

Mit Ihrem Ausflug via Moutier auf den Hausberg von Solothurn leisten Sie einen Beitrag gegen die Stilllegung des Weissensteintunnels.



Solothurn



Wie weiter mit der Solothurn-Moutier-Bahn?

Seit 2002 herrscht Unklarheit über die Zukunft der unrentablen Solothurn-Moutier-Bahn (SMB). Die neuesten Entwicklungen stimmen nur gedämpft optimistisch, doch der VCS lässt nicht locker.

Für einen sicheren Bahnbetrieb über 2020 hinaus ist eine Sanierung des Weissensteintunnels unumgänglich. Anfangs 2014 wurden die Kosten dafür auf 170 Mio. Franken beziffert. Derweil

machten die «Pro SMB»-Kräfte mobil: Eine breit unterstützte Petition des VCS fürs Weiterleben der SMB wurde 2014 mit über 17000 Unterschriften beim Bund eingereicht. Zudem liess

der Kanton Solothurn in einer unabhängigen Studie die Tunnelsanierungskosten evaluieren und ÖV-Alternativen abklären. Im Rahmen von Mitwirkungsveranstaltungen in Lommiswil und Welschenrohr sind Anfang März 2016 die Studienresultate präsentiert worden.

Die massgeblichen politischen Akteure des Kantons erneuerten zwar geschlossen ihr Versprechen, sich für die Zukunft der Bahn einsetzen zu wollen. Doch das Studienfazit ist ernüchternd: Eine rentable Variante für den Weiterbetrieb der SMB existiert nicht, bessere Wirtschaftlichkeit sei nur auf Kosten der Angebotsqualität zu haben.

Riesiger Qualitätsverlust

Abgesehen von der wesentlich schlechteren ökologischen Bilanz hätte eine Umstellung auf Busbetrieb für die ÖV-Reisenden zwischen Solothurn und Moutier jedoch handfeste Nachteile. Sie müssten viel längere Fahrzeiten in Kauf nehmen, dies zu höheren Fahrpreisen: Geht die Reise nicht mehr durch den Tunnel, wird eine grössere Anzahl Zonen durchquert. Eine Zumutung wäre, mindestens zu den Hauptverkehrszeiten mit stockendem Strassenverkehr, auch die Instabilität des Fahrplans. Für Verkehrsspitzen, die es aufgrund des Tourismus im Naturpark Thal mit seinem Publikumsmagneten, der Seilbahn Weissenstein, regelmässig gibt, müssten Spezialbusse organisiert werden, um die heutige Bahnkapazität zu erreichen. Für die VCS-Sektion Solothurn ist die «Vertiefte Studie Weissensteintunnel» der Beweis,

dass die Tunnelsanierung zur Aufrechterhaltung des Bahnbetriebs allen denkbaren Alternativen weit überlegen ist.

Kluge Vorwärtsstrategie

Zwei VCS-Mitglieder, der Ingenieur Eduard Belser und der Raumplaner Daniel Cattin, haben aufgezeigt, wie die Tunnelsanierung mit vernünftigem Kosten-Nutzen-Verhältnis machbar wäre. Ein von der Rhätischen Bahn (RHB) entwickeltes kostengünstiges Verfahren könnte es erlauben, die SMB-Linie während der Sanierungsarbeiten weiter zu betreiben und den Bahnbetrieb für weitere 70 bis 100 Jahre sicherzustellen.

Um die dennoch beträchtlichen Sanierungskosten rechtfertigen zu können, fordert der VCS eine Aufwertung der SMB gegenüber dem motorisierten Individualverkehr. Die Einführung eines Halbstundentakts zu Hauptverkehrszeiten – mit dem Nebeneffekt besserer Abstimmung auf weiterführende Anschlüsse – dürfte sich positiv auf die Auslastung der SMB auswirken, ebenso die Aufnahme in den SBB-Tarifverbund der Seilbahn Weissenstein: Anreise per Zug, kein Anstehen an der Kasse und erst noch günstiger!

Der VCS bezweifelt die in der Studie gemachte Aussage, dass der Effekt der Wiedereröffnung der Seilbahn auf die SMB-Frequenzen bereits vollumfänglich spielen konnte. Schliesslich wurde die Verpflichtung zur Parkplatzbewirtschaftung nur unter Druck und höchst zögerlich in Angriff genommen – und ist noch heute nicht ganz umgesetzt.

Christoph Bleuler

Einladung zur Mitgliederversammlung

Mittwoch, 15. Juni 2016, 18 Uhr Eintreffen beim Empfang der Betriebszentrale Mitte, Gösgerstrasse 18, Olten

Programm:

■ 18.15 Uhr Besichtigung der Betriebszentrale (BZ) Mitte.

Hier steuert die SBB den Bahnverkehr des Mittellandes, mit den Städten Basel, Bern, Luzern und Olten, sowie den Zulauf zu den NEAT-Achsen Gotthard/Ceneri und Lötschberg.

Haben Sie sich auch schon gefragt, wie die Bundesbahnen das alles schaffen? Beim ca. einstündigen Rundgang durch das Gebäude mit Referat und Einblick in den Kommandoraum durch das Panoramafenster der Besuchergalerie erhalten Sie Antworten.

Bitte beachten: Anmeldung für die Besichtigung obligatorisch – Anmeldeschluss ist am 5. Juni. Die ersten 50, die eingehen, werden berücksichtigt; erst mit der schriftlichen Bestätigung des VCS Solothurn sind Sie angemeldet. Diese

Bestätigung und einen **gültigen Personenausweis** benötigen Sie, um Einlass ins BZ zu erhalten.

■ 19.30 Uhr MV der VCS-Sektion Solothurn im Rest. Bahnhof, Gleis 13, 1. Stock, Martin-Disteli-Strasse 1, Olten

Traktanden

Begrüssung; Protokoll der GV 2015; Jahresbericht; Kassen- und Revisionsbericht; Wahlen; Jahresprogramm 2016; Verschiedenes

■ 21.00 Uhr Apéro

Protokoll, Jahresbericht und Jahresrechnung liegen an der MV auf oder können vorab bei der Geschäftsstelle bestellt werden (info@vcs-so.ch). Traktandenanträge bitte bis Mittwoch, 1. Juni 2016, an: info@vcs-so.ch oder VCS-SO, PF 804, 4501 Solothurn. Wir freuen uns auf Ihre Teilnahme. ■





©Pazit Potak/ftelk.com

Basel-Stadt/Baselland



Was, wenn ein Kanton sein Versprechen bricht?

Die «Never Ending Story» des versprochenen und rechtlich gebotenen, aber immer noch ausstehenden Rückbaus der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal wird um ein Kapitel länger.

Ein Ausflugstipp mit Hintergedanken

Tauchen Sie mit der SMB durch den Weissensteintunnel: Oft präsentiert sich das berauschte Alpenpanorama schon «ännet» dem Tunnel in Oberdorf, wo einerseits Spazierwege am Fuss des Weissensteins locken und andererseits die Seilbahn (www.seilbahn-weissenstein.ch) wartet, um Sie auf die Jurakrete hochzubringen – bei Zugsanreise bis Ende Juni 2016 mit einer Preisreduktion von Fr. 11.–.

Zug via Delsberg nach Moutier (ab Basel jeweils .03). Umsteigen in die Solothurn-Moutier-Bahn (SMB), Ankunft in Oberdorf nach einer Stunde (zur Minute .10). Am besten nehmen Sie den gleichen Weg zurück (Oberdorf ab jeweils .46), denn so passie-

ren Sie den Weissensteintunnel zweimal. Er ist von der Schliessung bedroht – und mit ihm die ganze Linie Solothurn–Moutier. Geht es um Strassentunnel, ist dem Bund kein Projekt teuer genug (s. 2. Gotthardröhre). Den Bahntunnel durch den Weissenstein aber möchte er stilllegen. Nachdem dessen Unterhalt über Jahrzehnte vernachlässigt wurde, müsste er 170 Millionen für die Sanierung aufwerfen.

Jeder Fahrgast in der SMB ist ein Argument für den Weiterbetrieb, für den auch der VCS beider Basel kämpft. Um aus dem Laufental nach Solothurn zu kommen, gibt's nichts Schnelleres – und Schöneres sowieso nicht.

Die Geschäftsstelle

Das Kantonsgericht Basel-Landschaft hat einen Zwischenentscheid gefällt. Alle Verfahren im Zusammenhang mit dem (Nicht-)Rückbau sollen ruhen, bis über die Initiative «Sicherung der Verkehrskapazität auf der Rheinstrasse Pratteln-Liestal», die den Rückbau verhindern will, abgestimmt ist oder der Landrat einen Gegenvorschlag dazu genehmigt. Damit ist auch unsere Beschwerde, die einen sofortigen Rückbau einfordert, vorläufig sistiert.

Diese weitere Verzögerung dient der Autolobby und dem Kanton, der seine Rückbaupflicht auf die lange Bank schob, sobald er hatte, was er wollte: die Umfahrungsstrasse A22. Jeder Bauherr muss die Auflagen in der Baubewilligung erfüllen. Keiner kann ein Haus bauen und bewohnen und dann behaupten, für den Anschluss an die Kanalisation fehle nun leider das Geld. Genau solches aber nimmt sich der Kanton heraus: Er betreibt fröhlich die Autobahn und foutiert sich mit Verweis auf leere

Kassen um den Rückbau der Rheinstrasse, der eine zwingende Umweltauflage für die Baubewilligung war. Für die A22 hatte er hingegen eine halbe Milliarde übrig – die Folgekosten für Betrieb und Unterhalt nicht eingerechnet. Die Abstimmung über die «Anti-Rückbau-Initiative» wird zeigen, ob die Stimmbürgerinnen und -bürger diesen Wortbruch der Kantonsbehörden tolerieren.

Der Rückbau und damit die effektive Verschmälerung der Rheinstrasse soll die Ortsdurchfahrt zu einer siedlungsverträglichen, normalen Hauptstrasse mit breiten Trottoirs machen und ihre trennende Wirkung lindern. Dank neuen Nutzungen soll wieder Leben einkehren an der heute tristen Verkehrspiste. Ausserdem gilt es, neuen Durchgangsverkehr von dieser Achse fernzuhalten.

Momentan sind uns die Hände gebunden. Doch der VCS bleibt wach, bis die Verfahren aufgeweckt sind.

Der Vorstand

Mithelfen am Velomärt macht Spass

Herzlich willkommen zu unserem diesjährigen «Re-Cycling-Highlight»: Sie als VCS-Mitglied haben wiederum VIP-Status – mit Einlass schon um 9 Uhr, wenn die besten Schnäppchen noch da sind! Bitte Mitgliedschaftsausweis mitbringen.

Locken Sie auch in Ihrem Freundeskreis mit diesem Ange-

www.velomaert-basel.ch

bot. Wer noch nicht VCS-Mitglied ist, kann es vor Ort werden (oder online via www.verkehrclub.ch/ willkommen).

Wir suchen noch Helfer/-innen (keine Vorkenntnisse nötig!) am Freitag, 29.4.2016, ab 14 bis 20 Uhr, sowie am Samstag, 30.4.2016, ab 8 bis ca. 19 Uhr. Ganz besonders gefragt ist Ihre Unterstützung zu diesen Zeiten:

- Veloannahme Freitag, 17–20, und Samstag, 8.30–10.30 Uhr
- Samstag, ab 16 Uhr, fröhliches Aufräumen im Team

Bitte melden Sie sich unter: simon.trinkler@gmail.com oder 076 584 11 77. Vielen Dank!

OK Velomärt Basel

Mitgliederversammlung, 9. Mai 2016

Kantonsbibliothek Liestal, Emma Herwegh-Platz 4 (gleich beim Bahnhof), 4410 Liestal

18.00 Uhr: Statutarische Geschäfte

19.00 Uhr: Apéro

19.30 Uhr: «Geht dem Baselbiet der ÖV aus?»

Podiumsdiskussion über fehlende Abendkurse und gähnende Taktlücken. Die Einladung und weiteren Details – zu finden auch auf www.vcs-blbs.ch – haben Sie mit dem Mitgliederbrief erhalten.

Der Vorstand

PRO VELO BEIDER BASEL

VCS

DAS ORIGINAL

VELOMÄRT Basel

Samstag, 30. April 2016

Messe Basel, Rundhofhalle 2
(Eingang unter der grossen Uhr)



Luzern

Herkulesaufgabe im Rontal

Im Herbst 2017 wird die Mall of Switzerland (MoS, früher Ebi-Square) in Ebikon eröffnet. Los ging die Entwicklung vor über 13 Jahren. 2004 hat der VCS Luzern erstmals eine Einsprache gemacht und erreicht, dass neben Fahrtenmodell und Parkplatzbewirtschaftung auch erweiterte Kontrollmassnahmen zum Zug kommen, verbunden mit substantiellen Kostenfolgen für die

Betreiber von EbiSquare, sollte die genehmigte Anzahl Fahrten überschritten werden. Die Baubewilligung erfolgte dann Ende 2007.

Im Mai 2011 wurde der 2005 in einer kantonalen Abstimmung gutgeheissene Rontalzubringer eröffnet. Die 1420 Meter Strasse kosteten 125 Millionen Franken (Kostenüberschreitung von 25 Prozent). Im gleichen Jahr wurde

eine weitere Planungsänderung, eine Etappierung von Shoppingcenter und Freizeitanlage, bewilligt. Doch erst 2014 stellte sich ein Investor aus Abu Dhabi ein – und wurde das Projekt dann in Mall of Switzerland umgetauft.

Bereits zehn Jahre früher gabs Zweifel an der Wirtschaftlichkeit eines weiteren Einkaufszentrums, wurden doch gleichzeitig auch das Westside in Bern und Sihlcity in Zürich geplant. Es läuft alles auf eine Verlagerung von bereits bestehenden Zentren zum Neuen, Unbekannten, eventuell Attraktiveren hinaus. Berechtigt ist sicher auch die Angst vor Kundenverlust der Läden in Ebi-

kon selber. Die Gerliswilstrasse in Emmen ist das warnende Vorbild.

Natalie Mil gibt Auskunft

Die Baubewilligung verlangte von der MoS, zwei Jahre vor Betriebsbeginn ein Verkehrskonzept vorzulegen, mit der maximalen Fahrtenzahl und einer Ausfahrtenlenkung während der Abendverkehrsspitzen als integrierenden Bestandteilen. Bereits heute staut es ja regelmässig beim Rontalzubringer. Nun haben auch die Gemeinden des Rontals, der Kanton zusammen mit LuzernPlus, reagiert und planen ein Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost.

Aus diesem Grund hat der VCS Luzern Natalie Mil, die Gebietsmanagerin von Luzern-Plus, an die GV 2016 eingeladen, damit sie uns die verschiedenen ineinandergreifenden Massnahmen vorstellen kann.

Monique Frey,
Geschäftsleiterin VCS Luzern



Freiburg

Einladung zur Generalversammlung

Dienstag, 24. Mai 2016, 19.30 Uhr, Centre le Phénix (Alpengasse 7), Freiburg

Traktanden:

1. Protokoll der GV vom 20. Mai 2015 in Freiburg;
2. Jahresbericht 2015; 3. Rechnung(sbericht) 2015
4. Revisorenbericht 2015; 5. Genehmigung der Rechnung 2015; 6. Budget 2016; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2016; 9. Verschiedenes

Im Anschluss an die GV, 20.45 Uhr: **Vortrag von Félicien Frossard**, Generalsekretär der Agglomeration Freiburg, zum Thema «Herausforderungen des Agglomerationsprogramms dritter Generation (AP3)»

Notabene: Aus ökonomischen und ökologischen Gründen hat der Sektionsvorstand beschlossen, den Jahresbericht in elektronischer Form – siehe www.vcs-fr.ch/news/jahresberichte – zu publizieren. Auf Wunsch verschicken wir ihn aber auch in Papierform (Bestellung: info@ate-fr.ch oder 026 422 29 74). Ein grosses Dankeschön, liebe Mitglieder, wenn ihr die Aktivitäten des VCS Freiburg durch ein freiwilliges Engagement (Standbetreuung, Übersetzung etc.) oder durch eine Spende (CCP: 17-10329-7) unterstützt!

GV des VCS Luzern, Donnerstag, 19. Mai, 18.45 Uhr, Rest. Bahnhofli Ebikon (s. Magazinbeilage)
19.30 Uhr: Öffentliche Veranstaltung zum **Gesamtverkehrskonzept Luzern Ost**



Ob-/Nidwalden

Kantonaler Richtplan, ÖV-Strategie

In seiner Mitwirkung zur kantonalen Richtplanrevision kritisiert der VCS die zu ehrgeizigen Wachstumsziele der Nidwaldner Regierung.

Ein Bevölkerungszuwachs von 17 Prozent bis 2030, also deutlich über dem mittleren Entwicklungsszenario des Bundes, ist bei vielen Gemeinden uner-

wünscht. Der Kanton geht zudem von einer sehr tiefen, weiterhin sinkenden Belegung des Wohnraums aus: Immer mehr Menschen würden immer mehr Quadratmeter in Anspruch nehmen. Unter diesen Prämissen ist es unausweichlich, dass sich das Siedlungsgebiet weiter ausdehnen wird. Bei geringerem Wachstum wäre der Raumbere-

darf bedeutend kleiner, und eine Anpassung der zulässigen Geschossflächen in den Bau- und Zonenreglementen könnte dazu beitragen, die Dichtewerte zu erhöhen. Wir haben dem Kanton unsere Bedenken gegenüber der angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung mitgeteilt. Die Richtplanrevision soll noch in diesem Jahr in den Landrat kommen.

Auch die geltende ÖV-Strategie wird im Moment überprüft. Die beauftragte Firma hat dazu im Februar eine Analyse mit Vorschlägen für eine Weiterentwicklung präsentiert. Die ÖV-

Partner hatten bis am 15. April 2016 Zeit, dazu Stellung zu nehmen. Gestützt auf die Rückmeldungen wird die Vorlage finalisiert und im Juni dem Regierungsrat zur Verabschiedung vorgelegt.

Kreiselbau, Strassenplanung
Zwecks Verbesserung der Sicherheit will der Regierungsrat den Anschluss nach Büren mit einem vierarmigen Kreisel neu gestalten, der die Bürenstrasse an die Engelbergstrasse – die Kantonsstrasse – anschliesst und auch die Verbindung über die Bahnlinie (Dallenwilerstrasse) sicherstellt,

mit genügend Warteraum zwischen Kreisel und Bahnübergang und geeigneten Vorkehrungen für den Fuss- und Veloverkehr. Ferner beantragt die Nidwaldner

Regierung dem Parlament einen Planungskredit für die neue Entlastungsstrasse Stans-West (mitsamt Variantenvergleich). Kostenpunkt: 680 000 Franken.

Hergiswil – Start des Veloverleihs Nextbike. Leihvelos von Nextbike gibt es bereits in Luzern, in den Agglomerationsgemeinden Kriens, Horw und Em-

men sowie in Sursee. Neu kann man sich auch in Hergiswil nach einer Anmeldung per Handy oder App auf ein Nextbike schwingen und losradeln. ■

Herzliche Einladung zur MV 2016

Dienstag, den 31. Mai, in Schwyz

18.00 Uhr: Führung durch die Ausstellung **Gotthard. Ab durch den Berg.** Mit der bevorstehenden Eröffnung des NEAT-Tunnels geht es mehr denn je darum, die Verlagerung auf die Schiene konsequent durchzusetzen. Vom Saumpfad hin zum teuersten Bauprojekt der Schweiz: Streifen Sie mit uns durch die facettenreiche Geschichte – um dabei eher ein Bauwerk als einen Berg kennen zu lernen.

19.00: Offizieller Teil mit Ab-

nahme des Jahresberichts, Budget und Vorstandswahlen.

19.45: Apéro mit Geburtstagskuchen

20.15: **Wie gut gibt das kantonale Radroutenkonzept Antwort auf die Schwachstellenanalyse?** Welche Zielsetzungen fordern wir ein? Diskussion und Ideenwerkstatt rund um die Velo- und Fussverkehrsförderung.

Eure Anmeldung (ob mit oder ohne Führung) und Anregungen nimmt Geschäftsleiterin Julia Hofstetter gerne entgegen:

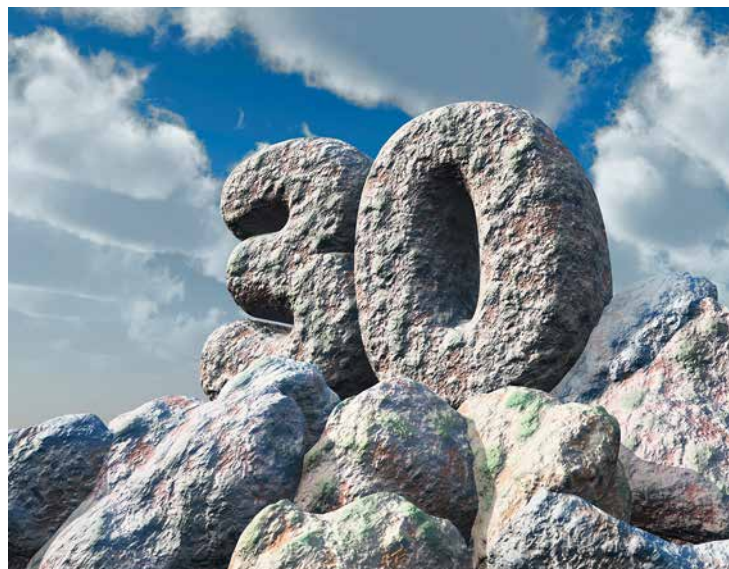
info@vcs-sz.ch, 079 671 08 03

JA zur Axen-Initiative!

Seit Jahren ist das unnötige und gefährliche Gegenverkehrstunnelprojekt am Axen heftig umstritten. Ein Ja am 5. Juni verpflichtet unsere Behörden, sich in Bern für eine bessere Lösung einzusetzen. Statt 1,3 Milliarden Steuergelder zu verschleudern und damit noch mehr

Transit(schwer)verkehr anzuziehen, soll die Axenstrasse sicherer gemacht und Sisikon mit einer Umfahrung entlastet werden.

Würde die zusätzliche Röhre gebaut, müsste Schwyz jährliche Unterhaltskosten in Millionenhöhe für die heutige Axenstrasse aufbringen. Zudem ist diese



© adpic.de

Veranstaltungsort der Mitgliederversammlung, an der wir das 30-jährige

Bestehen der VCS-Sektion Schwyz feiern: Schweizerisches Nationalmuseum, Forum Schweizer Geschichte Schwyz, Hofmatt, Zeughausstrasse 5, 6431 Schwyz. Vom Bahnhof Schwyz SBB mit Bus Nr. 01 Richtung «Muotathal». Aussteigen an der Haltestelle «Schwyz Post», das Museum befindet sich unmittelbar gegenüber.

bereits gemäss Nationalstrassen-Netzbeschluss ausgebaut: Das Projekt ist ein Netzausbau, unser

Kanton braucht also gar nicht 60 Millionen Franken mitzuzahlen.

Mehr Infos: www.axenstrasse.ch

Vollerfolg für Umwelt und VCS

Das Bundesgericht hat die Beschwerde des VCS Aargau betreffend Tivoli Garten Spreitenbach fast vollständig gutgeheissen. Es bestätigt damit die vom VCS geforderte Definition des Perimeters der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) beim Shoppi-Tivoli-Komplex: Der Versuch, die UVP bei einer Erweiterung einer Anlage nur für einen Teil und nicht für die gesamte Anlage vorzunehmen, ist gescheitert.

In seinem Urteil übt das Bundesgericht auch deutliche Kritik am Verwaltungsgericht, das die vom VCS vorgebrachten Argumente für die Ausdehnung der UVP-Pflicht ignoriert hatte.

In Spreitenbach soll neben den bereits bestehenden zusammenhängenden Einkaufszentren ein Baumarkt mit einer Verkaufsfläche von 10 000 m² entstehen, als Teil eines grösseren Projekts, das auch zwei Wohnhochhäuser

und einen Bahnhof für die geplante Limmattalbahn enthält. Eine UVP lag jedoch nur für den Neubau vor, obwohl es sich um eine wesentliche Erweiterung des grössten Einkaufszentrums der Schweiz handelt. Shoppi, Tivoli, Umweltarena und Limmatpark sind baulich und organisatorisch stark verzahnt. Alle diese Anlagen samt Neubau müssen als zusammenhängender Komplex betrachtet werden, wenn es darum

geht, wichtige Fragen wie etwa Parkplatzzahl, Luftbelastung und ÖV-Anbindung zu klären.

Wie es nun weitergeht, ist noch offen. Bei einem erneuten Baugesuch bräuchte es nun definitiv eine umfassende UVP, wodurch das älteste Einkaufszentrum der Schweiz zum ersten Mal auf seine Umweltverträglichkeit geprüft würde. ■



Schwyz



Aargau