



Aargau

Mobilitätsstrategie: Erfreuliche Ansätze

Mit dem Bericht «mobiltätAARGAU» erneuert der Kanton nach zehn Jahren seine Mobilitätsstrategie. Den löblichen Zielsetzungen müssen nun zukunftsgerichtete Taten folgen.

Das Klischee des «Autobahnkantons» Aargau, eines Landstrichs, wo «freie Fahrt» mehr gilt als Umwelt- und Verkehrssicherheitsanliegen, ist nach wie vor weit verbreitet. Mit einer zeitgemässen Mobilitätsstrategie schickt sich der Aargau nun aber an, das Klischee zu widerlegen: Im vorgelegten Bericht finden sich viele gute Ansätze wie ein besserer Modal Split, also mehr Fuss- und Velo-

verkehr, in den Städten und urbanen Entwicklungsräumen, oder eine effiziente, sichere und nachhaltige Nutzung des Verkehrsangebots. Die Mobilitätsstrategie orientiert sich am 2015 mit dem Richtplan festgelegten Siedlungsgebiet und an den aktuellen Siedlungs- und Verkehrsprognosen für die kommenden Jahrzehnte.

So weit, so gut und lobenswert. Kritisch stimmt den VCS, dass

demgegenüber nach wie vor stark auf die Steigerung der Erreichbarkeit und, damit verbunden, auf den Verkehrsfluss fokussiert wird. Ganz und gar nicht zweckdienlich wären Kapazitätserweiterungen: Kurzfristig mögen sie Wirkung zeitigen, letztlich aber bringen sie nur zusätzlichen Verkehr – und zementieren das Klischee...

Temporeduktionen und Verkehrsmanagement hingegen wären effiziente und nachhaltige Mittel, um die gesteckten Ziele zu erreichen. ÖV, Fuss- und Veloverkehr sind nicht bloss «ergänzende» Elemente, sondern als integrierende Bestandteile des Verkehrssystems zu betrachten.

Es wird sich zeigen, wie rasch der Aargau den hochgesteckten Zielen in all den schönen Konzepten und Leitfäden näher kommen wird. An solchen Strategiepapieren ist leider nichts wirklich Verbindliches dran; nur zu leicht bleiben ihre Aussagen reine Lippenbekenntnisse.

Im Rahmen des Mitwirkungs-

verfahrens hat der VCS Aargau Gelegenheit, sich zu den einzelnen Aspekten der neuen Mobilitätsstrategie zu äussern. Er wird versuchen, in einigen Punkten noch Verbesserungen zu erreichen, und hernach die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen. Damit die veralteten Rezepte in der Schublade bleiben und mit nachhaltigen Instrumenten operiert wird.

Andreas Pantermarakis, Praktikant

Vorankündigung: Praxistagung «Gemeinsam aktiv für einen sicheren Schulweg»

Bald schon sind Sommerferien – und danach beginnt das neue Schuljahr. Vielleicht haben auch Ihre Kinder einen Schulweg, der wegen des Autoverkehrs gefährlich ist? Oder Sie sind Mitglied einer Schulpflege oder Schulleitung und möchten die Sicherheit Ihrer Schützlinge verbessern? Dann können Sie von unserer Praxistagung «Gemeinsam aktiv für einen sicheren Schulweg» profitieren: Sie machen sich mit dem verkehrstechnischen und rechtlichen Basiswissen vertraut, das es braucht, um sich wirksam für mehr Schulwegsicherheit einsetzen zu können. – Die Tagung findet statt am Samstag, den 10. September 2016, von ca. 9 bis 15 Uhr. Detaillierte Informationen werden auf unserer Webseite www.vcs-ag.ch aufgeschaltet, und via Mail info@vcs-ag.ch sind Anmeldungen bereits jetzt möglich.

VCS-Wahlempfehlung für den 23.10.

Am 23. Oktober 2016 wird im Kanton Aargau der Grosse Rat neu gewählt. Der VCS Aargau hat beschlossen, grundsätzlich nur Mitglieder unseres Verbandes zur Wahl zu empfehlen. Kandidatinnen und Kandidaten mit VCS-Mitgliedschaft (Stichtag: 30. Juni 2016) können sich bei uns bis am 31. Juli via info@vcs-ag.ch melden.



Solothurn

Agglo-Programme 3. Generation

Der VCS Solothurn begrüsst in seiner Mitwirkung zur dritten Generation Agglomerationsprogramme im Kanton insbesondere die geplanten Alltags-Veloverbindungen – und wünscht, dass es damit rascher vorwärtsgeht.

Die Agglomerationsprogramme haben in der Vergangenheit wichtige Impulse gegeben für die Förderung des öffentlichen Verkehrs und insbesondere des Langsamverkehrs (LV), ganz im Sinne des VCS. Auch die neueste Generation der Programme bringt diesbezüglich wichtige Projekte. Nachdem in der Schweiz ein gutes Netz von Routen für den Freizeit-Veloverkehr mittlerweile realisiert ist, geht es nun vermehrt um den Ausbau

des Wegnetzes für den Alltagsverkehr: In diesem Bereich besteht ein grosses Verlagerungspotenzial. Um Pendlerinnen und Pendler tatsächlich zum Umsteigen aufs Velo bewegen zu können, braucht es aber unbedingt eine attraktive Infrastruktur. Attraktiv heisst, nebst bestmöglicher Vermeidung von Konflikten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV), vor allem auch, dass die Routen bequem sind und keine Umwege bedin-

gen. Der VCS fordert, die entsprechenden Verbindungen Olten–Aarau und Olten–Aargau in die erste Priorität (Kategorie A) zu verschieben.

Keine MIV-Kapazitätserhöhung
Die Entflechtung der Verkehrswege zur Schaffung attraktiver LV-Routen darf indes nicht zu einer Kapazitätssteigerung für den MIV führen. Dies betont der VCS insbesondere im Hinblick auf die geplante Verlän-

gerung der Umfahrung Region Olten von Rickenbach nach Hägendorf. Wird die Nutzung des Autos attraktiver, drohen die genannten Umsteige-Effekte gleich wieder zu verpuffen. Es soll eindeutig so sein, dass das Velo für den Arbeitsweg zum Beispiel von Hägendorf nach Olten das attraktivste, weil – vor allem – schnellste Verkehrsmittel ist.

Finanzielle Gleichberechtigung
Wird heute bei der Sanierung ei-

ner Kantonsstrasse parallel dazu ein Veloweg gebaut, gehört dieser zum Strassenprojekt und wird somit im Wesentlichen über den Kanton finanziert. Anders sah es nach bisherigem Recht in Fällen aus, wo ein Veloweg abseits der Strasse verlaufen soll – wie jener zwischen Solothurn und Grenchen (aktuell im vorliegenden Agglomerationsprogramm), der wenige hundert Meter weiter südlich parallel zur Bahnlinie geplant ist. Eine solche Route blieb bisher Gemeindestrasse, mit entsprechender Finanzierung und Verantwortung für den Unterhalt.

Beim genannten Beispiel finden deshalb einige Gemeinden, dass für sie das Kosten-Nutzen-Verhältnis nicht stimmt. Mit der kürzlich im Kantonsrat überwiesenen Motion Ammann für einen Velo-Netzplan kann und muss der Kanton nun aber Velostrassen planen und erstellen. Der VCS erwartet, dass die Umsetzung dieser Motion ohne Verzug an die Hand genommen wird. Die Velo-Direktverbindung Solothurn–Grenchen bietet sich als Premiere dafür geradezu an.

Heinz Flück, Co-Präsident

Wie viele Ohren hat ein Elefant?

Kann Fahrradfahren in angetrunkenem Zustand zum Verlust des Fahrausweises fürs Auto führen? – Ja! Wie viel trinkt ein ausgewachsener Elefant pro Tag? – Rund 70 bis 100 Liter! Darf ich einen Velofahrer überholen, wenn er ein Handzeichen zum Linksabbiegen macht? – Nein! Oder eben auch mal: Wie viele Ohren hat ein Elefant?

Am Samstag, dem 2. April, luden der VCS und Pro Velo in Solothurn vor der Berufsschule wieder zum «Velomärt» – und konnten ein bunt gemischtes, sehr zahlreiches Publikum begrüssen, darunter viele Kinder.

Glücksrad als Publikumsmagnet

Die Kleinsten interessierten sich für all die angebotenen Velos nur mässig, dafür umso mehr für den VCS-Stand mit dem Glücksrad, das Quizfragen zur aktuellen Kampagne «Vorsicht beim Vortritt – du weisst nie was kommt» und coole Preise verhiess. Die freiwilligen Helferinnen und Helfer am Stand merkten es rasch: Wollten sie in zufriedene Kindergesichter blicken, durften sie diese nicht mit Trostpreisen abpeisen; echte Belohnungen mussten es sein. Also waren Ad-hoc-Vereinfachungen gefragt. Oder, statt einer Velo-Frage wie «Sind Blinklichter in jedem Fall verboten?», zur Auflockerung eine «Planeten-

Frage», dafür waren die nämlich vorgesehen: Welcher Planet ist der grösste – Saturn, Jupiter oder Uranus?

Der grosse Renner: Holz-Jo-Jos

Gemäss Planung hätte der eigentliche Clou beim Glücksrad freilich sein sollen, dass jeder gewonnene Preis eintauschbar gewesen wäre gegen eine VCS-Mitgliedschaft für den Rest des laufenden Jahres. Das gab den Helferinnen und Helfern am VCS-Stand selbst eine knifflige Frage auf: Was tun, wenn am Glücksrad vorwiegend ein anderes Publikum auftaucht als das eingepante? – Die naheliegende Antwort, eine Art Wertschätzung des freiwilligen Einsatzes an diesem kühlen Samstag: Sich freuen an den fröhlichen Kindern, Fragen radikal vereinfachen, auch mal ein Auge zudrücken. «Wie viele Ohren hat ein Elefant? ... Vier...? – Rrrichtig!!!» Und dann: Jo-Jos, Distanzkellen, Klackbänder, reflektierende Speichenröh-

Präsidium sucht Verstärkung

Angefangen bei den Fussgängerinnen und Fussgängern sowie Menschen mit Behinderung über Velofahrende und ÖV-Reisende bis zu jenen, die Auto fahren: Die Organisation der Verkehrsflüsse auf dem Land und in der Stadt betrifft in der einen oder anderen Form buchstäblich alle. Sie deckt das Bedürfnis nach effizienter Fortbewegung mal besser, mal schlechter ab. Unberührt lässt die Verkehrspolitik deshalb kaum jemanden.

Der VCS Solothurn ist darum bemüht, durch seine Vorstandsmitglieder ein möglichst breites Erfahrungsspektrum abzudecken. Im Vordergrund steht bei der Vorstandsarbeit der Wille, sich produktiv einzubringen, nicht irgendeine Unterscheidung zwischen Laien und Expertin-



Das Co-Präsidium:
Anja Kruysse, Heinz Flück

nen und Experten. Nachhaltige Lösungen erfordern eine breite Beteiligung.

Gerne begrüssen wir Sie bei einer Vorstandssitzung und laden Sie ein, den VCS Solothurn unverbindlich kennenzulernen. Haben wir Ihr Interesse geweckt, so melden Sie sich bei unserer Geschäftsleiterin Anita Wüthrich (079 884 62 06, info@vcs-so.ch). ■



Buntes Treiben in der Kälte am Velomärt Anfang April in Solothurn.

chen ausgeben und Begleitpersonen, der mässigen Resonanz zum Trotz, die Mitgliedschaft beim VCS schmackhaft machen.

Stolze Umsatzzahlen

Überhaupt passte «Improvisieren» ganz gut als Motto zu diesem Velomärt. Um den Grossandrang zu bewältigen, mussten nämlich vor Ort zusätzliche Verkaufsvertragsformulare hergestellt wer-

den. Den empfindlich frischen Temperaturen zum Trotz wechselten von den 460 angebotenen Velos 274 den Besitzer oder die Besitzerin, und es wurden knapp 50000 Franken umgesetzt, die zu 90 Prozent an die Verkaufenden zurückflossen.

Dass der Trend zum Kauf gebrauchter Velos sich fortsetzt, ist überaus erfreulich.

Christoph Bleuler



Basel-Stadt/Baselland

Rücktritte und neues Co-Präsidium

An unserer Mitgliederversammlung vom 9. Mai 2016 in Liestal mussten wir unsere langjährige Co-Präsidentin Anita Lachenmeier-Thüring (Basel) und unseren ausdauernden Kassier Alan Jennings (Arlesheim) verabschieden. Wir lassen sie ungern ziehen, mögen ihnen die neu gewonnene Zeit aber herzlich gönnen: Habt Dank für all euren Einsatz für den VCS beider Basel.

Umso mehr freut uns, dass die Versammlung mit Dominik Beeler (Liestal, neu) und Raphael Fuhrer (Basel) ein junges, bi-kantonales Co-Präsidium gewählt hat. Dominik Beeler (Jg. 1994, Vorstand junges grünes bündnis nordwest und Vorstand Grüne Baselland) ist Student der Geschichte und Islamwissenschaften an der Universität Basel. Raphael Fuhrer (Jg. 1986,

Grossrat Grüne) doktoriert in Verkehrsplanung an der ETH Zürich. Herzlich willkommen, wir freuen uns auf die Arbeit mit euch.

Der bisherige Co-Präsident Simon Trinkler (Basel) übernimmt die Kassenführung. Vize-Präsident bleibt Florian Mathys (Basel), der dieses Amt seit vielen Jahren verlässlich ausübt. Neu in den Vorstand gewählt wurde zu-

dem Steffi Luethi-Brüderlin (Jg. 1951, Grossrat SP, Basel).

Alle übrigen Vorstandsmitglieder wurden ebenfalls mit grossem Applaus bestätigt: Victor Bättig (Sissach), Marcel Dreier (Basel), Anna Ott (Liestal), Beat von Scarpatetti (Binningen), Christoph Wydler (Basel) und Tonja Zürcher (Basel).

Der neue Vorstand



Mit wärmstem Applaus verabschiedet: Anita Lachenmeier-Thüring und Alan Jennings.



Sie bilden das neue Co-Präsidium: Dominik Beeler, Liestal, und Raphael Fuhrer, Basel.

«Geht dem Baselbiet der ÖV aus?»

Im Anschluss an die Mitgliederversammlung lud der VCS beider Basel zur Podiumsdiskussion über den geplanten Abbau des öffentlichen Verkehrs in Baselland. Der provokativen Frage «Geht dem Baselbiet der ÖV aus?» stellten sich der Gemeindepräsident von Läfelfingen, Dieter Forter, die FDP-Landrätin Saskia Schenker aus Itingen, die in Oltingen wohnhafte Florence Brenzikofer, Landrätin und Präsidentin Grüne BL, sowie – als Vertreter der Postauto Schweiz AG – Patrick Zingg, Leiter Region Nordschweiz. Was in der animiert geführten Debatte rasch deutlich wurde: Wer am U-Abo als «GA für die Region» kratzt und den Nachtzuschlag wieder erheben will, hat einen schweren Stand.

Das U-Abo ist alles andere als

ein Auslaufmodell, sondern, wie Patrick Zingg betonte, vielmehr ein Vorbild für andere Kantone und Regionen, die das Erfolgsprodukt des TNW nachahmen möchten. Auch mit der Abschaffung des Nachtzuschlags ging das Baselbiet einen vielversprechenden Weg: Die nächtlichen Fahrgastzahlen haben sich hier auf 400 000 pro Jahr verdoppelt, während sie zum Beispiel in den TNW-Kantonen Aargau und Solothurn, die den Zuschlag nach wie vor erheben, stagnieren. Ausserdem sind die Kosten zur Kontrolle des Nachtzuschlags für die Verkehrsbetriebe enorm.

Optimieren versus ausdünnen Hingegen schieden sich auf dem Podium die Geister, was die nötigen Massnahmen für schlecht

genutzte ÖV-Linien betrifft. Saskia Schenker stellt die Daseinsberechtigung bei niedriger Auslastung in Frage, während Florence Brenzikofer solche Linien gezielt verbessern will und auf die erfolgreiche Stärkung der Buslinie 103 hinwies, deren Anschlüsse ans übrige ÖV-Netz optimiert wurden.

Dies entspricht der Grund-

haltung des VCS, denn: In der Debatte über (zu) wenige Fahrgäste auf der sogenannten letzten Meile geht oft vergessen, dass die letzte ja auch die erste Meile ist. Wer vom ÖV nicht zuverlässig abgeholt und heimchaffiert wird, setzt sich hinters Lenkrad und fehlt so auch auf dem übrigen ÖV-Netz. Wer also an der letzten/ersten Meile schnippelt, riskiert,

Osttangente: Ausbau Nein, Lärmschutz JETZT!

Das lärmgeplagte Basler Quartier an der Osttangente lanciert die dritte Petition, um endlich den gesetzlich gebotenen Lärmschutz zu erhalten.

Helfen Sie bitte mit – mit Ihrer Unterschrift unter www.vcs-blbs.ch!

IG OSTTANGENTE
AUSBAU NEIN – LÄRMSCHUTZ JETZT!
 Für den Erhalt der Wohnqualität in den Quartieren:
 St. Alban/Gelert | Breite/Lafienmatt | Olari/Weststor/Witzbrunn



Patrick Zingg, Saskia Schenker, Florence Brenzikofer und Dieter Forter (v.l.) beleuchteten an der VCS-Mitgliederversammlung den drohenden ÖV-Abbau im Baselbiet aus vier verschiedenen Perspektiven.

den Kostendeckungsgrad des ÖV weiter zu schwächen. Hingegen würden, wie Voten von Dieter Forter und Stimmen aus dem Publikum antönten, abends längere Fahrzeiten in Sammelkursen wohl akzeptiert, wenn dafür

im Minimum der Stundentakt gewährleistet bliebe.

Nicht fehlen durfte natürlich der Hinweis auf das finanzielle Ungemach, das dem ÖV mit der «Milchkuh-Initiative» der Auto-lobby droht: Ein Ja am 5. Juni

gäbe vielen Linien in Randgebieten mit mässiger Auslastung wohl den Rest.

Die Geschäftsstelle

Just für den Tag der Mitgliederversammlung war ursprünglich der Start

der Vernehmlassung zum 8. Generellen Leistungsauftrag im öffentlichen Verkehr BL angekündigt. Die Vorlage verspätet sich jedoch. Der VCS hofft, dieser 8. GLA möge umso ÖV-freundlicher werden, je länger die Vorbereitungen währen.

Velomärt 2016: Grosserfolg dank vieler guter Geister

Noch selten war das Veloangebot so gross und vielfältig wie am Velomärt 2016. Vom hölzernen Like-a-Bike bis zum niederländischen Familien-Fiets mit zwei hintereinander platzierten Kindersitzchen gab es so gut wie alles zu kaufen unter dem Dach der grossen Rundhofhalle.

Dank vieler Helferinnen und Helfer konnten wir bereits am Freitag den Grossteil der Velos entgegennehmen, die am Samstag zuallererst für VCS-Mitglieder und jene von Pro Velo zur Auswahl standen: Es lohnt sich, Mitglied zu sein. Während der Stunde des Exklusiv-Eintritts hält sich der Ansturm noch in Grenzen, die Objekte können mit Musse begutachtet werden, es gibt viel Platz für Probefahrten und die unabhängigen Fachkräfte haben genug Zeit für eine ausgiebige Beratung.

Wenn der Velomärt um zehn Uhr dann für alle öffnet, ändert sich das vorübergehend. Diesmal war die Kundschaft besonders

zahlreich und der Run auf die attraktivsten Occasionvelos und günstigsten Schnäppchen gross. Doch auch dieser Rush beruhigt sich jeweils. Indem wir am Samstag bis 14 Uhr Velos zum Verkauf entgegennehmen, bleibt die Chance auf ein gutes, preisgünstiges Velo auch für später eintreffende Kundschaft bestehen. Ausserdem gehen Modelle mit etwas stolzeren Preisen meist nicht schon bei der ersten Kaufwelle weg.

An unserem Schlössli-Glögli-Stand waren wiederum verschiedenste Kabel-, Ketten- und Faltschlösser sowie Veloglocken in allen Tönen zu erwerben, um das neu erstandene Vehikel sicher

zu machen beziehungsweise zu verschönern. Im Velomärt-Kaffee war dann definitiv Entspannung angesagt – und geniesserische Vorfreude auf den Velosommer.

Vielen Dank an alle, die uns unterstützt und dem Velomärt Basel einmal mehr zu einem reibungslosen Ablauf verholfen haben!

OK Velomärt Basel

Samstagsmorgen, 9 Uhr: Die allerersten Mitglieder nehmen die berauschende Auswahl in Augenschein.

