

● MOBILITÄT  
● MOBILITÉ



© 4028miki09 (Own work) [CC BY-SA 3.0], via Wikimedia Commons



Judith Grundmann  
Heftverantwortliche

## LIEBE FACHFRAUEN

«Anstatt das Automobil immer weiter zu entwickeln, sollten wir uns überlegen, wie wir Mobilität in Zukunft anders gestalten.»

Hans-Peter Dürr

Es ist noch nicht lange her, da gab es Menschen, die ihr Bergdorf oder ihre Insel nur wenige Male im Leben verlassen haben. Heute sind wir ständig unterwegs. Wir pendeln nicht nur zur Arbeit, sondern auch die Distanzen zur Ausübung von Freizeitaktivitäten werden immer grösser. Durchschnittlich 36,8 km legte 2015 jede Einwohnerin und jeder Einwohner der Schweiz pro Tag im Inland zurück. Diese Mobilität hat ihren Preis – Landschaftsverbrauch, lärmgeplagte Anwohner, Anstieg der Treibhausgasemissionen etc. Seit Jahren sind diese negativen Auswirkungen der Mobilität bekannt.

Während der Arbeit an diesem Heft ist mir klar geworden, dass Mobilität ein zähes Thema ist und es lange braucht, bis Veränderungen wirksam werden - Ortschaften für Velos und FussgängerInnen freundlicher gestaltet werden, mehr Leute Biogas tanken, Firmen Mobilitätskonzepte entwickeln, Innenstädte nicht nur verdichtet, sondern zu Quartieren der kurzen Wege umgestaltet werden.

Gefragt sind also nicht nur neue, zukunftsfähige Formen, sondern für mich gehören auch ein Umdenken sowie ein Infragestellen der eigenen Gewohnheiten und Bedürfnisse dazu.

### **Neue FachFrauen Nouvelles Professionnelles**

Chloé Berli, Hausen am Albis  
Hannah Noëmi Bichsel, Jona  
Aline Dallo, Basel  
Stephanie Gobet, Zürich  
Regula Guevara, Lausanne  
Anna Haug, Birsfelden  
Claire Hofmann Chalard, Corcelles-sur  
Chavornay  
Ana Lopez, Genève  
Katja Mettler, Bremgarten bei Bern  
Simone Peter, Zürich  
Sibylle Sautier, Thalwil  
Maja Schaub, Zürich  
Ines Schauer, Reinach  
Manuela Schmied, Heitenried  
Anna Staeubli, Zürich  
Sandra Volken, Gattikon  
Daniela Zumstein, Biel

**Herzlich willkommen bei  
den ffu-pee  
Bienvenue chez les ffu-pee**

# INHALT

● Quartier der kurzen Wege: Viel Mobilität mit wenig Verkehr	4
● La mobilité numérique au service de l'humain... ou l'inverse	6
● Mobilität der Siedlungsentwicklung nach innen	8
● Die Zukunft gehört dem Velo!	9
● Mobilitätsmanagement in Betrieben	10
● Mit dem Elektrobus bequem zum Wintersport	11
● Vom Abfall in den Tank — mit Biogas geht das!	12
● Combiner travail et voyage : une nouvelle clientèle pour le tourisme suisse	13
● FachFrauen persönlich . Portrait d'une pee	14
● Umwelt-Wissenshäppchen an den Basler Umwelttagen	15
● FFU Mitgliederversammlung 2017, 20.5.2017, Innovation Lab der Haute Ecole de Gestion (HEG) Fribourg	16
● Auf dem Weg zu einem Kompetenzzentrum Gender und Umwelt	17
● Medienmitteilung	18
●	

# QUARTIER DER KURZEN WEGE: VIEL MOBILITÄT MIT WENIG VERKEHR

Der Wunsch nach einer hohen Lebensqualität führt nicht zwangsläufig zu mehr Verkehr. Kluge und dichte Nutzungskonzepte senken die zurückgelegten Distanzen und machen das Zufussgehen und Velofahren attraktiver. Anna Hool, Mitglied ffu-pee

Mobilität wird als Teil der persönlichen Freiheit und als Notwendigkeit für eine gesunde Wirtschaft verstanden. Wenn Mobilität räumlich umgesetzt wird, äussert sie sich als Verkehr, der tatsächlichen Bewegung von Menschen oder Dingen. Verkehr braucht Energie sowie Platz, so dass Konflikte mit anderen Nutzungsansprüchen an den öffentlichen Raum entstehen. Nicht zuletzt verursacht Verkehr Externalitäten wie Lärm, Luftverschmutzung oder Landschaftszerschneidung. Im Sinne von Ressourceneffizienz und Umweltschutz möchte man eine maximale Bedürfnisbefriedigung mit minimalen negativen Auswirkungen des Verkehrs. Neben sparsamen Fahrzeugen bildet die Verkehrsleistung – die Summe aller von Personen und Gütern zurückgelegten Distanzen – die entscheidende Grösse.

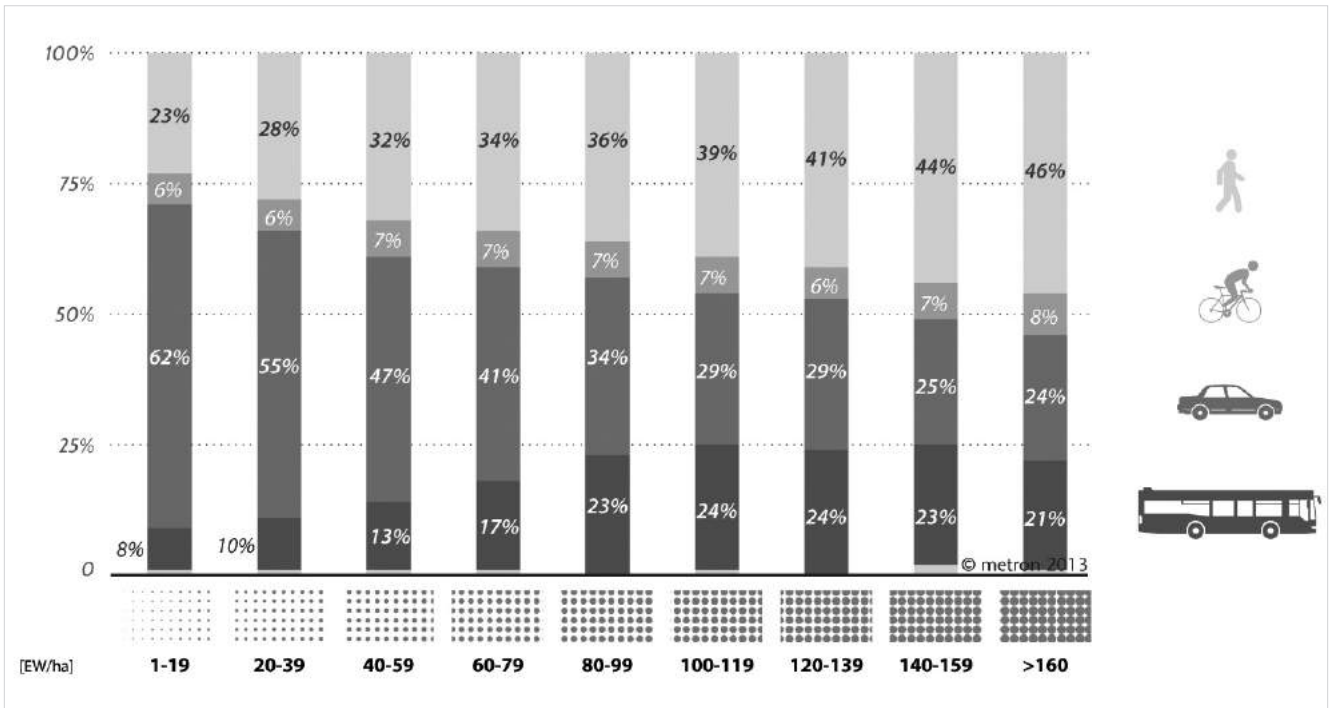
## Der Bäcker um die Ecke

Als Zielbild wird häufig das Quartier der kurzen Wege verfolgt. Die Idee besticht, weil es sich nicht um ein VerzichtsmodeLL handelt. Die (gleichen) Bedürfnisse können in einem kleineren Umkreis mit geringeren Reisedistanzen befriedigt werden. Dies bedingt eine hohe Nutzungsdichte und durchmischte Nutzungskonzepte.

Schulen, Geschäfte, Erholungsräume usw. befinden sich in kurzer Distanz zum Wohn- und Arbeitsort. Voraussetzung ist die Anwendung der gängigen Instrumente in der Raum-, Verkehrs- und Landschaftsplanung (Nutzungspläne, Agglomerationsprogramme etc.) und die Bereitschaft, Nutzungskonflikte auszuhandeln. Das Zusammenbringen von Wohnen und Arbeiten ist aufgrund zunehmender Spezialisierung indes schwierig. Für das Quartier der kurzen Wege besteht das Potenzial insbesondere im Freizeitbereich mit einem aktuell sehr hohen Anteil von 44 % an der Tagesdistanz und bei den Tätigkeiten Einkauf, Besorgungen sowie Inanspruchnahme von Dienstleistungen (z.B. Arztbesuch) mit 13 % (BFS & ARE 2017). Die im Inland (Schweiz) zurückgelegte Tagesdistanz der im städtischen Kernraum wohnhaften Personen beläuft sich aktuell auf 34 km pro Person, während die Werte im Einflussbereich und ausserhalb des städtischen Kernraums um rund ein Fünftel (41 km) bzw. ein Viertel (43 km) höher liegen (BFS & ARE 2017). Eine Untersuchung nach Siedlungsstruktur weist zudem eine deutliche Abnahme der Tagesdistanz bei höherer Siedlungsdichte (EinwohnerInnen pro Hektare) aus (Bubenhofer 2015).



Graphik 1: Tagesdistanz pro Person nach Modus (Fuss / Velo, motorisierter Individualverkehr MIV, öffentlicher Verkehr ÖV) und Dichte-Kategorie (Basis: Inlandwege Routendistanz und mittlere EinwohnerInnen-dichte im Umkreis von 300 m). (Bubenhofer 2015)



Grafik 2: Modalsplit (Verkehrsmittelwahl) der Wege je nach Dichte-Kategorie (Einwohner / ha) (Basis Inlandwege Routingdistanz und mittlere Einwohnerdichte im Umkreis von 300 m). (Bubenhof 2015)

### Lieber langsamer

Trotz verschiedener Tagesdistanzen unterscheiden sich die Anzahl Wege und die tägliche Reisezeit kaum nach Urbanisierungsgrad (BFS & ARE 2017) oder Siedlungsdichte (Bubenhof 2015). Dieses konstante Reisezeitbudget ist eine bekannte Systemeigenschaft: Höhere Geschwindigkeiten führen in der Regel nicht zu kürzeren Reisezeiten sondern zu längeren Reisedistanzen. Der Umkehrschluss kommt im Quartier der kurzen Wege zur Anwendung. Dank kürzerer Distanzen steigt das Potenzial für weniger schnelle, dafür umweltfreundliche und gesunde Verkehrsmodi: Zufussgehen und Velofahren. Von der Kategorie mit der geringsten (1-19 EinwohnerInnen / ha) zur Kategorie mit der höchsten Siedlungsdichte (> 160 EinwohnerInnen / ha) verdoppelt sich die Tagesdistanz von Fuss / Velo von 2 auf 4 km, wobei die gesamte Tagesdistanz um rund die Hälfte abnimmt (Bubenhof 2015, siehe Grafik 1). Bei Betrachtung der Wege erreichen der Fuss- und Veloverkehr bei hoher Dichte einen Anteil von mehr als die Hälfte, während er bei geringer Dichte bei rund einem Viertel liegt (siehe Grafik 2).

### Wie weiter

In Zukunft braucht es mehr denn je eine konsequente Abstimmung zwischen Raum und Verkehr, so dass eine gute Bedürfnisbefriedigung nicht abhängig von hoher Verkehrsleistung ist. Die Modellrechnungen des Bundes für das Jahr 2030 (ARE 2013) zeigen eine weitere Urbanisierung mit Bevölkerungswachstum in den Metropolitanräumen (insbesondere Zürich und Arc Lémanique). Gerade die stark wachsenden suburbanen Gebiete sind mit einer verträglichen Verdichtung und einem attraktiven Nutzungsangebot aufzuwerten. In Städten mit häufig bereits kurzen Wegen müssen die Bedingun-

gen für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver gestaltet werden, um den Anteil des Langsamverkehrs an der Verkehrsleistung zu erhöhen.

Bubenhof J. (Metron AG), 2015, Dichte und Mobilitätsverhalten, Tagungsband der Schweizerischen Vereinigung für Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI).

Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2013, Abstimmung von Siedlung und Verkehr Diskussionsbeitrag zur künftigen Entwicklung von Siedlung und Verkehr in der Schweiz – Schlussbericht.

Bundesamt für Statistik (BFS) & Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), 2017, Verkehrsverhalten der Bevölkerung - Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015.

Anna Hool (MSc Umweltnaturwissenschaften, DAS Verkehrsingenieurwesen) arbeitet als Verkehrsplanerin bei der Metron AG, einem unabhängigen Planungsbüro in den Fachbereichen Verkehr, Umwelt, Raumentwicklung, Landschaft und Architektur.

### Le quartier des courts trajets : beaucoup de mobilité avec peu de trafic

Le trafic occasionne des coûts externes négatifs pour l'environnement. Restreindre les distances de voyage s'avère donc capital. Le quartier des courts trajets, où tous les besoins sont couverts dans un petit périmètre, représente fréquemment l'objectif à atteindre. Un tel quartier implique une grande densité d'utilisation et des concepts d'utilisations mixtes. Les distances parcourues quotidiennement par la population dans les centres villes sont minimisées et diminuent régulièrement lorsque la densité augmente. Grâce aux courtes distances, les vitesses de croisière nécessaires baissent et le potentiel pour la mobilité piétonne et cycliste croît.



# LA MOBILITÉ NUMÉRIQUE AU SERVICE DE L'HUMAIN... OU L'INVERSE

Grâce aux nouvelles technologies, les voitures n'auront bientôt plus besoin de chauffeurs, nos smartphones nous ouvriront une totale liberté de mouvement, on nous promet que tout sera plus simple, moins cher et plus écolo. À moins que... Virginie Kauffmann, membre ffu-pee



la voiture sans conducteur de Google

il n'y aura, un jour, plus qu'une seule plateforme permettant aux utilisateurs d'accéder à toutes les prestations : planificateur d'itinéraire, comparateur multimodal, guichet de réservation et d'achat. Le futur sera multimodal et flexible : passer de la voiture (autonome peut-être, électrique sans doute) aux transports publics, au covoiturage ou au vélo en libre-service doit être facile. Les CFF et leur projet « green class » – proposant à quelques cobayes privilégiés l'accès à chacun de ces modes – l'ont bien compris. Réjouissons-nous, l'ère des guichets et systèmes tarifaires multiples est bientôt révolue ! Dès cet été par exemple, une application devrait permettre de choisir automatiquement le bon ticket et le meilleur marché pour tous nos déplacements en transports publics en Suisse. Et dès fin 2017, un planificateur de trajet national devrait nous aider à tou-

Le futur a débarqué en 2015 à Sion. Une navette autonome y déambule dans le centre-ville, soulève l'adulation de certains pour ses prouesses technologiques, la raillerie d'autres qui en moquent la fragilité face aux imprévus de la circulation et les deux chauffeurs encore indispensables à bord. Depuis, la famille s'est agrandie, à Marly, Cossonay et Zoug. Dès que les maladies de jeunesse seront soignées – en particulier les bases légales n'autorisant pas encore au chauffeur de lâcher le volant – le recours à ces véhicules pourrait bien exploser en Suisse, en complément des transports publics traditionnels qui ne peuvent pas se faufiler partout à la demande ni desservir efficacement les zones faiblement peuplées.

La technologie embarquée à bord de ces véhicules, capables d'interagir entre eux et de générer une base de données importante, laisse entrevoir de belles perspectives en termes de sécurité et d'optimisation des déplacements. Des capteurs et signaux en tous genres anticiperont le moindre danger sur la route, proposeront en temps réel des itinéraires alternatifs pour éviter bouchons et chantiers. Le tracking – des gens, des marchandises et des véhicules, comme cela a été fait par exemple à Pully (VD) – offrira une nouvelle base pour planifier et gérer nos réseaux de transport. À la clé : des infrastructures mieux utilisées, une consommation d'énergie sous contrôle et optimisée.

## Du guichet à l'app'

Le futur est aussi en marche du côté des interfaces connectant transporteurs et usagers. Lezzgo, Fairtick, Northwest Mobil, Mon voyage, karzoo ou catch-a-car, il n'y a bientôt plus un prestataire de transport qui ne conçoit son offre sans application mobile. Et

## Inserat . Annonce

ALTERNATIVE BANK SCHWEIZ

Anders als Andere.

**ABS-Aktien ermöglichen.**

ABS-Aktien sind sinnvolle Anlagen mit einer grossen Wirkung. Die Alternative Bank Schweiz finanziert damit über 950 soziale und ökologische Projekte. Mit einer Zeichnung ermöglichen Sie eine sozialere und ökologischere Wirtschaft und Gesellschaft.

Machen Sie mit.  
Mehr über ABS-Aktien: [www.abs.ch/aktien](http://www.abs.ch/aktien)

jours trouver le mode de transport le plus adéquat parmi l'offre actuelle foisonnante.

### Demain, (im)mobile

Toutes ces évolutions pourraient faire craindre que, facilités, les déplacements explosent. Heureusement, les nouvelles technologies de l'information et de la communication permettront aussi une « rassurante » sédentarité. Faire ses courses en ligne depuis son salon, travailler depuis un espace de coworking à deux pas de chez soi, rencontrer ses amis par hologrammes interposés : le déplacement physique n'est plus indispensable à l'échange d'informations, c'est bien pour l'environnement.

### Le revers de la médaille

Le portrait est flatteur, mais certaines interrogations subsistent. À quel point ces évolutions technologiques sont réellement au service de l'humain (et de l'environnement)... et non l'inverse ?

Ne plus avoir besoin de chauffeur pour se déplacer en voiture, c'est peut-être accroître le nombre d'enfants et de personnes âgées qui y recourent, plutôt qu'aux transports publics ou qu'à leurs pieds. Accéder en ligne à toutes les offres, c'est peut-être marginaliser une frange de la population peu coutumière des téléphones intelligents. Et quelle limite mettre à l'utilisation de nos données privées ?

Comment l'être humain va-t-il s'approprier ces nouvelles technologies et les intégrer à son quotidien ? Amoureux du volant, « captifs » du contact chaleureux d'un guichetier, les valeurs d'aujourd'hui auront besoin de temps pour évoluer. L'humain est moins flexible que les technologies. Aujourd'hui, personne n'est vraiment capable de dire comment ces évolutions impacteront le nombre de véhicules sur les routes, le coût des services, la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub>. Une seule chose est sûre : l'évolution n'est pas le fait de nos pouvoirs publics, mais est dictée par Google, Apple, Tesla et l'industrie automobile, qui ne se laisseront pas facilement déposséder d'une poule aux œufs si dorés.

### Penser le futur avec des outils du passé

Quand la boule de cristal est si opaque, qui peut dire quels choix sont les bons au moment de planifier les infrastructures de demain ? Un projet de grand parking souterrain fait-il encore du sens si le partage de véhicules augmente ? Cette 3ème ou 4ème voie est-elle vraiment nécessaire ? À ce jour, les politiques publiques adoptent la stratégie de l'autruche : ni les modèles d'évolution, ni les planifications ne tiennent compte de ces questionnements. Penser le futur avec des outils du passé, n'est-ce pas... dépassé ? Le projet-pilote REGIOmove propose aux décideurs de se pencher sur cette question. Avis aux amateurs...

Plus d'informations sur la mobilité durable :

[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch) ou [www.zukunft-mobilitaet.ch/fr/](http://www.zukunft-mobilitaet.ch/fr/)

Virginie Kauffmann, géographe de formation, est cheffe de projet et responsable pour la Suisse romande au Büro für Mobilität AG depuis 8 ans.

### Die digitale Mobilität im Dienste der Menschheit... oder umgekehrt

Der technische Fortschritt im Bereich Mobilität tönt für die NutzerInnen vielversprechend, sei es bei den Autos oder bei den Dienstleistungen: optimisierte Netzwerkbewirtschaftung, erleichterter Zugang zu allen Angeboten, Systemflexibilität, geringere Kosten und besserer Umweltschutz. Doch einige Gefahren können nicht wegdiskutiert werden: verstärkte Motorisierung, Ausgrenzung bestimmter Bevölkerungsschichten, brüchiger Schutz der Privatsphäre. Die eigentlichen Auswirkungen sind zwar schwierig vorauszu sehen, doch die öffentliche Hand plant noch immer die Zukunft, als ob es diese Entwicklung nicht gäbe. Eine fragwürdige Haltung.



Navette autonome CarPostal

# MOBILITÄT DER SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN

Seit der Annahme des neuen Raumplanungsgesetzes durch das Schweizer Stimmvolk bemühen sich ArchitektInnen, StädtebauerInnen und RaumplanerInnen stark um die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen. Doch wie wird dabei die Mobilität berücksichtigt? Stefanie Ledergerber

Die übergeordneten Vorgaben aus dem Raumplanungsgesetz und der dazugehörigen Verordnung sind klar: Schutz der Landschaft, des Kulturlandes und der natürlichen Lebensgrundlagen sowie Eindämmung der Zersiedelung. Deshalb werden bestehende, gut mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) erschlossene Siedlungsgebiete gegen innen verdichtet. Dies ermöglicht kürzere Wege, fördert den ÖV, Fuss- und Veloverkehr und reduziert den motorisierten Individualverkehr (MIV).

Doch die verbleibenden Autofahrten konzentrieren sich dadurch oft auf bereits stark ausgelastete Strassen. Gleichzeitig möchte man die vielfältigen Mobilitätsbedürfnisse von Bevölkerung, Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen nicht einschränken. Um diese Herausforderungen zu lösen, sind für die Verkehrsplanung die folgenden drei Handlungsfelder von zentraler Bedeutung:

## 1. Gestaltung und Betrieb des Strassennetzes:

Siedlungsverträgliche Geschwindigkeiten<sup>1</sup>, attraktive Gestaltung der Strassenräume, optimale Bedingungen für den Fuss- und Veloverkehr sowie ein gut funktionierender ÖV sollen zu einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität beitragen. Wichtig ist auch die stadträumlich verträgliche Integration von Parkplätzen und Anlieferungsflächen. Nach diesen Grundsätzen soll das Strassennetz im Siedlungsgebiet umgestaltet und betrieben werden. Gelungen sind solche Umgestaltungen z.B. in Köniz, Wabern oder Zollikofen: Der ÖV wird mittels Fahrbahnhaltestellen und Verkehrsmanagement priorisiert, Mehrzweckstreifen in der Fahrbahnmitte dienen als Abbiege- und Querungshilfen, für die Velos gibt es Velostreifen und für die FussgängerInnen breite Seitenbereiche. Die Tempo-30-Zone im Zentrum von Köniz bringt zudem dank des flächigen Querens direktere Wege für die FussgängerInnen.

## 2. Umgang mit den Mobilitätsbedürfnissen:

Sowohl in neuen als auch in bestehenden Siedlungen sollten platzsparende Verkehrsmittel wie ÖV, Velo- und Fussverkehr vorherrschen und der MIV möglichst gering sein. Dies kann durch Förderung des Langsamverkehrs und z.B. Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze erreicht werden.

## 3. Monitoring und Controlling (Beobachten und Steuern):

Durch die Erhebung und Analyse der geplanten Siedlungsentwicklung und des Verkehrsaufkommens werden die für die Mobilität der neuen Nutzungen vorhandenen Spielräume sichtbar. Zur Schaffung zusätzlicher Spielräume ist die öffentliche Hand gefordert, steu-

ern einzugreifen und den Verkehr aus den bestehenden Nutzungen noch stärker auf die platzsparenden, umweltfreundlichen Verkehrsmittel zu verlagern oder strengere Vorgaben für die neuen Nutzungen zu machen.

Wichtig für die Massnahmenumsetzung sind transparente Kommunikation und Partizipation von Politik und Bevölkerung, das Aufzeigen von Zusammenhängen zwischen bestehenden und neuen Nutzungen, dem daraus entstehenden Verkehr und der Handlungsspielräume.

Stefanie Ledergerber, BSc FH in Raumplanung, Verkehringenieurin (Schweiz. Vereinigung der VerkehrsingenieurInnen und VerkehrsexpertInnen SVI) und Planerin (Fachverband Schweizer RaumplanerInnen FSU) arbeitet als Projektleiterin bei der Kontextplan AG im Fachbereich Verkehr und Mobilität. Ihre Schwerpunkte umfassen Gesamtmobilitätsstrategien und -konzepte, Arealentwicklungen und Strassenraumgestaltung.



Köniz (BE), umgestaltete Ortsdurchfahrt mit Tempo-30-Zone

## La mobilité du développement urbain vers l'intérieur

Les exigences de la loi sur l'aménagement du territoire sont claires. Le paysage et les bases de vie naturelles sont à protéger et le mitage du territoire doit être freiné. Pour cette raison, il s'agit de relier les zones urbaines existantes à des endroits facilement accessibles en transports publics et de densifier ces derniers vers l'intérieur. Ainsi, on encourage les trajets courts de même que la mobilité piétonne et cycliste et on réduit les déplacements en véhicules motorisés individuels. Pour la planification du trafic, les trois champs d'action suivants sont centraux : créer des espaces de rues attractifs ; promouvoir les transports publics et la mobilité piétonne et cycliste autant en ce qui concerne les nouvelles utilisations que celles existantes ; observer et piloter continuellement le développement de l'urbanisation et du trafic.

<sup>1</sup> Optimale Geschwindigkeiten in Siedlungsgebieten, Tagungsband, Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten SVI, 2015



# DIE ZUKUNFT GEHÖRT DEM VELO!

Die gesundheitlichen und ökologischen Vorteile des Velofahrens sind bekannt. Doch birgt das Velo noch andere weitreichende Vorzüge. Aus gesamtgesellschaftlicher und wirtschaftlicher Sicht lohnt es sich daher, den Veloverkehr zu fördern. Judith Bernet



Grünes Licht für Velofahrende

Das Velo ist schnell, leise und sauber. Wer Velo fährt, bewegt sich, nimmt seine Umgebung in allen Facetten wahr und belebt gleichzeitig den öffentlichen Raum. Dank E-Bikes kann man bequem weite Strecken zurücklegen und mit Lastenvelos lassen sich auch schwere und grosse Güter transportieren. Das Velo ist ein Verkehrsmittel für alle und erfüllt die Anforderungen an eine stadtverträgliche, zukunftsfähige Mobilitätsform.

## Veloverkehr ist gut für die Gesellschaft

Aus Sicht der Stadt- und Verkehrsplanung ist das Velo ein sehr effizientes und kostengünstiges Verkehrsmittel. Es verbraucht pro Person wenig Platz und der Bau von Infrastruktur für Velos ist viel günstiger als für Autos oder für den öffentlichen Verkehr. Der Veloverkehr verursacht keine Schadstoffemissionen und macht wenig Lärm. Das Velo ist ein soziales und «demokratisches» Verkehrsmittel. Wie beim Zufussgehen begegnen sich die Menschen auf Augenhöhe und nicht durch eine Windschutzscheibe. Die körperliche Aktivität ist gut für die Gesundheit, was zur Reduktion von Gesundheitskosten und Krankheitsausfällen führen kann.

Als individuelles und erschwingliches Verkehrsmittel hat das Velo vor 200 Jahren seinen Siegeszug angetreten. Insbesondere für Frauen stellte es eine Revolution dar. Wie die Frauenrechtlerin Rosa Meyreder 1905 feststellt, hat «das Bicycle (...) zur Emanzipation der Frau (...) mehr beigetragen als alle Bestrebungen der Frauenbewegung zusammen.» Allein aus dem Haus zu gehen, sich selbstständig fortzubewegen – dies war für Frauen lange verpönt. Im 19. Jahrhundert eröffnete das Velo den Frauen eine neue Welt, indem sich ihr Bewegungsradius erweiterte und sie selbst über ihren Aufenthaltsort bestimmten. Velofahren war damit nicht nur Fortbewegung, sondern ein Akt der Emanzipation. Es dauerte einige Zeit, bis velofahrende Frauen nicht mehr als Bedrohung der gesellschaftli-

chen Moral angesehen wurden – wie es heute z.B. in Saudi-Arabien immer noch der Fall ist.

## Förderung des Veloverkehrs

Was müssen und können Städte und Gemeinden tun, um das Velo möglichst vielen Menschen schmackhaft zu machen? Die Voraussetzung ist eine attraktive Infrastruktur wie z.B. Velostreifen und Radwege, die auch für unsicher Velofahrende und Kinder sicher, schnell und komfortabel zu befahren sind. Auch hochwertige und ausreichend vorhandene Veloabstellplätze sind unverzichtbar. Ebenso wichtig sind Angebote im Bereich Information, Kommunikation und Dienstleistungen. Darunter fallen Massnahmen wie beispielsweise Winterdienst auf Radwegen, öffentliche Velopumpen, Velokurse für Kinder und Erwachsene oder Marketingkampagnen. Alle Massnahmen sollen die verschiedenen Zielgruppen ansprechen und sie ermuntern, öfter das Velo zu benutzen.

Judith Bernet ist Diplom-Geografin und Verkehrsplanerin bei der Kontextplan AG. Sie selbst fährt aus Bequemlichkeit Velo, da es in der Stadt Solothurn das schnellste Verkehrsmittel ist.



Sogar zum Baumarkt mit dem Velo

### Le vélo – un moyen de locomotion pour chacune et chacun

Lorsqu'on se déplace à vélo, on est flexible, rapide et indépendant. On n'émet pas de gaz d'échappement et on fait du mouvement. Du point de vue de la planification urbaine et du trafic, le vélo représente un moyen de transport très efficace et peu coûteux. Aller à vélo est par ailleurs aussi social et « démocratique ». Tout comme lorsqu'on circule à pied, les gens se rencontrent avec le regard lorsqu'ils optent pour la petite reine, et non pas seulement à travers un pare-brise. Pour plusieurs raisons, il vaut donc la peine de promouvoir la mobilité cycliste. Afin de rendre le fait de se déplacer à vélo tendance, il s'agit d'une part de disposer d'une bonne infrastructure et d'autre part d'offrir un éventail attractif de services et d'informations.

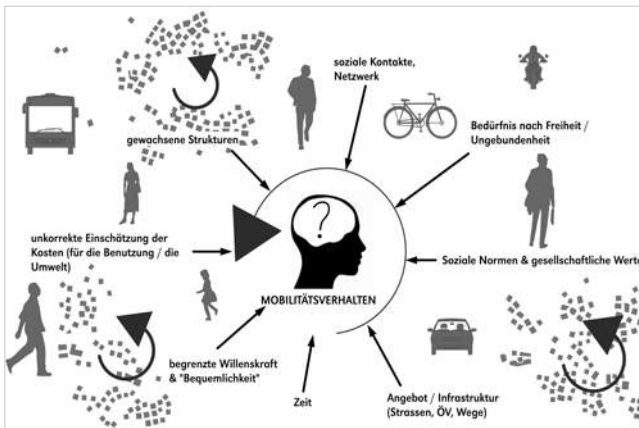
# MOBILITÄTSMANAGEMENT IN BETRIEBEN

Mobilitätsmanagement ist die aktive Ausgestaltung und Beeinflussung des Verhaltens von mindestens einer Verkehrsart – beispielsweise des Pendelverkehrs der Mitarbeitenden oder des Kundenverkehrs – und dient dazu, eine effiziente, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität anzuregen.

Alice Chappuis, Valérie Kappeler

## Auslöser

Anreize für die Umsetzung eines unternehmensinternen Mobilitätsmanagements können sein: Neu- und Umbauten, die eine Baubewilligung erfordern, unzureichende Erschliessung und Erreichbarkeit infolge fehlender ÖV-Anbindung und regelmässig auftretender Verkehrsstaus, mit dem Arbeitsweg unzufriedene Mitarbeitende, zu wenig Parkplätze oder unzureichende Erreichbarkeit für Kunden. Zudem ist das Mobilitätsmanagement ein wichtiger Puzzestein, um Unternehmensziele bezüglich Nachhaltigkeit oder Energieverbrauch zu erreichen.



Mobilitätsverhalten und Einflussfaktoren (TEAMverkehr.zug)

## Erschliessung

Die Strassennetze sowie die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sind zu Hauptverkehrszeiten oftmals gut ausgelastet, insbesondere in stadtnahen Gebieten oder Regionen mit einer grossen Anzahl an Arbeitsplätzen. In Gebieten mit vielen Arbeitsplätzen sind in der Regel Unternehmen aus verschiedenen Branchen und folglich mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen angesiedelt. Während die einen in Schichtbetrieb arbeiten, haben andere Blockzeiten.

Eine Koordination zwischen diesen Unternehmen ermöglicht es, Synergien im Bereich Mobilität auszunutzen und die Erreichbarkeit positiv zu beeinflussen. Ein Beispiel dafür ist das Areal Suurstoffi direkt beim Bahnhof Rotkreuz, wo über die Plattform hitchhike ([www.hitchhike.ch](http://www.hitchhike.ch)) die Bildung von Fahrgemeinschaften für Arbeitende oder Bewohner des Areals unterstützt und die notwendigen Tools zur Abrechnung bereitgestellt werden. Da das Angebot für alle NutzerInnen zur Verfügung steht, ist das Potenzial für mögliche Fahrgemeinschaften grösser.

## Massnahmen

Die Massnahmen haben oft zum Ziel, den Verkehr vom motorisierten Verkehr auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Erfahrungsgemäss greifen Massnahmen zur Förderung von Alternativen zum eigenen Auto erst, wenn ein gewisser Druck zur Verhaltensänderung besteht. Dieser kann beispielsweise über Restriktionen bei der Berechtigung, ein Parkfeld zu beanspruchen, aufgebaut werden. Restriktionen werden von den Betroffenen meist als grosse Einschränkung empfunden und sind daher in Zusammenarbeit mit Entscheidungsträgern und Betroffenen selbst zu entwickeln. Nur so können akzeptierte, transparente und faire Lösungen gefunden werden. Im Gegenzug zu den Einschränkungen sind Massnahmen zu treffen, die die Mobilitätsbewältigung der Mitarbeitenden mit dem Velo, zu Fuss oder mit dem öffentlichen Verkehr unterstützen.

Möglichkeiten dafür liegen in der Förderung des öffentlichen Verkehrs (z.B. durch Jobtickets, ÖV-Gutscheine, Shuttlebusse für Mitarbeitende zu Randzeiten), des Fuss- und Veloverkehrs (attraktive Veloabstellplätze und Velopumpen, Duschen, Veloflicktage), der Sensibilisierung (interne Plattform für Informationen, Mobilitätsmanager) oder finanzielle Anreize wie Gutscheine oder ergänzende Lohnbestandteile bei Autoverzicht.

## Umsetzung

Mit messbaren Indikatoren wird die Zielerreichung laufend überprüft. Dadurch wird das Mobilitätsmanagement zu einem dynamischen Prozess, der im Kontext der Rahmenbedingungen, der Innovation und der gesellschaftlichen Werte optimiert wird.

Alice Chappuis und Valérie Kappeler sind in der Verkehrsplanung bei TEAMverkehr.zug in Cham tätig. Seit März 2017 sind sie als Beraterinnen für Mobilitätsmanagement in Unternehmen von EnergieSchweiz aktiv.

### La gestion de la mobilité dans les entreprises

Pour les entreprises, l'accessibilité par le biais des différents moyens de transport – surtout le trafic motorisé, les transports publics et le rattachement aux réseaux du trafic piéton et cycliste – représente un facteur important. La qualité de la desserte pour les collaborateurs et les clients dépend de son développement. Ce dernier influence également le comportement des usagers en ce qui concerne la mobilité.

Une bonne gestion de la mobilité permet aux entreprises de concevoir le trafic émis de la façon la plus respectueuse possible des ressources ainsi que la plus efficace et durable au niveau économique comme social.

# MIT DEM ELEKTROBUS BEQUEM ZUM WINTERSPORT

Wintersportgäste profitierten während der Wintersaison 2016/17 in Saas-Fee von einer markanten Neuerung: Mit emissionsfreien Shuttlebussen fuhren die SkifahrerInnen vom Busterminal/Parkhaus zur Talstation der Bergbahn Alpin Express. Eveline Wüest

Als die Strasse nach Saas-Fee fertiggebaut war, entschied man im Gletscherdorf, dass sowohl Einheimische als auch Gäste ihr Auto am Dorfeingang stehen lassen und das Dorf somit autofrei bleibt. Der Tourismus ist die Haupteinnahmequelle der «Energienstadt» Saas-Fee und das Freizeitangebot ist sehr begehrt. Während der vergangenen Wintersaison konnten die WintersportlerInnen erstmals von einem Shuttlebus-Service profitieren. Anstatt wie bisher die 500 Meter vom Parkplatz bis zur Talstation des Alpin Express zu laufen, standen während der Hauptbetriebszeiten zwei Elektrobusse im Einsatz.

## Teil des Ortsbusnetzes

Um die zahlreichen WintersportlerInnen vom Parkplatz zur Talstation zu transportieren, musste PostAuto zwei Maxi-Elektrobusse mit einer Kapazität von 30 Sitz- und 50 Stehplätzen einsetzen, da die kleinen Elektrofahrzeuge des Ortsbusnetzes nicht ausreichten. Die Zeitspanne von der Auftragsbestätigung bis zum Einsatz betrug bloss vier Monate, daher waren die Region und PostAuto sehr gefordert. Kurzfristig konnten zwei Maxi-Elektrobusse, die in Finnland und Dänemark im Einsatz waren, gemietet und in die Schweiz eingeführt werden. Dank grossem Einsatz aller Beteiligten konnte PostAuto den Betrieb termingerecht auf die Wintersaison 2016/17 aufnehmen. Das Shuttleangebot wurde in das Ortsbuskonzept der Gemeinde integriert. PostAuto war für den Betrieb des Shuttleservices verantwortlich, die Konzession lag bei der Gemeinde Saas-Fee. Für den Unterhalt der Shuttlebusse arbeitete PostAuto mit einem ortsansässigen Elektrotaxi-Unternehmen zusammen. Zum Aufladen der Batterien der Elektrobusse wurde erneuerbare Energie

aus der Schweiz verwendet, die seit 2013 «naturemade basic»<sup>1</sup> und «naturemade star»<sup>1</sup> zertifiziert ist.

Nebst dem Shuttlebus boten die Bergbahnen ein attraktives Saisonabonnement für die WintersportlerInnen an. Dank dieser Aktionen konnten mehr Tagesgäste gezählt werden und der Shuttlebus hat dazu beigetragen, dass die Gäste gerne wiederkamen, da der Komfort sehr gross war. Grob geschätzt besuchten letzten Winter 30 % mehr Gäste Saas-Fee. Das Feedback der Fahrgäste, der Chauffeure und der EinwohnerInnen war sehr positiv. Technisch wie auch kommerziell haben die Busse gezeigt, dass der Betrieb funktioniert. Saas-Fee hat entschieden, den Shuttlebetrieb künftig während der Wintersaison anzubieten und mit PostAuto einen Vertrag abgeschlossen. Ob die postgelben E-Busse auch während der Sommersaison eingesetzt werden, wird noch geprüft.

Eveline Wüest arbeitet bei PostAuto Schweiz als Projektleiterin Fahrzeugtechnik.

1 <http://main.naturemade.ch/de/naturemade-mehr-erfahren.html>

### Vers les sports d'hiver en électrobus

Pendant la saison d'hiver 2016/17, deux bus navette fonctionnant au courant certifié « naturemade basic » ont relié le terminal de bus/parking au point de départ de l'Alpin Express à Saas-Fee. Jusque-là, les bus postaux n'avaient aucune expérience avec les E-Bus. Un bilan très positif a heureusement pu être fait du projet. Environ 180 000 personnes ont utilisé les bus navette pendant la dernière saison d'hiver. Saas-Fee a décidé de continuer à offrir ce service en hiver et signé un contrat avec les bus postaux dans ce but.



Elektrobus in Saas-Fee

# VOM ABFALL IN DEN TANK - MIT BIOGAS GEHT DAS!

Als Kind wollte ich nichts mit Autos zu tun haben. Autoabgase waren sicht- und riechbar. Diese Luft konnte nicht gesund sein. Heute gibt's Biogas und ich fahre wieder Auto. Sibylle Duttwiler, Mitglied ffu-pee

Von den 80er Jahren bis heute hat sich hinsichtlich der Schadstoffemissionen von Motorfahrzeugen einiges verbessert, beispielsweise durch den Einbau von Katalysatoren und Partikelfiltern oder durch die Verwendung von bleifreiem Benzin. Dennoch haben wir heute den Diesel-Betrug und der Grossteil der Treibstoffe ist immer noch fossil. Viele sprechen von der Elektro-Mobilität. Mich überzeugt aber die Biogas-Mobilität, da sie fossile Treibstoffe schon heute direkt ersetzen kann.

## Biogas schliesst Kreisläufe

Seit ich 2006 das erste Mal eine landwirtschaftliche Biogasanlage besichtigt habe, fasziniert mich Biogas: Aus Bioabfällen entsteht lokal produzierte Energie. Als zweites Produkt gelangt der Gärrest



Treibstoff aus Klärgas: in Schönenwerd wird Biogas zu Erdgasqualität aufbereitet. Im Hintergrund die Faultürme, im Vordergrund die Anlage mit Technikcontainer und Speicherbündeln.

als Dünger zurück auf den Acker und schliesst somit den Nährstoffkreislauf.

In der Schweiz werden nur Reststoffe wie Gülle, Mist, Dreschabfälle, Grünschnitt, Lebensmittelreste, Gastroabfälle und Klärschlamm für die Biogasproduktion verwendet. Es gibt also keine Nahrungsmittelkonkurrenz. Biogas ist CO<sub>2</sub>-neutral, denn bei ungenutzter Verrottung von Bioabfällen würde gleich viel CO<sub>2</sub> entstehen wie wenn wir Biogas produzieren und nutzen.

## Schweizer Biogas zum Autofahren

In der Schweiz gibt es gegen 440 Biogasanlagen in der Landwirtschaft, im Gewerbe, in der Industrie sowie auf Kläranlagen. Die meisten erzeugen Strom und Wärme. Im Moment wird in 28 Anlagen Biogas aufbereitet, ins Erdgasnetz eingespeist und für Kochen, Heizen oder Tanken verwendet. In zwei Anlagen kann das aufberei-

tete Biogas direkt getankt werden. Für die Aufbereitung von Biogas zu Treibstoff- oder Erdgasqualität muss nämlich das CO<sub>2</sub> aus dem Roh-Biogas (ca. 60 % Methan, 40 % CO<sub>2</sub>) abgetrennt werden, was den Brennwert erhöht. Die Empa empfiehlt Erd-/Biogas-Fahrzeuge, weil sie die sauberste Verbrennung aufweisen.

Jedes Erdgas-Fahrzeug mit klassischem Otto-Motor kann ohne zusätzliche Vorrichtungen oder Umbauten mit 100 % Biogas oder mit Biogas in beliebiger Beimischung zu Erdgas fahren. Dank diversen Aktionen sind die Fahrzeuge nicht mehr teurer als Benziner und auch der Occasionsmarkt wächst.

Derzeit sind knapp 13'000 Erd-/ Biogas-Fahrzeuge in der Schweiz unterwegs. Es gibt 145 öffentliche Tankstellen. Weil die Biogasanlagen ihr Produkt ins Erdgas-Netz einspeisen, nutzt jede Schweizer Erdgastankstelle automatisch auch Biogas. 2015/2016 waren es zwischen 22 und 27 % Biogas in jeder Tankfüllung. Es ist möglich, virtuell 100 % Biogas zu kaufen, freiwillig CO<sub>2</sub> zu kompensieren und so die Biogasproduktion zu fördern.

Trotz der vielen Vorteile von Biogas ist es noch kaum bekannt. Deshalb wurde am 19. Mai 2017 die fahrBiogas Energie-Genossenschaft zur Förderung von Biogas in der Mobilität gegründet. Wie bei einer Solargenossenschaft möchten wir gemeinsam investieren, Biogas-Tankstellen bauen und so Biogas sichtbarer machen.

Sibylle Duttwiler, Masch. Ing. FH mit Vertiefung Energietechnik, betreibt ihr eigenes Büro in Flurlingen ZH ([www.reg-en.ch](http://www.reg-en.ch)). Sie ist fasziniert von «waste-to-energy»-Themen und setzt sich beruflich wie privat für die Förderung von Biogas ein.

### Links:

<https://www.empa.ch/web/s604/empaquarterly>, Zeitschrift der Empa, Thema «Abgas-Eine Recherche», u.a. mit Realfahrten-Messungen  
[www.fahrBiogas.ch](http://www.fahrBiogas.ch)  
[www.apex.eu.com](http://www.apex.eu.com)  
[www.erdgasfahren.ch](http://www.erdgasfahren.ch), Infos zu Erdgas/Biogas-Tankstellen, -Fahrzeugen, Apps

### Des déchets au réservoir - ça marche avec le biogaz!

Le biogaz issu des déchets permet de fermer la boucle du CO<sub>2</sub> et des éléments nutritifs. En ce qui concerne la mobilité, le biogaz remplace les carburants fossiles comme le diesel, l'essence et le gaz naturel. Le biogaz apprêté pour servir de carburant est valorisé dans des véhicules normaux utilisant du gaz naturel avec des moteurs à essence. Les véhicules sont disponibles, abordables et la technique est au point. Le biogaz est une énergie locale, il est renouvelable et neutre au niveau des émissions de CO<sub>2</sub>. Opter pour le biogaz pour se déplacer en voiture permet ainsi très facilement de faire un geste en faveur de l'environnement.



# COMBINER TRAVAIL ET VOYAGE : UNE NOUVELLE CLIENTÈLE POUR LE TOURISME SUISSE

Niché dans un village des Alpes suisses, Swiss Escape accueille des télétravailleurs du monde entier, souvent appelés 'digital nomades'. Cette tendance à travailler au quatre coins du monde rencontre un succès grandissant auprès des jeunes employés. Fanny Caloz

Depuis quelques mois, Swiss Escape a ouvert ses portes aux digital nomades avec à la clé un logement et un espace de travail en plein coeur des Alpes. Notre projet est né d'un constat simple : beaucoup de jeunes employés ne veulent plus du « métro-boulot-dodo ». Qu'ils soient entrepreneurs, freelancers ou encore télétravailleurs, ces jeunes peuvent travailler où bon leur semble pour autant qu'ils aient un ordinateur et accès à une bonne connexion internet. Mon co-fondateur et moi y voyons une opportunité pour redynamiser la clientèle des villages alpins.

À la base du projet, nous constatons le manque de logements adaptés aux besoins de ce type d'employés. Nous décidons d'investir dans deux chalets à Grimentz, une station de ski située en Valais. Les appartements et chalets, qui d'ordinaire sont populaires durant les vacances scolaires, restent vides durant les périodes creuses. Le but est donc de les remplir durant la basse saison, en hiver comme en été.

Le concept fait mouche : moins de six mois après le lancement du projet, les chalets accueillent une communauté de nomades qui viennent d'Europe, des Etats-Unis ou encore d'Asie. La majorité d'entre eux logent à Swiss Escape pour un mois, certains restent jusqu'à trois mois. En hiver, ils skient le matin et travaillent l'après-midi tandis qu'en été ils profitent de faire de la randonnée. Adeptes de slow tourisme, nous aimons faire découvrir notre région à ces jeunes qui recherchent une expérience authentique, proche de la nature et en harmonie avec la population locale. Récemment, nous avons décidé d'ouvrir nos portes à des startups ou des petite compagnies qui recherchent une escapade pour booster la productivité de leurs employés.

## Quel avenir pour Swiss Escape ?

Nous travaillons en ce moment-même sur l'expansion de Swiss Escape en collaboration avec d'autres espaces de coliving et coworking en Suisse et en Europe. Le but est de créer une alliance de logements adaptés aux besoins des nomades afin qu'ils puissent se déplacer plus facilement d'une destination à l'autre. Nos partenaires sont également placés dans des lieux reculés qui souffrent de saisonnalité.

Originaire du Valais, Fanny Caloz a étudié le tourisme international à l'Università della Svizzera italiana. Après avoir lancé avec succès un projet de consommation durable, elle se dirige vers le monde des startups. Elle est maintenant entrepreneuse à plein temps et se passionne pour le développement de nouvelles formes de tourisme dans les régions rurales.



Travailler en montagne

### Reisen und Arbeit kombinieren: eine neue Kundenschaft für die Schweizer Tourismusbranche

Swiss Escape vermietet im Dorf Grimentz Räume zum Coliving- und Coworking an «digitalen Nomaden» aus der ganzen Welt. Schluss mit dem Alltagstrott in den Grossstädten «U-Bahn, Maloche, Schlafen». Die Jungen sind frei, dort zu arbeiten, wo es ihnen gefällt, da sie nur einen Zugang zu Computer und Internet benötigen. Sie ziehen lange Aufenthalte an einem Ort vor, um Zeit zu haben, in ihre Umwelt einzutauchen. Swiss Escape setzt sich zum Ziel, Wohnungen, die während der Nebensaison leer stehen, zu füllen und so den «slow tourism» (entschleunigten Tourismus) zu fördern.

## Insertat . Annonce



**Christine Badertscher**

**Alter:** 35 Jahre

**Wohnort:** Madiswil

**Ausbildung:** BSc in Umweltingenieurwesen und MSc in Angewandten Agrarwissenschaften

**Tätigkeit:** Leiterin Geschäftsbereich Agrarwirtschaft beim Schweizer Bauernverband SBV, Gemeinderätin Madiswil, Präsidentin Grüne Oberaargau, Präsidentin Oberaargauischer Bauernverein

**Kontakt:** christine.badertscher@bluewin.ch



Im Emmental auf einem Bauernhof aufgewachsen, habe ich jede freie Minute draussen bei den Tieren verbracht. Die Begeisterung für die Natur und die Landwirtschaft wurde mir quasi in die Wiege gelegt. Später konnten meine Eltern einen Biobetrieb in Madiswil kaufen. Auch heute noch helfe ich so oft wie möglich auf dem Betrieb mit - meine Faszination und Begeisterung für die Biolandwirtschaft ist ungebrochen!

Nach der kaufmännischen Ausbildung habe ich während eines Monats in Kanada auf einer kleinen Farm bei einem US-Amerikaner, der seinen Einsatz im Vietnamkrieg verweigert hat und «ausgewandert» ist, gearbeitet. Die Gespräche mit ihm haben mich politisiert, er ist «schuld» daran, dass ich - aus bürgerlichem Haus stammend - eine Grüne geworden bin. Ebenfalls sehr prägend war ein Praktikum in Kamerun. Nebst wertvoller Lebenserfahrung war dies der Beginn meines «afrikanischen Fiebers», von dem ich bis heute nicht geheilt bin. Immer wieder zieht es mich in meine zweite Heimat.

Vor gut 10 Jahren habe ich das Bachelor-Studium in Umweltingenieurwesen an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Wädenswil absolviert. Nach einer befristeten Stelle bei den Grünen Schweiz begann ich mein Masterstudium an der Hochschule für Agrar-, Forst- und Lebensmittelwissenschaften (HAFL) in Zollikofen. Während des Studiums war ich persönliche Mitarbeiterin von Nationalrat Alec von Graffenried. Diese Arbeit war enorm spannend: Die Recherchen zu allen möglichen und unmöglichen Themen waren sehr lehrreich, und die Politik «von innen» mitzuerleben hat manches Vorurteil über Politikerinnen und Politiker aufgehoben.

Seit November 2013 arbeite ich beim Schweizer Bauernverband, seit 2016 als Leiterin des Geschäftsbereichs Agrarwirtschaft. Als Stellvertreterin im Bereich Internationales bin ich auch in internationale Themen wie den Sustainable Development Goals der UNO, globalen Handel und bilaterale Abkommen involviert.

Eine Grüne beim Bauernverband? Das mag für viele erstaunlich sein, funktioniert aber ganz gut! Das Thema Nachhaltigkeit wird gross geschrieben: nebst der ökologischen Dimension auch die soziale und die wirtschaftliche. Dies ist in der Landwirtschaft eine grosse Herausforderung. Der Druck auf die Preise ist enorm, zusätzlich werden von der Gesellschaft hohe Erwartungen gestellt. Diesen Spannungsfeldern zu begegnen, ist sehr herausfordernd und es freut mich immer wieder, wie (fast) alle nach Lösungen suchen, um Verbesserungen zu erreichen - für die Landwirtschaft und insbesondere auch für die Umwelt.

Und dann ist da noch die Politik. Seit zehn Jahren bin ich im Vorstand der Grünen Oberaargau und im Gemeinderat in Madiswil. Auch wenn dadurch die Freizeit spärlich ausfällt - die Politik ist nach wie vor meine Leidenschaft; nach dem Motto «global denken, regional handeln».

Inserate . Annonces

Handgefertigt im Bergell

**SOGLIO**  
Gepflegt mit der Kraft der Berge

*Aus unserer Produktion im Bergell speziell für die Bedürfnisse von Frauen hergestellt*

SOGLIO-PRODUKTE AG, 7608 Castasegna [www.soglio-produkte.ch](http://www.soglio-produkte.ch) SHOP

# UMWELT-WISSENSHÄPPCHEN AN DEN BASLER UMWELTTAGEN

Am 10. Juni fanden in ganz Basel im Rahmen der Basler Umwelttage Aktivitäten zu unterschiedlichen Umweltthemen statt. Die Basler FachFrauen präsentierten an ihrem Stand auf der Pfalz Wissenshäppchen aus den Fachbereichen der beteiligten Frauen. Franziska Siegrist, Mitglied ffu-pee



Planspiel regionale Finanzkreisläufe



FachFrauen im Gespräch

Die Umwelttage Basel finden alle zwei Jahre dezentral über die ganze Stadt verteilt für die Öffentlichkeit statt. Das Amt für Umwelt und Energie Basel-Stadt organisiert den Anlass und die Werbung. Was an den einzelnen Standorten läuft, ist ganz den teilnehmenden Organisationen und Firmen überlassen. Die Regionalgruppe Basel beschloss mit Unterstützung der Geschäftsstelle, den Anlass als Werbeplattform für die ffu-pee zu nutzen und aufzuzeigen, dass die FachFrauen als Expertinnen eine grosse Themenvielfalt abdecken. Während des ganzen Tages boten sechs von ihnen ein abwechslungsreiches Programm mit Workshops und Kurzexkursionen an.

## Themenvielfalt

Die «Plastikjägerin» Olena Bolger zeigte mit Anschauungsmaterial vom Rheinbord die Problematik von Plastik in Gewässern auf. Bei der Kleinsäugerspezialistin Regula Tester konnten die Teilnehmenden Spuren von Nagetieren ausfindig machen und selbst einen Spurentunnel basteln, um im eigenen Garten Beobachtungen anzustellen. Die Prozessdesignerin Christine Ziegler stellte ein Spiel vor, um die lokale Ökonomie in Gemeinden zu fördern.

Bei der Lufthygienikerin Franziska Siegrist erfuhren die BesucherInnen wie sich die Luftqualität und der Geruch der Chemiestadt Basel seit der Industrialisierung verändert haben. Die Verpackungs-Enthusiastin Nathalie Fickenschner verwickelte interessierte Personen in Gespräche über Sinn und Unsinn von unterschiedlichen Verpackungsmaterialien sowie über die Vermeidung von Abfall. Zum Abschluss des Tages lud die Akustikerin Regina Bucher zu

einem Klangspaziergang in der Innenstadt ein.

## Interessante Gespräche

Dieser Rahmen bot viele Gelegenheiten, mit Menschen ins Gespräch zu kommen. Einige Personen tauchten mit dem Programmheft der Umwelttage auf und richteten sich gezielt an bestimmte Angebote. Darunter waren Personen, die sich speziell für einzelne Themen interessierten, aber auch viele TouristInnen und PassantInnen.

Dr. Franziska Siegrist, Geografin, Leiterin der Regionalgruppe Basel. Mehr über den Auftritt der FachFrauen an den Umwelttagen gibt es im Interview mit ihr von Radio-X ("Porträt FachFrauen Umwelt"): <https://www.radiox.ch/die-umwelttage-woche-auf-radio-x/>

### Petites bouchées vertes aux journées environnementales bâloises

Le 10 juin dernier, plusieurs activités vertes se sont déroulées dans le cadre des journées environnementales bâloises et ce sur des thématiques variées. Les Professionnelles En Environnement du canton ont tenu un stand sur la Pfalz, où elles ont partagé leurs connaissances avec le public – il a notamment été question de plastiques dans les eaux, de matériaux d'emballages et de la qualité de l'air dans la ville de la chimie. Le nombreux public a également pu suivre les traces de rongeurs, tester un jeu sur l'économie au niveau communal ou encore effectuer une promenade musicale au centre-ville.



# FFU-PEE MITGLIEDERVERSAMMLUNG, 20.5.2017, INNOVATION LAB DER HAUTE ECOLE DE GESTION (HEG) FRIBOURG

28 FachFrauen folgten am 20. Mai der Einladung zur Mitgliederversammlung nach Fribourg. Nach dem statuarischen Teil stärkten wir uns mit einem schmackhaften Mittagessen und machten uns dann auf den Weg, um Interessantes über Fribourg zu erfahren. Maria Schmitt, Mitglied ffu-pee

Kurz vor 10. Uhr trafen wir an der HEG in Fribourg ein und wurden herzlich von Caroline Sonnay mit Kaffee und Gipfeli empfangen. Olga Steiger eröffnete die GV und führte die nächsten zwei Stunden souverän durch die Traktanden. Während des vergangenen Vereinsjahres prägten drei Schwerpunkte die Arbeit der Vorstandsfrauen:

- Aus Sicherheitsgründen musste die Datenbank ersetzt werden.
- Eine Mitarbeiterin für die Geschäftsstelle und eine neue Leiterin für die Antenne Romande wurden gesucht.
- Das Projekt «Gendergerechte Entwicklung der Umweltberufe» wurde weitergeführt und die Broschüre «Zukunftsberufe Umwelt – mit Frauen und Männern» wurde den Berufsberatenden zugestellt. Aktuell arbeitet der Vorstand weiter am Projekt «Weiterentwicklung der ffu-pee zu einem Kompetenzzentrum Gender und Umwelt». Über dieses Projekt wurde im Anschluss an die Generalversammlung diskutiert.

Sowohl das Protokoll der letzten GV, der Jahresbericht der Geschäftsleiterin, die Jahresrechnung als auch das Budget wurden von der Versammlung einstimmig genehmigt und die sehr gute Arbeit des Vorstandes wurde verdankt.

Diverse Rück- und Neueintritte verzeichnete auch das Redaktionsteam des «forum». In letzter Zeit sind die Meldungen der Mitglieder auf den Themenaufwurf gering und unbefriedigend. Generell wünscht sich das Redaktionsteam eine aktivere Beteiligung der FachFrauen, speziell auch der Kolleginnen aus der Romandie.

Die verschiedenen Regionalgruppen bieten ein attraktives Programm an, das jeweils gut besucht wird. Neu trifft sich die Regionalgruppe Innerschweiz zu einem «Feierabendbier-Tisch» abwechselnd in Zug und Luzern.

## Wie die Fische von der Saane in den Pérolles-See gelangen

Nach dem Mittagessen, während dessen lebhaft diskutiert und sich ausgetauscht wurde, spazierten wir auf einem wildromantischen Weg hinab zur Saane, zur ersten Betonstaumauer Europas. Die Staumauer Maigrauge wurde 1872 fertiggestellt und staut den Pérolles-See, der heute Teil eine Natur- und Vogelschutzgebietes ist. Anfänglich diente das kleine Kraftwerk dazu, das Trinkwasser in die Reservoir der Stadt zu pumpen. 1910, nach der Erhöhung der Staumauer, wurde das Pumpwerk mit dem Elektrizitätswerk Ölberg verbunden. 2005 wurde für 1.3 Mio. Schweizer Franken ein Fischlift eingebaut, der alle zwei Stunden Forellen und Barsche von der Saane in den Pérolles-See hinaufbefördert. Die Fische werden mit Lock-



Interessanter Austausch bei der Begehung der Staumauer

strömungen über den Fischpass in eine Reuse gelockt und so auf den 17 m höher gelegenen See transportiert. Der Abstieg erfolgt über diverse Kanäle und Becken und letztlich über einen Wasserfall in die Saane. Nach dieser interessanten Besichtigung stiegen wir wieder in die Stadt hinauf und schlenderten durch die schöne und gemütlich wirkende Altstadt von Fribourg zurück zum Bahnhof, wo sich unsere Wege trennten.

Maria Schmitt, wissenschaftliche Mitarbeiterin an der Eidgenössischen Forschungsanstalt WSL und Mitglied im Redaktionsteam

## Assemblée générale des PEE, 20.5.2017, Innovation Lab, HEG Fribourg

28 Professionnelles En Environnement se sont rendues le 20 mai dernier à Fribourg pour assister à l'Assemblée générale. Après la partie statutaire, le Comité directeur a présenté le projet de développement de l'association des ffu-pee en centre de compétences pour les questions de genre et l'environnement. La discussion qui a suivi a montré que la signification d'un tel centre de compétences ainsi que ses impacts sur le réseau des ffu-pee comme sur l'association doivent être encore précisés. Après le repas de midi, nous avons marché jusqu'à la Sarine, où nous avons appris nombre de choses intéressantes sur le barrage de Maigrauge et l'ascenseur à poissons.



## AUF DEM WEG ZU EINEM KOMPETENZZENTRUM GENDER UND UMWELT

An der Retraite im November 2016 diskutierte der Vorstand über eine Weiterentwicklung der ffu-pee zu einem Kompetenzzentrum Gender und Umwelt. Diese Idee wurde an der GV 2017 von den anwesenden Mitgliedern gut aufgenommen. Es folgen nun weitere Präzisierungen und dann wieder die Spiegelung eines Grobkonzepts bei den Mitgliedern. Heidi Mück, Geschäftsleiterin ffu-pee



GV-Diskussion

Wie im forum 1-2017 berichtet, hat sich der Vorstand der ffu-pee dafür entschieden, eine Weiterentwicklung der ffu-pee in Richtung Kompetenzzentrum Gender und Umwelt aufzugleisen und zur Diskussion zu stellen. Diese Idee wurde an der GV 2017 in Fribourg von den anwesenden Mitgliedern durchweg positiv aufgenommen. Die Diskussion in Kleingruppen zeigte, dass es eine Begriffsklärung und Präzisierung der Bedeutung eines Kompetenzzentrums Gender und Umwelt braucht. Auch bezüglich der konkreten Auswirkungen auf die ffu-pee als Netzwerk und Verband besteht noch Klärungsbedarf.

Der Vorstand wird sich nun in den nächsten Sitzungen und auch an der diesjährigen Retraite weiter mit diesem Thema befassen. Es sollen Fachpersonen beigezogen und ein Grobkonzept erarbeitet werden. Sobald dieses steht, sind die Meinungen und Inputs der Mitglieder gefragt. Die vertiefte Diskussion soll dann entweder in den Regionalgruppen oder an speziell dafür organisierten Anlässen stattfinden.

Eines ist jedoch jetzt schon klar: Die Idee des Kompetenzzentrums ist als Bereicherung und Ausweitung der Aktivitäten der ffu-pee gedacht und soll zu keinen Einbussen der bisherigen Angebote und Dienstleistungen führen. Dafür müssen mittelfristig auch neue Finanzquellen gefunden werden.

Der Vorstand arbeitet weiter an diesem Thema und die Mitglieder der ffu-pee werden regelmässig über den Stand der Dinge informiert.

## SUR LE CHEMIN D'UN CENTRE DE COMPÉTENCES SUR L'ENVIRONNEMENT ET LES QUESTIONS DE GENRE

Lors de la retraite en novembre 2016, le Comité directeur a discuté de l'évolution des ffu-pee en un Centre de compétences sur l'environnement et les questions de genre. Ce projet a été accueilli très favorablement par les membres présentes. Des précisions suivront et un concept de base sera soumis aux membres prochainement.

Heidi Mück, directrice des ffu-pee

Comme rapporté dans le forum 1-2017, le Comité directeur des ffu-pee a décidé de mettre sur les rails un développement des ffu-pee comme Centre de compétences sur l'environnement et les questions de genre et a mis le sujet de discussion sur la table. Lors de l'assemblée générale 2017 à Fribourg, l'idée a été reçue de manière tout à fait positive. Des résultats des discussions en petits groupes, il est néanmoins ressorti qu'il est nécessaire de clarifier le terme et de préciser le sens dudit centre. Il s'agit également de regarder de près quels pourraient être les effets de la création d'un tel organe sur les ffu-pee en tant que réseau et association.

Lors de ses prochaines séances ainsi que pendant la retraite de cette année, le Comité directeur va continuer à se pencher sur cette thématique, des spécialistes doivent être associé-e-s au projet et un concept de base être élaboré. Une fois que celui-ci existe, il s'agit de demander aux membres leurs opinions, suggestions et contributions. Une discussion en profondeur doit ensuite avoir lieu soit dans les groupes régionaux soit lors de manifestations spécialement organisées à cet effet.

Une chose est toutefois déjà évidente : l'idée de ce centre de compétences est d'enrichir et d'élargir les activités des ffu-pee et ce dernier ne doit pas porter ombrage aux offres et services existants. Le comité directeur continue à travailler sur cette thématique et les membres des ffu-pee seront régulièrement informées de l'état du projet.

# MEDIENMITTEILUNG

## Frau und Karriere – auch in Umweltberufen keine Selbstverständlichkeit

Als Frau beruflich die eigene Laufbahn weiterverfolgen und gleichen Lohn für gleiche Arbeit erhalten, das ist auch heute absolut keine Selbstverständlichkeit — auch nicht in den Umweltberufen, wo Frauen oft noch in der Minderheit sind. Dies ergab eine von den FachFrauen Umwelt ffu-pee in Auftrag gegebene Studie. Die frisch erschienene Broschüre dazu fasst die wichtigsten Ergebnisse zusammen und zeigt mögliche Massnahmen. Es gibt noch viel zu tun.

In den Umweltberufen sieht es nicht viel besser aus als in anderen Branchen: Frauen haben viel weniger Möglichkeiten, ihre eigene Laufbahn zu verfolgen. Lohn und Aufstiegsmöglichkeiten bleiben beschränkt. Und sind tiefer als bei Männern. Frauen müssen sich viel mehr als Männer beweisen, um für gleiche Leistungen anerkannt zu werden. Bereits beim Berufseinstieg und bei Karrieremöglichkeiten zeigen sich Unterschiede zwischen Männern und Frauen, sobald Kinder da sind, wird es noch viel komplizierter. Die Vereinbarkeit von Familie und Beruf bleibt schwierig und Teilzeit wird ambivalent bewertet. All dies beruht grossteils auf sich hartnäckig in den Köpfen haltenden traditionellen Vorstellungen über Rollen und Führungskräfte. Dies sind die wichtigsten Ergebnisse der Studie zur Situation der Berufsfrauen im Umweltbereich von den FachFrauen Umwelt ffu-pee.

### Ein Netzwerk für Berufsfrauen im Umweltbereich

Die FachFrauen Umwelt ffu-pee gibt es seit 1989. Mit inzwischen über 1'100 Mitgliedern in der ganzen Schweiz sind sie ein wichtiges Netzwerk für Berufsfrauen im Umweltbereich. Sie liessen in Zusammenarbeit mit der Hochschule Luzern, Fachrichtung Soziale Arbeit, untersuchen, wie die Situation der Berufsfrauen im Umweltbereich aussieht. Soeben wurde die entsprechende Broschüre mit den wichtigsten Ergebnissen und möglichen Massnahmen veröffentlicht.

### Mit Teilzeit erst recht keine Karriere

Um Familie und Beruf zu vereinbaren, setzen viele Frauen auf Teilzeitarbeit. Es gibt im Umweltbereich auch Teilzeit arbeitende Männer, doch diese haben meist viel höhere Pensen als Frauen. Sowohl Frauen als auch Männer mit Teilzeitpensen und Sorgeverpflichtungen gegenüber Kindern haben eine geringere Möglichkeit, Führungskraft zu werden. Eine Karriere ist damit unmöglich, folgern die Mitglieder – Frauen und auch Männer – der befragten Berufsorganisationen in der Studie. Sie fordern, dass Teilzeit auch in Führungsfunktionen möglich sein müsste, z.B. im Jobsharing. Dazu braucht es gute Vorbilder, welche die Vorteile für Arbeitgebende und Mitarbeitende zeigen.

### Flexible Arbeitsmodelle und mehr Frauen in MINT-Berufe

In Umweltberufen wird auch ein Fachkräftemangel beklagt. Dazu Geschäftsführerin der FachFrauen Umwelt ffu-pee Heidi Mück: «Es braucht Werbemassnahmen und Sensibilisierungskampagnen, da-

mit junge Frauen sich für Ausbildungen im sogenannten MINT-Bereich (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaft und Technik) interessieren. Dies sehen auch viele Unternehmen so.» Nadine Guthapfel, Vorstandsfrau bei den FachFrauen Umwelt ffu-pee, ergänzt: «Die Studie zeigt auch, dass ein riesiges Potential ungenutzt bleibt. Gut ausgebildete Frauen erhalten oft keine ihren Fähigkeiten entsprechende Tätigkeit. Insbesondere bei den Karrieremöglichkeiten, aber auch bei der Vereinbarkeit von Beruf und Familie müssen Massnahmen ansetzen.» Flexible Arbeitsmodelle sind beispielsweise gefordert und Instrumente und Informationen, wie diese am besten umgesetzt werden können.

Die Ergebnisse der Studie wurden in einer Broschüre zusammengefasst. Die Broschüre sowie die gesamte Studie können unter: [www.ffu-pee.ch](http://www.ffu-pee.ch) News herunter geladen werden.



**ffu-pee regional . groupes régionaux ffu-pee**

**Aargau**

Verschiedene Treffen und Exkursionen.  
Kontaktfrauen: Isabel Specker, isabelspecker@hotmail.com  
und Monika Suter, suterjann@gmail.com

**Basel**

Sporadische Treffen zum Mittagstisch und zu regionalen  
Veranstaltungen. Die Termine werden jeweils per Rundmail  
angekündigt.  
Kontaktfrau: Franziska Siegrist, ffubasel@frasuk.ch

**Bern**

Mittagstisch, Exkursionen und regionale Veranstaltungen.  
Anmeldung zu Treffen, Exkursionen und Veranstaltungen via  
Kontaktfrauen:  
Christa Andrey ch.andrey@hotmail.ch  
Yvonne Tissot yvonnetissot@gmx.ch  
Anne Berger, anne.berger@gmail.com  
Anmeldung zum Mittagstisch bei Simone Brander:  
simone.ch.brander@gmail.com

**Graubünden**

Die neu gegründete Regionalgruppe veranstaltet 3 bis 4  
Treffen pro Jahr mit unterschiedlichen Inhalten,  
verantwortlich:  
Regula Ott, regula.ott@parc-ela.ch  
Marit Richter, marit.richter@eichenberger-revital.ch  
Ausserdem gibt es einen regelmässigen Mittagstisch  
Kontaktfrau:  
Jacqueline von Arx, jacqueline.vonarx@gmail.com

**Jura-Südfuss**

Treffen zum gemeinsamen Nachtessen. Kontaktfrau: Anita  
Huber, Olten, Tel. 062 296 28 24, anita.huber@sunrise.ch

**Neuchâtel/Jura/Bienne**

Notre deuxième groupe romand organise des sorties des ffu-  
pee dans les régions de Neuchâtel, Jura, Bienne.  
Nous cherchons une nouvelle coordinatrice! Membres  
intéressés peuvent s'adresser à Caroline Sonnay,  
csonnay@gmail.com

**Ostschweiz**

Verschiedene Treffen, Exkursionen und Veranstaltungen.  
Kontaktfrauen:  
Sibylle Duttwiler, info@reg-en.ch  
Andrée Mijnsen, a.mijnsen@bluewin.ch  
Ursula Steinmann, steinmannursula@bluewin.ch

**Romandie / Lausanne**

Le groupe romand se rencontre tous les deux mois environ,  
sous diverses formes: souper, conférence-apéritif ou visite  
guidée dans la région lémanique.  
Membre contact en Suisse romande: Caroline Sonnay,  
csonnay@gmail.com

**Thun**

Die Regionalgruppe befindet sich im Wiederaufbau.  
Kontaktfrauen:  
Ursula Bigler-Griessen, bigler-griessen@bluewin.ch  
Suzanne Albrecht, albrecht-la@tcnet.ch

**Zentralschweiz**

Abendveranstaltungen ca. 2-3 mal im Jahr. Die Einladung  
erfolgt jeweils per E-Mail. Kontaktfrau: Gertrud Osman,  
gertrud.osman@gmx.ch

**Zürich**

Nachtessen und sporadische Veranstaltungen. Kontaktfrauen:  
Diana Soldo, soldo.cwater@gmail.com  
Bigna Salzmann, bigna.salzmann@gmail.com  
Franziska Baumgartner, franziskahc@yahoo.com  
Cornelia Schmid, cornelia\_schmid@gmx.ch

● Inserat . Annonce ●

**Recycling- und Abfallwirtschaft** Recyclist/in Fachmann/-frau für Entsorgungsanlagen Projektleiter/in Altlasten Heizwerkführer/in Rohstoffaufbereiter/in Sammelstellenleiter/in **Wasserversorgung und Abwasserentsorgung** Rohrnetzmonteur/in Entwässerungstechnologe/-login Entwässerungspraktiker/in Klärwerkfachmann/-frau Brunnenmeister/in Projektleiter/in Kanalunterhalt **Umweltschutz und Umweltingenieurwesen**



**UMWELTPROFIS.CH**  
OoA Umwelt • Netzwerk der Umwelt- und Cleantechberufe

**Alle Umwelt-Jobs der Schweiz –  
für Frauen und Männer**

Umweltingenieur/in Feuerungskontrolleur/in Geologe/-login Klimatologe/-login Meteorologe/-login Projektleiter/in Sustainability Natur- und Landschaftsschutz Wildhüter/in Natur- & Umweltfachmann/-frau Projektleiter/in Biodiversität Fischereiaufseher/in Natur- & Erlebnispädagoge/-gogin Ranger/in **Energieeffizienz und erneuerbare Energien** Energie- & Umwelttechnikingenieur/in Projektleiter/in Solarmontage Techniker/in Energie & Umwelt Energieberater/in Gebäude Projektleiter/in Erneuerbare Energien Energie- & Effizienzberater/in

## Impressum

### Herausgeberinnen . Editrices

FachFrauen Umwelt ffu-pee  
Professionnelles En Environnement ffu-pee  
Güterstrasse 83  
4053 Basel, T 061 222 22 40  
info@ffu-pee.ch, www.ffu-pee.ch

### Layoutkonzept . Concept de mise en page

Dominique Girod

### Layout . Mise en page

Anna-Flurina Kälin

### Redaktion . Rédaction

Jasmine El Mulki, Manon Gardiol, Maria Schmitt,  
Nicole Seglias, Judith Grundmann, Tabea Kipfer,  
Karin Inauen

### Übersetzung . Traduction

Cornélia Mühlberger de Preux, Andrea von Maltitz

### Auflage . Exemplaires

1500

### Kommende Ausgabe . Prochain parution

Das nächste forum erscheint im Dezember zum  
Thema «Frieden, Frauen, Klimawandel».  
Le prochain magazine forum paraîtra en décembre.  
Il portera sur le thème « de la paix, des femmes et  
du changement climatique ».  
Verantwortlich/responsable: Jasmine El Mulki  
Kontakt/Contact: jasmine@elmulki.com

## Hinweis

### SES-Fachtagung, 10. November 2017, Zürich

Energiewende 2.0 - Jetzt nachlegen!  
Dekarbonisierung, Dezentralisierung und  
Digitalisierung lauten die weltweiten Trends in der  
Energiewende. Die Schweizer Antwort auf diese  
Herausforderungen ist die Energie-strategie 2050.  
Diese beinhaltet bislang nur ein erstes, befristetes  
Massnahmenpaket. Damit die Energiewende  
nicht zum Strohfeuer verkommt, muss die Politik  
nachlegen und weitere offene Fragen beantworten:  
Wie gestalten wir die reibungslose Ablösung der  
fossilen und atomaren Energiequellen? Welches  
Strommarktdesign bringt weitere Investitionen in  
Erneuerbare? Und wie binden wir die Konsumenten  
besser mit ein? Diskutieren Sie diese Fragen mit  
uns und namhaften ExpertInnen an der SES-  
Fachtagung 2017.  
Mitglieder der ffu-pee erhalten für die Fachtagung  
einen Rabatt von CHF 100 (CHF 260 statt CHF 360).  
Infos und Anmeldung: [http://energiestiftung.ch/  
veranstaltung/energiestrategie20.html](http://energiestiftung.ch/veranstaltung/energiestrategie20.html)

## Agenda

### 28. September 2017

Vorstandssitzung  
Der Vorstand der ffu-pee trifft sich in Bern.

### 24. Oktober 2017

Mittagstisch der Regionalgruppe Bern  
Die Berner FachFrauen treffen sich am Dienstag  
24. Oktober um 12.15 Uhr zum Mittagstisch im  
Restaurant O bolles, Bollwerk 35 in Bern (Nähe  
Bahnhof)  
Reservation und Informationen: Simone Brander

### 3. November 2017

Veranstaltung der Regionalgruppe Graubünden  
Im Martinsturm, Chur  
Eintrudeln ab 17h, Beginn 17.30h, ab ca. 18.45  
Apéro und einfaches Nachtessen – alles im  
Turmzimmer.  
Wir widmen uns den Gewässern mit Schwerpunkt  
Flussrevitalisierungen und Längsvernetzung.  
Dabei sehen wir ins Arbeitsfeld verschiedener  
Bündner Umweltfachfrauen, lernen vielleicht wieder  
das eine oder andere neue Gesicht kennen und  
machen einen Ausblick ins 2018.  
Anmeldung und Information: [regula.ott@parc-ela.ch](mailto:regula.ott@parc-ela.ch)

### 4.-5. November 2017

Vorstandsretraite  
Der Vorstand der ffu-pee trifft sich zur Retraite.

### 24. November 2017

Mittagstisch der Regionalgruppe Bern  
Die Berner FachFrauen treffen sich am Freitag  
24. November um 12.15 Uhr zum Mittagstisch im  
Restaurant O bolles, Bollwerk 35 in Bern (Nähe  
Bahnhof)  
Reservation und Informationen: Simone Brander

### 7. Dezember 2017

Vorstandssitzung  
Der Vorstand der ffu-pee trifft sich in Bern.