

Ein Naturpark rüstet sich für die Zukunft

Schroffe Berge, tiefblaue Seen, Prachtaussichten und Moorlandschaften ziehen Gäste im Naturpark Gantrisch in ihren Bann. Sportbegeisterte finden im Sommer Wanderwege und im Winter Loipen und Skilifte. Doch die ihm eigene voralpine Schönheit wird dem Park zunehmend zum Verhängnis.

Der (über)motorisierte Besucherstrom nimmt manchmal Ausmasse an, die das Naturerlebnis trüben. Insbesondere auf der Gurnigel-Passstrasse stört der Verkehr. An sonnigen Tagen wird die Strasse zur weit hörbaren Töff-Rennstrecke. Und nachts durchkreuzen die Auto-Scheinwerfer die innovativen Pläne des Naturparks: Als erster Sternpark der Schweiz will er sein wertvolles Naturerbe vor Lichtverschmutzung schützen.

Die gravierenden Verkehrsprobleme sind den Betreibern des Parks bewusst. «Die Knacknuss ist die Freizeitmobilität», sagt André Schmid, Bereichsleiter Mobilität. «Das ÖV-Angebot ist ungenügend in unserer Randregion, das führt zu Problemen.» Lösungen müssen her. Darum nimmt der Naturpark nun das Programm RegioMove des Büros für Mobilität in Anspruch. In Workshops werden alle Interessengruppen von Anfang an mit einbezogen. Der Naturpark erhoffe sich, dank der vorhandenen Ideenvielfalt gute Lösungen zu finden, so Schmid. Auch die VCS-Regionalgruppe Bern durfte an den Workshops teilnehmen und die Anliegen der sanften Mobilität einbringen.

Vom Sitz in den Sattel bringen

Der Massnahmen-Fächer wurde weit geöffnet, und bald schon zeichneten sich im Workshop erste gangbare Wege ab: Das ÖV-Angebot soll durch fl xible, bedarfsorientierte Angebote ausgebaut werden, ein attraktives Velowegnetz und E-Bike-Ladestationen sollen die Leute vom Sitz in den Sattel bringen und App-basierte Mitfahrgelegenheiten zukünftiges Verkehrschaos über dem Nebelmeer verhindern.

Verkehr ist kein Phänomen, dem wir machtlos ausgeliefert sind. Der VCS ist darum sehr erfreut über die Entschlossenheit des Naturparks, gezielt einzugreifen. Für uns ist aber klar, dass die Probleme mit einem reinen Ausbau des Mobilitätsangebots kaum behoben werden können. Ein Rufbus ist wenig attraktiv, wenn er im Stau steht.

Um die Mobilität gesamthaft verträglicher abzuwickeln, muss der motorisierte Individualverkehr im gleichen Mass reduziert werden, wie neue, nachhaltige Angebote entstehen. Da steht klar auch der Kanton als Eigentümer der Passstrasse in der Pflicht. Nichtsdestotrotz ermutigen wir den Naturpark, den angestossenen Prozess weiterzuführen. Wo ein Wille ist, ist auch ein Weg!

Benjamin Zumbühl,
Geschäftsleiter VCS-Sektion Bern

© Naturpark Gantrisch



Die zauberhafte Bergwelt des Gantrisch-Massivs und der Naturpark haben ein Problem mit der zeitweise überbordenden Freizeitmobilität. Die Verantwortlichen suchen in einem innovativen Prozess nach umweltfreundlichen Lösungen.

Strassenrechnung: Nur die halbe Wahrheit



Aargau

Stolze 260 Millionen Franken schwer ist das Aargauer Strassenbauprogramm 2020. Leider ist das längst noch nicht alles.

Eine Erhebung des VCS Aargau zum Jahr 2016 zeigt, dass die Aargauer Gemeinden für ihre Strassen insgesamt nochmals so viel ausgeben wie der Kanton. Dieser bestreitet seine Strassenausgaben aus Motorfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer- und LSVA-Erträgen, die Gemeinden hingegen finanzieren ihre Strassennetze aus allgemeinen Steuern und damit nicht verursachergerecht.

Die erwähnte Studie stützt sich auf die kommunalen Erfolgs- und Investitionsrechnungen 2016. Mit zirka 210 Millionen Franken lagen die Ausgaben der Gemeinden für die Strasseninfrastruktur

gar leicht über jenen des Kantons (gut 198 Mio. Bruttoausgaben).

Der Kanton bittet zur Kasse

Pro Einwohnerin und Einwohner macht das durchschnittlich 318 Franken aus, wobei diese Zahl, bedingt durch das aktuelle Bauprogramm, von Gemeinde zu Gemeinde stark schwankt (zwischen 65 und 2228 Franken). Bezieht man die kantonale und die nationale Ebene mit ein, flssen im Durchschnitt der Aargauer Gemeinden im untersuchten Jahr 1210 Franken pro Einwohner/in in den Strassenbau.

Besonders stossend ist, dass im Aargau Kosten für Innerortsabschnitte von Kantonsstrassen auf die Gemeinden überwälzt werden – ein Finanzierungsmodell, das sonst weitgehend unbekannt ist. 2016 flssen 60,6 Mio. Franken aus Gemeindekassen in Strassen, für die der Kanton zuständig ist.

In der Regel überwiegen die kommunalen Ausgaben für Gemeindestrassen zwar deutlich. Immerhin 27 Aargauer Gemeinden haben 2016 aber mehr für Kantonsstrassen ausgegeben als für eigene Strassennetze.

Christian Keller, Geschäftsleiter