

## **Rund 200 Städte und Gemeinden setzen auf "multimobil" Aktionszeitung am 22.09. soll PendlerInnen sensibilisieren**

Immer mehr Schweizer Städte und Gemeinden nehmen am 22. September am europäischen Aktionstag "In die Stadt - ohne mein Auto" teil. Pendlerinnen und Pendler werden dabei heuer erstmals mit einer Aktionszeitung bedient: "multimobil" ist eine frisch aufgemachte Gratis-Zeitung, die mit einer Auflage von rund 900'000 Exemplaren auf lebendige und unterhaltsame, teils auch kontroverse und provokative Art vielfältige Aspekte rund um das Thema Mobilität abdeckt. Die Zeitung wird schweizweit in sechs verschiedenen Ausgaben verteilt.

(Sprachen: de, fr, it)

Weitere Informationen:

Mobilitätsberatung.ch

<http://www.mobilitaetsberatung.ch>

## **Près de 200 communes s'impliquent pour des « Idées mobiles » Le magazine édité pour le 22 septembre veut sensibiliser les pendulaires**

Toujours plus de villes et communes de Suisse participent, le 22 septembre, à la traditionnelle journée européenne « En ville sans ma voiture ». Pour la première fois, cette année, les pendulaires se verront offrir un magazine gratuit créé pour l'occasion et tiré à 900'000 exemplaires. Sous le titre français « des Idées mobiles » (Multimobil en allemand), ce journal, distribué dans toute la Suisse en six éditions différentes, aborde de manière vivante, parfois même un peu polémique et provocatrice, de nombreux aspects relatifs au thème de la mobilité. (langue : allemand, français, italien).

Pour plus d'informations:

Mobilitätsberatung.ch

<http://www.mobilitaetsberatung.ch>

16.09.2005

Unterstützt von:



Mobilservice  
c/o Büro für Mobilität AG  
Hirschengraben 2  
3011 Bern  
Fon/Fax 031 311 93 63 / 67

Redaktion: Julian Baker  
[redaktion@mobilservice.ch](mailto:redaktion@mobilservice.ch)  
Geschäftsstelle: Martina Dvoracek  
[info@mobilservice.ch](mailto:info@mobilservice.ch)  
<http://www.mobilservice.ch>



25. September 2005  
Zürich Löwenstrasse • Uraniastrasse  
**Der ultimative Event**

# multimobil

Aktionstag «In die Stadt - ohne mein Auto» vom 22. September 2005



Seite 11 **Tödliche Luft**



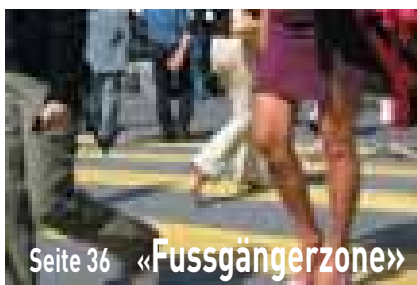
Seite 13  
**Pendeln macht krank!**



Seite 30  
**Promi-Statements**



Seite 4  
**Energiestadt**



Seite 36 **«Fussgängerzone»**



ab Seite 4  
**Kombinierte  
Mobilität**

Inserat



[www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)  
[www.energie-schweiz.ch](http://www.energie-schweiz.ch)



## Helsana swiss running walking trails.



### ● Bereits eröffnet:

Aarau, Alt St. Johann, Arosa, Bellinzona, Bern, Biel, Braunwald, Brig, Courvel, Davos, Ebikon, Engelberg, Fims, Frauenfeld, Freiburg, Genf, Gstaad, Langnau i.E., Laufen, Lausanne, Lenk, Lenzerheide, Lugano, Nottwil, Rheinfelden, Saas Fee, Scharans, Seengen, Stoos, Thun, Uster, Wetzikon, Winterthur, Zofingen, Zürich (Adlisberg, Zürichberg), Zurzach

### ▲ Eröffnung 2005:

Appenzell, Baden, Bettmeralp, Distikon, Genestrerio, Heitenried, Homburg, Kerenzberg, Magglingen, Mettau, Rümliang, Schaffhausen, Scuol, Sion, Weggis

Weitere Infos:

[www.helsana.ch/trail](http://www.helsana.ch/trail)



**HELSANA**  
swiss  
running  
walking  
trail

## Mobil sein ist sexy

Mobilität und Bewegung gehören zur modernen Gesellschaft, und das ist gut so: Mobil sein bedeutet Freiheit, Lebensqualität, Kommunikation, Lebensfreude, Effizienz. Andererseits hört die Freiheit dort auf, wo die Mobilität sich selber einschränkt oder negative Auswirkungen auf die Gesundheit der Menschen und auf die Natur hat. Der Stau in der Blechlawine, die Lungen reizenden Emissionen, die Verkehrsunfälle und die Klimaerwärmung weisen darauf hin, dass Mobilität auch eine Kehrseite hat. Diesen Widerspruch kann man auflösen, wenn man intelligent mit Mobilität umgeht: Warum das Motorfahrzeug nehmen, wenn das Tram vor der Haustüre hält? Warum nicht mal mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren, an einem schönen Herbsttag? Warum nicht Mal den Nachtzug nach Berlin statt das Flugzeug?



Es ist nicht so, dass die länger dauernde Fahrt von A nach B immer die schlechtere ist: Beim Radfahren tut man etwas für die Gesundheit und kommt fit am Arbeitsplatz an, aus dem Nachtzug entsteigt man völlig ausgeruht und geniesst so das Städte-weekend, und auf der Tramfahrt hat man bereits die Zeitung gelesen. Anders gesagt: Die geschickte Kombination verschiedener Verkehrsträger ist der Sinn nachhaltigen Verkehrsverhaltens. Das Richtige am richtigen Ort und zur richtigen Zeit erhöht insgesamt den Genuss am Mobilsein und erhöht gleichzeitig den Freiheitsgrad aller VerkehrsteilnehmerInnen.

Der 22. September hat europäische Tradition. In Hunderten von Städten und Gemeinden zeigen Hunderttausende von Menschen, dass man anders, lässiger und zielgerichteter mobil sein kann. Der Tag symbolisiert das nachhaltige Verkehrsverhalten des 21. Jahrhunderts und auch eine Unabhängigkeit vom motorisierten fahrbaren Untersatz. Dieser Tag strahlt aus: Er zeigt uns auch für das übrige Jahr, dass es immer andere Möglichkeiten gibt, sich zu bewegen.

**Michael Kaufmann, Vizedirektor  
Bundesamt für Energie, Programmleiter EnergieSchweiz**



Europäischer Aktionstag am 22. September

multimobil ist die Schweizer Zeitung zur europäischen Woche der Mobilität mit dem Aktionstag «In die Stadt – ohne mein Auto» am 22. September 2005. Der Aktionstag, er wird 2005 zum fünften Mal durchgeführt, ist eine Initiative der EU-Kommission. Europaweit beteiligen sich über 1500 Städte und Gemeinden daran. Das Ziel der Aktion ist, die Bevölkerung für eine nachhaltige und energieeffiziente Mobilität zu sensibilisieren. Für mehr Gesundheit und Lebensqualität auf lokaler - und besseren Klimaschutz auf globaler Ebene. Praxisnah werden anhand guter Beispiele die Vorteile von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln aufgezeigt. Schweizweit beteiligen sich viele Gemeinden und Städte.

**Deutsche Schweiz:** Aarau, Aesch, Aeschi, Aetigkofen, Aetingen, Altstätten, Arlesheim, Baar, Baden, Balm bei Günsberg, Balm bei Messen, Bellach, Bern, Biberist, Bibern, Birnenstorf, Bödingen, Brig-Glis, Buchs SG, Burgdorf, Deitingen, Derendingen, Ehrendingen, Ennetbaden, Eschlikon, Escholzmatt, Etziken, Feldbrunnen-St. Niklaus, Fislisbach, Flumenthal, Frauenfeld, Freienwil, Gebenstorf, Gerlafingen, Gossau SG, Gosslwil, Halten, Heinrichswil-Winistorf, Hersiwil, Hessigkofen, Horriwil, Hubersdorf, Hüniken, Kammerrohr, Killwangen, Kirchlindach, Köniz, Kriegstetten, Kriens, Küttigkofen, Kyburg-Buchegg, Langendorf, Langenthal, Lengnau, Leuk - Susten, Lohn-Ammanseg, Lommiswil, Lüsslingen, Luterbach, Lüterkofen-Ichertswil, Lüterswil-Gächliwil, Magden, Messen, Mühledorf, Münchenbuchsee, Münchenstein, Münsingen, Muttenz, Naters, Nennigkofen, Neuenhof, Niederrohrdorf, Niederwil, Oberdorf, Obergerlafingen, Oberramsern, Oberrohrdorf, Obersiggenthal, Oekingen, Oftringen, Olten, Plaffeien, Rechterswil, Reinach, Riedholz, Roggwil TG, Rüttenen, Schnottwil, Selzach, Seon, Solothurn, Solothurn, St. Ursen, Steinhausen, Steinhof, Subingen, Thun, Tschoppach, Turgi, Unterramsern, Untersiggenthal, Visp, Wettingen, Wil SG, Winterthur, Wittenbach, Würenlingen, Würenlos, Zollikofen, Zuchwil, Zürich

**Französische Schweiz:** Aigle, Attalens, Confignon, Crissier, Delémont, Ville de Fribourg, Genève, La Chaux-de-Fonds, Lausanne, Meyrin, Morges, Neuchâtel, Onex, Payerne, Porrentruy, Renens, République et Canton du Jura, Sainte-Croix, Sierre, Vernier, Vevey

**Italienische Schweiz:** Agno, Avegno, Balerna, Bioggio, Camorino, Capolago, Capriasca, Carabbia, Castel S. Pietro, Coldrerio, Faido, Genestrerio, Giubiasco, Gordevio, Ligornetto, Lugano, Magliaso, Massagno, Melide, Mendrisio, Morbio Inferiore, Novazzano, Ponte Capriasca, Rancate, Riva S. Vitale, Sonvico, Stabio, Torricella-Taverne

[www.mobilityweek-europe.org](http://www.mobilityweek-europe.org) und [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)

Impressum:

**multimobil** – die Zeitung für die (multi)mobile Gesellschaft, Ausgabe September 2005

**Herausgeber** Energie Schweiz für Gemeinden c/o Nova Energie GmbH, Ruedimoosstrasse 4, 8356 Ettenhausen, [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch), **Verlags-/Redaktionsadresse** KILO&GRAMM GmbH, Manessestrasse 8, 8003 Zürich, Telefon 043 317 97 81, Telefax 043 317 97 82, [zeitung@ki-logramm.ch](mailto:zeitung@ki-logramm.ch), [www.mobilitaetsberatung.ch](http://www.mobilitaetsberatung.ch), **Marketingkonzept und Realisation** KILO&GRAMM GmbH, Zürich, Claude Wegmann Gesamtleitung, Druck Tamedia AG, Zürich

**Team at work** Kurt Egger Gesamtleitung, **verantwortliche Redaktion** Pia Wertheimer / Dr. Walter Roth (Schweiz), Franz Kuster (Bern), Rolf Marti (Bern), Lorenz Steinmann (Zürich), Nicole della Pietra (Tessin), Marcel Mühlestein (Genf), Remy Zinder (Neuenburg), Marie-Christine Savary (Lausanne), **Redaktionsausschuss** Kurt Egger Leitung, Claude Wegmann, Monika Tschannen, Andreas Blumenstein (Schweiz), Franz Kuster (Bern), Lorenz Steinmann (Zürich), Claudio Caccia (Tessin), Marcel Mühlestein (Westschweiz)

# energiestadt

4

Mit der Verleihung des European Energy Award Gold reiht sich die Stadt Schaffhausen in die energiepolitisch vorbildlichsten europäischen Städte ein.

## «Wir haben einen Kulturwandel erlebt»

Fragen an Marcel Wenger, seit 1997 Stadtpräsident von Schaffhausen.

**Welches waren die wichtigsten Erfolgsfaktoren auf dem Weg zu dieser Auszeichnung?**

In den 90er Jahren war die Bereitschaft auf politischer Ebene sehr gross, mit einer energiepolitisch fortschrittlichen Strategie voranzugehen, auch wenn diese aufgrund des Pioniercharakters gleichzeitig ein Wagnis war. Wichtig war, dass wir sehr früh neue Organisationsstrukturen geschaffen haben, die die Umsetzung dieser Ziele überhaupt erst ermöglichten. Natürlich gab es auch skeptische Stimmen, es kam aber alles anders: In der Stadt Schaffhausen hat ein eigentlicher Kulturwandel stattgefunden!

**Der Verkehr verschlingt rund ein Drittel des Energieverbrauchs.**

**Welche Rolle spielen die Aktivitäten bei der Mobilität in der Energiepolitik der Stadt Schaffhausen?**

Die Mobilität hat für uns eine enorme Bedeutung. Wichtigster Trumpf sind für Schaffhausen die Städtischen Verkehrsbetriebe als Rückgrat der kombinierten Mobilität auf qualitativ hohem Niveau. Wir sind zudem in vielen weiteren Bereichen aktiv, etwa bei der Förderung des Veloverkehrs (Ausbau Velonetz, Velostation), bei der Förderung der Umstellung von Fahrzeugen auf Gasbetrieb oder der Einführung von verkehrsberuhigten Zonen auf partizipativer Basis.

**Schaffhausen ist Energiestadt der ersten Stunde. Was hat der Stadt das bisherige Engagement gebracht?**

Der Nutzen ist enorm! Wenn wir nicht aktiv geworden wären, stünden heute die Leute beispielsweise auf der Strasse



Foto: Heinz Hasler, Schaffhausen

oft im Stau. Insgesamt bietet die Stadt für BewohnerInnen und TouristInnen eine attraktive und lebenswerte Umgebung, weil Umweltbelastung und Sicherheitsrisiken vermindert werden konnten. Wir haben auch erreicht, die knappen finanziellen Mittel effizienter einzusetzen. Kommt dazu, dass die Leute heute viel sensibilisierter sind und etwa neuen Strassenbauprojekten gegenüber sehr skeptisch eingestellt sind.

**Der European Energy Award Gold ist eine hohe Auszeichnung. Welche Ziele haben Sie für die Zukunft, mit welcher Strategie wollen Sie diese erreichen?**

Erd- und Heizöl werden immer teuer und knapper, deshalb müssen wir jetzt handeln und möglichst viel in alternative und erneuerbare Energiequellen investieren. Vor diesem Hintergrund wollen wir in Schaffhausen aktiv die eingesetzte Teuerung im Energiebereich bekämpfen und gleichzeitig echte Wirtschaftsförderung betreiben. Für unsere Lebensqualität ist auf diesem Weg noch sehr viel herauszuholen!



**Marcel Wenger (57), Jurist und Betriebswirt. Seit Ende der 70er Jahre für die FDP in verschiedenen politischen Ämtern in Stadt und Kanton Schaffhausen tätig.**

### Pionierstadt Schaffhausen

Schaffhausen wurde 1991 als eine der ersten Schweizer Städte mit dem Label «Energiestadt» ausgezeichnet und hat seither seine Leistungen in der Energie-, Verkehrs- und Umweltpolitik kontinuierlich verbessert. Die europäische Energie-Auszeichnung in Gold (European Energy Award EEA Gold) erfolgte im April 2005. Nebst Schaffhausen gehören in der Schweiz auch Lausanne, Zürich, Cham und Riehen zum Kreis der Trägerinnen des EEA Gold.

# energiestadt

Das Label «Energiesstadt» ist für viele Gemeinden und Städte zu einem wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung auf lokaler Ebene geworden. Nicht nur werden der Energieverbrauch reduziert und erneuerbare Quellen gefördert, sondern auch handfeste wirtschaftliche Vorteile errungen.



Bessere Lebensqualität, mehr Arbeitsplätze, Standortvorteile, eine umweltfreundlichere und rücksichtsvollere Mobilität, kundenorientierte Dienstleistungen als Folge eines sparsamen Energieverbrauchs: All diese Vorteile verbinden diejenigen Gemeinden, Städte und Regionen in der Schweiz und im nahen Ausland, die seit der offiziellen Einführung 1994 mit dem Label «Energiesstadt» ausgezeichnet worden sind. Die Liste umfasst heute über 120 Energiesstädte und zwei Energiesstadt-Regionen – die Tendenz ist weiterhin steigend. Energiesstädte können alle Gemeinden werden: das Spektrum reicht von Zeichen AG mit 800 bis zur Stadt Zürich mit rund 350 000 EinwohnerInnen. Das

Label «Energiesstadt» ist denn auch das Leadprodukt des Bundesprogramms EnergieSchweiz für Gemeinden. Mit von der Partie sind nicht nur rund 2,8 Mio. Einwohnerinnen und Einwohner oder 37% der in der Schweiz wohnhaften Bevölkerung, sondern nebst den Gemeinden auch Kantone, Wirtschaft sowie Umwelt- und Konsumenten-Verbände. Das Label ist Leistungsausweis für eine konsequente und ergebnisorientierte kommunale Energiepolitik, deren Ausrichtung sich an die übergeordneten Ziele von EnergieSchweiz hält: Stabilisierung des Stromverbrauchs, sinkender Einsatz von Öl und Gas sowie vermehrte Nutzung von erneuerbaren Energien.

## Sind Sie auch dabei?

Weitere Informationen zum Label «Energiesstadt» und zu EnergieSchweiz für Gemeinden finden Sie unter [www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch) oder bekommen Sie direkt beim verantwortlichen Programmleiter Kurt Egger, Nova Energie GmbH, Ruedimoosstr. 4, 8356 Ettenhausen, 052 368 08 08  
[kurt.egger@novaenergie.ch](mailto:kurt.egger@novaenergie.ch)  
 Praxisbeispiele für Gemeinden:  
[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch) (Rubrik Praxis)

# Mit der SBB von Tür zu Tür.

RailLink ergänzt Ihre Reise mit der Bahn. Mehr Informationen zu P+Rail, CarSharing, Mietvelo usw. finden Sie unter [www.sbb.ch/raillink](http://www.sbb.ch/raillink).

## Ökologisches Fahren, darauf sollten Sie achten

- Unnötige Gegenstände aus dem Auto entfernen (Gewicht).
- Pneudruck regelmässig kontrollieren (Rollwiderstand).
- Ski-/Gepäckträger nach Gebrauch abbauen (Luftwiderstand).
- Beim Starten des Motors kein Gas geben.
- Aus dem unteren Drehzahlbereich mit Dreiviertelgas zügig beschleunigen.
- Den nächsthöheren Gang so früh wie möglich einlegen.
- Stets im höchstmöglichen Gang fahren (schont Nerven und Mechanik, spart Treibstoff).
- Mit Weitblick fahren, um überflüssiges Bremsen zu vermeiden.
- Motor nie unnötig laufen lassen (Ampel, Bahnübergang).
- Geduld und Toleranz zeichnen den Profi aus.

# FAHRSCHULE

Steigende Treibstoffpreise rücken den Verbrauch immer mehr ins Blickfeld. Wie man den durch entsprechendes Fahrverhalten senken kann, lässt sich ohne grossen Aufwand erlernen.

**Während am Samstagnachmittag im Stadtzentrum ein grosses Fest steigt, sitzen im nüchternen Schulungsraum einer Fahrschule gestandene Autofahrer, um zu lernen, wie man beim Fahren Treibstoff und Geld sparen kann.**

Zunächst sollen sie selbst einschätzen, wie stark sie ihren Spritverbrauch senken könnten. Alle haben grosse Erwartungen: Da sind die beiden älteren Kandidaten Elisabeth und John; sie bringen zwar viel Erfahrung mit, haben aber ihren Führerausweis zu Zeiten erworben, als sparsames Fahren noch kein Thema war. Dann Armin, Vielfahrer mit sportlichem Stil; er hat sich schon selbst ausgerechnet, dass er eine Menge sparen könnte. Junglenkerin Stefanie, die ihre Fahrprüfung in den USA absolviert hat; dort spielt der Verbrauch kaum eine Rolle - ebenso wie bei vielen Gleichaltrigen, die mit dem neuerworbenen Fahrausweis vor allem Freiheit und Ungebundenheit geniessen wollen.

### Den Bordcomputer im Auge

Dann geht es auf die Strasse. Die Kurs Teilnehmer fahren zunächst so, wie sie es gewohnt sind. Ein zusätzlich eingebautes Messinstrument hält den Treibstoffverbrauch präzise fest, die Instrukto ren machen sich während der Fahrt Notizen darüber, was am Fahrstil verbesserungswürdig ist. Nach einer Stunde geht es zurück ins Theorielokal.

Für diesen Kurs zahlen die Teilnehmer 100 Franken. Anderenorts, so etwa in der Stadt Luzern, werden entsprechende Öko-Fahrkurse gefördert und 80 Prozent der Kosten übernommen. Dies im Rahmen des Projekts «Gentle Driver», bei dem auch Basel und Winterthur mitmachen. Der leichte (gentle) Umgang mit dem Gaspedal bedeutet dabei keineswegs, dass man als «bewegliches Hindernis» im Verkehr unterwegs ist, sondern einfach das Befolgen von vier goldenen Regeln: Im höchstmöglichen Gang und bei tiefer Drehzahl fahren. Zügig beschleunigen. Früh hochschalten, spät herunterschalten. Vorausschauend und gleichmässig fahren, unnötige Brems- und Schaltmanöver vermeiden.

### Vielfältiges Angebot

Wie man es richtig macht, zeigt ein Lehrvideo aus dem Veltheim Driving Center. Dort werden ebenfalls so genannte Eco-Drive-Kurse durchgeführt, für 240 Franken pro Tag. Auch bei einigen TCS-Sektionen kann man das Sparen beim Fahren lernen; ein Halbtageskurs kostet für Mitglieder 150, sonst 200 Franken. Dass die Kursgebühr eine sinnvolle Investition ist, wird nach der zweiten Runde auf derselben Strecke offenkundig. Nun bringen die Instrukto ren den Kursteilnehmern die praktische Umsetzung des zuvor Gelernten bei, und die Selbsteinschätzung zu Kursbeginn wird deutlich übertroffen: Vielfahrer Armin, der auf über 23 Prozent kommt, kann hochgerechnet 1000 Franken pro Jahr beim Tanken sparen, wenn er das im Kurs Gelernte weiter anwendet. Der Samstagnachmittag hat sich auf jeden Fall rentiert.

Text: Martin Winkel





Foto: Claudia Bruckner, Schutz & Rettung Zürich.

## Wo sich Frau und Technik vertragen

**Obwohl Petra Imfeld über eine Segelflug- und eine Privatpilotenlizenz verfügt, in der Armee als Heliwartin Dienst leistet und ein 900er-Motorrad in ihrem stolzen Besitz ist, sagt die Feuerwehrfrau: «Mein PW ist für mich nichts weiter als ein fahrbarer Untersatz!»**

Die eindrücklichen lemonfarbigen Löschfahrzeuge der Feuerwehr von Schutz und Rettung Zürich stehen bereit. Emsiges Treiben gleicht der Ruhe vor dem Sturm – dem nächsten Einsatz. Innert einer Minute müssen die Feuerwehrleute abfahrbereit sein. Die Männer reetablieren das eben noch hektisch genutzte Material und bereiten es für den nächsten Notfall auf. Auf der Suche nach Petra Imfeld heisst mich ein junger Mann, es in der hauseigenen Sattlerei zu versuchen. Doch noch bevor ich dorthin gelange, entdecke ich in einer kleinen Gruppe eine schlanke, hoch gewachsene Frau mit dunklem, kurz geschnittenem Haar.

Der tief brummende Motor des grossen Tanklöschfahrzeuges übertönt das angeregte Gespräch. Lediglich vier Frauen stehen bei Schutz & Rettung Zürich im Feuerwehrdienst, nichtsdestotrotz fühlt sich die 25-Jährige aus Rudolfstetten von ihren männlichen Kollegen akzeptiert. Eine Tatsache, die, auch wenn die Worte vom Geräusch der Motoren verschluckt werden, aus Gestik und Mimik der Männer klar hervorgeht. «Wir sind gleichberechtigt, bis auf die Anzahl Interviews, die wir Frauen geben müssen!» ulkt Petra Imfeld. In der Tat hatte der Eintritt von Frauen in die Berufsfeuerwehr Wellen geschlagen.

Das Löschwasser in ihren Adern hat Petra von ihrem Vater geerbt. Als Oberleutnant in der Feuerwehr Sarnen vermittelte er die Faszination für das heisse Element und seine Bekämpfer schon früh seiner Tochter. Im Jahre 1998 wurden im Stützpunkt Sarnen von der Milizfeuerwehr erstmals Frauen angeworben. Petra Imfeld gehörte zu den ersten weib-

lichen Milizen, die gegen die Flammen im Einsatz standen. Vorläufig beschränkte sich ihr Wirkungsfeld jedoch auf das Einsatzleitfahrzeug, wo sie als Assistentin fungierte. Entschlossen, es nicht dabei bewenden zu lassen, setzte sich die junge Frau bei der Leitung des Stützpunktes dafür ein, dass die neu angeworbenen Frauen in den Genuss der gesamten Ausbildung kamen. Die letzte Hürde für ihre Anerkennung als Feuerwehrfrau nahm Petra Imfeld, als sie die Atemschutzprüfung erfolgreich bestand. Ihre Mitarbeit im Feuerwehrkorps Sarnen konnte ihr nicht mehr verwehrt werden.

Nach dem Besuch eines Informationsanlasses von Schutz & Rettung Zürich beschloss die junge Frau, ihre feurige Leidenschaft zu ihrem Beruf zu machen und trat von der Milizfeuerwehr Sarnen zur Berufsfeuerwehr in Zürich über. Nicht nur als eine der ersten, sondern zudem auch jüngsten Frauen verfügt Petra Imfeld über die Fahrprüfung für die riesigen Löschfahrzeuge. «Frau am Steuer, ungeheuer!», ist seither nur einer der Sprüche, die die junge Soldatin über sich ergehen lassen muss. Sie trägt es mit Fassung und weiss: «Wenn man hier eintritt, muss man Sprüche dieser Art ertragen können. Das Geschlecht spielt dabei keine Rolle, man muss der Typ dafür sein.»

Nicht selten werde sie von Betroffenen erstaunt gemustert, sobald sie ihren Helm abnehme, aber Zweifel ihren Fähigkeiten gegenüber spüre sie weder von ihren Kollegen noch von Opfern. «Das kommt höchstens von mir aus. Wenn die Pumpe bei einer Übung nicht will und mir jemand zur Hand geht, hoffe ich insgeheim, dass sie auch beim männlichen Kollegen den Dienst versagt», erläutert die Tanklöschfahrzeugfahrerin den Druck, den sie sich selbst auferlegt.

Wohin die Faszination der Maschinen die Obwaldnerin Petra Imfeld führen wird, steht auch für sie noch in den Sternen.

Schon von Kindesbeinen an von Technik und schweren Maschinen fasziniert, hat John-Uli Tritten seinen Bubentraum verwirklicht und den Beruf des Lokführers erlernt. Gewohnt, einige 100 PS zu manövrieren, verzichtet Tritten privat auf den Luxus des Autos. «Ich hatte beschlossen, meinen Wagen zu verkaufen, sobald der Benzinpreis über 1 Franken steigt». Er war konsequent.



des Kontrolleurs – heisst Tritten die massive Lok in Bewegung zu setzen. Am Bahnübergang steht eine Familie, die Kinder mit grossen, staunenden Augen wer-



schen ein Lohnempfänger wie jeder andere auch. Meinen Traum hab ich mit den Jahren an den Nagel gehängt», erklärt Tritten, die Auswirkungen dieser Verände-

## Ein Weltenbummler im Führerstand

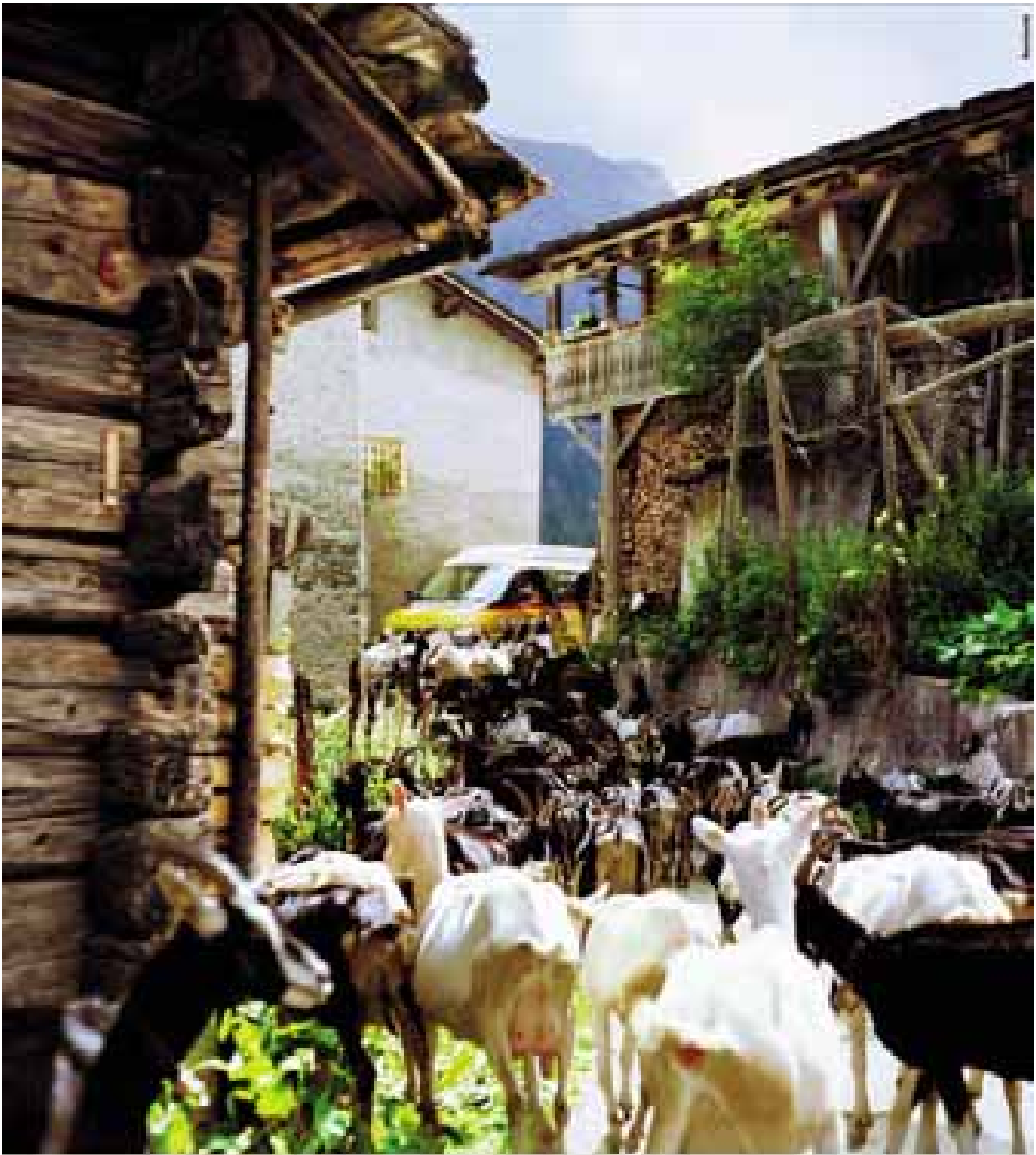
Der Wunsch des Kleinen, in die Fussstapfen seines Vaters zu treten und im Führerstand einer Zugmaschine zu stehen, begann in seinem vierten Lebensjahr zu keimen. Obwohl ihn sein Vater immer wieder ermutigte, einen anderen Weg – beispielsweise den eines Zimmermannes – in Betracht zu ziehen, ging John-Uli unbeirrt seinen eigenen Vorstellungen nach. Sein erster Schritt war eine Lehre als Mechaniker bei der BLS in Spiez. «Es war eine interessante Arbeit, da sie äusserst abwechslungsreich war, wir erhielten aufschlussreiche Einblicke in das Handwerk», so Tritten. Nach abgeschlossener Lehre und absolvierter Rekrutenschule war eine Fügung des Schicksals entscheidend für den weiteren Werdegang des jungen Tritten: Auf dem Vertrag mit einer Firma, welche Tramstrecken unterhält, fehlte nur noch seine Unterschrift, als die Montreux–Oberland Bernois-Bahn (MOB) dem jungen Mann ein Angebot unterbreitete – sie waren auf der Suche nach fünf Lokführern! Die Geschichte des Weltenbummlers und der Lokomotiven nahm ihren Lauf ... Seit 25 Jahren führt John-Uli unterdessen schon die schweren Maschinen der MOB durch die malerischen Landschaften des Saanenlandes. Heute sitzt der lebensfreudige Mann mit der grauen Mähne im Führerstand der Goldenpass-Classic-Lok «Isabelle von Siebenthal» von Zweisimmen nach Montreux. Aufmerksam beobachtet er durch den Rückspiegel das Treiben auf dem Perron. Ein Summton – das Quittieren

den mit einem heiteren Pfiff der Lok für ihr Warten belohnt. «Ich bedanke mich auf diese Weise für die Wertschätzung, die sie mir und der Maschine mit ihrer Bewunderung entgegenbringen», schmunzelt Tritten. Auf die Frage, ob er diesen kleinen Bewunderern seinen Beruf empfehlen könne, folgt ein Zögern – ein nachdenkliches «Vielleicht». Die berufliche Situation habe sich drastisch verändert. Die Pausen seien kürzer geworden, die Technik habe den zweiten Mann im Führerstand ersetzt. «In meinen Augen bin ich inzwi-

**«Ich hatte beschlossen, meinen Wagen zu verkaufen, sobald der Benzinpreis über 1 Franken steigt.»**

rungen auf seinen Berufsraum. «Heute stehen meine Reisen im Vordergrund. Kaum zu Hause, organisiere ich gedanklich, wo es als Nächstes hingehen soll.» Seine Expeditionen führten ihn auf beinahe alle Kontinente, wo er seiner Leidenschaft für Züge und Maschinen mit einer Kamera nachgeht. Wer weiss, auf welchem Erdteil sich der nächste Halt auf den Geleisen des Lebens von John-Uli Tritten befindet, nachdem er seinen Berufsraum in die Tat umgesetzt und ausgelebt hat?





## Echte Bündner erkennt man auch an ihrer Geselligkeit.

Man sagt uns Bündner (i) gerne nach, wir sind ein bisschen bockig, Mag sein, Ehrlich sind wir auch sehr engst und bodenständig. Besucher die uns auch mal malen immer wieder merken und können nicht überhören, wir leben es. Ihr Weg zur Natur führt nicht in die

Condolebrun, sondern einfach von der Haselstö. Und weil bei uns alles etwas herbeisauer ist, nehmen wir uns auch gerne die Zeit für ein Schwätzchen, Kontaktaufnahme. [www.graubünden.ch/kul](http://www.graubünden.ch/kul) Weitere Aktivitäten gibt immer Graubünden Ferien. Tel: +41 81 811 454 24 24.

**Lediglich 6% des aus motorischer Verbrennung stammenden Dieselerusses werden durch Linienbusse erzeugt, verhältnismässig wenig. Doch müsste nicht bereits dieser kleine Prozentsatz für die Anbieter im öffentlichen Verkehr Anlass genug sein, eine Vorbildfunktion wahrzunehmen?**

## Tödliche Luft

Die öffentlichen Transportmittel erfreuen sich des weithin verbreiteten Rufes, ökologischer zu sein als der Individualverkehr. Dieses Renommee ist grundsätzlich durchaus gerechtfertigt. Die weisse Weste des ÖV hat jedoch einen tief-schwarzen, russigen Flecken: die Busse.

Die Mehrheit der Busse des öffentlichen Verkehrs wird mit Diesel betrieben. Dieser Treibstoff macht sie im Hinblick auf den Ausstoss von CO<sub>2</sub> effizienter und umweltschonender, als ein Benziner ist. Wenn auch nur ein Trolleybus die Problematik eliminieren würde, so entschärft ein mit Diesel angetriebener Bus immerhin markant die weithin bekannte CO<sub>2</sub>-Problematik.

Wer statt in den eigenen Personenwagen in einen öffentlichen Bus steigt, geht folglich davon aus, der Umwelt und sich selbst einen Dienst zu erweisen. Die Frage nach dem kleineren Übel stellt sich zwangsläufig! Denn diese Schlussfolgerung trifft zum jetzigen Zeitpunkt nicht auf alle Betriebe des öffentlichen Verkehrs zu, ihre Busse verursachen nämlich Dieselerussmissionen. Laut den Angaben des BUWAL werden im Jahre 2005 auf den Schweizer Strassen 1388 Tonnen Dieseleruss ausgestossen, 85 davon von Dieselnissen.

Im Vergleich zu den anderen PM10-Quellen wie Aufwirbelungen von Staub, Abrieb von Reifen, wie auch Strassenbelägen (56%) und Verbrennung von Holz (8%), fallen mit 17% die von Dieselmotoren ausgestossenen PM10 nicht allzu sehr ins Gewicht. Die bittere Ironie ist, dass Abgase von Dieselmotoren zum grossen Teil aus Russpartikeln bestehen, welche krebserregend sind. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) rechnet in der Schweiz pro Jahr mit 3300 vorzeitigen Todesfällen, verursacht durch Luftverschmutzung, wobei PM10 als gefährlichste Komponente des in unserer Atemluft enthaltenen Schadstoffgemisches gehandelt wird. Es besteht eine vom BUWAL als «Stand der Technik» bezeichnete

Möglichkeit, den Ausstoss der gefährlichen PM10 um satte 99% zu verringern – der Partikelfilter. Nachdem dieser Filter seine Kinderkrankheiten, welche sich bei den ersten Versuchen 1989 in Deutschland zeigten, weitgehend überwunden hat, wird er heute in der Schweiz, beispielsweise auf Grossbaustellen für Baumaschinen, vorgeschrieben. Diese Pflicht stützt sich auf Anhang 2 Ziffer 88 der Luftreinhalte-Verordnung (LRV) des Bundes. «Eine entsprechende Ziffer in

der LRV für andere Anlagen oder Fahrzeuge gibt es nicht. Also kann auch keine Partikelpflicht für weitere Fahrzeugkategorien darauf abgestützt werden» erklärt Felix Reutimann, Wissenschaftlicher Mitarbeiter des BUWAL. Zudem beschränken die Euro-Normen, welche auch in der Schweiz ihre Gültigkeit haben, das Gewicht der einzelnen Schadstoffe. Die leichtesten, feinsten und somit gefährlichsten Partikel sind gleichwohl ausgerechnet diejenigen, welche von den Dieselmotoren ausgestossen werden. Eine Reduktion kann

deshalb nicht mit den geltenden Euro-Normen wirksam erreicht werden. «Die Normen sollten zusätzlich die Anzahl von

**«Es fehlt zurzeit an einer gesetzlichen Grundlage, welche eine Filterpflicht erwirken könnte!»**

Partikeln festlegen, die ausgestossen werden dürfen. Ein geeignetes Messverfahren dazu ist entwickelt worden und befindet sich gegenwärtig in der Erprobungsphase», so Reutimann weiter. Fazit, es fehlt zurzeit an einer gesetzlichen Grundlage, welche eine Filterpflicht erwirken könnte – dies, ob schon eine dringende Notwendigkeit, sowohl für Mensch wie auch Umwelt, besteht, alle Dieselmotoren damit auszustatten.

**Fakt zum Ersten:** Es wurde eine Verordnung erlassen, welche Private – genauer Baufirmen – verpflichtet, ihre Maschinen mit Filtern auszustatten.

**Fakt zum Zweiten:** Der Treibstoff Diesel wird vom Bund subventioniert, das heisst, es fahren schweizweit Tausende von Dieselnbussen mit staatlicher Hilfe.

**Fakt zum Dritten:** Sowohl der Bund als auch die Kantone und die Gemeinden treten oftmals als Eigentümer der öffentlichen Verkehrsbetriebe auf. Der Schluss, dass die Busse des öffentlichen Verkehrs – auch ohne den Zwang einer gesetzlichen Vorschrift – mit Partikelfilter auszustatten sind, liegt auf der Hand. Eine Erhebung des Verkehrsclubs der Schweiz (VCS) im Mai 2004 zeigte jedoch folgendes erstaunliches Resultat: Bloss 35% der im öffentlichen Dienst stehenden Busse sind mit Partikelfilter ausgerüstet, wobei lediglich 32 der 68 angefragten Betriebe bereit waren, über die Ausstattung ihrer Fahrzeuge Auskunft zu geben. Wie kann die öffentliche Hand Vorschriften erlassen, ohne selbst zu handeln? Ist sich der öffentliche Verkehr seiner Vorreiterrolle in ökologischer Hinsicht nicht bewusst? «Wir erfüllen überall die gesetzlichen Vorschriften», argumentieren die Aargauer Behörden auf die Frage, warum sie die kantonalen Betriebe nicht zum Einbau von Filtern anhalten. Das Motiv: finanzielle Gründe. PostAuto, die grösste Busunternehmung, ist als einziger Betrieb in der gesamten Schweiz vertreten. Die Flotte besteht aus rund 2000 Fahrzeugen, gegenwärtig sind allein 295 mit Partikelfiltern ausgestattet. PostAuto entzieht sich der Verantwortung mit folgender Argumentation: «Die Kantone entscheiden nicht nur über das Angebot im ÖV, sondern auch über die Ausstattung mit oder ohne Filter. Dort, wo die Kantone Filter fördern, sind die Postautos heute bereits zu bis zu drei Vierteln mit solchen Filtern ausgestattet und werden laufend nachgerüstet.»



### Weisse Schafe:

- 100% Basel (12 erdgasbetrieben)
- 100% Biel
- 100% Frauenfeld
- 95% Zürich (VBZ)
- 83,33% Davos
- 69,23% Lugano
- 57,14% Burgdorf
- 56,00% Fribourg
- 52,17% Rheintal Bus

### Schwarze Schafe:

- 43,75% Wil SG
- 41,94% Baselland
- 29,41% Liestal
- 17,65% Solothurn
- 4,10% Baden-Wettingen
- 0,00% Lausanne
- 0,00% Locarno
- 0,00% St. Gallen

Prozentzahl der Busse, welche mit Partikelfiltern ausgestattet sind. Informationen: Aus einer vom VCS erstellten Statistik Stand 2004



### Statistik nach Kantonen:

**BS: hat 59 Dieselnbuse, alle verfügen über Russpartikelfilter**

SG	17% ohne Filter
SH	18% ohne Filter
ZH	28% ohne Filter
GE	32% ohne Filter
BE	35% ohne Filter
ZG	45% ohne Filter
LU	49% ohne Filter
GR	59% ohne Filter
BL	61% ohne Filter
FR	64% ohne Filter
SZ	71% ohne Filter
TI	74% ohne Filter
SO	82% ohne Filter
AG	97% ohne Filter
VD	100% ohne Filter

## Landwirtschaft: Trotz Millionen-Subventionen keine Partikelfilter-Pflicht!

### Feinstaub

, auch PM10 (Englisch für: Particulate Matter – Partikel, deren Durchmesser kleiner als 10 Tausendstelmillimeter ist) entsteht unter anderem im Verkehr, wo der Treibstoff Diesel im Einsatz steht. Weitere Quellen sind der Abrieb von Strassenbelägen, Pneu und Bremsbelägen. Je kleiner die freigesetzten Partikel sind, desto ungehemmter treten sie bis tief in die menschliche Lunge und in die Blutgefässe ein. Feinstaub bewirkt Beschwerden und Erkrankungen der Atemwege, wobei sich der Dieselnuss besonders gefährlich zeigt, da er krebserregender Natur ist.

### Dieselnuss

entsteht aus motorischer Verbrennung. Zu 35% in der Forst- und Landwirtschaft, welche jährlich von Subventionen des Bundes profitiert! Und dies erstaunlicherweise ohne jegliche Auflagen bezüglich Feinstaubemissionen! Eine sicherlich effiziente Lösung, diesen eindrücklichen Prozentsatz zu senken, würde darin bestehen, die Bundesgelder, welche zu Handen der Forst- und Landwirtschaft fliesen, vom Einbau von Partikelfiltern abhängig zu machen. Der Individualverkehr hinkt der Forschung bezüglich Partikelfilter ebenfalls hinterher, denn nicht annähernd alle Autohersteller, welche dieselnussbetrieene Wagen auf den Markt bringen, bauen den Filter serienmässig ein. In der Aufstellung unter [www.topten.ch](http://www.topten.ch) wird ersichtlich, welche Modelle aus ökologischer Sicht empfohlen werden können.

Dieselnuss hat einen 17%igen Anteil am gesamten Feinstaubaufkommen.

Es ist 06.45 Uhr, wie jeden Tag stehe ich auf Perron 4 des Bahnhofs von Gossau. Wie jeden Tag betritt auch der adrette Herr im dunklen Anzug den Bahnsteig. Wie jeden Tag kündigt die Ansage durch den Lautsprecher die Ankunft des ICN nach Zürich an. Die Wartenden rücken zusammen. Das Kriegsbeil wird langsam und nahezu unmerklich ausgegraben. Wer noch vor einem Augenblick friedlich neben mir stand, wird zum potenziellen Konkurrenten in meinem morgendlichen Kampf. Das Schlachtfeld: die Eingangstür. Schliesslich ist meine Position beim Betreten des Zuges entscheidend für den Ausgang meiner Eroberung eines Sitzplatzes. Meine Ellbogen sind einsatzbereit. Meine Kontrahenten fordern mich nicht genügend heraus, um den Einsatz der körpereigenen Waffen zu rechtfertigen. Sie scheinen schläfrig zu sein, keine bissigen Kommentare über meinen sehnlichen Wunsch, die Fahrt nicht im Stehen zu verbringen, verletzen meine morgendliche Friedfertigkeit.

Die ruhige Resignation, die das Einsteigen heute charakterisiert, deutet auf Wochenbeginn hin. Fast wie Schafe, die ihrem Schicksal ergeben der Schurbank zugeführt werden, drängen sich die Passagiere an die Zugseingänge. In drei Tagen würden Aggressionen vorherrschen, sie alle andere Sitten an den Tag legen. Erfolgreich hab ich mir einen Sitzplatz ergattert – zu meinem Bedauern nicht am Fenster –, doch ich wage es kaum, einen weiteren Gedanken an diesen Luxus zu verschwenden, denn ich zähle zu den Glücklichen, welche die nächsten Stunden im Sitzen verbringen werden. Erleichtert lehne ich mich zurück. Die Ruhe trägt, im Abteil herrscht angespannte Stille. Da ist es, das Anrempelein, das mich beinahe um den Verstand bringt. Mein Nachbar ist verzweifelt auf der Suche nach seinem vibrierenden Handy in seiner Aktentasche. Seine Ellbogen malträtiert ungewollt meine Rippen.

Die freundliche Computerstimme verkündet die Ankunft in Winterthur. Der



## Der tägliche Kampf der Pendler

friedliche Klang dieser Stimme scheint einen hämischen Unterton zu haben. Sie rüttelt mich aus dem Dösezustand, in den ich, nachdem mein Sitznachbar sein Gespräch beendet hatte, gefallen war. Das Geräusch scharrender Füsse verheisst unverkennbar: Der erste Teil des

täglichen Kampfes ist bald schon ausgestanden.

Dieser Abriss mag überspitzt erscheinen. In der Tat wurde der Stress, dem Pendler tagtäglich ausgesetzt sind, bislang deutlich unterschätzt. Empirisch

# badenmobil

## Mobilitätszentrale Information und Beratung zur Mobilität



**Bahnhofplatz 1, 5401 Baden**  
Tel. 056 222 19 19  
oder 056 210 91 91  
Fax 056 209 14 89  
[info@badenmobil.ch](mailto:info@badenmobil.ch)

Montag bis Freitag 07.00-19.00 h  
Samstag 09.00-16.00 h  
Sonntag geschlossen

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



erhobene Resultate in der Studie des britischen Forschers und Stressexperten Dr. David Lewis weisen Erstaunliches auf: Blutdruck und Puls eines Pendlers in Extremsituationen sind höher als die Werte, die er bei Kampffjetpiloten im Einsatz ermittelte. Während die von Lewis festgestellten Werte bei Kampfeinsätzen und Extremsportarten üblich sind, bedeuten sie im geschilderten Alltag eine gefährliche Überforderung des Kreislaufs und damit des Organismus. Sie entstehen aufgrund physiologischer und psychologischer Über-

bürdung. «Pendeln bedeutet für die Betroffenen eine stetige Belastung – oft jeden Tag!», erklärt Dr. Ellen Buckermann, Sozialpädagogin und Ärztin für Nervenerkrankungen aus Deutsch-

land, die Resultate der Lewis-Studie. Im Gegensatz zu den Jetpiloten seien die Pendler, insbesondere jene im Zug, nicht in der Lage, den Stress umgehend abzubauen. «Dabei ist es mit mehr Sport nicht getan, da diese Menschen oft ohnehin schon erschöpft sind. Trotzdem ist genügend ausgleichende Bewegung unumgänglich, um der Belastung die Stirn zu bieten. Ausgewogene Ernährung und die Pflege der sozialen Kontakte kommen zudem meist viel zu kurz.» Es gebe jedoch, so Buckermann weiter, kein Allheilmittel, da sich die wenigsten Menschen in einem allgemeingültigen Schema wiederfinden. Ein solches Schema biete keine Lösung, wie sie den erlebten Dauerstress bestmöglich kompensieren. Wichtig sei zudem, sich ganz persönlich die Frage zu stellen, wie stark tatsächlich die individuell erlebten Belastungen seien.

Nebst dem fehlenden Stressabbau nennt die Ärztin aus Köln, die als Coach und Trainerin für Führungskräfte fungiert, die viel zu engen Räume in den Zügen als weiteren Grund für die befremdlich anmutenden Werte des britischen Kollegen. Der «soziale Kontak-

traum» eines Menschen weise einen Durchmesser von drei Metern auf, die natürliche Intimzone einen Durchmesser von 0,5 Metern. Würde diese als natürlich empfundene Distanz verletzt, zeige der Betroffene messbare Stressreaktionen im Sinne des urtümlichen Kampf-Flucht-Reflexes. Diese Problematik macht nicht nur unsere Nachbarn jenseits der nördlichen Grenze zu schaffen, auch Schweizer Züge verfügen über stressfördernde Sitzgelegenheiten. Das Verletzen der persönlichen Intimzone ist für Pendler

**Die Ruhe trägt, im Abteil herrscht angespannte Stille. Da ist es, das Anrempeln, das mich beinahe um den Verstand bringt.**

Alltag und kann zu ernsthaften Gesundheitsbeeinträchtigungen führen. Glücklicherweise hat die Problematik seit einigen Jahren in verschiedenen Unternehmen Platz gefunden. Es wird vermehrt nach Lösungen

gesucht, den Stress der Pendler zu verringern.

Für Dr. Ellen Buckermann gibt es nur eine wirklich effiziente Lösung: die individuelle Stresssituation gründlich prüfen, unter Umständen fachliche Hilfe in Anspruch nehmen, um sich selbst in seinen Stressreaktionen besser kennen zu lernen. Aber vor allem wo immer möglich das Pendeln während der Stosszeiten zu vermeiden.

Der Tag war auslaugend, mein sehnlichster Wunsch: ein heisses Bad. Ich schliesse die Tür meines Büros und hetze in Richtung Bahnhof. Kaum auf dem Bahnsteig angekommen, setzt sich der IC in Richtung Gossau in Bewegung – ohne mich... Nächster Zug: 18.39 Uhr mit 20 Minuten Verspätung!



Vom 10. Mai bis zum 5. Juni 2005 radelten rund 1600 Migros-Mitarbeitende in 4er-Gruppen mit dem Velo zur Arbeit, dies im Rahmen des Pilotprojekts «Bike to Work».

## Die neue Velolust

«Täglich mit dem Velo zur Arbeit fahren ist eines der wirkungsvollsten Rezepte, um die individuelle Gesundheit und Leistungsfähigkeit zu fördern», sagt Adolf Ogi, Patron der Aktion «Bike to Work». Er begrüsse diese Initiative sehr, weil so jeder und jede auf einfache Weise für seine Gesundheit aktiv werden kann. Die Migros als Pilotbetrieb machte vor, was sich Adolf Ogi

und die IG Velo generell wünschen. Nämlich dass sich Betriebe für die Gesundheit der Mitarbeitenden engagieren und mit der Teilnahme an der Aktion «Bike to Work» das Mobilitätsverhalten auf dem Arbeitsweg auf eine spielerische Art thematisieren. Die Aktion soll möglichst viele Leute motivieren und animieren, das Velo nicht nur in der Freizeit, sondern auch auf dem Arbeitsweg zu benutzen.

Die Migros war schnell von der Idee angetan und konnte dementsprechend leicht überzeugt werden, als Pilotbetrieb an der Aktion mitzumachen. ««Bike to Work» passt hervorragend in den diesjährigen Migros-Schwerpunkt «Gesundheit». Die Aktion der IG Velo bewegt uns

**Bike to work 2006! Mitmachen und attraktive Preise einheimsen.**

im wahrsten Sinn des Wortes», sagt Gisèle Girgis, Mitglied der Generaldirektion beim Migros-Genossenschaftsbund. Dass die Aktion auch bei den MitarbeiterInnen auf Begeisterung stossen würde, hatte man zwar erhofft. Doch die vielen positiven Rückmeldungen von

allen Seiten haben trotzdem überrascht. Die grosse Akzeptanz wird auch

durch erste Zahlen der Evaluation, welche das Bundesamt für Sport begleitend zur Aktion durchgeführt hat, gestützt. Über ein Drittel aller Teilnehmenden des Pilotprojekts wurde erst durch die Aktion dazu motiviert, mit dem Velo zur Arbeit zu fahren. Sie stiegen also für die Dauer der Aktion auf das Velo um. «Anreize und ein spielerischer Zugang zum Verkehrsmittel Velo sind wichtig, um etwas bewegen zu können. Man muss den Leuten die Vorteile des Velofahrens (Förderung der individuellen Gesundheit, Kosten- und manchmal auch Zeiteinsparungen, Stressabbau und natürlich die Chancen auf einen schönen Preisgewinn) klar kommunizieren» ist Gregor Zimmermann, Projektleiter bei der IG Velo, überzeugt.



**Ich mache mit, Sie auch?**

Foto: Gian Vaith

**Raymond Place**, 33, Leiter Entwicklung der Chocolat Frey AG, pendelte zwei Jahre lang mit dem Auto von seinem Wohnort Zürich zu seinem Arbeitsort in Buchs bei Aarau. Während der einmonatigen Aktion «Bike to Work» hat er auf das Auto verzichtet und pendelte mit dem Velo in Kombination mit dem Zug. Er hat dafür extra ein Monats-GA der SBB und ein neues Velo gekauft. In Zürich ist er entweder mit dem Velo oder dem Tram zum Bahnhof gefahren. Mit seinem neuen Velo, welches er in der Velostation Aarau untergebracht hat, ist er jeweils rund 15 Minuten bis zum Firmensitz in Buchs gefahren.

**Welche Erwartungen hatten Sie vor der Aktion?**

Ich habe erwartet, dass der Arbeitsweg länger dauert, und dass ich ab und zu verregnet werde.

**Bild anlässlich des Startevents beim Migros Limmatplatz mit Gisèle Girgis (GD HR, Kultur und Soziales) sowie Jacqueline Fehr (Präs. IG Velo Schweiz und SP-Nationalrätin)**

**Was war Ihre Motivation, daran teilzunehmen?**

Im Team teilzunehmen, hat es mir erleichtert, dies auszuprobieren.

**Hatten Sie sich zuvor schon überlegt, mit anderen Verkehrsmitteln als mit dem Auto zur Arbeit zu fahren?**  
Der Zug und das Fahrrad schienen mir vor der Aktion zu umständlich.

**Haben Sie sich gleich zur Teilnahme entschieden, als Sie von der Aktion hörten?**

Ich brauchte einige Tage, um mich mit dem Gedanken anzufreunden, einen Monat nicht mit dem Auto zur Arbeit zu fahren.

**Und wie waren die Erfahrungen?**

Einmal wurde ich richtig verregnet, doch fast immer bin ich trocken ans Ziel gekommen. Der etwas höhere Zeitaufwand für das Pendeln mit Zug und Velo wird durch die Vorteile mehr als wettgemacht. Ich habe viel mehr Zeit zum Lesen, komme frischer zur Arbeit, fühle mich sportlicher und komme entspannter von der Arbeit zurück. Da mache ich den anderen Automobilisten gerne einen Gefallen bzw. unseren Nachfahren. Für mich ist die neue Mobilität eine Bereicherung.

**Werden Sie weiterhin mit dem Velo zur Arbeit fahren?**

Ja, falls möglich immer, ausser wenn es schneit, regnet oder die Strassen vereist sind. Ich habe das Fahrrad und den Zug schätzen gelernt und habe vor, diese auch im Privatleben mehr zu nutzen.

## 2006, mitmachen ist angesagt

**Teilnahme:**

Damit Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an der Aktion teilnehmen können, muss sich ihr Arbeitgeber für die Aktion anmelden. Der Arbeitgeber gibt damit ein Commitment ab, stellt einen internen Koordinator und ist für den Informationsfluss und die Werbung für die Aktion gegenüber den Mitarbeitenden verantwortlich.

**Teams:**

Die Mitarbeitenden melden sich in 4er-Teams zur Aktion an. In kleinen Betrieben und Filialen können sich auch 2er- oder 3er-Teams anmelden.

**Der Arbeitsweg:**

Die Mitglieder eines Teams müssen nicht den gleichen Arbeitsweg haben, sie können die Strecke individuell zurücklegen. Ist der Arbeitsweg zu lang, kann das Velo mit dem öffentlichen Verkehr kombiniert werden. Bedingung ist, dass mindestens eine Teilstrecke des Weges mit dem Velo zurückgelegt wird.

**Ziel der Teilnehmer:**

Alle, welche an mindestens der Hälfte ihrer persönlichen Arbeitstage das Velo auf dem Weg zur Arbeit nutzen, erfüllen die Bedingungen, um an der Verlosung der Wettbewerbspreise teilzunehmen.

**Betriebe können sich bereits heute für 2006 anmelden:**

**IG Velo Schweiz**

**Gregor Zimmermann**

**Telefon 031 318 54 13**

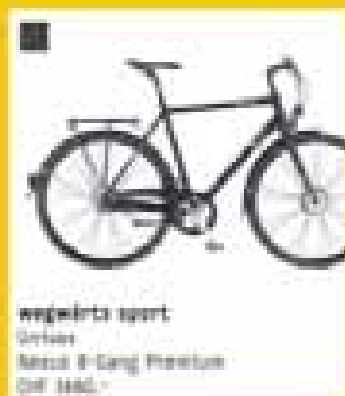
**gregor.zimmermann@igvelo.ch**



# Mehrmals täglich.

**simpel.ch**

Das Netz für den Alltag



Aktive Velofahrerinnen in der ganzen Schweiz zählen auf unsere Fahrräder.

Tag für Tag und bis zu 1000 Kilometer im Jahr. Unsere wartungsarmen Velos lassen sie nicht im Stich.

Bei unserem Direktvertrieb stellen wir Ihnen viel Velo für's Geld. Jedes simpel.ch-Velo wird von uns fachmännisch montiert und fahrbereit vor Ihre Haustüre geliefert. Wann profitieren Sie?

Mehr Infos im Internet unter [www.simpel.ch](http://www.simpel.ch) oder Telefon 0848 55 44 55

# Winterthur strebt nach **GOLD**

1999 wurde die Stadt Winterthur mit dem Label «Energistadt» ausgezeichnet. Inzwischen hat sich Winterthur kontinuierlich verbessert und gehört gemäss dem neuen europäischen Bewertungskatalog zu den zehn besten Schweizer Energiestädten. Doch der Stadtrat will noch mehr. So soll die Stadt bei der Neubewertung 2006 den European Energy Award Gold anstreben. Klar, dass Winterthur auch in diesem Jahr am europäischen Tag «In die Stadt – ohne mein Auto» teilnimmt.

Auch auf den Strassen der «Velostadt» Winterthur sind immer mehr Autos unterwegs. Deshalb hat die Umweltschutzfachstelle verschiedene Projekte ins Leben gerufen, um den Schadstoffausstoss und den Energieverbrauch auf und neben den Strassen einzudämmen. Zusammen mit verschiedenen Partnern wurde ein Pilotprojekt zur Förderung des betrieblichen Mobilitätsmanagements ins Leben gerufen. 16 grössere Unternehmen aus Winterthur und der Region sind daran beteiligt. Ziel: Optimierung des Pendler- und Geschäftsverkehrs. Bei Bedarf in der Umsetzung konkreter Massnahmen unterstützen. Dabei soll es jedoch nicht darum gehen, ökologische Massnahmen auf Kosten anderer Interessensfelder der Unternehmen «durchzustieren», sondern ökonomisch und ökologisch sinnvolle Möglichkeiten aufzuzeigen und umzusetzen. Davon profitiert am Ende nicht nur die Umwelt, sondern auch das Unternehmen. Firmen, welche ein Mobilitätsmanagement-Konzept umsetzen, profitieren nicht nur durch die Imagesteigerung als verantwortungsbewusstes Unternehmen, oft können sogar Kosten eingespart werden.

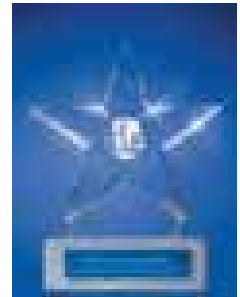
[www.umwelt.winterthur.ch/mobilitaet](http://www.umwelt.winterthur.ch/mobilitaet)

## «Ökologie mit Ökonomie»

Doch nicht nur beim Verkehr erzielen die Umweltschutzbemühungen der Stadt Winterthur positive Ergebnisse. Für das nationale Pilotprojekt «KMU-Programm Energie-Effizienz» wurde Winterthur als einzige Schweizer Stadt sogar mit dem europäischen Klimaschutzpreis, dem Climate Star 2004 ausgezeichnet. Das Projekt unterstützt kleine und mittelgrosse Firmen darin, Energie zu sparen und Ressourcen effizienter zu nutzen. Mit einer Kurzanalyse werden Einsparpotentiale erhoben und erste Massnahmen vorgeschlagen. Das Engagement der Firmen basiert auf Freiwilligkeit; sie setzen sich die Ziele selber, welche sie bis 2008 erreichen wollen. 15 Betriebe aus Winterthur und der Region meldeten sich für das Projekt, das vom Bundesamt für Energie, der Zürcher Kantonalbank sowie einer breiten Trägerschaft aus Wirtschaft und Wissenschaft unterstützt wird. Die Firmen profitieren dabei nicht nur finanziell durch eine effizientere Nutzung der Ressourcen, sondern auch von der Öffentlichkeitsarbeit durch die jährliche

Berichterstattung über die erreichten Ziele. Aufgrund des grossen Erfolges des Pilotprojekts erfolgt in diesem Jahr bereits ein zweiter Durchgang. Dank einer detaillierten Dokumentation der Erfahrungen soll sichergestellt werden, dass solche und ähnliche Projekte auch in anderen Städten und Gemeinden umgesetzt werden können.

[www.umwelt.winterthur.ch/kmu](http://www.umwelt.winterthur.ch/kmu)



Auf dem Bild von links: Mag. Richard Grasl, ORF Niederösterreich (Laudator für die Siegerehrung in der Kategorie 2: Mittlere Städte und Gemeinden), DI Josef Plank, Landesrat für Landwirtschaft, Umwelt und Landentwicklung, Land Niederösterreich überreichen Erik Schmausser, Leiter Umweltschutzfachstelle Stadt Winterthur den Climate Star 2004.



## Gemeinsam bewegen!

Der Kanton unterstreicht in seinem verkehrspolitischen Leitbild die Bedeutung des «Langsamverkehrs» für eine nachhaltige Entwicklung. Im Agglomerationsprogramm der Region Solothurn wird festgehalten, dass die Förderung des Langsamverkehrs ein erfolgversprechender Weg für die Lösung der sich weiter verschärfenden Verkehrsprobleme ist. Die Stadt Solothurn hat bereits ein Langsamverkehrskonzept erarbeitet. Nun gilt es, diese Erkenntnisse und Konzepte im Alltag mit Leben zu erfüllen und regional koordiniert umzusetzen. Die Repla RSU nimmt diese Aufgabe nun in Angriff.

### Verbesserungen für den Langsamverkehr

Der Langsamverkehr hat gerade für kurze Strecken innerhalb der Agglomeration unbestrittene Vorteile. Er ist umweltfreundlich und erst noch sehr effizient. Um nun diese Stärken nutzen zu können, braucht es gezielte Massnahmen.

Zwei Beispiele:

Fuss- und Velowege sollen sicher und attraktiv sein, damit es selbstverständlich wird, im Agglomerationsraum so weit als möglich auf das Auto zu verzichten. Veloabstellmöglichkeiten bei den Bahnhöfen und den Umsteigeknoten in den Zentren sollen wettergeschützt und diebstahlsicher sein.

Wir haben nun zusammen mit dem Kanton die Chance, in diesem Bereich wesentliche Verbesserungen zu erreichen. Dadurch kann mit vernünftigem Aufwand eine deutliche Steigerung der Lebensqualität für die Bevölkerung der Agglomeration erzielt werden. Derzeit gehen wichtige Strassenbauprojekte in die Realisierungsphase. In wenigen Jahren sind die West-Umfahrung fertig gestellt, die Rötibrücke erneuert, der Bahnhofplatz umgestaltet und die flankierenden Massnahmen zur A5 realisiert. Diese Chancen sind auch für eine Stärkung des Langsamverkehrs zu nutzen.



Foto: Markus Semm, Biel

## Die Regionalplanungsgruppe Solothurn und Umgebung setzt auf den Langsamverkehr

### Grossflächige «Begegnungszone»

Es lohnt sich, die Vorzüge des Langsamverkehrs (das Fahren mit dem Velo, das Zu-Fuss-Gehen oder die Fortbewegung mit anderen Hilfsmitteln wie Rollerblades) wieder zu entdecken. Damit kann auch jede und jeder Einzelne seinen Beitrag für die Erhaltung der Lebensqualität in unserer Region leisten. Zudem ist der Langsamverkehr nicht nur effizient, sondern die Fortbewegung durch die eigene Region aus eigener Kraft macht auch noch Spass. Stellen Sie sich vor: Die schönste Barockstadt der Schweiz und ihre Umgebung gerät in die Schlagzeilen, weil es auffällt, dass hier das Unterwegs-Sein zu Fuss, mit dem Velo oder den Rollerblades attraktiver ist, Priorität hat, ja, sogar zum guten Ton gehört. Dieses Bild lässt sich leicht auch auf alle Gemeinden der Region übertragen. Dann wird unsere Region grossflächig zur «Begegnungszone».

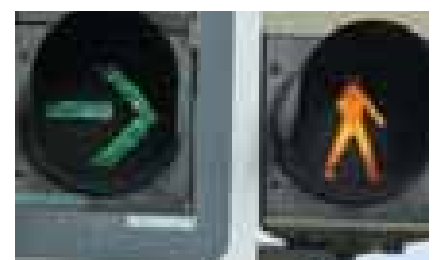


Foto: imagopress.com

### «Langsamverkehr» ist ...

ein Begriff, der auch zu Missverständnissen führen kann (siehe Kasten). Nicht immer muss alles wortwörtlich genommen werden. «Langsam» kann auch Genuss bedeuten. Und dieser Genuss hat auch im Alltagsverkehr seine Berechtigung. Steigen Sie mit ein in die genussvolle Langsamverkehrs-Offensive der Repla RSU!

Johannes Friedli, Präsident Repla RSU

## Umfrage

Den 59 Gemeindepräsidenten der Planungsregion Solothurn und Umgebung (Repla RSU) wurden drei Fragen gestellt:

- Was verstehen Sie unter Langsamverkehr?
- Wo sehen Sie die Bedeutung des Langsamverkehrs in der Region?
- Welche Anliegen haben Sie bezüglich Langsamverkehr?

### Zitate aus den Antworten:

«Ein gutes Angebot für den Langsamverkehr steigert die Lebensqualität und Attraktivität einer Region und ihrer Gemeinden» Bruno Meyer, Gemeindepräsident Etziken

«Die Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr sollen verbessert werden – mehr Sicherheit, mehr Attraktivität» Martin Blaser, Gemeindepräsident Biberist

«Langsamverkehr ist wegweisend und umweltfreundlich für die Region, gesund und effizient für die Benützerinnen und Benützer» Gilbert Ambühl-Christen, Gemeindepräsident Zuchwil

«Langsamverkehr ist für mich der stumpfenrauchende, huttragende Automobilist, der im 80er-Bereich mit 60 vor sich hinschleicht.» Andreas Eng, Gemeindepräsident Günsberg

«Der regionale Langsamverkehr ist sicher noch ausbaufähig, wie dies praktisch überall der Fall ist. Wie in der Stadt Solothurn, so werden auch in der Agglomeration die Velowege und Fusswege nach und nach verbessert und deren Netz erweitert. Abgesehen von der umweltpolitischen Bedeutung trägt dies zu einer reduzierten Zuwachsrates des motorisierten Individualverkehrs und damit zu einer Milderung der Überlastung des regionalen Strassennetzes bei.» Kurt Fluri, Stadtpräsident Solothurn

### Ein Stimmungsbild aus Grenchen

«Miteinander statt gegeneinander: zu Fuss Gehende haben Vortritt, das Auto hat Zutritt, frei nach dem Motto «Langsam – freundlich – sicher.»»

Jürg Iseli, Stadtplaner Grenchen

## Agglomerationsprogramm Solothurn

Eine zentrale Stossrichtung der schweizerischen Raumordnungspolitik ist eine intensive Ausnützung der bestehenden Siedlungsflächen unter Wahrung einer bestmöglichen Siedlungsqualität. Der Flächenverbrauch in der Schweiz ist zwischen Anfang der 80er Jahre und heute weiter gewachsen, und der Trend entwickelt sich weiter.

Solothurn steht wie eine Vielzahl anderer Regionen vor Herausforderungen, die in engem Zusammenhang mit der Agglomerationsentwicklung stehen. Sei dies in der Siedlungsentwicklung, im Verkehr, im Umweltschutz oder in anderen Bereichen. Viele Kernstädte und Agglomerationen sind nicht in der Lage, ihre Probleme im Alleingang zu lösen. Notwendig ist eine Koordination zwischen Bund, Kantonen und Städten bzw. Gemeinden, vor allem jedoch eine intensivere und verbesserte Zusammenarbeit innerhalb der Agglomeration.

Das Agglomerationsprogramm Solothurn soll betroffenen Gemeinden konkrete Entscheidungsgrundlagen und Massnahmepakete für eine aus der Sicht von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt verträgliche und koordinierte Verkehrspolitik zur Verfügung stellen. Es soll eine verkehrsträgerübergreifende Sicht einnehmen und mit der Raumordnungspolitik abgestimmt sein.

Der Bericht 2005 zum Agglomerationsprogramm Solothurn weist den Weg zu einer nachhaltigen Raumordnungs- und Verkehrspolitik in den nächsten 20 Jahren. Kernpunkte sind die Konzentration der Siedlungsentwicklung durch Bestimmung von bevorzugten Standorten, die Förderung des öffentlichen und Langsamverkehrs sowie die Lenkung des motorisierten Verkehrs.

Hier ist insbesondere die zeitliche Dimension wichtig, da es beispielsweise erheblich ist, in welcher zeitlichen Abfolge Gebiete entwickelt werden, da die Verkehrskapazitäten nicht weiter ausgebaut werden können. Dies trifft insbe-



Foto: imagopress.com

sondere für die Ansiedlung verkehrintensiver Nutzungen zu, die eine regionale Abstimmung erfordern. Eine verstärkte Interessenübereinstimmung zwischen den Gemeinden sollte geschaffen werden.

Die Attraktivität der Region Solothurn soll auch in Zukunft gewahrt und gestärkt werden, ohne dass die Verkehrs- und Umweltprobleme überhand nehmen. Dazu ist es notwendig, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung – und damit auch die kostenintensiven Verkehrsinfrastrukturen – besser aufeinander abzustimmen. Dies wird mit folgender Strategie verfolgt:

### Verkehr vermeiden:

- Konzentration der Siedlung an verkehrsgünstigen Standorten
- Wachstum des motorisierten Individualverkehrs (MIV) durch nachfrage-lenkende Massnahmen bremsen
- Zersiedelung und damit lange Wege vermeiden

**Verkehr verlagern:**

- Siedlungsentwicklung auf Achsen mit guter Anbindung an den öffentlichen Verkehr konzentrieren und Gebiete mit hohem Potenzial an den öffentlichen Verkehr (ÖV) anbinden
- Umsteigen durch Attraktivieren des Fuss- und Veloverkehrs, der kombinierten Mobilität und des ÖV fördern

**Verkehr verträglich gestalten:**

- Durchgangsverkehr von Wohngebieten fernhalten, Eingriffe in das Siedlungsgebiet gegebenenfalls reparieren
- Motorisierter Individualverkehr möglichst auf Hauptverkehrsstrassen kanalisieren
- Verkehr am Zentrumsrand dosieren, um ihn im Zentrum flüssig zu halten und um Behinderungen des öffentlichen Verkehrs zu vermeiden
- Wo möglich den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr priorisieren

Nach der Darstellung der Leitideen geht es nun um die Vorgehensstrategie. Entscheidend ist, dass der ganze Prozess von denjenigen getragen wird, welche die Konsequenzen der erarbeiteten Vorschläge tragen.

## Verkehr

<p><b>vermeiden</b></p> <p><b>Konzentration der Siedlungen an Standorte mit guter ÖV-Erschliessung</b></p>  <p>Foto: BSU</p>	<p><b>verlagern</b></p> <p><b>Attraktive Alternativen zum motorisierten Individualverkehr</b></p>  <p>Foto: imagopress.com</p>	<p><b>verträglich gestalten</b></p> <p><b>Begrenzung der Nachfrage in überlasteten Gebieten</b></p>  <p>Foto: bruwue.ch</p>
--	---	---

Inserat





Alle Komponenten für Ihre Medienwünsche inklusive Solartechnik

## tamedia: Druckzentrum



Druck von Tages-, Wochen- und Monats-Zeitungen zuverlässig und termingerecht. Verlangen Sie Offerten für den Druck und Vertrieb Ihrer Zeitung oder Beilage.

Tamedia AG Druckzentrum,  
Wendstrasse 21, Postfach,  
CH-8021 Zürich  
Telefon +41 (0)44 248 61 60  
verkauf.kundensetzungen@tamedia.ch

Bereitstellung nach ISO 9001 und 14001

## Ausrüstung für Abenteuer



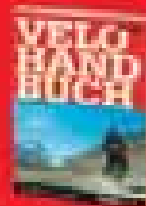
swiss design by  
**VELOPLUS**.ch

Royal Leirvold, 78, Betschwandgasse, Bernerstr. 11,  
Wetzikon, Bern, Schweiz - Tel. 01 911 55 55, info@veloplus.ch  
www.veloplus.ch, Shop, Webshop, Bücherei, Buchhandel

Bestellen Sie jetzt das Velo-Handbuch kostenlos! Bestellen Sie jetzt das Velo-Handbuch kostenlos! Bestellen Sie jetzt das Velo-Handbuch kostenlos!

### Gratis Velohandbuch Wert Fr. 8.-

Top ausgestattet bestanden Sie jedes Abenteuer!  
Über 1000 aktuelle Velo-, Bike- und Trekking-  
artikel finden Sie im Handbuch.  
Auch erhältlich von VELOPLUS-Store, Sportcenter  
und für gut gehalten, Trek - Test - Test!



von **VELOPLUS** Expertenwissen in 1600 Artikeln - eine per Mail bestellen

Ja, senden Sie mir gratis das Velohandbuch im Wert von Fr. 8.-  
 Ich bestelle das Velohandbuch für CHF.-  Ja  Nein  Bitte gegen Rechnung

Name  Nachname

Strasse

PLZ



Die Mobilisierung der Schweiz hat neue Rekordmarken erreicht. Was auf den ersten Blick erfreulich ist, hat auch seine Schattenseiten: entnervende, mit viel Zeitverlust verbundene Staus, die Belastung der Luft mit Abgasen sowie Gefahren und Einschränkungen für die Velofahrenden und Zu-Fuss-Gehenden. Das muss nicht so sein, denn Solothurn ist eine Region der kurzen Wege, die mit dem so genannten «Langsamverkehr» meist sehr viel schneller zurückgelegt werden können, als man annimmt.

### Langsamverkehr – sehr viel schneller, als man denkt

Die Bezeichnung «Langsamverkehr» täuscht. Auf kurzen Distanzen – und solche sind in der Agglomeration schon fast die Regel – hat der Langsamverkehr einige Vorteile. Von Tür zu Tür hat beispielsweise das Velo bei Tests in anderen Agglomerationen im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln meist die Nase vorn.

## Entlastung für den Strassenverkehr

Parkieren ist in der Regel auch kein Problem, denn ein Velo braucht nur sehr wenig Platz.

### Erfreuliche «Nebenwirkungen»

Der Langsamverkehr hat erfreuliche «Nebenwirkungen». Bewegung ist nicht nur gesund, sondern macht auch Spass und sorgt für mehr Wohlbefinden. Immer

mehr Arbeitgeber erkennen diesen Effekt und bieten eine entsprechende Infrastruktur für die Mitarbeitenden, die mit



dem Velo zur Arbeit fahren. Die gleichen Wirkungen zeigt auch ein Spaziergang zum Arbeitsplatz. Es lohnt sich daher, den «Langsamverkehr» wieder neu zu entdecken und zu nutzen.

zung der A5 und der Umfahrung West bietet sich nun die grosse Chance, die bestehenden Lücken im Netz zu schlies-

### Ein sicheres und attraktives Langsamverkehrsnetz wertet die gesamte Region auf und entlastet den Strassenverkehr.

sen und eine auf den vorhandenen Bedarf ausgerichtete Optimierung vorzu-

### Die grosse Chance

Der Langsamverkehr hat ein gutes Potenzial, um die bestehenden Verkehrsprobleme der Region mittelfristig lösen zu können. Daher soll der Langsamverkehr verstärkt gefördert werden. Bereits gibt es zahlreiche geeignete Langsamverkehrs-Verbindungen zwischen der Region und der Stadt. Mit der Realisie-

nehmen. Kanton, Regionalplanungsverband und Gemeinden koordinieren ihre Planung, um diese günstige Gelegenheit zu nutzen und eine Verbesserung in der gesamten Agglomeration zu erreichen. Schliesslich verursacht die Förderung des Langsamverkehrs sehr viel geringere Kosten als der ungebremste Ausbau der Strassen.

### Die schnellste Verbindung?

Die Bevölkerung wird regelmässig über den Stand der Planung und Realisierung des regionalen Langsamverkehrsnetzes informiert. Entsprechende Massnahmen sind bereits in Vorbereitung. So kann jede und jeder aufgrund des aktuellen Stands der Projektentwicklung feststellen, ob und wo von seinem Wohnort aus schnelle und attraktive Verbindungen zum gewünschten Ziel vorhanden sind. Die Zukunft gehört dem Langsamverkehr, und die Region als Ganzes wird davon profitieren.

### Der Begriff «Langsamverkehr» täuscht. Für kürzere Distanzen ist beispielsweise das Velo meist am schnellsten.



Foto: imagopress.com

Mobilsein ist die elementarste Voraussetzung, um am Zeitgeschehen teilzunehmen. Ob in privaten, wirtschaftlichen oder gesellschaftlichen Angelegenheiten – wir sind permanent unterwegs. Diese Tatsache ist besonders in einer dynamischen Region wie Baden-Wettingen mit rund 100 000 EinwohnerInnen und einer weltoffenen Wirtschaft offensichtlich. Die Region ist auf gute Verbindungen und die Erreichbarkeit auf der Strasse, der Schiene und in der Luft angewiesen.



## Baden wird mobil – das Projekt

Im Planungsleitbild der Stadt Baden wurde Mobilität als ein Handlungsschwerpunkt bestimmt und das Mobilitätsmanagement als möglicher Lösungsansatz postuliert. Es wurde erkannt, dass nur eine sinnvolle Kombination von verschiedenen

Verkehrsmitteln, eingebettet in eine langfristige Gesamtstrategie, zur Bewältigung der

heutigen und zukünftigen Aufgaben führen kann. Das war der Ursprung des Programms «badenmobil». Der erste

**Am Bahnhofplatz 1 in Baden befindet sich die regionale Mobilitätszentrale.**

konkrete Schritt erfolgte vor rund fünf Jahren in Baden-Nord, jenem Quartier, wo der «Leidensdruck» und dadurch die Bereitschaft, neue Wege zu beschreiten, am stärksten war. Die damals unter der Mitwirkung der ABB durchgeführte Mo-

bilitätsberatung hat sich als markanter Erfolg erwiesen. Das war der Grund, dass für das Programm

«badenmobil» mit dem Kanton Aargau und dem Regionalen Verkehrsverband Aargau-Ost (VAO) zwei wichtige Partner und Mitträger gewonnen werden konnten. Badenmobil hat damit eine regionale Dimension erhalten.

Vor rund drei Jahren schwebte den Initianten eine noch vage Idee vor: ... Am Bahnhofplatz 1 in Baden befindet sich die regionale Mobilitätszentrale. Dort werden Einwohnerinnen und Einwohner, Touristinnen und Touristen sowie Ge-

schäftsreisende über sämtliche Aspekte der Mobilität bzw. des Verkehrs in Baden und Region kompetent informiert und beraten. Neben der persönlichen Beratung bietet die Mobilitätszentrale Info-Broschüren, Karten, Fahrpläne usw. an. Tickets und Abonnemente aller Art können in der Mobilitätszentrale gekauft werden. Ebenfalls können Velos gemietet werden. Autofahrer erhalten über Internet oder auch persönlich Auskunft über freie Parkplätze und über die aktuelle Verkehrssituation...

Diese Vision wurde unter der Federführung der Regionalen Verkehrsbetriebe Baden-Wettingen (RVBW) konkretisiert. Beteiligt waren Vertreter der Stadt Baden, des Kantons Aargau, der SBB und von PostAuto Aargau sowie des Bundesamtes für Raumentwicklung.

### Von der Vision zur Realität

Im Juni diesen Jahres wurde die Vision real. In Anwesenheit von zahlreichen Gästen eröffnete Regierungsrat Ernst Hasler



**KILO&GRAMM GmbH** • MANESSESTRASSE 8 • CH-8003 ZUERICH

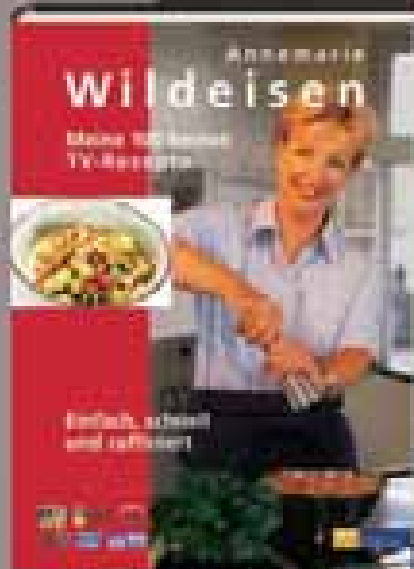
**T** +41 (0)43 317 97 81 • **F** +41 (0)43 317 97 82

**INFO@KILOGRAMM.CH** • **WWW.KILOGRAMM.CH**

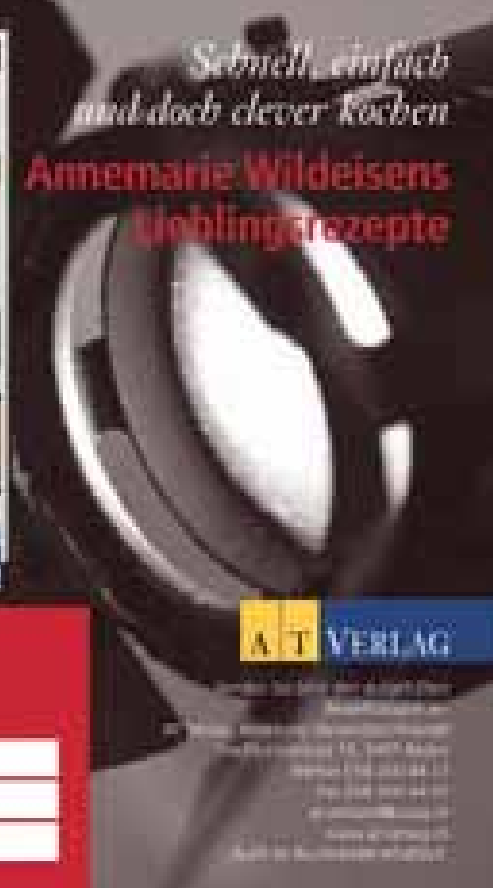
# KILO&

Schnell ein Essen, eine Beilage oder ein Dessert aus dem Alltag (praktisch)! Hier sind Annemarie Wildeisens beliebte TV-Rezepte die Inspiration zum Nachkochen und Nachlesen. Jedes Rezept mit Foto: originale Anweisungen, Tipps für Vegetarier, abwechslungsreiche Fleisch- und Fischgerichte, schnelle Desserts und unkomplizierte Backen.

**Annemarie Wildeisen**  
**Naher 100 bester TV-Rezepte**  
Einfach, schnell und raffiniert  
128 Seiten über 100 Rezepte  
€ 29,-



*Schnell, einfach  
und doch clever kochen*  
**Annemarie Wildeisens  
Lieblingsrezepte**



### Bestellcoupon

in € 10 Schritte mit Formierung, möglich 11 Formierung

Expl. Annemarie Wildeisen, Meine 100 besten TV-Rezepte, € 29,-

Name	_____
Post	_____
Ort	_____

**AT VERLAG**

Annemarie Wildeisen  
Meine 100 besten TV-Rezepte  
€ 29,-  
ISBN 978-3-03-910-111-1  
www.kilogramm.ch

die Mobilitätszentrale von badenmobil in den Lokalitäten der RVBW offiziell.

## Mobilitätszentrale, ein Schritt zur kombinierten Mobilität

Die verschiedenen Mobilitätsarten sind vielfältig. Kaum jemand ist heute ausschliesslich mit dem Auto, dem öffentlichen Verkehr, dem Velo oder zu Fuss unterwegs. In der Kombination der diversen Verkehrsmittel steckt ein enormes Optimierungspotenzial, das es zu nutzen gilt. Dafür sind aber bestmögliche, leicht zugängliche Informationen notwendig. Diese Aufgabe hat die Mobilitätszentrale übernommen: Hier erhalten die Bürger und Bürgerinnen, Touristen und Geschäftsleute Auskunft über sämtliche Aspekte der Mobilität bzw. des Verkehrs in der Region Aargau-Ost. Hier werden alle Interessierten rasch und kompetent informiert und beraten, wie sie ihr Ziel am besten erreichen – sei es zu Fuss, mit dem Velo, dem Auto, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln oder in Kombination. Ihre Dienstleistungen und Produkte können zudem über Telefon und über [www.badenmobil.ch](http://www.badenmobil.ch) genutzt werden.

## Ein vielfältiges Informationsangebot

Die Mobilitätszentrale bietet ein vielfältiges Spektrum an Dienstleistungen und Produkten zu folgenden Themenbereichen:

### Mobil mit Bahn & Bus

Das Bahn- und Busnetz in der Region Baden ist gut ausgebaut und wird stark frequentiert. Nachtschwärmer können den Freitag und den Samstag getrost zur Freinacht machen, denn Moonraker und Nightbird bringen sie auch noch spätnachts und frühmorgens sicher nach Hause. Darüber hinaus bestehen gute Verbindungen zu PostAuto Aargau, dem Zürcher Verkehrsverbund und zum Bahnland Schweiz.

- Informationen zum ÖV-Angebot • SBB-Fahrplan • RVBW-Fahrplan und weitere

### Automobil

Wer sich nicht täglich hinter das Steuer setzt, für den bietet CarSharing eine ökologische Alternative zum eigenen Auto. Im Aargau warten an 81 Standorten 120 Fahrzeuge, 14 verschiedene Typen vom Smart bis zum Cabrio Renault Mégane auf ihre Benutzer. Wer eine Mitfahrgelegenheit im Auto sucht oder anbieten möchte, für den ist CarPooling das Richtige: Leute, die den gleichen Fahrweg haben, fahren gemeinsam und teilen sich die Kosten. Aber auch Park+Ride wird an verschiedenen Standorten angeboten: Auto einfach abstellen und bequem mit Bus oder Bahn weiterfahren. Das RailTaxi wiederum bringt Sie in 16 Schweizer Städten bequem zum Bahnhof, vom Bahnhof weg oder auf dem ganzen Stadtgebiet ans Ziel.

- CarSharing Mobility • CarPooling • Park+Ride Aargau • Badener Taxi • Aktuelle Staumeldungen, Parkhäuser in der Region usw.

### Velo / Zu Fuss / Skaten

Velo fahren macht Spass und lässt sich leicht ins Berufsleben oder in die Freizeit einbauen. Bike+Ride, die Kombination von Rad und Bahn oder Bus, kann eine Alternative sein. Für Velomiete oder Velokauf finden sich mehrere Anbieter in der Region Baden-Wettingen. Das Programm «NewRide» fördert den Einsatz von energieeffizienten Fahrzeugen wie Elektro-Bikes und Elektro-Scootern. Zu Fuss gehen hält gesund und schont die Umwelt. Warum also dieses «Verkehrsmittel» nicht vermehrt einsetzen, um zur Arbeit zu gehen oder in Wohnortnähe einzukaufen?

- Bike+Ride • Info Velomiete und Velokauf, • NewRide • Stadtrundgänge in Baden und Umgebung • Wandern im Aargau • Information über Skatepark Baden und Monday-Night-Skate-Veranstaltungen • Vitaparcours

### Mobilitätseingeschränkte Personen

Personen, die in ihrer persönlichen Mobilität eingeschränkt sind, finden bei ba-

denmobil viele nützliche Informationen. Zum Beispiel über das Call Center Handicap der SBB, über das behinderte Menschen einen umfassenden Service in Anspruch nehmen können. Ebenso sind Angaben erhältlich, wann auf dem Netz der RVBW die Niederflurfahrzeuge verkehren, wie man im Rollstuhl eine Stadtführung absolvieren kann oder wo es in der Region rollstuhlgängige Restaurants hat. Auch ältere Menschen, die mobil sein und bleiben wollen, finden wichtige Informationen.

- Call Center Handicap • Behinderten-Transport • Info Mobile Senioren, Rail-Taxi – Ihr Taxi am Bahnhof, Bike+Ride, Senioren unterwegs

### Gemeinden der Region

Ihren Gästen, Bewohnern oder Arbeitnehmern bieten die 20 Gemeinden der Region Baden-Wettingen ein reiches Spektrum an Wissenswertem und Sehenswertem. Vielfältige Natur und Kultur auf engstem Raum lädt zum Verweilen ein. Ortspläne helfen, sich vor Ort zurechtzufinden.

- Ortsinformationen • Tourismus • [www.gobaden.ch](http://www.gobaden.ch)

Alles über die Mobilitätszentrale und ihr vielfältiges Informationsangebot erfahren Sie unter: [www.badenmobil.ch](http://www.badenmobil.ch)

### Die Pilotphase – bis 2006

Die Dienstleistungen der Mobilitätszentrale werden von RVBW und Info Baden erbracht. Nach Konzept- und Aufbauphase begann mit der Eröffnung am 30. Juni 2005 der einjährige Pilotbetrieb der Mobilitätszentrale. Im Herbst 2006 erfolgt eine Überprüfung mit anschliessender Überführung in den Normalbetrieb.



**Ein Mobilitätsplan machts möglich: Am Kantonsspital Baden sind 30 Prozent der autofahrenden Mitarbeitenden auf Alternativen umgestiegen. Sie setzen damit die Erfolgsgeschichte des betrieblichen Mobilitätsmanagements und des Programms badenmobil fort. Auch Energiestädte nehmen das Thema vermehrt auf und schaffen damit wertvolle Synergien.**

## Das Kantonsspital – gute Voraussetzungen, aber ...

**Kantonsspital Baden – eine Erfolgsgeschichte im betrieblichen Mobilitätsmanagement**

Text: Stefan Schneider

Das Kantonsspital Baden in Dättwil ist das Schwerpunktspital für den östlichen Teil des Kantons Aargau. Es sind rund 1200 Personen angestellt. Pro Jahr wird das Kantonsspital von rund 15000 stationären und von 35000 ambulanten Patienten und deren Besucherinnen und Besuchern frequentiert.

Das Kantonsspital ist strassenmässig optimal erschlossen. Es liegt beim A-1-Autobahnanschluss Baden-West. Auch bei der Erschliessung durch den Bus bestehen mit dem 7-Minuten-Takt zum Bahnhof Baden gute Voraussetzungen. Aber trotz dieser guten Voraussetzungen lag der Anteil der Mitarbeitenden, die mit dem Bus zur Arbeit kamen, bei weniger als 20 Prozent. Aufgrund akuter Parkplatzprobleme wurde bereits im Jahr 2001 die Bewirtschaftung der Kundenparkplätze eingeführt. Für die Angestellten des Spitals waren die Parkiermöglichkeiten aber bisher gratis.

### Mit dem Ökobonus zum Ziel

Auf den 1. Mai 2005 hat das Kantonsspital Baden einen Mobilitätsplan in Kraft gesetzt. Dieser mit Unterstützung durch das Programm «badenmobil» und mit externen Beratern ausgearbeitete Plan setzt auf ein Anreizsystem, bei dem das Umsteigen belohnt wird. Wer einen Parkplatz auf dem Spitalareal belegt, be-



zahlt eine Gebühr. Wer sein Auto zu Hause lässt, erhält einen Ökobonus. Dieser beträgt zwischen 600 und 800 Franken pro Jahr.

Lag der Anteil der Mitarbeitenden, die mit dem Auto zur Arbeit kamen, vor der Umsetzung des Anreizsystems noch bei über 80 Prozent, beträgt er neu seit dem 1. Mai nur noch gut 50 Prozent. Und dies trotz der komplexen Mobilitätsbedürfnisse des Spitals mit Nachtschichten, Notfalldienst und den unterschiedlichen Anspruchsgruppen von der Ärzteschaft über die Pflegenden, den technischen Diensten bis hin zur Administration. Zu diesem bemerkenswerten Ergebnis dürfte die gute kommunikative Begleitung der Planung und Umsetzung massgeblich beigetragen haben.

### Zufriedene Mitarbeitende und Besuchende

Auch die Rückmeldungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zum Mobilitätsplan waren insgesamt positiv. Das Mobilitätsmodell findet eine gute Akzeptanz. So lässt sich z. B. eine Umsteigerin, vorher überzeugte Automobilistin, in der Hauszeitschrift «Reflexe» zitieren: «Ich bin begeistert – die Zeit im Bus ist gewonnene Zeit!» Auch auf die Parkplatzsituation hat der Mobilitätsplan positive Auswirkungen: «Egal, wann ich komme – ich finde seit der Einführung des Mobilitätsmanagements immer einen freien Parkplatz», so ist fast täglich von Mitarbeitenden zu hören. «Plötzlich ist es richtig angenehm», finden die Parkwächter und: «Besucherreklamationen wegen der nervigen Suche nach einem Parkplatz gibt es keine mehr!»



### Ein Element des Mobilitätsplans

Unternehmen sind an dem durch die Mitarbeitenden ausgelösten Pendlerverkehr, mit Geschäftsfahrten, im Einkaufsverkehr und beim Güterverkehr direkt oder indirekt stark am Mobilitätsgeschehen beteiligt. Im Rahmen des partnerschaftlichen Programms «badenmobil» haben die Stadt Baden, der Kanton Aargau und der Verkehrsverband Aargau-Ost deshalb das Mobilitätsmanagement in Unternehmen aufgegriffen und hier einen Schwerpunkt gesetzt.

### Dialog zum gegenseitigen Nutzen

In einem Mobilitätsdialog zwischen Programm und interessierten Unternehmen werden diesen bestehende Erkenntnisse über den Nutzen von Mobilitätsmassnahmen für Unternehmen präsentiert und ihre Handlungsmöglichkeiten im Rahmen einer vom Projekt finanzierten Initialberatung evaluiert. Für die Unternehmen ergeben sich durch das Projekt interessante Perspektiven, insbesondere in den folgenden Bereichen: Es können Einsparungen von Kosten im Mobilitätsbereich (Treibstoffkosten, Transportkosten, Parkplatzkosten usw.) erzielt werden. Unter den Mitarbeitenden resultiert dank fairen Mobilitätsanreizen eine höhere Zufriedenheit. Die Image- und Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens können verbessert werden. Die Interessen der Unternehmen (z.B. bezüglich der Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr) können verbessert wahrgenommen und bei den verantwortlichen Stellen gemeinsam wirkungsvoll eingebracht werden. Aber auch für die Programmträger ergibt sich aus dem Mobilitätsdialog interessanter Nutzen.

So leisten die bei den Unternehmen getroffenen Massnahmen beispielsweise einen Beitrag zur Effizienzsteigerung der Verkehrssysteme sowie zur Reduktion von Lärm und Luftschadstoffen. Und so profitieren nicht nur die Unternehmen und deren Mitarbeitende, sondern auch die Bevölkerung der Region Baden.

### Auch Energiestädte setzen aufs Mobilitätsmanagement

Die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität in Städten und Gemeinden ist eine grosse Herausforderung für alle Beteiligten. Gefragt sind innovative Mobilitätsansätze, die auf das Verkehrsverhalten des Einzelnen einwirken und dabei mit-helfen, die Infrastrukturen und Angebote effizient zu nutzen. Im Kanton Aargau arbeiten gegenwärtig elf zertifizierte Energiestädte mit einem konsequenten, nachhaltigen Energiemanagement auch an einem optimierten Mobilitätsangebot für Bewohner, Pendler und Unternehmen. Langsamverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr werden zu einem Gesamtsystem zusammengeführt, das insgesamt weniger Energie verbraucht, mehr Sicherheit gewährleistet und die Luft weniger belastet. Diese Aktivitäten schaffen wichtige Synergien und unterstützen die Aktivitäten des Programms «badenmobil» sowie von Kanton und Gemeinden.

Links zum Thema:  
[www.badenmobil.ch](http://www.badenmobil.ch)  
[www.aargaumobil.ch](http://www.aargaumobil.ch)  
[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)  
[www.energiestadt.ch](http://www.energiestadt.ch)  
[www.mobilityrating.ch](http://www.mobilityrating.ch)

## Mobilitätsmanagement in Unternehmen

### Aéroport, Genève

6500 Personen sorgen am Flughafen Genf für einen möglichst reibungslosen Ablauf für jährlich rund acht Millionen Passagiere. Bereits heute gewähren die Arbeitgeber ihren Angestellten Rabatte auf den öffentlichen Nahverkehr, geplant sind auch Reduktionen auf dem SBB-Netz. Für diejenigen Mitarbeitenden, die frühmorgens mit der Arbeit beginnen, wurden drei Buslinien durch Genf eingerichtet. Eine telefonische Hotline und eine Broschüre geben zudem seit kurzem u. a. über Fahrpläne, Tarife und Velorouten Auskunft. Geplant ist ab 2006 eine Ausweitung des Mobilitätsplans auf den Passagierverkehr.

### IBM Schweiz

Erstaunlich, und es funktioniert! Die Aussendienstmitarbeiter leben eine aussergewöhnliche und sehr effiziente Multimobilität. Die Kombination zwischen den öffentlichen Verkehrsmitteln und Mobility CarSharing ermöglicht es ihnen, die Kunden uneingeschränkt zu besuchen und ohne die Umwelt unnötig zu belasten.

### Umweltschonende Flexibilität

Der Konzern stellt seinen Mitarbeitern am neuen Hauptsitz eine nicht alltägliche Flotte für Geschäftsfahrten stundenweise zur Verfügung und ermöglicht es ihnen, auf diese Weise flexibel und umweltschonend ihrem Geschäftsgang nachzugehen. Die Wahl der Autos – drei Toyota Hybride und zwei Smart – weist auf eine umweltbewusste und innovative Firmenpolitik hin.

### IBM – balance with nature

Wie der Name schon sagt, fördert IBM durch dieses Programm das Umweltbewusstsein seiner Angestellten. Dies nicht nur im geschäftlichen Bereich, auch die Mobilitätsvielfalt im privaten Umfeld wird ihnen durch Eco-Drive-Simulatoren und Informationsveranstaltungen aufgezeigt.

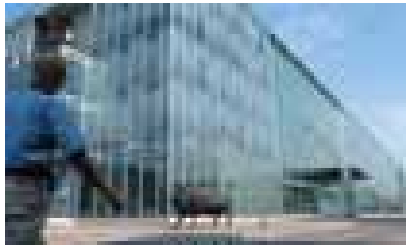
## Firmen setzen auf neue Qualitäten auf dem Arbeitsweg

Schweizweit pendeln 43% der Arbeitnehmenden mit dem Auto zur Arbeit – Tendenz steigend. Immer mehr Unternehmen erkennen nun, dass sie mit attraktiven Alternativen in der Tür-zu-Tür-Mobilität ihren Mitarbeitenden zu einem entspannteren, gesünderen und erlebnisreicheren Arbeitsweg verhelfen können. Dieses Engagement fällt für die Unternehmen sowohl auf das Image als auch auf die Finanzen positiv zurück. Ein Einblick in ein paar ausgewählte Unternehmen:

### Unaxis, Balzers (Liechtenstein)

Statt neue und teure Parkplätze wollte der Schweizer Technologie-Konzern Unaxis in den 90er-Jahren lieber neue Produktionsflächen bauen. Ein vom Betrieb organisierter Personaltransport wurde im Jahr 2000 von einer regulären Buslinie abgelöst, für den der Konzern eine Defizitgarantie übernahm. Zudem hielt mit der Gründung des «club.unaxis.mobil» der «Lifestyle» in die firmeneigenen Mobilitätskampagnen Einzug. Mit der von der liechtensteinischen Regierung unterstützten Mobilitätswoche (16.–22.09.05), in der «clever pendeln» breit thematisiert wird, steht nun für Unaxis ein weiterer wichtiger Meilenstein an. Der Konzern mit heute

rund 1300 Mitarbeitenden gewann für sein bisheriges Engagement diverse Preise, unter anderem den Innovationspreis öffentlicher Verkehr 2001.



### ABB, Baden und Zürich-Oerlikon

ABB, weltweit führend in der Energie- und Automationstechnik, setzt seit Anfang 2005 an zwei Firmenstandorten in der Schweiz (Baden mit 1700 und Zürich-Oerlikon mit 500 Mitarbeitenden) auf einen Ökobonus in Form von Rail Checks für all jene Mitarbeitenden, die keinen Parkplatz beanspruchen. Im Rahmen eines Pilotversuchs wurde das neue Mobilitätsmodell ab Ende 2002 in Baden getestet und aufgrund der positiven Ergebnisse auf eine solide und auf andere Standorte übertragbare Basis gestellt. Rund 50% der berechtigten Mitarbeitenden verzichten auf einen Parkplatz. Damit leisten sie einen wichtigen Beitrag, um die Mobilitätsbedürfnisse von Geschäftseinheiten und Mitarbeitenden zu sichern sowie die firmeneigene Umweltpolitik umzusetzen.

### ZKB, Zürcher Kantonalbank

Den Worten Taten folgen lassen... Dies ist bereits seit den 90er-Jahren das Motto der Zürcher Kantonalbank in Bezug auf Mobilitätsmanagement. So profitieren Mitarbeiter der ZKB beispielsweise von verschiedenen, bedeutend vergünstigten Abonnementen des öffentlichen Verkehrs und werden gleichzeitig durch Aktionstage immer wieder bezüglich umweltschonender Mobilität auf den neusten Stand gebracht.

### Früh übt sich...

Die ZKB ermuntert Jugendliche mit der «ZKBnightcard», die Nachtangebote des ZVV zu nutzen. Ihren Inhabern, Jugendliche zwischen 14 und 22 Jahren, wird der Nachzuschlag von fünf Franken pro Nacht erlassen, was ein nicht zu verachtender Anreiz schafft, das zürcherische Nachtleben umweltbewusst zu genießen.

### Die aktive Devise...

Mitmachen zählt, dies beweist die ZKB durch ihre Teilnahme am jährlichen europäischen autofreien Tag. Den Mitarbeitern, die an diesem Tag die eigenen vier Räder zu Hause stehen lassen, winkt, nebst einem staufreien Arbeitsbeginn, interessante Preise.

## Wir sind dabei, Sie auch? Energiestädte sind im Aufwind!

### Aktive Unternehmen

Unternehmen waren eingeladen, im Hinblick auf den Aktionstag vom 22. September 2005 ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter auf Umwelt- und Gesundheitsaspekte auf dem Arbeitsweg aufmerksam zu machen. Vielerorts wird über Mobilitätsalternativen informiert oder werden gar neue Angebote eingeführt. EnergieSchweiz für Gemeinden, zusammen mit vier Sponsoren, verlost unter allen am Aktionstag teilnehmenden Unternehmen interessante Preise.

### Die Preis-Sponsoren des Unternehmens-Wettbewerbs:

1. Preis: General-Abo für Firmen (1. Klasse) im Wert von CHF 7600.–. Diese Abo ist in Ihrer Firma beliebig übertragbar. Es ermöglicht jeweils einer Person unbegrenzte Reisefreiheit.
2. Preis: Mobility-Gutscheine im Wert von CHF 5000.–
3. Preis: Velounterstand «Omega» von Velopa im Wert von CHF 4830.–
- 4.+ 5. Preis: Flyer-Testflotte für eine Woche von BikeTec im Wert von CHF 1800.–



## «Mit dem E-Bike habe ich viele **Pfunde** verloren!»

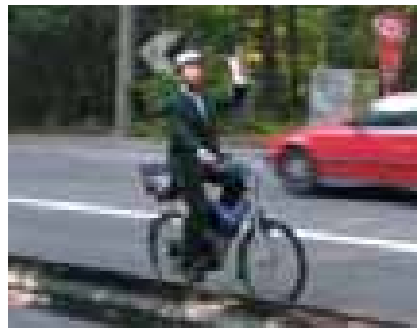
Vor einem Jahr hat der Opernsänger Rado Hanak für seinen Arbeitsweg ein E-Bike gekauft. Seither fahre er viel weniger Auto, erklärt er, und vor allem: «Ich fühle mich besser und habe abgenommen.» Auch die Atmung, die für ihn als Sänger so wichtig ist, sei dank dem zusätzlichen Training noch besser geworden. Und doch kommt er selbst beim steilen Aufstieg durch die Schliifi nach Witikon hinauf kaum ins Schwitzen. Sein Fazit: «Mit dem E-Bike ist das Zürcher Schliifitobel nur halb so steil!»

Hanak liess sich am Konservatorium Basel zum Sänger ausbilden und bildete sich unter anderem mit Meisterkursen in

Wien weiter. Seit 20 Jahren zählt der heute 51jährige zum Ensemble des Opernhauses Zürich. Dass er sein Fitnessstraining gleich auf dem Arbeitsweg erledigen kann, spart ihm viel Zeit, denn das E-Bike ist selbst bergauf ein äusserst schneller Stadtfliitzer. Und Parkplatzsorgen kennt er mit diesem Fahrzeug keine mehr.

Keine Frage, er empfiehlt allen, ein E-Bike zu testen, denn die Faszination eines E-Bikes kann man nicht beschreiben, man muss sie erleben.

Herabgesetzte Testfahrzeuge an Zürich Multimobil! NewRide, das Förderprogramm für Elektro-Zweiräder, organisiert



in der ganzen Schweiz unverbindliche Probefahrten mit E-Bikes und E-Scooters. NewRide nutzt Zürich Multimobil vom 25. September nicht nur für Probefahrten, sondern auch für einen Testfahrzeugverkauf. Schäppchenjäger finden dort neuwertige Fahrzeuge zu stark reduzierten Preisen! Von 11 – 17 Uhr, am Rennweg (Ecke Bahnhofstrasse). Siehe Veranstaltungskalender: [www.newride.ch](http://www.newride.ch)

Inserat



Das Hotel Cristallina wird nach ökologischen Prinzipien geführt, garantiert Qualität des Ambientes und Achtung vor natürlichen Ressourcen.

Es liegt im grünen und bietet den idealen Ausgangspunkt für Wanderungen und andere Aktivitäten in der Natur.

Bio-Küche mit Naturkost.

### WWF Tessin Auszeichnung

Il Sole sul tetto 2005

### Schweizer Solarpreis 2005

Kat. Bausanierungen

### Im Bezug auf Mobilität:

– Elektrische Auto und Bikes zum mieten

### Im Bezug auf erneubare Energien:

– Zentralheizung mit Holzschnitzel

– Warmwasser durch Solaranlage

– 4 KWp photovoltaische Anlage

# cristallina

## Eco-Hotel, ristorante, pizzeria

CH-6678 Coglio, Vallemaggia (Tessin)

TEL+ 41 (0)91 7531141

[www.hotel-cristallina.ch](http://www.hotel-cristallina.ch)







Das nächste Projekt von Bertrand Piccard, ein mit Solarzellen ausgestattetes Leichtflugzeug, mit der er die Welt umrunden möchte, befindet sich bereits im Bau. Im Jahre 2008 sollen die ersten Testflüge durchgeführt werden. Die Schwierigkeit ist nach Bertrand Piccard die Nacht. Im Laufe des Tages wird anhand der auf der gesamten Oberfläche des Flugzeugs situierten Solarzellen Energie gewonnen, welche in der Nacht den Weiterflug trotz fehlender Energiequelle ermöglichen soll. Bei dem Projekt geht es nicht lediglich darum, den Hunger nach Abenteuer zu stillen, Piccard sieht seine Arbeit als Marketing für die Entwicklung von alternativen Energien. Es gilt für ihn zu zeigen, dass es auf dem Markt für neue Produkte, welche die Umwelt nicht strapazieren, durchaus Platz hat. Für den Luftfahrt-pionier steht fest, dass der Transport aus den verschiedenen Energiequellen seinen Nutzen ziehen muss. «Es ist wichtig, in die Entwicklung und den Verbrauch alternativer Energien wie Solarenergie, Wasser und Erdwärme zu investieren, statt die ganzen Erdölreserven zu verbrennen.» Das Fahr-

zeug, das er sowohl der breiten Masse wie auch für Individuelle zur Verfügung stellen würde, hätte im Vergleich zu den heutigen Fortbewegungsmitteln einen leichteren Motor, der weniger konsumiert und sicherlich durch alternative Energie betrieben werden würde. «Ich fahre selbst einen Hybrid und denke, dass man in diese Art Fahrzeuge investieren muss, da sie die gleichen Freiheiten bieten wie ein Auto im Allgemeinen, ohne den Planeten zu zerstören.»

## Bertrand Piccard, Flugpionier, Dr. der Psychologie



«Auf unserem Tourneep lan stehen fünfzig Städte in acht Monaten, das Auto – ein Muss. 80 Prozent des Zirkus reist auf den Schienen, dies kommt zwei Extrazügen gleich! Es gestaltet sich für uns jedoch zunehmend als problematisch, da neuere Bahnhöfe nicht mehr über die von uns benötigte Laderampe verfügen. Ein weiteres Hindernis – vorzufinden in Uster – ist der 15-Minuten-Takt. Dieses Zeitfenster ist für das Ausladen eines Zirkus nie ausreichend! Eine kleine Anekdote: Wir standen, als der

furchtbare Unfall im Gotthardtunnel geschah, auf der Nordseite der Alpen. Unser Tourneep lan sah als nächsten Spielort eine Ortschaft auf der anderen Seite des Massivs vor. Die 80 Prozent des Zirkus, die sowieso auf den Schienen unterwegs sind, befanden sich bereits auf dem Weg. Die restlichen 20 Prozent standen noch immer nördlich der Berge, während der Gotthard geschlossen war! Innert vier Tagen erbauten die SBB eine provisorische massgeschneiderte Laderampe. Dank dieser Spontanktion konnten wir den Spielplan überhaupt einhalten!»

## Rolf Knie, Zirkusdirektor



«Es ist mir aufgrund der örtlichen Lage meines Domizils im Tessin leider nicht möglich, mein bevorzugtes Verkehrsmittel, den Zug, oft genug zu benutzen», bedauert Dimitri. Der letzte Zug vom Arbeitsplatz des Mannes mit dem wohl bekanntesten Lachen der Schweiz, fährt nämlich bereits um 20 Uhr in Richtung der heimischen vier Wände. Die Gemütlichkeit im Zug, wie auch der Aspekt der Umweltfreundlichkeit sind es, welche den Tessiner Clown bewegen, den Schienen den Vorzug zu geben. «Obwohl auch sie Strom abzapfen, der in AKWs produziert wird, welche ich auch wieder nicht fördern möchte.» Als erstrebenswert empfindet es Dimitri, dass sich der Bund für eine Senkung der Tarife im öffentlichen Verkehr einsetzt, schliesslich solle die Nutzung umwelt-schonender Verkehrsmit-



«In der City gehe ich hauptsächlich zu Fuss oder fahre mit mei-

nem blau-weissen «Amtsvelo». Für Termine ausserhalb der Stadt in weiter Entfernung setze ich mich gern in meinen BMW C1, das ist ein sehr komfortabler «Töff mit Autodach». Seit ich eine Knie-decke habe, kann ich ihn auch im Winter benutzen. Wenn ich Mitfahrende habe oder viel Material mit muss, ist das Auto das Verkehrsmittel der Wahl. Und in der, leider etwas knappen, Freizeit pedale ich gern mit meinem Strassenrenner die Waldegg hinauf und über die Buchenegg zurück. Da kommt man tüchtig ins Schwitzen – und manchmal auch auf gute Ideen! Multimobil, das ist wirklich der Bewegungsstil, der zu Zürich passt. Daran orientiert sich auch unsere Mobilitätspolitik!»

## Elmar Ledergerber, Stadtpräsident

tel nicht zum Luxusgut werden. Das Verkehrsmittel, welches Dimitri entwickeln würde, wäre ein Gefährt auf Rädern: «Schliesslich verfügen wir über genügend Strassen, die auch genutzt werden müssen!» Auf jeden Fall wäre es umweltfreundlicher, wenn dieses mit Solarenergie, Wind oder Wasser betrieben würde!

## Dimitri, Clown und Schauspieler

# Wie machen Sies?



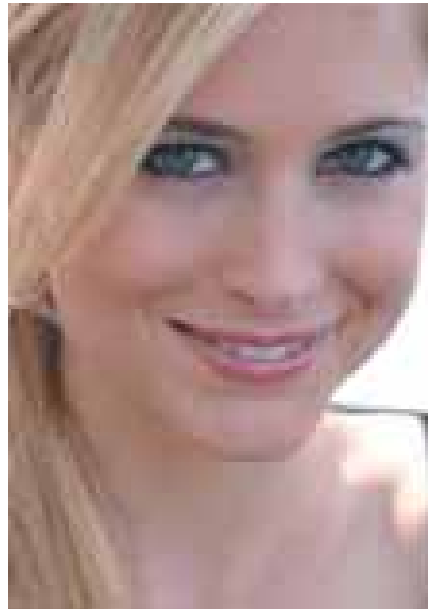
«Ich nehme, was am praktischsten ist: Für die Fahrten zu den Trainings und am Wochenende in die Schweizer Fussballstadien meistens das Auto. In die City die S 10 (Üetlibergbahn) und im Winter bei kritischen Strassenverhältnissen den Zug. Da will ich nichts riskieren. Weil ich nur selten zur normalen Rush-hour unterwegs bin, habe ich kaum unter Staus oder überfüllten Zügen zu leiden. So komme ich in Zürich und der Restschweiz eigentlich immer gut voran ...»

**Köbi Kuhn, Fussball-Nationaltrainer**



«Auto? Braucht ein Stadtmensch nicht! Das ist mir besonders während meiner Jahre in Paris klar geworden. Ich habe mir sogar das Fahren-Lernen erspart. Zwischen meiner Wohnung in Wipkingen und dem Atelier an der Diererstrasse pendle ich per Velo oder ÖV. Sonst erledige ich auch viel zu Fuss. Wenn man sich auskennt, geht das in Zürich prima. Wenn ein Auto praktisch wäre, organisiere ich mich mit Bekannten oder Kollegen, die eins haben. Dafür zeige ich mich dann auf andere Art erkenntlich. Hie und da leiste ich mir auch mal ein Taxi. Das liegt bei den eingesparten Autokosten alleweil drin ...!»

**Thomas Ott, Comic-Zeichner**



«Für Shopping und Freizeit gehe ich mit dem Tram und zu Fuss in die Stadt. Mit dem Auto wäre das viel zu mühsam. Wenn ich allerdings Auswärts-Engagements habe, manchmal mehrere am selben Tag und an ganz verschiedenen Orten, dann packe ich alles, was ich dazu brauche, ins Auto und fahre hin. Da würde ich mit dem ÖV viel zu viel Zeit brauchen. Ich finde es toll, wie gut man in Zürich vorwärts kommt, wenn man flexibel ist und Bescheid weiss. Und dass man

gleichzeitig so ruhig und schön wohnen kann wie wir in Oberstrass ...»

**Fiona Hefti, Miss Schweiz 2005**



«Ich bewege mich so zweckmässig wie möglich. Von meinem Wohnort in Küsnacht ins Opernhaus meist mit meinem Auto. Wenn ich über Nacht weg bin, nehme ich meist den Zug. Berufsbedingt sitze ich ziemlich oft im Flugzeug. Ich kann aus persönlicher Erfahrung bestätigen: Ein so tolles öffentliches Verkehrssystem wie hier habe ich noch in keiner andern Stadt der Welt angetroffen!»

**Alexander Pereira, Opernhaus-Direktor**



«In die Stadt mit dem Auto? Das ist mir viel zu teuer und zu mühsam. In

der City bin ich vor allem mit dem Velo und auf den Inline-Skates unterwegs. Für die Anfahrt zu den Velorennen brauche ich das Auto schon. Da muss ja auch viel Material mit. Ich finde es erfreulich, wie viel in dieser Stadt Velo gefahren wird. Bekannte aus dem Ausland sind darüber oft ganz erstaunt. Und natürlich auch über unser tolles ÖV-System. Meine 70 bis 100 Trainingskilometer pro Tag lege ich auf möglichst autoarmen Überlandstrassen zurück. Im Schwarzwald, im Zürcher Unter- und Oberland oder im Gebiet der Ibergeregg.»

**Franco Marvulli, Radprofi (Bahnweltmeister und Olympia-Silber-Medaillengewinner)**

# wettbewerb

34

## Kein Auto zu gewinnen! aber da

- Ver«schleudern» Sie nicht Ihr Benzin. Wir verlosen Eco-Drive Tageskurs-Gutscheine für das Driving Center Veltheim oder beim TCS. [www.eco-drive.ch](http://www.eco-drive.ch)
- Die praktische Kuriertasche von simpel.ch. Trendige Kuriertasche aus Cordura Nylon mit extrem viel Stauraum für Einkäufe. Mit 3M-Reflektorstreifen und gesticktem simpel.ch Logo. [www.kuriertasche.ch](http://www.kuriertasche.ch)
- Für Alle ein lohnender Ausflug! Gewinnen Sie eine Familienkarte für ein ganzes Jahr oder Tageskarten für den Zoo Zürich. [www.zoo.ch](http://www.zoo.ch)
- Gewinnen Sie ein (verlängertes) Weekend für 2 Personen im Hotel Belvair \*\*\*  
7524 Zuoz  
[www.hotel-belvair.ch](http://www.hotel-belvair.ch)



- Gewinnen Sie ein (verlängertes) Weekend für 2 Personen im Eco-Hotel Cristallina, 6678 Coglio-Vallemaggia [www.hotel-cristallina.ch](http://www.hotel-cristallina.ch)

• Ausserdem zu gewinnen: Das wartungsarme Alltagsvelo von [www.simpel.ch](http://www.simpel.ch). Das wegwärts II ist ein komplett ausgerüstetes Alltagsvelo. Es bietet dank Shimano Nexus Nabenschaltung, Nabenbremsen und Nabendynamo höchste Zuverlässigkeit und Sicherheit im Strassenverkehr. Erhältlich in diversen Grössen und als Damen- oder Herrenvelo.

- Bequem Velofahren? Mit dem neuen «Sofa-Sattel» von Veloplus kein Problem. [www.veloplus.ch](http://www.veloplus.ch)

Besten Dank unseren Partnern:

VELOPLUS

SPORTXX

graubünden

simpeL.ch

OLYMPUS

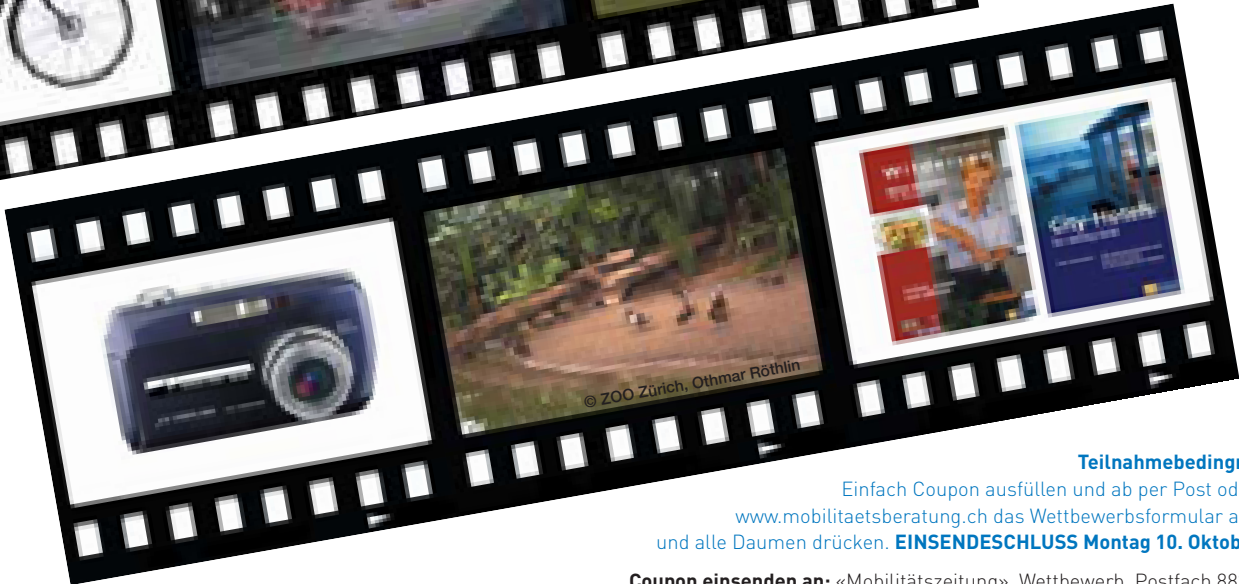
# wettbewerb

## für viele andere tolle Preise.

- Gewinnen Sie ein (verlängertes) Weekend für 2 Personen im Sporthotel Scaletta\*\*\*  
7525 S-chanf  
[www.hotel-scaletta.ch](http://www.hotel-scaletta.ch)



- Lesestoff gefällig? «Meine 100 besten TV-Rezepte von Annemarie Wildeisen» oder «City-Hotels für wenig Geld» (alle mit und ohne Auto erreichbar) oder «Die schönsten Gratwanderungen der Schweiz» oder...  
[www.at-verlag.ch](http://www.at-verlag.ch)



Promotion:

- Kennen Sie Max? Der innovative Caddy ist ein richtiges Multitalent! Für Shopping, kleine Transporte und Freizeit. inkl. Velodeichsel zu gewinnen.  
[www.sportxx.ch](http://www.sportxx.ch)

- oder sind Sie Fotograf? [www.olympus.ch](http://www.olympus.ch)  
8 Millionen Pixel im eleganten Metallgehäuse. Die neue  $\mu$  DIGITAL 800 - für Trendsetter der Digitalfotografie, denen es auf perfektes Design und Leistungsstärke ankommt. Das schimmernde Metallgehäuse ist wetterfest. Neue Bright-Capture-Technologie sorgt für optimale Ausleuchtung selbst bei Nacht und anderen schwierigen Lichtverhältnissen. Das 6,4 cm HyperCrystal LCD zeigt helle und klare Sucherbilder, auch in grellem Sonnenlicht.

**Teilnahmebedingungen:**

Einfach Coupon ausfüllen und ab per Post oder unter [www.mobilitaetsberatung.ch](http://www.mobilitaetsberatung.ch) das Wettbewerbsformular ausfüllen und alle Daumen drücken. **EINSENDESCHLUSS Montag 10. Oktober 2005**

**Coupon einsenden an:** «Mobilitätszeitung», Wettbewerb, Postfach 8820, 8036 Zürich oder unter [www.mobilitaetsberatung.ch](http://www.mobilitaetsberatung.ch) einloggen. Die GewinnerInnen werden ausgelost und schriftlich benachrichtigt. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.



**Vorname** \_\_\_\_\_

**Name** \_\_\_\_\_

**Adresse** \_\_\_\_\_

**PLZ/Ort** \_\_\_\_\_

**Alter** \_\_\_\_\_

**Telefon** \_\_\_\_\_

**Mail** \_\_\_\_\_



Einen Sommer und einen Winter lang haben Tests für eine Begegnungszone in Crans-Montana gezeigt, was bezüglich Verkehrsberuhigung in einem Kurort möglich ist, und in welchen Details der Teufel steckt. Jetzt macht das Beispiel der Pilotregion, die noch ein Jahr vom Aktionsplan Umwelt und Gesundheit (APUG) des Bundesamts für Gesundheit (BAG) unterstützt wird, im Wallis Schule. Zum Beispiel in Verbier. Gemeinderat Robert Gaillard erklärt, inwiefern seine Gemeinde von den Erkenntnissen Crans-Montanas profitieren kann.



Foto: Peter Schneider



## «Durch den gegenseitigen Erfahrungsaustausch können alle nur gewinnen»

Interview: Isabel Küffer

### Herr Gaillard, leidet Verbier unter Verkehrsproblemen?

Im Winter ja. Vor allem während der Feiertage Ende Jahr und der Ferienzeit im Februar. Zu diesen Zeiten ist der Besucherstrom besonders gross. Ansons-

ten ist das Verkehrsaufkommen zwar stark, aber nicht so schlimm. Der Zentralplatz ist der Problemknotenpunkt; hier kreuzen sich fast alle. Rund um den Platz wird der Verkehr allerdings durch die zahlreichen Fussgängerübergänge

und punktuell auch durch ein hohes Verkehrsaufkommen abgebremst.

### Sie haben an der Rue de Médran probeweise eine Begegnungszone eingerichtet. Welche Regeln gelten?

In dieser Zone hat der Fussgänger Vortritt. Hindernisse – ästhetisch noch nicht auf breite Zustimmung stossende, dafür aber solide, winterfeste und vandalsichere Holzelemente – sollen eine zu direkte und zu schnelle Durchfahrt des motorisierten Verkehrs verhindern. Für Autos gilt hier eine Höchstgeschwindigkeit von 20 Kilometern pro Stunde. Wir wollen verhindern, dass der motorisierte Verkehr die Strassen beherrscht. Fuss-

### Schöne Aussichten in Crans-Montana



gänger und Verkehr sollen sich hier vielmehr nebeneinander bewegen können.

### Wie hat die Bevölkerung auf diese neue Regelung reagiert?

Die Laden- und Restaurantbesitzer der Rue de Médran haben die Neuerungen zum Teil recht gut aufgenommen. Vor allem die Geschwindigkeitsbeschränkungen werden begrüsst. Sie haben Sitzbänke nach draussen gestellt. Sogar im Februar sah man bei schönem Wetter hin und wieder Gäste draussen sitzen. Im Sommer werden die Händler die Strasse noch viel mehr in Beschlag nehmen können. Wir stellen uns vor, dass es hier künftig beispielsweise einen Markt und Strassenanimationen geben wird.

### Kritik?

Die gab es natürlich auch. Ich kann sie verstehen, denn schliesslich befinden wir uns in einer Testphase. Die «Strassenmöblierung» etwa wurde nicht von allen goutiert. Wer Änderungen einführt, muss damit rechnen, dass sich die Leute erst daran gewöhnen müssen. Und viele haben eben Mühe, Neues von Beginn an zu akzeptieren.

### Wie will die Gemeinde mit dieser Kritik umgehen?

Wir werden den Test an der Rue de Médran noch diesen Sommer lang aufrecht erhalten. So können wir während zwei für den Tourismus wichtigen Saisons Erfahrungen sammeln. Wir werden eine Meinungsumfrage durchführen und aufgrund der Resultate entscheiden, welche Massnahmen künftig in Verbier in Frage kommen. Geplant ist zudem ein Ideenwettbewerb bezüglich Strassengestaltung für die ganze Begegnungszone.

### Welche Bilanz ziehen Sie aufgrund Ihrer bisherigen Erfahrungen mit einer Begegnungszone?

Unser Ziel ist es, Antworten auf folgende Fragen zu finden: Wie will sich Verbier nachhaltig entwickeln? Welches sind unsere internen und externen Bedürfnisse bezüglich Mobilität? Welche Lösungen gibt es? Begegnungszonen sind nicht nur für Verbier, sondern für die ganze

Region eine Neuheit, denn die Gesetzgebung diesbezüglich ist noch neu. Doch ich denke, den Leuten – auch Kritikerinnen und Kritikern – wird die Bedeutung einer Begegnungszone bewusst werden. Insgesamt haben wir bis heute ähnliche Erfahrungen gemacht wie Crans-Montana. Es ist schwierig, Tempo 20 einzuhalten. Ganz besonders auf einer Strasse mit Steigung. Fazit: Es wird grundsätzlich zu schnell gefahren. Obwohl wir die Bevölkerung vorgängig informiert haben, war die Signalisation zu Beginn für viele noch zu wenig klar. Viele haben nicht verstanden, worum es ging. Doch diese Probleme kann man lösen.

### Können Sie dabei von den Erfahrungen Crans-Montanas ganz direkt profitieren?

Wir haben das Geschehen in der APUG-Pilotregion in den letzten Jahren verfolgt. Wir haben mit Politikern und Ladenbesitzern von Crans-Montana Gespräche geführt und ein Konzept vorgefunden, das sich auch bei uns realisieren lässt. Aus ersten Kontaktaufnahmen hat sich deshalb mittlerweile eine recht enge Zusammenarbeit entwickelt – nicht zuletzt dadurch, dass wir mit dem gleichen Berater, Pierre-François Schmid, zusammenarbeiten. Er war von Anfang an dabei und lässt uns von den Erfahrungen von Crans-Montana, wo die Probleme ähnlich gelagert sind wie bei uns, profitieren. Im Gegensatz zu Crans-Montana, wo der politische Entscheid für eine Begegnungszone von sechs Gemeinden getroffen und getragen werden muss, wird zumindest diese Phase hoffentlich bei uns als einzelne Gemeinde einfacher über die Bühne gehen können.

### Stehen die grossen Walliser Kurorte nicht in Konkurrenz zueinander?

Schauen Sie, wir müssen uns gegenseitig etwas besser wahrnehmen. Zahlreiche Kurorte leiden unter denselben Problemen. Geben wir unsere Erfahrungen gegenseitig weiter, können alle nur gewinnen. Konkurrenz ist da falsch am Platz. Unser Ziel ist es vielmehr, Synergien zu schaffen. Auch wir in Verbier wollen und werden unsere Erkenntnisse weitergeben. Zermatt beispielsweise und auch Kurorte aus der französischen

Haute Savoie haben aus eben diesem Grund auch schon bei uns angeknöpft.

### Eine Begegnungszone, die Lösung für Verkehrsprobleme?

Eine Beruhigung des Verkehrs wirkt sich auf den Tourismus und die allgemeine Stimmung in einem Kurort positiv aus. Verbier darf sich den Mobilitätsproblemen nicht verschliessen und will für die Zukunft eine intelligente und harmonische Lösung finden. Eine Begegnungszone wirkt auf Einheimische wie auf Gäste einladend, sofern sie denn benutzt wird. Deshalb bin ich überzeugt, dass dieses Konzept künftig die optimale Lösung sein wird.

### In Crans-Montana wurde bereits die Möglichkeit einer reinen Fussgängerzone diskutiert. Käme dies für Verbier in Frage?

Dieses Thema wurde und wird in der Arbeitsgruppe, der ich vorstehe, angesprochen. Wir wollen wie gesagt ein allgemeines Verkehrskonzept erstellen, das Image von Verbier in Bezug auf die nachhaltige Entwicklung definieren, die internen und externen Bedürfnisse in Bezug auf Mobilität ermitteln und zuhanden der Behörden Lösungen vorschlagen.



## Gesundheit und Umwelt gehören zusammen

Das Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit (APUG) verknüpft seit 2001 schweizweit erstmals systematisch und auf innovative Art und Weise die Bereiche Umwelt und Gesundheit. Das bis 2007 laufende Programm des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) setzt den Aktionsplan Umwelt und Gesundheit um. Mit zahlreichen Projekten, die in den Pilotregionen Crans-Montana, Thal und Aarau zu den Schwerpunktthemen Mobilität und Bewegung, Wohnen und Zusammenleben sowie Ernährung und Landwirtschaft umgesetzt werden, will der APUG ein breites Publikum motivieren, das eigene Umwelt- und Gesundheitsverhalten im Alltag zu verknüpfen und damit zu einer nachhaltigen Entwicklung beizutragen. [www.apug.ch](http://www.apug.ch)

## Tourismusbranche setzt auf Fussgängerzonen

Der Tourismus ist im Kanton Wallis ein bedeutender Wirtschaftszweig. Wie eine vom Finanz- und Volkswirtschaftsdepartement des Kantons Wallis in Auftrag gegebene Studie aus dem Jahr 2001 zeigt, spielt für die Gäste die intakte Natur (schöne Landschaften, gute Luft) eine besonders grosse Rolle. Hauptmotive für ihren Aufenthalt im Wallis sind für Sommer- wie Wintergäste sportliche Aktivitäten (im Sommer Wandern, im Winter Ski fahren) sowie Erholung und Vergnügen. Allerdings wird auch auf Strassen, den öffentlichen Verkehr und das Bergbahnangebot besonderen Wert gelegt. Tatsächlich dominiert im Walliser Tourismus der motorisierte Individualverkehr. Hier zeigt die Studie, dass bei Ferienwohnungsgästen das Auto bei weitem das am häufigsten benutzte Verkehrsmittel ist und Hotelgäste im Vergleich dazu etwas häufiger mit dem öffentlichen Verkehrsmittel anreisen, respektive das Privatauto und die öffentlichen Verkehrsmittel häufig auch kombinieren.

Für Yvan Aymon, Vizedirektor von Wallis Tourismus, ist klar: «Wenn unsere Tourismusdestinationen attraktiv sein wollen, dann müssen sie ganz verkehrsfrei sein.» Eine Begegnungszone möge sich vielleicht für Städte eignen. Doch ein Kurort verfüge über andere Bedürfnisse. Hier suchten die Gäste vielmehr Entspannung und Erholung. «Das Erfolgsrezept», so Aymon, «heisst Fussgängerzone und nicht Begegnungszone». Der Aufwand in Crans-Montana vergebliche Liebesmüh also? «Mit den Begegnungszonen war hier niemand so richtig zufrieden», sagt Yvan Aymon. «Hier hat man viel Zeit verloren und bei den Gästen wie auch bei den Leistungserbringern die Glaubwürdigkeit aufs Spiel gesetzt.» Die neueste Entwicklung übrigens in Crans-Montana: Für Montana haben die zuständigen Gemeinderäte beschlossen, eine Begegnungszone einzurichten mit der Option, diese später in eine Fussgängerzone umzuwandeln. In Crans allerdings wird «nur» Tempo 30 eingeführt. Zurzeit läuft das öffentliche Vernehmlassungsverfahren. Für Aymon ist bereits heute klar, wie sich die Situation im Fall einer getrennten Lösung präsentieren würde: «Mit einer Fussgängerzone würde sich Montana schnell zum eigentlichen Zentrum entwickeln.»

**Eco-Drive®**  
zahlt sich aus.

Mehr im 5. Gang fahren und 10% Treibstoff sparen  
Wasserschlecken, weniger Stress und mehr Sicherheit

**-10%**

**ECO-DRIVE**

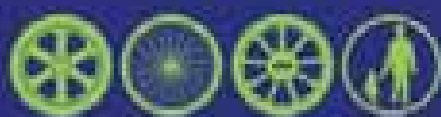
Quality Alliance (Eco-Drive) ist ein Marken-Netzwerk. ©2005 Toyota. Informationen und Bilder: [www.eco-drive.ch](http://www.eco-drive.ch)

# Gratis-Pannenhilfe für VCS-Neumitglieder

Profitieren Sie jetzt: VCS-Mitgliedschaft und Gratis-Pannenhilfe bis Ende 2006 für 60 Franken.

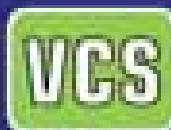
Beim Verkehrs-Club der Schweiz gibt's noch mehr Vorteile. Zusätzlich zu Pannenhilfe, Schutzbrief und Rechtsschutz bieten wir Ihnen auch Bahnabos mit Bonus, Ferienkasko- und Velo-Versicherungen an.

Umweltbewusste Auto- und Motorradfahrende profitieren bei uns von besonders günstigen Versicherungsprämien und Topleistungen.



Weitere Infos gibt's unter  
[www.verkehrclub.ch](http://www.verkehrclub.ch)  
oder unter Tel. 062 956 56 56

Verkehrs-Club  
der Schweiz



Rail - Versicherungen - Boutique - Politik