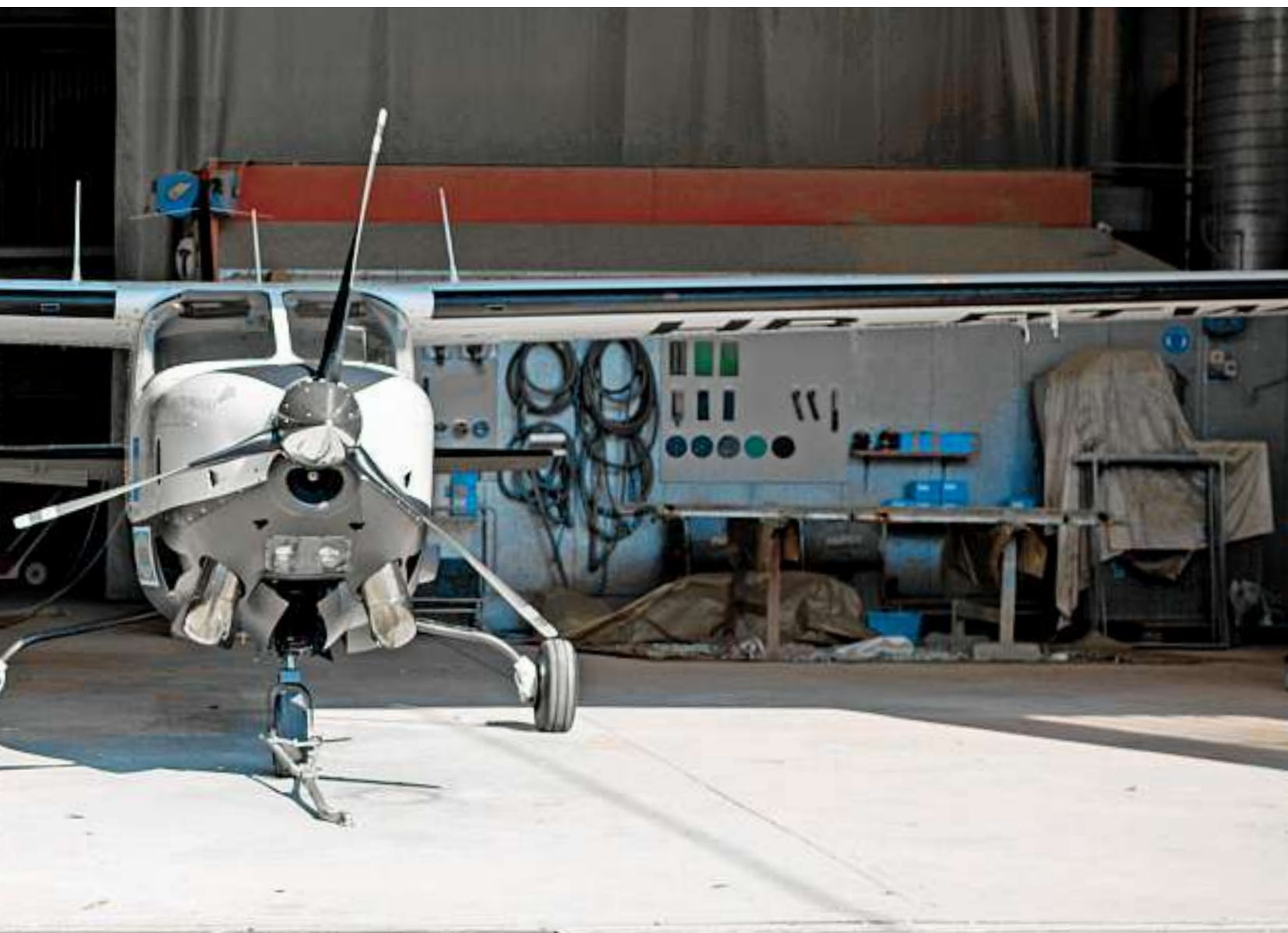




Will die Welt erobern: Carlo Schmid mit seiner Cessna 210 am Flughafen Altenrhein.



In 80 Tagen um die Welt

Gewagtes Abenteuer: Im Juli hebt Carlo Schmid mit einem kleinen Propellerflugzeug in Dübendorf ab. Der junge Pilot will in 80 Tagen die Welt umrunden. Alleine und klimaneutral!

Carlo Schmid (22) streicht zärtlich über den Propeller der Cessna 210. Das einmotorige Kleinflugzeug steht auf dem Flughafen von Altenrhein SG. Der Zürcher steht vor der grössten Herausforderung seines Lebens: Am 11. Juli will er mit der Cessna vom Flug-

hafen Dübendorf ZH abheben und damit in 80 Tagen um die Welt fliegen. Gelingt ihm das, ist Carlo Schmid ein Eintrag im Guinness-Buch der Rekorde sicher, denn noch nie war ein Pilot bei einem solchen Soloflug so jung. Noch ist der Jamaikaner Irving Barrington (28) Rekordhalter.

Es ist die pure Leidenschaft, die den jungen Schweizer Piloten antreibt. Schmid, der aus einer Bankerfamilie stammt, ist in Kloten aufgewachsen und fühlte sich von der Fliegerei schon immer magisch angezogen. «Ich wollte bereits als Kind jede freie Minute auf dem Flug-

platz verbringen.» Mit 17 Jahren flog der damalige Banklehrling und Inhaber eines Privatpilotenbrevets zum ersten Mal ein kleines Motorflugzeug.

Die erste Passagierin war seine Mutter. Sie starb am 25. August 2010 im Alter von 45 Jahren an Krebs. «Ich wid-

me diese Weltumrundung meiner Mutter. Ihr beschützendes Geist wird als Copilot mitfliegen», sagt Carlo Schmid. Seine Eltern hätten ihm und seinen Brüdern Clemens (19) und Lukas (14) viel ermöglicht. Dem jungen Mann bedeutet die Familie viel. Inzwischen wohnt er mit dem Vater und seinen Brüdern in Bad Zurzach AG.

Und für den Jungpiloten ist es wichtig, die Grosszügigkeit der Eltern und insbesondere der Mutter weiterleben zu lassen. «Sie hat mich inspiriert, Kindern in Not zu helfen.» Deshalb hat er sein Projekt «Round The World (RTW) for Children 2012» getauft. «Mit diesem Flug möchte ich nicht nur einen Weltrekord aufstellen, sondern auch möglichst viel Geld für die Kinderhilfsprojekte der Unicef sammeln», betont er. Dazu hat er die Aktion «Für 100 Stutz um d Wält» lanciert: Private Gönner können sich mit ihrem Namen an der Aussenwand der Cessna verewigen. «RTW kostet einen mittleren sechsstelligen Betrag, der von mehreren Firmen gesponsert wird.» Zusätzliche Einnahmen erhält Unicef Schweiz.

«Ohne mein Team geht gar nichts»

Den Weltrekordversuch mit der 510 PS starken Maschine will Carlo Schmid via die Stiftung «Myclimate» klimaneutral durchführen; der CO₂-Ausstoss auf der 41 000 Kilometer langen Flugroute soll mit Klimaschutzprojekten kompensiert werden. Nach dem Start in Dübendorf führt die Strecke Richtung Südostasien, Alaska und die USA über insgesamt 40 Stationen in 24 Ländern. Der Pilot rechnet bei einer Reise-flughöhe von 7000 Metern mit einer Geschwindigkeit von rund 400 Kilometern



«Ich möchte viel Geld für Kinderhilfsprojekte sammeln.»

pro Stunde. «Dank fünf Kerosintanks kann ich maximal 5,5 Stunden ohne Nachfüllung fliegen.»

Mehrmals betont Carlo: «Ohne mein Team ginge gar nichts.» RTW besteht aus zehn Kollegen, die ehrenamtlich arbeiten, wie der Uni-Student und Projektleiter Fabian Karlovich (26), der Grafikspezialist Damiano Rezzonico (26), Fotograf Adrian Bretscher (22) oder Simon Schneider (28), der für die Finanzen zuständig ist. Sie bilden den Motor des Projekts. Carlo ist stolz auf die Tatsache, dass hauptsächlich junge Menschen am Werk sind. Zusätzlich helfen ein Flugpersonal- und Mentaltrainer, ein Jurist und sein stolzer

Vater, der ihm beratend zur Seite steht. «Ich kämpfe von 6 bis 23 Uhr für RTW», sagt Carlo Schmid. Damit es klappt, hat er seinen Bankjob aufgegeben. Ein wichtiges Teammitglied ist auch der Musiker Fabian Frauenfelder (25). Unter seinem Künstlernamen Fraui veröffentlicht er am 11. Mai die eigens zum Rekordversuch komponierte Single «Zäme um d Wält». Fraui spendet den Reinerlös dem RTW-Projekt. Davon profitieren die Unicef-Bildungsprogramme in Indien.

Flugsimulator und Atemtechniken

Die richtige Planung entscheidet über den Erfolg des Rekordversuchs. Schmid übt im Flugsimulator und bereitet sich mit einem Mentaltrainer auf mögliche schwierige Situationen vor. «Damit ich die endlosen Stunden alleine im Cockpit bewältigen kann, lerne ich verschiedene Atemtechniken und Strategien zur Gedankenkontrolle.» Angst

hat der Jungpilot keine, aber gesunden Respekt. Um das Risiko zu minimieren, dass seine Maschine beschädigt oder geklaut werden könnte, wird er jeweils so nah wie möglich beim Flughafen übernachten – oder im Notfall im Flugzeug. «Ich bin unkompliziert und kann auch auf dem Boden schlafen.» Bei Wartungsarbeiten, Entscheidungen über die Flugroute und im Cockpit hat für ihn die Sicherheit Priorität. Carlo Schmid klopft auf das Cockpit der Cessna. «Schliesslich will ich mit diesem Baby am 29. September sicher in Dübendorf landen und meine Familie umarmen.» *Text Reto E. Wild und Meret Boxler
Bilder: Jorma Müller*

www.rtw2012.com

MIGROS MAGAZIN.ch

Wie sieht die genaue Flugroute von Carlo Schmid aus? Schauen Sie sich die geplante Strecke im Internet an.

**Carlo Schmid
Flug um die
Welt ist ein
planarisches
Meisterwerk:
80 Tage, 40 Stationen,
24 Länder.**

Freiwillig autofrei

Ein Fünftel der Schweizer Haushalte besitzt kein eigenes Auto. Was einst vor allem ökonomische oder gesundheitliche Gründe hatte, ist heute oft ein freiwilliger Verzicht.

Noch nie waren auf Schweizer Strassen so viele Autos unterwegs wie heute. Allein im letzten Jahr wuchs deren Bestand von 4,1 auf 4,2 Millionen – 1990 waren es noch knapp 3 Millionen. Auf zwei Einwohner kommt somit mehr als ein Personenwagen.

Und trotzdem gibt es sie, die Menschen, die kein eigenes Auto haben. In den fünf grössten Schweizer Städten nimmt ihre Zahl seit 2000 sogar wieder zu, wie der vom Bundesamt für Statistik durchgeführte «Mikrozensus Verkehrsverhalten» belegt. Demnach stand 2005 in 44,3 Prozent der Zürcher Haushalte (2000: 42,4 Prozent) kein eigener Wagen zur Verfügung, in Basel

waren es 52 Prozent (45,3), in Bern 44,9 Prozent (42,2), in Lausanne 34,5 Prozent (34,4) und in Genf 36,1 Prozent (30,1). Landesweit besitzen nur 20 Prozent der Haushalte kein eigenes Auto.

Urbane Elite verzichtet freiwillig auf die eigene Benzinkutsche

Doch wer lebt autolos? Eine Erhebung, die das Luzerner Büro Interface 2008 im Auftrag des Clubs der Autofreien der Schweiz (CAS) durchgeführt hat, unterscheidet zwischen vier Kategorien: mittelständische alte Personen (18,9 Prozent), einkommensschwache Rentner (25,7 Prozent), unterprivilegierte Urbane (26,5 Prozent) und die



**Familie Rechsteiner,
Dörflingen SH,
immer schon autolos**

«Wenn man irgendwo gut
autofrei leben kann, dann
in der Schweiz.»

Wenn Pfarrerin Kati Rechsteiner Gemeindemitglieder im Spital in Schaffhausen besucht, dann greift sie zum Elektrovélo. Immerhin sind es gut acht Kilometer ab Dörflingen, und sie will nicht verschwitzt ankommen. Sonst ist die 40-Jährige aber meist mit dem Mountainbike

unterwegs, mal mit, mal ohne Anhänger, je nachdem, ob Sohn Linus (6) und Tochter Lara (9) selber fahren wollen.

Vor dem Haus der Familie, zu der weiter Vater Andreas (42), Sohn Tobias (10) und drei Hasen gehören, stehen zurzeit sechs Kickboards, vier Kindervelos, ein Liegevelo, zwei Mountainbikes, ein



Strassenvelo, ein Ein-Gang-Velo, besagtes Elektrovélo und ein Tandem. Letzteres kommt vor allem dann zum Einsatz, wenn Andreas Rechsteiner einen «verhöckelten» Besucher spät abends noch rasch auf den Bahnhof in Schaffhausen bringt.

Als die gebürtige Dietikerin Kati Rechsteiner vor gut zehn Jahren in Dörflingen zur Pfarrerin gewählt wurde, fragten sich viele, wie lange es die Familie wohl ohne Auto aushalten würde. Doch auch heute steht in der Garage des Pfarrhauses kein Auto. Statt-

dessen hat Vater Andreas, ein gelernter Bauspengler, hier drin vor zwei Jahren ein Velogeschäft eröffnet: «Als wohl einziger Velomech weit und breit ohne Auto.»

Tolles Schweizer ÖV-Netz fördert Entscheid

Während seine Frau aus einer autolosen Familie stammt, begann er sich in den 80er-Jahren Gedanken über seine Mobilität zu machen. «Damals beherrschten Schlagwörter wie saurer Regen und Waldsterben die Schlagzeilen.» Anders als viele seiner

Kollegen entschied er sich gegen ein eigenes Auto. Ein Entscheid, der ihm aber nicht schmerzlich gefallen sei: «Wenn man irgendwo gut autofrei leben kann, dann in der Schweiz mit ihrem tollen ÖV.» Die Rechsteiners können vergleichen: Vor Dörflingen lebten sie drei Jahre in einer Mission im Hochland von Sambia – ebenfalls ohne Auto. «Die lokalen Busse verkehrten nur, wenn sie voll waren, und in der Regenzeit oft gar nicht.» Für einen autofreien Lebensstil spricht für das Ehepaar noch ein an-

derer Grund: «Er ist das beste Antistressmittel überhaupt», sagt Kati Rechsteiner. Schnell mal noch dahin, schnell mal noch dorthin sei erst gar nicht möglich. «Einkaufen beispielsweise ist kein Stress, sondern ein Nachmittagsprogramm», ergänzt ihr Mann.

Und was sagen die Kinder? Während Tobias Autofahren «scho no cool» findet, zuckt Linus nur mit den Schultern. Eine dezidierte Meinung hat hingegen Lara: «Autos sind doof», sagt sie, «da drin wirts mir immer schlecht.»

Für Rechsteiners ist das autolose Leben kein Verzicht, sondern ein Antistressmittel. Von links: Tobias, Linus, Andreas, Lara und Kati.

sogenannten urbanen Eliten (28,9 Prozent). Bei Letzteren – gut ausgebildet und finanziell besser gestellt – steht beim Verzicht auf einen eigenen Wagen die Freiwilligkeit im Vordergrund. Seit 1994 hat sich ihre Zahl fast verdoppelt. «Gerade in den städtischen Regionen mit dem dichten öffentlichen Verkehrsnetz wird ein eigenes Auto immer unattraktiver, zumal man es ja meist nur

sporadisch braucht», sagt CAS-Geschäftsführer Samuel Bernhard. «Statt selber einen Wagen zu besitzen, will man ein Auto flexibel nutzen können», sagt er. Er verweist denn auch auf die sprunghafte Zunahme von Autoteile-Modellen. Marktführer Mobility beispielsweise hat die Zahl seiner Kunden innert zehn Jahren mit rund 100 000 mehr als verdoppelt.

Ein weiteres Zeichen, dass freiwillig autolos zu leben an Fahrt gewinnt, ist die Entstehung von urbanen Wohnüberbauungen speziell für autolose Personen, wie die Burgunder Siedlung in Bern Bümpliz oder die Wohngenossenschaft Kalkbreite in Zürich. Hier sollen eine entsprechende Anbindung an den ÖV sowie eigene Mobility-Stationen für Mobilität sorgen – Parkplätze hingegen



**Dieter Steiner (79),
Zürich,
autofrei seit 1984**

«Ich bin nicht gegen das Auto per se, sondern für den autofreien Lebensstil.»

Für Dieter Steiner ist das Auto das ineffizienteste Verkehrsmittel überhaupt.

Heute, mit 79 Jahren, bezeichnet Dieter Steiner seine einstige Faszination für die motorisierte Fortbewegung mit einem Augenzwinkern als «Jugend-sünde». Die so weit ging, dass der Mitbegründer und Vizepräsident des Clubs der Autofreien der Schweiz (CAS) mit 33 Jahren in einem Gastartikel in der «NZZ» das Verkehrssystem Chicagos zum Vorbild für die Schweiz hochschrieb – nach einem Flug über die Stadt. «Die teils zwölfspurigen Expressstrassen erschienen mir von oben her gesehen wie der Blutkreislauf eines Organismus», sagt der emeritierte ETH-Professor für Geografie mit einem Kopfschütteln.

Dieter Steiner wuchs in Menziken AG auf. Damals hatten Privatwagen Seltenheitswert. «Der Fabrikdirektor und der Dorfarzt hatten ein Auto, das wars auch schon.» Er selber war 24 Jahre alt, als sich sein Vater, ein Primarlehrer, 1956 sein erstes Auto kaufte. «Ein Opel Rekord für 3000 Franken – das war damals noch sehr viel Geld.» Sohn Dieter, inzwischen Student, wäre ein rassistischer Sportwagen lieber gewesen, «der hätte meine Kommilitoninnen mehr beeindruckt.»

1968 wanderte er mit seiner damaligen Frau und den drei Söhnen nach Kanada aus. In Toronto wurden ihm zum ersten Mal die Schattenseiten des Strassenverkehrs

bewusst, als die Bevölkerung gegen den Bau einer Expressstrasse quer durch ein Wohnquartier demonstrierte. Hier hörte er auch zum ersten Mal den Begriff saurer Regen.

Diskussion um Waldsterben als Auslöser

Bald nach Dieter Steiners Wahl an die ETH und seiner Rückkehr in die Schweiz entbrannte auch hierzulande die Diskussion ums Waldsterben, «eine Diskussion, die mir sehr einfuhr», wie er sagt. Dass er schliesslich 1984 zum Autofreien mutierte, sei sozusagen ein «Gebot der Vernunft» gewesen – zumal er sein Auto in Zürich kaum noch brauchte. «Das ging sogar so weit, dass ich den Wagen nicht mehr fand, wenn ich ihn Wochen zuvor irgendwo im Quartier abgestellt hatte», sagt er und schmunzelt. Eine Tatsache, die ihm den Entscheid erleichtert haben dürfte.

Dieter Steiner, der in den Ferien auch mal gern auf einen Mietwagen zurückgreift, liegt es fern, das Auto zu verteuern. «Ich bin nicht gegen das Auto per se, sondern für den autofreien Lebensstil», betont er. Die wachsende Zahl derer, die wie er freiwillig auf ein Auto verzichten, beflügelt ihn dabei. Trotzdem macht ihm die Zukunft auch Angst: «Wenn ich an die rasante Zunahme der Mobilisierung in China oder Indien denke, wird mir elend», sagt er. Nur: «Müssen diese Menschen nicht auch das Recht haben, die gleichen Fehler zu machen wie wir einst?»

**Marco Pestoni (55),
Mamishaus BE,
autofrei seit 1986**

«Den Stress auf den Strassen
will ich mir einfach
nicht mehr antun.»

sind eine Rarität respektive in Bern Bümpliz überhaupt nicht vorgesehen. Zum Konzept gehört auch, dass Einkaufs- und Dienstleistungsangebote sowie Arbeitsplätze in der Nähe liegen.

Mehr Autofreie in der Stadt und in den Einpersonenhaushalten

Dass der Anteil der autofreien Haushalte in der Stadt mit insgesamt 21,4 Prozent ziemlich genau doppelt so hoch ist wie auf dem Land, überrascht nicht. Genauso wenig wie die Tatsache, dass vor allem Einpersonenhaushalte autofunktionsfähig sind, nämlich 42,1 Prozent. Bei den Vierpersonenhaushalten sieht das Bild hingegen schon anders aus: Hier sind es gerade noch 4,9 Prozent, die vor allem via ÖV oder Car-Sharing bewegt werden. Ausnahmen bestätigen aber auch hier die Regel: Kati und Andreas Rechsteiner aus Dörflingen SH beispielsweise haben trotz dreier Kinder kein Auto – und fahren gut damit. Genauso wie Dieter Steiner aus Zürich und Marco Pestoni aus Mamishaus BE.

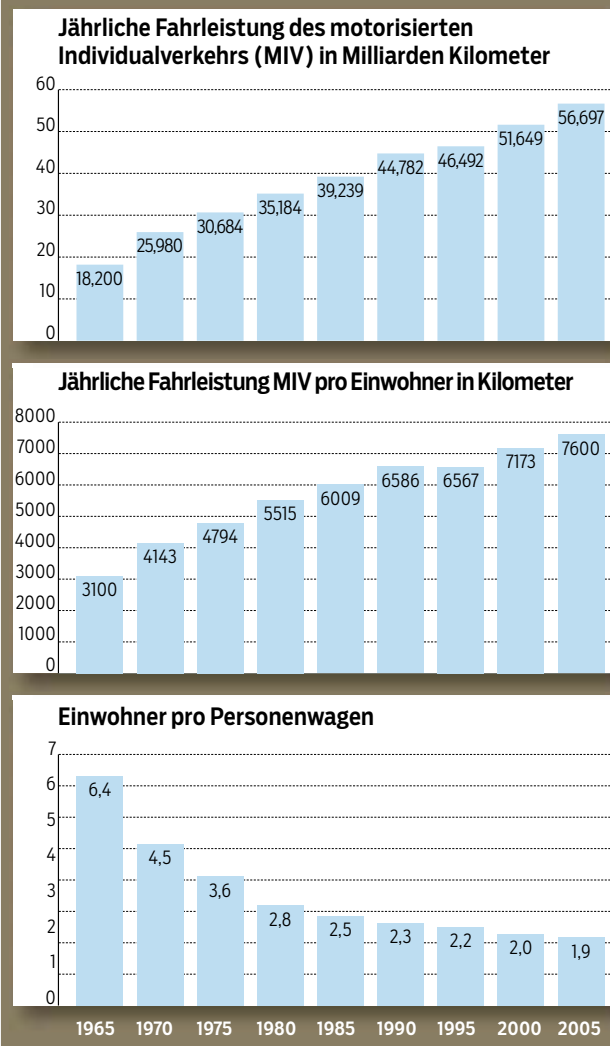
Texte: Almut Berger
Bilder: Tina Steinauer

■ **Tipps zum autofreien Leben:**
www.clubderautofreien.ch

■ **Autofrei Wohnen:**
www.burgunder-bern.ch
www.kalkbreite.net

■ **Landesweite Carsharing-Netze:**
www.mobility.ch
www.cartribe.ch

Mehr gefahrene Kilometer und noch mehr Autos



Quelle: Bundesamt für Statistik/CAS



Selbständiger Handwerker ohne eigenes Auto?



Kein Problem, wie Maler Marco Pestoni beweist.

Wenn Marco Pestoni in der Stadt Bern auf einer Baustelle eintrifft, dann sorgt der Maler bei den Kunden regelmässig für Verblüffung. Anders als die meisten anderen Handwerker fragt der 55-Jährige nämlich nie nach einer Parkmöglichkeit. Stattdessen holt er sich am nächsten Mobility-Standort ein Auto, fährt damit ins Depot seines Einmann-Malerbetriebs in Wabern bei Bern, lädt die schweren Farbkübel, Leiter, Abdeckmaterial und was er sonst noch so alles braucht ein, fährt zurück zur Baustelle, lädt aus und bringt den Wagen umgehend wieder zum Mobility-Standort.

Privat ist er nur noch mit dem ÖV unterwegs

Zwischen ein und zwei Stunden, je nach Lage der Baustelle, dauert das ganze Manöver. Zeit, die sich Pestoni gerne nimmt. «Die nächsten paar Tage kann ich dann ganz entspannt von meinem Zuhause in Mamishaus BE mit Velo, S-Bahn, Tram oder auch Bus zum Kunden fahren», sagt er und streicht sich zufrieden über den Schnauz. «Und was noch viel schöner ist: Ich muss mir nie darüber Gedanken machen, ob ein Feierabendbier drinliegt oder nicht.» Nach der Bauabgabe geht das ganze Prozedere dann in der umgekehrten Reihenfolge über die Bühne.

Marco Pestoni nutzte Mobility schon, als das Unternehmen noch Car Sharing hiess. Als er sich 1996 selbständig machte, sei sein erster Schritt der Beitritt gewesen. «Damals hing noch bei jedem Standort ein Kistli mit dem Autoschlüssel drin», erinnert er sich. Zwischen 2000 und 2500 Kilometer legt der Maler jährlich in einem der roten Autos zurück. Privat hingegen ist er ausschliesslich mit dem ÖV unterwegs. Auch in die Ferien gehts per Zug, zuletzt zum Wandern ins Piemont. «Den Stress auf den Strassen will

ich mir einfach nicht mehr antun», sagt er. Fünf Jahre lang war er selber als Lastwagenfahrer auf Europas Strassen unterwegs. «Berlin–Lissabon und wieder zurück: Ich habe mehr als genug Kilometer abgespult.»

Der Entscheid zum Autoverzicht fiel nicht etwa hinter dem Lastwagensteuer auf einer europäischen Autobahn, sondern auf dem Velosattel auf einer afrikanischen Sandpiste. Neun Monate lang dauerte die Velotour von Bern nach Dakar, zu der Marco Pestoni 1986 allein aufgebroschen war. «Die Reise hat meine gesamte Lebenseinstellung radikal geändert. Zeitdruck, Stress, Geschwindigkeit hatten ab sofort keinen Platz mehr – und damit auch kein Auto.»

Kaum zurück, brachte er sein heiss geliebtes Opel-Commodore-Coupé, das er kurz vor seiner Reise noch neu hatte spritzen lassen, auf den Autoabbruch. Hier versicherte er sich mit eigenen Augen, wie es zu einem Metallwürfel gepresst wurde. «Auf die paar Tausend Franken, die ein Verkauf gebracht hätte, habe ich gern verzichtet, Hauptsache, ein Auto weniger auf der Strasse.»

Maler Pestoni hat seine radikale Autoentsorgung nie bereut: Vereiste Strassen und Windschutzscheiben, endlose Staus und Strafmandate wegen falschen Parkierens – all das ist für ihn kein Thema mehr. Zwei Dinge haben sich dafür geändert. Zum einen muss er heute jeweils genau planen, was mit auf die Baustelle muss, zumindest was das schwere Material angeht. «Und ich muss meine Farbkübel jeweils sorgfältig schliessen: ein Mobility-Auto voll Farbe, das geht nun wirklich nicht!»

MIGROS MAGAZIN.ch

Eine autofreie Musterstadt: Was es neben einer guten Wohnlage dafür braucht.

Der Knochenjäger

Dinosaurier sind Hans-Jakob Sibers grosse Leidenschaft. Auf der Suche nach Prachtsexemplaren für sein Sauriermuseum, das dieses Jahr das 20-jährige Jubiläum feiert, gräbt er sich stetig durch den amerikanischen Westen.

Moritz, Victoria, Lilly, Sarah: Wenn Hans-Jakob «Köbi» Siber von seinen «Babys» spricht, dann meint der vierfache Familienvater nicht den eigenen Nachwuchs. Moritz, Victoria, Lilly und Sarah sind Dinosaurier – Stegosaurier, um genau zu sein. Der 69-Jährige hat die vier Urzeitvegetarier eigenhändig ausgegraben. Heute gehören sie zu den Stars in seinem Dinosauriermuseum. In einer ehemaligen Spinnerei im zürcherischen Aathal lebt Siber seit 20 Jahren ohne öffentliche Gelder dafür mit umso mehr Herzblut seinen Traum vom eigenen «Jurassic Park».

Hans-Jakob Siber konzipiert die regelmässig wechselnden Ausstellungen nicht nur selber, er beschafft auch laufend Nachschub. Jeden Sommer fliegt der bekannteste Saurierforscher der

Schweiz für sechs Wochen nach Wyoming. Der Bundesstaat mit seinen grossen Ebenen ist der bevölkerungsärmste der Vereinigten Staaten von Amerika. Gleichzeitig finden sich hier die reichsten Dinosaurierfossilienstätten auf dem nordamerikanischen Kontinent. Und: Es darf auf privatem Gelände gebuddelt werden – vorausgesetzt, man besitzt eine Grabungslizenz.

Bei 42 Grad im Schatten gräbt Hans-Jakob Siber in Wyoming

Bis zu sieben Meter tief graben der Knochenjäger und seine Crew nach Überresten der «schrecklichen Echsen», so die Auflösung der altgriechischen Wörter «deinos» für schrecklich und «sauros» für Echse. Die Bezeichnung Dinosauria hatte der englische Naturforscher Sir

Richard Owen erstmals 1841 geprägt. Die Grabungen sind eine Knochenarbeit. Erst mit dem Bagger, dann mit Schaufeln, Hammer und Meissel. 42 Grad im Schatten sind dabei nicht selten, die Luft oft staubgeschwängert. Gehaust wird in Zelten, geduscht unter dem Sprinkler auf der benachbarten Viehweide. Das ist dann jeweils die Zeit im Jahr, wenn sich Köbi respektive Kirby, wie ihn die Amis nennen, einen sogenannten Archäologenbart wachsen lässt.

Köbi Siber hat kein Problem, gegen Kost und Logis genügend Helfer zu rekrutieren: Studenten aus aller Welt schätzen es, für einmal Urgeschichte ganz handfest draussen im Feld zu erleben. Und viele kommen immer wieder: «Der Dinovirus ist hoch ansteckend!», sagt Siber und streicht zufrieden über sein

Das Sauriermuseum in Aathal gilt weltweit als eine der besten privaten Dino-Sammlungen und als Zentrum der Dinosaurier-Forschung.





Ermässiger Eintritt für Genossenschafter

Genossenschafter der Migros Zürich, Basel, Luzern, Ostschweiz sowie Aare profitieren beim Besuch des Sauriermuseums in Aathal ZH von vergünstigten Eintritten. Erwachsene zahlen 15 statt regulär 19 Franken, Kinder 7 statt regulär 11 Franken. Die Broschüre zur Migros-Aktion «Wo Freizeit und Spass weniger kosten» mit den entsprechenden Gutscheinen ist ab Ende April gegen Vorweisen des Genossenschafterausweises an allen Verkaufsstellen der oben genannten Genossenschaften erhältlich. Die Sommeraktion ist vom 1. Mai bis zum 4. November 2012 gültig.

Unter Freunden: Hans-Jakob Siber mit den Modellen eines Tyrannosaurus Rex (hinten) und eines Allosaurus. Die Schnürsenkelkette um seinen Hals schmückt ein weiterer Urzeitriese.



Im Sommer 2011 gräbt Hans-Jakob Siber im Bighorn Basin in Wyoming einen 25 Meter langen Langhalsdinosaurier aus. Die Knochen werden vor ihrer Bergung mit Acrylhärter stabilisiert.

Bolotie, seine Schnürsenkelkrawatte, die – was sonst? – ein Dino schmückt. Der Hauptgrund für den Zulauf ist aber wohl Sibers sprichwörtlicher Riecher für Dinoknochen, der ihm schon manch aufsehenerregenden Fund beschert hat. Und wer will schon verpassen, wenn, wie im Juli 2011, ein 25 Meter langer Langhalsdinosaurier wieder an die Erdoberfläche kommt?

Vom Experimentalfilmer zur weltweiten Dino-Koryphäe

Hans-Jakob Siber und sein Team putzen jeden Knochen sorgfältig, ehe sie ihn katalogisieren. So lässt sich dessen Zuordnung nach der Präparation besser nachvollziehen. «Es gibt genügend Skelette, die jahrelang mit einem falschen Kopf präsentiert wurden», sagt der Fachmann. Anschliessend werden die Funde – acht Tonnen Material sind es schnell – für den Transport in die Schweiz mit Gipsbandagen eingewickelt. In der eigenen Werkstatt im Museum in Aathal werden die Knochen dann unter den Augen interessierter Besucher präpa-

riert und Stück für Stück wieder zu einem Skelett zusammengesetzt. Fehlende Teile werden möglichst originalgetreu nachgebildet. Ein Urzeitpuzzle, das einiges an Geduld bedingt: Rund sieben Jahre dauert es bis zur Präsentation eines ganzen Skeletts. «Was sind schon sieben Jahre, wenn man sich vor Augen führt, dass die Knochen bis zu 150 Millionen Jahre im Boden gelegen haben?»

Etwas zu finden, das vor 150 Millionen Jahren gelebt hat, und es wieder zum Leben zu erwecken – für Hans-Jakob Siber das höchste der Gefühle. Schon als kleiner Bub buddelte er mit Begeisterung in der Erde. Seinen ersten Ammoniten, ein urzeitliches versteinertes Wasserwesen, fand er im Lägersteinbruch bei Zürich. Nach der Matur studierte er aber erst einmal Theater und Film in den USA. Als er erkennen musste, dass er seine Familie als Experimentalfilmer kaum durchbringen würde, gründete er mit Vater und Bruder die Firma Siber+Siber, die mit Mineralien und Fossilien handelt. Vom Handeln zum selber Graben war es dann nur ein kleiner Schritt. Der Autodidakt hat mit

dem spektakulären Fund eines nahezu kompletten Skeletts eines Allosaurus und eines Sauropodenbabys die Dinosaurierforschung massgeblich mitgeprägt. Beide stehen heute in Aathal – und locken jährlich gegen 100 000 Besucher aus aller Welt an.

Der Selfmade-Paläontologe bringt aber nicht nur aussergewöhnliche Funde mit nach Hause, er stellt diese auch der Wissenschaft zur Verfügung. So konnten Forscher dank Knochenproben aus Aathal endgültig nachweisen, dass diese urzeitlichen Riesen in der Regel 20 bis 30 Jahre alt wurden. Und dass die charakteristischen Rückenplatten der Stegosaurier nicht nur Schutz vor Angreifern boten, sondern wohl auch dem Wärmeaustausch dienten. «Es ist ein Geben und Nehmen», sagt Hans-Jakob Siber, der jede neue Erkenntnis umgehend in seine Ausstellungen integriert.

Und so kann es gut sein, dass an einem Mittwochnachmittag die Teilnehmer eines Kindergeburtstags konzentriert ein Dinosaurierschlüsselbrett basteln, während nebenan eine Studentin der Universität Zürich für ihre Masterarbeit ein Gebiss eines Camarasaurus unter die Lupe nimmt. Vor zwei Jahren wurde der Gründer des Sauriermuseums für seinen unermüdlichen Einsatz als Paläontologe und die wissenschaftliche Neugier mit dem Ehrendokortitel der Universität Zürich und der Amanz-Gressly-Auszeichnung der Schweizerischen Paläontologischen Gesellschaft geehrt.

Das Sauriermuseum feiert sein 20-jähriges Bestehen

Im Juli wird Köbi Siber einmal mehr in Wyoming seine Grabung fortsetzen. Sein Traum wäre ein Dinoexemplar, von dem sich nicht nur Knochen, sondern auch die Weichteile erhalten haben. «In so einem Fall müsste die Geschichte der Dinosaurier neu geschrieben werden», ist er sich sicher, «fussen doch all unsere Erkenntnisse auf Knochen und ein paar wenigen Hautresten.»

Aber erst einmal wird im Aathal das 20-Jahr-Jubiläum des Museums gefeiert. Und zwar in grossem Stil, so wie es seinen Hauptdarstellern entspricht: Am 27. April werden im Museumsgarten zwei bewegliche Modelle eines 30 Meter langen Turiasaurus und seines zehn Meter langen Jungtiers aufgestellt. Und am 20. Mai eröffnet eine Ausstellung über die Entwicklung des Sauriermuseums Aathal.

Text: Almut Berger
Bilder: Daniel Winkler