



Basel-Stadt/Baselland

Jetzt Tempo 30 auf Hauptstrassen!

Die grösste Baselbieter Gemeinde sträubt sich zwar immer noch, doch in allen anderen stadtnahen Ortschaften gibt es in den Quartieren Tempo-30-Zonen. Anders sieht es auf den Hauptstrassen aus.

Tempo 30 sorgt für mehr Ruhe und Verkehrssicherheit, für sauberere Luft und weniger Durchgangsverkehr. Wer möchte da zurück zu den Zeiten, als Autos und Lastwagen mit 50 km/h durchs Quartier donnerten? Vielmehr wünscht sich die lokale Bevölkerung manchenorts eine Geschwindigkeitsreduktion auch auf

Durchgangsachsen. Hier hinkt der Landkanton massiv hinterher. Während der Kanton Bern schon verschiedentlich auf Hauptstrassen in Dorfszentren Tempo 30 eingeführt hat, ist dies im Baselbiet noch nirgends geschehen.

Geschuldet ist diese Tatsache allein dem Unwillen der kantonalen Behörden, die solche Begehren bisher stets abgelehnt haben und sich auch beim Lärmschutz mit aller Kraft gegen griffige Massnahmen wehren. So haben unter anderem Anwohnerinnen und Anwohner in Arisdorf und Wintersingen Tempo 30 gefordert. In einigen Oberbaselbieter Gemeinden existieren entlang den Ortsdurchfahrten teilweise keine Trottoirs und gleichzeitig brettern Autos mit Tempo 50 an Kindergartlern vorbei.

Überall das gleiche Lied

Die Gemeinde Thwil drängte, als es um die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt beim Bahnhof ging, sogar auf die Realisierung

von Tempo 20. Doch der Kanton, genauer die Bau- und Umweltschutzdirektion bzw. die Sicherheitsdirektion, wies auch hier den Wunsch nach Verkehrsberuhigung und mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität ab.

In Birsfelden plant der Kanton weiterhin eine Hauptstrasse mit Tempo 50, obwohl auch hier die Gemeinde lieber eine Verkehrsberuhigung hätte. Der VCS hat sich in der Mitwirkung ebenfalls für eine Temporeduktion eingesetzt.

Dabei wär's doch so einfach ...

Dass die Realisierung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen sehr simpel wäre, zeigt ein Blick in die Gesetzgebung. Die Höchstgeschwindigkeiten können aus folgenden Gründen herabgesetzt werden: Wenn eine Gefahr nur schwer oder nicht rechtzeitig erkennbar und anders nicht zu beheben ist; wenn bestimmte Strassenbenützer eines besonderen Schutzes bedürfen; wenn auf Strecken mit grosser Verkehrsbelastung der Verkehrsablauf verbessert werden und dadurch eine übermässige Umweltbelastung



Was im Quartier Wunder wirkt, tut dies auch auf Hauptstrassen in Ortszentren.

(Lärm, Schadstoff) vermindert werden kann.

Der VCS erwartet deshalb vom Kanton, dass er die Anliegen der Bevölkerung und der Gemeinden endlich ernst nimmt, und wird entsprechend weiter Druck aufsetzen.

Jan Kirchmayr, Vorstand VCS
beider Basel und Landrat SP

Abgesagt ... abgesagt ... abgesagt

Mitgliederversammlung, Nachtzugsanlass, Velomärt: Wegen der Coronakrise fällt all dies zumindest vorläufig ins Wasser – mit erheblichen Folgen. Besonders die Absage des Velomärts trifft uns, weil dieser eine wichtige Einnahmequelle ist. Auch für die MV hatten wir schon einiges vorbereitet. Auf unserer Website vcs-blbs.ch finden Sie immer den neusten Planungsstand.

Nachhaltige Mobilität statt Parkplätze

Die baselstädtische Regierung hat eine neue Parkplatzpolitik verkündet. Sie will mehr Quartierparkplätze, da die Leerstandsquote in gewissen Quartieren zu gering sei. «Nein!», sagt dazu der VCS beider Basel.

«Ausreichend Parkplätze am richtigen Ort»: Die Medienorientierung und -mitteilung unter diesem Titel löste grosses Kopfschütteln aus. Denn genau die Bereitstellung von «ausreichend» Parkplätzen wurde mit dem Nein zu den Gewerbeverbands-Initiativen ja eben erst klar abgelehnt (siehe Box). Vielmehr muss Ba-

sel-Stadt jetzt seine Infrastruktur für nachhaltige Mobilität ausbauen.

Pikanter Privatparkplatz-Boom

Damit mehr Platz für Velofahrer, Fussgängerinnen, Tram und Bus da ist, dürfen auch Parkplätze wegfallen. Im letzten Jahr wurden rund zehnmal

mehr neue Parkplätze auf Privatgrund erstellt, als auf Allmend aufgehoben worden sind.

Gleichzeitig nimmt die Anzahl der Autos ab.

Die Regierung will ausserdem

Was genau will der Gegenvorschlag?

Der Gegenvorschlag, den die Umweltkommission zu den Autoinitiativen des Gewerbeverbands formulierte, hat in der Abstimmung vom 9. Februar klar obsiegt. Die von ihm verlangte Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel soll darauf hinauslaufen, dass bis 2050 im ganzen Kantonsgebiet ausserhalb der Hochleistungsstrassen nur noch emissionsarme, klima- und ressourcenschonende Fahrzeuge verkehren. Dazu braucht es Eingriffe baulicher Art, verkehrslenkende und -beschränkende Massnahmen sowie eine konsequente Bevorzugung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln.

Gelder aus dem Pendlerfonds für Quartierparkings einsetzen, so wie beim geplanten Landhof-Parking. Dies lehnen wir ab, denn die Parkplätze sind ja nicht für Pendlerinnen und Pendler,

sondern für die Anwohnerschaft gedacht. Die zukunftsfähige Mobilität, wie sie am 9. Februar in Basel-Stadt beschlossen wurde, muss auf Regierungs- und Verwaltungsebene in den Köpfen

erst noch richtig ankommen. Der VCS wird hartnäckig bleiben und arbeitet an zukunftsfähigen Lösungen gerne mit.

Begrüssenswert am Regierungsvorschlag ist die Erhöhung

der Tarife für Parkkarten, die damit der Deckung der tatsächlichen Kosten einen kleinen Schritt näher kommen.

Nathalie Martin,
Vizepräsidentin VCS beider Basel

Vor den Wahlen rasch unter Dach und Fach bringen?



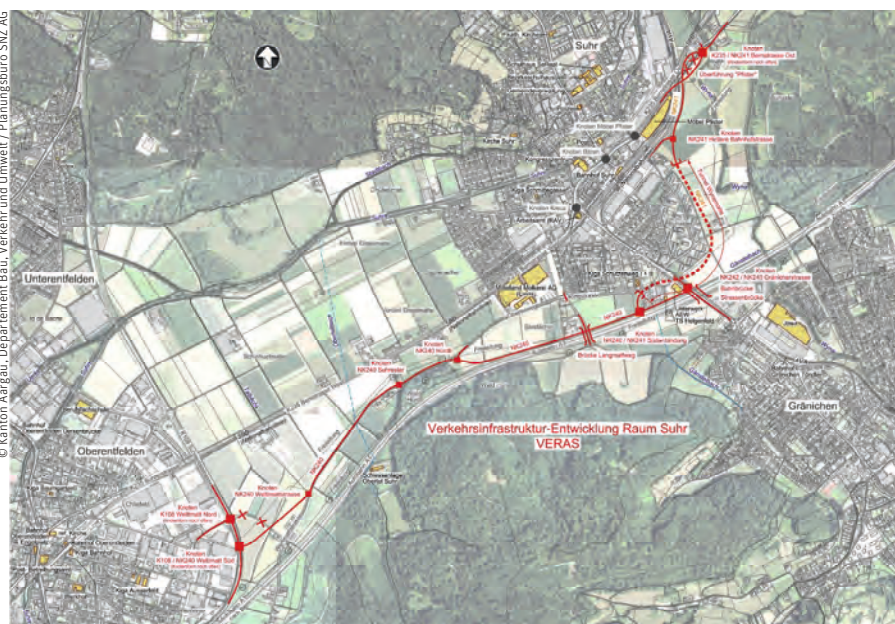
Mit VERAS – Verkehrsinfrastruktur-Entwicklung Raum Suhr legt der Kanton Aargau innert kurzem das zweite grosse Infrastrukturprojekt öffentlich auf. Bereits im Herbst soll der Grosse Rat die Festsetzung im Richtplan vornehmen, obschon gewichtige Fragen offen sind.

Nach dem Ostaargauer Gesamtverkehrskonzept OASE im Winter (siehe VCS-Magazin 5/2019) nun also das Grossprojekt VERAS: Es ergänzt die Ostumfahrung Suhr, die bereits seit 2003 als Zwischenergebnis im Richtplan verankert ist, um eine Südumfahrung. Bezweckt wird damit eine Entstopfung des Raums Gränichen-Suhr, wo sich der Verkehr heute regelmässig staut.

Als besonders problematisch werden die niveaugleichen Bahnübergänge in Suhr empfunden, die Wartezeiten mit entsprechenden Rückstaus verursachen. Die Anbindung des

südlich davon gelegenen Wyntals an die A1 sei ungenügend und die Erreichbarkeit der gesamten Region beeinträchtigt, bilanziert das kantonale Baudepartement. Der Ausbau des Bahnangebots werde die Probleme noch verschärfen.

Die neu hinzukommende Südumfahrung dient vor allem der Entlastung der Bernstrasse und der Ortsdurchfahrt Suhr in Ost-West-Richtung. VERAS hat einen Planungshorizont bis 2040, soll bis 2030 realisiert sein und nach aktueller Schätzung rund 210 Millionen Franken kosten.



VERAS verbindet Entfelden über die Südumfahrung mit der Gränicherstrasse. Von dort führt die Ostumfahrung den Verkehr zur Bernstrasse Ost und über die T5 zum Autobahnanschluss Aarau Ost.

Öffentliche Anhörung

Schon im kommenden Herbst sollen sowohl VERAS als auch die OASE zur Beratung in den Grossen Rat kommen, sofern der Sitzungsplan trotz Coronakrise einigermaßen eingehalten werden kann. Es ist absehbar, dass das Parlament beide Grossprojekte im Richtplan festsetzen wird. Warum eilt es dem Kanton so sehr mit seinen Strassengrossprojekten? Liegt es daran, dass nächstes Jahr ein neu bestellter Grosse Rat das Sagen haben wird, der möglicherweise etwas ökologischer tickt als der jetzige und weniger geneigt ist, solch rückwärtsgewandte Projekte nolens volens durchzuwinken?

Bis zum 12. Juni läuft das Mitwirkungsverfahren zum Projekt VERAS: Die Anhörungsdokumente finden sich unter ag.ch/veras. Geschäftsstelle und Vorstand der VCS-Sektion Aargau erarbeiten derzeit eine detaillierte Position zu den einzelnen Aspekten des Projekts und werden diese zusammen mit einer Musterantwort unter vcs-ag.ch/veras publizieren. Interessierte sind eingeladen, sich an der Anhörung zu beteiligen.

Ein Treiber der Zersiedelung

Wie bei jedem grossen Infrastrukturprojekt braucht es auch bei VERAS eine Interessenabwägung. Auf der einen Seite stehen der Wunsch der immisionsgeplagten Bevölkerung nach einer Verkehrsberuhigung und das Bedürfnis, auf der Strasse gut vorwärts zu kommen, auf der anderen Seite die Interessen der Umwelt. Mit flankierenden Massnahmen, Verkehrsmanagement und Veloförderung versucht der Kanton, das Vorhaben mehrheitsfähig zu machen.

Trotzdem bleibt VERAS ein Strassenbauprojekt mit gravierenden Auswirkungen. Es wäre

ein Katalysator für die weitere Zersiedelung einer Region, die ohnehin schon unter grossem Siedlungsdruck steht. Unter dem Strich bewirkt es eine starke Beschleunigung des Strassenverkehrs, was dessen Attraktivität steigern würde. Damit ist VERAS nicht zukunftsfähig. Mit Blick auf die Klimakrise gilt es ganz im Gegenteil, den Mobilitätsbereich klimafreundlich umzubauen.

Christian Keller,
Geschäftsleiter