



Basel-Stadt/Baselland

## Agenda

Online-Mitgliederversammlung am Montag, 14. Juni 2021, 18.15 Uhr. Alle Unterlagen und das Anmeldeformular sind auf unserer Webseite zu finden.

Velomärt Basel am Samstag, 5. Juni 2021. Infos unter [velomaert-basel.ch](http://velomaert-basel.ch)

## Dreimal JA, einmal NEIN am 13. Juni!

Neben dem wichtigen nationalen CO<sub>2</sub>-Gesetz kommen im Baselbiet am 13. Juni 2021 gleich drei Verkehrsvorlagen zur Abstimmung. Mehr Infos dazu gibt es unter [vcs-blbs.ch/politik](http://vcs-blbs.ch/politik).

**Ja zur Tramverlängerung der Linie 14 in die Salina Raurica:** Zwischen Pratteln und Augst entstehen in der Salina Raurica

neue Areale für Gewerbe, Industrie und zahlreiche neue Wohnungen. Diese müssen rechtzeitig und gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen werden.

**Ja zu Tempo 30 in Gelterkinden:** Tempo 30 im Quartier bringt mehr Sicherheit, Gemütlichkeit und Ruhe. Gerade in Gelterkinden, wo einige Strassen

kein Trottoir haben, ist das ein Muss.

**Nein zum Quartierplan Alba in Allschwil:** Lange wurde im Bachgrabengebiet in Allschwil ohne entsprechende Leitplanken für den Verkehr geplant und gebaut. Tägliche Staus und volle Busse sind die Folge. Bevor weiter ausgebaut wird, muss mindestens klar sein, dass das Tram ins Bachgrabengebiet kommt.

Der Vorstand des VCS beider Basel

## Da ruft alles nach Tempo 30

Die Probleme auf und an der Feldbergstrasse sind vielfältig und harren seit langen Jahren einer Lösung. Es liegt auf der Hand, einen pragmatischen Zwischenschritt zu machen.



© Florian Schreier

Wunder bewirken kann Tempo 30 hier nicht, Linderung verschaffen aber sehr wohl.

Die Feldbergstrasse im «minderen» Teil Basels, im Kleinbasel, ist nach dem höchsten Gipfel des Schwarzwalds, dem 1493 Meter hohen Feldberg, benannt. Sie führt von Osten ziemlich genau westwärts in gerader Linie auf den Rhein und damit auf die Johanniterbrücke zu. Die für den Verkehr wichtige Transversale ist jüngeren Datums – ein «Kind» der

Stadterweiterung nach dem Fall der Stadtmauern um 1865. Im Jahr 1900 wurde die Feldbergstrasse mit einer Tramlinie, der Linie 2, versehen. Nach dem Zweiten Weltkrieg, besonders ab den 1960er-Jahren, schwoll der Autoverkehr rasch an, die Strasse kam an ihre Grenzen.

Die Antwort der Verkehrsverbände und der Stadtplaner, Architekten und Ingenieure war der

«Gesamtplan Basel», der 1962 u. a. einen Cityring propagierte. Bestandteil dieser Verkehrsplanung im Geiste der autogerechten Stadt-Philosophie der Wirtschaftswunderjahre: die Feldbergstrasse, aufgebläht zu einer vierspurigen Stadtautobahn. Deswegen wurden die Strassenlinien ihres nördlichen Rands um runde 6 Meter nordwärts verschoben.

Als Vorbereitungshandlung musste alsbald die den Autoverkehr störende Tramlinie entfernt werden. Das geschah 1966. Zur selben Zeit wurde die Johanniterbrücke abgebrochen und durch einen 20 statt 12 Meter breiten, für vier Autos Spuren tauglichen Neubau ersetzt.

### Der breite Widerstand wirkte

In den 1970er-Jahren jedoch, nicht zuletzt ausgelöst durch die Ölpreiskrise 1973, wurden die gängigen Zukunftsperspektiven von Verkehrsentwicklung ein erstes Mal in Frage gestellt. Das hatte auch Auswirkungen auf unsere Feldbergstrasse. Nach vielfältigem Widerstand breiter politischer Kreise gegen den Bau des Cityrings, unter anderem mit Baubesetzungen auf dem Grossbasler Abschnitt der geplanten Ring-Autobahn, liess die Regierung die Verbreiterung der Feldbergstrasse in den 1980er-Jahren fallen. Die Baulinie auf der Nordseite ist seitdem wieder auf der alten Flucht.

So weit, so gut. Doch die vielfältige Nutzung längs der Strasse mit Wohnen, Läden und Restaurants/Cafés ist seit Jahrzehnten durch den permanenten Verkehrsstrom stark tangiert. Die Luftqualität ist, amtlich bestätigt, so schlecht wie kaum anderswo in der Stadt, der Verkehrsraum reicht für ein erspriessliches Nebeneinander von Fuss-, Velo-, öffentlichem und automobilem Verkehr hinten und vorne nicht aus.

### Handeln statt hinhalten

Eigentlich müsste der Durchgangsverkehr schon längst auf die Hochleistungsstrassen (Ost- und Nordtangente) verbannt sein: im Sinne der versprochenen flankierenden Massnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der Nordtangente-Autobahn. Wie lange soll die betroffene Bevölkerung noch hingehalten werden?

Ein erster hilfreicher Zwischenschritt könnte da die Einführung von Tempo 30 sein. Dies löst zwar nicht die erwähnten grundsätzlichen Probleme. Die akzentuierten Gefährdungen, denen die hier Wohnenden durch die höheren Geschwindigkeiten ausgesetzt sind, liessen sich damit jedoch innert relativ kurzer Frist vermindern.

Stephan Luethi-Brüderlin,  
Vorstandsmitglied