

Aarau, 17. Oktober 2019

Medienmitteilung

Das OASE-Konzept ist nicht zu Ende gedacht

Das regionale Gesamtverkehrskonzept OASE will die Probleme durch dasselbe Mittel lösen, das sie erst verursacht. Statt immer weiter in Beton zu investieren, fordert der VCS Aargau einen Marschhalt und ein grundsätzliches Umdenken.

Das regionale Gesamtverkehrskonzept (rGVK) OASE versteht sich als umfassendes Massnahmenbündel, um die künftigen Mobilitätsbedürfnisse im Ostaargau zu bewältigen. Der VCS nimmt erfreut zur Kenntnis, dass der Kanton Aargau Grenzen des Wachstums anerkennt, indem er den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr in seine Mobilitätsplanung aufnimmt. Damit hat das Projekt im Vergleich zur ursprünglichen Planung an Qualität gewonnen. Allerdings ist das OASE-Konzept nicht zu Ende gedacht. Der Löwenanteil der Investitionen soll weiterhin in Massnahmen für den MIV fließen.

Auswirkungen auf Nachbargemeinden unklar

Der weitere Ausbau der Strasseninfrastruktur zugunsten des motorisierten Individualverkehrs steht im Widerspruch zur Mobilitätsstrategie des Kantons Aargau, die den MIV-Anteil in urbanen Entwicklungsräumen senken will. «Die geplanten Zentrumsumfahrungen dämmen das Verkehrswachstum nicht ein, sondern machen den motorisierten Individualverkehr attraktiver, indem sie den Weg zur Autobahn beschleunigen», sagt Jürg Cafilisch, Präsident des VCS Aargau. «Das schafft neue Kapazitäten und heizt das Verkehrswachstum weiter an.»

Dass die Stadtzentren vom Motorfahrzeugverkehr entlastet werden sollen, ist positiv. Die Entlastung darf aber nicht auf Kosten der Nachbargemeinden erfolgen. «Hier zeigen sich die Schwächen des OASE-Konzepts», sagt Cafilisch. «Es ist dem Kanton bislang nicht gelungen, die Vorbehalte der Gemeinden im Siggental zu entkräften. Er müsste darlegen, mit welchen Massnahmen er ein weiteres Verkehrswachstum in den schon heute stark belasteten Gemeinden verhindern will.»

Nicht zu Ende gedacht

Kritisch sieht der VCS die Zentrumsumfahrungen im Zusammenhang mit der Planung eines neuen Rheinübergangs bei Koblenz. Bisher bildet die Klus von Baden einen natürlichen Engpass. Wird dieser Flaschenhals beseitigt, droht der Region ein massives Verkehrswachstum. «Deutschland baut an der Hochrheinautobahn A98 und drängt auf eine neue Zollbrücke bei Waldshut/Koblenz. Mit der Umfahrung Baden entstünde ein neuer, schneller Korridor für den Schwerverkehr aus dem Raum Stuttgart in den Raum Zürich», warnt VCS-Präsident Cafilisch. Bemerkenswerterweise klammern die Modellrechnungen des OASE-Projekts die Auswirkungen eines zusätzlichen Rheinübergangs bei Koblenz aus, obwohl sie für die ganze Region von übergeordneter Bedeutung sind.

Der VCS begrüsst als wichtige Massnahme einer urbanen Entwicklung, dass der Kanton die Limmattalbahn bis Baden weiterziehen will. Baden ist aber nicht der Endpunkt einer boomenden Region, sondern eines ihrer regionalen Zentren. Daher wäre es folgerichtig, dass die LTB schon heute

bis ins Siggental weitergedacht und zumindest als Zwischenergebnis im Richtplan eingetragen wird. Unverständlich ist, dass der Kanton die geplante neue Limmatbrücke für den MIV bei Baden nicht im Richtplan festsetzen will, obwohl sie für die OASE ein Schlüsselprojekt ist.

Umwelt- und Klimaschutz bleiben aussen vor

Der Verkehr ist für rund 40 Prozent der Schweizer Treibhausgas-Emissionen verantwortlich, wovon drei Viertel auf den motorisierten Individualverkehr entfallen. Wirksamer Klimaschutz muss ein weiteres Wachstum des privaten Motorfahrzeugverkehrs unterbinden, denn er ist äusserst ineffizient sowohl bezüglich Energie- als auch Flächenverbrauch. Die Förderung umweltfreundlicher Verkehrsträger darf nicht zusätzliche Verkehrsflächen schaffen, sondern muss auf Kosten des ineffizienten motorisierten Individualverkehrs gehen.

Das rGVK nennt als fünften Pfeiler Massnahmen des Mobilitätsmanagements und meint damit einseitig Fördermassnahmen für den Veloverkehr; weitergehende Überlegungen, etwa zur Verkehrsvermeidung, fehlen. Die überbordenden Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung zu dämpfen, wäre aber besonders wichtig. Kurze Wege zur Erfüllung alltäglicher Bedürfnisse sind das beste Mittel gegen den Verkehr. Anstatt weiter Strassen auszubauen, damit noch mehr gefahren wird, sollte über geeignete Massnahmen nachgedacht werden, die Strassen zu entlasten, beispielsweise neue Modelle der Nahversorgung und die Propagierung eines nachhaltigen Lebensstils.

Der VCS wird sich vertiefter mit dem Vorschlag des Kantons auseinandersetzen und zu einem späteren Zeitpunkt noch ausführlicher dazu Stellung nehmen.

Weitere Auskünfte:

Jürg Caflisch, Präsident VCS Aargau, 079 402 63 69