



Aargau

Das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaargau – einst als «Ostaargauer Strassenentwicklung» gestartet – stiess im Raum Baden auf erbitterten Widerstand. Über tausend Vernehmlassungsantworten musste das Departement Bau, Verkehr und Umwelt durchhackern, und der von ihm vorgeschlagene Ansatz wurde fast durchwegs negativ beurteilt. Jetzt hat der Kanton die Planung als Gesamtverkehrskonzept (GVK) Baden und Umgebung neu aufgegleist. Eine erweiterte Behördendelegation, in der zehn Gemeinden mitbestimmen, eine 25-köpfige fachliche Begleitgruppe, in der auch der VCS einen Sitz hat, und eine Mobilitätskonferenz mit rund 200 Teilnehmenden werden den nächsten Akt der Verkehrsplanung rund um Baden bestimmen.

Zum Mitmachen ist aber auch die Bevölkerung eingeladen. In der sogenannten e-Partizipation – einer Online-Befragung, die wie die Mobilitätskonferenz fünf Mal durchgeführt wird – können sich Interessierte einbringen und zum Planungsprozess äussern. Während der Herbstferien stand das Mitwirkungsfenster erstmals offen. Die 14 unterbreiteten Fra-

Partizipation im Grossformat

Nachdem das Gesamtverkehrskonzept Ostaargau (OASE) am breiten Widerstand von unten gescheitert ist, wagt das kantonale Baudepartement einen Neustart – unter Einbezug der ganzen Bevölkerung!

gen nahmen von der Mobilitätskonferenz erarbeitete Themen auf; der Themenfelder reichte von der Zuverlässigkeit der Infrastrukturen für alle Verkehrsträger über die Förderung von Fuss- und Veloverkehr bis hin zu Anreizen für Verhaltensänderungen.

Vorsichtig optimistisch

Dieser partizipative Ansatz in so grossem Umfang ist neu. In der Mobilitätskonferenz dominierten die Stimmen, die einen Rückgang des motorisierten Individualver-

kehrs und Fördermassnahmen für ÖV, Fuss- und Veloverkehr forderten. Und zur Einsicht, dass ein Umfahrungstunnel keinen Sinn macht, wenn zwei Drittel des Verkehrs hausgemacht sind, scheint der Weg nicht mehr weit. Ob tatsächlich eine Wende möglich ist oder ob die breite Mitwirkung am Ende dann doch nur als Feigenblatt erhalten muss, wird sich weisen. Im Moment ist ein zurückhaltender Optimismus erlaubt.

Christian Keller, Geschäftsleiter

Bereits im kommenden Februar ist die zweite e-Partizipation geplant. Halten Sie die Augen offen und bringen Sie sich zu gegebener Zeit ein, um eine nachhaltige, umwelt- und menschenfreundliche Mobilitätspolitik einzufordern. Auf unserer Website informieren wir über den Prozess unter vcs-ag.ch/oase.

Petition gegen den Ausbau der A1

Auch im Kanton Aargau formiert sich Widerstand gegen den masslosen Ausbau des Nationalstrassennetzes.

Das Komitee «StAu – Stopp Autobahnausbau im Aargau», angeführt vom VCS, hat sich mit einer Resolution der Öffentlichkeit vorgestellt. Es reiht sich mit seinen Forderungen in die Bewegung «Verkehrswende jetzt!» ein,

die die regionalen Oppositionen gegen nationale Strassenbauprojekte vereint.

Ins Stöckli befördert

Die Ausgangslage ist delikat: Der Aargauer Grosse Rat hatte vor einigen Jahren mit einer Standesinitiative die Priorisierung des A1-Ausbaus im Aargau verlangt. Der damalige Vorkämpfer konnte sich wenig später als Nationalrat für die Durchsetzung seines

Anliegens in den eidgenössischen Räten einsetzen. Seinen Erfolg lohnte ihm die Aargauer Bevölkerung bei den letzten Wahlen mit der Beförderung ins Stöckli.

Aber eigentlich wollen wir hier kein frohes Rätselraten veranstalten – sondern Sie, liebe Mitglieder, bitten, die Petition gegen den A1-Ausbau zuhanden des Aargauer Grossen Rates zu unterschreiben.

Den Link zur Onlinepetition und weitere Infos gibt es unter: vcs-ag.ch/a1



Solothurn

Trauerspiel um Autobahnausbau

Die Chance war da, den Ausbau der A1 zwischen Luterbach und Härkingen auf sechs Spuren einigermassen umweltverträglich zu gestalten. Sie ist kläglich vertan worden.

Bereits 2004, im Mitwirkungsverfahren, sprach der VCS Solothurn Klartext: Der geplante Ausbau sei ein falsches Signal, nicht nachhaltig und bringe mehr Verkehr ins untergeordnete Strassennetz. Eventualanträge stellte der VCS betreffend Lärmschutz. 2018 dann unterstrich er in sei-

ner Einsprache gegen das aufgelegte Projekt nochmals, es werde fälschlicherweise von einer Entlastung statt von Mehrverkehr ausgegangen, und wies auf weitere negative Auswirkungen wie Landverlust, Lärm und Luftschadstoffe hin. Beim Bau der A5 in der Grenchener Witi, den

die vom VCS mitgetragene Kleblattinitiative leider nicht verhindern konnte, setzte sich der Kanton Solothurn wenigstens erfolgreich für eine schonende Einpassung in die Landschaft ein. Das A1-Ausbauprojekt hingegen winkte er trotz fehlender flankierender Massnahmen einfach

durch. Die Umweltverbände unter Federführung von Pro Natura forderten dagegen nach dem Vorbild der A5 einen 2 km langen Tunnel im Gäu.

Nicht einmal ein Minitunnel...

Da die Einsprachen juristisch chancenlos waren, wurde un-