

VCS | MAGAZIN

FÜR ZEITGEMASSE MOBILITÄT



Das Tram

Vom Verkehrshindernis zum Hoffnungsträger

Interview
Wohin steuert der Güterverkehr?
Seite 24

Wanderung
In den Schluchten des Jura
Seite 28

Verkehrs-Club
der Schweiz



Exklusiv-Angebot: Nur für VCS-Mitglieder.

Nur bestellbar über die Antwortkarte links oder über die spezifische Landing-Page:
www.delinat.com/vcs



Zwei Kartons zum Preis von einem Karton!

Vinya Laia Catalunya DO 2008

Vinya Laia – ein Wein so betörend wie sein Name. Geschmackliche Vielfalt und Ausdrucksstärke verraten seine südliche Herkunft. Dreifacher Medaillengewinner mit höchstbewertungen bei Kundinnen und Kunden von Delinat. Listenpreis CHF 13.50

dreifacher Medaillen-Gewinner:

- Berliner Wein Trophy: Gold
- Internationaler Bioweinpreis: Silber 2010
- Expovina: Silber 2010

gleich online bestellen:
www.delinat.com/vcs

2 Kartons à 6 Flaschen
zum Preis von einem Karton
Statt ~~CHF 162.--~~
Nur CHF 81.--



DELINAT

Wein aus gesunder Natur

So bewerten Delinat Kundinnen und Kunden diesen Wein:

Geschmack 4,42/5



Preis-Leistung 4,40/5



Gültig bis
Ende 2012

Schenken Sie eine Mitgliedschaft beim VCS

Sie stärken damit unser Engagement für Mensch und Umwelt, und die beschenkte Person profitiert von Mitgliederangeboten und günstigen Versicherungsprämien. Schenken Sie gleichzeitig Sicherheit: Die Mitgliedschaft ist auch in Kombination mit der Pannenhilfe erhältlich. Als Dankeschön erhalten Sie von uns einen «Rail Check» für Angebote des öffentlichen Verkehrs im Wert von Fr. 25.–. Infos und Abschluss: www.verkehrsclub.ch/geschenk

Verkehrs-Club
der Schweiz



Für Mensch und Umwelt



28

Wandern In den Chälen Graben und sieben weitere Schluchten im Jura.

AKTUELL

- 4 **Kurz & Bündig**
- 6 **Politik**
Der erste Ausbauschritt ist zu kurz
- 8 **Dossier Trams**
Vor 50 Jahren wurde das «veraltete» Tram aus den Städten verbannt. Jetzt kehrt es zurück: Als Rückgrat einer modernen Mobilität.
- 21 **Schauplatz**
Verkehrssparen in Zürich und anderswo

ANSICHTEN

- 24 **Interview**
Bernhard Kunz, Direktor der Hupac AG, sagt wie der Güterverkehr verlagert werden kann.
- 26 **Leserbriefe/Agenda**



8

Dossier Das einst verrufene Tram kehrt zurück.



24

Interview Hupac-Chef Bernhard Kunz will die Luino-Linie retten.

REISEN

- 28 **Juraschluchten**
Die vielen Schluchten im Jura sind mal poetisch, mal imposant und im Sommer immer kühl und sehenswert. Eine 8-Schluchten-Tour durch den Kalk.

REGIO

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

SERVICE

- 45 **Mitgliederangebote**
- 55 **Wettbewerb**
- 56 **Via-verde-Reisen**

Titelbild: Wie viele andere Schweizer Städte baut Bern das Tramnetz aus. So sehr, dass die Hauptachse beim Käfigturm an die Grenze der Belastung kommt. (© Peter Mosimann).

Das VCS-Magazin für zeitgemässe Mobilität Zeitschrift des VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Erscheint 6-mal jährlich. **Redaktionsadresse:** VCS, Postfach 8676, 3001 Bern (Tel. 0848 611 611; E-Mail: magazin@verkehrsclub.ch). **Redaktion:** Peter Krebs (pk) **Sektionsnachrichten:** Urs Geiser. **Service:** Stefanie Stäubli. **Inserate:** Katharina Rutishauser (Tel. 058 611 62 54, Fax 0848 611 612; E-Mail: inserate@verkehrsclub.ch). **Grafik:** www.muellerluetolf.ch, Susanne Troxler. **Druck, Versand:** Ziegler Druck, Winterthur. **Papier:** Charaktersilk, 100% Recycling. **Auflage:** 82000 (deutsch 66000; französisch 16000). Die nächste Ausgabe erscheint am 14. Mai 2012. **Insertionsschluss:** 16. April 2012. **Allgemeine Auskünfte:** Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)



Editorial

Das Tram kehrt zurück



Der Schweizer Schienenverkehr gilt als vorbildlich. Es gibt aber eine Ausnahme: den Ausbau der Trams in den Agglomerationen. Hier liegen wir im Rückstand.

Dabei war die Schweiz einst ein «Tramland». Strassenbahnen beförderten in al-

len grossen und vielen mittleren Städten Passagiere. In der Zeit der Autoeuphorie wurden diese Linien vor etwa einem halben Jahrhundert gnadenlos stillgelegt. In der autogerechten Stadt, die das Ziel der Planer, des TCS und der Behörden war, galt das Tram als ein veraltetes Verkehrshindernis. Diese Politik endete in der Sackgasse. Die Städter husteten im Smog, die Autos blieben in ihren Staus stecken, aus schönen Plätzen wurden öde Parkplätze. Viele sind es heute noch.

Immerhin weiss man die Vorzüge der Strassenbahn wieder zu schätzen. Sie transportiert mit einem um Faktoren kleineren Platz- und Energiebedarf viel mehr Leute als der Privatverkehr. Sie bildet so das Rückgrat einer leistungsfähigen, modernen Mobilität und verbessert die Lebensqualität.

In der Schweiz dauerte es, bis diese Erkenntnis Früchte trug. Der Bund weigerte sich viel zu lange, den öffentlichen Verkehr in den Städten und Agglomerationen zu unterstützen. Auch aus diesem Grund blieb der Stadtrand meist die Endstation für Tram- und Buslinien. Das entsprach schon lange nicht mehr den Siedlungsstrukturen. Dank der Agglomerationsprogramme des Bundes ändert sich das nun. Alle grossen Zentren bauen ihre Netze aus. Kleinere Städte wie Lugano und Biel folgen. Die Renaissance des Trams kommt mehr oder weniger schnell in Fahrt.

Natürlich sind neue Tramlinien teuer. Aber im Betrieb lassen sich Kosten sparen. Ob sich die Einführung kommerziell auszahlt, hängt nicht allein von der Grösse des Einzugsgebiets ab, sondern auch davon, wie viele Leute auf den öffentlichen Verkehr umsteigen. Neue Trams und neue Linien lohnen sich umso eher, je höher ihr Anteil am Gesamtverkehr ausfällt. Für eine erfolgreiche Renaissance des Trams braucht es die flankierenden Massnahmen der Politik.

Peter Krebs, Chefredaktor

Bahn wird schon wieder teurer

Im Dezember steigen die Tarife des öffentlichen Verkehrs schon wieder um durchschnittlich 5,7 Prozent: Der Bundesrat will das so.

Letzten Sommer beschloss der Bundesrat, die so genannten Trassenpreise zu erhöhen, die die Bahnunternehmen für die Benutzung des Schienennetzes zahlen. Sie steigen Ende Jahr um 200 Millionen Franken. Das bekommen die Bahnreisenden nun zu spüren. Die SBB und die übrigen Unternehmen des öffentlichen Verkehrs sind gezwungen, die zusätzlichen Kosten teilweise auf ihre Kundschaft zu überwälzen. Die Folge: Ab Mitte Dezember müssen die Fahrgäste durchschnittlich 5,7 Prozent mehr berappen. Dabei wird nicht die gesamte Erhö-



Ab Mitte Dezember werden die Bahnbillette wieder deutlich teurer.

hung der Trassenpreise weitergegeben. Einen Teil wollen die Bahnen mit erhöhter Produktivität wettmachen. Sonst würden die Tarife sogar um 8 bis 9 Prozent steigen. Erneut werden aber die besten Kunden besonders zur Kasse gebeten: Die Preise für Halbtax- und Generalabonnemente (GA) steigen um bis zu 8 Prozent. Der Preis für ein «normales» 2. Klasse-GA wird auf 3560 Franken erhöht (bisher Fr. 3350.-). Insgesamt droht gemäss dem Verband öffentlicher Verkehr VöV in den nächsten sechs Jahren eine Verteuerung der Billettpreise um bis zu 27 Prozent. Die Gefahr

ist gross, dass die Passagiere wieder vermehrt auf das Auto umsteigen. Der VCS appelliert deshalb an das Parlament. Es soll die vom Bundesrat geplante zweite Tranche der Erhöhung der Trassenpreise um 100 Millionen Franken rückgängig machen. (pk)

Kampf um die zweite Röhre

Der Kampf um die zweite Gotthard-Strassenröhre ist voll entbrannt.

Noch ist nicht entschieden, unter welchem Verkehrsregime die bestehende Gotthardtunnelröhre saniert wird. Es steht nur fest, dass die Arbeiten bis 2025 erfolgen müssen. Der Entscheid des Bundesrates dazu steht noch aus, ist aber heiss umkämpft. Die Interessenvertreter des Strassenverkehrs fordern den Bau einer (teuren) zweiten Röhre. Der Wirtschaftsverband Economiesuisse hat eine Studie erstellen lassen, gemäss der eine zweite Röhre von privater Seite finanziert werden könnte. Dazu würde eine Maut von durchschnittlich 20 Franken für Personenwagen eingeführt. Nach Abschluss der Sanierung sollten beide Tunnel je einspurig weiterbetrieben werden. Es ist dies ein neuer Versuch, den Alpenschutzartikel in der Bundesverfassung auszuhebeln, der seit 1994 den Ausbau von Transitstrassen verbietet. Eine zweite Gotthardröhre würde den Erfolg der schweizerischen Verkehrspolitik sowie die Rentabilität der Bahninfrastrukturen (Neat, Bahn 2000) wie auch die angestrebte Verlagerung des Güterverkehrs gefährden. Dank des Verlags auf die Bahn lässt sich der Verkehr auch bewältigen, während der Tunnel saniert wird. Nach der Eröffnung des Eisenbahn-Basistunnels im Jahr 2016 stehen dazu genügend Verladekapazitäten zur Verfüg-



© Keystone

«Raum für Mensch und Natur» der Umweltverbände gedacht. Die Initiative fordert ein Ende der Zersiedelung. Übersteht die Vorlage in dieser Form die Schlussabstimmungen, wollen

die Initianten ihr Begehren zurückziehen. Bei der Erstberatung des Gesetzes im Herbst 2011 hatte der Nationalrat die Mehrwertabgabe noch abgelehnt. (pk)

Immer mehr Motorfahrzeuge

Im vergangenen Jahr sind in der Schweiz so viele motorisierte Strassenfahrzeuge in Verkehr gesetzt worden wie noch nie zuvor.

Im Jahr 2011 waren in der Schweiz rund 5,5 Millionen Motorfahrzeuge immatrikuliert. Laut dem Bundesamt für Statistik ist dies ein Zuwachs von über 100 000 Fahrzeugen oder 2,2 Prozent gegenüber dem Vorjahr. 1990 waren «erst» 3,8 Millionen Motorfahrzeuge immatrikuliert. Drei Viertel aller Motorfahrzeuge sind Personewagen. In dieser Gruppe wuchsen die Neuzulassungen gegenüber dem Vorjahr um 11 Prozent auf 328 000. Der gesamte PKW-Bestand nahm 2011 von rund 4,1 auf 4,2 Millionen zu – auf zwei Einwohner kommt somit mehr als ein Personewagen. Mit einem Plus von 19 Prozent war das Wachstum bei den Transportfahrzeugen (Lieferwagen, Lastwagen und Sattelschlepper) besonders stark; ihr Gesamtbestand wuchs auf knapp 350 000. Ungebrochen ist der Trend zu allradbetriebenen Personewagen. Mit 893 400 machen sie über einen Fünftel des PKW-Bestandes aus.

© adpic



Immer mehr Motorfahrzeuge besetzen die Strassen.

gung. Gemäss einem Bericht des Verkehrsdepartements wäre die Sperrung des Strassentunnels während der Sanierungszeit alles andere als eine regionalwirtschaftliche Katastrophe. (pk)

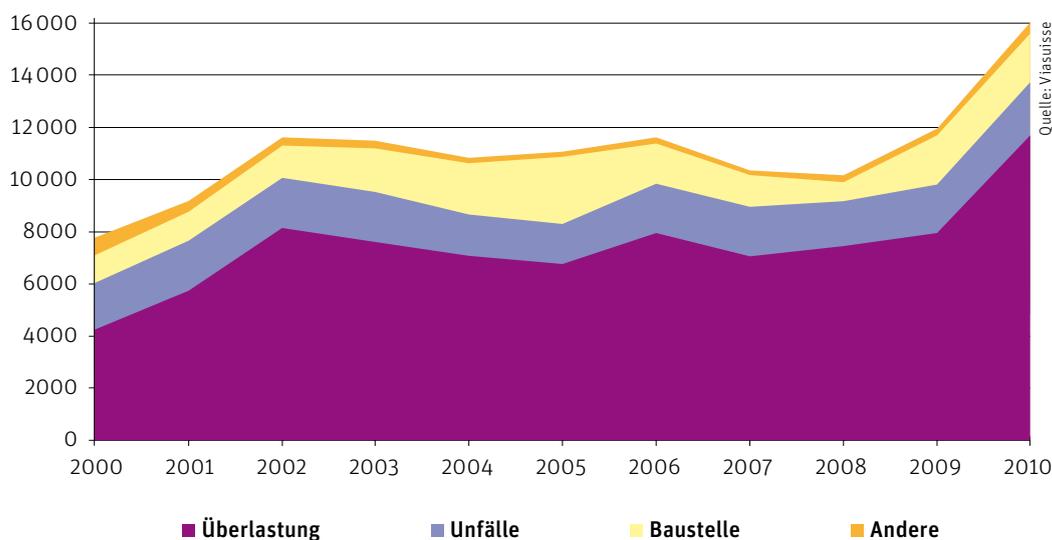
künftig eine Abgabe von mindestens 20 Prozent des Mehrwerts fällig werden. Dies jedoch erst, wenn das Land tatsächlich dauerhaft überbaut oder verkauft wird. Ausserdem beschloss er, dass überdimensionierte Bauzonen reduziert werden müssen. Kantone dürfen künftig nur noch Bauzonenreserven für 15 Jahre haben. Der Nationalrat folgt in diesen Punkten in der laufenden Teilrevision des Raumplanungsgesetzes dem Ständerat. Sie ist als indirekter Gegenvorschlag zum Volksbegehren Landschaftsinitiative

Zähne gegen die Zersiedelung

Der neue Nationalrat hat in der Märzsession dem Raumplanungsgesetz überraschend griffige Zähne verpasst. Wenn eine Parzelle bei einer Neueinzonung in Bauland an Wert gewinnt, soll

Wer Strassen sät, erntet Staus

Entwicklung und Ursachen der jährlichen Stautunden auf den Nationalstrassen



Die Schweiz hat ihre Strassen in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten mit Dutzenden von Milliarden Franken stark ausgebaut. Sie verfügt über eines der dichtesten Autobahnnetze der Welt. Immer geschah der Ausbau auch mit dem Argument, die Staus zu bekämpfen. Das Resultat? Die Staus auf den Autobahnen nehmen weiter zu – und dienen als Argument für einen zusätzlichen Ausbau. Im Jahr 2010 stieg die Stauzeit laut dem Bundesamt für Strassen um 34 Prozent auf 15 910 Stunden. Eigentlich logisch: Wer Strassen baut, erntet Verkehr und damit Staus.

Mit dem Fabi-Projekt sollen die Kapazitäten auf der Ost-West-Achse erhöht werden. Die Fahrzeit zwischen Bern und Lausanne soll auf unter eine Stunde sinken.



© SBB

Der erste Schritt ist zu kurz

Der Bundesrat will das Schienennetz viel zu zögerlich ausbauen. Im ersten Schritt des Programms «Fabi» sind mindestens sechs statt der vorgesehenen 3,5 Milliarden Franken nötig.

Das Projekt «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) ist trotz guter Ansätze mit Mängeln behaftet. In einer ersten Etappe will der Bundesrat bis ins Jahr 2025 nur 3,5 Franken in den Ausbau des Schienennetzes investieren. Das hat er mit der Veröffentlichung der Botschaft ans Parlament im Februar 2012 bekräftigt. Dieses Tempo genügt aber nicht, um die wichtigsten Engpässe zu beseitigen. Schon heute sind auf immer mehr Strecken die Züge in den Stosszeiten voll und das Sitzplatzangebot mangelhaft.

Ausbau ist dringend

Wenn der öffentliche Verkehr einen grösseren Anteil an der Mo-

bilität übernehmen soll, ist ein weiterer Ausbau der Infrastruktur dringend. Der VCS fordert in seiner Stellungnahme, dass das erste Paket zeitlich vorgezogen und auf mindestens 6 Milliarden Franken aufgestockt wird. Er ist damit in guter Gesellschaft. Auch der Verband öffentlicher Verkehr VöV «erwartet, dass die 1. Ausbauetappe auf knapp 6 Milliarden Franken vergrössert wird, damit Projekte in allen Regionen unterstützt werden können», wie er in einer Medienmitteilung schreibt. Ähnlich äussern sich die von CVP-Ständerat Peter Bieri präsidierte Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) sowie die Organisation Oustrail, in der die Westschwei-

zer Kantone zusammengeschlossen sind.

Das Projekt Fabi will einerseits die Finanzierung des Bahnausbaus auf eine neue Grundlage stellen. Gleichzeitig konkretisiert es diesen Ausbau durch das Strategische Entwicklungsprogramm (Step). Dieses will in erster Linie die Kapazität der Gleisanlagen, der Bahnhöfe und der Züge erhöhen. Ziel ist langfristig die Einführung des Viertelstundentakts auf Strecken mit hoher Nachfrage. Step löst inhaltlich das Projekt Bahn 2030 ab, verschiebt es aber auch um mindestens zehn Jahre nach hinten. In einer ersten «Dringlichkeitsstufe» sind bis 2040 Investitionen von 20 Milliarden Franken

vorgesehen, also umgerechnet knapp 700 Millionen Franken pro Jahr.

Negative Preiserhöhungen

Zur Finanzierung hebt der Bundesrat unter anderem die Transportpreise für die Bahn an, was zu massiv erhöhten Billettpreisen von gegen 27 Prozent innert sechs Jahren führen wird. Der VCS kritisiert diese Massnahme, weil die Preiserhöhung einseitig die Bahn betrifft. Das führt sowohl im Güter- wie im Personenverkehr zu einem Wettbewerbsnachteil gegenüber der Strasse. Das fällt umso mehr ins Gewicht, als der Bundesrat Konzessionen an die Autoverbände macht: Der so genannte «Neat-

Viertel» der Spezialfinanzierung Strassenverkehr soll ab etwa 2030 wieder allein für den Strassenbau verwendet werden. Parallel dazu will der Bundesrat im Rahmen der Engpassbeseitigung

einen umfassenden Ausbau des Autobahnnetzes forcieren.

Der Vorschlag des VCS

Fabi, das nun in die parlamentarische Beratung kommt, ist

auch der Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» des VCS und seiner Partnerorganisationen. Sie schlägt vor, die zweckgebundenen Treibstoffzollgelder je zur

Hälfte für den Ausbau der Bahn und der Strasse einzusetzen. Der Bahn würden so pro Jahr rund 850 Millionen Franken zusätzlich zur Verfügung stehen.

pk/com

Ein weiterer grosser Wurf?

Während der Bundesrat beim Ausbau des Bahnnetzes auf kleine Schritte setzt, schlagen Experten mit der Neubaustrecke Zürich–Roggwil einen grossen Wurf vor. Von deutlich kürzeren Reisezeiten versprechen sie sich eine Verlagerung auf die Bahn.

Wegen der starken und aus Sicht des öffentlichen Verkehrs erfreulichen Verkehrszunahme stösst die im Jahr 2004 definitiv eröffnete Bahn 2000 an manchen Stellen an ihre Kapazitätsgrenzen. Die Folgeprogramme ZEB und Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur) wollen diese mittel- und langfristig in kleinen Schritten beheben. ZEB ist bereits beschlossen, das Projekt Fabi kommt nun ins Parlament. Die Frage, wie die Bahninfrastruktur in den nächsten 20, 30 Jahren ausgebaut wird, tritt in eine entscheidende Phase.

Nadelöhr Zürich–Olten

Eines der Nadelöhere betrifft die Strecke Zürich–Olten. Sie ist eine der wichtigsten Bahnstrecken der Schweiz. Sie dient gleichzeitig der Ost-/Westverbindung sowie auch der Verbindung zwischen Zürich und Basel. Auf der Vierspurstrecke verkehren neben den Fernverkehrszügen Regional- und Güterzüge. Im Rahmen des Programms Fabi werden verschiedene Ausbamassnahmen studiert. Darunter vor allem der Chestenbergstunnel, der den bestehenden Heitersbergstunnel entlasten soll. Diese Ausbaussnahmen halten sich alle eng an die bestehende Linie.

Vorschlag gegen das «Stückwerk»

Für eine Expertengruppe um den ehemaligen NZZ-Redaktor Hans Bosshard und den ETH-Ingenieur Jürg Perrelet sind die offiziellen Pläne «Stückwerk». Die Gruppe präsentierte im Februar unter dem Titel «Bahn 2000 plus» einen Alternativvorschlag. Kernstück ist dabei eine 55 Kilometer lange Neubaustrecke vom bernischen Roggwil bis nach Altstetten vor den Toren des Zürcher Hauptbahnhofs. Es wäre sozusagen die «natürliche» Fortsetzung der Bahn-2000-Neubaustrecke (Mattstetten–Rothrist) in östlicher Richtung, wobei der Knoten Olten – ein weiterer Engpass – umfahren würde.



Statt die bestehende Linie auszubauen (grün), schlägt eine Expertengruppe vor, zwischen Zürich, Roggwil und Olten eine vollständig neue Strecke in der Form eines Ypsilon zu bauen (rote Strecke).

Diese Strecke wäre nicht nur erheblich kürzer, sie würde sich auch mit Tempo 200 befahren lassen. Die Reisezeit zwischen Bern und Zürich würde von heute 56 auf 42 Minuten verkürzt: eine ideale Zeit, um den Viertelstundentakt zu verwirklichen.

Ein zweites Element des Projektes Bahn 2000 plus ist eine Abzweigung Richtung Hauenstein und Basel, welche die Reisezeit zwischen Zürich und Basel von 53 auf 45 Minuten reduzieren würde. Die Reise von Zürich nach Solothurn könnte sogar von 52 auf 35 Minuten gesenkt werden (allerdings ohne Halt in Olten).

Mehr Kapazität und schneller

Der Vorschlag verbindet die Beseitigung der Engpässe mit einer Reduktion der Reisezeit, die in den bundesrätlichen Plänen nur eine untergeordnete Bedeutung hat. Laut der Meinung der Expertengruppe würde das die Marktposition der Bahn stärken und eine «erhebliche Verkehrsverlagerung von der Autobahn» bewerkstelligen. Mit zum Konzept gehört auch eine Reduktion der Reisezeit zwischen Bern und Lausanne (sie ist auch in den offiziellen Plänen vorgesehen). Insgesamt würde die Fahrt zwischen Lausanne und St.Gallen um drei Viertel Stunden schneller und statt heute $3\frac{1}{2}$ nur noch $2\frac{3}{4}$ Stunden in Anspruch nehmen. Das Beispiel der Bahn 2000 und des

Lötschberg-Basistunnels zeigen, dass kürzere Reisezeiten den Marktanteil der Bahn tatsächlich stark zu verbessern vermögen. Ausserdem lassen sich dadurch betriebliche Einsparungen erzielen und die Produktivität erhöhen, da die Züge und das Zugpersonal für die gleiche Strecke weniger lang unterwegs sind.

Welche Chancen?

Es ist unklar, wie gut die Chancen für einen weiteren grossen «Wurf» im Schweizer Bahnnetz stehen. Mit geschätzten Kosten von rund drei Milliarden Franken für die zwei Neubaustrecken scheint das Projekt realistischer zu sein als die 2010 lancierte Idee einer durchgehenden neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke, mit der die Reisezeit zwischen Bern und Zürich auf unter eine halbe Stunde hätte gesenkt werden sollen. Sicher ist, dass zwischen Zürich und Olten früher oder später Ausbauten nötig sind.

Eine entscheidende Rolle kommt wegen der zu erwartenden Einsparungen der Linienführung durch die Täler des Kantons Aargau zu. Die Promotoren verweisen darauf, dass fast ein Drittel durch Tunnel führt und keine grösseren Wohngebiete oder Schutzgebiete von nationaler Bedeutung tangiert werden.

(pk)



Neue Trams und Stadtbahnen erobern das Land. Doch der Ausbau des Netzes erfolgt eigentlich zu spät.

DOSSIER TRAM

Vom Hindernis



Der Bau von neuen Tramlinien scheiterte in der Schweiz lang an den hohen Kosten, die ohne Bundeshilfe nicht zu schaffen waren. Im Betrieb hat das Tram dann viele Vorteile, auch finanzielle. Neue Tramlinie im Westen von Bern.

zum Hoffnungsträger



«Wenn schlafen zum Erlebnis wird»

Das Bett, das Ihnen Energie und Lebensfreude schenkt – Nacht für Nacht.

Natürlich gebettet, in ein wohligstützendes Nest aus gesunden Naturmaterialien, fällt es leicht loszulassen und Körper und Geist zu regenerieren. Erholsamer Schlaf ist der Schlüssel für Gesundheit und Leistungsfähigkeit!



So schläft man.

Hüsler Nest AG www.huesler-nest.ch

Freude herrscht. Zur Fahrplanumstellung im Dezember 2011 wurden sowohl in Genf als auch in Zürich neue Tramlinien in Betrieb genommen, die jeweils den Westen dieser Städte erschliessen. Die Genfer Linie 14 stellt eine Verbindung vom Hauptbahnhof Cornavin nach Bernex dar. In Zürich führt die jüngste Neubaustrecke vom Escher-Wyss-Platz zum Bahnhof Altstetten. Auch wenn sich nicht konkret beziffern lässt, wie viele Fahrgäste bisher den neuen Zürcher Tramast benutzen, sind die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) mehr als zufrieden. «Es ist unglaublich, wie viele Leute es bereits auf dieser Linie hat», sagt VBZ-Sprecher Andreas Uhl. «Die Auslastung der Linie 14 ist sehr gut», meint Isabel Pereira von den Verkehrsbetrieben Genf (TPG).

Oft auf eigenem Trassee

Die genannten Tramstrecken sind nur die jüngsten Beispiele einer Renaissance des städtischen Schienenverkehrs. Dabei greift es eigentlich zu kurz, von Strassenbahnen oder Trams zu sprechen. Adäquater erscheint der Ausdruck der Stadtbahn. Denn wo immer möglich, wird versucht, die modernen Strassenbahnen auf eigene Trassees zu legen. Damit sind sie vollständig unabhängig vom

Strassenverkehr und von Staus. Schnelle und pünktliche Fahrzeiten sowie eine hohe Taktdichte können gewährleistet werden. Charakteristisch in diesem Zusammenhang ist die Zürcher Glattalbahn, die auf ihren Neubaustrecken als Regionalbahn mit eigenem Trassee verkehrt, im Stadtgebiet dann aber als Strassenbahn bis zum Hauptbahnhof rollt. Strassenbahn, Stadtbahn, Tramtrain, S-Bahn, Metro: Die Übergänge werden immer fließender. Sicher ist nur: Die stark wachsenden Agglomerationen werden dank Stadtbahnen an die Citys angebunden.

Dies gilt auch für Bern, wo topmoderne Niederflurwagen seit Dezember 2010 nach Bern-West fahren und die boomenden Entwicklungsgebiete jenseits der Stadtgrenze wie Brünnen und Bümpliz mit der City verbinden. Die Anbindung durchs Tram drängte sich auf, weil die Trolleybusse trotz hoher Takzeiten mit der Entwicklung nicht Schritt halten konnten und ihre Kapazitätsgrenze erreicht hatten. Tramkompositionen bieten mehr als doppelt so vielen Fahrgästen Platz wie ein Gelenkbus. Und das Fahrgefühl ist gleich noch angenehmer als im Bus. Gegenüber dem Autoverkehr sind sie sowieso unschlagbar. Ein einzi-

Die wichtigsten Projekte der Schweizer Tramstädte

Basel: Wieder über die Grenze

Wichtigstes Erweiterungsprojekt ist die grenzüberschreitende, zurzeit in Bau befindliche Verlängerung der Tramlinie 8 um 2,8 Kilometer via Kleinhünigen nach Weil am Rhein (Deutschland). Kostenpunkt: Mehr als 100 Millionen Franken. Im Raum Basel soll das Tramnetz im nächsten Jahrzehnt um 20 Kilometer wachsen, nachdem es seit 1934 praktisch unverändert auf zirka 74 km Länge blieb. Ein konkretes Projekt: Die Verlängerung des Trams 3 von Burgfelden-Grenze nach St-Louis Gare Ouest (Frankreich). Nach ihren Problemen mit den Combino-Trams von Siemens haben die Basler Verkehrsbetriebe die Beschaffung von 60 Niederflurwagen des Typs «Flexity Basel» aus dem Hause Bombardier beschlossen. Dafür werden 255 Millionen Franken investiert. 2013 sollen die beiden ersten Fahrzeuge auf der neuen Linie nach Weil verkehren.

Basler Verkehrsbetriebe BVB www.bvb.ch und Baselland-Transport BLT www.blt.ch



© zvg



Dank ihrer Laufruhe sind Trams bei den Fahrgästen beliebt. Moderne Kompositionen erlauben einen nahezu stufenlosen Zutritt.

ges modernes Tram befördert rund 180 Leute (teils auch schon deutlich mehr). Sie würden auf der Strasse eine stehende Kolonne von etwa 800 Metern Länge verursachen und einen Parkplatz benötigen, der so gross ist wie der Berner Bundesplatz.

Aufholjagd in Genf

Am radikalsten fiel die Aufholjagd in Genf aus, das sein einst vorbildliches Tramnetz bis in die 1950er-Jahre fast gänzlich ausgerottet hatte. Im Jahr 2000 fällte die Genfer Kantonsregierung dann den Grundsatzentscheid zum Ausbau des

öffentlichen Verkehrs und setzte dabei vorab aufs Tram, auch um die grenzüberschreitenden Pendlerströme in den Griff zu bekommen. Seither wurden etliche Kilometer Gleise verlegt, wobei auch einige Widerstände und Rekurse aus der Bevölkerung zu überwinden waren. Das

Zürich: Spitzenreiter der Schweiz

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 nahm in Zürich das neue Tram Zürich-West seinen Betrieb auf: Eine drei Kilometer lange Neubaustrecke mit sieben neuen Haltestellen führt seither zum Bahnhof Altstetten. Es war die erste Netzerweiterung des Zürcher Tramnetzes seit 25 Jahren. Gemäss Liniennetzentwicklungsstudie 2025 der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) soll als nächste Etappe (2015) die Tramverbindung Hardbrücke realisiert werden. Demnach wird die Tramilinie 8 über die heutige Endstation Hardplatz bis zum Werdhölzli verlängert. Es folgen die Tramtangente Rosengarten (2020) und die Tramtangente Zürich-Süd mit Verlängerung der Forchbahn (2025). Geplant ist auch eine 13,4 Kilometer lange Strassenbahn vom Bahnhof Zürich-Altstetten bis ins aargauische Killwangen-Spreitenbach. Die Limmattalbahn soll 2020 ihren Betrieb aufnehmen. Mit 272 Schienenfahrzeugen und einem Stadtnetz von 113 Kilometern Länge sind die VBZ Spitzenreiter in der Schweiz.

Verkehrsbetriebe Zürich www.vbz.ch Limmattalbahn www.limmattalbahn.ch





Spezialangebote und Neuheiten für VCS-Mitglieder

Boutique

Entspannt mobil

Hitpreis

99.-
statt 149.-



Lieferung inkl.
Regenschutz und
Tragegurt

Bike-Lenkertasche Deuter

Das grosse, formstabile Hauptfach ist über einen Reissverschluss schnell zugänglich. Mit dem Klick-Fix-System lässt sich die Tasche schnell vom Lenker lösen. Volumen 9 Liter, Gewicht 700g.

VCS-Preis Fr. 99.- (statt 149.-)

6653 Trail Bike-Lenkertasche



Hitpreis

725.-
statt 904.-

Faltbike Dahon Vitesse D7 - macht mobil

Hervorragende Standardkomponenten kombiniert mit dem robusten faltbaren Rahmen und das gute Fahrverhalten machen das DAHON Vitesse D7 zu einem beliebten Sport- und Freizeitgerät für Ferien und Reise. Mit wenigen Handgriffen ist das Vitesse D7 zusammengeklappt und im praktischen Packsack reisefertig verstaut.

Ausstattung: 7 Gänge, Rücklicht-Kit. Gewicht: 10.9 kg.



Lieferung: Faltbike
fixfertig montiert.

VCS-Preis Fr. 725.- (statt 795.-)

+ Versand gratis (statt 50.-) + Packsack gratis (statt 59.-)

8330.A1 schwarz, 8330.E1 weiss



Andersen BikeShopper Hydro – rollen statt tragen ▶

Sei es beim Einkaufen oder unterwegs mit Sack und Pack – der Andersen Bikeshopper Hydro sorgt für entspannte Mobilität. Mit wenigen Handgriffen lässt sich der BikeShopper am Velo befestigen. Das leichte, faltbare Aluminiumfahrgestell, die kugelgelagerten Räder und die wasserdichte, einfach montierbare Tasche mit Kühlfach machen den Shopper zum echten Universalteil.

VCS-Preis Fr. 255.- (statt 285.-)

8165 Bikeshopper Hydro grün

Um den BikeShopper Hydro am Velo zu befestigen, braucht es eine Kupplung.

Pletscher®-Kupplung

Die Kupplung passt an folgende System-Gepäckträger der Marke Pletscher®: Vario, Genius, Athlete oder Athlete+Pumpe. Mit Schloss.

7328 Pletscher®-Kupplung Bike Shopper

Fr. 95.-



Velo-Kupplung

Die Kupplung wird samt Halterung fest am Velo montiert. Mit einem Klick lassen sich Shopper oder Caddy nun leicht am Velo befestigen. Mit Schloss.

7327 Velo-Kupplung Bike Shopper

Fr. 95.-



Ortlieb Bike Shopper

Die geräumige Markt- und Einkaufstasche lässt sich dank dem Quick-Lock2-System einfach und komfortabel an jedem Gepäckträgerrohr bis 16 mm Durchmesser befestigen. Und dank Schultertragegurt lässt sich die Tasche auch bequem mittragen, wenn's zu Fuss weitergeht. Volumen: 20 l. PVC-frei. **Made in Germany**

VCS-Preis Fr. 109.- (statt 119.-)

8501.P3 eisblau-grau



Hitpreis

255.-
statt 285.-



Zusätzliche Produkt-Informationen und Angebote finden Sie unter www.vcs-boutique.ch

Tramnetz ist jedenfalls kräftig gewachsen, von 15,8 Kilometer (2006) auf 34 Kilometer (2011).

Dass gerade das im motorisierten Individualverkehr erstickende Genf die Trams wiederentdeckte, ist kein Zufall. Die Stadt steht stark im Banne Frankreichs. Und in keinem anderen Land Europas war und ist die Renaissance der Trams ausgeprägter als in Frankreich. In Nantes erfolgte 1985 landesweit die erste Inbetriebnahme eines neuen Strassenbahnnetzes nach dem Zweiten Weltkrieg, Grenoble folgte 1987 mit einem Vorzeigeprojekt und dem ausschliesslichen Einsatz von kundenfreundlichen Niederflrwagen. Strassburg, Nizza, Bordeaux und sogar Paris bauen seither neue Tramlinien – durchwegs mit grossem Erfolg.

Auch Genf freut sich über einen Zuwachs von Passagieren auf seinen Trams. Die Zahl stieg laut TPG zwischen 2006 und 2011 von 44 587 000 Fahrgästen pro Jahr (122 156/Tag) auf 65 631 000 (179 811). Allerdings wird die Feststimmung der Genfer Verkehrsbetriebe seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke im Dezember durch hitzige Diskussionen getrübt. Seither werden die sechs Äste des Tramnetzes nur noch durch drei Durchmesserlinien bedient – vorher waren es

sieben Linien. Dies verursacht vermehrt ein unangenehmes Umsteigen in den beiden Knoten Plainpalais und Bel-Air. Ausserdem bleiben die Trams häufig im Verkehr stecken.

Späte Aufholjagd in der Schweiz

Generell hat die Schweiz den Ausbau des Tramnetzes in den Städten und Agglomerationen durch Stadtbahnen spät in Angriff genommen. Erst durch den Infrastrukturfonds und den Agglomerationsfonds hat der Bund griffige Instrumente zur finanziellen Unterstützung von Tramprojekten geschaffen. Diese Unterstützung ist nötig, denn der Bau von Trams ist kostspielig. Für das Tram Zürich-West erreichte der Kilometerpreis 42 Millionen Franken, bei der projektierten Tramstrecke von Köniz nach Ostermundigen (Bern) geht man von 37 Millionen Franken pro Kilometer aus, wobei ein kurzer Tramtunnel inbegriffen ist. Die Kosten erhöhen sich auch auf Grund der immer länger werdenden Planungszeiten. Bisher gehen die Fachleute davon aus, dass für die Einführung eines Trams mindestens ein Einzugsgebiet von 200 000 Einwohnern nötig ist. Inzwischen werden allerdings auch günstigere Systeme entwickelt, die in kleineren Me-



Mit dem Tram geht es vorwärts. Gut gelaunter Berner Tramführer.

tropolen schon ab 100 000 Leuten punkto Kilometerkosten gegenüber dem Bus konkurrenzfähig wären.



Bern: Ein erster Ausbau

Seit 12. Dezember 2010 fährt das Tram Bern-West nach Brünnen, Bethlehem und Bümpliz. Zwölf Jahre Planungs- und Bauzeit sowie mehrere Volksabstimmungen waren nötig, bis nach fast vierzig Jahren in Bern erstmals wieder eine Erweiterung des Tramnetzes in Betrieb ging. 152 Millionen Franken wurden in die 6,8 Kilometer lange Neubaustrecke investiert. Bern Mobil steigerte sein Tramnetz um 40 Prozent von 17 auf 24 Kilometer. Die nächsten Ausbaustapen der «Tram Region Bern» beinhalten zwei Projekte: Umstellung der Buslinie 10 von Köniz nach Ostermundigen auf Trambetrieb (2017) sowie die Verlängerung der Tramlinie 9 nach Kleinwabern. Auch ein Tram durch die Länggasse ist in der Pipeline.

Bern Mobil www.bernmobil.ch

Genf: Wieder eine Tramstadt

Die Calvin-Stadt hat ihr Tramnetz in den letzten Jahren sukzessive erweitert. Zuletzt wurde im Dezember 2011 die westliche Verlängerung des Trams um 7 Kilometer bis zum Park & Ride nach Bernex in Betrieb genommen, welche auch Lancy, Onex und Confignon an die Innenstadt anschliesst. 320 Millionen Franken wurden in den Bau dieser Linie gesteckt. Im April 2011 konnte die Verlängerung des Tramastes zum Forschungszentrum Cern gefeiert werden. Weitere Projekte: Im Rahmen des grenzüberschreitenden, vom Bund subventionierten Agglomerationsprojekts soll ab dem Jahr 2016 das Tram Genf mit dem französischen Annemasse verbunden werden. Schon 2015 wird ein Tram nach Saint-Genis angestrebt. Die Verkehrsbetriebe Genf haben 94 Trams im Einsatz, davon 9 moderne Tango-Kompositionen von Stadler sowie 39 Bombardier-Cityrunner. 22 Stadler-Tango-Trams sind bestellt und sollen bis 2013 geliefert werden.

Transports publics genevois TPG www.tpg.ch





In der Stadt Genf hat das Tram in den letzten Jahren eine spektakuläre Wiedergeburt erlebt. Vorbild war Frankreich.

Manche Städte und Regionen haben die Entwicklung indes ganz verschlafen, beispielsweise Basel. Dort ist die grenzüberschreitende Verlängerung des Trams nach Weil am Rhein zwar endlich im Bau und soll Ende 2013 in Betrieb gehen, ansonsten hat sich in den letzten Jahrzehnten praktisch nichts getan. Erst im Februar dieses Jahres haben die Verkehrs- und Baudepartemente beider Basels das Konzept «Tramnetz 2020» mit einer Ausweitung des Netzes um 25 Prozent vorgestellt. Dabei konnte auch der Laie feststellen, dass Basels Innenstadt Entlastungsspannen braucht, weil

in Folge der Taktverdichtung zwischen Barfüsserplatz und Marktplatz ein Tram aufs nächste folgt.

Besonders eklatant ist der Fall Lugano im Kanton Tessin. Schon vor 20 Jahren forderte der VCS, dass Lugano ein Tram brauche und dieses möglichst in die Schmalspurbahn Lugano–Ponte-Tresa integriert werden soll. Was damals von den Behörden als Hirngespinnst abgetan wurde, ist mittlerweile Teil der offiziellen Verkehrspolitik des Luganese und des Kantons Tessin. Das Projekt ist aufgegleist, mit einer Verwirklichung der ersten Etappe ist aber nicht vor 2023 zu rechnen

– zu spät angesichts einer bereits im Verkehrskollaps liegenden Mini-Metropole.

Offene Projekte

Nur skizziert sind Tramprojekte in weiteren Schweizer Städten. In St. Gallen haben die Jusos mit VCS und SP im Jahr 2010 eine Petition «Zukunft dank Tram» gestartet. Darin wird das Projekt eines städtischen Trams lanciert. Die Stadt hat die Petition wohlwollend aufgenommen und will in den nächsten Jahren mit der Eigentrasse der Stadtbusse die Voraussetzungen schaffen, damit man beim nächsten Generationenwechsel der Busse (2020) möglicherweise auf Tram umstellen kann.

In Winterthur wird ebenfalls über die Einführung einer Stadtbahn nachgedacht. Eine Studie ergab, dass die Stadt mit 90 000 Einwohnern zwar an der «unteren Grenze» für die Wiedereinführung einer Strassenbahn beziehungsweise eines Tram-trains liegt, allerdings eine sehr günstige Struktur mit der Konzentration der Bevölkerung in den Tälern auf zwei Hauptachsen aufweist. Schliesslich hat der VCS Aargau die Idee für eine Stadtbahn in Baden lanciert.

Texte: Gerhard Lob, Bilder: Peter Mosimann

Lausanne: Renaissance als «Metro»

Lausanne verfügte über ein 66 Kilometer langes Tramnetz, das auf die Landesausstellung Expo 1964 (!) stillgelegt wurde. Die Stadtbahnen erleben inzwischen als «métro» eine Renaissance. Die M1 ist effektiv eine Stadtbahn, wurde auch zuerst TSOL genannt (Tramway du sud-ouest lausannois). Sie verbindet das Stadtzentrum mit dem westlichen Teil der Stadt und dem Universitätscampus sowie Renens. Drei Haltestellen sind unterirdisch. Als erste vollautomatische Metro der Schweiz wurde die M2 am 27. Oktober 2008 in Betrieb genommen. Diese steile Bahn auf Pneus verbindet Ouchy (373 m) am Seeufer mit Epalinges (711 m) im Norden der Stadt und ist so zur Hauptverkehrsader in der Agglomeration Lausanne geworden. Sie befördert bereits mehr als 20 Millionen



Passagiere pro Jahr. Ab 2017 soll ein Tram als M3 das Zentrum von Lausanne mit dem Vorort Bussigny verbinden. Der Bundesrat hat die Konzession für den Bau der Tramlinie zwischen Lausanne-Flon und Renens-Gare im September 2011 erteilt. Der Anteil des Bundes beträgt 40 Prozent der Projektkosten, ist jedoch auf maximal 74 Millionen Franken beschränkt.

Transport publics de la région lausannoise www.t-l.ch

Lugano: Gewaltige Probleme

Im Dezember 1959 wurde in der grössten Tessiner Stadt das letzte Tram aus dem Verkehr gezogen. Nun soll die Strassenbahn in moderner Form wieder auferstehen, um die gewaltigen Verkehrsprobleme der Stadt wenigstens teilweise zu lösen. Geplant ist in einem ersten Schritt eine vier Kilometer lange Tramlinie vom Zentrum (dem Knoten Piazza Ex-Scuole) zu den Vororten Bioggio und Manno. Kernstück ist ein 2,2 Kilometer langer Tunnel, der den Bahnhof unterquert. Von der unterirdischen Haltestelle sollen Lifte zum Bahnhof nach oben führen. Das aufwändige Projekt mitsamt der «Mini-U-Bahn» ist auf 271 Millionen Franken veranschlagt. Der Baubeginn ist für 2016 geplant, die Inbetriebnahme für 2023. Zu einem späteren Zeitpunkt soll diese West-Ost-Verbindung durch eine Nord-Süd Linie von Cornaredo (im Norden beim Stadion) zu den Einkaufszentren auf der Sciarolo-Ebene im Süden erweitert und ergänzt werden. Diskutiert wird zudem über eine Verlängerung der Schmalspureisenbahn Lugano – Ponte Tresa (FLP) über die Grenze hinaus bis nach Italien.

Projekt Tram Lugano www.lugano.ch/news/rete-tram-del-luganese.html



© zvg

Daten und Tarife

Terminplan 2012 für Inserate und Kleininserate im VCS-Magazin

Auskünfte und Bestellungen

VCS-Magazin/Inserate
Postfach 8676, 3001 Bern
Telefon Kleininserate 058 611 62 59
Telefon Geschäftsinserate 058 611 62 54
Fax 0848 611 612
inserate@verkehrsclub.ch
www.verkehrsclub.ch/inserate

| Ausgabe | Insertionsschluss | Erscheinungsdatum (Postaufgabe) |
|----------------------------|-------------------|------------------------------------|
| 3/2012 Sondernummer Reisen | 16.04.2012 | 14.05.2012 |
| 4/2012 | 29.05.2012 | 25.06.2012 |
| 5/2012 | 13.08.2012 | 10.09.2012 |
| 6/2012 | 29.10.2012 | 26.11.2012 |

Kleininserate

für Angebote von Privatpersonen

Preise (in CHF, inkl. MWST)

Im autofreien, sonnigen Braunau
2½-Zi-Ferienwohnung in 4-Familienhaus
(erstellt 1998) zu verkaufen. Unverbau-
bare Aussicht auf die Glarner Alpen.
Überdachsht. Ausbau, Massivholz-
küche, Cheminéeofen, Gartensitzplatz.
VPF: 245 000.–, Tel. 079 824 04 64

ab
51.–

Für Mitglieder pro Zeile
Für Nichtmitglieder pro Zeile

| deutsche Ausgabe | franz. Ausgabe | Gesamtausgabe | Zusätzl. Online- Schaltung |
|---------------------|-------------------|---------------|----------------------------------|
| 17.– | 5.– | 20.– | 20.–* |
| 22.– | 8.– | 28.– | 20.–* |

Inseratefenster

für Angebote von Firmen,
Organisationen und Vereine

Preise (in CHF, inkl. MWST)

Graubünden – Tolle Ferien in
sanft renovierten, gemütlichen
Bündnerhäusern. Auch für 2–3
Familien oder Gruppe geeignet.
In **Tschiers** beim Nationalpark und
in **Poschiavo**. Tel. 081 250 52 80
Fax 081 252 6859

ab
200.–

Für Mitglieder Standard
Zusatzzeile
Für Nichtmitglieder Standard
Zusatzzeile

| deutsche Ausgabe | franz. Ausgabe | Gesamtausgabe | Zusätzl. Online- Schaltung |
|---------------------|-------------------|---------------|----------------------------------|
| 200.– | 70.– | 250.– | 20.–* |
| 20.– | 7.– | 25.– | |
| 230.– | 90.– | 290.– | 20.–* |
| 23.– | 9.– | 29.– | |

*pro Inserat



Erzielen Sie 3,50 % Zins mit einer Investition in die Energiewende

Die Obligationenanleihe des Schweizer Solarstromproduzenten Edisun Power Europe AG mit einer Laufzeit von sechs Jahren und einer Verzinsung von 3,50 % ist eine interessante und nachhaltige Investitionsmöglichkeit. Mit der Zeichnung der Anleihe (Zeichnungsfrist 31.5.12) leisten Sie einen wertvollen Beitrag zur Energiewende.

Weitere Informationen unter:
www.edisunpower.com
Telefon +41 (0)44 266 61 20
info@edisunpower.com



Auf dem Zürcher Paradeplatz herrschte schon 1938 ein reger Trambetrieb. Die Fahrzeuge waren unter der Bezeichnung «Städtische Strassenbahn» unterwegs.

Bewegtes Auf und Ab

Das Tram gehörte einst ins Bild von vielen Schweizer Städten. Es verkehrte auch in kleinen und mittleren Zentren. Zudem gab es zahlreiche «Überlandtrams».

Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf: Einzig die fünf grössten Schweizer Städte besitzen heute noch Tramnetze, wobei Lausanne mit seinen beiden «métros», die durchgehend auf einem eigenen Trasse abseits der Strasse verkehren, ein Spezialfall ist. Eine letzte Linie dem See entlang ist ausserdem in Neuenburg noch vorhanden. Bis in die 1950er-Jahre war die Strassenbahn in zahlreichen weiteren Städten heimisch.

Damals verkehrten in mittleren Städten wie La Chaux-de-Fonds, Freiburg, Biel, Luzern, Lugano, Winterthur und St. Gallen Strassenbahnen. Sogar in den relativ kleinen touristischen Orten St. Moritz und Locarno leisteten sie gute Dienste. In Spiez verband eine kurze Linie den Bahnhof mit der Schiffflände.

Ein Kind der Industrialisierung
Das Aufkommen des «Tramways» ist eng

mit der Industrialisierung verknüpft. In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wuchsen die meisten Städte über ihre klassischen Grenzen hinaus. Es wurden ausserhalb der Stadtmauern neue Quartiere gebaut, die Bevölkerungszahl nahm stark zu. Gleichzeitig entstand parallel zur Fabrikarbeit das Phänomen der «Pendler». Grosse Massen von Arbeitern und Arbeiterinnen strömten jeden Tag von ihren Wohngebieten in die Fabriken.

Das grosse Tramsterben setzte in den 1950er-Jahren ein. Der öffentliche Verkehr kam unter die Räder.

Das Tram war zusammen mit dem Fahrrad ein ideales und effizientes Verkehrsmittel, um die wachsenden Distanzen innerhalb der grösser werdenden Städte zurückzulegen.

Am Anfang zogen oft noch Pferde die auf Schienen verkehrenden kutschenartigen Wagen, manchmal kamen während einer Übergangszeit auch Dampftrams zum Einsatz, bis sich schliesslich die Elektrizität durchsetzte. Als erste Schweizer Stadt nahm Genf 1862 eine Pferdestrassenbahn in Betrieb. Zürich folgte erst zwanzig Jahre später, wobei die drei ersten 8,6 Kilometer messenden, normalspurigen Linien drei Vorortsgemeinden mit dem Hauptbahnhof und dem Paradeplatz verbanden, die längst eingemeindet sind: Enge, Riesbach und Aussersihl. Mit dem Start der «Elektrischen Strassenbahn Zürich» wechselte die Limmatstadt auf die Meterspur, die sich in den Schweizer Städten für die meisten Tramlinien durchsetzte. Sie hat

den Vorteil, dass sie engere Kurvenradien zulässt als die Normalspur.

Elektroantrieb setzt sich durch

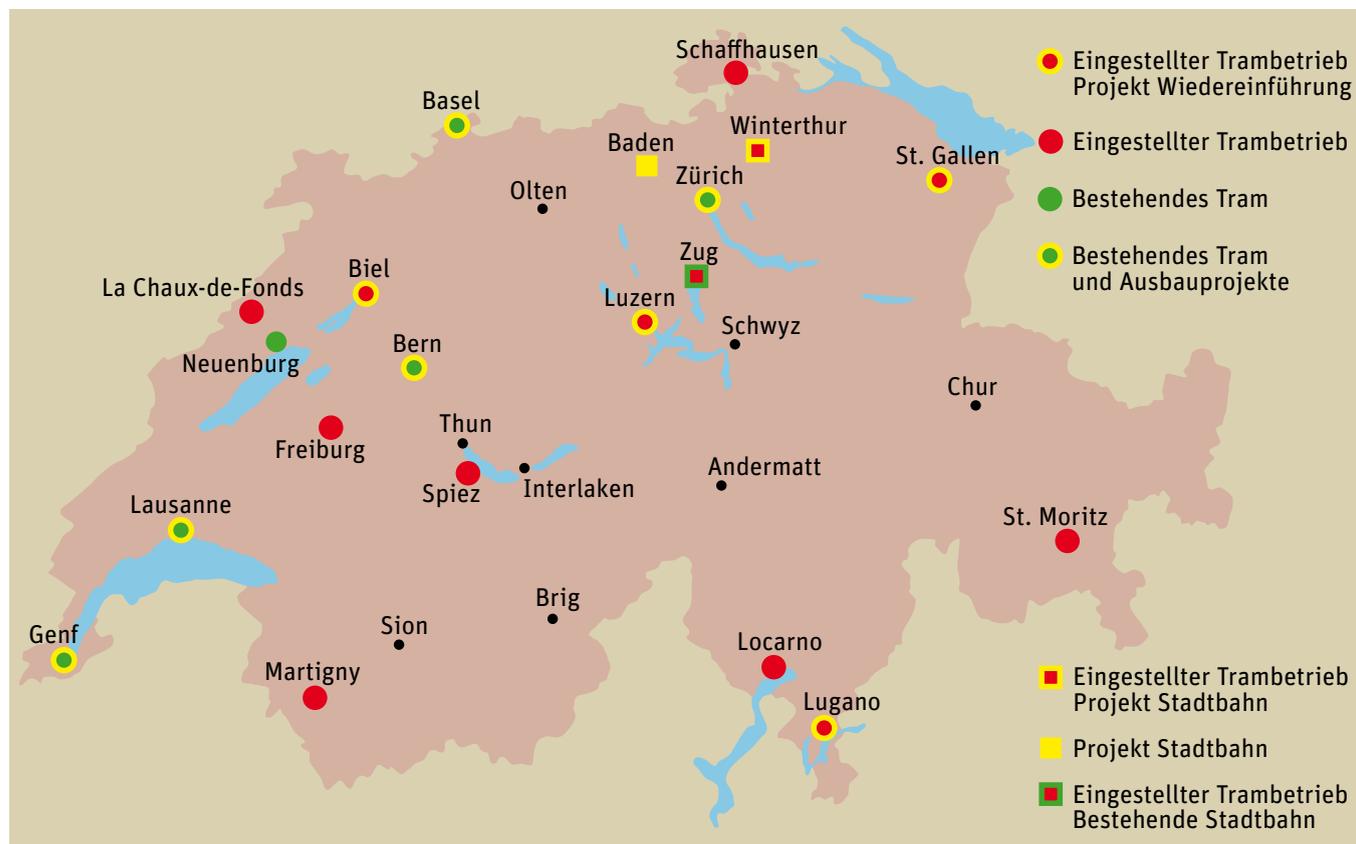
In Bern nahm die «Tramwaygesellschaft» ihren Betrieb 1890 auf: mit einem originellen Druckluftantrieb, wobei die Druckluft im Wasserkraftwerk Matte erzeugt und dann per Rohrleitung zum Tramdepot neben dem Bärengraben geleitet wurde. Um die Jahrhundertwende waren die meisten Linien elektrifiziert. Es gab noch kaum Autoverkehr, die Trams hatten Erfolg, die Städte und die teils privaten Gesellschaften bauten ihre Netze zügig aus. Die Schweizer Städte entwickelten sich zu Tramstädten. Genf besass um 1925 das längste Tramnetz von Europa (130 km). Die Grenzstadt Basel verbanden bereits vor dem Ersten Weltkrieg zwei internationale Linien mit den noch deutschen Vororten St. Ludwig (St-Louis) und Hüningen. 1919 erreichte die Strassenbahn auch den Bahnhof von Lör-

rach. Diese sogenannten «Ausländerstrecken» fielen später dem «Autowahn» zum Opfer. Das Basler Tramnetz erreichte im Jahr 1934 seine grösste Ausdehnung, als es insgesamt 72 Kilometer mass. Auch in kleineren Zentren existierten beachtliche Netze. In Luzern mass das Netz gut elf, in St. Gallen zwölf, in Biel acht Kilometer.

Der Kampf gegen das Tram

Es folgte der Abbau. Mehrere Städte stellten einzelne Linien schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf Busbetrieb um, den sie als flexibler und billiger einstufte. Das grosse Tramsterben setzte aber erst in den 1950er-Jahren ein. Mit dem Wirtschaftwunder konnten sich immer mehr Leute ein eigenes Auto leisten. Der öffentliche Verkehr kam unter die Räder der Autoeuphorie, allen voran das Tram, das als veraltet galt und als «Verkehrshindernis» verschrien war, weil es den Platz mit dem Individualverkehr teilte. Es hatte nicht nur bei den Automobilisten, son-

In der Schweiz gab es einst auch in vielen mittleren Städten Trambetriebe. Einige, die sie abschafften, denken jetzt an die Wiedereinführung von Tramlinien. In Lugano ist der Beschluss dazu schon gefasst.



Der Widerstand gegen das Tram ist nicht verschwunden. In Bern droht der nächste Ausbau zur Zitterpartie zu werden.

dern auch bei den Verkehrsexperten und vielen Stadtbehörden einen schlechten Ruf, die oft kaum noch in die Modernisierung der Netze und des Rollmaterials investierten. So kam es erst recht ins Hintertreffen: Es setzte eine eigentliche Abwärtsspirale ein.

Wenn die Städte das Tram fördern wollten, mussten sie mit dem erbitterten Widerstand der Automobilverbände ACS und TCS rechnen, die eine eigentliche Antitramideologie vertraten. So ergriffen sie 1955 in Basel das Referendum gegen einen Kredit für neue Tramwagen. Sie wollten das Tram ganz aus den Strassen verbannen und sie für den Autoverkehr reservieren. Nach einem heftig geführten Abstimmungskampf nahmen die Stimmbürger den Kredit dennoch an. Das Basler Tram konnte so dem Schicksal vieler anderer Betriebe und Linien entgehen, die aufgehoben wurden. Weniger Glück hatte Genf, das konsequent in eine Autostadt umgebaut wurde. 1969 waren vom einst stolzen Schienennetz gerade noch neun Kilo-

meter übriggeblieben. Weil die Stadt im Autoverkehr erstickte, entschloss sie sich vor gut 20 Jahren dazu, für teures Geld ein neues Strassenbahnnetz aufzubauen. Genf ist ein besonders krasses Beispiel für das bewegte Auf und Ab, das die Geschichte des Trams begleitet. Heute gilt es wieder als unentbehrliches und modernes Verkehrsmittel, das die Lebensqualität fördert. Das Hauptproblem ist inzwischen der Privatverkehr. Dennoch ist der Widerstand gegen das Tram nicht verschwunden. Im Kanton Bern akzeptierten die Stimmenden die Umstellung zweier städtischer Buslinien auf Trambetrieb erst im zweiten Anlauf. Auch der nächste Ausbauschnitt droht zu einer Zitterpartie zu werden.

Mit dem Tram über Land

Strassenbahnen verkehrten nicht nur innerhalb der Städte. Man sah sie oft auf Überlandstrecken, wo sie den Personentransport auch auf längeren Distanzen übernahmen. So gab es am Genfersee mehrere Tramstrecken, die heute meist

von Bussen bedient werden. Die längste Tramstrecke existierte zwischen Vevey und Villeneuve. Auch am rechten Thunerseeufer verkehrte ab 1913 eine Strassenbahn durchgehend von Thun bis Interlaken und bis 1952 noch bis zur Beatenbucht. Eine andere Strassenbahn verband Altdorf mit Flüelen. Der Strassenverkehr machte diesen «Überlandtrams» allerdings noch viel systematischer den Garaus als jenen innerhalb der Städte.

Ein Spezialfall sind die meist kurzen Linien, die einst als Zubringer zu Hotels und Kurorten gebaut wurden. Auch von ihnen haben nur wenige überlebt. Immerhin verkehrt oberhalb von Zermatt seit dem Jahr 2000 wieder das rekonstruierte Riffelalptram auf einer 600 Meter langen Strecke zwischen dem Hotel und der Bahnstation Riffelalp. Dieses höchstgelegene Tram Europas war 1961 nach dem Hotelbrand stillgelegt und später abgebrochen worden. Nur die zwei Triebwagen überlebten. Sie wurden restauriert und stehen heute wieder in Betrieb: eine Renaissance im Kleinen. Peter Krebs

© Bernmobil



So sah der Bahnhof-Vorplatz in Bern ums Jahr 1925 aus, als sich der Bahnhof direkt neben der Heiliggeistkirche befand.



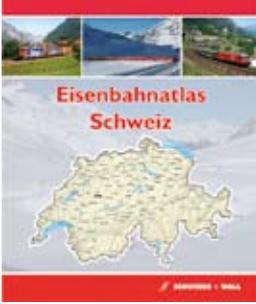
Gartenmöbel
aus Schweizer Lärchenholz

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

Ihr Nachschlagewerk für Streckenkenntnis, Trassentopographie, Eisenbahnunternehmen und Betriebsstellen.

Die starke Orientierungshilfe unterwegs vor Ort und daheim im Stübli...

Schieneinfrastruktur zwischen Buchdeckeln

Das Schienennetz der Schweiz in einer aktualisierten Neuauflage als Orientierungshilfe für Bahnprofis, Bahnberater, Bahnfahrer, Bahnfans und Bahnfotografen:

- Massstab 1:150.000 - SBB-Netz und Privatbahnen
- Detailkarten 1:50.000 und 1:100.000 Grossstädte, Knoten und Sonderkarten
- Auflistung der Eisenbahnunternehmen
- Ortsverzeichnis, Tunnelverzeichnis
- Legende deutsch, französisch, italienisch und englisch
- ISBN 978-3-89494-130-7

...jetzt wieder an Lager ...

... überall, wo's Bücher gibt ...

Ihre Bibliothek für die Eisenbahninfrastruktur



SCHWEERS + WALL
www.eisenbahnatlas.ch

Verlag Schweers + Wall GmbH Fax +49 221-290 27 73
Eupener Str. 150, D-50933 Köln mail@schweers-wall.de

**...jetzt komplett...
...unsere phantastischen vier...**



Zweiräder auf Schienen: praktische Infos.

In der Faltkarte fürs Portemonnaie finden Sie nützliche Hinweise für die vielseitigen Kombinationsmöglichkeiten von Velo und Zug – im Alltag und in der Freizeit. sbb.ch/velo

Falls die Faltkarte «Velo und Zug.» fehlt, erhalten Sie sie an Ihrem Bahnhof oder unter sbb.ch/velo.





Rechtsschutz geniessen plus...

... **Gerechtigkeit erfahren.** Mit der Privat- und der Verkehrs-Rechtsschutzversicherung des VCS bleiben Sie bei Rechtsstreitigkeiten gelassen.

Sie erhalten professionelle juristische Beratung und werden falls nötig von einem Anwalt vertreten.

Bestellungen und weitere Informationen: per Tel. 0848 611 611 (Normaltarif) oder www.vcs-versicherung.ch.

Verkehrs-Club
der Schweiz



Für Mensch und Umwelt

Fahr die Hälfte

Wer in einer Genossenschaftssiedlung in der Stadt Zürich wohnt, verbraucht für die Mobilität nur rund halb so viel Energie wie im Schweizer Mittel. Das Potenzial zum Verkehrsparen ist gross.

Die Bewohner von Wohnbau-genossenschaften verhalten sich bezüglich Mobilität ökologischer als der Durchschnitt in der Stadt. Dies geht aus der Studie «Verkehrsparen in Siedlung und Quartier» hervor. Sie wurde 2011 von Fussverkehr Schweiz, dem Club der Autofreien CAS und der Hochschule Rapperswil erarbeitet und unter anderem vom VCS mit unterstützt. Die Studie zeigt, dass es bereits heute möglich ist, die tägliche Mobilität mit weit weniger Energieverbrauch als üblich zu befriedigen. Sie zeigt ausserdem mögliche Verbesserungen auf.

Die Untersuchung erfasste sieben Siedlungen des gemeinnützigen Wohnungsbaus in Zürich mit insgesamt 2400 Wohnungen. Die Studienverfasser führten Gespräche mit den Verwaltungen und befragten die Bewohner. So kamen sie zu den Angaben zum Mobilitätsverhalten und dem daraus abgeleiteten Energieverbrauch von 582

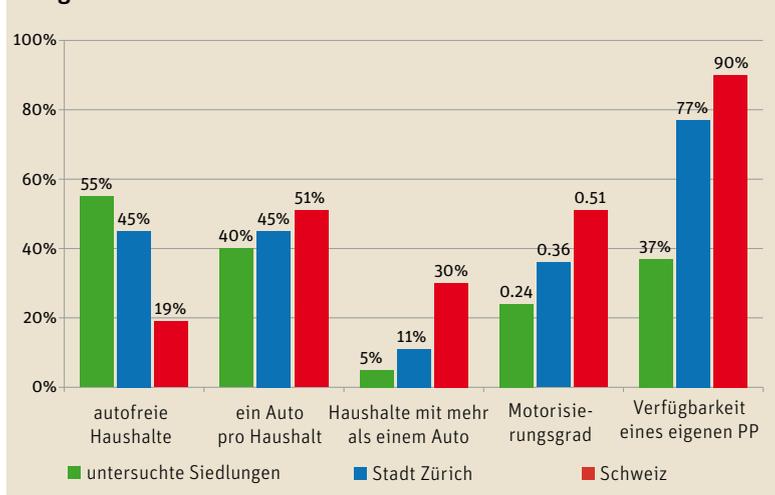
Haushalten mit insgesamt 1224 Personen.

Weniger Autos, mehr GA

Die Verfügbarkeit von Autos und anderen Verkehrsmitteln wie auch der Besitz von Abonnementen des öffentlichen Verkehrs prägen das Verkehrsverhalten massgeblich. Der Motorisierungsgrad (Autos pro Person) liegt in den untersuchten Siedlungen deutlich tiefer als im städtischen Durchschnitt (bei 0.24 gegenüber 0.36 in der Stadt). Noch grösser ist die Differenz zum schweizerischen Mittel. Umgekehrt ist das Carsharing stärker verbreitet und die Verfügbarkeit von Velos ist etwas höher. Überdurchschnittlich viele Bewohner besitzen ausserdem ein Generalabonnement (20% gegenüber 13% in der Stadt Zürich und 7% schweizweit).

Der Bewohnerinnen der untersuchten Siedlungen benutzen das Auto denn auch weniger oft als der städtische Durchschnitt.

Vergleich des Autobesitzes



Die mittlere PW-Fahrleistung in den sieben Genossenschaftssiedlungen liegt pro Haushalt und Jahr bei 2452 Kilometern: nur knapp 40 Prozent des Schweizer Mittels von 6416 km. Umgekehrt wird davon ausgegangen, dass die Siedlungsbewohner wesentlich grössere Distanzen mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Der aus diesen Fahrleistungen abgeleitete Energiekonsum zeigt, dass die Bewohner von Wohnsiedlungen nur gut halb so viel Mobilitätsenergie verbrauchen wie der gesamtschweizerische Durchschnitt.

Verbesserungsvorschläge

Aus den Gesprächen und Befragungen resultierten Vorschläge für Massnahmen, die das «Verkehrsparen» noch unterstützen können. Sie lassen sich auf andere Siedlungen übertragen:

- Reduktion der Parkplatzzahl
- Standplatz für Carsharing
- Konzentration der Parkplätze in der Einstellhalle

- Umgestaltung des Strassenraums
- mehr, sichere und leicht zugängliche Veloabstellplätze
- bessere Fuss- und Velowege
- zusätzliche oder grössere Begegnungszonen
- verbesserte Information.

Diese Vorschläge werden nun in einer zweiten Phase von den Genossenschaften geprüft und auch an einzelnen Bewohneranlässen thematisiert. Eine aktivere Rolle erwarten die Befragten von der Stadt Zürich. Interesse besteht zum Beispiel an einem Beratungsangebot zum Thema Mobilität und Wohnen oder beim Entwickeln neuer Lösungen für Veloabstellplätze im Strassenraum. Der VCS, Fussverkehr Schweiz und der CAS führen das Projekt weiter. Dabei sollen die Erkenntnisse so aufbereitet werden, dass sie auf die ganze Schweiz übertragbar sind.

Com/pk

Weitere Informationen

www.verkehrclub.ch/verkehrsparen

Was ist Verkehrsparen?

Im Rahmen des Vorhabens «Nachhaltige Stadt Zürich – auf dem Weg zur 2000-Watt-Gesellschaft» will die Limmatstadt verstärkt im Bereich der wohnungsbezogenen Mobilität aktiv werden. Dazu fehlen allerdings Kenntnisse über Zusammenhänge zwischen Mobilitätsverhalten und Lage der Wohnung, die Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie das Nahversorgungsangebot. Um diese Lücken zu schliessen, wurde in der abgeschlossenen ersten Phase des Projekts «Verkehrsparen in Siedlung und Quartier» die Mobilität von sieben Genossenschafts-Siedlungen in Zürich untersucht. In der Stadt Zürich liegt autofreies Wohnen im Trend; die Anzahl der Autos nimmt trotz steigender Wohnbevölkerung ab. So stieg im Quartier Sihlfeld die Anzahl autofreier Haushalte zwischen 1998 und 2008 von rund 55 auf 63 Prozent.



Philipp Hadorn ist Nationalrat der SP, Sekretär der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV, Dossierverantwortlicher Cargo

Kommentar

SBB Cargo will vollendete Tatsachen schaffen

Das Schweizer Volk will die Güter auf der Bahn. Das hat es oft klar gesagt, am deutlichsten mit der Annahme der Alpeninitiative 1994. Rechtlich ist damit zwar nur der Transitverkehr zur Verlagerung gezwungen, aber politisch ist der Inlandverkehr mitgemeint. Um dies besser zu klären, muss der Bundesrat (wohl noch dieses Jahr) einen Bericht zum Inlandgüterverkehr vorlegen; die Verkehrskommission des Ständerats hat ihn dazu mit einer Motion verpflichtet. Der Bundesrat soll aufzeigen, «wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden kann». Dabei sei «den besonderen Bedürfnissen des Schienengüterverkehrs in der Fläche Rechnung zu tragen».

Die politischen Grundlagen des Inlandgüterverkehrs werden also in den kommenden Monaten und Jahren neu definiert. Das hält SBB Cargo nicht davon ab, genau jetzt beim Wagenladungsverkehr in der Fläche einen radikalen Schnitt zu planen. SBB Cargo überprüft 155 Zustellpunkte, die nur wenig Verkehr haben. Sie alle sind von der Schliessung bedroht. Auch wenn es sich gemäss Angaben der SBB dabei um bloss vier Prozent des Verkehrs handelt, werden Zehntausende von Lastwagenfahrten nötig sein, um die Transporte auszuführen.

Damit wird Verkehr verlagert, aber nicht von der Strasse auf die Schiene, sondern umgekehrt – verursacht durch die staatseigene Güterbahn. Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV hat von SBB Cargo gefordert, dass sie dieses Projekt sistiert, bis die politischen Rahmenbedingungen geklärt sind, doch SBB Cargo zeigt sich bisher stur. Sie hat sich intern zum Ziel gesetzt, bis 2015 im Inlandgüterverkehr Gewinne zu schreiben – obwohl sie keine entsprechende Vorgabe des Bundesrats hat.

Das ist inakzeptabel. Der SEV stellt sich als Gewerkschaft, im Interesse des betroffenen Personals, aber auch als Akteur der schweizerischen Verkehrspolitik gegen diesen ökologischen Unsinn, der von einer scheinbaren ökonomischen Logik getrieben wird, die gar nicht gefordert ist. Die Feinverteilung von Gütern auf der Schiene ist ein Bestandteil des Service public und als solcher nicht der Rentabilität, sondern dem Gemeinwohl verpflichtet. Diese Grundhaltung steht hinter der Motion der ständerätlichen Verkehrskommission. Sie muss die Haltung des Bundesrats steuern, und sie darf nicht vom Unternehmen durch voreilige vollendete Tatsachen unterlaufen werden.

Presseschau • Presseschau • Presseschau • Presseschau • Presseschau • Presseschau • Pres



Kampagne gegen Unfälle

Fast jeder vierte Getötete im Strassenverkehr war zu Fuss unterwegs. Und die Zahl der Unfälle steigt wieder. Insgesamt wurden 2010 706 Fussgänger schwer verletzt. Das soll sich laut Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) ändern. Der Kopffüssler gilt als Protagonist der neuen Aktion «Sicher zu Fuss». Mit der neuen Kampagne appelliert der VCS an die Verkehrsteilnehmer. Grünen-Nationalrätin und VCS-Zentralpräsidentin Franziska Teuscher: «Dort, wo viele Passanten unterwegs sind, muss generell Tempo 30 eingeführt werden.» Zusätzlich seien bauliche Massnahmen notwendig wie Verkehrsverengungen. Bis es so

weit ist, setzt der VCS auf die alte Formel «Luege, lose, laufe».



Kapazitäten statt Hochgeschwindigkeit

Der VCS will mit seiner öV-Initiative dem öffentlichen Verkehr mehr Geld zukommen lassen. Am Freitag haben die Verantwortlichen erklärt, was mit den angestrebten Mehreinnahmen geschehen soll. An der Jahresmedienkonferenz zählte VCS-Zentralpräsidentin Franziska Teuscher 14 Thesen auf, wie der öffentliche Verkehr in die richtigen Bahnen gelenkt werden soll. Wichtigste Erkenntnis: In der Schweiz leben über 70 Prozent der Einwohner in Agglomerationen und Städten, hier soll der öV weiterhin stark gefördert werden.

Der VCS will Geld primär für höhere Kapazitäten und nicht für den Bau neuer Hochgeschwindigkeitsstrecken ausgeben.



Immer mehr zahlen

In den kommenden sechs Jahren drohen die Bahnpreise um 27 Prozent zu steigen. Zum Weinen findet dies der VCS Verkehrs-Club der Schweiz. Er verteilte am Montagmorgen an neunzehn Bahnhöfen im ganzen Land Taschentuch-Päckchen an die Pendlerinnen und Pendler – im Wallis in Visp, Sitten und Martinach. (...) 27 Prozent mehr, das ist für den VCS Verkehrs-Club der Schweiz zu viel. Eine derartige Erhöhung der Preise werde viele Bahnreisende vergraulen.

Dies sei weder im Interesse der Bahnunternehmen noch im Sinne des Klimaschutzes.



So gefährlich wie 0,8 Promille

Das Handy ist laut einer noch unveröffentlichten Studie des Bundesamtes für Strassen (ASTra) der mit Abstand wichtigste Ablenkungsfaktor beim Autofahren. (...) Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) will deshalb Telefonieren beim Fahren ganz verbieten, die erlaubte Freisprechbenutzung inklusive. VCS-Sprecher Gerhard Tubandt sagt: «Es ist inkonsequent, Telefonieren per Freisprechset zu erlauben, es aber ohne das Set zu untersagen. Beides lenkt den Fahrer ab.»



Franziska Teuscher,
Zentralpräsidentin VCS

Zweitwohnungsinitiative Die Chance nutzen

Nach der Annahme der vom VCS unterstützten Zweitwohnungsinitiative von Franz Weber waren aus den Tourismusregionen harte Vorwürfe an die Adresse der «Flachländer» zu hören. Sie hätten die Berggebiete überstimmt und würden ihnen vorschreiben, wie sie sich entwickeln sollen. Ich bin überzeugt, dass der Ausgang der Abstimmung nicht das Ende des Tourismus in den Bergen bedeutet. Im Gegenteil.

Der ausufernde Zweitwohnungsbau kann nicht wie bisher weitergeführt werden. Das hat eine Mehrheit der Stimmbürgerinnen und Stimmbürger erkannt. Sogar in Tourismusorten wie zum Beispiel Kandersteg gab es zustimmende Mehrheiten. Mit dem grenzenlosen Bau von Ferienwohnungen verbauen wir die schönsten Landschaften. Das ist schade, denn sie sind das wirkliche Kapital unserer Bergregionen. Bis anhin haben wir sie viel zu leichtsinnig verschwendet. Die weitläufigen Chaletsiedlungen haben eine weitere negative Auswirkung. Sie sind auf den Privatverkehr ausgerichtet. Auch deshalb kennen viele Ferienorte riesige Verkehrsprobleme. Staus und schlechte Luft sind die Folgen. Darunter leidet die Erholungsqualität in den Destinationen

ebenso wie in den Orten entlang der Zufahrtsrouten.

Die Beschränkung des Zweitwohnungsbaus bietet eine grosse Chance auf eine andere Entwicklung. Sie kann dazu führen, dass das vorhandene Angebot an Betten besser ausgenutzt wird. Sie unterstützt ein qualitatives statt ein quantitatives Wachstum. Ich hoffe, die Tourismusorte nutzen diese Chance. Sie sollten wieder die Erholung ihrer Gäste, die Ruhe, die schönen Landschaften in den Mittelpunkt stellen. Dazu gehören entsprechende Mobilitätslösungen. Statt ausgebauter Zufahrtstrassen und neuer Parkhäuser braucht es mehr autofreie Ferienorte, die mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sind. Die dazu nötigen Investitionen schaffen ebenfalls Arbeitsplätze.

Die Berggebiete sind nicht die einzigen, die ihre Raumordnung ändern müssen oder dürfen. In der Revision des Raumplanungsgesetzes verlangt das Parlament, dass die Gemeinden ihre zu grossen Bauzonen endlich verkleinern. Auch das bietet die Chance für einen haushälterischen Umgang mit dem Boden, für ein qualitatives Wachstum nach innen statt nach aussen.



Tour de Suisse. Das waren noch Zeiten, als der Tross der Tour de Suisse vor Bahnübergängen aufgehalten wurde, um einen Zug durchfahren zu lassen. Die Szene wurde am 1. Juli 1950 auf der 8. Etappe bei Walenstadt aufgenommen. Die Strasse ist jetzt breiter, der Bahnübergang entfernt. Und eine parallele Autobahn gibt es auch. Aber keine so schönen Polizisten mit Pfeife mehr.

Die Bahn kann im transalpinen Güterverkehr konkurrenzfähig sein, ist Hupac-Direktor Bernhard Kunz überzeugt. Dazu brauche es aber weitere Investitionen in die Zufahrten zum Gotthard-Basistunnel. Insbesondere auch in die Luino-Linie entlang dem Lago Maggiore.

Bernhard Kunz

«Die Preisgabe der Luino-Linie wäre ein kapitaler Fehler»

VCS-Magazin: Sie bezeichneten die Schweizer Verlagerungspolitik durch die Alpen kürzlich als positiv. Wie kommen Sie zu dieser Einschätzung?

Bernhard Kunz: Der kombinierte Güterverkehr auf der Bahn hat zwischen 2000 und 2010 um 65 Prozent zugenommen, also stärker als der Strassenverkehr, der «nur» um 61 Prozent wuchs, obschon in dieser Zeit die Gewichtslimite auf der Strasse von 28 auf 40 Tonnen angehoben wurde. Zu berücksichtigen ist, dass wir auf einer über 100 Jahre alten Infrastruktur über die Bergstrecke fahren. Unter diesen Voraussetzungen ist es für die Verlagerungspolitik ein Erfolg, da müssen wir realistisch sein.

Politisch ist das Ziel aber höher gesteckt. Das Zwischenziel von höchstens noch einer Million Lastwagen über die Schweizer Alpenpässe wurde verpasst.

Da muss man sich fragen, wie realistisch dieses Ziel mit den bestehenden Infrastrukturen war. Heute stellen die Sattelaufleger das grösste Potenzial zur Verlagerung dar. Wegen des fehlenden 4-Meter-Korridors können wir sie aber via Gotthard gar nicht befördern.

Sie machen sich auch im Rahmen der Bahnfinanzierungsvorlage Fabi für den durchgehenden 4-Meter-Korridor auf der Gotthard-Achse stark. Warum ist er für den Bahngüterverkehr so zentral?

Der Strassengüterverkehr ist in einer rasanten Entwicklung. Er passt sich schnell den Marktanforderungen an und wird immer leistungsfähiger. Man spricht schon von den Gigalinern. Damit die Bahn durch die Alpen überhaupt konkurrenzfähig ist, muss sie ihrerseits die Produktivität verbessern. Sie

muss aber auch den Trend zu hohen Sattelauflegern aufgreifen. Diese Fahrzeuge haben heute alle eine Eckhöhe von vier Metern. Wenn wir sie auf die Bahn bringen wollen, müssen wir grenzüberschreitend bis in die Terminals in Italien diese Eckhöhe anbieten können.

Geht es nur um diese Eckhöhe?

Wir müssen auch mit längeren und schweren Zügen fahren können. In Holland, Belgien und Deutschland erreichen wir Zuglängen von 700 bis 750 Metern und Zuglasten von bis zu 2000 Tonnen. Das Ziel muss sein, diese Parameter inklusive der Eckhöhe von vier Metern auf dem ganzen Frachtkorridor von Rotterdam bis Genua zu erreichen. Nur so lässt sich das enorme Potenzial der Schiene ausschöpfen. Der Basistunnel durch den Gotthard wird zum Herzstück einer solchen Flachbahn, aber einzelne Zulauflinien entsprechen noch nicht diesem Standard.

Diese Linien auszubauen kostet viel Geld. Der Huckepack-Korridor durch die Schweiz kommt inklusive Bözberg auf rund eine Milliarde Franken zu stehen.

In der vor mehr als 20 Jahren veröffentlichten und vom Volk genehmigten Neat-Botschaft war die Gotthard-Achse als moderne Flachbahn für den Güterverkehr vorgesehen. Jetzt fehlt plötzlich das Geld für die letzten Kilometer. Das ist auch demokratiepolitisch fragwürdig. Aber wir haben Verständnis für die Finanzprobleme. Deshalb machen wir einen Vorschlag, wie man mit möglichst wenig Geld über die Runden kommt.

Wie sieht der aus?

Wir schlagen vor, die bestehenden Infra-

strukturen kurzfristig besser zu nutzen, anstatt auf einen Ausbau im grossen Stil zu warten. Das gilt vor allem für die Abnahme des Verkehrs im Süden. Wenn wir dort jetzt nichts tun, vergehen zwischen der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und der vorgesehenen Ostumfahrung der überlasteten Region Mailand 20 Jahre. Wir schlagen vor, die Linie ab Bellinzona via Luino aufzuwerten und sie für die vier Meter Eckhöhe und längere Züge auszubauen.

Ist das nicht sowieso vorgesehen?

Im Rahmen der «Piattaforma Luino» waren Ausbauarbeiten vorgesehen. Davon hört man jetzt nichts mehr. Das «Comité mixte», das Koordinationsorgan zwischen der Schweiz und Italien, hat vereinbart, alles auf die Linie Chiasso–Mailand zu konzentrieren. Das hat uns alarmiert. Wenn die Strecke via Luino aufgegeben wird, haben wir ein grosses Problem. Sie übernimmt heute achtzig Prozent des kombinierten Verkehrs via Gotthard und bedient die wichtigen Terminals von Novara und Busto Arsizio direkt. Andererseits wäre ihr Ausbau eine grosse Chance. Sie ist die einzige echte Flachbahn südlich des Gotthards. Via Chiasso bleibt eine Steigung von 21 Promille, sodass wir immer noch mit zwei Lokomotiven fahren müssen.

Kann man sagen, dass ohne die Luino-Linie die Wirkung der Neat mit dem Basistunnel durch den Gotthard auf lange Zeit stark reduziert bleibt?

Die Produktivität der Schiene liesse sich jedenfalls nicht in ausreichendem Umfang erhöhen, sodass die Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Strasse leiden würde. So könnten



Bernhard Kunz und die Hupac AG

Der Zürcher Bernhard Kunz (54) ist seit 2003 Direktor der Hupac AG. Er stieg 1988 als Produktionsleiter bei der Firma mit Sitz in Chiasso ein. Das 1967 gegründete Unternehmen gilt als Pionier des kombinierten Verkehrs Schiene-Strasse. Es ist führend im Kombiverkehr durch die Schweiz und gehört zu den Marktleadern in Europa. Die Hupac AG setzt sich dafür ein, dass mehr Güter auf der Schiene anstatt auf der Strasse befördert werden. Hupac organisiert täglich 100 Züge zwischen den grossen europäischen Wirtschaftsräumen. Die Hupac Gruppe beschäftigt rund 400 Mitarbeiter. Das Aktienkapital wird zu 72 Prozent von Logistik- und Transportunternehmen und zu 28 Prozent von Bahnen gehalten.

wir die Verlagerung nicht im gewünschten Mass vorantreiben.

Und wie viel würde der Ausbau kosten?

Die italienische Seite hat einmal von 200 bis 300 Millionen Franken gesprochen. Wenn man damit zwanzig Jahre überbrücken und ein marktfähiges Angebot machen kann, lohnt sich das.

Braucht es denn auf der Chiasso-Linie keinen Ausbau?

Doch, der ist parallel dazu auch nötig. Aber um diese Strecke voll ausnützen zu können, müssen wir bis zur Eröffnung der Umfahrung von Mailand warten, die schätzungsweise bis 2035 geplant ist. Die Chiasso-Linie wird in Zukunft wichtiger sein. Die Luino-Linie ist aber dringender. Es wäre ein kapitaler verkehrspolitischer Fehler, sie in dieser langen Übergangszeit zu vernachlässigen.

Damit Ihr Vorschlag eine Chance hat, müssen Sie auch die Italiener überzeugen.

Wir versuchen, die italienischen Regionen mit ins Boot zu holen. Ein leistungsfähiger Frachtkorridor ist auch ein Pluspunkt für die Exportindustrie Italiens. In Novara und Busto ist die Logistik ein wichtiger Faktor und schafft viele Arbeitsplätze.

Die Zeit eilt. Der Gotthard-Basistunnel wird in rund fünf Jahren eröffnet.

Ja, das ist so. Deshalb sind wir mit Volldampf daran, die Verkehrsminister der Lombardei und des Piemonts auf die Bedeutung dieser Frage aufmerksam zu machen. Das ist nicht nur ein Schweizer Anliegen, sondern ein europäisches. In Italien gibt es allerdings keine so dezidierte Bahngüterverkehrspolitik wie in der Schweiz.

Lässt sich das Verlagerungsziel von maximal 650 000 Lastwagen mit den von Ihnen vorgeschlagenen Ausbauten denn erreichen?

Rein von den Kapazitäten her könnte die Bahn den zusätzlichen Verkehr abdecken, wenn auch die Terminals ausgebaut werden. Die Frage ist allerdings, wie konkurrenzfähig wir mit dem System Schiene sein werden. Da haben wir noch einige Probleme zu lösen.

Welche denn?

Wir sind mit einer Kostenexplosion im Wagenunterhalt konfrontiert. Nach dem Unfall und der Explosion eines Güterzugs in Viareggio wurden die Sicherheitsbestimmungen europaweit enorm verschärft. Aber wir haben auch grosse Potenziale, um die Kosten zu reduzieren. Wenn zum Beispiel auf einem Frachtkorridor nur noch ein Zugsicherungssystem gelten würde, könnten wir die Umläufe verbessern und bei den Lokomotiven sparen. Davon sind wir weit entfernt. Deutschland weigert sich, das ETCS-System einzuführen.

Die mangelnde Interoperabilität ist ein altes Problem. Hier müssten die Bahnen endlich ihre Hausaufgaben machen.

Genau. Wenn es die Bahn nicht schafft, mit der Strasse konkurrenzfähig zu werden, bleibt auch das Schweizer Verlagerungsziel eine Illusion, das muss ich ganz klar sagen.

Ein wichtiger Faktor sind ausserdem die Trassenpreise.

Ja, wir brauchen in der Schweiz Trassenpreise, die mit dem übrigen Europa vergleichbar

sind. Wenn wir sie weiter verteuern, wird das zu einem Teufelskreis. Dann muss die Bahn die Preise erhöhen, und die Wettbewerbsfähigkeit im Vergleich zur Strasse nimmt ab.

Der Bundesrat hat die Trassenpreise eben wieder erhöht. Daran hatten Sie wohl keine Freude.

Nein. Unsere Tarife sind sowieso schon höher als im restlichen Europa. Fairerweise müssen wir aber sagen, dass der Personenverkehr den grösseren Teil des Aufschlags übernimmt.

Als Instrument zur Verlagerung des alpenquerenden Verkehrs ist auch die Alpentransitbörse im Gespräch. Sie will den Strassenverkehr mit marktwirtschaftlichen Anreizen plafonieren. Wie sehen Sie das?

Die Schweiz ist in den Verhandlungen mit der EU in einer eher schwachen Position. Wenn die anderen Alpenländer mitmachen, kann es gelingen, sonst wohl nicht. Wir müssen auf jeden Fall die Weichen so stellen, dass wir auch ohne Alpentransitbörse wettbewerbsfähig werden. Das entspricht dem credo unserer Firma.

Kann denn der Bahngüterverkehr überhaupt konkurrenzfähig sein?

Der kombinierte Verkehr kann schon heute rentabel sein. Die Kombi-Operateure fahren auf jeder Flachbahn Europas auch im Ost-West-Verkehr ohne einen Cent Subventionen. Durch die Alpen ist das noch nicht möglich, wegen der Bergstrecken und der stark reduzierten Zuglängen.

Erwarten Sie von der Eröffnung des Basistunnels durch den Gotthard überhaupt eine wesentliche Verlagerung der Güter auf die Bahn?

Es gibt viele positive Aspekte. Die Transportzeit wird kürzer und der grosse Aufwand über den Berg mit drei Lokomotiven pro Zug fällt weg. Das bringt einen beachtlichen Schub.

Aber um die Kapazität der teuren Neat voll auszuschöpfen, braucht es zusätzliche Anstrengungen?

Absolut. Das grosse Potenzial der Bahn lässt sich erst dann voll nutzen, wenn wir auf dem ganzen Frachtkorridor mit langen und schweren Zügen fahren und die Sattelaufleger verladen können und wenn die betrieblichen Potenziale ausgeschöpft werden.

Interview: Peter Krebs

© Barbara Müller



Aussicht vom Mont Mézenc gegen Osten

VCS Magazin 1/2012 (Velosupplement)

Durch die Ardèche bis an den Tarn

Mit dem grössten Vergnügen (und aufgeschlagener Michelin-Karte) habe ich den Bericht von der Velotour «im Herzen von Frankreich» gelesen. Schon das Lesen ist eine wirkungsvolle Burnout-Vorbeugung, herzlichen Dank! Ich bin seit Jahren immer wieder in Frankreich unterwegs mit Velo und Zelt, meist mit meinem Vater.

In der von Ihnen beschriebenen Gegend waren wir zwei Mal. Die erste Tour führte von Clermont-Ferrand via Le Puy-en-Velay und Mende nach Avignon (Auvergne-Vulkane, Causses, Tarnschlucht und als Dessert die Corniche des Cevennes – unsere Lieblingstour!). Vor drei Jahren fuhren wir vom Südburgund her das Loiretal hinauf bis Le Puy und dann via Mont Mézenc und das Eyrieux-Tal nach Valence.

Mit einiger Ehrfurcht habe ich Ihre Route auf der Karte gesucht – wir gehen sparsamer um mit den Höhenmetern und Kilometern!

Weil mein Vater mit bald 75 Jahren immer noch lieber im Zelt übernachtet (er hats jetzt in Seniorenresidenz umgetauft) als im Hotel, sind unsere Esel jeweils ziemlich beladen. 100 km im Tag gibts höchstens in ebenem Gelände mit Rückenwind, also sicher nicht im Vivarais. Aber auch so kommen wir an unzähligen offiziellen und inoffiziellen Sehenswürdigkeiten vorbei und geniessen die für uns schönste Art, Ferien zu machen. Ich wünsche Ihnen eine wunderschöne Velosaison und freue mich schon auf weitere Tourenberichte im VCS-Magazin!

Barbara Müller, E-Mail

VCS Magazin 1/2012 (Auto-Umweltliste)

Verschiedene Beiträge

Über mehrere Jahre verfolgte ich im VCS-Magazin, welches Auto zu mir passen würde. Letztes Jahr las ich in Ihrer Zeitschrift wie gut der LEXUS 200 sei. Jetzt im Januar bekam ich ihn. Er übertraf alle meine Erwartungen. Er verführt mich zu einem anderen Fahrstil. Bis jetzt fuhr ich bei trockenen Strassen und guter Übersicht gerne 95 km/Std., gerade soviel, dass es mit einer Kontrolle gut gegangen wäre. Auch auf der Autobahn war ich bei den Schnellen. Jetzt sehe ich, wie ich von Reigoldswil nach Liestal fast alles mit Batterie fahren und sogar aufladen kann. Auf dem Heimweg sehe ich, wie ich mit 70 km/Std. viel weniger Benzin brauche. Und wenn ich bei Frenkendorf in den berühmt-berüchtigten Stau komme, nerve ich mich nicht mehr, entspanne mich und freue mich, wie die Batterie das alleine schafft. Im Allgemeinen fahre ich ruhig, bin oft alleine auf der Landstrasse und lasse mir vom Auto sagen, wie schnell ich fahren soll. Ich hoffe, dass viele Menschen diese Technik unterstützen. Denn sie muss noch stark verbessert werden. Es braucht mehr Auswahl; ich hätte ein kleineres Auto vorgezogen. Und wie Sie letztes Jahr schrieben, müssen sie leichter werden, trotz zwei Motoren. Ich und meine Familie waren schon vor Jahrzehnten als überzeugte Fussgänger im VCS. Heute geht es bei mir beruflich und gesundheitlich leider nicht ohne Auto. Unsere Busse haben keine vernünftige Federung, sodass meine kranke Halswirbelsäule rebelliert.

Esther Hartung, E-Mail

Agenda

4. Mai 2012

VCS-Tagung «Mehr Stadt dank öffentlichem Verkehr»

Der VCS organisiert auch 2012 eine schweizerische Tagung in Bern. Das aktuelle Thema ist der öffentliche Verkehr in den Städten und Agglomerationen. Eine ganze Reihe von sachkundigen Referentinnen und Referenten werden spannende Einblicke geben und erfolgreiche Beispiele aus der Praxis vorstellen. Unter ihnen:

Malene Freudendal-Pedersen, Assistant professor Department for Environmental, So-

cial and Spatial Change, Roskilde University, Denmark

Petra Breuer, Leiterin Abteilung Politik, Bundesamt für Verkehr BAV

Renate Amstutz, Direktorin Schweizerischer Städteverband

Nawel Rafik-Elmrini, Stellvertretende Bürgermeisterin und Beauftragte für internationale und europäische Angelegenheiten, Stadt Strassburg

Alain Groff, Leiter Mobilität Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt

David Favre, stellvertretender Generalsekretär des Mobilitätsdepartements des Kantons Genf

Vincent Ducrot, Direktor der Freiburger Verkehrsbetriebe

Milenko Vrtic, Geschäftsführer Transoptima GmbH, Lehrbeauftragter der ETH Zürich

Gottlieb Witzig, Bereichsleiter Langsamverkehr, Bundesamt für Strassen

Hans-Rudolf Feuz, Director Sales Bombardier Transportation (Switzerland) AG

Jetzt anmelden!

Die Tagung findet am Freitag, 4. Mai 2012, von 9 bis 17 Uhr im Hotel Bern, Zeughausgasse 9, 3011 Bern, statt. Das Programm und die Anmeldung sowie weitere Informationen zur Tagung und zum Tagungsort unter www.verkehrsclub.ch/tagung.

Energie- statt Mehrwertsteuer: Umweltschutz und Wirtschaftsförderung vereinen

Mit einer umfassenden Energiesteuer für nicht erneuerbare Energien möchten die Grünliberalen die Energiewende vorantreiben. Denn nur mit höheren Preisen für nicht erneuerbare Energien werden die dringend notwendigen Anreize für mehr Energieeffizienz geschaffen. Gleichzeitig werden die erneuerbaren Energien gestärkt. Dank der gleichzeitigen Abschaffung der Mehrwertsteuer wird die Gesamtsteuerbelastung nicht verändert und die administrative Belastung der Wirtschaft und insbesondere der KMU verringert. Von dieser ökologischen Steuerreform werden die Umwelt, die Wirtschaft und die nachhaltigen Konsumentinnen und Konsumenten profitieren. Unterschreiben Sie deshalb die Volksinitiative Energie- statt Mehrwertsteuer!

Eine umfassende Energiesteuer auf nicht erneuerbare Energien ist ein Gebot der Stunde. Denn diese Energie ist heute viel zu billig, weil die externen Kosten, welche sie in Form von Umweltemissionen verursacht, im Preis nicht enthalten sind. Dadurch haben die erneuerbaren Energien heute einen grossen und nicht berechtigten Wettbewerbsnachteil. Mit einer Energiesteuer, wie sie die Volksinitiative «Energie- statt Mehrwertsteuer» vorschlägt, wird endlich mehr Kostenwahrheit herrschen und die Nachfrage nach erneuerbaren Energien wird massiv steigen. Damit kann die Schweiz ihren CO₂-Ausstoss markant senken und ihren Anteil zur Bewältigung des Klimawandels beitragen.

Mit einer Energiesteuer den Atomausstieg sichern

Die Energiesteuer wird aber auch die richtigen Anreize für einen bewussteren Energieverbrauch und mehr Energieeffizienz setzen. Alleine damit können die alten Schweizer AKWs in Mühleberg und Beznau innert



kürzester Zeit kompensiert werden ohne dass stattdessen Gaskraftwerke gebaut oder alle Fliessgewässer zugebaut werden müssen.

Die Wirtschaft nachhaltig ausrichten und stärken

Die Volksinitiative ist aber auch eine grosse Chance für den Forschungs- und Wirtschaftsstandort Schweiz. Indem die Schweiz die Energiewende früher als andere Staaten vollzieht, werden wir mittelfristig einen grossen Wettbewerbsvorteil haben, den sogenannten «First Mover Advantage». Das sichert uns insbesondere im Cleantechbereich zahlreiche attraktive Arbeitsplätze und erhöht unseren Wohlstand. Der Wegfall der Mehrwertsteuer, welche gerade für KMUs eine enorme administrative Belastung darstellt, wird unserer Wirtschaft zusätzlichen Auftrieb und mehr internationale Konkurrenzfähigkeit verschaffen.

Nachhaltiger Konsum wird belohnt

Umweltbewusste Konsumentinnen und Konsumenten werden durch den Wegfall der Mehrwertsteuer beim Kauf von Gütern und Dienstleistungen finanziell entlastet. Da die Energiesteuer in der Summe genau der heutigen Mehrwertsteuer entspricht, haben künftig also diejenigen Konsumentinnen und Konsumenten mehr Kaufkraft, welche sich nachhaltig und umweltschonend verhalten.

Helfen Sie mit

Packen wir die Chance und verwirklichen wir das visionäre Projekt einer umfassenden ökologischen Steuerreform als erstes Land der Welt. Unterschreiben Sie die Volksinitiative Energie- statt Mehrwertsteuer auf der beiliegenden, bereits frankierten Postkarte und betreiben sie Umweltschutz und Wirtschaftsförderung in einem!



Im Jura versickert ein grosser Teil des Wassers im kalkigen Untergrund. Man findet es aber in den zahlreichen grossen und kleinen Schluchten wieder. Sie sind mal poetisch, mal imposant. Eine Acht-Schluchten-Tour für kleine Fluchten aus dem Alltag.

Text und Bilder: Peter Krebs

Grosse Schluchten – kleine



Schäumende Wasser haben die Schluchten geformt und formen sie noch: Taubenlochschlucht zwischen Biel und Frinvillier.

Der Chälen Graben am Blaueberg

Die erste Schlucht ist mehr ein Graben. So heisst sie auch: Chälen Graben. Aber dieser Graben hat schon alle Ingredienzen einer richtigen Juraschlucht. Der Übergang von einem Graben zu einer Schlucht ist sowieso fliessend wie das Wasser, das beide gräbt. Im Chälen Graben gibt es einen Bach, steile Felswände mit höhlenartigen Vertiefungen, einen Wanderweg samt Stufen und Brücken. Der Graben besitzt die ganze Romantik, die man sich unter einer Schlucht ausmalt, wenn er auch nur kurz ist, so wie es ja auch das Zeitalter der Romantik war. Der Graben liegt auf der Nordseite des Blauebergs. Dieser erhebt sich vor den Toren der Stadt Basel, zählt jedoch zum Kanton Solothurn. Es gibt zahlreiche Möglichkeiten, ihn zu Fuss zu besuchen. Wir schlagen vor, mit der S-Bahn nach Grellingen zu fahren. Hier steigen wir nördlich auf die Eggflue, wechseln via den Chuenisberg hinüber auf den Blaueberg. Auf dem Blauepass beginnt der Abstieg. Wir kommen an den Bergmatten (Restaurant) sowie an einem Spiel- und Picknickplatz vorbei und steigen dann durch den Graben nach Radmer hinunter. Jetzt sind wir definitiv hinter dem blauen Berg. Via Vorhollen kommen wir nach Mariastein, dem Wallfahrtsort mit einer sehenswerten barocken Kirche. Es ist nach Einsiedeln die zweitwichtigste katholische Pilgerstätte der Schweiz. Entstanden ist sie, nachdem sich hier ein «Fallwunder» zuge tragen haben soll (später kam ein zweites hinzu): Ein Knabe, der über die steile Fluh hinunterfiel, während seine Mutter in einer Höhle schlief, blieb laut der Legende wunderbarerweise unversehrt. Er berichtete seiner erschrockenen und glücklichen Mutter, eine Frau habe ihn aufgefangen. Für den Vater war klar: es war die Madonna. Er liess am Ort des Geschehens eine erste Kapelle errichten. Seit dem 17. Jahrhundert ist in der Grotte unterhalb des Klosters, in der die Mutter schlief, die Gnadekapelle eingerichtet. Motivtafeln im Zugang bezeugen, dass die Madonna auch heute noch aktiv ist (bei Prüfungen, Unfällen und Krankheiten). Die Wandersleute und Pilger sind ausserdem froh, dass es neben dem Kloster ein Restaurant und eine Postautohaltestelle hat. ■

Anreise: Mit der Bahn von Basel nach Grellingen

Rückreise: Mit dem Postauto bzw. zu Fuss nach Flüh. Mit dem Tram 10 nach Basel SBB

Fluchten



37 Brücken führen durch die reizvolle Teufelsschlucht bei Hägendorf.

Die Tüfelsschlucht bei Hägendorf

Es gibt nicht nur die hilfsbereite Maria, sondern auch den Teufel, der ganz andere Absichten hegt. Er trieb schon in alten Zeiten sein Unwesen. Zum Beispiel in der Schlucht des Cholersbachs oberhalb von Hägendorf, ebenfalls Solothurn. Laut der Sage soll er sich dort zusammen mit ein paar Kollegen, den Nebenteufeln, beim Baden vergnügt haben, wobei die Bande ein bisschen übermütig wurde. Die Beelzebuben rissen Bäume aus, der Bach stank nach Schwefel, Dampf stieg aus der Schlucht hoch (das nahe AKW Gösgen gab es noch nicht). Den Hägendorfern wurde es zu bunt. Sie riefen einen Kapuziner Pater

aus Olten zu Hilfe, der alleine in die Schlucht hinaufstieg, um den Kampf mit dem Bösen aufzunehmen. Der Pater gewann. Der Sieg ging an ihm aber nicht spurlos vorbei. Seine Haare und der Bart färbten sich innert weniger Stunden weiss, und an seiner linken Schläfe prangte ein Mal wie von einer feurigen Klaue. Seither heisst diese Schlucht also Teufelsschlucht bzw. Tüfelsschlucht.

Für Hägendorf-Laien ist sie überraschend ursprünglich. Der Verkehrs- und Verschönerungsverein Hägendorf (VVH) hat sie vor mehr als hundert Jahren für Fussgänger erschlossen und so einen direkten Zugang zur Lun-

genheilstätte Allerheiligenberg geschaffen. Der VVH ist ein genauer Verein. Dank ihm erfahren wir, dass der Wanderweg durch die Schlucht 2830 Meter lang ist, über 37 Brücken und Stege führt, die zusammengerechnet 324 Meter messen. Dabei schreiten wir über 204 Stufen und können uns auf «25 Stück» Bänken ausruhen. Aber die nackten Zahlen sind nur die halbe Wahrheit. Denn wie bezaubernd diese Teufelsschlucht wirklich ist, erfahren wir nur, wenn wir ihre Windungen und Stufen mit eigenen Augen sehen, das Plätschern und Rauschen des Cholersbachs und seiner Wasserfälle mit eigenen Ohren hören und den Moder, das Moos

und den Harz der Bäume selber riechen. Auf halber Höhe hören wir ausserdem die Autobahn A2, die die Teufelsschlucht auf einem Viadukt überquert und gleich darauf im Belchentunnel verschwindet. Dann fragen wir uns, ob der Pater den Teufel damals wirklich besiegte. Bald fragen wir uns auch, wie es mit der Wanderung weitergehen soll. Der Möglichkeiten sind viele.

Zur Höhenklinik, dann auf die Belchenflue und hinunter nach Waldenburg? Wir entscheiden uns für den Höhenweg und steigen aus der Schlucht hinaus nach Westen auf die Höchi Flue. Hier geniessen wir beim

Picknick die herrliche Aussicht auf das Autobahnkreuz von Egerkingen. Der Stau Richtung Bern ist deutlich zu erkennen. Bald marschieren wir weiter über den Roggenschnarz und die Roggenflue bis nach Balsthal.

Es ist, ohne Ironie, einer der schönsten Abschnitte des Jura-Höhenwegs. Teer hat es nur auf 800 Metern bei der Tiefmatt, wo wir ein Restaurant entdecken, das diesen Nachteil mit einem so exquisiten Dessert versüsst, wie

wir es in dieser Abgelegenheit nie und nimmer erwartet hätten. Ebensovienig wie den Rebberg, der auf fast 800 Meter einen guten Tropfen mit 93 Oechslegrad hervorbringt. ■

Anreise: Mit der Bahn nach Hägendorf.

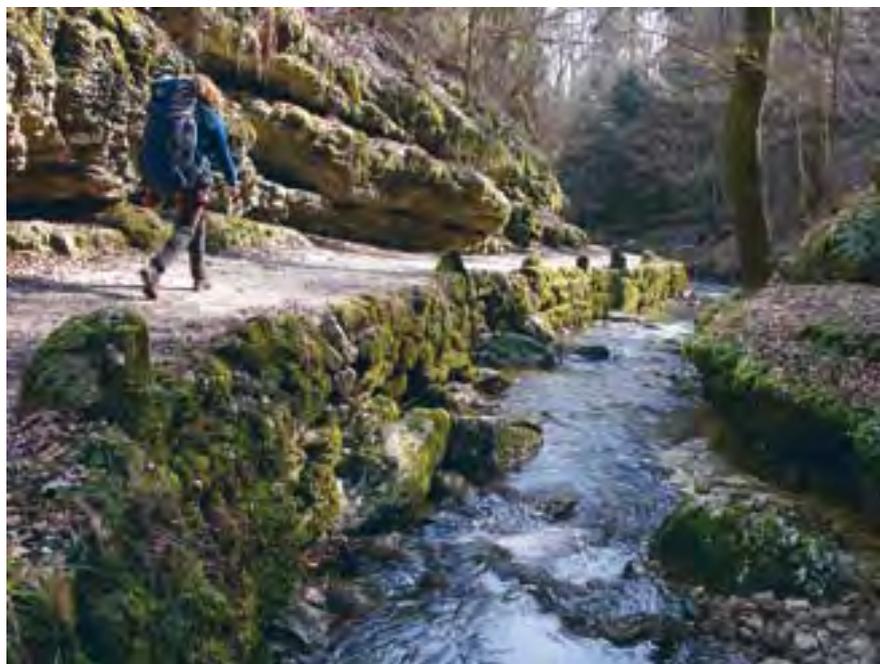
Rückreise: Mit der Bahn von Balsthal (Klus oder Talbrücke) nach Oensingen an der Jurafusslinie.

Die Verenaschlucht bei Solothurn

Wenn man den touristischen Werbeschriften glaubt, ist in der Schweiz jedes nennenswerte Tal «wildromantisch». Und natürlich jede Schlucht und jeder noch so bescheidene Graben. Die Marketingleute besitzen einen leicht beschränkten Wortschatz. Sie schauten in der Deutschstunde zu selten zum Fenster hinaus. Auf die Verenaschlucht bei Solothurn trifft das beliebte Adjektiv aber zu, wobei der Romantikanteil gegenüber der Wildheit überwiegt. Die Mischung hat ungefähr das Verhältnis von 60 zu

40. Die Schlucht ist schon wieder eine spirituelle Angelegenheit. Wenn wir von unten, von Solothurn her, über den 1791 vom französischen Revolutionse migranten Louis-Auguste de Breteuil angelegten Schluchtweg und seine Brücklein gegangen sind, erreichen wir das Allerheiligste, die Einsiedelei. Hier, am oberen Ausgang der Schlucht, stehen nebst der Klausen zwei Kapellen: Es ist ein in seiner Romantischkeit unübertroffenes Ensemble. Die Klausen sieht aus wie ein Hexenhaus. Ihr Kamin färbt den

Impressionen aus der Verenaschlucht mit der Einsiedelei und den zwei Kapellen. Der Weg wurde Ende des 18. Jahrhunderts angelegt.



NEU: Spezialrabatt
für Hybrid- und
Elektrofahrzeuge!



Zur Eco-Motorfahrzeugversicherung wechseln plus...

...Prämien sparen dank Ökotarif und Spezialkonditionen für VCS-Mitglieder.
Schnell und einfach zur Offerte: Tel. 0848 811 811 (Normaltarif) oder
via Internet www.eco-versicherung.ch.

Verkehrs-Club
der Schweiz 
Für Mensch und Umwelt

überhängenden Felsen schwarz, unter dem sie ebenso Schutz sucht wie die nahe St. Martinskapelle. Die St. Verenakapelle auf der anderen Seite des Bachs ist zur Hälfte in die Fluh gebaut, aus dem der alte Glockenturm wie eine Totentrompete ragt. Der Draht, der die Glocke zum Schwingen bringt, führt durch ein zehn Meter starkes Loch in diesem Felsen.

Die heilige Verena, die der Kapelle und der Schlucht den Namen gab, soll ums Jahr 300 aus Oberägypten in die Gegend

eingewandert sein. Sie wohnte jahrelang in einer Höhle, pflegte Kranke und half Bedürftigen. Eines Tages hatte sie genug von ihrer Verenaschlucht. Sie wollte weg und fuhr auf einem Mühlstein Aare abwärts nach Zurzach, wo sie ihr karitatives Werk fortsetzte. Die Einsiedelei ist als einzige der Schweiz immer noch in Betrieb. Seit drei Jahren wird sie, zum ersten Mal nach der heiligen Verena, von einer Frau bewohnt. Nebst den Kapellen erinnern zwei Grotten an die Vergänglichkeit alles Irdischen und an die Kreuzigung Jesu am

Oelberg. Solothurn habe sich im 17. Jahrhundert ein «für unser Land einmaliges, tief beeindruckendes ‹Tal des Todes› geschaffen», schreibt der Kunsthistoriker Paul L. Feser. In der Karwoche machte sich früher «Tout Soleure» zu einem besinnlichen Gang in die Schlucht auf. Für uns ist sie zu allen Jahreszeiten eine willkommene Station.

Die Verenaschlucht ist der erste Abschnitt einer Wanderung auf den Weissenstein, den man vorderhand nicht mehr per Seilbahn bezwingt. Wir errei-

chen das Kurhaus also zu Fuss über Falleren, Stiegenlos und den Nesselboden. Für den Abstieg wählen wir entweder die Route via Hinter Weissenstein nach Gänsbrunnen oder nach Oberdorf, auf der Südseite des Bergs. ■

Anreise: Mit der Niderpipp-Bahn ab dem Bahnhof Solothurn bis zur Haltestelle Solothurn Sternen. Von hier durch das Quartier in nördlicher Richtung bis zum Eingang der Schlucht.

Rückreise: Ab Oberdorf oder Gänsbrunnen mit der Bahn nach Solothurn bzw. Moutier.

Die Taubenlochschlucht bei Biel

Wir bleiben am Jurasüdfuss, wechseln aber in den reformierten Kanton Bern: zur Taubenlochschlucht bei Biel. Im Bernischen scheinen sogar die Schluchten weltlicher und jedenfalls weniger katholisch zu sein als in Solothurn. Das beginnt schon beim Namen, für dessen Herkunft mehrere Erklärungen in Frage kommen. Die schönste handelt von einem Mädchen. Es war so anmutig, dass alle es La Colombe, die Taube, nannten. Es war entsprechend begehrt. Sein Herz gehörte einem Jüngling aus der Gegend. Leider wollte auch ein böser Tyrann aus Rondchâtel die Taube fangen. Um seinen Nachstellungen zu entgehen, wusste La Colombe keinen anderen Ausweg, als sich in die Schlucht zu stürzen, denn fliegen konnte sie nicht.

So kam die Jungfrau ums Leben, ohne dieses schon genossen zu haben. Seither nennt man die Engnis Taubenloch. Es ist eine Klus, ein Durchbruch durch die

erste Jurafalte, also eine richtige Schlucht. Die Schüss hatte 150 Millionen Jahre Zeit, um sie zu formen. Solange ist es her, seit die bis 200 Meter dicke Kalkschicht aus dem Urmeer Tethys auftauchte und gefaltet wurde. Wie doch die Zeit vergeht!

Die Schüss heisst auf Französisch Suze. Sie gab einem französischen Aperogetränk den Namen, das fast noch bitterer ist als das Schicksal der schönen Colombe. Die Taubenlochschlucht diente früh als Verkehrsverbindung durch den Jura in die Region Basel. Es begann mit den Römern, setzte sich mit der Jurabahn fort und endete vorläufig mit der Transjurane, der Autobahn, die man sogar unten in der Schlucht sieht und röhren hört. Seit 1889 gibt es dort nämlich einen Fussweg. Er macht die Attraktionen, die Wasserfälle, die Felsnasen, die manchmal schäumende, dann wieder zahme Schüss und ihre Strudeltöpfe zugänglich. Der vom SAC

In der Taubenlochschlucht ist die Jurafaltung an den Felswänden ablesbar. Die Schüss hat sie freigelegt und ausgewaschen.



initiierte Weg ist beliebt, aber nicht ungefährlich. Wegen Steinschlägen und einem tragischen Unfall blieb er in den vergangenen Jahren mehrmals länger geschlossen. Der Bieler Stadtbus fährt praktischerweise direkt vor die Schlucht. Wir verlassen die

Stadt durch einen ersten Tunnel und befinden uns urplötzlich inmitten einer archaischen Natur. Drei Kilometer weiter oben, in Frinvillier, können wir mit dem Zug nach Biel zurück fahren oder nach Leubringen weiterwandern. Für echte Weitwandererinnen ist

die Schlucht nur die erste Etappe auf dem Weg auf den Chasseral und die folgenden Kreten der jurassischen Antiklinalen, über die der europäische Fernwanderweg vom Balaton bis in die Pyrenäen führt. ■

Anreise: Mit dem Bus Nr. 1 oder 2 ab dem Bahnhof Biel bis zur Station Taubenloch

Rückreise: Mit der Bahn ab Frinvillier nach Biel oder mit der Standseilbahn ab Leubringen nach Biel

Die Twannbachschlucht am Bielersee

Nur wenige Kilometer westlich von Biel folgt schon der nächste tiefe Geländeeinschnitt im von der Tethys abgelagerten Kalkstein. Die Twannbachschlucht steht ein wenig in Konkurrenz zur Taubenlochschlucht. Es gibt Leute, die sich ernsthaft fragen, welche der beiden die Schönste sei im ganzen

Juraland. Wir können das nicht entscheiden, finden beide auf ihre Art attraktiv und sowieso eine Reise wert.

Die Taubenlochschlucht ist sicher gewaltiger, die Suze führt mehr Wasser. Sie schäumt, sprudelt, stürzt, spritzt, tost, schreit und strömt stärker als der

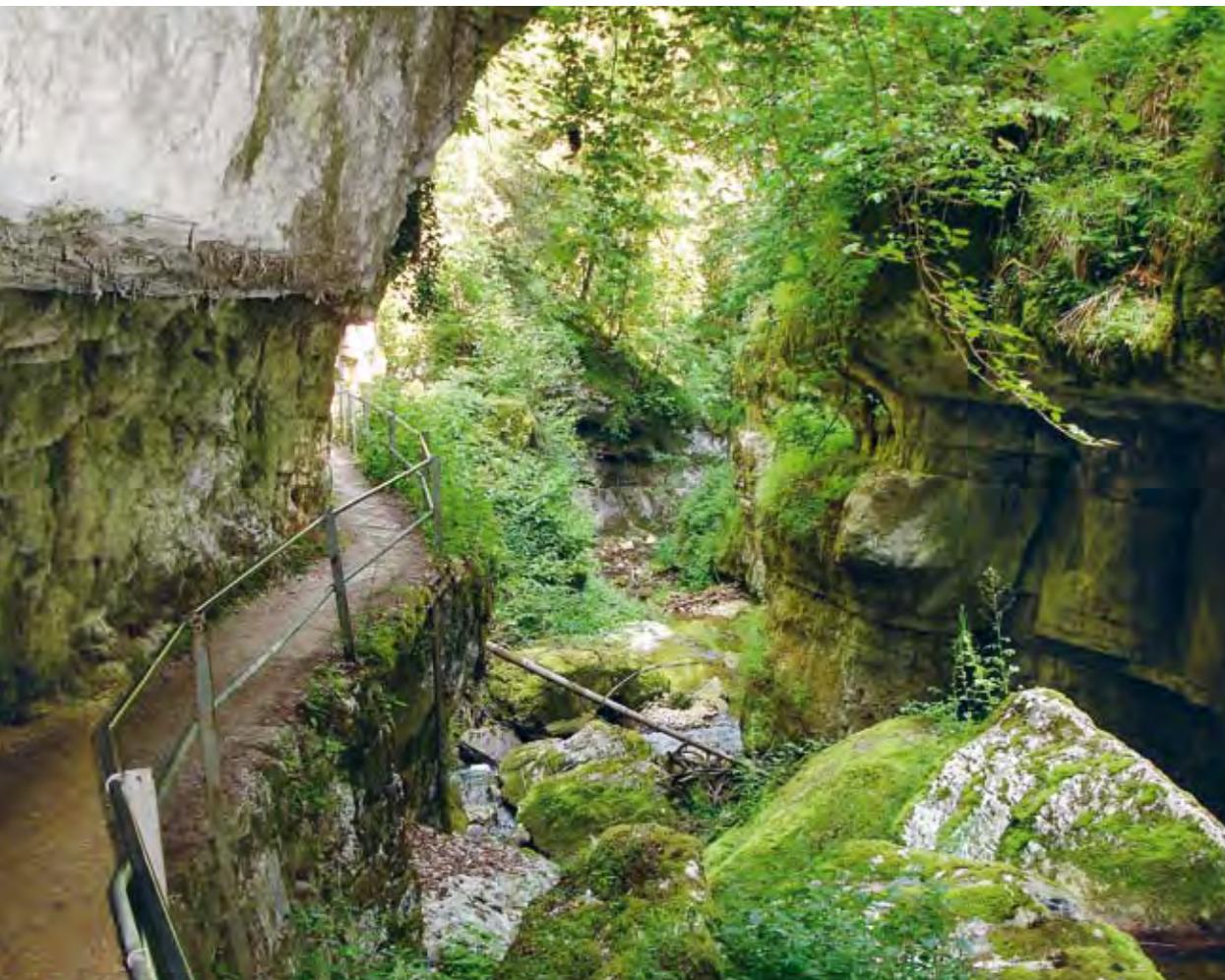
Twannbach. Dessen Schlucht hat jedoch den Vorteil, dass sie kein so wichtiger Verkehrsweg ist und ohne Autobahn auskommt. Sie ist etwas bescheidener, hat aber ebenfalls eindruckliche Stellen und Perspektiven. Der Weg ist teils wie ein langer Balkon in den senkrechten Fels gehauen. Friedrich Dürrenmatt liess in seinem

Kriminalroman «Der Richter und sein Henker» den Polizisten Schmied in der Twannbachschlucht ermorden. Das war ums Jahr 1950, als der Dramatiker und Kriminalautor im nahen Schernelz wohnte.

Die Schlucht ist somit in die Weltliteratur eingegangen. Genau wie der Twanner Weisswein, dem der Kommissar Bärloch gerne zusprach und dem auch wir am Ende der Wanderung zusprechen: in Twann, wo wir später das Schiff nach Biel besteigen und damit an den Ausgangspunkt der Wanderung zurückkehren. Sie begann am Morgen mit der Fahrt per Seilbahn ins sportliche Magglingen. Von dort aus führt die Route durch den Wald zum Twannberg, wo bald schon der Abstieg in die Schlucht anfängt. Statt nach Biel kann man mit dem Schiff auch auf die Petersinsel schwimmen und dann über den Heidenweg nach Erlach spazieren. ■

Anreise: Mit der Standseilbahn ab Biel nach Magglingen

Rückreise: Mit der Bahn oder per Schiff ab Twann nach Biel bzw. Neuenburg



Auf manchen Passagen führt der Weg wie ein Balkon durch die grüne Twannbachschlucht.

VELOPLUS

AUSRÜSTUNG FÜR ABENTEUER

**NEU!
VELOCLINIC
IN ALLEN LÄDEN.**

Montage von Veloteilen
direkt vor Ort durch
unser Clinic-Team.



rocket design

LÄDEN & VELOWELTEN

WWW.VELOPLUS.CH

VELOPLUS HANDBUCH

BASEL Leimenstrasse 78
EMMENBRÜCKE beim Emmen Center
OSTERMUNDIGEN Bernstrasse 65
WETZIKON beim Bahnhof
ST. GALLEN vis-à-vis OLMA

NEU! VELOFINDER Schutz für dein Velo
SHOP über 8000 ausgewählte Artikel
VELOCLICK gratis Velobörse
BLOG täglich News rund ums Velo
PLATTFORM für Reisende

JETZT GRATIS BESTELLEN!
0840 444 777 oder katalog@veloplus.ch
AUCH ALS APP FÜR DIE HOSENTASCHE



**MADE IN
GERMANY**



Erhältlich in der VCS-Boutique



Falt es!

Praktisch faltbar und in der stylishen Schlosstasche einfach zu transportieren. Dazu hochfeste und besonders leichte Stahlstäbe. Kompakt – Leicht – Sicher.



< 650g



Security Tech Germany

www.abus.com



Bordo Lite 6050
Länge 85 cm

Die Evolution.

Schützender Silikonüberzug für den Schloskörper bietet höchsten Komfort. Dazu das sensationelle Gewicht von weniger als 650g – das ist Bordo Lite.

Die Combe Grède am Chasseral

Die Combe Grède ist wieder so eine Übergangslösung der Natur zwischen Schlucht und Graben. Die Westschweizer sagen ihr Combe und nicht Gorge. Sie ist halt nicht so tief ins Gelände eingekerbt, dafür aber elend steil. Vom Gipfel des Chasseral aus ist sie der direkteste Abstieg nach Norden ins St. Immortal. Die Falllinie sozusagen. Wir bewältigten sie mal im Frühling,

als auf den Matten des Chasseral neben den letzten Schneefeldern schon fröhlich die ungeduldrigen Krokusse schossen. In der Combe Grède herrschte damals noch tiefster Winter. Der Weg mitsamt den Leitern war vereist, in den Höhlungen harhten tapfer die Eiszapfen aus, und wir waren froh, als wir den steilsten Abschnitt heil hinter uns gebracht hatten. Es war aber ein schönes

Erlebnis, wie fast alle heil überstandenen Abenteuer. Unten läuft die Combe in einem prächtigen Buchenwald aus. Wenn wir ihn verlassen, sind wir schon gleich in Villeret mit seinem Bahnhof. Wir können auch den Waldrand entlang talaufwärts laufen und dann in St-Imier den Zug besteigen. Wer noch mag, fährt mit der Standseilbahn von Sankt Immer auf den Mont Soleil und wandert

auf der anderen Seite hinunter in die Parklandschaft der Freiberge, nach Les Breuleux. ■

Anreise: Mit dem Bus von Les Prés d'Orvin oder St-Imier auf den Chasseral

Rückreise: Mit der Bahn ab Villeret oder St-Imier nach Biel. Oder ab Les Breuleux mit der Jurabahn via Tavannes und Sonceboz-Sombeval nach Biel

Die Areuseschlucht bei Noiraigue

Jetzt erreichen wir den Kanton Neuenburg und damit definitiv die Westschweiz. Zwischen dem Val de Travers und dem Neuenburgersee durchbricht die Areuse die Jurakette. Sie hat dabei die wohl spektakulärste und sicher bekannteste Juraschlucht geschaffen: die leicht zugänglichen Gorges de l'Areuse. Zwischen Noiraigue am Eingang und Boudry am Ende der Schlucht liegen 9,5 Kilometer. 17 Brücken und

Stege überqueren die Areuse, die an den Stellen, an denen ihr die hohen Felsen nur einen schmalen Durchlass gewähren, als tosender Wasserfall und Wildbach über die Stufen schäumt.

Die Areuse ist der Hauptfluss des Kantons Neuenburg. Sie liefert für 70 Prozent der Bevölkerung das Trinkwasser und sprudelt als fertiges Gewässer aus einer Felswand in der Klus

von Saint-Sulpice. Es ist das gleiche Wasser, das sechs Kilometer weiter oben aus dem Lac des Taillères versickert, der keinen oberirdischen Abfluss kennt. Der Untergrund des Juras ist voller Höhlen, verborgener Wasserläufe und Geheimnisse. Bei Noiraigue ergießt sich die nur 700 Meter lange Noiraigue in die Areuse. Sie rauscht ebenfalls aus einer Karstquelle oberhalb des Dorfs heraus. Es lohnt sich, dieses Naturphänomen anzuschauen, bevor wir uns in die Schlucht begeben. Laut den Historikern wurde die Areuse schon seit dem 14. Jahrhundert für den Antrieb von Mühlenrädern, Sägereien, Walz- und Zementwerken genutzt. Auch Schmieden, Pulverfabriken und die Brauerei von Boudry nutzten ihr Wasser, das für die frühindustrielle Entwicklung des Kantons Neuenburg eine bedeutende Rolle spielte. Die Schlucht war damals noch nicht durchgehend zugänglich. Das änderte sich Ende des 19. Jahrhunderts, als die Elektrizitätswerke gebaut wurden. Aus dieser Zeit stammt die aus

Stein gebaute Bogenbrücke beim Saut de Brot, die die Schlucht im schmalsten Abschnitt überquert und ein beliebtes Fotosujet ist.

Die Toponomastiker leiten den Namen der Areuse von «arrogium» ab. Das heisst auf Spätvulgärlateinisch Fluss. Die Areuse ist in den alten Schriften mal als Arosa, mal als La Reuse erwähnt. Wem das ein bisschen spanisch vorkommt, der liegt richtig. Arroyo bedeutet auch in Kastilien Fluss. Die spanischen Arroyos und die Areuse entspringen der gleichen sprachlichen Quelle. Im Champ du Moulin steht ein Gasthaus. Von hier können wir weiter durch die Schlucht gehen, bis ins schmucke Boudry, oder zum nahen Bahnhof hochsteigen und dann auf der steilen linken Talflanke durch den Wald nach Chambrélieu wandern (sehr reizvoll). Und natürlich: Vom Schluchtweg zweigt rechts eine weitere Route ab. Sie windet sich hinauf zum Creux du Van, dem imposanten Felsenzirkus, der sich am Rand der Klus bildete. ■

Anreise: Mit der Bahn ab Neuenburg nach Noiraigue

Rückreise: Mit der Bahn ab Boudry bzw. Chambrélieu nach Neuenburg

Der Pont de Brot überquert die Areuse an der engsten Stelle der Schlucht.





Die Poëta-Raisse bei Môtiers

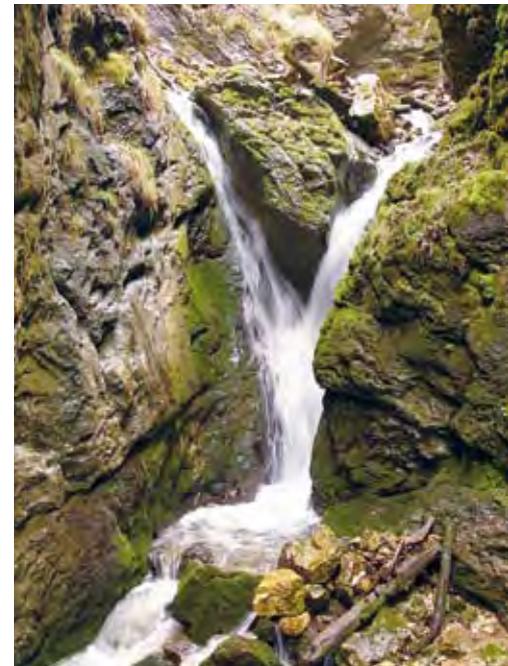
Viele halten die Poëta-Raisse für die schönste Juraschlucht. Bestimmt ist es die verwunschenste. Sie ist abgelegen und nicht so bekannt, denn sie versteckt sich südlich von Môtiers an der Flanke des Chasseron in einem Wald und gehört halb zum Kanton Neuenburg (unten), halb zum Waadtland (oben). Der Aufstieg vom einen Kanton in den anderen ist eine Symphonie. Er beginnt sanft, der Weg gewinnt neben dem Bach namens Breuil zunächst fast unmerklich an Höhe.

Der Wald ist so dunkel wie im Märchen. Die Bäume haben dicke Pelze aus Moos angezogen. An den Ästen hängen grüne und graue Flechtenbärte. Die Wurzeln sind von einem üppigen Teppich aus Farn zugedeckt. Dann wird es steiler und schmaler, bis wir vor der ersten Felsstufe stehen, über die der Breuil als Kaskade fröhlich und unermüdet herunterspringt. Treppen, Leitern, Brücken und Stege

führen nun aufwärts durch die glatten, feuchten Felsen und um sie herum. Die Attraktionen folgen Schlag auf Schlag, der Bach und die Waldvögel spielen die Melodie dazu. Nach einem letzten Durchgang verlassen wir die Schlucht und erreichen offeneres Gelände.

Über den Namen der Poëta Raisse wurde schon viel philosophiert. Raisse bedeutet im Dialekt ein vom Wasser angetriebenes Sägewerk und ist unbestritten. Poëta hingegen stösst auf Widerspruch. Denn mit Poesie oder einem Poeten, wie der moderne Mensch es gerne hätte, hat das Wort leider nichts zu tun. Ganz im Gegenteil. Im Patois, der in den reformierten Westschweizer Kantonen längst ausgestorben ist, stand poëta für stinkend, faul und abstossend. Solche Adjektive möchte man der Natur lieber nicht zumuten. Aber es ist halt so, dass unsere Vorfahren die Schluchten als wenig romantisch empfanden. Das

änderte sich erst mit der Aufklärung und dann eben der Romantik. Einer, der viel zur geistigen Aufwertung der Natur beitrug, war Jean-Jacques Rousseau. Er wohnte von 1762 bis 1765 in einem hübschen Haus in Môtiers, dem Ausgangspunkt unserer Wanderung. Er hatte sich in den Kanton Neuenburg abgesetzt, um sich dem Zugriff der französischen und bernischen Behörden zu entziehen. Neuenburg gehörte in jenen fernen Tagen nebst Berlin zum Reich des aufgeklärten Preussenkönigs Friedrich des Grossen. Es ist nicht überliefert, ob Rousseau die Schlucht je besuchte. Der Weg wurde erst im 19. Jahrhundert erstellt. Aber der Literat und Philosoph hat mit seiner Naturbegeisterung bestimmt erreicht, dass wir die Poëta Raisse heute eher mit poetisch als stinkend assoziieren. So ist sie für uns ein unvergesslicher und malerischer Bestandteil des Aufstiegs von Môtiers auf den Chasseron-Gipfel (einem knappen Vierstünder). Dort steht auf



So poetisch sie anmutet: Der Name der Poëta-Raisse hat eine ganz andere Bedeutung.

1600 Meter ein einfaches und gemütliches Hotel. Der Abstieg nach Sainte-Croix kann also getrost bis am nächsten Tag zuwarten. ■

Anreise: Mit der Bahn ab Neuenburg nach Môtiers

Rückreise: Mit der Bahn ab Sainte-Croix nach Yverdon-les-Bains

casa im Malcantone, Südtessin
santo stefano
 Hotel Garni – Seminarhaus



Das «etwas andere» Albergo
 In den historischen Mauern der Casa Santo Stefano erwartet Sie eine stilvolle, gepflegte Einfachheit, verbunden mit modernem Komfort.

Angeli und Christian Wehrli
 CH-6986 Miglieglia, Tel. 091-609 19 35
www.casa-santo-stefano.ch

Es gibt Orte, von denen eine spürbare positive Kraft ausgeht. Hier können Sie Energie tanken und entspannen. Verlangen Sie kostenlos Unterlagen.

ORT DER KRAFT



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



Willkommen im Biohotel

UCLIVA
 Frische Surselva-Bergluft, regionaler Biogenuss auf dem Teller, Ruhe und Weitsicht auf Ihrem Balkon, unzählige Wandermöglichkeiten, Kinderspielzimmer – das alles finden Sie vereint im Hotel Ucliva.

Biohotel Ucliva CH-7158 Waltensburg/Vuorz
 Tel. 081 941 22 42
info@ucliva.ch, www.ucliva.ch



GENUSSHOTEL
 ZWISCHEN
 ALPSTEIN UND
 BODENSEE.
WARTEGG.CH

schlosswartegg
 Das Bio-Schlosshotel am Bodensee
 CH-9404 Rorschacherberg

swiss historic hotels   



Marokko „Nomaden im Hohen Atlas“: Trekking im unberührtesten Teil des Hohen Atlas, in einer wilden und anmutigen, einsamen und doch belebten Gebirgsregion. 26. Mai–9. Juni und 14.–28. Juli 2012

Rumänien: Trekking im Gebirge der Karpaten, Wandern im Macin-Nationalpark, Naturbeobachtungen im Donau-Delta. 23.7.–1.8.2012

Marokko „Herbst im Hohen Atlas“: 29. Sept.–13. Okt. 2012

Marokko „Fès, Dünen und Marrakech“: 29. Sept.–12. Okt. 2012

Marokko „Wüstenwandern“: 3.–17. Nov. und 22. Dez. 2012–5. Jan. 13

Rickli Wanderreisen

Matthias Rickli, Biologe

Grosse Naturerlebnisse - rücksichtsvoll reisen - bewusst geniessen

Tel. 071 330 03 30

www.ricklireisen.ch



Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz setzt sich für eine menschen- und klimagerechte Mobilität ein.

Das VCS-Magazin erscheint sechsmal pro Jahr in einer Auflage von 80 000 Exemplaren. Dafür suchen wir **per 1. Oktober 2012** oder nach Vereinbarung **eine/n Verantwortliche/n** für den

Inserateverkauf (80%)

Sie verkaufen Inserate für unser Mitgliedermagazin und weitere VCS-Publikationen (vorwiegend Telefonverkauf). Sie betreuen unsere bestehenden Inserentinnen und Inserenten und gewinnen neue hinzu. Sie erledigen die Inserateadministration. In enger Zusammenarbeit mit der Redaktionsleiterin des VCS-Magazins sind Sie zudem für Redaktionsassistentenaufgaben zuständig.

Sie besitzen bereits Verkaufserfahrung, mit Vorteil (aber nicht zwingend) im Inserategeschäft. Sie sind initiativ, handeln ziel- und kundenorientiert und besitzen Verhandlungsgeschick. Dank Ihren guten mündlichen Französischkenntnissen können Sie auch mit unseren Inserenten aus der Romandie kommunizieren.

Wir bieten Ihnen eine selbständige, eigenverantwortliche Tätigkeit, ein fixes Gehalt und fortschrittliche Anstellungsbedingungen. Für unsere Personalpolitik zu Gunsten der Gleichstellung wurden wir bereits mehrmals ausgezeichnet.

Unser Personalleiter Hans Wyssmann (Tel. 058 611 66 34) gibt Ihnen gerne weitere Auskünfte.

Bitte bewerben Sie sich online unter www.verkehrsclub.ch/jobs.

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Hans Wyssmann, Personalleiter
Aarberggasse 61, 3011 Bern
www.verkehrsclub.ch



DIVERSO
Walser & Rufer
6372 Ennetmoos
041 6107126
diverso.ch

Pashley
Britannia
Handmade
in England

Besuchen Sie uns am 13.-15. und 20.-22.04.2012 an der twoo in Basel

Wanderreisen mit faszinierenden Gegensätzen

Dolomiten

Marokko

Azoren

Detailprogramme
und Infos:
Tel. 033 439 30 15
www.berg-welt.ch

Atemberaubende Felsarena
ab 29.6 und 7.9.12/10 Tage

Vom Atlas zur Wüste
ab 16.10. und 25.12.12/15 Tage

Insel voller Naturschönheiten
ab 16.6. und 6.10.12/15 Tage

genussvolle berg-reisen weltweit

bergwelt
erleben • entdecken • erholen



MASSIVHOLZKÜCHEN



**HOLZWERKSTATT
SCHMOCKER**

4938 ROHRBACH, TELEFON 062 965 09 59
WWW.HOLZWERKSTATT-SCHMOCKER.CH

**Verträglich Reisen 2012
Magazin für Reisen und Umwelt**

Verträglich Reisen 2012 erscheint mit vielen Anregungen für einen klimaschonenden Urlaub: Immer wieder Italien, Luxemburg schmeckt, schöne Unterkünfte – der perfekte Ort, spannende Reiseberichte sowie wertvolle Tipps für die individuelle Urlaubsplanung.



Zu bestellen für CHF 5.90 plus 2.– Versandkosten pro Exemplar bei:

VCS Verkehrs-Club der Schweiz
Katharina Rutishauser
Postfach 8676
3001 Bern
Katharina.rutishauser@verkehrsclub.ch



**Wir machen
Veloferien!**

Individuelle und geführte Touren in den schönsten Ecken Europas. Fordern Sie gleich unsere Aktivkataloge **Velo und Rad & Schiff** an – wir freuen uns auf Sie!

Auf der Münchner Seenrunde

Eurotrek

Tel. 044 316 1000 | eurotrek@eurotrek.ch | www.eurotrek.ch

VERSICHERUNGEN

Optimal versichert auf dem Velo

Der VCS und sein langjähriger Versicherungspartner Zurich Connect haben das bestehende Angebot rund ums Velo ausgebaut. Wenn beispielsweise teure Rennvelos, Mountainbikes oder E-Bikes zum Hausrat gehören, reicht die Maximalsumme der Hausratversicherung für Diebstahl oft nicht aus.

Hier empfiehlt der VCS ergänzend die neue Zurich-«to go!»-Bike-Versicherung. Die unkomplizierte Velo-Kombiversicherung deckt Diebstahl, Unfallkasko und Velopannen ab.

Mehr dazu auf Seite 50

Risiko- und Vorsorgeberatung

Seit Neuem hat der VCS eine Kooperation mit der Beratungsfirma *fairsicherungsberatung*® abgeschlossen. Diese bietet VCS-Mitgliedern eine unabhängige Risiko- und Vorsorgeberatung zu Sonderkonditionen an.

Fairsicherungsberatung unterstützt bei Fragen zu Alters- und Risikoversorge, Hauskauf sowie bei Änderung des Zivil- oder Familienstandes. Für Firmen und Organisationen werden Beratungen zu Risk Management, Versicherungslösungen, Pensionskasse und Schadenfällen durchgeführt.

Mehr dazu auf Seite 49

BEILAGE

Goût Mieux 2012

Diesem VCS-Magazin ist der Gastroführer «Goût Mieux» für natürlichen Genuss beigelegt. Im Gegensatz zu anderen Gastronomie-Labels zeichnet «Goût Mieux» die verwendeten Zutaten und deren Zubereitung aus. Der Gastroführer enthält auch einen Einkaufsführer für Bio-Produkte.



© R. Mezonnet

Nicht nur der Kultur und des Klimas wegen sind die drei Kanalinseln Jersey, Guernsey und Sark etwas Besonderes. Mit der mediterranen Vegetation, den zerklüfteten Felsen und einsamen Stränden erwartet Wandernde ein beeindruckendes Naturschauspiel. Der warme Golfstrom sorgt das ganze Jahr über für ein mildes Klima, die Sommermonate sind sonnig bei rund 20 °C. Ruinen von einst herrschaftlichen Castles, Wehrtürme und Megalithbauten zeugen von der bewegten Geschichte. Unser Reisepartner «via verde reisen» hat eine achttägige Küstenwanderung auf den Kanalinseln im Programm – Meeresbrise und Blumenduft inklusive.

Die gesamte Reisepalette ist im Internet abrufbar: www.via-verde-reisen.ch, Tel. 0848 823 823

Mehr Reisen ab Seite 56, Bestellkarte auf der Umschlagklappe

Umhängetasche City-Biker von Ortlieb

Die legere Umhängetasche im Hochformat und mit Deckelverschluss ist praktisch, wasserdicht und ideal für die Stadt oder als kleines Gepäck unterwegs. Der City-Biker ist mit einem QL3-Halterungssystem ausgerüstet und kann ruckzuck mit einer Hand am Velogeäckträger befestigt werden. Dank dieser Halterung ist die Taschenrückseite flach, ohne störende Halterungselemente. Mit dem gepolsterten Schultertragegurt, der unterm Deckel verstaut ist, lässt sich die Tasche auch bequem mittragen, wenn es zu Fuss weitergeht. Verstärktes Material an Boden und Rückseite, mit Innenfutter, Reissverschluss-Innentasche und einem Karabiner für die Schlüssel. Notebooks bis 13,3 Zoll und A4-Dokumente finden Platz. VCS-Mitglieder erhalten die Tasche zum Preis von Fr. 145.– statt Fr. 175.–, solange Vorrat.

Weitere Neuheiten sind in diesem Magazin ab Seite 51 zu finden.

Gesamtes Sortiment: www.vcs-boutique.ch. Die VCS-Boutique ist per Tel. 0848 612 612 erreichbar.



© ZVG

E-BIKE-ANGEBOTE FÜR VCS-MITGLIEDER

E-Bikes auf dem Vormarsch

Heute ist bereits jedes siebte verkaufte Velo in der Schweiz ein Elektrovelo. Für die Umwelt ist ein Kauf besonders dann sinnvoll, wenn das E-Bike die motorisierte Mobilität ersetzt, also das Auto oder den Motorroller.



Flyer

Die Biketec AG ist mit dem weltweit breitesten Produktsortiment an Flyer-E-Bikes Marktführerin in der Schweiz. Der Lithium-Ionen-Akku, die modernste Akkutechnik, wurde von Biketec als erstem Hersteller Europas serienmässig eingesetzt. Das geringe Gewicht von 2 bis 2,5 kg und die hohe Kilometerleistung von 30 bis 60 km stellt den grössten Entwicklungssprung in der Geschichte des Elektrovelos dar. Flyer ist nicht einfach eine E-Bike-Marke, sondern Programm: Ein raffiniertes Verleihsystem ist

mit lokalen Tourismusangeboten vernetzt und ermöglicht auch un-sportlichen Reisenden wahre Höhenflüge. Preise ab Fr. 2990.–.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten beim Kauf eines neuen Flyer einen zusätzlichen Akku zum Spezialpreis – Akku 8 Ah (26 V) Fr. 390.– statt Fr. 590.–; Akku 15 Ah (26 V) Fr. 590.– statt Fr. 990.–; Akku 8 Ah (36 V) Fr. 590.– statt Fr. 790.–. Informationen unter www.vcs-bonus.ch oder bei Biketec AG, Tel. 062 959 55 55.

Haben Sie das gewusst?

Auf 100 Kilometer verbraucht ein Elektrovelo etwas über eine Kilowattstunde Strom, das entspricht drei Minuten warm duschen. Eine vollständige Ladung benötigt Strom für rund 35 Rappen (Zirkapreis bei Solarstrom). Heute kann jeder Haushalt seinen Strom-Mix selber zusammenstellen. Wer also eine Anti-AKW-Fahne vor dem Fenster hängen hat und trotzdem noch Atomstrom bezieht – ein Anruf an den Energielieferanten genügt!

E-Bike-Ratgeber mit Tipps zu Kauf, Batterie, Strom:

www.verkehrsclub.ch/ebike



Stromer

Thömus Veloshop, das ist vorab Thomas Binggeli. Der Velotüftler gründete seine Firma 1991 im zarten Alter von 17 Jahren. «Thömus» hat sich vor allem mit dem Elektrovelo «Stromer» einen Namen gemacht. Dessen schlichtes Design – die Batterie verschwindet unsichtbar im Rahmen – hat eine weltweite Fangemeinde: Bei Hollywoodstar Leonardo Di Caprio sollen ganze neun Stromer-Modelle in der Garage stehen. Der Stromer verwertet die Bremsenergie und gewinnt so an Reichweite. Wer einen Stromer

kauft, wird vorher für die optimale Rahmengrösse und die passenden Anbauteile von einem Body-Scanner vermessen. Ab Fr. 3890.– statt Fr. 4190.– für VCS-Mitglieder.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Bis am 30.6.2012 erhalten Sie beim Kauf eines «Stromer» (alle Modelle) Fr. 300.– Rabatt. Erhältlich in den Stromer-Stores Zürich, Basel, Bern, Lausanne und Genf. Velo selber zusammenstellen: www.stromer.ch/vcs; Infos bei Thömus Veloshop, Tel. 031 848 22 55.



Dolphin

Ein wichtiger Elektrovelo-Pionier war der Basler Michael Kutter, Inhaber und geistiger Vater der Dolphin E-Bikes. In der Schweiz hat er 1989 die ersten Elektrovelos zusammengebaut. Der Dolphin ist auf Leistung und hohe Distanzen ausgerichtet – er sei der Ferrari unter den E-Bikes, ein wahres Kraftpaket, urteilte ein Tester. Das patentierte Spezialgetriebe «Evo-Drive» (Electrically Variable Overdrive) ist direkt in das Hinterrad integriert. Durch die stufenlose Drehzahlwandlung zwischen Pedalen

und Hinterrad wird häufiges Schalten überflüssig – gerade im Stadtverkehr ein angenehmes Plus. Der sensible Sensor macht die Tretkurbeln zu eigentlichen Gaspedalen. Die Stromlinienform des Dolphin vermag auch Designfans zu begeistern. Ab Fr. 4212.– statt Fr. 4680.– für VCS-Mitglieder.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: 10% Rabatt beim Kauf eines «Dolphin». Informationen unter www.vcs-bonus.ch oder bei Dolphin E-Bikes, Tel. 061 363 09 50.

Umweltschonende Mietautos

Mit seiner «Green Collection» bietet der Autovermieter Hertz diverse umweltverträgliche und benzinsparende Mietwagen an.

Der Toyota Prius Hybrid ist Dauertestieger in der Kategorie Mittelklasse der VCS-Auto-Umweltliste. Die Fahrzeuge der Hertz «Green Collection» haben einen CO₂-Ausstoss von weniger als 120 g/km und verbrauchen zwischen 4,3l und 7,0l/100 km. Zur Reservierung ei-

nes Fahrzeugs wählt man bei der Preis-/Reservierungsanfrage die Wagengruppe «Green Collection» aus. Danach werden alle verfügbaren Fahrzeuge aus der «grünen» Flotte angezeigt. Die «Green Collection» ist oft sehr gut ausgelastet, daher bitte frühzeitig reservieren.



© Hertz

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Zusätzlich zu den Rabatten für VCS-Mitglieder gibt es pro Miete in der Schweiz einen 20-Franken-Gutschein, gültig bis 31.8.2012. Einfach den Gutschein in der Umschlagklappe dieses VCS-Magazins heraustrennen und am Schalter abgeben. Achtung: CDP-Nummer 766721 des VCS bei allen Reservationen eingeben. Details unter www.vcs-bonus.ch oder bei Hertz, Tel. 0848 82 20 20.

WETTBEWERB



© Mobility

Mobil auch ohne eigenes Auto

Mobility setzt sich seit seiner Gründung 1987 für eine kombinierte Mobilität ein. Dieses Engagement verbindet den VCS mit dem Carsharing-Unternehmen.

Ein Mobility-Abo öffnet Türen von 2600 Fahrzeugen an mehr als 1300 Standorten in der ganzen Schweiz, und dies rund um die Uhr.

Wir verlosen

- 1 Mobility-Jahresabonnement mit einer Fahrtengutschrift im Wert von Fr. 100.-;
- 3 Mobility-Testabonnemente mit

je einer Fahrtengutschrift im Wert von Fr. 50.-.

Teilnahme bis am 31. Mai 2012 an VCS-Magazin, Service, Postfach 8676, 3001 Bern, oder online auf www.verkehrsclub.ch/mobility.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Für ein Mobility-Jahresabonnement zahlen Sie Fr. 190.- statt Fr. 290.-; dazu erhalten Sie eine Fahrtengutschrift von Fr. 30.-. Beim Testabonnement für Fr. 70.- profitieren Sie von einer Fahrtengutschrift im Wert von Fr. 20.-. Anmeldungen unter www.vcs-bonus.ch.

VCS AKTIV

Die VCS-Projekte im Überblick

Die Kampagne «Sicher zu Fuss» war einer der Höhepunkte im VCS-Jahr 2011. Sie war und ist dringend nötig, denn seit letztem Dezember häufen sich tödliche Unfälle auf Zebrastreifen. Der «Kopffüssler», das Maskottchen der Kampagne, hat Rezepte gegen die Gefahren im Strassenverkehr.

Unser kurzer Jahresüberblick ist erstmals gleichzeitig ein Ausblick auf die VCS-Projekte 2012: In diesem Jahr berät das Parlament über die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr», die 2010 mit 139 653 Unterschriften eingereicht wurde. Der Gegenvorschlag des Bundesrats weist aus Sicht des VCS gravierende Mängel auf. Spannende politische Debatten stehen bevor.

Unsere Projekt-Broschüre können Sie im Internet herunterladen: www.verkehrsclub.ch/projekte – oder per Tel. 0848 611 611 (Normaltarif) bestellen.



© VCS

Eine Mitgliedschaft beim VCS verschenken ...

... heisst, unser Engagement für eine Mobilität zu stärken, die Rücksicht auf Mensch und Umwelt nimmt. Die beschenkte Person profitiert von Mitgliederangeboten und günstigen Versicherungsprämien. Die Mitgliedschaft ist auch in Kombination mit der Pannenhilfe verschenkbar. Sie ist gültig bis Ende 2012 und kostet ab April noch 75 Prozent des Jahres-Mitgliederbeitrags. Als Dankeschön erhalten Sie von uns einen «Rail Check» für Angebote des öffentlichen Verkehrs im Wert von Fr. 25.-.



© Getty Images

Infos und Abschluss online unter www.verkehrsclub.ch/geschenk oder telefonisch unter der Nummer 0848 611 611 (Normaltarif).

Circus Monti – fesselnd und umgarnend

Auch dieses Jahr profitieren VCS-Mitglieder von den vergünstigten Eintrittspreisen in den Circus Monti. Bis Ende Oktober macht Monti an fast 50 Orten der Deutschschweiz Halt.

Das diesjährige Programm ist fesselnd und umgarnend: Artistinnen und Artisten fallen regentropfen-gleich aus der Zirkuskuppel und hängen kopfüber an dünnen Fäden. Drei poetische Clownfiguren verstricken sich in ihrer eigenen Welt und sind unsicher, ob das Ende des Seils nun das Ende ist, oder aller Anfang...

Gemeinsam mit dem Artisten-team inszenierten der Theatermacher Schang Meier und der Artist Andreas Muntwyler das neue Monti-Programm. Eine vertikale Welt, geschaffen aus Fäden, Garn und Seilen dient als Spielfläche, sämtliche physikalischen Gesetze werden mit Leichtigkeit ausgehebelt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Bei einer VCS-Einzelmitgliedschaft erhalten Sie Fr. 5.– Rabatt pro Person, für max. 2 Personen. Bei einer Familienmitgliedschaft können bis zu 5 Personen vom Rabatt von Fr. 5.– profitieren. Details und Spielplan unter www.vcs-bonus.ch oder direkt beim Circus Monti, Tel. 056 622 11 22.



© Circus Monti

GUTES GENIESSEN



Ein Wirz für alle Fälle

Wirz ist ein Hansdampf in allen Gassen. Der frühe Wirz kann bereits an Ostern geerntet werden, der letzte im Spätherbst. Die entrippten Blätter, kurz im heissen Wasser erhitzt und ausgewalzt, sollen Bauchweh, Brustschmerzen und Beinkrämpfe kurieren. Falls Sie keinen Krampf im Bein haben: ab mit dem Wirz auf den Flammkuchen!

Rezept für Wirz-Flammkuchen (für 4 Personen)

- 300 g Mehl mit 1 TL Salz, 1 TL Kümmelkörnern und 1 TL Trockenhefe mischen. Mit 225 ml lauwarmem Wasser und 2 EL Wallnussöl zu

einem Teig kneten. Abgedeckt an einem warmen Ort ca. 1½ Stunden gehen lassen.

■ Von 600 g Wirzblättern die dicken Blattrippen entfernen und in leicht gesalzenem Wasser 3–4 Minuten kochen. Kalt abspülen, gut ausdrücken und grob hacken. 125 g Zwiebeln in dünne Streifen schneiden. Je 50 g Ziegengouda und Gruyère reiben und 75 g Speck in 1 cm breite Stücke schneiden.

■ Ofen auf 250° C vorheizen (Umluft nicht geeignet). Teig halbieren, beide Hälften kneten und in etwas Mehl wenden. Ungefähr 1 cm dicke, längliche Fladen formen, diese auf zwei mit Backpapier belegte Bleche legen.

■ Die Fladen mit 75 g Crème fraîche bestreichen, Wirz salzen und darauf legen, Zwiebeln darüber streuen. Käse darauf verteilen, 4 Majoranzweige (Blättchen) und Speck darüber geben, mit schwarzem Pfeffer aus der Mühle würzen und auf der untersten Schiene ca. 20 Minuten backen.

Rezept: www.livingathome.de

VORANKÜNDIGUNG

Artistik, inspiriert von Jean Tinguely

In Biel findet diesen Sommer ein zauberhaftes Freilichtspektakel statt: der «Cyclope». Mit Akrobatik, Clownerie, Tanz, Luftartistik und Live-Musik erwecken die Artistinnen und Artisten einen zwölf Meter hohen Kopf zum Leben. Der «Cyclope» ist Bühnenbild, mechanisches Wunderwerk und Protagonist in einem. Mit dem Stück verbeugen sich die Initianten vor dem Künstler Jean Tinguely (1925–1991).

Der Freiburger Eisenplastiker schuf mit «Le Cyclop» eines seiner wichtigsten Werke. Die über 22 Meter hohe begehbare Riesenskulptur steht in einem Wald bei Milly-la-Forêt, nahe Paris. Tinguelys Kunstwerk verkörpert für die Macher des Bieler Freilichtspektakels die Sprengung der Fesseln des Gewohnten, visionärer Weitblick und eigenwillige Kreativität.



© Zyg

Das poetisch-verrückte Spektakel findet vom 2. Juli bis am 15. September 2012 auf dem ehemaligen Bieler Expogelände statt, fünf Gehminuten vom Bahnhof entfernt.

+ Das Plus für VCS-Mitglieder: Sie erhalten 20 % Rabatt auf den Eintrittspreis. Im VCS-Magazin Nr. 4/2012 (erscheint am 25.6.) gibt es einen heraustrennbaren Gutschein für das Railway-Kombi (Bahn und Eintritt) von «Cyclope». Sie können schon vorher unter www.vcs-bonus.ch buchen. Informationen: Tel. 032 325 47 42.

Risiko- und Vorsorgeberatung für VCS-Mitglieder

Seit Neuem hat der VCS eine Kooperation mit der Beratungsfirma **fairsicherungsberatung®** abgeschlossen. Diese bietet VCS-Mitgliedern eine unabhängige Risiko- und Vorsorgeberatung zu Sonderkonditionen an.

Fairsicherungsberatung unterstützt bei Fragen zu Alters- und Risikoversorge und Hauskauf sowie bei Änderung des Zivil- oder Familienstandes. Dabei werden exklusiv für VCS-Mitglieder Fixpreise veranschlagt. So bleiben die Beratungskosten in einem kalkulierbaren Rahmen. Selbstverständlich rechnet fairsicherungsberatung allfällige Einnahmen aus Provisionen und Courtagen dem Honoraranpruch an. Auf diese Weise wird die vollständige Unabhängigkeit von Produkten und Anbietern sowie vollumfängliche Transparenz in der Abrechnung garantiert. Bei Bedarf werden sozial verträgliche Versicherungsangebote vorab von Versicherungen und Finanzinstituten vorgeschlagen, die auf genossenschaftlicher oder gemeinschaftlicher Basis tätig sind.

Fairsicherungsberatung versteht sich als Teil einer nachhaltigen Wirtschaft mit dem Ziel, die Gelder für eine sinnvolle Wirtschaftswelt einzusetzen, die nicht zu Lasten dieser und künftiger Generationen Ressourcen verschwendet. Die Kundschaft wird wenn immer möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln besucht, ansonsten mit Mobility-Fahrzeugen.

Die fairsicherungsberatung®

Die nach sozialen, ethischen und ökologischen Grundsätzen arbeitende unabhängige Beratungsfirma fairsicherungsberatung wurde 1990 gegründet. Sie berät und betreut Kunden rund um Vorsorge- und Versicherungsfragen. Insgesamt arbeiten zwölf Personen in den Büros Bern, Zürich und Genf. Die Beratungsbüros arbeiten unabhängig, fair und transparent.

Alle Mitarbeitenden werden im Monatslohn fest entlohnt und sind nicht auf Kommissionsbasis angestellt, so dass das Personal keinen Umsatzdruck an die Kundinnen und Kunden weitergeben muss. ■

Auskünfte, Terminvereinbarungen:

fairsicherungsberatung®
Tel. 031 378 10 10
fair@fairsicherung.ch
www.fairsicherung.ch

Fragen zur Zusammenarbeit:

VCS-Versicherungen
Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)
versicherungen@verkehrsclub.ch
www.vcs-versicherung.ch

Das Angebot

Beratung für Privatpersonen

- Sie haben Fragen zur (frühzeitigen) Pensionierung
- Sie ziehen mit Ihrem Partner, Ihrer Partnerin zusammen
- Sie kaufen ein Haus oder eine Eigentumswohnung
- Sie haben geerbt
- Sie machen sich beruflich selbstständig

Beratung für Firmen und Institutionen

- Sie gründen eine Firma (GmbH, AG, Genossenschaft)
- Sie führen bereits eine Firma
- Sie sind als Stiftung oder Verein tätig
- Beratungen zu Risk Management, Versicherungslösungen, Pensionskasse und Schadenfällen

Anzeige

● fairsicherungsberatung®

Der Exklusivpartner für VCS-Mitglieder für Risiko- und Vorsorgeberatung

Die **unabhängige** Beratungsstelle in allen Risiko- und Vorsorgefragen für Privatpersonen, KMU und soziale Institutionen

- Wir lösen die Fragen rund um Ihre Risiko- und Altersvorsorge.
- Für Selbständigerwerbende finden wir bedürfnisgerechte Lösungen.
- Für Betriebe und soziale Institutionen optimieren wir das bestehende Versicherungsdossier.

Dauerhafte Sonderkonditionen für VCS-Mitglieder!

Ihre Kontaktstelle für Auskünfte und Terminvereinbarungen:

fairsicherungsberatung®

Tel. 031 378 10 10 • fair@fairsicherung.ch • www.fairsicherung.ch



Die neue Velo-Kombiversicherung

Mit dem Start der Velosaison 2012 endet die Schweizer Traditionsgeschichte der Velovignette. Der VCS hat für seine Versicherten vorgesorgt und das bestehende Angebot rund ums Velo ausgebaut.

Wenn beispielsweise teure Rennvelos, Mountainbikes oder Elektrovlos zum Hausrat gehören, genügt die Maximalsumme der Hausratversicherung für Diebstahl oft nicht mehr. Hier empfiehlt der VCS ergänzend das neue Versicherungsprodukt seines langjährigen Partners Zurich Connect: die Zurich-«to go!»-Bike-Versicherung, die unkomplizierte Velo-Kombiversicherung für Diebstahl, Unfallkasko und Velopannen.

VCS-Magazin: Die Velovignette 2011 gilt noch bis 31. Mai 2012. Was sind die Folgen für die Versicherten?

Beat Kempfer: Für den Grossteil der Velofahrerinnen und Velofahrer entsteht kein Handlungsbedarf. Von ihnen verursachte Schäden werden künftig durch ihre private Haftpflichtversicherung bezahlt. Rund 90 Prozent der Schweizer Bevölkerung verfügen bereits über eine Privathaftpflichtversicherung. Dies war für das Schweizer Parlament auch einer der Hauptgründe, die na-

tionale Versicherungspflicht nach über fünf Jahrzehnten aufzuheben.

Dennoch können nach der Vignetten-Abschaffung Versicherungslücken entstehen: Rund zehn Prozent der Bevölkerung haben keine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen. Was passiert bei einem Unfall?

Die Privathaftpflichtversicherung ist in der Schweiz nicht obligatorisch. Wenn nun bei einem Unfall der schuldige Velofahrer nicht versichert ist oder der Verursacher nicht ermittelt werden kann, springt ersatzweise der Nationale Garantiefonds ein. Dieser kann allerdings jederzeit auf den Unfallverursacher Regress nehmen – und das kann rasch teuer werden, wenn man keine Privathaftpflichtversicherung abgeschlossen hat.

Wie sind Elektrovlos versichert? Jedes siebte verkaufte Velo ist heute ein E-Bike, Tendenz steigend.

Elektrovlos mit einer elektrischen Tretunterstützung bis 25 km/h sind, analog den Fahrrädern, neu ebenfalls über die Privathaftpflicht versichert. Anders bei den E-Bikes mit einer elektrischen Tretunterstützung über 25 km/h: Sie sind den Mofas gleichgestellt und benötigen ein amtliches Kontrollschild, einen Fahrzeugausweis und eine spezielle Haftpflichtversicherung.

Welche Versicherung empfiehlt der VCS gegen Velodiebstahl?

Grundsätzlich empfehlen wir, die Fahrräder in der Hausratversicherung mit der Zusatzversicherung «einfacher Diebstahl auswärts» zu versichern. Der Vorteil der Hausratversicherung ist, dass gleichzeitig auch weitere Besitztümer wie Fotoausrüstung, Reisegepäck usw. gegen Diebstahl ausserhalb des Wohnsitzes versichert sind. Für neue Velos und für Personen, die keine Hausratversicherung haben, empfehlen wir die neue Zurich-«to go!»-Bike-Versicherung. Der Abschluss erfolgt ausschliesslich

online (www.vcs-versicherung.ch), die Bezahlung per Kreditkarte.

Welche weiteren Versicherungen empfiehlt der VCS für Velofahrerinnen?

Empfehlenswert ist neben der Privathaftpflicht, dem Hausrat-Diebstahl und der neuen Zurich-«to go!»-Bike-Versicherung auch ein Verkehrs-Rechtsschutz. Wer als Velofahrer verunfallt, ist froh um juristischen Rat und Beistand. ■



Beat Kempfer ist langjähriger Leiter der VCS-Versicherungen.

Die VCS-Versicherungen rund ums Velo

Zurich-«to go!»-Bike-Versicherung¹

Die neue Velo-Kombiversicherung gegen Diebstahl, Velokasko und Pannen. Wiederbeschaffungswert bis max. Fr. 8000.–. Zweijahresvertrag für Fr. 130.–. Versicherbar sind Neuvelos bis 3 Jahre ab Kaufdatum.

Privathaftpflichtversicherung¹

Nebst weiteren Haftpflichttrisiken im Alltag deckt die Privathaftpflichtversicherung auch das Velohaftpflichtrisiko. Jahresprämie ab Fr. 67.–.

Hausratversicherung¹

Mit dem Zusatz «einfacher Diebstahl auswärts» sind in der Hausratversicherung Velos mit einer Tretunterstützung bis max. 25 km/h gegen Diebstahl versichert. Die Aussen-Versicherungssumme ist wählbar ab Fr. 2000.–.

Verkehrsrechtsschutz²

Bei einem Verkehrsunfall ist die Schuldfrage nicht immer eindeutig – auch bei Velofahrerinnen und Fussgängern. Übernahme von Anwalts-, Gerichts-

und Expertisekosten sowie Prozessentschädigungen an die Gegenpartei bis max. Fr. 250 000.–. Jahresprämie Fr. 90.–.

Infos und Abschluss

www.vcs-versicherung.ch
Tel. 0848 611 611 (Normaltarif)

¹Versicherungsträger: Zurich Versicherungs-Gesellschaft AG

²Versicherungsträger: Protekta Rechtsschutz

Spezialangebote und Neuheiten für VCS-Mitglieder



Boutique

Bereit für den Frühling



W
women

W M
women / men



M
men



W
women

Hitpreis

269.–
statt 290.–



◀ VAUDE Sina Coat Women

Zum Aufblühen! Der Frühjahrmantel Sina Coat deckt den Temperatur-Bereich der Übergangszeit ab. Der schicke, wasserdichte Mantel punktet mit dem femininen Schnitt und verfügt über zwei Seitentaschen mit Reissverschluss. Dank dem Zwei-Wege-Reissverschluss und den Reflexaspeln vorne und hinten ist der Mantel auch für Velofahrerinnen optimal geeignet. Und die Frühlingsnatur freut sich über das ökologische, ressourcenschonend hergestellte Hauptmaterial. Gewicht: 605 g.

Größen: 36 • 38 • 40 • 42 • 44

VCS-Preis Fr. 269.– (statt 290.–)

8417.E4 VAUDE Sina Coat Women **grün**

▲ Ultraleichter Wetterschutz für unterwegs

Die Jacke von The North Face ist federleicht, klein packbar und passt ideal für den Einsatz auf Reisen, Wanderungen oder auf dem Fahrrad. Die wasserdichte, atmungsaktive Jacke verfügt über zwei Seitentaschen. Grosszügige Unterarmreissverschlüsse garantieren ein optimales Körperklima. Gewicht Grösse M: Women 380 g, Men 420 g.

WOMEN Grössen: XS • S • M • L • XL

Venture Jacket WOMEN **Fr. 169.–**

6790.L6 **blau**, 6790.L7 **himbeer**, 6790.J4 **schwarz**

MEN Grössen: S • M • L • XL

Venture Jacket MEN **Fr. 169.–**

6791.L9 **blau**, 6791.L8 **grün**, 6791.J4 **schwarz**



▲ VAUDE Velo-Umhängetasche Bayreuth

Die Hinterradtasche im Akentaschenformat wird aus robustem Material mit textiler Optik hergestellt, ist wasserdicht verschweisst und komplett PVC-frei. Über eine variabel verstellbare Befestigungsschiene wird die Tasche am Gepäckträger befestigt. Volumen: 20 Liter. Dimensionen: 33 × 40 × 15 cm. **Made in Germany.**

VCS-Preis Fr. 199.– (statt 220.–)

8521.H1 VAUDE Velo-Umhängetasche Bayreuth **anthrazit**

Scarpa Mojito – robust und vielseitig ▶

Ob für leichte Wanderungen oder den täglichen Gebrauch: der bequeme Schuh aus Leder ist leicht, gut gedämpft und sitzt dank der langen Schnürung optimal am Fuss. Die robuste Gummilaufsohle von Vibram sorgt mit profilloser Spitze und griffigem Ballen- und Fersenbereich für sicheren Tritt.

WOMEN Grössen: 36 – 42

City-Schuh Scarpa Mojito Women **Fr. 149.–**

8007.W1 **blau** 8007.B2 **grün**

8007.B3 **türkis**

MEN Grössen: 40 – 47

City-Schuh Scarpa Mojito MEN **Fr. 149.–**

8008.W1 **blau** 8008.B5 **olive**

8008.B4 **braun**



W M
women / men



W
women



M
men



The independent industry textile standard

Edle Begleiter für das ganze Jahr

W
women



merino

M
men



Merino-Pullover und -Jacke: edel, leicht und das ganze Jahr über tragbar

Für die zeitlos schönen und eleganten icebreaker Pullover werden nur die feinsten Merinofasern verwendet. Alle icebreaker Pullover vereinen die Vorteile von qualitativer Merinowolle in sich: sie sind kuschelig weich, geruchshemmend und bieten einen überragenden Temperatur- und Feuchtigkeits-Ausgleich.

icebreaker Bliss Cardigan Women

Grössen: XS • S • M • L • XL

VCS-Preis Fr. 139.90 (statt 149.90)

8413.J6 asphalt

icebreaker Pullover Aries V Men

Grössen: S • M • L • XL

VCS-Preis Fr. 199.90 (statt 219.90)

8415.K8 stahl

Marmot

M
men



W
women



Gürtel aus Feuerwehrschlauch

Die Gürtel aus ausrangierten Feuerwehrschläuchen sind Unikate und werden in Handarbeit in sozialen Institutionen in der Schweiz hergestellt. Der Gürtel kann selber gekürzt werden. Masse: ca. 115 × 4,2 cm.

Gürtel Feuerwehrschlauch Fr. 58.-

8473. AH moosgrau, 8473. BH rot retro



Fahrradtasche VAUDE Newport L

Raffinierte Kombination aus stylischer Umhängetasche mit verstaubarer Befestigungsschiene für den Gepäckträger. Ideale Tasche für den Alltag mit Platz für Laptop und A4-Unterlagen. Masse: 33 × 44 × 12,5 cm

VCS-Preis Fr. 119.- (statt 130.-)

8522.H1 schwarz

Sieht aus wie eine Jeans, kann aber mehr!

Die neue Jeansgeneration von Marmot, sieht aus wie eine Jeans und ist gleichzeitig eine funktionelle Outdoorhose. Dank dem eingearbeiteten Coolmax wird die Feuchtigkeit vom Körper weg transportiert und die Haut bleibt auch bei schweisstreibenden Aktivitäten trocken.

Grössen: XS • S • M • L • XL

8138.B4 Rock Spring Jeans WOMEN Fr. 119.-

8137.B4 Blithedale Jeans MEN Fr. 139.-



Necessaire +
gratis Badetuch

Set-Angebot
39.80
statt 68.80

Necessaire BOX Wash Center

Aufklappen, hinhängen, fertig! Die Box bietet viel Platz und schafft Übersicht. Zwei Fächer mit vielen Halterungen sorgen für Ordnung. Grösse: 25 × 7 × 10 cm

Necessaire BOX Wash Center Fr. 39.80

4916.X1 schwarz, 4916.X5 grün, 4916.X4 blau

4916.X3 orange, 4916.X2 eisblau

VCS-Badetuch

Das federleichte Mikrofaser-Badetuch lässt sich klein zusammenfalten und nimmt Wasser auf wie ein Schwamm. Nach dem Auswringen ist es im Nu trocken.

Grösse: 60 × 120 cm

7448 VCS-Badetuch blau Fr. 29.-

Set-Angebot Necessaire + gratis VCS-Badetuch

VCS-Preis Fr. 39.80 (statt 68.80)

7475.X1 schwarz, 7475.X5 grün, 7475.X4 blau

7475.X3 orange, 7475.X2 eisblau

Hitpreis

99.-
statt 139.-



Rucksack Bike & Hike

Der Bike & Hike-Rucksack von Deuter ist ein Multitalent, das zum Biken wie auch zum Wandern gleichermaßen gut geeignet ist. Egal wofür man diesen Rucksack benutzt, seine Tropfenform bietet optimalen Sitz, während das Aircomfort-System den Rücken verwöhnt. Masse 47 × 31 × 22 cm, Inhalt 26 Liter, Gewicht 1300 g.

VCS-Preis Fr. 99.- (statt 139.-)

6168.F9 blau, 6168.J3 braun

Merino-T-Shirts – ideal für warme und heisse Sommertage



Die hochwertige Merinowolle ist ideal geeignet für den urbanen Alltag und auf Reisen unterwegs: Sie hat einen kühlenden Effekt bei Hitze, nimmt keine Gerüche an, besitzt einen natürlichen UV-Schutz und trocknet schnell. Ausserdem ist sie unglaublich leicht und fühlt sich weich an auf der Haut.

Merino-T-Shirts WOMEN

Grössen: XS • S • M • L • XL

- | | |
|--|-----------|
| 1 Trägershirt Retreat Tank | Fr. 69.90 |
| 8411.E7 asphalt, 8411.J5 mint | |
| 2 T-Shirt Tech T Lite | Fr. 79.90 |
| 7307.J2 coral, 7307.J3 türkis, 7307.A1 schwarz | |
| 3 T-Shirt Scoop Scatter | Fr. 99.90 |
| 8409.J3 türkis, 8409.E7 asphalt | |
| 4 T-Shirt Tech V | Fr. 89.90 |
| 8410.J4 viola, 8410.J5 mint | |

Merino-T-Shirts MEN

Grössen: S • M • L • XL

- | | |
|---|-----------|
| 5 T-Shirt Tech T Lite Alps | Fr. 89.90 |
| 8416.K9 blau, 8416.L1 grau | |
| 6 T-Shirt Tech T Lite | Fr. 79.90 |
| 7311.J8 grün, 7311.J7 grau, 7311.A1 schwarz | |



Gehen wie barfuss

Die Barfuss-Schuhe unterstützen den natürlichen Bewegungsablauf beim Laufen auf jedem Untergrund und schützen den Fuss trotzdem optimal. Ausserdem sind sie federleicht und brauchen im Reisegepäck sehr wenig Platz. Damit sind sie der ideale Zweitschuh auf Reisen und Touren.

Der Schuh fällt klein aus, bitte eine Nummer grösser als normal bestellen.

Leichtschuh Bare Access Arc WOMEN

Grössen: 37 – 42.5, auch halbe Grössen

8419.Z1 schwarz/violett Fr. 125.–

Leichtschuh Merrell Trail Glove MEN

Grössen: 40 – 47, auch halbe Grössen

8418.Q1 schwarz Fr. 145.–



VCS-Velohelm-Aktion

Bis am 15. Mai 2012

20 Franken Rabatt
auf alle Velohelme

Velohelm KED VS

Für den Touren- und Citybereich konzipiert, eignet sich der Helm in idealer Weise für den Alltag. Das einfach bedienbare Grössenverstellungssystem sorgt für eine optimale Passform. Gewicht: 300 g. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): M (52 – 59 cm) • L (57 – 61 cm)

VCS-Preis Fr. 69.– inkl. Fr. 20.– Rabatt (statt 89.–)

8162.D3 rot/silber, 8162.L4 schwarz/silber



KED VS



KED Certus

E-Bike- und Velohelm KED Certus

Robuster Helm für den täglichen Einsatz im urbanen Umfeld mit erweiterter Hinterkopfabdeckung für besseren Schutz. Idealer Helm für Elektrovelo- und Stadtvelofahrer mit hohem Tragekomfort.

Gewicht: 300 g. **Made in Germany.**

Grössen (Kopfumfang): M (52 – 58 cm) • L (55 – 63 cm)

VCS-Preis Fr. 79.– inkl. Fr. 20.– Rabatt (statt 99.–)

8535.K1 silber, 8535.L1 schwarz

Praktische Begleiter unterwegs



40
LUMEN



Lieferung
inkl. Adapter
für alle gängigen
Mobiltelefone
und Reisebox.



Batterie-Ladegerät P1 und Akku-Batterien

Das intelligente Akku-Ladegerät für wiederaufladbare Batterien/Akkus der Standardgrössen AA Mignon und AAA Micro lädt Akkus schonend auf. Für eine lange Lebensdauer der Akkus. Lieferung inkl. Anschlusskabel für Netzteile AC (100–240V), DC (12–24V), USB (5V).

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| 7782 Ladegerät P1 | Fr. 28.– |
| 6921 Akkubatterie AA, Set à 4 Stück | Fr. 14.80 |
| 6920 Akkubatterie AAA, Set à 4 Stück | Fr. 12.80 |

VCS-Setpreis Fr. 35.40 (statt 38.50)

7783 Set Ladegerät P1+ 4 AA-Akku-Batterien

Stirnlampe Petzl TIKKA 2

Die vielseitig einsetzbare, kompakte LED-Stirnlampe leuchtet in drei Varianten. Anstelle von herkömmlichen Batterien kann die Lampe optional mit dem Petzl Core Akku, dem eigens für die Stirnlampe konzipierten Akku, betrieben werden.

| | |
|----------------------------|----------|
| Stirnlampe Petzl TIKKA 2 | Fr. 39.– |
| 7623.M1 blau, 7623.B1 grau | |
| 8547 Petzl Core Akku | Fr. 25.– |

PowerMonkey Extreme – Stromreserve für unterwegs

Der robuste und wasserdichte Akku kann via Solarzelle oder auch per Netzadapter aufgeladen werden und dient so jederzeit als kompakte Stromreserve unterwegs. Energiereserve Akku: 33.3 Wh. Gewicht: 460 g.

VCS-Preis Fr. 169.– (statt 179.–)

8328 PowerMonkey Extreme

Neue Lichter gehen auf – mit LED-Lampen und LED-Spots

Aktion ab 3 Stück nach Wahl

NEU

800
LUMEN

13 W LED-Lampe mit 800 Lumen

In ihrer Helligkeit dient die neue Lampe als Leuchtmittlersatz für eine 60 Watt Glühlampe, je nach Abstrahlrichtung können sogar Glühlampen bis zu 75 Watt ersetzt werden.

Lichtstrom: 800 lm

Energieverbrauch: max. 13 W

Farbtemperatur: 2'700 K, warmweiss

Farbwiedergabeindex: Ra = 90

8622.B LED Lampe, 13 W, E27 Fr. 49.50



LED-Spot MR16 7 Watt, GU10

Ideale Austauschlösung für Spots bis zu 50 W.

Lichtstrom: 320 lm

Abstrahlwinkel: 35°

Farbtemperatur: 2'700 K, warmweiss

8619.C LED-Spot MR16, 7 W, GU10 Fr. 31.50

LED-Spot MR16 5 Watt, GU10

Ideale Austauschlösung für Spots bis zu 35 W.

Lichtstrom: 230 lm

Abstrahlwinkel: 35°

Farbtemperatur: 2'700 K, warmweiss

8620.C LED-Spot MR16, 5 W, GU10 Fr. 28.50



7 Watt
GU10
320
LUMEN



5 Watt
GU10
230
LUMEN

Zusätzliche Produkt-Informationen und Angebote finden Sie unter www.vcs-boutique.ch



© Brigitte Wolf

Der gesuchte Wald ist auch ein Wandergebiet.

Wie heisst der grosse Wald?

Dieser Wald hat es in sich. Er ist ein Auenwald und gleichzeitig der grösste Föhrenwald der Schweiz. Ausserdem bildet er die Sprachgrenze in einem zweisprachigen Kanton. Er ist 350 Hektaren gross und sehr vielfältig. Seine Biotope bieten vielen Tieren Unterschlupf. Besonders reich vertreten ist die Vogelwelt. Man findet seltene Arten wie den Flussregenpfeifer, den Eisvogel oder die Nachtigall. Ebenfalls zum flugfähigen Getier zählen die Libellen und Schmetterlinge. Den Wald durchquert ein Fluss, so dass es auch dem Biber, der Forelle, den

Amphibien und Reptilien gefällt. 1946 und 1947 ging in diesem Wald ausserdem ein Monster um. Es riss innert weniger Wochen 30 Schafe, mehrere Ziegen, ein Schwein und ein Kalb. Unter der Bevölkerung begann eine Rätselraten, um welche Tierart es sich handeln könnte: «Ist das sagenhafte Tier ein Luchs, ein Wolf oder ein Panther?», wollte die Lokalzeitung wissen. Auf den Panther kam sie, weil in Turin zwei dieser Raubkatzen aus einem Wanderzirkus ausgebrochen waren. Andere Zeugen hatten querbeet durchs Tierbuch weitere

Monstertypen erspäht. Die Rede war von Riesenschlangen und tibetanischen Tigern. Um das Untier unschädlich zu machen, legte man Fallen aus, organisierte Treibjagden und stellte Raubtierkäfige bereit.

Am Ende war es ein Wolf. Der Bauer Marius Brunner erschoss ihn 1947. Da er aber selber kein Jagdpatent besass, gab sich sein Neffe Albinus Brunner gegenüber den Behörden als Schütze aus. Er behielt das Geheimnis bis zu seinem Tod für sich, die Prämie von 500 Franken gab er seinem Onkel weiter.

Das Monster war tot. Der Wald hingegen überlebte trotz zahlreicher Beeinträchtigungen durch Landwirtschaft, Strassenbau und Flusskorrekturen in seiner Substanz. Er ist heute ein Naturschutzgebiet. Seine Weiterexistenz verdankt er nicht zuletzt einem grossen Graben, der das Haupttal regelmässig mit Schuttmaterial eindeckt. Deshalb liess sich der Fluss in diesem Abschnitt nicht kanalisieren.

Peter Krebs

Wie heisst der Wald?

NÄCHSTE NUMMER

Reisen mit gutem Gewissen

Rechtzeitig auf die nächste Reisezeitung stellt das VCS-Magazin wieder eine grosse Auswahl von Reisevorschlägen und Reportagen für die Schweiz und europäische Destinationen zusammen. Wir

nehmen Sie mit auf eine Wanderung durch die Pyrenäen, auf Spaziergänge entlang von Seeufern, wir informieren über die besten Zugverbindungen sowie den Veloverlad ins Ausland und vieles mehr.



© Peter Krebs

Zu gewinnen: Schweizer Velo von TDS Kettenlos (Wert 1500 Franken)

Die Leserinnen und Leser des VCS-Magazins können wieder einen sehr attraktiven Preis gewinnen. Wer weiss, wie der Wald heisst, kann ein Alltagsvelo von TDS gewinnen.

Wettbewerbspreis: Ein original Schweizer Fahrrad von TDS im Wert von 1500 Franken. Das pflegeleichte und geräuschfreie Antriebssystem ohne Kette ist schmier- und nahezu wartungsfrei – verschmutzte Hosen und Hände



gehören der Vergangenheit an. In Kombination mit der Nabenschaltung entsteht ein hochwertiges und zuverlässiges Alltagsvelo.

Weitere Informationen: www.tds-rad.ch

Antworten bis 23. April 2012 an VCS-Magazin, Wettbewerb, Postfach 8676, 3001 Bern, oder www.verkehrclub.ch/wettbewerb bzw. wettbewerb@verkehrclub.ch

Lösung des letzten Wettbewerbs: Ofenpass.

Gewinner – 1. Preis: Bernhard Lütolf, Horriwil (Elektrovelo von Flyer); 2. und 3. Preis: Edwin Wirz, Hinwil; Pierrette Guillaume-Gentil, Blonay (Velohelm KED Certus). Wettbewerbspreise offeriert von



(1. Preis)

Innovation in Mobility

(2. und 3. Preis)



via verde reisen

Der Reisepartner des VCS – Ihr Spezialist für Bahnreisen

Liebe Reisefreundinnen und -freunde, Liebe VCS-Mitglieder

via verde reisen setzt sich für einen naturnahen und sozialverträglichen Tourismus ein und wählt seine Partner und die einzelnen Reiseleistungen nach diesen Kriterien aus. Das Wichtigste für uns ist aber, dass Sie sich als Gast auf unseren Touren wohl fühlen und ihre Reisebedürfnisse bestmöglich befriedigt werden. Mit unserer Reiseumgebung möchten wir bei Ihnen die Reiselust wecken. Lassen Sie sich verzaubern von der Natur, den Menschen und den traumhaften Landschaften. Wir beraten Sie gerne und freuen uns auf Ihren Anruf!

Mit herzlichen Grüßen, Ihr via verde reisen-Team

Frühbucherrabatt:

bis 4 Monate vor Abreise

CHF 50 pro Person

Neuheit 2012:

VCS-Mitglieder bezahlen keine Auftragspauschale für alle eigenen via verde-Reisen

Programm 2012 online:

www.via-verde-reisen.ch

Beratung & Anmeldung unter:

Telefon 0848 823 823

info@via-verde-reisen.ch

www.via-verde-reisen.ch

Preisangaben*:

| | | | |
|--------|----------------|-----|------|
| ● | bis | CHF | 499 |
| ●● | CHF 500 – CHF | | 999 |
| ●●● | CHF 1000 – CHF | | 1499 |
| ●●●● | CHF 1500 – CHF | | 1999 |
| ●●●●● | CHF 2000 – CHF | | 2499 |
| ●●●●●● | ab | CHF | 2500 |

* Ohne spezielle Bezeichnung bezieht sich der Preisrahmen auf eine Woche/Person und beinhaltet die Bahnreise, die Unterkunft und die erwähnten Mahlzeiten. Bei Aktivferien: Mietvelo, Gepäcktransport und Routenbeschreibung. Die detaillierten Informationen zu den Preisen und Leistungen finden Sie unter www.via-verde-reisen.ch oder 0848 823 823



Hôtel Club La Lagune Beach Resort & Spa*** Saint-Cyprien-Plage/Languedoc-R./Frankreich

Direkt am breiten Sandstrand

Ideal für Familien

Zimmer und Appartements

Preisrahmen: ●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/badeferien

Eine authentische Landschaft als Freizeitparadies

Lassen Sie sich von der aussergewöhnlichen Umgebung zwischen der Cote d'Azur und den Pyrenäen verzaubern. An bester Lage zwischen Meer und Lagune befindet sich das Hotel. Die ruhige Halbinsel bietet einen weitläufigen Sandstrand. Zum Städtchen Saint-Cyprien sind es ca. 1,5 km. In nur 800 m Entfernung befindet sich der Aqua Park. Neben dem direkten Zugang zum Meer bietet das Hotel ausserdem zwei Swimmingpools, zwei Bars, ein Restaurant, ein Shop, ein privater kleiner Hafen und 2 Tennisplätze.



Hotel Villa Marcella*** San Vincenzo/Toskana/Italien

Ruhige Lage am Strand

Abend- und Strandunterhaltung

Kinderfreundlich in Preis und Ambiente

Preisrahmen: ●●-●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/badeferien

Badeferien mit kulturellen Seitenspüngen

Der dichte Pinienwald mit Wander-, Trekking- und Reitwegen erstreckt sich bis zum Meer. Einer der Hauptattraktionen San Vincenzos ist sein 5 Kilometer langer Strand, mit feinstem, hellem Sand und kobaltblauem Wasser. In der familiären und kinderfreundlichen Atmosphäre werden Sie sich bestimmt wohl fühlen. Zum Hotel gehören Restaurant, Terrassen-Bar mit Meersicht, Lift, Klimaanlage, Heizung, TV- und Leseraum, Garten mit Hollywoodschaukeln und kleinem Spielplatz, Kinderbecken und Disco/Pianobar im Untergeschoss.

Grosse Seeland Rundreise — Um Kopenhagen und die Insel Seeland

Ob beim Shoppen, Bummeln, einem Tivoli Besuch oder einem kleinen Spaziergang zum alten Hafen mit der kleinen Meerjungfrau, wird Sie der besondere Charme der dänischen Hauptstadt einfangen und auf die kommenden Tage zu Ihrer Seeland Rundreise einstimmen. Höhepunkte auf dieser Tour: mittelalterlicher Marktplatz, weisse Sandstrände, seltene Arten von Pflanzen und Bäumen im Rosengarten, frisch geräucherter Fisch, Kunstgalerien, die Trelleborg (eine der schönsten Nachbauten der Wikingerzeit), reiche Vogelwelt und vieles mehr.

Velotour Kopenhagen und Seeland Dänemark

8 Tage/7 Nächte ab/bis Kopenhagen

Ca. 340 km, Etappen von 42 — 69 km

Elektrovelo verfügbar

Preisrahmen: ●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien



Impressionen entlang der Donau und dem Inn in Südbayern

Im Südosten Deutschlands, liegt die Bischofsstadt Passau. An der Donau zählt sie zu den schönsten und eindrucksvollsten deutschen Städten. Das Venedig Bayerns am Zusammenfluss von Donau, Inn und Ilz ist umgeben von einer Region voller Natur, Kultur und Lebensfreude. Nach Lust und Laune können Sie diverse Routen, durch die idyllische Landschaft entlang des österreichischen Donauradweges, auf dem Innradweg in die Barockstadt Scharding und weitere, individuell planen. Sie fahren auf asphaltierten Velowegen.

Sternvelotour Passau Deutschland

neu

6 Tage/5 Nächte ab/bis Passau

Ca. 172 km, Etappen von 35 — 54 km

Elektrovelo verfügbar

Preisrahmen: ●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien



Wandern in Wales — Natur, Tradition und Kultur vereint

Entdecken Sie im Snowdonia Nationalpark den höchsten Berg in Wales und lassen Sie sich von der unberührten Natur verzaubern. Auf Bradsey Island beobachten Sie wildlebende Tiere, anschliessend schlendern Sie durch malerische Dörfer und lernen die überaus gastfreundlichen Einheimischen kennen. Die Fahrt mit dem „Welsh Highland Steam Railway“, Besuch von „Tre'r Ceiri“ (Hügelfestung aus der Eisenzeit), sowie die Begegnung mit freilebenden Robben sind nur einige der vielen Höhepunkte auf Ihrer Wanderung.

Wandertour Wales, Bardsey Island und Snowdon/England

neu

11 Tage/10 Nächte ab/bis Bangor

GPS Ausrüstung inklusive

Wild lebende Tiere, Berge und Meer

Preisrahmen: ●●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien



Küstenwandern auf den Kanalinseln — Meeresbrise und Blumenduft

Nicht nur der Kultur und des milden Klimas wegen waren die Kanalinseln schon immer etwas Besonderes. Mediterrane Vegetation, Blumen so weit das Auge reicht, zerklüftete Felsen und tosende Brandung — ein beeindruckendes Naturschauspiel erwartet die Wandernden. Unterwegs finden Sie zudem verschiedene Zeitzeugen wie beispielsweise die Megalithbauten oder die Befestigungsanlagen an den Küsten. Sark, maximal 5 km lang und 2 km breit, nur zu Fuss oder per Velo erkundbar, ist eine Oase der Ruhe und Musse.

Wandertour Jersey, Guernsey und Sark Kanalinseln/Frankreich

8 Tage/7 Nächte ab/bis St-Malo

Schwierigkeitsgrad: 12-18 km täglich

Inseltransfer mit Schiff/Bus zu den Wanderungen

Preisrahmen: ●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien



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

Nutzen Sie die Karte am Umschlag zur Anmeldung



Kajaktour Dordogne Frankreich

8 Tage/7 Nächte ab Vayrac bis Beynac

Ca. 120 km, Etappen von 14 – 23 km

Gepäcktransport von Etappe zu Etappe

Preisrahmen: ●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien

Aktivferien im Tal der Dordogne

Entdecken Sie die grüne Landschaft des Périgord – das Tal der Dordogne und ihr klares Wasser. Die Dordogne ist einer der längsten Flüsse Frankreichs und gilt als der Schönste. Die Dordogne wird von romantischen Hügelketten, von Burgen und Schlössern gekrönt, welche eine zauberhafte Flusskulisse bilden. Sie können die lebendige Vergangenheit in Form einer von früheren Generationen gestalteten Landschaft entdecken. Der Fluss schlängelt sich durch die fast unberührte Landschaft. Paddeln durch drei der schönsten Regionen Frankreichs: Limousin, Quercy und Périgord.



Wandertour Cinque Terre Italien

7 Tage/6 Nächte ab/bis Corniglia

Wanderung 3 – 4 1/2 Stunden pro Tag

Autofreie Orte (ausser Monterosso)

Preisrahmen: ●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien

Nationalpark Ligurien

Entlang der italienischen Riviera finden Sie mit seinen schroffen Küsten, eine der schönsten Landschaften: die Cinque Terre. Abwechselnd vom Meer oder von den hohen Gipfeln, querfeldein durch die Reben und durch die Terrassen mit den Olivenbäumen führen die Wege zu den malerisch kleinen Dörfern. Hier wird das historische Erbe mit den Hinkelsteinen, mittelalterliche Schlösser, grosse Heiligtümer sowie die Fauna und die Flora der seltenen Arten durch einen Nationalpark mit limitiertem Zugang von Fahrzeugen geschützt.



Velotour von Passau nach Wien Österreich

8 Tage/7 Nächte ab Passau bis Wien

Ca. 287 – 302 km, Etappen von 39 – 60 km

Elektrovelo verfügbar

Preisrahmen: ●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien

Die schöne Donau – “Der Radklassiker“

Diese Velotour gilt als der „Radklassiker“ und bietet zauberhafte Flusslandschaften mit steilen, bewaldeten Hängen, Weinbergen, Obstplantagen und ein sagenumwobenes Kulturland mit unzähligen Sehenswürdigkeiten aus der Zeit der Römer, Nibelungen und Kreuzritter. Gemütlich fährt man entlang der Ufer durch eine bezaubernde Landschaft mit Wäldern, Wiesen und Auen. Kunst- und Kulturgüter erzählen von längst vergangenen Zeiten, Weinschenken und Gasthöfe laden zum Verweilen ein und verwöhnen mit österreichischer Küche – Sie fahren meistens der Donau entlang.



Velotour Masuren Polen

9 Tage/8 Nächte ab/bis Warschau

Ca. 295 km, Etappen 15 – 55 km

Halbtägige Kajakfahrt möglich

Preisrahmen: ●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter:
www.via-verde-reisen.ch/aktivferien

Grosse Masurische Seen – Kultur und Genuss im Land der tausend Seen

Masuren heisst Natur wie aus einem alten Bilderbuch: schwarze Wälder, sanfte Hügel und verträumte Dörfer. Tausende grössere und kleinere Seen glitzern wie Juwelen inmitten ausgedehnter Wälder. Zweifellos ist die Masurische Seenplatte eine der schönsten Landschaften Polens. Die friedvolle Ruhe in riesigen Urwäldern und Naturparks, weite Heideflächen, kristallklare Flüsse und Seen sowie jahrhundertjährige Alleen prägen die Landschaft. Der Umweltschutz und die umweltfreundliche Entwicklung haben hier Priorität.

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

Nutzen Sie die Karte am Umschlag zur Anmeldung

Donau-Delta — Europas letztes Naturparadies

Durch die Schönheit eines der letzten Naturparadiese zum Kilometer „0“ wo sich Donau und Schwarzes Meer vereinen. Schilfinseln und Binnenseen wechseln ab mit Lagunen, Kanälen und Sümpfen. Das Leben in kleinen Fischerdörfern ist beschaulich, die Einsamkeit und Stille im undurchdringlichen Dickicht wird oft nur vom Gekreische der Krauskopf-Pelikane, Kormorane oder Silberreiher unterbrochen. Unter fachkundiger Führung erkunden Sie die Fauna und Flora und geniessen rumänische Gastfreundschaft und Spezialitäten auf dem Hotelboot und im gemütlichen Gästehaus.

Gruppentour — Velo & Boot Donau-Delta Rumänien

8 Tage/7 Nächte ab/bis Bukarest

Ca. 127 — 149 km, Etappen von 20 — 45 km

Gute Kondition erforderlich, unbefestigte Wege

Preisrahmen: ●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter: www.via-verde-reisen.ch/aktivferien



Dolomiten: Spitzen, Türme und Scharfen — Quer durch die Dolomiten wandern

In der Wanderwoche in den Dolomiten erleben Sie unvorstellbare Landschaften des UNESCO-Weltnaturerbes. Sie übernachten in angenehmen Hotels und wandern in Tagestouren zu den imposanten Orten der Dolomiten: Geisler, Sella, Marmolada und weiter durch die Rosengarten-Gruppe. Es wird eine Wanderwoche werden mit Genuss, Aussichten und gemütlichem Zusammensein. Organisiert und durchgeführt von BergFrau, Claudia Schmid

Gruppenreise — Wanderreise Dolomiten Südtirol

neu

8 Tage/7 Nächte ab St. Christina bis Bozen

Tageswanderungen mit Hotelübernachtung

Weltnaturerbe, Naturpärke

Preisrahmen: ●●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter: www.via-verde-reisen.ch/gruppen



Salina — Die grüne Insel

Die beiden üppig bewachsenen Vulkankegel verleihen Salina ein markantes Profil. Hier wird der Fremdenverkehr behutsam mit der Ökologie in Einklang gebracht. So einzigartig wie die Insel selbst ist auch das Hotel. Mit viel Liebe zum Detail, wurde das frühere Bauernhaus aus dem 19. Jahrhundert zu einer wahren Perle umgebaut. Lassen Sie Ihre Seele im gepflegten Garten oder am Pool mit Blick aufs Meer baumeln. Dank der freundlichen und familiären Atmosphäre fühlen Sie sich im Hotel wie zu Hause.

Hotel Signum**** Malfa/Aeolische Inseln/Italien

Ideal für Ruhesuchende

Grosse Zimmer

Wellness- und Beautycenter „Signum SPA“

Preisrahmen: ●●-●●●●

Alle Detailangaben zu dieser Reise unter: www.via-verde-reisen.ch/hotels



WeitWandern

www.via-verde-reisen.ch/weitwandern

- wandern
- marokko
- bergtouren
- kreative kurse
- schneeschuhtouren
- skitouren

Geführte Wanderungen Bergtouren, kreative Kurse

12.05. — 19.05.2012, Massif Central: Montagne Noire
 17.05. — 20.05.2012, Auffahrtwanderung im Vinschgau
 26.05. — 28.05.2012, Pfingsten: Anzasca — Macugnaga
 26.05. — 02.06.2012, Über die Hochflächen der Causses
 07.06. — 10.06.2012, Fronleichnam: Bergfrühling im Binnntal

02.07. — 05.07.2012, Bishorn 4153 m, Hochtour
 09.07. — 14.07.2012, Wandern und Skizzieren am Thunersee
 19.07. — 22.07.2012, Val Malvaglia — Greina — Medelserhütte
 27.07. — 29.07.2012, Im Banne des Wildhorns
 28.07. — 04.08.2012, Valsesia: auf Spuren alter Pfade

Preisrahmen: ●-●●●●●

Alle Detailangaben zu diesen Reisen unter: www.via-verde-reisen.ch/weitwandern



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

Nutzen Sie die Karte am Umschlag zur Anmeldung

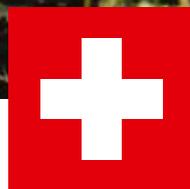
CRESTA

swiss  bike

Das Schweizer Elektrovelo
einfach - wartungsarm - effizient



Abb: Cresta E-Drive Urban



velojournal 3/11

Cresta E-Drive Giro: "Der neue Bosch-Antrieb überzeugt durch starke Unterstützung, gute Sensorik und einfache Bedienung. Leichtestes Velo im Test. (...) Verdienter Testsieger!"

Kassensturz 5/11

Testsieger Cresta E-Drive Giro www.kassensturz.ch

www.cresta-swiss-bike.ch