



© Heinz Flick

sanierungen zwingend immer auch Massnahmen für die Velofahrenden zu planen und umzusetzen sind. Wo der Veloverkehr zugelassen ist, muss ihm die Infrastruktur die nötige Sicherheit bieten – nur so wird er sein Potenzial ausschöpfen können.

Anita Wüthrich,
Geschäftsleiterin

Unübersichtliche Querung der Hauptstrasse:
Gefahrenquelle für die Subinger Schulkinder.

Velomärt Basel: am 5. Juni

Basel-Stadt/Baselland



Nach der Corona-bedingten Pause im letzten Jahr ist der grösste Schweizer Velomärt zurück. Er geht am Samstag, 5. Juni 2021, ab 10 Uhr (für Mitglieder schon ab 9 Uhr!) in der Messe Basel über die Bühne. Velos können online zum Verkauf angemeldet werden. Der Velomärt Basel ist nicht nur ein lebendiger

Marktplatz, sondern auch ein – auf viel freiwilliges Engagement angewiesenes – Velo-Happening für alle. Darum suchen wir für unseren «Schlössli-Glöggli»-Stand und für die Eingangskontrollen am Morgen freiwillige Helferinnen und Helfer! Meldet euch bei der Geschäftsstelle, herzlichen Dank! ■

Wer hat die besten Velopisten im ganzen Land?

Ob mit vorzüglichen Velovorzugsrouten oder Velostrassen: Beide Basel machen vorwärts mit wichtigen Projekten, die sowohl pedalenden Alltagspendlerinnen als auch Freizeitfahrern Rückenwind verleihen werden.

In der Nordwestschweiz tut sich gerade einiges in Sachen Velo – und nicht nur, weil dank warmer Witterung viele die Velosaison früh eröffnet haben. Was seine Velovorzugsrouten angeht, leistet der Kanton Basel-Landschaft Pionierarbeit: Mit ihnen sollen innerkantonale Fahrten und solche in Richtung Stadt Basel attraktiver werden. Zu diesem Zweck hat der Kanton in Zusammenarbeit mit Gemeindevertretern, Ingenieurinnen und dem VCS in Workshops die Grundlagen zur Planung und Einrichtung solcher Routen erarbeitet. Dieser neue Typus von Veloverbindungen zielt auf einen angenehmen Fahrflus und Komfort

(nicht eine hohe Geschwindigkeit!), wenig Unterbrüche und hohe Sicherheit ab; auch mittlere und längere Distanzen sollen sich so bequem mit dem Velo erledigen lassen. Mit diesem neuen Ansatz hofft man auch Leute anzusprechen, denen es bei der heutigen Infrastruktur genau daran fehlt.

Bald schon soll nun in der Birsstadt von Reinach bis Basel eine solche Velovorzugsroute geplant und erstellt werden. Wie gut das klappt, muss sich erst noch zeigen: Es muss da eine ganze Reihe von Gemeinden am gleichen Strick ziehen. Wir sind gespannt und werden die Entwicklung aufmerksam beobachten.



© Florian Schreier

Flüssigere und sicherere Fahrt durch den städtischen Raum: Bis im Sommer entstehen in Basel-Stadt acht neue Velostrassen.

Kurzinfos

Aktuelles VCS-Positionspapier. In Basel werden (s. Ausgabe 1/2021) zwei Parkings unter Pärken geplant. Wir sehen diese Investition in den fossilen Autoverkehr kritisch, zumal die Projekte wichtige Grünflächen beeinträchtigen würden. Der Vorstand hat darum ein Positionspapier zu Quartierparkings erarbeitet – zu finden unter vcs-blbs.ch/politik.

Mitgliederversammlung 2021. Am Montag, 14. Juni, ab 18.15 Uhr findet unsere diesjährige MV statt, gefolgt von einer öffentlichen Veranstaltung. Alle Infos und Unterlagen dazu gibt es auf unserer Website.

Der Kanton Basel-Stadt führt seinerseits bis im Sommer acht neue Velostrassen ein, auf denen Tempo 30 gilt und Velofahrende bei einmündenden Strassen vortrittsberechtigt sind. Für flüssiges Velofahren durch die Stadt darf man sich davon einen grossen Gewinn erhoffen. Ausserdem werden in Basel einige Autoparkplätze aufgehoben, die zu nahe an Tramgleisen waren. Damit verbessert sich die

Sicherheit und sollten Trams weniger häufig durch falsch parkierte Autos blockiert werden.

Grünes Licht fürs Rechtsabbiegen bei Rot

An der Elsässerstrasse, der Münchensteinerbrücke und bei der Pauluskirche ist es schon seit Längerem erlaubt, signalisiert mit einem quadratischen schwarzen Schild mit gelbem Velo am Lichtsignal: das Rechts-



© Florian Schreier

Dank dem erfolgreichen Testbetrieb in Basel kann sich das Rechtsabbiegen bei Rot für Velos nun landesweit ausbreiten.

abbiegen bei Rot für Velos. Dank dem erfolgreichen Pilotprojekt in Basel-Stadt wird es in Zukunft nun in der ganzen Schweiz möglich sein. Was sich mit der Lösung auf Bundesebene nicht ändert: Rechtsabbiegen bei Rot ist nur gestattet, wo es entsprechend signalisiert ist. Und, nicht weniger wichtig: Die abbiegenden Velos haben keinen Vortritt.

Im Nachbarkanton sind bisher noch keine solchen «Rechtsabbieger» vorgesehen, es gibt in der Tat auch nicht viele Ampeln auf Kantonsstrassen. Der VCS sieht dennoch an einigen Orten die Möglichkeit, diese Erleichterung für Velofahrer/innen auch im Baselbiet einzuführen.

Die Entwicklungen der letzten Wochen und Monate zeigen, dass in der regionalen Velopolitik und -planung einiges in Bewegung gekommen ist. So soll auch der Aeschenplatz neu gestaltet werden, insbesondere zugunsten des Veloverkehrs. An anderen Stellen, wie bei der Querung der Schwarzwaldallee, besteht jedoch weiterhin grosser Nachholbedarf. Als Stimme unserer vielen Mitglieder versuchen wir, deren Anliegen in die Projektplanungen einzubringen – damit jene, die zu Fuss oder mit dem Velo unterwegs sind, nirgendwo vergessen gehen.

Florian Schreier,
Geschäftsführer



Aargau

OASE: Divide et impera im Ostaargau

Mit zwei Tunnelumfahrungen und einem Strauss an weiteren Massnahmen will der Aargau die Verkehrsprobleme im Osten des Kantons in den Griff bekommen. Für den Projektteil Baden hat eine starke Bürgerbewegung eine Denkpause erkämpft, den Bruggener Ast hingegen will der Regierungsrat unbeirrt im Richtplan festsetzen.

geplante Festsetzung der Zentrums-umfahrung Baden im Richtplan und verspricht, die Anliegen der Bevölkerung aufzunehmen. Den Weg zu diesem Etappensieg bereitete der VCS, der die OASE-Pläne seit vielen Jahren kritisch begleitet; den Marschhalt erzwingt letztlich ein von strammen Rechtsbürgerlichen geführtes Komitee im Siggenthal. Doch die Zentrumsentlastung Baden bleibt auf der Agenda, mehr als etwas Zeit ist nicht gewonnen. Und zur Debatte stehen auch Teile des Gesamtkonzepts, die der VCS Aargau explizit begrüsst, etwa der Bau einer Velovorzugsroute, die Sperrung der Badener Hochbrücke für den MIV und ihre Umnutzung für die Limmattalbahn.

Bei der Zentrumsentlastung Brugg mit Unterquerung von Aare und Bahnhofgebiet will der Regierungsrat jedoch unbeirrt vorwärts machen. Divide et impera, teile und herrsche, so scheint seine Lösung zu lauten.

Der Region Brugg droht Arges Spät, aber umso lauter hat sich in der Region der Widerstand zu Wort gemeldet (siehe Ausgabe 5/2020). Durch den Bau einer zusätzlichen Rheinbrücke bei Koblenz würde die Region rund ums Wasserschloss zu einem neuen Schwerverkehrskorridor zwischen der im Bau befindlichen A98 und der A1/A3. Zudem würde die Untertunnelung des Flaschenhalses Brugg die Fahrt vom Zurzibiet auf die Autobahn massiv beschleunigen – beste Werbung für eine Mobilität, der die Zukunft nicht gehören darf.

Mit Medienarbeit, Plakatkampagne und Protestspaziergang hat die «IG Kein Schwerverkehrskorridor durch unsere Region», in der auch der VCS mitarbeitet, auf die drohende Entwicklung aufmerksam gemacht. Innert kurzer Zeit haben mehr als tausend Personen eine Petition an die Adresse des Grossen Rats unterschrieben, die den Verzicht auf die vorgesehene

Richtplanänderung verlangt. Ihre Sorge ist wohlbegründet: Löst der Kanton nun den Teil Baden zur Überarbeitung aus dem Gesamtkonzept heraus, während er die Detailplanung am Bruggener Ast vorantreibt, könnte am Ende die ganze Last an der Region hängen bleiben.

Die bevorstehende Festsetzung der Zentrumsentlastung Brugg im Richtplan wird sich zwar nicht mehr verhindern lassen. Doch der Widerstand wächst und hat noch grosses Potenzial – unter anderem im Unteren Aaretal, das von allen involvierten Regionen am stärksten betroffen wäre, bisher aber offiziell nur Vorteile für sich sehen will. Hier steht das Erwachen noch bevor.

Christian Keller,
Geschäftsleiter

Für weitere Informationen und Kontakt: oasar.ch

© zvg



KEIN SCHWERVERKEHRSKORRIDOR DURCH UNSERE REGION!

OASAR – Oase, aber richtig: Unter diesem Namen wehrt sich die Interessengemeinschaft gegen die Weiterentwicklung eines Grossprojekts, das massiven Mehrverkehr generieren würde.

Es war ein Paukenschlag: Über tausend kritische Mitwirkungseingaben aus dem Raum Baden landeten beim kantonalen Baudepartement. Nun verzichtet der Regierungsrat vorläufig auf die