



Basel-Stadt/Baselland

Osttangente unter den Boden!

Der VCS beider Basel lehnt die Pläne für zusätzliche Spuren auf der Osttangente ab, unterstützt aber einen politischen Vorstoss, der deren Verlegung unter den Boden fordert.

Die Autobahn ist weg, der Cheonggyecheon-Fluss in Seoul freigelegt.



© flickr/Doug Sun Beams

Mehr Autobahnspuren bringen mehr Verkehr, der diese Spuren im Nu wieder auffüllt, weshalb Zusatzspuren nötig werden, die... Ewig kann es so nicht weitergehen. Auch eine unterirdische Erweiterung mit dem geplanten Rheintunnel zur Osttangente (A2) schafft durch die Erhöhung der Kapazität letztlich nur noch mehr Verkehrsprobleme. Was wir brauchen und was Infrastrukturbau bewirken muss, ist ein Verlagerungseffekt weg von der Strasse auf S-Bahn, Trams, Busse und aufs Velo.

Wenn schon ein Rheintunnel, dann also einer, in den wir die ganze heutige Osttangente versorgen können, wie sie ist. Das verlangt

ein politischer Vorstoss von Thomas Grossenbacher, Grossrat Grüne. Ist die Autobahn mitten durch die Stadt einmal weg, schliesst sich endlich eine hässliche Wunde. Wo heute täglich über 120 000 Fahrzeuge lärmern und stinken, könnten Wohn- und Grünfläche entstehen, Fuss- und Velowege, lebenswerter Stadtraum.

Das ist keine Utopie. Zum Beispiel Prag, München, Gelsenkirchen oder Linz planen genau das, und in Südkoreas Hauptstadt Seoul wurde schon um die Jahrtausendwende eine Stadtautobahn abgerissen (s. Foto). Und siehe da, nicht nur das Wasser, auch der Autoverkehr floss nachher besser.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin
www.urbanist-magazin.de/

2014/02/stau-reisst-die-autobahn-ab/

Für Planungsgelder fürs Herzstück

Parteien und Organisationen lancieren eine Petition an den Bundesrat, damit dieser die Planung des Herzstücks S-Bahn Basel finanziell unterstützt. Der VCS zieht mit – und legt den Finger auf die unverzichtbaren Rahmenbedingungen für das Grossprojekt.

Die Eisenbahninfrastruktur der Schweiz soll in Schritten ausgebaut werden, den sogenannten «Steps». Demnächst kommt «Step 2035», der die wichtigsten dannzumal betriebsbereiten Projekte definieren wird, in die nationalrätliche Behandlung. Entgegen dem Wunsch der Regierungen von Basel-Stadt und Baselland figuriert das Herz-

stück S-Bahn Basel nicht darunter. Denn: Eine Inbetriebnahme dieser aufwändigen unterirdischen Verbindung der Bahnhöfe Basel SBB und Badischer Bahnhof bis 2035 ist unrealistisch; noch sind viele Fragen offen.

Diese Fragen gilt es sorgfältig zu klären, damit eine umfassende Einschätzung einer solchen Durchmesserlinie überhaupt erst

möglich wird. Der Vorstand des VCS beider Basel hat deshalb beschlossen, die Forderung der Petition nach Geldern für die Herzstück-Planung im Rahmen von «Step 2035» zu unterstützen.

Hauptsache Verlagerungseffekt

Parallel dazu müssen Regierungen und Parlamente die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung in der Region Basel konsequent auf den öffentlichen Verkehr ausrichten, d.h. auf die S-Bahn-Achsen und die wichtigen Tramkorridore begrenzen. Das Grossprojekt muss einen weit reichenden Verlagerungseffekt entfalten. Entsprechend dürfen keine Strassen aus- und neu

gebaut werden, die diesem Ziel zuwiderlaufen. Mit anderen Worten: kein Ausbau der Osttangente, kein Bau eines Gundeli-Autobahntunnels und keine «Westtangente» oder «Westast», wie die Nationalstrassenprojekte auch immer heissen.

Unsere Unterstützung für die Planungsgelder-Petition schliesst dezidiert einen Bahnanschluss des EuroAirports aus. Millionen für ein weiteres Wachstum der klimaschädlichsten Form der Fortbewegung – des Fliegens – zu investieren, kommt für den VCS nicht in Frage.

Der Vorstand

Das Sattelschutz-Skandalchen

Um fürs JA zum Velo-Artikel in der Bundesverfassung zu werben, verteilte der VCS «Velo-sattelchäppli» (siehe Bilder S. 6). Dass dieser Wetterschutz aus Plastik war, trug uns einzeln und von einem Gratisblatt Kritik ein. Natürlich hätten wir lieber wel-

che gehabt, die besser riechen und sich später in Luft auflösen. Ein solches, zugleich aber auch wasserfestes Modell war leider nicht aufzutreiben. Immerhin sind robuste Sattelchäppli kein Wegwerfplastik wie die Speiseshalen, die tagtäglich massen-

weise über die Verkaufstheken gehen (wo bleibt die Empörung?).

Wir machten am Tag nach der Verteilaktion zudem Kontrollrunden: Es lagen keine Sattelchäppli am Boden, aber sie steckten reihenweise griffbereit unter den Sätteln. Velofahrende fragten uns oft, ob sie nicht ein zweites haben könnten. Sogar ein Autofahrer in der stehenden

Kolonne winkte aus dem Fenster. Auch er kriegte eins.

Jahraus, jahrein setzt sich der VCS für einen sauberen Verkehr ein, gegen das «Abgaslittering» in Form von unzähligen Tonnen Stickoxiden und Feinstaub und CO₂. Das wäre doch mal eine knackige Mediengeschichte...

Die Geschäftsstelle



©VCS BLBS

Ausstellung der Plakatvorschläge von Lernenden der Schule für Gestaltung sfg Basel im Rahmen der MobilitätsWoche Basel.

Velo-Charta-Kampagne: Startklar!

Die Auswahl des Plakats, das für unsere Kampagne «Velo-Charta – für fussgängerfreundliches Velofahren» wirbt, ist der Jury schwer gefallen.

Wie viel Arbeit, wie viele Gedanken und Ideen da in eine gute Sache gesteckt worden sind! Der VCS beider Basel dankt der Abschlussfachklasse Grafik an der Schule für Gestaltung sfg Basel herzlich für die nicht weniger als 17 Vorschläge und die guten Be-

gegnungen. Der Jury, die das Siegerplakat zu erküren hatte, gehörten Ursula Gysin, Direktorin der sfg, zwei Fachlehrpersonen (Thomas Neeser, Karin Rütsche), Stephanie Fuchs (VCS beider Basel), Matthias Schlatter (Pro Velo beider Basel) und Andreas Stäheli (Fussverkehr Region Basel) an.

Nun steht das Sujet fest, womit die drei organisierenden Verkehrsverbände die Velo-Charta öffentlich lancieren können. Sie kann online von allen unter-

schrieben werden, die fussgängerfreundlich Velo fahren oder sich vornehmen, das zukünftig zu tun. Das Plakat wird in Basel und Umgebung hängen und auch über den Bahnhofsreen «laufen» bzw. «rollen», um auf die Charta aufmerksam zu machen.

Eine Ausstellung der Plakatvorschläge fand im Rahmen der MobilitätsWoche Basel statt. Wer vorbeikam, konnte für seinen oder ihren Favoriten votieren. Unter den eingegangenen Stimmen verlor ein Schüler der Fachklasse einen Gutschein von

Kein Parkhaus unter dem Tschudi-Park!

Kaum zu glauben: Die Basler Regierung will nun – à la Landhof – auch unter dem Tschudi-Park, an der Ecke Spitalstrasse/Wilhelm His-Strasse, ein Parking mit über 300 Plätzen bauen. Als würden Anwohnerinnen und Schüler dort nicht schon – seit Jahren – genug unter dem Lärm von Grossbaustellen leiden. Nun soll eine hinzukommen, samt massivem Mehrverkehr.

Unterschreiben Sie die Petition gegen ein Parking unter Schulhof und Grünfläche.

www.vcs-blbs.ch/themen/autofrei/petition-tschudi-park/

Velo Vitelli. Der glückliche Gewinner ist Urs Koller aus Hombrechtikon/ZH. Wir werden also schleunigst gucken müssen, dass das Kampagnenplakat bald auch in der Region Zürich hängt...

Stephanie Fuchs, Damian Weingartner

Velofalle auf Veloroute – es brauchte zwei Anläufe

Durch die Birmannsgasse in Basel führt eine wichtige Veloroute von der Innenstadt ins Iselin-Quartier. Bauarbeiten hatten dort zu einer unmöglichen Situation geführt, die uns ein Mitglied meldete (danke schön!). Solch

ein Loch mitten in der Strasse ist inakzeptabel, da es vor allem nachts ein erhebliches Unfallrisiko darstellt.

Auf die erste Reklamation hin beschied uns die zuständige Kantonspolizei, das Loch liege ja

mittig. Wer korrekt fahre, sei daher gar nicht betroffen. Velo mit Anhänger? Kistenvelo? E-Velo, das ein anderes überholt? Gibt es für die Kapo offenbar nicht. Die Fahrbahnbreite beträgt bei der Baustelle 3,50 m. Es ist also leicht

möglich, dass ein Velo in den Gefahrenbereich gerät. Mit den nachträglich angebrachten grünen Streifen gaben wir uns natürlich nicht zufrieden. Dank unserem Insistieren ist die Grube jetzt befahrbar. Warum nicht gleich? ■

Zweimal musste der VCS intervenieren, bis die Velofallgrube ausgebügelt war.



©VCS BLBS