

Geschäftsleiterin fürs Unterwallis

Wallis

Die VCS-Sektion Wallis hat seit dem 1. September 2008 eine zweite Geschäftsleiterin, um der Zweisprachigkeit des Kantons besser gerecht zu werden. Evelyne Bezat-Grillet wird neu die Geschäfte im Unterwallis leiten.

Evelyne Bezat-Grillet ist Naturwissenschaftlerin und leitet seit 2003 den Bund der Walliser Nichtregierungsorganisationen für Zusammenarbeit Solidarisches Wallis. Als Grossrats-Suppleantin hat sie guten Einblick in die Walliser Politik und «möchte beim VCS mitarbeiten, weil mich die Probleme rund um unsere Mobilität sehr bewegen». Sie will den ÖV weiterentwickeln, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu limitieren, was in einem

Bergkanton wie dem Wallis nicht einfach sei: «In den Seitentälern sind noch zu viele Leute auf ein Auto angewiesen. Wir müssen Schritt für Schritt die Mentalität ändern und die Leute dazu bewegen, umweltfreundliche Verkehrsmittel zu wählen.»

Bei ihrem ersten öffentlichen Einsatz als Geschäftsleiterin hatte Evelyne Bezat-Grillet gleichsam ein «Heimspiel»: in Monthey, wo sie zu diesem Zeitpunkt auch als Gemeinderatskandidatin auftrat.

Die Standaktion beim «Journée de la mobilité» war mit einem Publikumsettbewerb verbunden. Anspruchsvolle Fragen regten die Diskussionslust der Standbesucherinnen und -besucher an. So staunten einige nicht schlecht darüber, dass ein Zugbillett (mit Halbtax-Abo) von Monthey nach Genf und zurück nur 35 Franken kostet, dass ein Toyota Land Cruiser V8 dreimal so viel Benzin braucht wie ein Toyota Aygo 1.0, dass ein Linienbus mit Partikelfilter 34-mal weniger Feinstaub produziert als einer ohne – oder dass der Transport von Gütern auf der Strasse fast viermal so viel Energie benötigt wie jener auf der Schiene.

Brigitte Wolf



Nimmt die Geschicke des VCS im Unterwallis in die Hand: Evelyne Bezat-Grillet.

VCS-Sektion Wallis

Ebnetstrasse 21, 3982 Bitsch
T 027 927 14 33
vcs.vs@rhone.ch
www.umwelt-oberwallis.ch

Die Strasse überqueren? Lieber in Deutschland!

Basel-Stadt/Baselland

Wer unsere nördliche Landesgrenze auch schon von Norden her betrachtet hat und dabei zu Fuss unterwegs war, weiss: Während es hier zu Lande eine zünftige Portion Selbstvertrauen und oft genug viel Geduld braucht, um einen Fussgängerstreifen zu überqueren, hält in Deutschland meist schon das erste Auto. Subjektive Wahrnehmung? Der VCS beider Basel wollte es genauer wissen und hat die Unfallstatistiken 2007 der beiden Basler Halbkantone mit jener des Landkreises Lörrach verglichen. Das Resultat – in der zweiten Grafik überdeutlich – muss zu denken geben.

Fussgängerstreifen sind in Deutschland offenbar um ein Mehrfaches sicherer als in der Schweiz – obwohl «unsere» Markierung mit gelben Streifen an Deutlichkeit eigentlich kaum zu überbieten ist.

Woran das liegen mag? Ein Grund könnte sein, dass der Fussgängervortritt in Deutschland schon seit über 30 Jahren gilt, in der Schweiz jedoch «erst» seit 1994 – für über die Hälfte der Auto-

fahrerinnen und -fahrer offenbar zu wenig lang. Bildungslücke oder Ignoranz? Das Strafpunktesystem in Deutschland könnte ein weiterer Faktor sein, handkehrum sind die Bussen in der Schweiz (wenn sie denn verteilt werden ...) deutlich höher.

Eine traurige statistische Tatsache gilt beidseits der Grenze: Bei fast jedem Fussgängerunfall gibt es Verletzte, im letzten Jahr auch vier Tote (alle in den beiden Basel). Der Mangel an Vernunft, Aufmerksamkeit und/oder Bil-

dung unter jenen, die am Steuer sitzen, ist lebensgefährlich.

Deshalb fordert der VCS beider Basel:

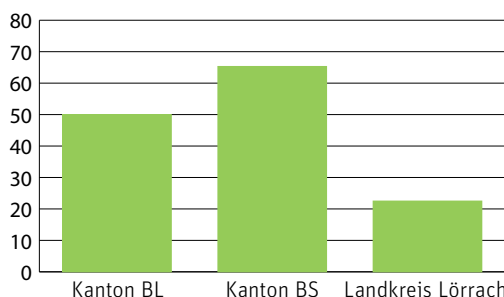
1. Runter mit der Geschwindigkeit! Tempo 30 situationsgerecht auch auf Kantonsstrassen innerorts.
2. Ein Strafpunktesystem nach deutschem Vorbild. Geht der Punktekredit zur Neige, genügt auch ein Missachten des Fussgängervortritts für den Entzug des Führerausweises.

3. Genügend und mit Mittelseln ausgebaute Zebrastreifen. Die ersatzlose Aufhebung von Fussgängerstreifen ist nicht akzeptabel.
4. Mehr Geld für Kontrollen und Schulung der Autofahrenden durch zweckgebundene Verwendung der Bussgeldeinnahmen. Die Erfahrung zeigt: Nicht die Höhe der Busse wirkt, sondern ihre Häufigkeit.

Florian Schmid, Vize-Präsident

Fussgängerunfallstatistik 2007 in BS/BL/Landkreis Lörrach

Wie hoch ist der Anteil Fussgängerunfälle an der Gesamtzahl Unfälle pro Jahr (Fussgängerunfälle pro 1000 Unfälle)?



Wie viele der Fussgängerunfälle ereignen sich auf Fussgängerstreifen (in Prozent)?



Basel-Stadt/Baselland

Öffentlicher Verkehr: Stiefkinder, Rosinen, bittere Pillen

Der ÖV im Baselbiet wird auch in den Jahren 2010–2013 keine grossen Sprünge vorwärts machen. Es fehlen insbesondere die Taktverdichtung bei der S-Bahn sowie zukunftsweisende Tramnetzergänzungen. Hoffen wir, dass es Basel-Stadt beim Entwurf seines ÖV-Programms, das demnächst in die Vernehmlassung geht, besser macht.

Der VCS beider Basel hat zum Entwurf des 6. Generellen Leistungsauftrags im Bereich öffentlicher Verkehr BL (GLA) eine umfangreiche, detaillierte Stellungnahme eingereicht – gestützt auf das fundierte Wissen seiner aus interessierten Mitgliedern zusammengesetzten «Arbeitsgruppe öffentlicher Regionalverkehr». Dank ihr werden unsere Kritik und Anregungen ernst genommen und sind die kantonalen ÖV-Verantwortlichen auch zu direkten Gesprächen bereit.

Mit dem 6. GLA wird das Baselbieter ÖV-Angebot 2010–2013 festgelegt und nach Genehmigung durch den Landrat bei den öffentlichen Verkehrsanbietern bestellt. Obwohl gemäss Trendbericht zum 5. GLA die Fahrgastzahlen zurzeit stagnieren, werden S-Bahn und

Tram im aktuellen GLA stiefmütterlich behandelt:

■ Der S-Bahn als Rückgrat des regionalen ÖV fehlt nach wie vor der Viertelstundentakt – und die baulichen Rahmenbedingungen dafür sind im GLA nicht aufgeleitet. Auch fehlt die dringende Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten zwischen S1 und S3. Bei der S9 erwarten wir, dass die mit dem Fahrplanwechsel im Dezember verloren gehenden Anschlüsse wieder hergestellt werden.

■ Vergeblich sucht man auch Vorbereitungen zur Tramverlängerung des 8er Richtung Allschwil bzw. Hegenheim. Die Anbindung der Buslinie 38 an den Bahnhof SBB scheint uns kein gleichwertiger Ersatz zu sein. Der Centralbahnplatz ist bereits überlastet und es käme zu einer langen Pa-



© Björn King

rallelführung von Tram und Bus. Ausserdem ist es ein partnerschaftliches Geschäft mit dem Kanton Basel-Stadt und deshalb noch keineswegs beschlossene Sache (BS bevorzugt ebenfalls die Tramverlängerung). Auch der Margarethenstich figuriert nicht in diesem 6. GLA und die Tramlinien 10 und 11 bleiben in Reinach Süd weiterhin unverknüpft, obwohl das boomende Gerwerbgebiet Kägen damit optimal erschlossen werden könnte.

Einige ÖV-Rosinen sind hingegen beim Busangebot zu finden:

■ Mit der neuen Tangentiallinie 64 wird endlich eine grosse Lücke im ÖV-Netz geschlossen. Der Raum Allschwil mit dem grossen Arbeitsplatzgebiet Bachgraben, das Leimental und das Birseck werden ohne Umwegfahrten über die City verbunden. Der Ruf nach der Südumfahrung tönt damit noch phantasieloser.

■ Wir freuen uns über die Verlängerung der Buslinie 69 von Ettlingen nach Aesch, ein langjähriges Anliegen des VCS.

■ In der Buslinie 62 Arlesheim–Reinach–Therwil–Biel–Benken sehen wir den willkommenen Vorlaufbetrieb einer zukünftigen S-Bahn-Zweigstrecke.

■ Für diese Linien fordern wir zudem die Prüfung von zusätzlichen Expresskursen mit deutlich weniger Haltestellen.

Andererseits tischt der GLA auch bittere Pillen auf, die wir nicht schlucken mögen: Verschiedene Buslinien sollen eingekürzt oder ausgedünnt werden. Insbesondere das Buskonzept um Liestal überzeugt nicht. So verliert beispielsweise Frenkendorf durch den vorgesehenen Endhalt der Linie 78 im Bäckliacker die umsteigefreie Verbindung zum Hauptort. Es ist grundsätzlich kontraproduktiv, Einsparungen vorzunehmen, die Löcher in den Taktfahrplan reissen und damit eine Abwärtsspirale bei der Nutzung in Gang setzen.

Der VCS bleibt beim ÖV dran

Das erwähnte ÖV-Programm Basel-Stadt stellt das ungefähre Pendant zum Baselbieter GLA dar. In einem über zweistündigen Austausch mit den Verantwortlichen beider Kantone konnten wir unsere Fragen zu den kniffligen kantonsübergreifenden ÖV-Linien erörtern. Würde es nicht die kantonale Zusammenarbeit bereits erleichtern, wenn die beiden ÖV-Entwürfe parallel zur Mitwirkung kämen? Uns zumindest wäre es recht. Aber wir sind auch so für die nächste Stellungnahme parat. Hinweise und Inputs unserer Mitglieder nehmen wir gern entgegen.

Unser Mitwirkungsbericht zum 6. GLA BL kann unter www.vcs-blbs.ch eingesehen oder bei der Geschäftsstelle bestellt werden.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

Gesucht für den VCS beider Basel

Kassier/-in

Unsere langjährige Kassierin gibt ihr Amt auf Ende Jahr ab. Sind Sie unsere neue, zuverlässige Zahlenakrobatin/unser neuer, zuverlässiger Ziffernturner?

Wobei: Unsere einfache Vereinsbuchhaltung erfordert keinen Hochseilakt, bodenständige Buchungen und zeitgerechte Zahlungen genügen. Die Aufgabe wurde bisher als ehrenamtliche Vorstandsarbeit erledigt. Ihr Einsatz im Vorstand würde uns sehr freuen, ist aber nicht Bedingung, und über eine moderate Entschädigung lassen wir gerne mit uns rechnen.

Ersatz-Revisor/-in

Falls einer unserer beiden Revisoren mal verhindert ist, brauchen wir Sie. Die Revision findet jeweils im Zeitraum Februar/März statt. Haben Sie da ein paar wenige Stunden, die Sie für den VCS einsetzen könnten?

Rufen Sie uns an oder schreiben Sie uns – Adressangaben auf Seite 41.

Mehr ÖV und Lärmschutz statt Stadtautobahn

Kanton und Bund planen den Ausbau der Osttangente durch die Stadtquartiere Oberes Kleinbasel, Hirzbrunnen, Breite und Gellert: sechs statt vier Spuren für Pendelnde und Transitierende. Die Rechnung in Form von Lärm und Gestank bekämen die dort Wohnhaften präsentiert. Der VCS beider Basel gehört einer Interessengemeinschaft an, die sich mit vereinten Kräften für Alternativen und Lärmschutz einsetzt.

Das Autobahnkreuz Gellert und die Schwarzwaldbrücke sind den Strassenplanern schon lange ein Dorn im Auge. Sie rechnen uns vor, dass der Betongürtel durch die Basler Quartiere für die automobilen Pendlerströme und den internationalen Schwerverkehr noch immer nicht breit genug sei. Statt Prävention zu betreiben und die betroffenen Quartiere endlich zu entlasten, beantragt Basel-Stadt beim Bund das altbekannte Abfuhrmittel mit ebenso bekannten Nebenwirkungen. Zunächst seien auf dem Autobahnstück zwischen dem Schwarzwaldtunnel beim Badischen Bahnhof und der Hagnau sechs statt vier Spuren «machbar». Kostenpunkt: rund 1 000 000 000 Franken. Langfristig wird auch ein auf 2,1 Milliar-

den Franken geschätzter Tunnel-«Bypass» geprüft.

Für Kuhhandel nicht zu haben
Verantwortlich für das anhaltende Verkehrswachstum ist sowohl der Transit- wie der lokale Strassenverkehr. Bis 2010 wird auf der Osttangente mit einer Zunahme von 5,5% gegenüber dem Jahr 2004 gerechnet, bis 2020 sogar mit +11%. Besonders rasant wächst der grenzüberschreitende Pendlerverkehr (dank Nordtangente!), und der Einkaufsverkehr (dank Stüchi, Erlenmatt) ergiesst sich am Ende der Fahrt zwangsläufig von der Autobahn in ein Quartier. Was der VCS, z. B. im Rahmen des Agglomerationsprogramms, schon lange fordert, ist deshalb dringlicher denn je: Der Transitverkehr gehört auf die Schiene. Und für den regionalen und den lokalen Verkehr braucht es den Ausbau der Regio-S-Bahn und grenzüberschreitende Tramlinien.

Nicht einlassen wird sich der VCS auf einen Kuhhandel «Autobahnausbau gegen Lärmschutz»: Lärmschutz braucht keinen Autobahnausbau, sondern den politischen Willen, die diesbezüglichen Rechte der Quartierbewohnerschaft endlich zu respektieren.

Marcel Dreier, Vorstandsmitglied



© PD

Mit dem VCS auf neuen Schienen

Frühzeitig hatten wir uns exponiert – exakt ein Jahr ist's her – und monatelang haben wir beidseits der Grenze dafür gekämpft: Nun können wir die Früchte davon ernten: Die Tramverlängerung von Basel nach Weil am Rhein wird tatsächlich realisiert! Am 6. Dezember 2008 wird ein Tram-Mast «gepflanzt» und feiern das offizielle Basel und Weil am Rhein mit viel Pomp den Spatenstich. Im Sommer 2012 sollen wir das erste grenzüberschreitende Tram Europas seit Ende des Zweiten Weltkriegs erfahren können.

Der VCS schaut aber längst darüber hinaus. Das Weiler Tram soll nur der Auftakt zum Ausbau des Basler Tramnetzes sein, das

über 70 Jahre stagnierte. Jetzt geht es an die Unterschriftensammlung für die neue Traminitiative. Pro Tram Basel verlangt u.a. eine neue Linie über die Johanniterbrücke, um die Innerstadt zu entlasten und die Universitätsspitaler sowie die Bahnhöfe von SBB und DB emissionsfrei anzubinden (www.pro-tram.ch). Wie beim Weiler Tram kommt auch hier ein wesentlicher Teil des «Drives» aus dem VCS-Vorstand (drei Mitglieder im Komitee).

Bitte füllen Sie den beiliegenden Sammelbogen aus, schicken Sie diesen rasch zurück und fordern Sie zusätzliche Bogen an (vcs.blbs@bluewin.ch oder Tel. 061 311 11 77). Unsere zahlreichen Mitglieder haben es in der Hand, die nötigen Unterschriften gleich selbst zusammenzubringen.

Beat Leuthardt, Vorstandsmitglied



© www.basel-autofrei.ch

«Clever unterwegs» 2008 – 1 Mal Basel autofrei. Sonst vom Autoverkehr dominierte Strassen und Plätze gehörten am 20. September für einmal den Nicht-Motorisierten. Der Anlass fand als «warm-up» statt, denn zukünftig soll dabei ein weit grösserer Perimeter autofrei sein. Das verlangt die Petition «4 Mal Basel autofrei», die vom Grossen Rat etwas kleinkrämerisch als «1 Mal autofrei» überwiesen wurde und mit deren Umsetzung zurzeit der Regierungsrat befasst ist. Es freut uns, dass sich die beiden frisch gewählten Regierungsräte Christoph Brutschin und Hans-Peter Wessels ganz klar hinter die Forderung nach einem weiträumig autofreien Tag stellten. Wir sind überzeugt, dass es dem Kanton gelingt, 2009 ein tolles autofreies Stadtfeeling zu schaffen.

Tonja Zürcher, Mitarbeiterin Geschäftsstelle

VCS-Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel
T 061 311 11 77, F 061 311 11 90
vcs.blbs@bluewin.ch
www.vcs-blbs.ch

VCS-Sektion Freiburg

Postfach 67, 1701 Freiburg
T 026 424 76 61
info@vcs-ate-fr.ch
www.vcs-ate-fr.ch