



Basel-Stadt/Baselland

Tempo 30 immer beliebter

Zahlreiche Baselbieter Gemeinden haben seit längerem Tempo-30-Zonen. Bei anderen tat sich in den letzten Monaten viel. Hier ein Überblick.

In Gelterkinden und Maisprach wurde Tempo 30 an der Gemeindeversammlung angenommen, dann aber das Referendum dagegen ergriffen. Die Abstimmungen werden dieses Jahr stattfinden. Erfreulicherweise ist in Gelterkinden ein engagiertes Pro-Komitee am Werk: Vor vier Jahren sammelte es fast 1000 Unterschriften für seine entsprechende Petition.

Die Signalisierung, die – wie hier in Birsfelden – für gemütlichere und sicherere Quartierstrassen sorgt.



© Florian Schreier

In Niederdorf soll in einem Quartier Tempo 30 zumindest mal geprüft werden. In Bubendorf wiederum wurde Ende letzten Jahres eine Petition mit 815 Unterschriften eingereicht. Sie verlangt die Einführung der bewährten Geschwindigkeitsreduktion auf den Quartierstrassen. Nun ist der Gemeinderat am Zug und muss sich positionieren. Und schliesslich will als letzte Vorortsgemeinde von Basel auch Allschwil Tempo 30 einführen. In den kommenden Monaten sollen die nötigen Gutachten erstellt und die Umsetzung konkret geplant werden.

All diese Beispiele zeigen, dass die mehr und mehr zum Standard gewordene Verkehrsberuhigungsmassnahme von vielen Menschen gewünscht wird, die heute noch auf ihre Vorzüge – mehr Sicher-

heit, Ruhe und Lebensqualität – verzichten müssen (mehr dazu im Dossier dieser Ausgabe). Der VCS beider Basel ist, wo möglich und nötig, behilflich: Wir vernetzen und verbinden, wir mobilisieren unsere Mitglieder.

Florian Schreier,
Geschäftsleiter

Mitgliederversammlung am 14. Juni 2021

Wegen der unabsehbaren Entwicklung der Corona-Situation hat der Vorstand entschieden, unsere MV vorsorglich auf Montag 14. Juni festzulegen. Sollten dann Treffen in grösserem Rahmen immer noch nicht möglich sein, werden wir eine Online-Mitgliederversammlung durchführen. Auf unserer Webseite halten wir Sie auf dem Laufenden.

Parkhäuser unter Parks sind ein Unding

In Basel-Stadt sind derzeit gleich zwei neue Parkhäuser in Planung, unter dem Tschudi-Park und dem Landhof-Fussballplatz. Gegen beide Vorhaben hat sich unter Direktbetroffenen breiter Widerstand formiert.

Der VCS beider Basel unterstützt die Gegnerschaft der Bauprojekte auf dem Rechtsweg. Während eine Einsprache gegen das Landhof-Parking noch hängig ist, wurde der Rekurs gegen dasselbe Objekt leider in erster Instanz vom Verwaltungsgericht abgelehnt. Er wird nun vor Bundesgericht weitergezogen. Denn dass mit dem «Versorgen» von Autos unter dem Boden keine Probleme gelöst werden, zeigt schon ein kurzer Blick in die Geschichte.

1987 wurde eine Initiative der Partei der Arbeit (PdA) Basel angenommen, die ein Verbot von neuen Parkings innerhalb des City-Rings zur Folge hatte. Bereits damals fand also die

Idee Zustimmung, den individuellen Motorfahrzeugverkehr aus den Städten zu verbannen. Denn: Parkgelegenheiten – auch unterirdisch erstellte – sind ein Anreiz, sich mit dem Auto in die Städte hinein zu bewegen. Die Schadstoff- und Lärmbelastung, die Gefahren für Fussgängerinnen und Velofahrer und die Behinderung des öffentlichen Verkehrs im engen innerstädtischen Strassenraum werden dabei billigend in Kauf genommen.

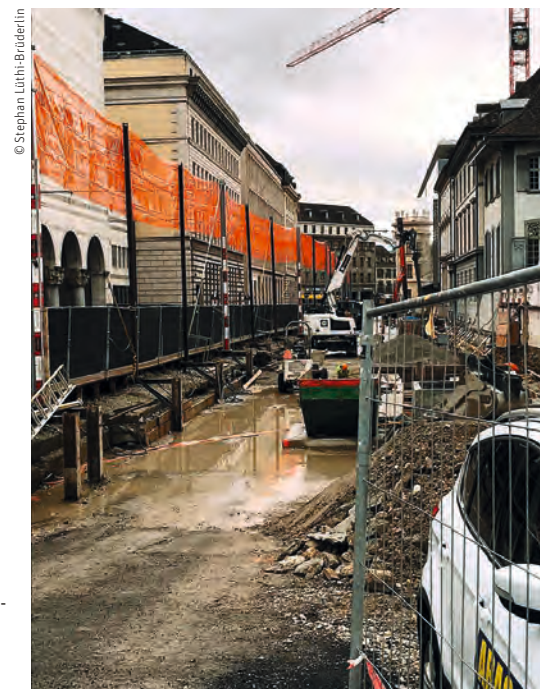
Bis vor zehn Jahren galt dieses Verbot uneingeschränkt. Doch dann brachen Schlaumeier die gesetzliche Abmachung. Das Anliegen einer autofreien Mittleren Brücke wurde im Parlament mit dem Zugeständnis verknüpft,

innerhalb des unvollendeten City-Rings ein Parking bauen zu dürfen. Vom ursprünglich angedachten Standort «Raum Aeschenplatz» wanderten die Projektvarianten stadteinwärts bis zum finalen Standort zwischen Kunstmuseum und Bankenplatz, wo jetzt seit Monaten gebuddelt wird – und die Eingangspforten für die automobilen Kundschaft damit weit geöffnet werden.

Seit Monaten besetzt die Baustelle fürs Kunstmuseum-Parking den St. Alban-Graben beim Kunst- und Antikmuseum. Die Tramverkehr eingleisig, Velos nur in eine Richtung.

Ein Schandmal für die Stadt

Das in den Hochzeiten der «autogerechten Stadt» in den Sechzigerjahren erstellte Storchent-



© Stephan Lüthi-Brüderlin



© Stephan Lüthi-Brüderlin

parking, an der Flanke des Stadtbachs Birsig gelegen, stellt ein absolutes Schandmal für eine wohnliche Stadt dar. Mit dem Kunstmuseum-Parking hat sich diese Form von städtebaulicher Fehlplanung wiederholt. Umso entschlossener müssen wir uns dezidiert gegen weitere Eingriff in die Stadtlandschaft zu Gunsten des Autoverkehrs wehren.

Das Ziel eines fortschrittlichen Mobilitätskonzeptes, das auf die Lebensqualität fokussiert,

muss es sein, die zuströmenden Autos an der Peripherie in Parkanlagen zu lenken. Statt dem Auto unter dem Landhof Platz anzubieten, sollten beispielsweise die Parkkapazitäten im Raum Badischer Bahnhof genutzt und allenfalls dort, ausserhalb der Wohngebiete, Parkraumerweiterungen erstellt werden. Ein analoges Vorgehen drängt sich an den anderen Stadtrandgebieten im Süden und Westen auf. Es bieten sich etwa Parkräume im

Gebiet St. Jakob an der Grenze zu Frankreich an. Ab solchen Standorten müssen dann öffentliche Verkehrsmittel für die Fahrt ins Zentrum zur Verfügung stehen.

Es reicht – eigentlich schon seit 1987. Deshalb gilt es jetzt, den Tschudi-Park und den Landhof frei von unterirdischen Parkhäusern zu halten.

Stephan Lüthi-Brüderlin,
Vorstandsmitglied

Da muss der Kanton nachbessern

Luzern

Strassenlärm ist schädlich. Für jene, die ihm ausgesetzt sind, aber auch für die Hauseigentümer. Erstere «zahlen» mit ihrer Gesundheit, Letztere mit dem Geldbeutel. Die Nachsanierung von lärmbelasteten Strassen ist deshalb dringlich.

Es ist eine eindrückliche Zahl: Gemäss der Hochrechnung des VCS Luzern kostet der Strassenlärm die Hauseigentümer an den hiesigen Kantonsstrassen mindestens 320 Millionen Franken – die Details unserer Berechnung sind auf www.vcs-lu.ch dokumentiert. Der Grund: Der Strassenlärm drückt den Wert der Liegenschaft n.

Noch einschneidender ist Strassenlärm allerdings für die Anwohnerinnen und Anwohner, denn Strassenlärm macht krank. Das ist spätestens seit der Veröffentlichung der SiRENE-Studie nachgewiesen (www.sirene-studie.ch). Doch der übermässige

Strassenlärm müsste nicht sein. Mit Temporeduktionen oder dem Einbau von lärmarmen Belägen könnte er direkt an der Quelle bekämpft und gesenkt werden. Bisher hat der Kanton Luzern die Strassen aber fast ausschliesslich nur auf dem Papier lärm saniert, das heisst: ohne solche Massnahmen an der Quelle. Die Lärm-emissionen bleiben damit unverändert hoch.

Der VCS Luzern fordert deshalb, dass das Verpasste nachgeholt wird – zum Schutz der Gesundheit der Betroffenen. VCS-Vorstandsmitglied und GLP-Kantonsrat András Özvegyi hat Ende 2020 dazu zwei Interpella-

© Dominik Hertach



Die viel zu lärmige Baselstrasse in Luzern: Wird sie die erste Kantonsstrasse in der Stadt Luzern mit Tempo 30?

Initiative «attraktive Zentren»: bitte unterschreiben!

Diesem Magazin liegt ein Unterschriftenbogen für die kantonale Initiative «Attraktive Zentren» bei. Die Initiative fordert, die Ortsdurchfahrten – meist Kantonsstrassen – siedlungsverträglich zu gestalten. Das läuft auf mehr Platz für den Fussverkehr, mehr Velospuren, schmalere Fahrspuren, mehr Sicherheit, mehr Grün, kurz: auf mehr Lebens- und Aufenthaltsqualität hinaus.

Der VCS Luzern unterstützt die Initiative. Unterschreiben auch Sie den Bogen so rasch als möglich – auf dass die Luzerner Ortszentren bald schon wieder lebenswerter werden.

tionen eingereicht. Er will vom Regierungsrat unter anderem wissen, wie der Kanton das Problem des Strassenlärms als «Wertvernichter» lösen und wann und wie er bei ungenügend lärm sanierten Strassen über die Bücher gehen will.

Antworten dazu wird der Kanton schon bald auch bei zwei konkreten Projekten liefern müssen: dem Lärmsanierungsprojekt in Malers und bei der Gesamt-

sanierung der Baselstrasse in Luzern. Hier wird sich weisen, wie ernst es den Behörden mit dem Lärmschutz inzwischen ist. So viel sei versprochen: Der VCS Luzern wird dabei genau hinschauen und, sollten die Projekte ungenügend sein, Nachbesserungen fordern, hoffentlich gemeinsam mit vielen Anwohnerinnen und Anwohnern.

Dominik Hertach,
Geschäftsleiter