

Unsere neuen Vorstandsmitglieder

An der nachgeholten Mitgliederversammlung 2020 vom 15. September sind drei engagierte Nachwuchskräfte neu in den Vorstand gewählt worden. Wir haben sie gebeten, sich kurz selber vorzustellen. Zurückgetreten ist Meret Rehmann, die nun in Zürich lebt und arbeitet und ihr Engagement für umwelt- und menschenfreundliche Mobilität dort fortsetzt. Herzlichen Dank für alles, liebe Meret!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Hannes Hui

«Umdenken für eine umweltfreundliche Mobilität! Junge Menschen bestreiten die Schule, demonstrieren für eine lebenswerte Zukunft. Wir brauchen eine nachhaltige Klimapolitik, die unseren Planeten für künftige Generationen erhält.

Wenn wir als Region Basel unseren Teil dazu leisten möchten, benötigen wir gerade im Verkehrsbereich ein totales Umdenken. Nicht zuletzt mehr Platz für Grünflächen, bessere und breitere Velospuren sowie Trottoirs. Um diese Themen voranzutreiben, engagiere ich, 19 Jahre alt, mich politisch.»



Simone Meier

«Ich bin liebend gerne mit dem Velo unterwegs, meinem täglichen Transportmittel, meinem treuen Weggefährten in den Ferien – die Natur beobachtend, Wind, Sonne und Regen spürend, mit Leichtigkeit rhythmisch rollend.

Als Lehrerin sehe ich immer wieder, wie wichtig es ist, dass sich Kinder und Jugendliche im Verkehr sicher bewegen können. Dazu brauchen wir unter anderem angenehm begeh- und befahrbare Velo- und

Fusswege. Zu einer zukunftsfähigen Verkehrs- und Klimapolitik gehört aber auch ein attraktives ÖV-Angebot.»

Zoë Roth

«Die Klimakrise drängt und der Verkehr ist für rund 40 Prozent des Schweizer Klimaeffekts verantwortlich. Hier müssen wir ansetzen. Die Region Basel mit viel Autoverkehr und einem Flughafen, der nur Kurzstreckenflüge anbietet, hat noch viel Potenzial, klimafreundlicher zu werden.



Ich engagiere mich in der Greenpeace-Regionalgruppe, bin sehr aktiv in der Klimagerechtigkeits-Bewegung, studiere Medizin, wohne in Allschwil – und freue mich, nun auch im VCS mitzuarbeiten und mich für klimagerechte Mobilität einzusetzen.»

Basel-Stadt/Baselland



Die OASE hat mehr und mehr Gegenwind

Der heftige Widerstand gegen das regionale Gesamtverkehrskonzept Ostaaargau (OASE) im Raum Baden zeigt Wirkung. Was aber heisst das für den Raum Brugg?

Aargau



Heute noch ein Versuchsfeld zur Förderung der Biodiversität am Rande des Auenschutzgebiets, droht dem Naherholungsgebiet im Bruggger Schachen die Verwüstung durch einen Autobahnzubringer. Reisanbau im Aufeld bei Brugg/Lauffohr.

Der Kanton Aargau plant den grossen Wurf, um Baden und Brugg zu entlasten und das Untere Aaretal und das Zurzibiet besser an die Autobahn anzubinden (siehe Ausgabe 4/19). Im Raum Baden, insbesondere aus dem Siggenthal, bläst den milliarden-schweren OASE-Plänen jedoch ein so eisiger Wind entgegen, dass der Regierungsrat den Badener Ast vorerst auf dem Status Zwischenergebnis belassen hat. Im Richtplan festsetzen lässt er nur die Massnahmen im Raum Brugg, wo sich bisher kaum Widerstand manifestierte.

Dort hat dieses Vorgehen Alarm ausgelöst. Was, wenn am Ende nur die Umfahrung Brugg realisiert wird, fragt sich bang

die Opposition in Brugg und Windisch, die sich in der «IG Kein Schwerverkehrskorridor durch unsere Region» sammelt. Denn die geplante Zentrumsentlastung mit Unterquerung des Aareraums hat grosses Potenzial zur Generierung von Mehrverkehr: Die Fahrt vom Grenzübergang Koblenz auf die A1 würde massiv beschleunigt.

Hintergrund des Ganzen: Ende September haben der Kanton Aargau und das Bundesland Baden-Württemberg einen «Letter of Intent» für eine «Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen entlang des Hochrheins» unterzeichnet. Im Fokus dieser Absichtserklärung stehen zwei neue Brücken

über den Rhein, die vornehmlich den grenzüberschreitenden Schwerverkehr erleichtern sollen und das Zeug haben, das Verkehrswachstum generell massiv anzuheizen. Die eine käme bei Sisseln zu stehen, wo der grösste industrielle Entwicklungsschwerpunkt des Aargaus liegt, und eine bei Koblenz, knapp 20 Kilometer nördlich von Brugg. Der Grenzübergang Waldshut-Koblenz ist die viertwichtigste Schweizer Zollstelle für den Schwerverkehr und die einzige ohne direkten Autobahnanschluss.

Modellrechnung ohne Brücke

Obwohl ein zweiter Brückenschlag zwischen Waldshut und Koblenz – von Baden-Württem-

berg mit Nachdruck gewünscht – seit langem ein Thema ist, hat der Kanton Aargau die Auswirkungen auf den Schwerverkehr ausdrücklich aus dem OASE-Konzept ausgeklammert. In die Modellrechnungen bezieht er sie gar nicht erst ein. Auch das sorgt in Brugg und Windisch, vor deren Toren gebaut werden soll, für Unmut: Dass der Kanton diese langfristige Perspektive bewusst ausblendet, um dem Widerstand gegen den künftigen Autobahnzubringer nicht noch mehr Nahrung zu bieten.

Auf ihrer Webseite (www.oa-sar.ch) fordert die IG unter dem Motto «OASE – aber richtig!» einen Marschhalt; der Brugger OASE-Ast soll auf keinen Fall losgelöst vom Badener Teil im

Wird in Rheinfelden das Recht geritzt?

Auch in Rheinfelden geht es aktuell um eine Grenze – die der Legalität. In den 1990er-Jahren hat der VCS für die Spannung zwischen der A3 und der deutschen A98 flankierende Massnahmen erkämpft. Im Vordergrund stand dabei immer, dass dieses kurze Teilstück nur als regionale Verbindung und keinesfalls zur Entlastung des Zolls in Basel dienen dürfe. Auf entsprechende Signalisierung sei zu verzichten. Seit wenigen Wochen werden nun auf der deutschen Bundesautobahn A5 vor Basel digitale Fahrzeitanzeigen eingesetzt, die genau dieses Ziel unterlaufen: Sie leiten den Verkehr auf die Rheinfelder Brücke. Laut dem Bundesamt für Strassen ASTRA handelt es sich um eine temporäre Verkehrsinformation während der Sanierung der Basler Osttangente. Die Sektion Aargau bleibt wachsam und behält sich rechtliche Schritte vor.

Richtplan festgesetzt werden. Stattdessen müsse der Kanton das Konzept siedlungs- und umweltverträglich optimieren. Für ihre Kampagne bleibt der IG

nicht mehr viel Zeit, denn schon Anfang 2021 soll der Grosse Rat den OASE-Ast Brugg in den Richtplan aufnehmen.

Christian Keller, Geschäftsleiter



Solothurn

Weissenstein: Parkieren soll etwas kosten

Dazu verpflichtet wäre sie bereits seit 2014. Auf Geheiss des Kantons wird die Bürgergemeinde Solothurn, Besitzerin des verbliebenen gebührenfreien Autoparkplatzes auf dem Weissenstein, nun endlich handeln müssen.



© Rolf Bruckert

Hier, am Anfang der Strasse zum hinteren Weissenstein, wird demnächst endlich eine Parkuhr stehen.

Es steht im Nutzungsplan Weissenstein aus dem Jahr 2010: Das Parkieren soll nur gegen eine Gebühr möglich sein, um «Anreize zur Benützung der Seilbahn und des öffentlichen Verkehrs» zu schaffen. Mit der Inbetriebnahme der neuen Seilbahn 2014 ist dieses Regime in Kraft getreten. Doch auf dem oberen der beiden Parkplätze können Motorfahrzeuge nach wie vor gratis abgestellt werden – bisher offenbar mit Billigung des Kantons. Zum Missfallen der Besitzerin ist

er nun von diesem Laisser-faire abgerückt. Die Bürgergemeinde hätte «eigentlich keinen Vorteil, wenn die Parkplätze gebührenpflichtig werden», erklärte ihr Präsident Sergio Winiger in der Solothurner Zeitung. Er verwies auf Erstellungskosten von 25 000 Franken sowie zusätzliche laufende Kosten für die Bewirtschaftung.

Es ginge auch günstiger

Unser Tipp: eine Nachfrage bei der Thurgauer Gemeinde Horn,

die letztes Jahr moderne, mit Solarstrom betriebene Parkuhren aufgestellt hat. Weil diese ohne Stromanschluss auskommen, sind sie in der Anschaffung billiger als konventionelle. Auch der Aufwand für die Bewirtschaftung ist gering. Der VCS erwartet jedenfalls, dass die Polizei die Gebührenpflicht durchsetzt und das Wildparkieren – insbesondere im Bereich der Passhöhe und des Nesselbodens – unterbindet.

Der Vorstand

Einstimmig für Grenchen eingestanden

Diesen Sommer bekamen die Grenchnerinnen und Grenchner hautnah zu spüren, was es heisst, vom Intercitynetz abgehängt zu sein: Wegen Bauarbeiten an der Bahnanlage zwischen Grenchen und Solothurn musste auf Ersatzangebote zurückgegriffen

und für überregionale Verbindungen stets in Solothurn oder Biel umgestiegen werden.

Der Solothurner Kantonsrat hat sich in seiner September-Session einstimmig hinter die Forderung nach einem Intercity-Halbstundentakt in Grenchen

Süd gestellt und damit dem Regierungsrat volle Rückendeckung für dessen Engagement in dieser wichtigen Angelegenheit gegeben. Als zweitgrösste Stadt des Kantons und sehr bedeutender Arbeitsort ist Grenchen auf eine verlässliche und attraktive ÖV-Anbindung

angewiesen. Davon profitiert letztlich nicht nur die Uhrenstadt, sondern die ganze Region bis in den Kanton Bern hinein. Und die Verkehrswende kann nur gelingen, wenn jede solche Chance wahrgenommen wird.

Christof Schauwecker, Vorstand a.i.