von diesem Raum für Erlebnisse und Begegnungen profitieren: Sie sollen auf ihrem Schulweg zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett sicher und selbständig unterwegs sein können. Wir wissen aber auch: Kinder sind im Verkehr besonders verletzlich. Unser Ziel ist ein einladender öffentlicher Raum, in dem Kin-

der, aber auch alle anderen Verkehrsteilnehmer*innen sicher unterwegs sind. Dafür braucht es mehr Tempo-30- und Begegnungszonen und genug Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Davon profitieren alle – nicht nur die Schulkinder!

Unsere Schulwegkampagnen stellen die Kinder in den Mittelpunkt. Aber nicht wie Tannenbäume, die, bestückt mit Warnwesten, leuchtend darum buhlen müssen, von anderen Verkehrsteilnehmer*innen wahrgenommen zu werden. Dass sich Kinder im öffentlichen Raum sicher bewegen können, ist eine Aufgabe der gesamten Gesellschaft.

Mit unseren Kampagnen setzen wir uns, gemeinsam mit Schulen, Eltern, Gemeinden und Polizeien, für gute Lösungen ein, die sich kurz-, mittel- oder langfristig umsetzen lassen. Die VCS-Aktionswochen «walk to school» und der internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» wecken die Lust auf den Schulweg zu Fuss. Der VCS Pedibus, ein Schulbus auf Füssen, und der VCS Velobus, sein Pendant auf zwei Rädern, entlasten Eltern, deren Kinder (noch) nicht unbegleitet in den Kindergarten oder zur Schule gehen können. Ein VCS Mobilitätskonzept Schule evaluiert Gefahrenstellen auf dem Schulweg und hilft Gemeinden dabei, diese zu beheben.

Einzelnen oder kombiniert eingesetzt machen diese Kampagnen die Schulwege sicherer und sorgen dafür, dass weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden. Wer seinen Schulweg nur aus der Perspektive des Mitfahrers, der Mitfahrerin erlebt, kann auch nie üben, wie man sich in Verkehrssituationen richtig verhält. Je weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden, desto weniger Verkehr gibt es rund um die Schulhäuser. Das erhöht wiederum die Sicherheit der Kinder und die Lebensqualität der Anwohner*innen.

Und nicht zuletzt ist der Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo gesund. Kinder, die sich auf dem Weg zur Schule bewegen, sind im Unterricht ausgeglichener, konzentrierter und leistungsfähiger. Zum sozialen Erlebnis kommt die Wahrnehmung der Umwelt und Natur hinzu.

Vielleicht werde ich mich auch künftig hin und wieder ärgern, wenn unser Sohn wieder einmal zu spät im Unterricht erscheint. Doch wenn ich daran denke, was der Schulweg alles ermöglicht – Begegnungen mit Kolleg*innen, Bewegung, Selbständigkeit und Abenteuer –, fällt es mir leichter, solche Momente einzuordnen. Denn der Schulweg ist mehr als der Weg von der Haustüre zum Schulhaus: er ist ein wichtiger Lebensraum für Kinder. Damit das möglich ist, brauchen Kinder sichere Schulwege – eine Aufgabe, für die wir als Gesellschaft die Verantwortung tragen. ■



Fakten, Ängste und Wünsche



JEDES 4. KIND WIRD MIT
DEM AUTO ZUR SCHULE GEFAHREN.

Die Kinder gehen in der Schweiz mehrheitlich zu Fuss zur Schule. Jedes zweite wird von einer erwachsenen Person begleitet. Könnten die Kinder wählen, würden sie lieber mit dem Velo oder mit dem Trottinett unterwegs sein. Das zeigen zwei neue Untersuchungen zum Schulweg im Auftrag des VCS. Von Nelly Jaggi

Zum einen hat YouGov im Auftrag des VCS 800 Eltern von vier- bis siebenjährigen Kindern zum Schulweg befragt. Zum anderen hat eine Gruppe von Expert*innen, finanziert durch die Stiftung MODUS, Tausende Fragebögen ausgewertet, die Eltern und Kinder (im Durchschnitt acht Jahre alt) im Rahmen der VCS Mobilitätskonzepte Schule im Kanton Genf ausgefüllt hatten.

Die YouGov-Befragung liefert wichtige Fakten zum Schulweg: 70 Prozent der Schulwege sind kürzer als ein Kilometer, 11 Prozent sind länger als zwei Kilometer. 70 Prozent aller Kinder gehen zu Fuss zur Schule, 4 Prozent fahren mit dem Velo und 3 Prozent mit dem Trottinett. 2 Prozent werden per Velo zur Schule gebracht. 10 Prozent der Kinder fahren mit dem öffentlichen Verkehr

oder mit dem Schulbus. Und 9 Prozent werden mit dem Auto gefahren.

Dabei zeigen sich Unterschiede zwischen den Sprachregionen und zwischen städtischen und ländlichen Gebieten. In der Romandie und im Tessin sind die Schulwege im Schnitt länger als in der Deutschschweiz, ebenso auf dem Land. Und in der lateinischen Schweiz wird der Schulweg häufiger als gefährlich eingestuft

Unterschiedliche Wahrnehmungen

Die Stärke der Analyse der Fragebögen für die VCS Mobilitätskonzepte Schule besteht darin, dass sowohl die Eltern als auch die Kinder befragt wurden. Auffallend ist, dass sich die Einschätzung der Eltern oft nicht mit der Wahrnehmung der Kinder deckt. Ebenso entspricht die Realität nicht immer den Wünschen der Kinder – so möchten etwa viel mehr Kinder mit dem Velo oder mit dem Trottinett zur Schule fahren, als dies effektiv tun. (Mehr zu den Wünschen der Kinder erfahren Sie auf den Illustrationen, die wir in diesem Dossier verteilt haben.)

Wichtige Daten zu Elterntaxis

Auch zu Elterntaxis liefern die Untersuchungen wichtige Daten. Gemäss YouGov-Studie wird jedes vierte Kind im Alter von vier bis sieben Jahren regelmässig zur Schule gefahren. Dabei sind Elterntaxis in der Deutschschweiz deutlich seltener als in der Romandie und im Tessin. Und in der Stadt werden mehr Kinder

täglich mit dem Auto zur Schule gefahren (14 Prozent) als auf dem Land (5 Prozent). 40 bis 50 Prozent dieser Fahrten befinden sich in Fussdistanz.

Die Auswertung der Fragebögen aus Genf zeigt, dass viele Eltern ihre Kinder aus praktischen Gründen mit dem Auto zur Schule chauffieren: Sie kombinieren die Fahrt mit ihrem Arbeitsweg, den sie mit dem Auto zurücklegen. Die vielen Elterntaxis führen zu einem sozialen Dilemma: Sie generieren mehr Verkehr im Umfeld von Schulen und machen damit die Schulwege nur noch gefährlicher.

Kinder, die zu Fuss unterwegs sind, werden immer häufiger begleitet. Im Durchschnitt geht nur jedes zweite Kind selbstständig allein oder mit Gleichaltrigen in den Kindergarten oder zur Schule, in der Romandie ist der Anteil noch geringer und im Tessin mit 9 Prozent sehr klein.

Eltern fordern mehr Sicherheit

In der YouGov-Befragung konnten sich Eltern zudem dazu äussern, was sie sich von den Gemeinden wünschen. Die Antworten sind aufschlussreich: bessere Infrastrukturen mit durchgängig sicheren Fusswegen und sicheren Strassenquerungen, tiefere Tempolimiten, mehr Polizeikontrollen, Radarüberwachungen und Verkehrsberuhigungsmassnahmen. Und die Eltern möchten gute organisatorische Lösungen wie Schülerlots*innen, Pedibusse, Schulbusse oder ÖV-Verbindungen. ■

Tempo 30 und der Schulweg

Sechs von sieben Kindern müssen gemäss der YouGov-Erhebung auf dem Weg in den Kindergarten oder in die Schule mindestens einmal eine Strasse mit Tempo 50 oder sogar noch schnellerem Verkehr überqueren. Schulwege entlang oder über solche Strassen werden von Eltern siebenmal häufiger als sehr gefährlich beurteilt als Wege in verkehrsberuhigten Zonen. Das macht deutlich: Auch zur Verbesserung der Schulwegsicherheit sind Strassen mit Tempo 30 eine einfache und äusserst wirksame Massnahme.

Das grosse VCS-Glossar zum Schulweg

Die VCS-Schulwegkampagnen ergänzen sich und erfüllen ein gemeinsames Ziel: alle Kinder sollen sicher und selbstständig zur Schule gehen können – zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett. Ein Glossar mit den wichtigsten Begriffen.

Kampagnen

«Walk to school»

Die VCS-Aktionswochen «walk to school» motivieren Schüler*innen, während zweier Wochen zu Fuss zur Schule zu gehen. Sie üben das richtige Verhalten im Verkehr und gewinnen an Selbstständigkeit. Dabei sammeln sie Punkte und gewinnen Preise. Die Eltern werden ermuntert, das Elterntaxi ihren Kindern zuliebe stehen zu lassen.

Pedibus

Eine Gruppe von Kindern geht gemeinsam zu Fuss in den Kindergarten oder zur Schule und wird dabei von einer erwachsenen Person begleitet. Die Eltern organisieren den Pedibus und begleiten die Kinder abwechselnd. Mit dem Pedibus lernen die Kinder Schritt für Schritt sicheres Verhalten im Verkehr. Der Pedibus eignet sich für jüngere Kinder oder gefährliche Schulwege. Er unterstützt die Kinder auf ihrem Weg zur Selbstständigkeit und entlastet die Eltern. Neu gibt es Koordinationsstellen in der Deutschschweiz.

Velobus

Der Velobus ist das Pendant zum Pedibus, einfach auf zwei Rädern: Eine Gruppe von Kindern fährt gemeinsam mit dem Velo zur Schule oder in den Kindergarten und wird dabei von einer erwachsenen Person begleitet. Der Velobus eignet sich für längere Schulwege.

Internationaler Tag «Zu Fuss zur Schule»

Der internationale Tag «Zu Fuss zur Schule» weckt bei den Kindern die Lust, zu Fuss zur Schule zu gehen und zeigt ihnen die Vorteile davon auf. 2026 findet er am 18. September statt.

VCS Mobilitätskonzepte Schule

Die VCS Mobilitätskonzepte Schule unterstützen Gemeinden in fünf Schritten dabei, die Schulwege zu analysieren und sicherer zu machen. Der partizipative Ansatz berücksichtigt die Perspektive der Kinder. Dank sicherer Wege ermöglicht ein umgesetztes Mobilitätskonzept die langfristige Änderung von Gewohnheiten.



Detaillierte Infos zu unseren Schulwegkampagnen finden Sie unter www.schulwege.ch



Ziele

Verkehrssicherheit

Auf dem Schulweg üben Kinder, sich in unterschiedlichen Verkehrssituationen richtig zu verhalten – zuerst in Begleitung der Eltern oder mit einem Pedibus, später allein oder mit Freund*innen.

Gesundheit

Der Schulweg zu Fuss oder mit dem Velo ist gesund. Kinder, die sich auf dem Weg zur Schule bewegen, sind im Unterricht ausgeglichener, konzentrierter und leistungsfähiger.

Erlebnis

Der Schulweg ist ein wertvoller Erlebnisraum. Die Kinder pflegen auf dem Weg zur Schule Freundschaften und tragen Konflikte aus. Sie entdecken die Natur und werden selbstständiger.

Umwelt

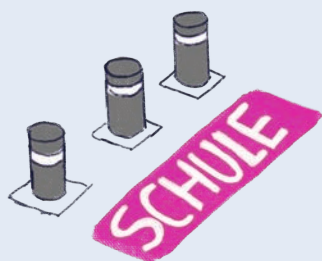
Der Schulweg zu Fuss schont die Umwelt. Je weniger Kinder mit dem Auto zur Schule gefahren werden, desto weniger Verkehr gibt es rund um die Schulhäuser.



Wichtige Begriffe

Elterntaxi

Fahren Eltern ihre Kinder mit dem Auto zur Schule, kommt es zu Mehrverkehr und Fahrmanövern vor Schulhäusern. Beides gefährdet die Kinder, die zu Fuss unterwegs sind. Zudem nehmen Elterntaxis den Kindern die Möglichkeit, von den Vorteilen des Schulweges zu Fuss zu profitieren.



Schulstrasse

Bei einer Schulstrasse werden einige Strassen rund um ein Schulhaus während einer bestimmten Zeit für den Autoverkehr gesperrt. Die Strasse wird zu einem Begegnungsort und die Zahl der Elterntaxis nimmt ab. Die genaue Umsetzung einer Schulstrasse kann an die Situation vor Ort angepasst werden.

Wechselwirkungen

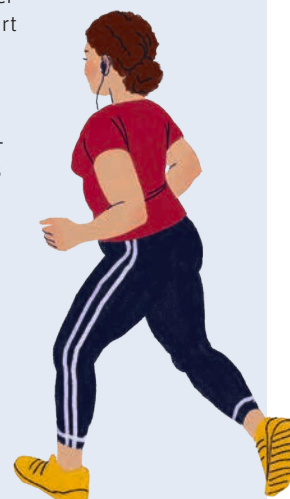
Die VCS-Schulwegkampagnen gehen Hand in Hand. Einzeln oder kombiniert eingesetzt, machen sie Schulwege sicherer und sorgen dafür, dass mehr Kinder selbstständig zur Schule gehen können.

Lebensqualität

Schulkinder sind im Verkehr besonders verletzlich und wir alle tragen die Verantwortung für ihren Schutz. Deshalb fordert der VCS mehr Tempo-30- und Begegnungszonen, genug Platz für den Fuss- und Veloverkehr. Sichere Strassen schaffen Raum für Erlebnisse und Begegnungen und fördern das Unterwegssein zu Fuss oder mit dem Velo. Davon profitieren alle.

Verantwortung

Schulwegsicherheit ist eine Aufgabe, die uns alle angeht. Es braucht den Willen der Politik und der Behörden, ihre Verantwortung wahrzunehmen. Gemeinden können dafür sorgen, dass die Schulwege sicher sind. Lehrer*innen können dem Schulweg im Unterricht gebührend Platz einräumen und Eltern können ihre Kinder dabei unterstützen, selbstständig zur Schule zu gehen. Der VCS engagiert sich mit wirkungsvollen Kampagnen für unterschiedliche Zielgruppen und mit gezielter Lobbyarbeit für sichere Schulwege.



Auf eigenen Beinen

Über Steine springen, Geheimnisse austauschen, Konflikte schlichten: Während der Aktionswochen «walk to school» machen die Schulkinder in Oftringen wertvolle Erfahrungen auf dem Schulweg zu Fuss. Von Viviane Barben

Gut gelaunt begrüssen die «walk to school»-Figuren die Kinder, die auf dem Schulhof in Oftringen (AG) eintrudeln. Die roten, grünen und gelben Kreise mit frechen Augen, die selbstbewusst auf geschwungenen Linien unterwegs sind, zieren das Banner mit dem Slogan «Sicher. Selbstständig. Gesund.». Das bunte Banner zierte die Wand des Schulhauses, das in der Sonne gelb leuchtet.

Obwohl es noch früh ist, pulsiert der Schulhof voller Energie. Auf dem Drehrakarsell herrscht reger Betrieb, die Kinder rennen umher und tauschen sich lauthals aus. Als die Schulglocke läutet und der Aufruhr abebbt, begrüsst uns

Karin Schepppler. Gemeinsam mit Manuela Reck unterrichtet sie eine der neun Klassen im Oftringer Schulhaus Dorf. Hier gehen Kinder bis zur dritten Klasse



«Für meinen Sohn hat es einen grossen Stellenwert, dass er auf dem Schulweg seine Freunde treffen kann.»

Sarah S., Mutter von Liam

zur Schule, Schepppler und Reck unterrichten Zweitklässler*innen. Das ganze Schulhaus macht zum zweiten Mal bei den Aktionswochen «walk to school» mit.

Die VCS-Kampagne wurde 2011 lanciert. Sie motiviert Schüler*innen mit einem Wettbewerb, während zweier Wochen ihren Weg zum Kindergarten oder zur Schule zu Fuss und möglichst selbstständig zurückzulegen. Die Kinder erhalten ein Punktesammelblatt, das sie mit Stickern befüllen, wenn sie zu Fuss, mit dem Trottinett oder mit dem Velo zur Schule kommen. Am Schluss nehmen alle Schulen an einer Verlosung teil, bei der es Preise zu gewinnen gibt. Im Jahr 2025 haben 16255 Kinder aus 796 Klassen und 22 Kantonen beim Wettbewerb mitgemacht – eine Rekordteilnahme.

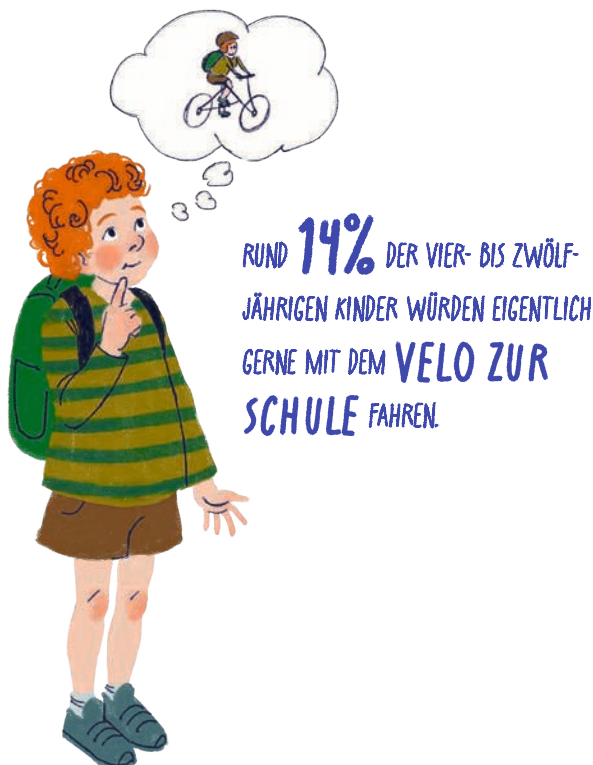
Wie alles seinen Lauf nahm

Wie ergeht es den beiden Lehrerinnen der Schule Oftringen mit den Aktions-

wochen? Und wieso haben sie ihre Klasse angemeldet? Schepppler beginnt mit einer hart zu schluckenden Pille. In einer früheren Klasse wurde ein Schüler von einem Elterntaxi angefahren. Sie erzählt von «sehr vielen Eltern, die ihre Kinder mit dem Auto zur Schule fahren». Beide Lehrerinnen kannten «walk to school» bereits aus anderen Gemeinden und nahmen ihre Elterntaxi-Beobachtungen als Anlass, die Teilnahme an der Kampagne ihren Kolleg*innen vorzuschlagen. Schepppler und Reck schätzen die Aktionswochen, um die Eltern zu sensibilisieren. Diese wollten ihre Kinder häufig vor den Herausforderungen des Strassenverkehrs schützen und realisierten

nicht, dass sie andere Schulkinder mit ihren Wendemanövern gefährden.

Im Gespräch mit den Kindern stellt sich heraus, dass der Schulweg zu Fuss Raum für wichtige Erfahrungen schafft. Die Zweitklässlerin Haylie erzählt freudig: «Einmal auf dem Schulweg habe ich mich mit einem Freund versöhnt.» Weiter berichtet sie von Fundstücken, die sie auf dem Weg zur Schule entdeckte und den anderen stolz präsentierte. Ihr Klassenkamerad Liam erzählt: «Es ist immer sicher auf meinem Schulweg. Ich habe



Manuela Reck (links) und Karin Schepppler sind zum zweiten Mal bei «walk to school» dabei.



Kinder vertiefen auf dem Schulweg Freundschaften.

überall Fussgängerstreifen, über die ich die Strasse queren kann.»

Neu das ganze Jahr über

Als sich das Schulhaus Dorf 2025 für «walk to school» entschieden hat, war vom VCS das Herbstquartal als fixer Zeitraum für die Durchführung der zwei Aktionswochen vorgegeben. Dies erschien Reck und Schepppler unpraktisch. In dieser Zeit ist viel los: Die Kinder lernen sich nach den Sommerferien in den neuen Klassen gerade frisch kennen. Auch sind die Erstklässler*innen dabei, ihren Schulweg gerade erst zu entdecken und zu üben. So haben die Lehrerinnen auf Anfrage und gemeinsam mit der zuständigen VCS-Projektleiterin Mirjam Kopp entschieden, die Aktionswochen im Frühlingsquartal durchzuführen. Weitere Besonderheiten sind, dass sie in Oftringen sogar vier Wochen dauern und es zusätzlich eine vom VCS unabhängige Verlosung gibt. Die Kinder können Bewegungsspiele gewinnen.

Diese und ähnliche Rückmeldungen von teilnehmenden Schulen gaben dem «walk to school»-Projektteam schliesslich Anlass, die Kampagne zu überarbeiten. Der Zeitraum für die Durchführung ist neu während des ganzen Jahres flexibel wählbar. Die einzige Bedingung ist, dass die zwei Wochen an einem Stück stattfinden. Für die fünf Klassen mit den meisten Punkten gibt es im Herbsthalbjahr Reka-Checks für die nächste Schulreise zu gewinnen. Im Sommerhalbjahr gibt es einen Überraschungspreis.

Die zwei Pädagoginnen aus dem Oftringer Schulhaus Dorf betonen, dass sich der Aufwand für die Teilnahme an «walk to school» für die Lehrpersonen in Grenzen hält. Reck betont den unkomplizierten Austausch mit dem «walk to school»-Team. Der VCS stellt Punktesammelblätter, Leuchthänger, vorbereitete Elternbriefe und weiteres Material zur Verfügung. Auf der Website finden sich Ideen für Begleitaktionen und vorbereitete Unterrichtslektionen.



«Ich habe gelernt, dass es schöner ist, zu Fuss zu gehen als mit dem Auto. Im Auto sitzt man nur da, während man beim Gehen auch noch Spass hat.»

Ellie aus Balerna (TI), 9 Jahre alt

Schweizweit selbstständig zur Schule

«Walk to school» erfreut sich besonders in der Deutschschweiz grosser Beliebtheit. So stammten letztes Jahr 96 Prozent der teilnehmenden Klassen aus dem deutschsprachigen Raum. Doch auch in der französischen und italienischen Schweiz gewinnt die Kampagne an Bekanntheit. Der Kanton Tessin war 2025 zum ersten Mal dabei, die Klasse 4A in Balerna hat dabei die meisten Punkte gesammelt. Die Schule hatte die Kampagne im Rahmen des Jahresthemas «Bewegung» durchgeführt. Die Klassen-

lehrerin Arianna Bernasconi berichtet: «Die Schüler*innen unserer Klasse haben die «Herausforderung» und den Wettbewerb mit Begeisterung angenommen.»

Die Tessiner Schule war so begeistert von «walk to school», dass die Lehrer*innen die Kampagne im Februar auf eigene Initiative wiederholt haben.

Während den Aktionswochen sei es am Morgen immer schön. «Die Kinder sind sehr motiviert, wenn sie ihren Sticker abholen und aufkleben können», er-

zählt Schepppler. Sie ermutige die Kinder ehrlich zu sein, ob sie wirklich zu Fuss zur Schule gekommen sind. Die Sticker seien auch eine schöne Wertschätzung für die vielen Kinder, die ihren Schulweg auch ausserhalb der Aktionswochen bereits selbstständig zurücklegen. Schmunzeln mussten die beiden Lehrerinnen, als sich Kinder aus ihrer Klasse eines Nachmittags widersetzen, ins Auto der Eltern zu steigen. ■

Viviane Barben ist Mitarbeiterin Kommunikation beim VCS Schweiz und nutzte ihren Schulweg, um via Regenpfützen in Parallelwelten einzutauchen.

Zu viel Freiheit für Autofahrer*innen, zu wenig für Kinder

Der öffentliche Raum gibt dem Auto Priorität. Die Bewegungsfreiheit der Kinder wird zunehmend eingeschränkt, was negative Folgen für ihr Wohlbefinden, ihre Gesundheit und ihre Entwicklung hat. Von Mirjam Kopp

Das wunderbare Gefühl von Freiheit, ohne Aufsicht von Erwachsenen unterwegs zu sein – erinnern Sie sich daran? Für mich gehört es zu den schönsten Erinnerungen meiner Kindheit: Wie wir manchmal unbegleitet zu viert losziehen durften, mit einem Picknick im Rucksack, und den Hügel raufgewandert sind bis zur «Rossweide». Dort haben wir die Pferde gestreichelt, ungestört gespielt, gemütlich gepicknickt und uns gefühlt wie «die Grossen».

Das unbeaufsichtigte freie Spielen und Bewegen im Wohnumfeld – die sogenannte «eigenständige Mobilität von

Die Folge davon ist, dass noch mehr öffentlicher Raum dem Auto geopfert wird.

In der Schweiz zeigt sich das deutlich am SUV-Trend. Während SUV in den 80er-Jahren nur als Nutzfahrzeuge verwendet wurden, sind sie heute ein Massenphänomen: 58 Prozent der neu gekauften Autos in der Schweiz im Jahre 2025 waren SUV – für die Kinder von heute eine omnipräsente Gefahr.

Die Ergebnisse unserer repräsentativen Umfrage zum Schulweg (mehr auf Seite 21) überraschen daher nicht: Fast die Hälfte der Eltern von 4- bis 7-jährigen Kindern hält den Schulweg für gefähr-

Wo sich Kinder wohl und sicher fühlen, profitiert die gesamte Gesellschaft.

Kindern» – hat weltweit stark abgenommen. Aktuelle Studien zeigen jedoch, wie essenziell diese Freiheit für das Wohlbefinden, die Gesundheit und die Entwicklung der Kinder ist.

SUV-Trend mit negativen Folgen

Der Hauptgrund für diese Einschränkung sind Veränderungen im Wohnumfeld: das erhöhte Verkehrsaufkommen und der erschwerte Zugang zum öffentlichen Raum.

Eine neue Studie des europäischen Verkehrsverbands Transport & Environment (T&E) zeigt, dass Autos in Europa immer grösser und länger werden. Damit werden sie gerade für Kinder immer gefährlicher und brauchen mehr Parkraum.

lich. Diese Eltern werden ihren Kindern kaum mit gutem Gefühl erlauben, allein in der Nachbarschaft herumzustreifen. Entsprechend dürfen heute 10 Prozent weniger Kinder dieser Altersgruppe als noch vor zehn Jahren allein in den Kindergarten oder zur Schule gehen – ein Trend, der auch international zu beobachten ist.

«Verhäuslichung» und «Verinselung»

Studien zeigen, dass Kinder mit einer eingeschränkten eigenständigen Mobilität auch weniger draussen spielen und mehr Zeit in geschlossenen Räumen verbringen. Dies hat negative Folgen für die Entwicklung der Kinder: Die eingeschränkte Bewegungsfreiheit kann die

Selbstständigkeit und Orientierungsfähigkeit beeinträchtigen. Der Mangel an Bewegung und Spiel im Freien begünstigt gesundheitliche Probleme (mehr zum Bewegungsverhalten von Kindern lesen Sie auf den Seiten 28 und 29). Es fehlen spontane Treffen mit Gleichaltrigen, was zu sozialer Isolation führen kann. Der Alltag verlagert sich nach drinnen oder wird in durchgeplante «Inseln» (Schule, Vereine) unterteilt, die manchmal nur per Elterntaxi erreichbar sind.

Gefahren entfernen – nicht die Kinder

Die zunehmende Verdrängung der Kinder aus dem öffentlichen Raum stimmt traurig. Umso mehr, da Kinder aus Sicht von Expert*innen auch als Indikatoren für lebenswerte Städte betrachtet werden: Wo sich Kinder wohl und sicher fühlen, profitiert die gesamte Gesellschaft.

Die Förderung der eigenständigen Mobilität von Kindern lohnt sich also in mehrfacher Hinsicht. Um Kindern ihre Freiräume zurückzugeben, braucht es ein gesellschaftliches und politisches Umdenken. Die Interessen der Kinder brauchen mehr Beachtung und ihr Wohlbefinden muss (wieder) wichtiger sein als grosse Autos, die schnell fahren können. Notwendig sind verkehrsberuhigte Strassen, mehr Platz für Fussgänger*innen und Velos, Grünflächen und offene Begegnungsräume, die gestaltet und verändert werden können.

Damit dies Realität werden kann, müssen die Bedürfnisse von Kindern konsequent in die Stadt- und Verkehrsplanung einbezogen werden. ■

Mirjam Kopp ist Projektleiterin Schulwegkampagnen beim VCS Schweiz.

Gebüsch und Blumenwiesen

Damit Schulkinder sicherer unterwegs sind, hat sich in grossen europäischen Städten eine Lösung als besonders patent erwiesen: Strassensperrungen vor den Schulhäusern für den Autoverkehr. Teils generell während der Schulzeiten, teils immer dann, wenn die Kinder auf dem Schulweg sind. Auch in der Schweiz entstehen immer mehr solche Schulstrassen. Überall, wo sie getestet werden, lassen sich positive Auswirkungen feststellen.

Schulstrassen sorgen nicht nur für saubere Luft und weniger Lärm, auch potenziell gefährliche Situationen zwischen Motorfahrzeugen und den vielen Kindern, die zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett zur Schule kommen, fallen weg. Die Strasse wird zum Begegnungsort. Sie bietet nicht länger Grund zur Sorge wegen des Durchgangsverkehrs und der Wendemanöver der Elterntaxis. Genau dies ist auch der Grund, weshalb die Behörden in Corcelles-près-Payerne (VD), Ascona (TI), Confignon (GE) und Köniz (BE) eine Schulstrasse eingerichtet haben. «Es geht nicht um eine Schikane, sondern um die Sicherheit und das Wohlbefinden der Kinder», sagt Daniel Givel, Gemeindepräsident von Corcelles-près-Payerne.

Breit akzeptiert

Um herauszufinden, welche Lösung sich am besten eignet, bekamen die Kinder der Schule Cointrin in Meyrin (GE) den Auftrag, ihre Traumstrasse zu zeichnen. Auf ein Bild der Strasse vor ihrem Schulhaus fügten die Schüler*innen Bäume und Spielgeräte ein und ersetzten die Parkplätze durch Gebüsch und Blumenwiesen. Ohne es zu wissen oder den Begriff zu kennen, hatten sie damit eine Schulstrasse gestaltet.

Auch die Eltern sind Schulstrassen gegenüber generell positiv eingestellt. Die VCS-Sektion beider Basel machte bei einem Aktionstag vor der Primarstufe Margarethen die Probe aufs Exempel. Bikram hat das Konzept als Vater

Schluss mit Elterntaxikolonnen, gefährlichen Wendemanövern vor Schulhäusern und Autolärm. Mit Schulstrassen geben Gemeinden und Schulen der Sicherheit der Schüler*innen einen zentralen Stellenwert.

Von Emilie Roux

kennengelernt. Er sagt: «Die Idee gefällt mir, weil sie die Sicherheit der Kinder erhöht.»

Die Schulstrasse gefällt also Kindern und Eltern. Gefällt sie auch der restlichen Bevölkerung? «Seit der Einführung der Schulstrasse wurde das Projekt von der Bevölkerung sehr gut aufgenommen. Die Rückmeldungen sind überwiegend positiv, und die wenigen kritischen Stimmen blieben die Ausnahme. Das bestätigt die hohe Akzeptanz dieser Massnahme», berichtet Nicolas Roiron, Leiter der Abteilung Raumplanung und Technik der Gemeinde Confignon. Wenn der Autoverkehr eingeschränkt wird, erwarten die Gemeinden oft Berge von entrüsteten Reaktionen. In Tat und Wahrheit gingen jedoch vor allem Dankeschreiben ein.

Veränderungen anstossen

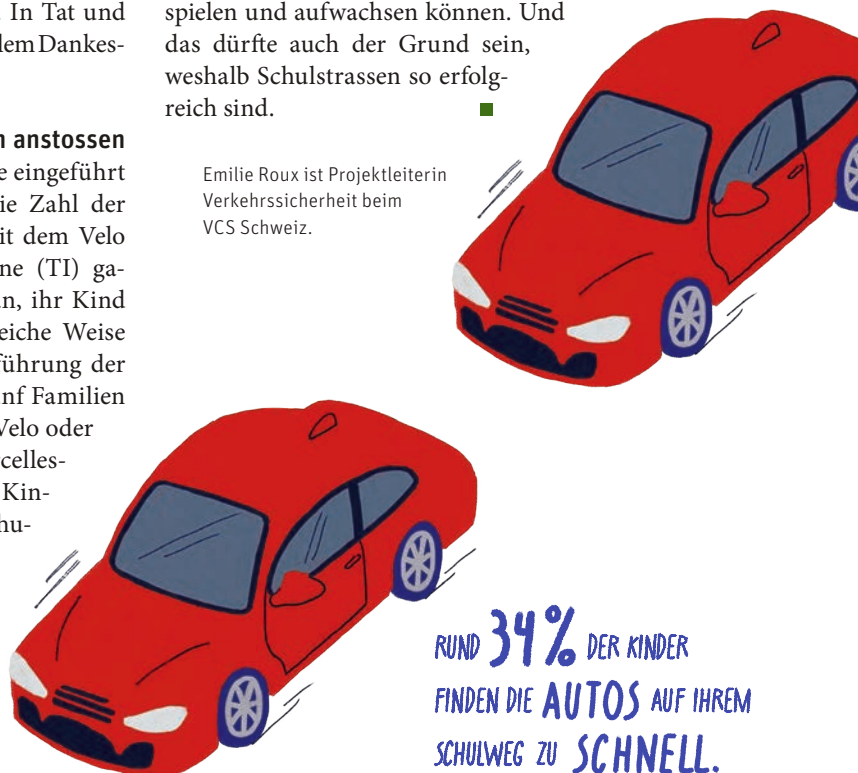
Überall, wo eine Schulstrasse eingeführt wird, steigt in der Folge die Zahl der Kinder, die zu Fuss oder mit dem Velo zur Schule gehen. In Losone (TI) gaben 30 Prozent der Eltern an, ihr Kind gehe nicht mehr auf die gleiche Weise zur Schule wie vor der Einführung der Schulstrasse. Bei drei von fünf Familien heisst das zu Fuss, mit dem Velo oder mit dem Trottinett. In Corcelles-près-Payerne stieg die Zahl Kinder, die mit dem Velo zur Schule fahren, so stark an, dass die Gemeindebehörden für mehr Veloparkplätze sorgen mussten.

Eine Entwicklung, die genau den Erwartungen der Kinder entspricht: Zehntausende in

den letzten zehn Jahren im Rahmen von VCS Mobilitätskonzepten Schule ausgewertete Fragebögen belegen, dass 14 Prozent der Kinder gerne mit dem Velo zur Schule fahren würden, aber nur 4 Prozent dies auch Tag für Tag tatsächlich tun (mehr dazu lesen Sie auf Seite 21). Es ist nun an den Behörden, die Bedingungen dafür zu schaffen, dass sich diese Bereitschaft in konkretem Verhalten niederschlägt, etwa durch das Einrichten einer Schulstrasse.

Schulstrassen sind letztlich Ausdruck einer Haltung: Die Strasse vor einem Schulhaus soll keine Abkürzung für den Autoverkehr sein, sondern ein Raum, in dem sich Kinder sicher fortbewegen, spielen und aufwachsen können. Und das dürfte auch der Grund sein, weshalb Schulstrassen so erfolgreich sind.

Emilie Roux ist Projektleiterin Verkehrssicherheit beim VCS Schweiz.



RUND **34%** DER KINDER FINDEN DIE AUTOS AUF IHREM SCHULWEG ZU **SCHNELL.**

«Kinder haben einen natürlichen Bewegungsdrang»

Wie sieht ein idealer Tag eines zehnjährigen Kindes punkto Bewegung aus?

Aus meiner Perspektive – Public Health und Epidemiologie – auf das Bewegungsverhalten ist ein idealer Tag nicht unbedingt ein Tag mit viel Sport, sondern ein Tag, an dem das Bewegungsverhalten gut rhythmisiert und ausgeglichen ist und es zu vielseitigen Bewegungserfahrungen kommt. So entstehen nachhaltige Effekte für die Gesundheit.

Welche Arten von Bewegung zählen dazu?

In der Forschung sprechen wir von gesundheitswirksamer Bewegung. Lange Zeit lag der Fokus auf den Minuten in moderater bis intensiver Bewegung. Später verlagerte er sich auf sitzende Aktivitäten, die mit negativen gesundheitlichen Folgen verbunden sind. Heute werden die ganzen 24 Stunden angeschaut, die aufgeteilt sind in sitzendes Verhalten, leichte Aktivität und moderate bis intensive Aktivität. Auch Schlaf gehört dazu. Wichtig ist die Verteilung über den Tag. Langes Sitzen ist ungünstig und sollte im-

Kinder brauchen vielseitige Bewegungserfahrungen. Wie ein idealer Tag aussehen könnte und welche Rolle dabei der Schulweg spielt, sagt Sportwissenschaftlerin Johanna Hänggi im Interview. Interview: Nelly Jaggi

mer wieder unterbrochen werden können. Und auch leichte Aktivitäten haben positive Effekte auf die Gesundheit. Die Bewegungsempfehlung für Kinder liegt bei 60 Minuten moderater bis intensiver Aktivität am Tag. Es muss nicht eine Stunde am Stück sein. Dazu dreimal pro Woche sportliche Aktivitäten, welche die koordinativen Fähigkeiten oder die Muskelkraft ordern.

Was würde das für unser zehnjähriges Kind bedeuten?

Der ideale Tag würde viel Alltagsaktivität ermöglichen. Mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Trotti zur Schule, Spiel, Pausen oder freie Zeitgefässe, in denen es sich bewegen kann – und genügend Schlaf. Kinder haben einen natürlichen Bewegungsdrang. Ob dieser im Alltag zum Tragen kommt, hängt jedoch stark von ihrem sozialen und räumlichen Umfeld ab. In unseren hochindustrialisierten Kontexten nimmt die körperliche Aktivität mit dem Alter ab. Ein zehnjähriges Kind befindet sich bereits in einer Übergangsphase. In dieser Phase ist es umso wichtiger, dass dieser Bewegungsdrang ausgelebt werden kann.

Welche Bedeutung hat Sport im Verein für Kinder?

Für die SOPHYA-Studie (mehr dazu im Kasten) haben wir die Alltagsbewegung von Kindern und Jugendlichen sieben Tage lang mit Bewegungsmessern aufgezeichnet und ihre

Teilnahme am organisierten Sport untersucht. Dabei haben wir beobachtet, dass Kinder, die bereits körperlich aktiv sind, eher in einen Sportverein eintreten und dort auch länger bleiben.

Kinder, die bereits ein Bewegungsdefizit haben, finden hingegen weniger schnell den Einstieg in den organisierten Sport, und wenn sie ihn gefunden haben, treten sie schneller wieder aus. Bei jüngeren Kindern spielt die informelle Bewegung im Alltag noch eine besonders wichtige Rolle. Im Gegensatz zu Erwachsenen bewegen sie sich spontan: rasch aufstehen, herumrennen, wieder absitzen. Dieses spontane, unstrukturierte Verhalten nimmt mit dem Alter ab. Dann beginnt der organisierte Sport eine immer grössere Rolle zu spielen, weil dort die Bewegungszeit geholt werden kann.

Wie lässt sich ein Kind zu (mehr) Bewegung motivieren?

Motivation war kein Schwerpunkt unserer SOPHYA-Analysen. Aus der Forschung wissen wir aber, dass vielfältige positive Bewegungserfahrungen, Freude an Bewegung, Bewegungskompetenz und Vertrauen in die eigenen Fähigkeiten, dazu beitragen können, dass Kinder motiviert sind, sich zu bewegen. Ebenso wichtig sind ausreichend Freiräume für spontane Bewegung. Diese scheinen im Alltag kleiner geworden zu sein, weil der Tagesablauf vieler Kindern heute sehr strukturiert ist.

Können aus inaktiven Kindern später aktive Jugendliche werden?



**85% DER KINDER FÜHLEN SICH
AUF IHREM SCHULWEG SICHER.**



Das Verhalten ist immer veränderbar. Deswegen sollte die Bewegungsförderung nicht im Kindesalter aufhören. Gerade das Jugendalter ist eine sehr sensible Phase mit vielen Umstellungen, etwa dem Schulabschluss oder dem Start der Lehre.

Welchen Einfluss hat Bewegung auf die psychische Gesundheit und auf die Konzentrationsfähigkeit der Kinder?

Ich würde diese beiden Aspekte fachlich trennen. In der Forschung gibt es klare Hinweise darauf, dass körperliche Ak-

ein, gibt es Zugang zu Spielmöglichkeiten, wie ist die Verkehrssituation? Andererseits haben wir geschaut, wie hoch die Hauptstrassendichte im Umkreis von 200 Metern um die Wohnadresse der Kinder ist und wie viele Grünflächen es gibt. Beides hat, auch unabhängig voneinander, einen Einfluss.

Bewegen sich Kinder weniger, wenn im Haushalt ein Auto zur Verfügung steht?

Es gab einen leichten Trend, dass körperliche Aktivität mit Auto eher geringer ist als ohne Auto. Die Gruppe war aber sehr

ren körperlich aktiver als Kinder, die das nicht gemacht haben. Der Schulweg ist etwas Regelmässiges. Daher ist er ein wichtiges Gefäss fürs Bewegungsverhalten.

In der SOPHYA-Studie haben wir allerdings den Schulweg nicht spezifisch untersucht. Wichtig wäre ein vertieftes, regelmässig wiederholtes Schulwegmonitoring, das Route, Selbstständigkeit, Begleitung und Schulwegumgebung erfasst. Die Begleitung derselben Kinder könnte zusätzlich zeigen, wann und warum sich ihr Schulwegverhalten verändert. Solche Längsschnittstudien sind jedoch aufwändig und selten.

Was können Politik oder Gemeinden tun, um die Bewegung bei Kindern im Alltag zu fördern?

In der SOPHYA-Studie haben wir die Evidenz aufgezeigt. Unser Wirkungsmodell zeigt, dass das Wohnumfeld einen Einfluss auf das Bewegungsverhalten hat – ein bewegungsfreundliches Umfeld macht Kinder aktiver. Aktive Kinder treten eher in den organisierten Sport ein. Sind sie im Sportverein, bleiben sie eher aktiv. Aktive Kinder werden eher aktive Erwachsene. Aktive Eltern haben eher aktive Kinder. Und wir haben gesehen, dass der Zugang zum organisierten Sport nicht für alle Kinder gleichermaßen gegeben ist. Aus sportwissenschaftlicher Sicht gilt es, einen möglichen Handlungsbedarf zu prüfen. ■

«Der ideale Tag würde viel Alltagsaktivität ermöglichen. Mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem Trotti zur Schule, Spiel, Pausen oder freie Zeitgefässe, in denen es sich bewegen kann – und genügend Schlaf.»

tivität schützend für die psychische Gesundheit ist. Je nach Endpunkt, zum Beispiel depressive Symptome, Angststörungen oder soziale Integration, unterscheidet sich die Evidenz. Aber im Allgemeinen würde ich sagen, dass es klare Hinweise für die positiven Einflüsse von körperlicher Aktivität und Sport auf die psychische Gesundheit gibt. Das gilt ebenso für die kognitiven Funktionen und die schulischen Leistungen. Bewegung hat einen kurzzeitigen Effekt auf die kognitive Leistung.

Ob diese Wirkungen über viele Jahre bestehen bleiben, ist bisher allerdings noch wenig untersucht. Dafür braucht es Langzeitstudien. In der SOPHYA-Studie haben wir ausserdem positive Effekte auf das schulische Wohlbefinden und auf die Stresstoleranz gesehen.

Welchen Einfluss haben die Eltern?

Aktive Eltern haben tendenziell aktivere Kinder – unabhängig vom Bewegungsumfeld.

Und welche Rolle spielt Letzteres?

Um den Begriff «bewegungsfreundlich» zu definieren, stützten wir uns einerseits auf die Einschätzung der Eltern. Schätzten sie die Wohnumgebung als sicher

klein und die Zahlen sind daher nicht signifikant.

Gibt es einen Röstigraben beim Bewegungsverhalten?

Ja, die Kinder in der Deutschschweiz sind körperlich aktiver als die Kinder in der Romandie und im Tessin. Bei den Jugendlichen gleicht es sich etwas an, aber die Teilnehmer*innen aus der Deutschschweiz waren auch dann noch körperlich aktiver.

Welche Rolle spielt der Schulweg?

Kinder, die mit dem Velo, dem Trotti oder zu Fuss in die Schule gingen, wa-

Das Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen

Die SOPHYA-Studie ist die erste schweizweite Langzeitstudie zum Bewegungsverhalten von Kindern und Jugendlichen. Sie wurde am Schweizerischen Tropen- und Public-Health-Institut (Swiss TPH) unter der Leitung von Prof. Dr. Nicole Probst-Hensch in Zusammenarbeit mit der Universität Lausanne und der Università della Svizzera italiana durchgeführt. Erfasst wurde die Bewegung mittels Bewegungssensoren sowie mittels Fragebogen. 2014 fand eine erste Erhebung mit 1320 Kindern im Alter von 5 bis 16 Jahren statt, 2019 wurde sie bei 844 dieser Kinder wiederholt. 2020 wurde eine neue Gruppe von 5- bis 10-jährigen Kindern rekrutiert. Das machte es möglich, die Entwicklung des Bewegungsverhaltens zu untersuchen. Dr. Johanna Hänggi ist Sportwissenschaftlerin mit Schwerpunkt Public Health und Bewegungsepidemiologie. Sie war Mitautorin der SOPHYA-Studie und arbeitet heute beim Sportamt der Stadt Zürich.



© VCS

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

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Jahresabo B-Fit von PubliBike und Velospot für nur Fr. 49.50 anstatt Fr. 99.– pro Jahr. Gültig bis am 30. September 2027. Das Angebot ist limitiert auf 500 Abos.

Profitieren:

Direkt unter www.publibike.ch mit dem neuen Promo-Code XR6VQ8YKMH7TPCW9

Schnupper-GA für einen Monat

Fahren Sie einen Monat lang mit dem Schnupper-GA zum Preis von Fr. 355.– (respektive Fr. 260.– bei unter 25 Jahren) in der 2. Klasse durch die Schweiz. Für die 1. Klasse bezahlen Sie Fr. 565.– (respektive Fr. 400.–).

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

Das Angebot ist mittels Gutscheins vom 14. September bis am 6. November 2026 einlösbar an einer bedienten Verkaufsstelle des öffentlichen Verkehrs.

Profitieren:

Den Gutschein und weitere Informationen finden Sie unter: www.verkehrsclub.ch/ga



© SBB



© zVg

Sichern Sie sich 20 % auf umweltfreundliche Bettwaren!

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

+ Das Plus für VCS-Mitglieder:

20% Rabatt auf das gesamte Sortiment bis am 31. Januar 2027 – nicht kombinierbar mit anderen Aktionen.

Bestellen:

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

Gesund leben – flexibel versichert. Grund- und Zusatzversicherungen, die mitdenken

Wohlbefinden heisst, eigene Entscheidungen zu treffen – auch bei der Versicherung. Ob Sie Ihre Gesundheit über eine App managen oder Hausarzt, Apotheke und Telemedizin kombinieren möchten: Die KPT lässt Ihnen mit sechs flexiblen Grundversicherungsmodellen die Wahl, wie Sie am liebsten für sich sorgen. Noch mehr für Ihr Wohlbefinden bietet die Zusatzversicherung Pulse: Sie erhalten jährlich bis zu 600 Franken fürs Fitness-Abo, 1000 Franken für Ihre mentale Gesundheit und bis zu 4000 Franken für Check-ups. Mit Pulse entscheiden Sie selbst, wie Sie sich etwas Gutes tun möchten.



Das Plus für VCS-Mitglieder:

VCS-Mitglieder profitieren exklusiv von bis zu 9% Rabatt auf die ambulante KPT-Zusatzversicherung Pulse.

Erfahren Sie mehr unter www.verkehrsclub.ch/kpt



© zvg

Circus Monti 2026

Die neue Monti-Inszenierung «Poussière d'étoiles» entfaltet sich als poetische Reise zwischen Gelächter, Staunen und Missverständnis. In Momenten wahrer Anmut wird spürbar, dass gerade im Scheitern eine besondere Kraft liegt: Misserfolge verwandeln sich in reine Circuspoesie und lassen etwas Wunderbares entstehen.



Das Plus für VCS-Mitglieder:

Fr. 5.– Ermässigung auf den regulären Eintrittspreis; bei Familien wird die Ermässigung bei bis zu 5 Personen angerechnet. Gültig für die Kategorien Loge, Kat. 2 und Kat. 3 bis am 29. November 2026.

Profitieren:

Den Gutschein, Tourdaten und weitere Informationen finden Sie unter www.verkehrsclub.ch/circus



© zvg

So wie in dieser Siedlung in Basel stellen wir uns die **Energiezukunft** vor: Unsere Fachleute kombinierten Solaranlagen auf den Dächern mit **thermischen Speichern und hocheffizienten Wärmepumpen**. Zum System gehören ausserdem bidirektionale Ladestationen für Elektrofahrzeuge. Für dieses Projekt erhielt die ADEV den **Preis Watt d'Or** des Bundesamtes für Energie.

Jetzt
Mitglied werden



www.adev.ch/VCS

Gestalten Sie mit uns die Energiezukunft!

Seit vierzig Jahren engagiert sich unsere Genossenschaft erfolgreich für eine ökologische Energieversorgung. Wir betreiben weit über 140 erneuerbare Anlagen in der Schweiz: **Solaranlagen, Wind- und Wasserkraftwerke, Wärmeverbünde.**



«Unsere treibende Kraft ist nicht die Rendite, sondern die Vision einer nachhaltigen Energieversorgung.»

Thomas Tribelhorn,
CEO der ADEV

Werden Sie Teil dieser Erfolgsgeschichte!

Als Mitglied unserer Genossenschaft unterstützen Sie den Ausbau erneuerbarer Energien tatkräftig. Mit einem Direktdarlehen investieren Sie zudem gezielt in unsere nachhaltigen Projekte und **sorgen aktiv dafür, dass die Energiewende vorankommt.** Dabei profitieren Sie von einer attraktiven Verzinsung.

ADEV Energiegenossenschaft

www.adev.ch | T +41 61 927 20 30 | info@adev.ch

ADEV

Stans winkt ein stark aufgewertetes Zentrum



Der VCS Ob- und Nidwalden begrüsst die neuen Pläne zur Umfahrungsstrasse Stans West. Sie bieten eine einmalige Chance für das Dorfzentrum, allerdings nur im Verbund mit verbindlichen Begleitmassnahmen und einer attraktiven Veloinfrastruktur.



© VCS Ob- und Nidwalden

Heute leidet das Dorfzentrum von Stans stark unter dem Durchgangsverkehr.

Der Entscheid des Regierungsrats, die Umfahrungsstrassenplanung voranzutreiben, ist positiv zu werten. Die vorgesehene Linienführung stellt im Vergleich zu der 2022 abgelehnten Vorlage einen grossen Fortschritt dar. Nun gilt es, das Projekt als Teil eines gesamtheitlichen Verkehrskonzepts zu verwirklichen.

Das Ziel, den Durchgangsverkehr im Zentrum von Stans nachhaltig zu reduzieren, unterstützt der VCS ausdrücklich. Damit die neue Strasse ihre volle Entlastungswirkung entfalten kann, braucht es flankierende Massnahmen wie eine siedlungsverträgliche Gestaltung des Strassenraums, Tempo-30- und Begegnungszonen sowie weitere Vorkehrungen, die den Durch-

gangsverkehr konsequent auf «Stans West» und die Autobahn lenken. So entstehen sichere Schulwege, eine deutlich höhere Verkehrssicherheit insbesondere auch für Kinder und ältere Menschen sowie attraktiver öffentlicher Raum. Davon profitieren Geschäfte und Gastronomie. Auf den Terrassen lässt es sich angenehmer verweilen, Strassen und Plätze laden viel mehr als heute zum Flanieren ein. Viele dieser Massnahmen sind bereits vor dem Bau der Umfahrungsstrasse umsetzbar.

Sonst gibt's kein Geld!

Ebenso wichtig ist eine zeitgemässe Veloinfrastruktur. Die geltende Bundesgesetzgebung verlangt, dass bei Strassenprojekten siche-

re und attraktive Veloverbindungen geschaffen beziehungsweise erhalten werden. «Stans West» muss deshalb in ein durchgängiges Velowegnetz eingebunden werden und darf den Veloverkehr nicht beeinträchtigen.

Wohlgemerkt: Flankierende Massnahmen und gute Lösungen für den Fuss- und Veloverkehr sind nicht nur die Voraussetzung für eine deutlich höhere

Lebens- und Aufenthaltsqualität, sondern auch für eine Mitfinanzierung durch den Bund im Rahmen eines Agglomerationsprogramms. Der VCS wird sich im weiteren Planungsprozess dafür einsetzen, dass Gemeinde und Kanton diese nun Hand in Hand rasch anpacken, unabhängig vom Bau der Strasse, der seine Zeit brauchen wird.

Daniel Daucourt

Kurznachrichten

Erfreulicher Fahrplanentwurf 2027. Unsere VCS-Sektion hat im Rahmen der Vernehmlassung zum Fahrplanentwurf 2027 der Kantone Ob- und Nidwalden Stellung genommen. Ganz besonders lobenswert ist, dass tagsüber der integrale Halbstundentakt zwischen Luzern und Engelberg eingeführt wird. Das ÖV-Angebot verbessert sich dadurch sehr spürbar, zumal die Reisenden künftig ganztägig von einem Halbstundentakt von und nach Zürich profitieren. Darüber hinaus haben wir für zahlreiche Linien Anpassungen und Verbesserungen beantragt. Die Details sind auf unserer Website dokumentiert.

Obwaldner Richtplan Velowegnetz: Gute Grundlage. Im vorgelegten Richtplan Velowegnetz sieht der VCS Ob- und Nidwalden ein wichtiges Instrument zur Umsetzung des Veloweggesetzes, namentlich zur Förderung sicherer und attraktiver Verbindungen. Besonders positiv bewertet der VCS die Unterscheidung zwischen Alltags- und Freizeitroutes, die Berücksichtigung unterschiedlicher Bedürfnisse der Nutzenden sowie die Aufwertung zentraler Verbindungen. Auch die separate Betrachtung des Mountainbikens und die Ergänzung des Velowegnetzes in Richtung Kerns und Nidwalden verdienen Unterstützung. Als Fazit ist festzuhalten: Die Basis für die Weiterentwicklung des Veloverkehrs im Kanton Obwalden ist mit dem Richtplan geschaffen. Offen bleiben jedoch vorderhand die konkrete Umsetzung, die Terminierung und die Finanzierung der Massnahmen.

Die VCS-Sektionen

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

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

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

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 079 559 10 40

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

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

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

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

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 078 447 47 03

SH: www.vcs-sh.ch

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

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

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

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

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

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

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

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

www.verkehrsclub.ch/sektionen



Thurgau

Zur Vernehmlassung «Verkehr '45»

Für die VCS-Sektion Thurgau steht bei der Positionierung zur Vorlage «Verkehr '45» des Bundesrats der Korridor Bodensee–Thur–tal mit der Nationalstrasse N23 Arbon–Bonau im Vordergrund.

Der VCS Schweiz wird im Herbst zu den Plänen Stellung nehmen und dabei die Haltung der Sektionen zu den sie betreffenden Projekten einfließen lassen. Klar ist, dass im Bereich Verkehr mehr gegen die Klimaüberhitzung getan werden muss, produziert er doch rund 33 Prozent der Treibhausgase. Gemäss AS-

TRA beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs im östlichen N23-Korridor 70 bis 80 Prozent. Es ist grösstenteils nicht Transit-, sondern Ziel-/Quellverkehr. Laut Pendlerstatistik hat der Thurgau landesweit den vierthöchsten Autopendler-Anteil, trotz vorzüglichem Bahn- und Busangebot und eigentlich günstigem Gelände zum Velofahren.

Vordringlich sind also keinesfalls die 2,2 Milliarden teuren, den Autoverkehr zusätzlich ankurbelnden Nordumfahrungen Amriswil und Weinfelden mit 38 (!) Hektaren Kulturlandverbrauch. Not tut die Fokussierung auf die vom ASTRA vorgeschlagenen kurzfristigen Massnahmen



Nordumfahrung Amriswil: Eine unfallträchtige, zweispurige Hochleistungsstrasse würde diese Bodenseelandschaft bei Egnach/Romanshorn durchschneiden – unter grossem Kulturlandverlust.

men wie zusammenhängende, sichere und attraktive Fuss- und Velowegnetze und ein noch besseres ÖV-Angebot. Auch sollen die Strassen für alle leichter zu queren sein. Die Verkehrsspitzen können gebrochen werden durch flexiblere Arbeitszeiten und Mobilitätskonzepte von Firmen und publikumsintensiven Einrichtungen (Parkplatzbewirtschaftung, Vergütung der ÖV-Kosten, Fahrgemeinschaften...). Für mehr Sicherheit und Verkehrs-

fluss sorgt eine Kombination von Ausbauten kritischer Verkehrsknoten, Entschleunigung und intelligenter Verkehrssteuerung.

Es ist eine Illusion zu glauben, der Verkehr in den Ortszentren schwinde durch Umfahrungen auf ein erträgliches Mass. Münchwilen, Sirnach (A1), Frauenfeld, Felben, Pfyn, Müllheim, Kreuzlingen (A7) und selbst Diessenhofen lassen mit ihren Verkehrsproblemen grüssen.

Peter Wildberger

Nächste Kurse

«mobil sein & bleiben»:

Frauenfeld 17.9.,
Kreuzlingen 27.10.,
Weinfelden 30.10., 8.30–12 Uhr

Anmeldung: 071 626 10 83,
E-Mail: kurse@pstg.ch



Fürstentum Liechtenstein

Hier die Autolobby, da die Fakten

Die hiesige Autolobby, unter dem Kürzel MOVE bekannt, meint: Mobilität heisst in Bewegung kommen oder etwas in Bewegung bringen. – Wir vom VCL wissen: Mobilität ist die Befriedigung der Bedürfnisse nach Ortsveränderung. Zum Beispiel um zur Arbeit zu gelangen oder zum Einkaufen, unabhängig vom Verkehrsmittel. Vom daraus resultierenden Verkehr wird fälschlicherweise vielfach nur der Autoverkehr registriert.

MOVE sagt: Es sollen alle Verkehrsträger miteinbezogen, aber nicht gegeneinander ausgespielt werden. – Doch wir wissen: Seit

den 1950er-Jahren wird die Verkehrsplanung vor allem als Planung für das Auto verstanden. Freie Fahrt fürs Auto und Behinderungen für Fuss- und Radverkehr gehen Hand in Hand. Aber die Welt von morgen bedarf einer aktiven Mobilität – für die Gesundheit der Bevölkerung, für eine enkeltaugliche Entwicklung. Dazu braucht es eine Infrastruktur mit weniger Anziehungskraft für das Auto und grösserer Attraktivität für emissionsarme Verkehrsmittel mit geringeren externen Kosten und kleinerem Flächenbedarf.

MOVE beklagt Staus, Verkehrsbehinderungen, 30er-Zonen, Sperrungen von Strassen

etc., es bestehe Handlungsbedarf. – Ja, der besteht. Um unsere Strassen sicherer und angenehmer zu machen, brauchen wir flächendeckend Tempo 30 im Siedlungsraum auf Gemeindestrassen. Und, falls aus Sicherheits-, Lärmschutz- oder andern Gründen angebracht, auch auf Abschnitten der Landstrasse. Mit «Verkehrsbehinderungen» meint die Autolobby vermutlich u. a. Vertikalversätze zum Schutz des Fussverkehrs, vor allem von Schulkindern.

Gratis-ÖV ist nicht das Rezept

Und nun hat die Autolobby doch tatsächlich eine Petition für Gratis-ÖV beim Landtag einge-

reicht. Dabei kostet ein Erwachsenen-Jahresabo der LIEmobil gerade mal 370 und im Pensionsalter nur noch 280 Franken. Dies bei dichtem Takt zwischen den Bahnhöfen Sargans, Buchs und Feldkirch sowie guter Erschliessung des Alpengebiets.

Der VCL setzt sich für einen attraktiven Busverkehr ein, wozu unter anderem dessen konsequente Bevorzugung zu Lasten des Autoverkehrs gehört. Gratis-ÖV hingegen bringt nur wenige Menschen zum Umsteigen. Fachleuten ist bekannt: Verbilligungen eines Verkehrsmittels bewirken wenig bei denjenigen, die es nicht oder nur selten benutzen. Einschränkungen für ein Verkehrsmittel, das man regelmässig nutzt, so zum Beispiel das Auto, bewirken viel.

Georg Sele

Tempo 30 ausbremsen? 2 x Nein am 27.9.!

Schaffhausen



Am 27. September stimmen wir über eine Initiative ab, die Tempo 30 in unseren Gemeinden faktisch verunmöglichen würde – via Bürokratiemonster, das die Mitsprache der Betroffenen aushebelt.

Die Zahlen sprechen für sich: In der Schweiz ist die Zahl der Verkehrstoten innert fünf Jahren um

34 Prozent gestiegen – die höchste Zunahme in ganz Europa. Im Kanton Schaffhausen haben die Fussgängerunfälle besonders stark zugenommen. Und tausende Schaffhauser*innen sind täglich schädlichem Verkehrslärm ausgesetzt, der die gesetzlichen Grenzwerte überschreitet.

Bereits heute muss jede Änderung auf Kantonsstrassen vom kantonalen Baudepartement abgesegnet werden. Bei Temporeduktionen muss von Gesetzes wegen ein Gutachten vorliegen, welches die Reduktion als «notwendig, zweckmässig und verhältnismässig» einstuft. Die Praxis zeigt, dass Tempo 30 nur in Ausnahmefällen bewilligt wird.

Ein unglaublicher Aufwand

Mit der Initiative würden die bürokratischen Hürden für punktuelle Tempo-30-Strecken nochmals deutlich erhöht: Eine jede müsste im Richtplan eingetragen werden, über jede Änderung müsste der Kantonsrat abstim-

men. Zudem will die Initiative sämtliche baulichen Sicherheitsmassnahmen unterbinden. Das bedeutet das Aus für Fussgängerinseln oder «Eingangsbremsen» an Ortseingängen.

Darum zweimal Nein am 27. September: zum Schutz der Gemeindeautonomie, der Ver-

kehrssicherheit und der Lebensqualität in Schaffhausen. Beim Stichtentscheid empfehlen wir den Gegenvorschlag der Regierung.

Sebastian Schmid,
Vorstandsmitglied VCS Schaffhausen



Löhningen: ein verkorkstes Projekt

Der Kanton Schaffhausen will die Ortsdurchfahrt Löhningen mit Bundesgeldern aus dem Agglomerationsprogramm erneuern. Wie er es tun will, löst Kopfschütteln aus: Die bestehenden Velostreifen sollen wegfallen, obwohl dieser Abschnitt Teil des kantonalen Velowegnetzes ist. Auch die Fussverkehr-Sicherheit ist mangelhaft: Die vorgeschriebenen Sichtweiten werden nicht eingehalten. Dazu kommen nicht hindernisfreie neue Bushaltestellen und ungenügender Lärmschutz.

Die VCS-Sektion Schaffhausen und Pro Velo haben Einsprache gegen dieses Projekt erhoben, um einer echten, langfristig tragfähigen Aufwertung der Ortsdurchfahrt Löhningen den Weg zu ebnen.



Lohnender Besuch im BLT-Depot

Basel-Stadt/Baselland



Nach dem gelungenen Auftakt in der SBB-Serviceanlage Basel führte die zweite Ausgabe von «VCS beider Basel UNTERWEGS» am 16. Juni zur BLT Baselland Transport AG, die uns einlud, einen Blick hinter die Kulissen des Tram- und Busbetriebs zu werfen und mehr über die Herausforderungen und Zukunftsperspektiven des regionalen ÖV zu erfahren. Die Führung durch das Depot verschaffte uns spannende Einblicke in den Fahrzeugunterhalt, die Organisation des täglichen Betriebs sowie die vielfältigen Aufgaben, deren Erledigung einen zuverlässigen ÖV erst ermöglicht. Was die Informationen zur Mobilitätspalette

te der BLT und zu den geplanten Ausbauprojekten im regionalen Tramnetz betrifft, interessierte ganz besonders das neue S-Tram 17, das künftig eine schnellere Verbindung zwischen dem Leimental und dem Bahnhof Basel SBB schaffen soll.

Für den VCS ist der direkte Austausch mit ÖV-Verantwortlichen sehr wertvoll. Die Veranstaltungsreihe bietet unseren Mitgliedern die Möglichkeit, das Thema Mobilität aus anderer Perspektive zu betrachten. Beim nächsten Anlass am **2. Oktober 2026** ist «VCS beider Basel UNTERWEGS» in der Betriebszentrale Mitte der SBB Infrastruktur in Olten zu Gast. Dort erfahren



wir, wie der Bahnverkehr im Mittelland sowie die Zuläufe zu den NEAT-Achsen Gotthard und Lötschberg koordiniert werden. Mehr Informationen zu die-

ser Veranstaltungsreihe und den Link zur Anmeldung finden Sie auf www.vcs-blbs.ch.

Martina Senn,
Projektleiterin VCS beider Basel



Applaus für die Aktion Schulstrasse

Nach der erfolgreichen Premiere im Herbst 2025 wurde am 10. Juni an der Primarstufe Margarethen erneut eine Schulstrasse eingerichtet. Für einige Stunden verwandelte sich die Gempenstrasse in einen pulsierenden Lebensraum.



«Ich wünschte mir, diese Aktion würde jeden Tag stattfinden. So könnten wir einfach in die Pause gehen, ohne auf die Lehrperson zu warten, die uns über die Strasse bringt.»

Irma Langewitz, Primarschülerin

Die Fach- und Unterrichtsräume der Primarstufe Margarethen mit ihren rund 600 Schülerinnen und Schülern befinden sich beid-

seits der Gempenstrasse. Mehrmals täglich wechseln die Kinder zwischen den Schulgebäuden hin und her. Trotz Begegnungszone mit Tempo 20 entstehen dabei kritische Situationen. «Wir beobachten immer wieder, dass Verkehrsteilnehmende dem Bewegungsmuster der Kinder wenig Geduld entgegenbringen», sagt Schulleiterin Vera Boeniger. Deshalb setzen sich Elternrat und Schulrat dafür ein, den betroffenen Strassenabschnitt während der Unterrichtszeiten – mit Ausnahmen für Zufahrtsberechtigte – für den motorisierten Verkehr zu sperren.

Schulstrassen leisten einen wichtigen Beitrag zu sicheren

Schulwegen und fördern so die aktive Mobilität von Kindern zu Fuss und mit dem Velo. Gleichzeitig schaffen sie mehr Aufenthaltsqualität im Quartier und tragen zu einer ruhigeren, lebenswerteren Umgebung bei.

Wie viel Potenzial in einem solchen temporär verkehrsberuhigten Strassenraum steckt, zeigte sich am Aktionstag eindrücklich. Wo sonst der Verkehr den Ton angibt, standen für einmal die Schulkinder im Mittelpunkt. Die Gempenstrasse wurde zum Ort für Begegnung, Bewegung und gemeinsames Lernen.

Die zahlreichen positiven Rückmeldungen verleihen dem Anliegen, Schulstrassen auch in

Basel dauerhaft zu ermöglichen, Rückenwind. Der VCS beider Basel steht voll dahinter.

Martina Senn



«Ich würde es begrüßen, wenn die Strasse in gewissen Zeitfenstern für den Verkehr gesperrt wäre.»

Bikram Chatterjee, Vater

Wohlverdienter Tempo-30-Apéro

Seit Anfang Mai gibt es auf der Bahnhofstrasse in Therwil endlich einen kurzen Tempo-30-Abschnitt.

Mittlerweile gilt das Gleiche auch für Oberwil und Bottmingen, insgesamt messen die drei Abschnitte knapp 1,4 km: ein

zwar kleiner, aber doch wichtiger nächster Schritt hin zu sicheren, ruhigeren Strassen mit Aufenthaltsqualität. Diesen Lohn für jahrelangen Einsatz wollten wir gebührend feiern und trafen uns deshalb am 11. Juni in Therwil zum Tempo-30-Apéro. Vorausgegangen war ein ebenso lan-

ger wie aussichtsloser Kampf der Autolobby gegen Tempo 30 auf Kantonsstrassen.

Die Anti-Tempo-30-Initiative und der mindestens so schädliche Gegenvorschlag wurden am 8. März 2026 deutlich abgelehnt – mit 61,5 bzw. 55,2 Prozent Nein-Anteil. Nur wenige Tage später wies das Bundesgericht die Einsprachen gegen Tempo 30 auf Baselbieter

Kantonsstrassen ab und wählte dabei deutliche Worte: «Die Beschwerdeführer stellen die grundsätzliche Eignung der Temporeduktion als Lärmmassnahme zwar infrage, begründen die diesbezüglichen Aussagen jedoch nicht.» Kurz: Keine Argumente, Schluss mit der Tempo-30-Blockade.

Florian Schreier, Geschäftsführer VCS beider Basel

Vermischtes aus den VCS-Sektionen

Freiburg

Vorstandsmitglieder und Freiwillige haben am Festival Les Georges vom 13.–18. Juli all jenen, die dafür angeradelt kamen, einen bewachten Veloabstellplatz geboten (vgl. VCS-Magazin 2/26). Eine Neuauflage dieses Service im kommenden Jahr ist bereits geplant.

St. Gallen/Appenzell

5500 Personen haben das Referendum gegen das neue Strassengesetz unterzeichnet, 5140 Unterschriften liessen sich rechtzeitig beglaubigen. Somit wird die Stimmbevölkerung (möglicherweise am 28.2.27) darüber entscheiden, ob den St. Galler Gemeinden wesentliche ver-

kehrspolitische Kompetenzen, vor allem was Tempo 30 betrifft, entrisen werden sollen.

www.strassengesetz-stoppen.ch

Graubünden

Gute Stimmung, inspirierende Gespräche, schöne Begegnungen: Das grosse jährliche Stelldichein des VCS mit Delegiertenversammlung und Planungskonferenz, das am

19./20. Juni in Ilanz stattfand, bleibt in bester Erinnerung. Politik mit Themenschwerpunkt Alpenschutz, Kultur, Kulinarik, Wanderungen in Laax und Flims – es fehlte an nichts im Rahmenprogramm, das die VCS-Sektion Graubünden ihren Gästen bot. Diese freut sich über das gute Echo und über die Wahl ihres Vorstandsmitglieds Cristina Bitschnau aus Cu raglia in den VCS-Zentralvorstand. ■



Sportlich zum Sport!

Mit zwei Dutzend bei verschiedenen Sportstätten aufgehängten Transparenten wirbt der VCS für die Benützung des Velos für den Weg zum Training. Die Aktion soll auch im nächsten Jahr durchgeführt werden.

Wo geht's lang zum Klausen?

Die West-Ost-Verbindung (WOV) entfaltet wenig Entlastungswirkung, wenn der Fahrzeugverkehr nicht gezielt dorthin gelenkt wird. Die irreführenden Wegweiser am und vor dem Kreisel Flüelen wurden inzwischen zwar entfernt. Auf Wegweiser, die den Klausenverkehr auf die WOV leiten, warten wir, wie der Vorher-nachher-Vergleich auf unsern Bildern zeigt, jedoch noch immer.



Vorstösse zu Veloanliegen

Per Interpellation erkundigen sich die Landräte Valentin Schmidt (Grüne) und Noel Baumann (GLP) nach der Umsetzung des nationalen Veloweggesetzes (VWG) und der nächsten Etappe des Radwegausbaus. Hintergrund der Anfrage: In Uri ist die gesetzgeberische und organisatorische Umsetzung des

VWG noch ausstehend. Das vom Regierungsrat vorgeschlagene Radwegnetz wurde vom Landrat auf die Hälfte reduziert, der beschlossene Kredit später nochmals um 330 000 Franken gekürzt. Die Regierung strich ihrerseits beim Radweg nach Seedorf die Unterführung unter der Bahnlinie. Von den übrigen be-

Finger weg von den Wanderwegen!

Im Schächental sollen zwischen Wannelen und Nideralp sowie zwischen Wannelen, Oberalp und Chammlí die Wege – für wenige Wochen Alpbetrieb – ausgebaut werden. Ein 2 m breiter Weg droht den attraktiven Wander-

weg über den Chammlítritt zu entwerfen. Zusammen mit WWF und Pro Natura hat der VCS deshalb eine Einsprache eingereicht. Hängig ist auch unsere Einsprache gegen eine Verbreiterung der Strassen auf den Eggbergen. Hier

Fortschritt in Andermatt



Der VCS Uri hat mit der Gemeinde Andermatt eine Vereinbarung über die Planung der Parkieranlagen unterzeichnet. Bis 2033 sollen die definitiven, ausreichend mit Ladestationen ausgerüsteten Anlagen realisiert werden – mit dem Ziel, gemäss dem Siedlungsleitbild das Dorfzentrum vom Verkehr zu entlasten und die öffentlichen sowie einen Teil der privaten Parkplätze in die Peripherie zu verlegen. Dafür braucht es diverse Anpassungen bei Zonenplänen und Nutzungsordnungen inkl.

Volksabstimmungen. Die Anzahl Parkplätze bleibt gedeckelt, provisorische Plätze auf der grünen Wiese sollen der Vergangenheit angehören. Während sich die Gemeinde bereit erklärt, den ÖV, den geteilten Verkehr (My-Buxi, Sponti-Car, PubliBike) und den Langsamverkehr zu fördern, gibt der VCS die Zusage, diesen Prozess konstruktiv zu begleiten und von Einsprachen abzusehen, wenn alles wie versprochen realisiert wird. ■

Morgen kommt der Weihnachtsmann...

Am 23. Juni haben Regierungsrat Hermann Epp und Kanzleidirektor Roman Balli unsere Petition mit gut 700 Unterschriften für einen Warteraum am Kantonsbahnhof in Altdorf entgegengenommen. Die bei brütender Sommerhitze in Winterkleidung erschienenen Vorstandsmitglieder des VCS Uri erinnerten damit daran, wie unangenehm das Warten in Regen und Kälte sein kann.



schlossenen Projekten ist bisher nur die Verbreiterung der Reussbrücke Attinghausen realisiert.

Basis für autoreduziertes Wohnen

Zusammen mit dem Mitte-Landrat Michael Arnold hat Schmidt auch eine Motion für eine Revision des Planungs- und Baugeset-

zes (PBG) eingereicht. Sie fordern, dass dieses den Bedarf an Abstellplätzen für Velos, Veloanhänger und Spezialvelos regeln soll. Neu soll das PBG auch Siedlungen ermöglichen, in denen reduzierte Anforderungen an die Zahl der Autoabstellplätze gelten. Der VCS ist gespannt auf die Antworten zu beiden Vorstössen. ■

fordert der VCS zwei Ersatzwanderwege. Einen Erfolg verbuchen die Urner Umweltorganisationen auf den Chilcherbergen: Das Bundesgericht hat kürzlich ihre Beschwerde gegen den Bau einer Erschliessungsstrasse gutgeheissen. Gleichzeitig sehen sie sich mit weiteren Strassenbauplänen

auf dem Urnerboden (Alpen Hüfi, Zingel, Läckli) und auf dem Brünsti (Zufahrt zur Waldnacht) konfrontiert.

Alf Arnold

Agenda

28.10.2026: SeniorInnen-Kurs «rundum mobil»



Zug

Der Kanton Zug will die Verkehrssituation verbessern – und ist auf bestem Weg, eine grosse Chance zu vertun.

Wie an dieser Stelle berichtet, hat der Kanton nach dem Nein zu den Umfahrungsprojekten Zug und Unterägeri zwei Fokusstudien zu den Gebieten Zug/Baar und Unterägeri/Oberägeri in Auftrag gegeben und 2025 dazu Workshops veranstaltet. Im Juni folgte nun die zweite Runde mit der Präsentation konkreter Lösungsvorschläge, basierend auf den Rückmeldungen aus den ersten Workshops. Das Resultat ist, gelinde gesagt, ernüchternd. Bei den jeweiligen «Bestvarianten»

Autozentriert wie eh und je

hat sich die sehr autozentrierte Zuger Verkehrspolitik vollumfänglich durchgesetzt.

Was das Ägerital betrifft, ging es weitgehend um Details. Immerhin sind Lenkungsmaßnahmen wie Pfortneranlagen für die Busse vorgesehen. Wie in den Talgemeinden ist jedoch auch hier nirgends Tempo 30 vorgesehen, um den Verkehrsfluss zu verstetigen. Im Gebiet Zug und Baar umfasst die Bestvariante praktisch nur Infrastrukturausbauten ausserhalb der Gemeinden und nur sehr wenige Lenkungsmaßnahmen, was naturgemäss zu Mehrverkehr in den Zentren führt. Die gewünschte fundierte und differenzierte Rückmeldung dazu erübrigte sich...

Wo bleibt bei alledem das innovative Denken?

Fürs Stadtzentrum von Zug schälte sich als Bestvariante der Status quo heraus, allenfalls unter Anpassung von Fussgängerstreifen. Von innovativem Denken keine Spur. Der Vorschlag des VCS zur Verkehrsberuhigung wurde verworfen.

Immerhin sollen die Workshop-Teilnehmenden die Abschlussberichte erhalten und sich dazu nochmals äussern können, bevor diese zur Beratung in die Kantonsratskommission gehen. So werden wir hoffentlich auch erfahren, nach welchen Kriterien genau das Ingenieurbüro und das kantonale Tiefbauamt urteilen. Dazu lässt sich dann wohl Fundierteres sagen, als es im Juni möglich war.

Der Vorstand des VCS Zug

Park(ing)Day 2026 in Zug

Am Samstag, 19. September, ab 10 Uhr lädt der VCS Zug im Rahmen des weltweiten Park(ing)Day, zusammen mit Pro Natura und Pro Velo Zug, wiederum zum Fest auf dem Parkplatz Bundesplatz. Da, wo sonst parkierte Autos stehen, werden u. a. ein kleines Musikfestival, Spiele und selbstgemachte Paella zu geniessen sein. Wir heissen dazu alle herzlich willkommen!



Zürich

Die Stadt bleibt auf Kurs

Mit der Volksinitiative für einen «fairen Parkplatz-Kompromiss» versuchten bürgerliche Parteien und Verbände in der Stadt Zürich, den von den Stimmberechtigten vielfach gutgeheissenen ökologischen Stadtbau zu stoppen.

Hinter dem irreführenden Titel versteckten sich Partikularinteressen einer möglichst uneingeschränkten Nutzung des

knappen öffentlichen Raums durch den Autoverkehr. Diese Bauernfängerei verfiel nicht, die Stimmberechtigten lehnten die Initiative bei einer hohen Stimmbeteiligung von 60 Prozent deutlich ab.

Damit kann die stadtverträgliche, umweltbewusste Entwicklung hin zu mehr Bäumen, mehr Grünflächen, mehr Velovorzugsrouten und mehr Raum für Fuss-

gänger*innen oder Boulevardcafés weitergeführt werden.

Der bei der Gegenkampagne federführende VCS Zürich freut sich, dass er zum Umdenken in den vergangenen Jahren Wesentliches beitragen konnte. Von der Stadtverwaltung erwartet er, dass die schon lange aufgegleiten und im kommunalen Richtplan eingetragenen Projekte, dem Willen der Stimmberechtigten entsprechend, nun zügig umgesetzt werden.

Gabi Petri/Markus Knauss



Wunschgemäss hat die Bauernfängerei der Autolobby nicht verfangen.

Winterthur: Wohnschutz braucht langen Atem

In Winterthur sind in den letzten 30 Jahren viele Wohnquartiere von Durchgangsverkehr befreit worden. Doch noch immer gibt es Schleichwege zur Umfahrung des Hauptstrassennetzes. Das soll sich nun ändern.

Eine beliebte Schleichroute führt vom Autobahnanschluss Wülflingen durch die Quartiere Oberfeld, Blumenau, Neuwiesen und Brühlberg ins Stadtzentrum. Auf der Oberfeld-, der Wart-,

der Hessengüetli- und der Flüelistrasse liegt der Schleichverkehrsanteil in den Morgen- und Abendstunden bei bis zu 45 Prozent. Im Tagesgang summieren sich die unerwünschten Durch-

fahrten auf gewissen Abschnitten auf bis zu 800 Fahrzeuge.

Bereits in den 1980er-Jahren plante der Winterthurer Stadtrat in diesen Quartieren verkehrsberuhigende Massnahmen gegen den Durchgangsverkehr. Leider scheiterten eine Kreditvorlage für ein Wohnschutzprojekt an der Urne knapp am Nein anderer Stadtteile und ein abgespecktes Projekt später an Einsparungen.

Mit Widerstand ist zu rechnen

Seit bald 20 Jahren kämpfen verschiedene Quartiervereine und Interessengruppen, unterstützt vom VCS Winterthur, unverdrossen weiter für den Wohnschutz in diesem Gebiet. Agierte der Stadtrat nach dem Volks-Nein über viele Jahre hinweg zurückhaltend, so hat er seine Haltung in jüngster Zeit nun geändert. In einem ersten Schritt wurden nochmals umfassende Erhebungen der Quartierdurchfahrten vorgenommen.

Der Schleichverkehr ist lästig für die Wohnquartiere und kommt Velofahrerinnen und Fussgängern in die Quere.

Resultat: Der Schleichverkehr hat trotz kleinerer Gegenmassnahmen eher noch zugenommen.

Jetzt soll das Problem daher gemäss Standardvorgehen in solchen Fällen gelöst werden: Mit partiellen Fahrverboten oder gar Riegeln. Es muss davon aus-

gegangen werden, dass sich dagegen erneut Widerstand formieren wird. Doch ist zu hoffen, dass der Stadtrat den überfälligen Wohnschutz dieses Mal entschlossen verteidigen wird.

Felix Schmid,
Interessengemeinschaft Hessengüetli



Was motiviert die neue Geschäftsleiterin?



© Alexandra Wey

Seit dem 1. Juni 2026 hat die VCS-Sektion Schwyz mit **Sarina Wyrsch** eine neue Geschäftsleiterin. Was sie in diesem Amt antreibt, fasst sie so zusammen:

«Nachhaltige Mobilität und eine lebenswerte Umwelt liegen mir schon lange am Herzen. Während meines Studiums der

Kulturwissenschaften und Soziologie an der Universität Luzern durfte ich mich als Vorstandsmitglied des Vereins Nachhaltigkeit Luzern (VENALU) intensiv mit Fragen der Nachhaltigkeit auseinandersetzen und diese in die Hochschulpolitik einbringen.

Umso mehr freue ich mich, mich nun auch beruflich für dieses Th ma einsetzen und dabei lokalpolitisch etwas bewirken zu können. Gemeinsam mit vielen engagierten Menschen möchte ich dazu beitragen, im Kanton Schwyz, wo ich aufgewachsen bin, eine nachhaltige, sichere und zukunftsfähige Mobilität mitzugestalten.»

Der Vorstand

Einladung zur MV – 40 Jahre VCS Schwyz!

Am 5. Mai 1986 erblickte die VCS-Sektion Schwyz das Licht der Welt. Somit dürfen wir an der diesjährigen Mitgliederversammlung unser 40-jähriges Bestehen feiern. Dazu laden wir Sie herzlich ein am

13. Oktober 2026, 18 Uhr, im Restaurant Ochsen, Rothenthurm.

Wir blicken zurück auf das, was wir in all den Jahren bewegen konnten, sprechen den Vorstands- und Gründungsmitgliedern Markus Andreas Bamert und Franz Fuchs den gebührenden Dank aus und läuten mit unserer neuen Geschäftsleiterin, Sarina Wyrsch, einen Neuanfang ein. Nach dem statutarischen Teil geniessen wir zusammen einen Apéro.

Traktanden: 1. Protokoll der MV 2025; 2. Tätigkeitsbericht 2025; 3. Jahresrechnung 2025 und Revisorenbericht; 4. Budget 2026; 5. Wahl einer Person für die Delegiertenversammlung des VCS Schweiz; 6. Jahresprogramm 2026; 7. Varia

Damit wir MV und Apéro gut planen können, freuen wir uns über Ihre Anmeldung. Aber auch spontan Teilnehmende sind willkommen!



Schwyz

Für Busse, die fahren statt stehen!

Die Busse sind in Luzern langsam und unpünktlich wie fast nirgendwo sonst. Dies liegt an fehlenden Busspuren und mangelnder Verkehrsdosierung. Der VCS hat einen Appell lanciert.

Der Kantonsrat hat es in der Hand: Er kann diesen Herbst im Rahmen des Programms Gesamtmobilität (PGM) die Weichen für eine Busbeschleunigung stellen. Was der Regierungsrat an Massnahmen vorschlägt, genügt leider nicht, um die Infrastruktur und den Busbetrieb hinreichend zu verbessern. Auch die erst kürzlich angekündigten Pilotprojekte in der Stadt Luzern ändern daran nichts, da völlig unklar ist, ob daraus eine langfristige Lösung entstehen kann.

Ein Problem weit über die Stadt Luzern hinaus

Zudem ist das Th ma Busbeschleunigung nicht nur in der Stadt Luzern höchst relevant, sondern auch in Emmen, Horw, Kriens, in der Stadt und Region Sursee sowie im Seetal. Das PGM muss die Voraussetzungen für eine raschere Umsetzung der Busprojekte schaffen. Wir haben deshalb im Juli und August Unterschriften gesammelt und reichen sie im September beim Kanton ein. Mit diesem Appell

signalisieren wir dem Parlament, dass die Busbeschleunigung im PGM mehr Beachtung finden muss.

Wollen wir auch in Zukunft eine funktionierende Mobilität, die flächeneffizient und klimaschonend die Menschen zur Arbeit oder an Ausflugsziele bringt, dann braucht es mehr Massnahmen, und zwar rasch! Wir danken an dieser Stelle allen Unterzeichner*innen für ihre Unterstützung.

Marco Da Forno, Geschäftsleiter



Der VCS fordert:
Busbeschleunigung jetzt!

Luzern



© VCS Solothurn

Fröhliches Feiern – unter dankbarem Gedenken an den Protagonisten Andreas Fluri.

Weissensteintunnel feierlich eröffne

Die Einladung an unsere Mitglieder fand viel Echo: Trotz Hochsommerhitze traf sich am 30. Mai eine Schar Festfreudiger am VCS-Stand in Oberdorf.

Nach dem offiziellen Festakt im grossen, überfüllten und lauten Festzelt stiessen wir auf das Erreichte an. Auf Plakaten waren Bilder der spektakulären Einreichung der Petition mit 17 000 Unterschriften im Dezember 2014 zu sehen, als sich ein überlanger «SMB-Zug» zur Bundeskanzlei in Bern schlängelte. Manche Geschichte aus der Sammelphase

wurde aufgewärmt, und natürlich war auch von Andreas Fluri die Rede, der sich mit enorm viel Herzblut für den Erhalt der Solothurn-Moutier-Bahn einsetzte und damals über 1200 Unterschriften sammelte. «Wir wollen unsere Naturschönheiten und die Ruhe im Thal weiter geniessen im Wissen um einen guten Anschluss an die Welt», sagte er

im Interview mit Anja Krusysse im VCS-Magazin 5/2014.

Kurz vor 14 Uhr unternahm die VCS-Gesellschaft eine gemeinsame Fahrt durch den sanierten Tunnel nach Gänsbrunnen, wo sie ein modernisierter, hindernisfreier Bahnhof empfing. Seit dem 6. Juni herrscht nun wieder Normalbetrieb auf der interkantonalen Linie. Eine Erfolgsgeschichte, zu welcher der VCS Wesentliches beigetragen hat.

Anita Wüthrich, Geschäftsleiterin

Für die Walterswiler Schulkinder

Regen und Strassenlärm begleiteten am 6. Mai die Übergabe der Petition für Tempo 30 auf der Hauptstrasse durch Walterswil ans kantonale Amt für Verkehr und Tiefbau. Die Box mit rund 200 Unterschriften überreichte Anita Wüthrich, Geschäftsführerin des VCS Solothurn, mit den Worten: «Viel Hoffnung steckt in dieser Box.» Hoffnung auf sichere Schulwege und weniger Strassenlärm. Und vor allem die Hoffnung der Betroffene, beim

Kanton Gehör zu finden. Denn um die 100 Schulkinder müssen diese Kantonsstrasse mit hohem Schwerverkehrsaufkommen mehrmals täglich überqueren.

Bisher gewichteten die kantonale Verkehrskommission, der die regionale Verankerung abgeht, und das zuständige Amt die Verkehrssicherheit offenbar weniger stark als das zügige Vorankommen der Motorisierten – eine schwer nachvollziehbare und letztlich inakzeptable

Haltung. Die Petition «Sichere Schulwege in Walterswil – JETZT!» fordert zeitnahe Schutzmassnahmen zur Erhöhung der Sicherheit von Kindern, Fussgängerinnen und Velofahrern. Der Ball liegt nun beim kantonalen Amt, und der VCS Solothurn wird am Ball bleiben.

Christof Schauwecker,
Präsident

© VCS Solothurn



Die beiden Kinder hoffen nun auf einen sichereren Schulweg.



© VCS Solothurn

Aufmunterung zum Mitmachen

Ein Montagmorgen im Juli in Zuchwil. Velofahrende, viele radeln zur Arbeit. Wer dies regelmässig tut, hat oft zu kämpfen: mit Kälte oder Hitze, Gegenwind, Steigungen, Abgasschwaden, ungeduldigen Autofahrer*innen ohne An- beziehungsweise Abstand. Velowege finden sich dort, wo sie Platz hatten, andernorts fehlen sie komplett. Seit mehr als einem Jahr kommt allerdings hie und da ein neues Moment dazu: Man wird zum Anhalten eingeladen – vom VCS, der einem ein Gipfeli zum Zmorge mit einem Mitgliedschaftsflyer für später überreicht. Dies im Rahmen unserer Mitglieder-Werbeaktion, mit der wir diese Zielgruppe dafür gewinnen wollen, gemeinsam mit uns für bessere Veloinfrastrukturen und eine nachhaltige Verkehrspolitik im Kanton Solothurn zu kämpfen. Wer Velo fährt, weiss es: Die genannten Widrigkeiten werden aufgewogen – durch das Gefühl, fit zu sein, den kühlenden Fahrtwind, die Natur direkt um sich herum... Und mit etwas Glück winkt als Belohnung ein Gipfeli am Ende der Fahrt.

Daniel Oester, Vorstandsmitglied

14. Juni in Olten: Solidarisch mitgeradelt

Logisch, dass am feministischen Streik in Olten nicht nur die Frauen ihre Ansprüche und Bedürfnisse anmeldeten, sondern auch viele Velos im Demo-umzug mitrollten: Die erhofften besseren Zeiten in Sachen Veloinfrastruktur lassen schon lange auf sich warten – genauso wie die Gleichstellung der Geschlechter. Gemeinsam sind wir stark!

Anita Wüthrich

© VCS Solothurn



Geschafft! Mit dabei die VCS-Vorstandsmitglieder Brigitte Wolf (Co-Präsidentin der Grünen Wallis) und Valentin Knobl (ganz rechts mit VCS-Banner), links von ihm Evelyne Bezat-Grillet, Geschäftsleiterin des ATE Valais Romande.

Wallis



Das Flughafengesetz kommt vors Volk

Am 3. Juli reichte das Referendumskomitee über 3800 gültige Unterschriften gegen das neue Gesetz zum Flughafen Sitten ein. Somit wird das Walliser Volk das letzte Wort haben.

Der VCS Wallis wehrt sich gemeinsam mit den Grünen Wallis, die das Referendum ergriffen, sowie weiteren Parteien und Umweltverbänden gegen die geplante Ausweitung der kommerziellen Flüge am Flughafen Sitten. Das neue Gesetz soll diesen insbesondere für Privatjets attraktiver machen.

Gleichzeitig müssen die Walliser Gemeinden das Betriebsdefizit – an der Seite des Kantons und der Stadt Sitten – künftig mittragen. Unter dem Strich bedeutet dies aus Sicht des VCS Wallis: mehr Lärm, mehr Luftverschmutzung, zusätzliche Kosten für die Allgemeinheit.

Dass die benötigten Unterschriften so rasch zusammenka-

men, zeigt, wie gross der Widerstand und das Unverständnis in der Bevölkerung gegenüber diesen Plänen sind. Wollen wir den Klimawandel nach diesem Hitzesommer mit der Förderung der Privatfliegerei wirklich – völlig ohne Not – weiter verschärfen? Im Herbst erfolgt die Antwort darauf an der Urne.

Sonja Oesch

Neuer Schwung für geniale Idee

Der Pedibus soll im Oberwallis an Fahrt gewinnen, indem weitere Linien zu den beiden bestehenden in Lax und Randa hinzukommen.



Der «Bus auf Kinderfüssen» fördert eine nachhaltige und sichere Mobilität von Kindern. Er soll sie ermutigen, den Weg zur Schule zu Fuss zu gehen. Die Kinder sind dabei in Gruppen unterwegs, behütet von einer erwachsenen Begleitperson. Die Begleit-

personen – Eltern, Grosseltern oder andere Engagierte – wechseln sich ab.

Die Pedibus-Koordinationsstelle bietet beim Aufbau Unterstützung, stellt Sicherheitsmaterial zur Verfügung und vermittelt eine kostenlose Versicherung.

Die Kommunikation dazu läuft im Oberwallis auf Hochtouren. Neben Beiträgen in den sozialen Medien und Aushängen in Bibliotheken, Schulen und Vereinslokalen etc. wurde der Pedibus pünktlich zum Schulbeginn auch auf der Gemeinde-App und in der Schulausgabe der «Visper Allgemeine Zeitung VAZ» vorgestellt. Diese erreicht alle Haushalte in Visp und der Agglomeration.

Sind Sie interessiert, sich einer Pedibuslinie im Oberwallis anzuschliessen oder mitzuheften, eine neue Linie auf die Beine zu stellen? Jede von ihnen ist anders: Meistens wird der Schulweg ganz zu Fuss zurückgelegt, manchmal ein Teil der Strecke auch per Bus oder Zug. Wenden Sie sich bitte direkt an die Pedibus-Koordinatorin im Oberwallis (Sonja Oesch, info@vcs-vs.ch).

Mehr Infos unter www.pedibus.ch

Der VCS an den Berner Nachhaltigkeitstagen 2026

Bern



Am Mittwoch, 16. September bietet der VCS einen geführten Rundgang in Bern an, bei dem Erwachsene die Welt mit den Augen von Kindern sehen. Dabei wird schnell sehr klar, was für deren Verkehrssicherheit zu tun ist.



«Entscheidungen» – so lautet das Thema der Berner Nachhaltigkeitstage 2026. Da ist der Bogen zur Mobilität schnell geschlagen. Mobile Menschen fällen täglich Entscheidungen mit relevanten Auswirkungen, wählen Verkehrsmittel und Reiseziele, wägen Distanz, Zeitbedarf und Kosten ab: Wo will ich hin – und wie? Bin ich mobil genug ohne Automobil?

Aber unser Mobilitätsverhalten wird nicht nur von persönlichen Entscheidungen bestimmt, sondern massgeblich auch von

der Verkehrsinfrastruktur, die uns zur Verfügung steht. Also von den Rahmenbedingungen, denen Entscheide von Politik und Verwaltung zugrunde liegen. Darauf richtet der VCS den Fokus beim Auftritt an den Nachhaltigkeitstagen. Ist mein Arbeitsweg mit dem Velo sicher? Kann mein Kind den Schulweg alleine meistern? Ist das Tempo in meiner Quartierstrasse angemessen?

Am grossen Eröffnungsfest vom 5. September gab es am VCS-Stand auf dem gesperrten Bahnhofplatz für Jung und Alt viel Spannendes zu entdecken. Am 16.9. nun laden wir unter dem Motto «Luege, lose, bewege!

Strassenraum aus Sicht künftiger Generationen» zu einer Führung ein, wie Sie sie vermutlich noch nie erlebt haben. Mit umgekehrten Periskopen senken wir unseren Blick so ab, dass er der Perspektive von Kindern entspricht, und begeben uns auf die Strasse. Wie nehmen Kinder das Geschehen wahr? Gibt es Gefahrenstellen, die wir Erwachsene übersehen? Allerdings!

Mittwoch, 16. September 2026, 14.30–17.30 Uhr, Morgartenstrasse, 3014 Bern; Teilnahme kostenlos, keine Anmeldung erforderlich. Alle Infos unter: www.vcs-be.ch



Mehr Infos zum Zukunftsbild und die Einladung zum Mitreden auf: www.verkehrsclub.ch/lebensraeume-2045/visionbahnhofthun

Bahnhof Thun: So sieht ihn der VCS

Aus Anlass ihres 40-jährigen Bestehens schenkte die Regionalgruppe Thun-Oberland des VCS der Stadt Thun ein Zukunftsbild mit ihrer Vision des Bahnhofplatzes im Jahr 2045.

Thun strebt eine Neugestaltung seines ÖV-Knotenpunkts an. Der Planungsprozess läuft bereits seit Jahren. Als Beitrag dazu hat der VCS ein visionäres Zukunftsbild 2045 entwickelt, in dem der Bahnhof als moderne Verkehrsdrehscheibe für Bahn, Bus, Schiff, Velos, Taxis und den

Fussverkehr daherkommt. Er soll als Treffpunkt und Aufenthaltsort attraktiver werden, für den Fussverkehr besser und sicherer zugänglich als heute.

Bäume, Schattendächer und überhaupt mehr Grün sollen auf der aktuellen Hitzeinsel mit den grossen Asphaltflächen für Küh-

lung sorgen. Wartende haben Möglichkeiten, sich – vor Sonne und Regen geschützt – auch sitzend aufzuhalten. Der Bahnhofplatz wird vom Durchgangsverkehr befreit, weiterhin nutzen dürfen ihn Busse und Taxis sowie Lieferfahrzeuge.

Die Velorouten zum Bahnhof Thun schliesslich sind so sicher wie attraktiv, und es gibt für Bahnreisende endlich genügend

Abstellplätze für Fahrräder und Roller. Mit diesem Zukunftsbild 2045 will die VCS-Regionalgruppe die öffentliche Diskussion um die Neugestaltung dieses zentralen öffentlichen Raums anregen und ihre Anliegen für alle sichtbar machen. Ab dem 27. Mai waren Plakate mit unserer Vision für einen Monat auf dem Bahnhofplatz ausgestellt.

Suzanne Albrecht

KLEININSERATE

ZU VERMIETEN

Wohnfabrik Solinsieme St. Gallen
Hausgemeinschaft 55+ Dachloft 85 m²
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

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

Gemütliches Chalet in Wildhaus
Sonnige, sehr ruhige Lage in grüner Umgebung. 6 Zi., 2-8 Pers., Aussicht auf Churfürsten und Schafberg. Nahe ÖV.
www.ferien-wildhaus.ch / 079 771 32 51

Casa Santo Stefano



Albergo & Retreat

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

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



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

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

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

Ruhe und Erholung, Tessin: 1 1/2-ZW.
Direkter Zugang Garten, Pergola, Grill, Fassauna. Val Colla, Nähe Lugano.
076 462 81 86 / www.casa-cagiallo.ch

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

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

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

FERIEN AUSLAND

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

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

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

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

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

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am
12. November 2026
Ihr Inserat nehmen wir gerne bis am 10. Oktober 2026
an per Mail: info@spycher-ms.ch

KONTAKTBÖRSE

Dauerhafte Freundschaft / Beziehung
Wer wagt einen Versuch, mich, Mann, 70 Jahre alt, kennenzulernen mit dem Ziel einer **dauerhaften Freundschaft / Beziehung**. Magst Du auch Natur und Umwelt zu zweit zu erleben? Ich liebe Garten, unterwegs zu sein zu Fuss, Velo, ÖV. Hie und da auch mit Auto. Ich musiziere aktiv und passiv, lese gerne und schreiere und koche für Gäste. Hast Du auch den Wunsch nach gemeinsam Erleben und Fühlen? Angesprochen? Chiffre AU-13752 an Spycher Media Solutions GmbH, Werner Abeggstrasse 57, 3132 Riggisberg

DIVERSES

Feuerwerkstatt & Wilde Feuerküche «Rabenschwarze Gaumenfreuden»:
Ein Tagesworkshop für alle abenteuerhungrigen Menschen rund um das faszinierende und archaische Thema «Feuer». **Am 31. Oktober 2026:** Am Flussufer der Emme bei Signau, Infos & Anmeldung: www.rolfmettler.ch / rmettler@swissonline.ch





Gratis-
Mitgliedschaft
2026 mit
Promocode
VCS2026

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

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

www.casafair.ch

VCS RECHTSSCHUTZ FÜR ALLE, DIE IHR RECHT EINFACH DURCHSETZEN MÖCHTEN

Ob im Strassenverkehr,
im Beruf oder zu Hause –
der VCS Rechtsschutz
unterstützt Sie in zahlreichen
Situationen des Alltags.

Mehr erfahren und
online abschliessen.



[verkehrsclub.ch/
vcs-rechtsschutz](http://verkehrsclub.ch/vcs-rechtsschutz)

ab
FR. 80.-
pro Jahr

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

Versicherungsträger:

Protekta

Mobilität
mit Zukunft



Sparen.
Losfahren.
Geniessen.

Profitieren Sie jeden Monat von
neuen Freizeitangeboten.

Mehr Informationen auf
sbb.ch/hits

BIS ZU

50%*
RABATT



* Zum Beispiel RailAway-Hit «Explore'n' Rail Technorama»: Profitieren Sie bei Fahrt mit dem Öffentlichen Verkehr von 50% Rabatt auf den Eintritt ins Technorama sowie von bis zu 50% Rabatt auf die Fahrt nach Winterthur, Technorama 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. bis 30. September 2026. Weitere Informationen auf sbb.ch/technorama



SBB CFF FFS

RailAway



Reben, Burg und Maiensässe rund um Sitten

In den Gassen von Sitten liegt spätsommerlicher Duft in der Luft. Man faulenz noch etwas auf der Terrasse, lässt sich von der warmen Sonne verwöhnen und nippt an einem lokalen Cru. Wir hatten Sitten bereits vor einigen Jahren besucht, um die autonomen Shuttlebusse zu entdecken, die gerade ihren Betrieb im Walliser Hauptort aufnahmen. Die Minibusse mit Namen «Valère» und «Tourbillon» waren damals die weltweit ersten autonomen ÖV-Fahrzeuge, die in Betrieb genommen wurden.

Die andere Burg von Sitten

Vom Bahnhof aus beginnt unser Spaziergang in der Altstadt. Auf der Place de la Planta kommen wir an Catherine vorbei, der Statue, die 1915 zum 100-Jahr-Jubiläum des Beitritts des Wallis zur Eidgenossenschaft errichtet wurde. Danach durchqueren wir den öffentlichen Park unter seinen majestätischen Bäumen.

Wir wollen zur Suone von Montorge, die auf dem gleichnamigen Felshügel fliesst. Auf dem Gipfel befinden sich die Ruinen der Burg Montorge. Durch die Wohnquartiere von Sitten und danach den Rebberg geht es zum Bach hinauf. Hinter uns ist die Aussicht bereits grossartig. Die orange-gelben Wein-

berge reichen bis zu den Dächern der Stadt, über denen sich die Hügel von Valère und Tourbillon erheben. Valère und Tourbillon kennt man, Montorge etwas weniger. Die Burg-ruine, die man nach einem Spaziergang der Suone entlang erreicht, bietet indes den schönsten Ausblick auf Sitten. Der Walliser Ausflug geht weiter ins Val d'Hérens, wo sich Natur, Landwirtschaft und nachhaltiger Tourismus im bezaubernden Weiler Ossona vereinen.

Text und Fotos: Camille Marion

berge reichen bis zu den Dächern der Stadt, über denen sich die Hügel von Valère und Tourbillon erheben.

Wir folgen der Suone, die sich durch diese Landschaft mit unzähligen Terrassen schlängelt. Auf dem Weg erzählen Infotafeln die Geschichte des Weinbergs, vom Bau der Trockenmauern zur Stützung bis zur Suone für die Bewässerung. Ihre Quelle liegt im Montorge-See, den wir am Ende des Spaziergangs sehen werden.

Vorerst lassen wir den Gesang der Suone hinter uns und gehen weiter dem Hang entlang in Richtung des Gipfels. Weitere, ebenso goldene Rebberge erstrecken sich auf dem Hang gegenüber. Darüber liegen Wälder und dann die sanft erschnittenen Felsgipfel.

Der Weg verläuft zwischen Bäumen und Gestrüpp. Wir steigen die in den Felsen ge-

hauenen Stufen hinauf, bis wir den Gipfel des Montorge erreichen. Der Ausblick auf Sitten ist prächtig: Eingebettet in die Hügellandschaft des Rhonetals macht der Walliser Hauptort von hier aus einen tollen Eindruck.

Die Ruinen der Burg Montorge erzählen ein kleines Stück lokaler Geschichte. Die 1230 vom Grafen Aymon von Savoyen erbaute Burg spielte zwei Jahrhunderte lang eine wichtige Rolle im Kampf zwischen dem Bischof von Sitten und dem Grafen von Savoyen. 1417 wurde sie in einer Schlacht zerstört und nie wieder aufgebaut.

Beim Abstieg kommen wir am Montorge-See gleich am Fuss des Hügel vorbei. Das kleine Gewässer, ein Paradies für Libellen, Schmetterlinge, Heuschrecken und Amphibien, birgt eine grosse biologische

Blick von den Ruinen der Burg Montorge auf Sitten mit seinen Hügeln von Valère und Tourbillon.



Vielfalt. In wenigen Minuten hat man den See umrundet. Ohne Eile kann man dabei beobachten, wie sich der Herbst im ruhigen Wasser spiegelt. Die Maison de la Nature in einem ehemaligen Eiskeller bietet kostenlose und spannende Ausstellungen, die für Kinder ebenso geeignet sind wie für Erwachsene.

Natur, Gastfreundschaft und Traditionen
Ende Nachmittag sind wir wieder am Bahnhof von Sitten, wo wir in ein Postauto in Richtung Berge des Val d'Hérens steigen.

Der Weiler Ossona auf einem Sonnenplateau, wo sich Berglandwirtschaft und sanfter Tourismus wunderbar verbinden.

Die kurvige Strasse erlaubt uns, das Tal, seine waldbedeckten Landschaften und anmutigen Gipfel ausgiebig zu bewundern.

Im Dorf Eison bringen wir unser Gepäck in die Pension du Belvédère. Marie-Carmen empfängt uns herzlich und gastfreundlich und führt uns ins schöne mit Holz ausgestattete Zimmer, wo wir die Nacht verbringen werden. Vom Fenster aus geht der Blick auf die Dents de Veisivi, die das Val d'Hérens abschliessen. Vom Charme der Region verzaubert, haben Marie-Carmen und Michel vor fast zwanzig Jahren die Pension erworben und viele Jahre in die Renovation investiert, bevor sie für Gäste geöffnet wurde. Ihre Leidenschaft und ihr Sinn für Gastfreundschaft erfüllen den schönen Bau, in dem man sich sofort wie zu Hause fühlt.

Am nächsten Tag brechen wir früh zu unserer Wanderung Richtung Plateau von Ossona auf. Oberhalb von Eison steigen wir durch den Wald hinauf, wo alles grün ist, mit Ausnahme des von Zapfen und Nadeln bräunlich gefärbten Wegs. Die Wanderung geht weiter dem Berghang oberhalb der Dörfer entlang. Die Landschaft ist von Wildbächen durchzogen, deren Plätschern sich mit dem Gesang der Vögel vermischt. Wir folgen kurz der Suone von Saint-Martin, bevor wir nach Suen hinuntersteigen. Gegenüber, auf der anderen Talseite, erkennt man das einzigartige Profil der Pyramiden von Euseigne.

Nach knapp zehn Kilometern erreichen wir Ossona. Das Plateau voller Alphütten aus Holz ist ruhig, fast verschlafen. Man hört nur die Glöckchen der Dutzenden Ziegen, die uns neugierig betrachten. Der spezielle Charakter des Ortes ist in seiner Geschichte begründet. In den 1960er-Jahren wurde der Weiler nach und nach von den Bewohner*innen verlassen, die traditionelle Landwirtschaft

verschwand, die Weiden wurden den Schafherden überlassen.

Ab den 1990er-Jahren prüfte die Gemeinde Saint-Martin Möglichkeiten, den Ort mit einer Mischung aus Schutz des wilden Naturerbes, Berglandwirtschaft und Tourismus neu zu beleben. Ein ehrgeiziges Pilotprojekt wurde von der Gemeinde, dem Kanton Valais, dem Bund und dem Fonds Landschaft Schweiz lanciert. Konkret ging es zunächst um die Wiederaufnahme der landwirtschaftlichen Tätigkeit. Dazu brauchte es eine Zugangsstrasse, Wasser- und Stromleitungen, neue Gebäude, die Wiederansiedlung von Ziegen und Kühen ... Dank seiner sonnigen Lage eignet sich das Ossona-Plateau für Futter- und Getreideanbau, Baumzucht und Rebbau. Die von den Dorfältesten gepflegten Reben produzieren einen seltenen fruchtigen Weisswein, den Solaris.

Danach wurden die historischen Maiensässe renoviert und zu Gîtes umgebaut, mit einem nachhaltigen Ansatz, der die Spuren der Vergangenheit bewahrt. Kein WLAN, kein TV, Zugang nur zu Fuss, eine lokale Küche mit Produkten vom Bauernhof oder aus der Region.

Heute erntet Ossona die Früchte des Ehrgeizes, des Mutes, der Arbeit und der Leidenschaft all jener, die sich beim Wiederaufbau engagiert haben. Weit weg von Übertourismus und Menschenmassen kultiviert der Weiler eine wertvolle Ruhe. ■

Vom Fenster der Pension du Belvédère in Eison ist das schneebedeckte Profil der Dents de Veisivi zu bewundern.



Vielfalt dem Rhein entlang

Industrie, Natur, Kultur: eine Velotour dem Rhein entlang bietet von allem etwas – einzig Höhenmeter sucht man vergebens. Und die drastischen Folgen des Hitzesommers zeigen sich in aller Deutlichkeit.

Text und Bilder: Nelly Jaggi

Es sollte eine Veloroute sein, die aus sportlicher Sicht keine unangenehmen Überraschungen bereithält. Und sie sollte die Möglichkeit bieten, Teilstrecken mit dem Zug zu absolvieren. Denn der Neunjährige ist bisher kaum mehrere Tage am Stück über längere Distanzen gefahren. Die Entscheidung fiel auf den Rhein, von Basel nach Koblenz in Deutschland, flach, aber halt auch eintönig. Dachten wir. Bis wir auf der französischen Seite zwischen Basel und Breisach zum ersten Mal ins Staunen kommen.

Zahllose Kamine, Produktionsanlagen und Container reihen sich aneinander. Fotografieren ist streng verboten. Es ist ein Industriegelände, dessen Dimension für unser Auge seinesgleichen sucht. Und es zeigt uns ein erstes Mal, welch zentrale Bedeutung der Rhein als Transportroute hat. Das Bild wird sich wiederholen. In Ludwigshafen werden wir das Gelände des Chemiekonzerns BASF grossräumig umfahren. Dort arbeiten 30 000 Menschen in über 2000 Gebäuden auf zehn Quadratkilometern. Damit ist es der grösste zusammenhängende Chemiestandort der Welt, der sich in Besitz eines Unternehmens befindet.

Wertvolle Natur

Kaum haben wir in Fessenheim den Fluss überquert und auf die deutsche Seite gewechselt, finden wir uns auf einer Naturstrasse mitten im Wald wieder, neben uns der Altrhein. Immer wieder werden wir in den kommenden Tagen vom Velo steigen und es ganz vorsichtig an einer Gänseschar vorbeischieben. Und der Neunjährige wird Feldhasen zählen, Storchennester suchen, Frösche beobachten und Rehe sichten. Einzig Wildschweine werden wir (zur Enttäuschung aller) keine kreuzen.

In der Hammer Aue zwischen Ludwigshafen und Mainz fahren wir mitten im Wald an einer Herde ungewöhnlich aussehender Rinder vorbei. Der zufällig anwesende Besitzer sieht unsere neugierigen Blicke und erzählt uns begeistert vom Auerrind-Projekt. Die Auerrinder sind Züchtungen aus verschiedenen Rinderrassen und sollen dem längst ausgestorbenen Auerochsen möglichst nahekommen. Die Tiere helfen gegen die Verbuschung der Auen und schaffen halboffene Landschaften. Dies taten einst jahrhundertlang grosse Pflanzenfresser wie Wisent, Wildpferd, Wasserbüffel oder eben

der Auerochse in dieser Gegend. Indem die Auerrinder mit ihren Klauen Vertiefungen in den matschigen Boden graben, schaffen sie zum Beispiel Laichplätze für Amphibien. Davon wiederum profitieren zahlreiche andere Tiere.

Kulturelle Höhepunkte

Nach Strassburg sind wir zunehmend auf asphaltierten Velowegen unterwegs. Monotonie kommt hier tatsächlich dann und wann auf. Der Neunjährige kompensiert die aufkommende Langeweile, indem er an seinen Fahrfähigkeiten feilt. Er versucht, so lange wie möglich freihändig zu fahren, was auf den Velowegen, auf denen wir oft ganz allein unterwegs sind, zum Glück ungefährlich ist.

Der Mäuseturm in Bingen: hier soll angeblich Hatto II. von Mäusen gefressen worden sein.





Der Blick auf den Rhein bei Sankt Goar mit der Burg Katz im Vordergrund (links). Immer wieder begegnen wir Gänsescharen (oben).

nenstadt an diversen Fussgängerampeln leuchten.

Fahrt durchs Welterbe inklusive

Auf dem Weg von Mainz Richtung Bingen beginnt sich die Landschaft zu verändern. Die grosszügige Ebene geht in ein enges Tal über, an dessen Seiten immer mehr Rebberge auftauchen. In Bingen beginnt das Obere Mittelrheintal, das zum Unesco-Welterbe gehört.

Der 65 Kilometer lange Abschnitt bis nach Koblenz ist eindrücklicher Beleg für die Wichtigkeit des Rheins als Verbindungsglied zwischen dem Mittelmeerraum und dem Norden Europas. Er ist gesäumt

von Burgen, Schlössern und Festungen, die manch spannende Geschichte erzählen. Da ist etwa der Mäuseturm in Bingen, der auf einer Insel im Rhein steht. Berühmt wurde er, weil darin angeblich der grausame Erzbischof Hatto II. von Mainz im 10. Jahrhundert bei lebendigem Leib von Mäusen gefressen wurde. Tatsächlich stammt der Turm aus dem 14. Jahrhundert und diente einst als Zollwachturm.

Die Ortschaften – wir übernachten in Sankt Goar – scheinen ihre besten Zeiten hinter sich zu haben. Der Loreleyfelsen zieht viele Tagestourist*innen an, für die ein Besucherzentrum, Biergärten und Parkplätze bereitstehen. Reizvoller ist der Aufstieg von Sankt Goarshausen über die Burg Katz (Sie befindet sich in Privatbesitz und ist leider nicht zugänglich.)

Aus Sicht der Velofahrer*innen ist das Obere Mittelrheintal weniger reizvoll, da der –

zwar abgetrennte – Veloweg fast ausnahmslos parallel zur Hauptstrasse verläuft. Oft ist er schmal und stark frequentiert, was zu einigen heiklen Kreuzungsmanövern zwischen dem Neunjährigen und E-Bike-Fahrer*innen führt.

Die Fahrt entlang dieses so wichtigen Verkehrsweges führt uns die drastischen Folgen des Hitzesommers vor Augen. Viele Fähren haben den Betrieb wegen Niedrigwasser eingestellt. Frachtschiffe können nur halb beladen werden. Und am 3. August 2026 erreichte der Rhein bei Kaub mit 24 Zentimetern den bisher niedrigsten Pegel seit Beginn der Aufzeichnungen im Jahr 1905!

Kurz vor Koblenz kommen wir mit einem jungen Mann ins Gespräch. Er ist unterwegs ans Nordkap. Für uns hingegen endet die Reise nach gut 550 Kilometern (und wie erwartet ohne sportliche Überraschungen) beim Deutschen Eck in Koblenz, wo die Mosel in den Rhein fliesst. ■

Hilfreiche Informationen

Start: Bahnhof Basel SBB

Ziel: Deutsches Eck in Koblenz am Rhein

Strecke: 11 Etappen über eine Distanz von rund 550 Kilometern

Für Kinder: Europa-Park Rust, Technik-Museum Speyer, 1001 Eisdielen

Navigation: die Velorouten entlang des Rheins sind bestens ausgeschildert, Umfahrungen bei Baustellen in der Regel gut signalisiert.

An- und Rückreise: mit dem Zug, in den (oft stark ausgelasteten!) deutschen Regionalzügen können Velos günstig und ohne Reservation mitgenommen werden. Wer mit ICE-Zügen zurück in die Schweiz reisen möchte, muss frühzeitig Veloplätze reservieren.

Als Fixpunkt im Tagesablauf etabliert sich der Besuch der Eisdielen. Der Neunjährige – italienische Gelaterias gewohnt – verkostet begeistert Spaghettieis und allerlei Eisbecher. Wir haben uns dazu entschlossen, in (grösseren) Städten zu übernachten. Diese haben ein sehr reiches kulturelles Erbe zu bieten. Wir besuchen den beeindruckenden Dom zu Speyer, heute die grösste erhaltene romanische Kirche der Welt. Wer Lust hat, kann auf den Kirchturm steigen und von der Plattform auf rund 60 Metern Höhe auf die Stadt hinunterschauen. Als kinderfreundlichen Programmpunkt können wir das Technik-Museum Speyer empfehlen, wo es Flugzeuge, Schiffe, Weltraumkapseln und vieles mehr zu sehen und oft auch zu begehen gibt.

In Mainz bewundern wir unter anderem die Fachwerkhäuser in der Altstadt. Wer den Kulturbegriff weiter fasst, freut sich auch über die Mainzelmännchen, die in der In-



Das gesuchte Ereignis fand am 14. Juni 1891 statt. Im Kanton Basel-Landschaft brach eine Brücke unter der Last eines vollbesetzten Eisenbahnzuges ein.

© Domaine public

WETTBEWERB

Ein schrecklicher Unfall

Das Ereignis, das wir suchen, ist als Tragödie in die Schweizer Eisenbahngeschichte eingegangen. Geschehen ist es an einem Sonntag im Juni 1891. Anfang Nachmittag verliess ein voll besetzter Zug den Bahnhof Basel Richtung Delsberg. Bei schönem Wetter freuten sich fast 600 Reisende auf ihren Ausflug aufs Land. An die üblichen fünf Wagen der Komposition wurden acht weitere angehängt, damit alle Platz fanden.

Als der Zug auf die Brücke über die Birs fuhr, gab es einen unerwarteten Lärm. Die Lokomotive entgleiste. Unter ihrem Gewicht verbog sich die Brücke und brach schliesslich ein. Der vordere Zugteil mit insgesamt

sieben Wagen stürzte in den Fluss. Das Unglück kostete 73 Menschen das Leben, forderte 150 Verletzte und wurde damit zur grössten Schweizer Eisenbahnkatastrophe.

Wer ist schuld?

Die Brücke über die Birs war von den Werkstätten Gustave Eiffels gebaut worden. Nach der Katastrophe beauftragten kantonale und eidgenössische Behörden Spezialisten, die Ursachen des Unglücks zu ergründen und die Verantwortlichen zu ermitteln.

Die vom Bund bestimmten Experten, zwei Professoren der ETH Zürich, kamen zum Schluss, die Brücke habe Konstruktionsfeh-

ler gehabt. Ihre Analyse belastete den für die Pläne verantwortlichen Ingenieur sowie die Eiffel-Werkstätten. Zwei andere Spezialisten waren der Meinung, die Bahngesellschaft Jura-Simplon habe fahrlässig gehandelt. Das vom Kanton Basel-Landschaft bei Ingenieur Jules Röthlisberger in Auftrag gegebene Gegengutachten kam zu einem gegenteiligen Schluss: Das Hochwasser der Birs vom September 1881 sei massgeblich für das Absinken der Brücke und letztlich für deren Einsturz verantwortlich. Schliesslich beauftragte die Eidgenossenschaft zwei französische Experten mit einer weiteren Studie, die zu denselben Ergebnissen kam wie Röthlisberger. Von dieser Thse ging dann auch das Bundesgericht aus.

Das Unglück, dessen Namen wir suchen, ereignete sich zu einem eisenbahnpolitisch entscheidenden Zeitpunkt: 1891 war der Bund bestrebt, die grössten Bahngesellschaften zu verstaatlichen. Die Katastrophe war denn auch Wasser auf die Mühlen des Bundesrates. Im Februar 1898 fiel eine Abstimmung zugunsten der Übernahme und des Betriebs dieser Bahnen durch die Eidgenossenschaft aus, was ein paar Jahre später zur Gründung der SBB führen sollte. ■

Die im Mai erschienene Ausgabe Nr. 122 der *West-schweizer Monatsschrift für Geschichte und Archäologie* «Passé simple» befasst sich ausführlich mit dieser Episode der Schweizer Geschichte.

Unter welchem Namen ist das gesuchte Unglück in die Geschichte eingegangen?

Beantworten Sie die Frage bis am 27. September 2026 und schicken Sie Ihre Lösung an:

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

■ www.verkehrsclub.ch/wettbewerb oder

■ wettbewerb@verkehrsclub.ch

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

ZU GEWINNEN:

Städtereise nach Rom für zwei Personen im Wert von Fr. 1000.–



© zvg

Rom begeistert mit Eleganz, Geschichte und einem einzigartigen Lebensgefühl. Entdecken Sie weltbekannte Highlights wie das Kolosseum, den Vatikan mit dem Petersdom oder die Spanische Treppe und lassen Sie sich von charmanten Quartieren wie Trastevere oder dem Monti-Viertel inspirieren. Ob Kunst, Kulinarik oder entspanntes Flanieren durch die Ewige Stadt, Rom bietet unvergessliche Momente zu jeder Jahreszeit.

Der Gewinn umfasst die Zugfahrt in der 1. Klasse ab Ihrem Wohnort in der Schweiz nach Rom und zurück sowie zwei Übernachtungen für zwei Personen in einem 3-Stern-Hotel im Doppelzimmer inklusive Frühstück. Der Gesamtwert des Preises beträgt Fr. 1000.–. Buchbar bis am 30. Juni 2027.

Lösung letzte Ausgabe:

Venedig

Wettbewerbspreis

offert von

Gewonnen hat den MyCamper-Gutschein Margot Suri aus Liestal (BL).

 **MyCamper**

«Die Aufweichung ist vor allem dann interessant, wenn es sich bei den übrigen verkauften Autos um besonders CO₂-intensive Verbrenner handelt.»



MARTIN WINDER

Lobbyieren statt dekarbonisieren

Die während der Hitzewelle im Juli erschienene CO₂-Statistik des Bundes zeigt, dass die Emissionen des Verkehrs 2025 um nur ein Prozent gesunken sind. Das ist viel zu langsam. Dabei gilt seit 2025 ein neues CO₂-Gesetz. Darin wurden erneut tiefere CO₂-Zielwerte für die in der Schweiz verkauften Neuwagen festgelegt; die Werte entsprechen jenen, die auch in der EU gelten. 93,6 Gramm CO₂ dürfen es im Durchschnitt pro Kilometer sein. Das lässt sich nur erreichen, wenn ein Teil der verkauften Autos elektrisch fährt. Importeur*innen, die das Ziel verfehlen, müssen eine Busse bezahlen.

Der Branchenverband auto-schweiz lobbyierte erfolgreich für eine Aufweichung des Gesetzes. Wenn ein Importeur mehr als 23 Prozent E-Autos oder Plug-in-Hybride verkauft, profitiert er von verminderten Strafzahlungen: Verkauft er beispielsweise 27 Prozent emissionsarme und emissionsfreie Fahrzeuge, werden ihm bis zu 4 Prozent weniger CO₂-Emissionen verrechnet. Das Absurde an dieser Regelung ist, dass ein höherer Anteil E-Autos den CO₂-Schnitt ohnehin stark reduziert. Die Aufweichung ist daher vor allem dann interessant, wenn es sich bei den übrigen verkauften Autos um besonders CO₂-intensive Verbrenner handelt.

Dennoch malte auto-schweiz in den vergangenen Monaten den Teufel an die Wand. Das ach so strenge CO₂-Gesetz würde allein 2025 Bussen in der Höhe von bis zu 500 Millionen Franken verursachen, drastische Kosten für die Konsument*innen

mit sich bringen und viele Arbeitsplätze in der Autobranche vernichten. Bereits bei früheren Verschärfungen der CO₂-Zielwerte hat auto-schweiz den Untergang der Branche befürchtet – bisher haben sich diese Szenarien nie bewahrheitet.

Ende Juni hat dann das Bundesamt für Energie BFE die jährliche Berichterstattung zum Neuwagenflottenziel veröffentlicht. Und siehe da: Die Auto-Importeur*innen haben 2025 das Ziel von 93,6 Gramm mit tatsächlichen 101,6 Gramm deutlich verfehlt. Die Bussen belaufen sich dabei auf 98 Millionen Franken. Das klingt vielleicht nach viel Geld. Aber bei total 245 500 verkauften Autos sind dies etwa 400 Franken pro Auto. Im Durchschnitt lag der Verkaufspreis der Autos bei über 42 000 Franken, wobei der durchschnittliche CO₂-Ausstoss in den höheren Preisklassen ebenfalls höher ausfällt. Das BFE hält im Bericht zudem fest, dass die Bussen ohne die gewährte Erleichterung rund doppelt so hoch ausgefallen wären!

Was passiert jetzt eigentlich mit dem Geld? Wird es für Klimaschutzmassnahmen eingesetzt, um das verfehlt Reduktionsziel auszugleichen? Nein! Es fliesst vollumfänglich in den Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds und wird damit grösstenteils für Autobahn-Ausbauten zweckgebunden. ■

Martin Winder ist Bereichsleiter Verkehrspolitik und Kampagnen beim VCS Schweiz.

Das VCS-Magazin für Mobilität mit Zukunft

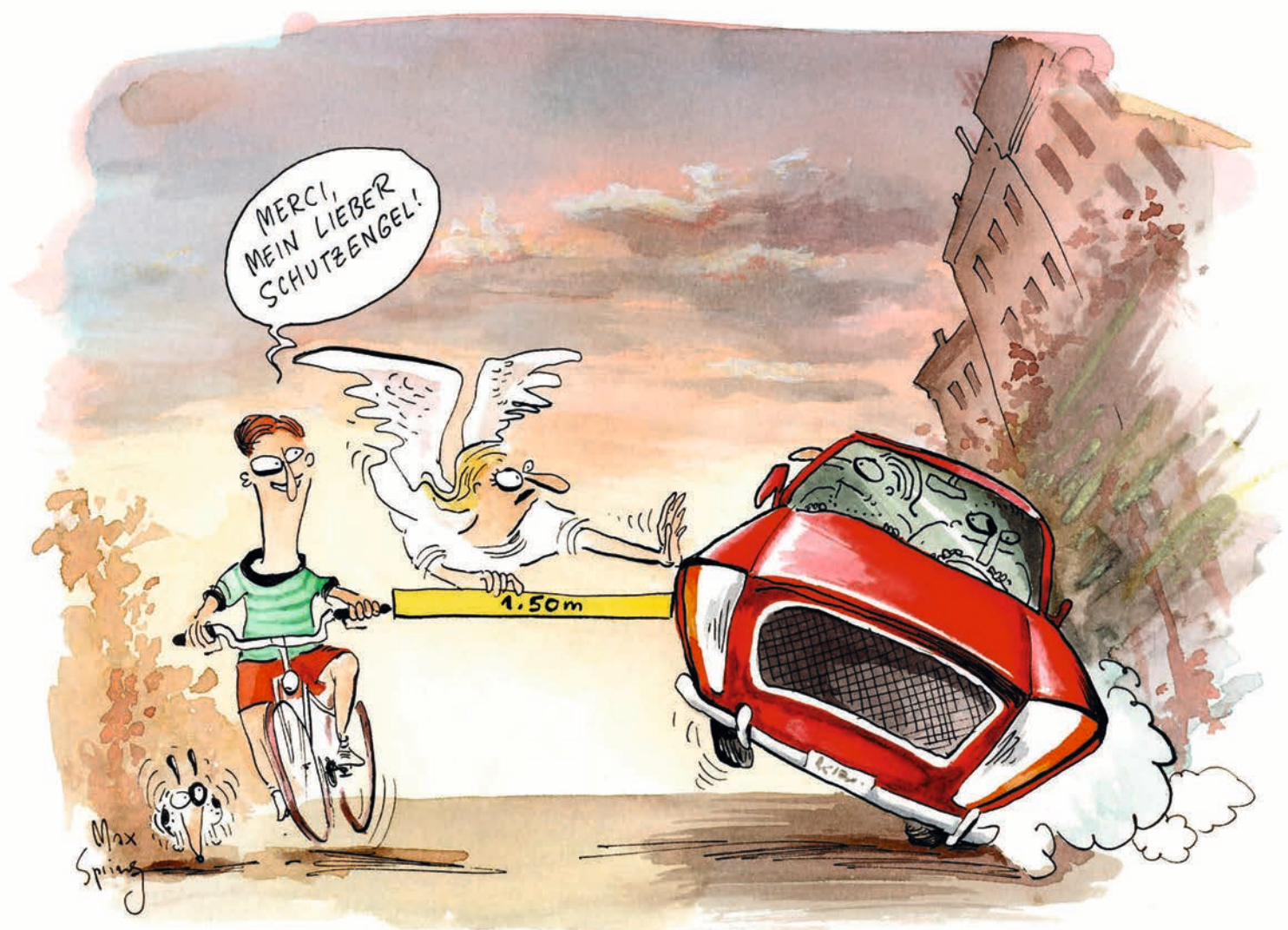
Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Abonnement: Fr. 19.–/Jahr. Erscheint 4-mal jährlich. www.verkehrsclub.ch/vcs-magazin. **Redaktionsadresse:** VCS, Aarberggasse 61, Postfach, 3001 Bern (Tel. 031 328 58 40; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Nelly Jaggi, Camille Marion. **Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dieser Ausgabe:** Viviane Barben, Selim Egloff, Gregory Germann, Andreas Käsermann, Mirjam Kopp, Luc Leumann, Stéphanie Penher, Emilie Roux, Edward Weber, Peter Weihrauch, Martin Winder. **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Inserate:** Spycher Media Solutions, Tel. 031 809 33 81, andreas@spycher-ms.ch **Grafik:** www.muellerluetolf.ch. **Druck, Versand:** AVD GOLDACH AG. **Papier:** Lessebo Smooth natural + Leipa Ultra Mag Plus Semigloss, 100% Recycling, Blauer Engel, FSC. **Auflage:** 60 787 (deutsch 47 255, französisch 13 532). Die nächste Ausgabe erscheint am 12. November 2026. **Insertionsschluss:** 12. Oktober 2026. **Adressänderungen:** mga@verkehrsclub.ch.

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

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

gedruckt in der
schweiz

SPRING ZEICHNET FÜR DEN VCS



ALS VCS-MITGLIED PRÄGEN SIE DIE LEBENSRAÜME DER ZUKUNFT.

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



Ihre Spende wirkt!

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

Sie sind noch nicht Mitglied?

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

www.verkehrsclub.ch/mitgliedschaft

Herzlichen Dank für Ihren Beitrag für eine zukunftsfähige Mobilität!

VCS MYWAY FÜR ALLE, DIE WENIGER FAHREN

Die Autoversicherung VCS MyWay ist ideal für alle, die weniger als 7 000 Kilometer pro Jahr unterwegs sind. Denn wer weniger fährt, sollte auch weniger bezahlen.

**Mehr erfahren und
Prämie online berechnen.**



verkehrsclub.ch/myway

**ZAHLEN,
WAS SIE
FAHREN**

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

Versicherungsträger:
Zürich Versicherungs-Gesellschaft AG

Mobilität
mit Zukunft



VCS PANNENHILFE EUROPA

FÜR ALLE, DIE SCHNELLE UNTERSTÜTZUNG SCHÄTZEN

Damit Sie Ihre Fahrt nach einer Fahrzeugpanne
schnell und möglichst entspannt fortsetzen können.

Mehr erfahren und online abschliessen.



verkehrsclub.ch/vcs-pannenhilfe

Europaweit für
FR. 69.-
pro Jahr



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

Versicherungsträgerin:



ERV

Mobilität
mit Zukunft



AARAU
9. – 13. SEPTEMBER

LUZERN
16. – 27. SEPTEMBER

BERN
30. SEPT – 18. OKT

TOURNÉE 2026
CIRCUS-MONTI.CH

SOLOTHURN
21. – 25. OKTOBER

WINTERTHUR
28. OKT – 1. NOV

ZÜRICH
4. – 29. NOVEMBER



MONTI

SWISSLOS
Kanton Aargau

DELINAT
Biolwein. Nur besser.

ticketcorner

**SWISS
CLEANTECH**
Wirtschaft & Innovation

naturemade
star
ökologische Energie