

VCS beider Basel Jahresbericht 2019



Titelbild: engagiertes Komitee am Langmatt-Strassenfest vom 13. Oktober 2019

Basel

25. März 2020

— Vorstand und Geschäftsstelle

Weitere Informationen zu allen Themen im Jahresbericht, mehr Fotos und Originaldokumente gibt es auf unserer Webseite unter vcs-blbs.ch.

VCS Verkehr-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

VCS beider Basel

Gellertstrasse 29

4052 Basel

061 311 11 77

vcs-blbs.ch

info@vcs-blbs.ch

Postkonto: 40-12334-9

IBAN: CH20 0076 9016 4103 7217 4

© VCS beider Basel, 2020

1. Schwerpunkte 2019

1.1. Klimaschutz auch beim Verkehr

Aktuell ist der Verkehr für rund 40 % der Treibhausgasemissionen der Schweiz verantwortlich. Ein Grossteil davon entsteht durch die vielen Autofahrten, ebenfalls wichtig ist der stark zunehmende Flugverkehr.



In Basel-Stadt gibt es Fortschritte: Seit 2010 hat der Autoverkehr um rund 6 % abgenommen, gleichzeitig wuchs der Velo- und öffentliche Verkehr stark. Im Baselbiet nimmt der Autoverkehr noch zu, sogar stärker als die Bevölkerung.

Der VCS beider Basel will vorwärts machen beim Klimaschutz: Dank einem Antrag von unserem Co-Präsidenten Dominik Beeler hat sich nun auch der VCS Schweiz zum Ziel gesetzt, dass der Verkehr bereits bis 2030 bei netto null Treibhausgasemissionen angeht sein muss.

1.2. Bundesverwaltungsgericht gibt VCS recht: Keine Pannestreifenumnutzung am Umweltrecht vorbei

Das Jahr 2019 begann mit einem Knaller: Mitte Januar hiess das Bundesverwaltungsgericht eine Beschwerde des VCS beider Basel gut und wies das Umweltdepartement des Bundes (UVEK) an, die geplanten Pannestreifenumnutzungen (PUN) einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) zu unterziehen.

Wir hatten gegen ein Projekt des Bundesamts für Strassen ASTRA Einsprache erhoben, weil dieses auf der Autobahn A2/A3 zwischen Pratteln und Rheinfeldern Pannestreifen permanent zu Fahrspuren umnutzen wollte. Doch eine UVP wollte das ASTRA nicht durchführen, sonst hätte sich

womöglich gezeigt, dass diese zusätzliche Fahrspur zu deutlich mehr Autoverkehr führen würde.

Grosse Kapazitätsreserven sind noch vorhanden: Aktuell sind auf dem Arbeitsweg pro Auto nur 1,1 Personen unterwegs. Bereits eine schwache Erhöhung der Auslastung würde grosser Folgen zeigen.

1.3. Petition gegen Ausbau der Strasse durch den Hardwald

Noch Ende 2018 lancierte der VCS beider Basel zusammen mit der SP Birsfelden und der SP Muttenz eine Petition gegen den Ausbau der Strasse durch den Hardwald und für den Schutz des Waldes.

Am 28. Januar konnten über 900 Unterschriften eingereicht werden. Anfang April fand die Anhörung vor der Petitionskommission des Landrats statt, bei der SP-Landrätin Désirée Jaun aus Birsfelden und der neue VCS-Geschäftsführer Florian Schreier die Anliegen der Petition vertraten.

Ende April folgte dann eine Aussprache mit den Verantwortlichen des Tiefbauamts ebenfalls in dieser Kommission. Die Kommission nahm die Petition zur Kenntnis. Auch im Landrat selbst wurde am 13. Juni die Petition zur Kenntnis genommen, eine entsprechende Motion von Désirée Jaun mit verbindlichen Forderungen wurde aber abgelehnt.

Auch wenn die Kantonsverwaltung beteuert, keine Verbreiterung zu planen, bleiben wir misstrauisch. Nicht zuletzt, weil uns interne Unterlagen präsentiert wurden, die eine Skizze für eine vierspurige Strasse durch den Hardwald vorsehen. Für uns ist klar, dass Verbesserungen für den Fuss-, den Veloverkehr und vor allem für den Bus nötig sind. Mehr Strassenkapazität hingegen nicht.

1.4. Verkehrsintensives Ozeanium abgelehnt

Die Abstimmung war ein überraschender Erfolg: Die BaslerInnen lehnten am 19. Mai das Ozeanium an der Heuwaage mit rund 55 % Nein-Stimmen ab. Der VCS beider Basel beteiligte sich am Referendum, weil die Vorlage gegen den Grundsatz versties, dass bei einer neuen Bebauung auch die Erschliessung geregelt sein muss. Für die geplanten rund 500 000 BesucherInnen pro Jahr hätte es ein griffiges Verkehrskonzept gebraucht, dass die Anreise per öffentlichem Verkehr fördert. Ein Verkehrskonzept war in der Vorlage aber schlicht nicht enthalten.



1.5. Grosser Abschied, neue Co-Präsidentin, neuer Geschäftsführer



Die Mitgliederversammlung vom 29. April 2019 im Borromäum in Basel war geprägt von Abschieden und einem Neubeginn. Nach über zwölf Jahren beendete unsere Geschäftsführerin Stephanie Fuchs ihr Engagement für den VCS beider Basel. Sie wurde ausführlich verabschiedet, unter anderem von der ehemaligen VCS-Präsidentin Anita Lachenmeier.

Auch Raphael Fuhrer, seit 2016 Co-Präsident des VCS beider Basel, trat von seiner Funktion zurück. Der Rücktritt erfolgte aufgrund seiner Wahl zum Präsidenten der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rates. Er bleibt aber weiterhin

Mitglied des Zentralvorstands des VCS Schweiz.

Neu gewählt wurde die Grüne Grossrätin Lea Steinle, die nun zusammen mit dem bisherigen Co-Präsidenten Dominik Beeler dem VCS beider Basel vorsteht.

Ebenfalls erstmals den Mitgliedern vorgestellt wurde der neue Geschäftsführer Florian Schreier, der seine Stelle beim VCS beider Basel am 1. April 2019 angetreten hat.

1.6. Wem gehört die Stadt? – Leben statt parkieren.



45 Fussballplätze: So viel Platz brauchen die 27 500 öffentlichen Parkplätze in Basel-Stadt. Quartierstrassen sind oft eher Parkings, als lebendige Orte für Menschen. Dieses Thema haben wir an der öffentlichen Veranstaltung im Anschluss an die Mitgliederversammlung angeschaut.

Eingeladen war Prof. Klaus Zweibrücken, Raumplaner von der Hochschule Rapperswil HSR und Katja Reichen, Mediatorin im öffentlichen Raum vom Kinderbüro Basel.

Pro Auto gibt es in Basel 1,8 Parkplätze, ganze 104 000 insgesamt. Diese brauchen viel Platz und produzieren hohe Kosten. Dabei liesse sich viel Sinnvolleres anfangen mit dem vielen Platz: breitere Trottoirs, Velostreifen und Veloabstellplätze, Aussenbestuhlung für Cafés und Restaurants, für mehr Bäume, für mehr Lebensqualität.

Besonders spannend war der Blick auch darauf, wie Kinder den Verkehr erleben. Mit einer durchschnittlichen Augenhöhe von 1,2 m

nehmen sie die Stadt, den Verkehr und die Gefahren anders war. Und gerade deshalb müssen wir achtgeben, Kinder bei der Verkehrsplanung nicht zu vergessen.

1.7. Raserunfall am Gempen



Am 19. Juni wurde auf der Gempenstrasse von Dornach hoch auf die Gempenfluh ein Velofahrer von einem Sportwagen frontal erfasst und lebensgefährlich verletzt. Der Raser hatte den Sportwagen kurz zuvor bei einer Garage für eine Probefahrt ausgeliehen. Der Unfall erschrak viele Menschen in der Region und führte eine Woche später zu einer Gedenk- und Protestfahrt mit 300 Velofahrenden.

1.8. Velomärt im Frühling und Sommer



Auch im 2019 gab es wieder zwei Ausgaben des Velomärts: Der traditionelle Velomärt zu Beginn der Velosaison fand wie üblich in der Rundhofhalle der Messe (unter der grossen Uhr) am Samstag, 13. April 2019 statt. Auch der VCS beider Basel war mit seinem bewährten Schlössli-Glöggli-Stand dabei und verkaufte fleissig Ausrüstung, damit die frisch erstendenden Velos auch lange bei ihren BesitzerInnen bleiben.

Zum erst zweiten Mal fand dagegen der Sommer-Velomärt auf der Kunsteisbahn Margarethen statt. Dieser kleine Cousin lockte am 31. August immerhin einige hundert Menschen an, die sich nach den Sommerferien ein neues Velo kaufen oder ihr eigenes verkaufen wollten.

1.9. Einigung mit Kanton bei Hohenrainstrasse

An der Hohenrainstrasse in Pratteln, zwischen Bahnhof und dem Gewerbegebiet Grüssen baute der Kanton ohne Planaufgabe ein breiteres Trottoir, um dieses gleich auch für Velos freizugeben. Damit müssen die Velofahrenden zwar nicht mehr auf der Kantonsstrasse mit vielen Lastwagen fahren, sie kommen aber dafür vermehrt den FussgängerInnen in die Quere.

Wir haben Einsprache erhoben, weil dieser Umbau der Kantonsstrasse nicht publiziert wurde und wir auch befürchten mussten, dass damit die Velo-Erschliessung fürs Grüssen-Gebiet als «gut» taxiert werden könnte. Dies wiederum hätte zur Folge, dass dort noch mehr Parkplätze gebaut werden können. Eine Beschwerde dazu hatten wir ja im Jahr 2018 gewonnen.

Nach einer (unüblichen) Vorverhandlung und einem Augenschein vor Ort haben wir beschlossen, die Beschwerde zurückzuziehen, weil der Umbau ohnehin bereits vollzogen ist. Der Kanton wird künftig bei solchen Planungen jedoch vorsichtiger sein müssen, denn eine gute Veloerschliessung besteht weiterhin nicht. Wir bleiben dran.

1.10. Mehr Sicherheit dank Gummi: Velofreundliche Tramschiene getestet

Am 16. November wurde auf dem Gelände einer Baufirma in Füllinsdorf das verbesserte Modell der velofreundlichen Tramschiene getestet. Rund zwei Dutzend Velofahrende hatten sich auf den Aufruf gemeldet und verbrachten ein paar sonnige Stunden mit dem Befahren verschiedener Anordnungen. Auch

Nässe und Laub wurden getestet. Die ersten Resultate stimmen zuversichtlich, so dass wohl bald die erste Haltestelle in Basel mit dem neuen System ausgerüstet werden kann.



In der Zwischenzeit testen die BVB die Schiene auf Herz und Nieren, Schienenbrüche werden simuliert und der Ersatz der Gummifüllung wird ausprobiert. Zudem muss das Bundesamt für Verkehr die Schiene noch zulassen und danach der Kanton Basel-Stadt eine Kosten-Nutzen-Analyse durchführen.

Falls die neue Schiene alle diese Hürden nimmt, ist vorgesehen, 2021 an der Haltestelle Bruderholzstrasse eine erste velofreundliche Tramschiene zu verbauen und sie im realen Betrieb zu testen.

1.11. Langmattstrasse erfolgreich verhindert

Auch wenn es anfangs keine Ja-Kampagne gab: Das Komitee «Nein zur Langmattstrasse» musste sich mit ganzer Kraft gegen den Plan des Kantons einsetzen, zwischen Oberwil und Therwil eine neue Strasse zu bauen. Dies obwohl wenige hundert Meter weiter bereits solche Verbindungen existieren. Auch hätte die Strasse einen beliebten Spazierweg und eine wichtige Veloroute zertrennt.



Der wichtige Abstimmungssieg ist auch den beiden VCS-Vorstandsmitgliedern Nathalie Martin und Dominik Beeler zu verdanken, die sich im Komitee stark engagierten und ihre Kampagnenerfahrung einbringen konnten.

2. Vertretung in kantonalen Gremien

2.1. Zusammenarbeit dem Kanton Basel-Landschaft

Der VCS beider Basel ist seit Mitte 2019 wieder in der Task-Force Anti-Stau des Kantons Basel-Landschaft vertreten. Eine sehr auto-lastige Gruppe, in der wir Alternativen zur weiteren Förderung des Autoverkehrs und des Strassenbaus aufzeigen. Im Jahr 2019 fand allerdings nur eine Sitzung statt.

Weiterhin sehr interessiert nehmen wir am Runden Tisch Fuss- und Veloverkehr des Kantons Basel-Landschaft teil. Dort wurden wir über die Umsetzung des Velorouten-Kredits informiert und über einzelne konkret geplante Projekte.

2.2. Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt

Das Forum Mobilität, in dessen Rahmen sich umweltorientierte Verkehrsverbände mit Regierungsrat Hans-Peter Wessels und VertreterInnen der Verwaltung des Kantons Basel-Stadt ausgetauscht hatten, wurde auf Grund von Sparmassnahmen neu organisiert und fand darum in diesem Jahr nicht statt.

Im Rahmen der Richtplanung für die Entwicklungsgebiete Klybeck und Kleinbasel Nord wurde der VCS beider Basel an eine Dialogveranstaltung eingeladen. Dort konnten wir einige Fragen klären und Anliegen einbringen. So soll die angedachte Tramlinie rechtzeitig (vor Baubeginn) erstellt werden und auch die Veloinfrastruktur muss bereit sein, bevor die ersten Menschen ins neue Quartier ziehen.

3. Öffentlichkeitsarbeit

3.1. Medienarbeit

Letztes Jahr haben wir insgesamt 19 Medienmitteilungen verschickt. Dies zu den unterschiedlichsten Themen: Sie reichten von der Abnahme des Autoverkehrs und der

gleichzeitigen Zunahme des Veloverkehrs in Basel-Stadt über den Test der velofreundlichen Tramschiene bis hin zu unserer Kritik an den Lärmsanierungen auf dem Papier im Baselland.

Alle unsere Medienmitteilungen können auf unserer Webseite nachgelesen werden.

3.2. Informationen an Mitglieder

Im Jahr 2019 haben wir Newsletter verschickt, die unsere Mitglieder über aktuelle Themen informierten. Seit Juli erscheint unser Newsletter neu monatlich. Wer den Newsletter gerne abonnieren möchte, kann dies auf unserer Webseite oder mit einem E-Mail an die Geschäftsstelle tun.

Vor der Mitgliederversammlung gab es wie üblich einen Postversand an alle Mitglieder, mit der Einladung für die Mitgliederversammlung.

Auch im VCS-Magazin platzierten wir in allen fünf Ausgaben Berichte und Neuigkeiten aus beiden Basel.

3.3. Aktionswoche Velo-Charta



Nachdem wir 2018 die Velo-Charta für fussgängerfreundliches Velofahren lancierten, fand zu Beginn der Velosaison in der letzten Märzwoche eine Aktionswoche zusammen mit Pro Velo beider Basel statt. Wir waren jeden Tag an zwei Orten präsent, wo sich FussgängerInnen und Velofahrende in die Quere kommen. Wir sprachen VelofahrerInnen an, verteilten Flyer und Schöggeli.

Die Basler Zeitung berichtete am 29.03.2019 in einem grösseren Artikel über unser Engagement und druckte die gesamte Velo-Charta ab.

4. Mitwirkungen und Vernehmlassungen

Wenn in der Region Strassen geplant, Quartiere entworfen oder Baustellen geplant sind, schauen wir hin. Gerne nehmen wir auch Quartier- oder Strassenplanungen unter die Lupe, die wir noch nicht entdeckt haben. Wir freuen uns über Meldungen an die Geschäftsstelle.

An diesen Planungen haben wir uns mit Eingaben und Stellungnahmen beteiligt. Alle Briefe und Vernehmlassungsantworten gibt es auf unserer Webseite.

4.1. Quartierplan «Am Orisbach», Liestal

Im Zentrum von Liestal, zwischen Bahnhof und Stedtli, plant die Gemeinde einige Anpassungen. So soll statt eines Parkplatzes «Aussenraum mit hoher Aufenthaltsqualität» geschaffen werden. Trotzdem sind weiterhin viele Parkplätze geplant, die wir ablehnen.

Die Qualität der Verbindungen für FussgängerInnen und Velofahrende ist mit dem Quartierplan ungenügend. Es ist nicht möglich, direkt vom Bahnhof ins Stedtli zu fahren. Auch die Fusswege müssen bereits im Quartierplan aufgeführt werden und nicht erst bei einzelnen Bauprojekten.

Der Quartierplan muss also nochmals stark verbessert werden, bevor er in Kraft treten kann.

4.2. Angebotsdekret Baselland

Das Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr (Angebotsdekret) regelt das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Baselbiet und beispielsweise, nach welchen Regeln neue Haltestellen und Takte geplant

werden. Auch die Verkehrszeiten werden im Angebotsdekret definiert.

Der Regierungsrat hat dieses nun weiterentwickelt und in einigen Punkten der Realität angepasst. Wir haben diverse Verbesserungsvorschläge angemerkt. So sind die neuen Kriterien zur Beurteilung der Erschliessung eines Gebiets schwer verständlich und entsprechen wohl nicht der Realität.

Im Ortsverkehr sollen Gemeinden Probebetriebe starten können, die bei Erfolg in den kantonalen Generellen Leistungsauftrag (GLA) übergehen können.

Negativ beurteilen wir die Vorschriften zur Wirtschaftlichkeit, die an anderen Stellen schon Probleme verursacht hat. Denn Linien im ländlichen Raum werden auch in Zukunft nur schwer kostendeckend zu betreiben sein. Damit dort das Angebot nicht abgebaut wird, müssten die Kriterien für die Wirtschaftlichkeit angepasst werden.

4.3. Neugestaltung Ortsdurchfahrt Birsfelden

Die Ortsdurchfahrt durch Birsfelden, bestehend aus Haupt- und Rheinfelderstrasse, soll neugestaltet werden. Denn Birsfelden plant ein neues Zentrum und diverse neue Wohnüberbauungen. Zwar sind viele Verbesserungen geplant, allerdings gibt es auch einige ungelöste Probleme. So führt eine viel benutzte Ausfahrt über eine Tramstation, FussgängerInnenstreifen werden abgebaut.

In unsere Eingabe bei der öffentlichen Mitwirkung haben wir vor allem auch gefordert, dass auf der Ortsdurchfahrt Tempo 30 gilt. Das würde flächiges Queren ermöglichen, also das Überqueren der Strasse auf ihrer ganzen Länge.

4.4. Quartierplan Idorsia, Allschwil

Im Gewerbegebiet Bachgraben soll ein bestehendes Gebäude ausgebaut werden und auch zusätzliche Autoparkplätze sollen entstehen. Wir forderten die Gemeinde Allschwil auf, zusätzliche Arbeitsplätze nur

dann anzusiedeln, wenn der dadurch entstehende Verkehr mit nachhaltigen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann. Mehr Velo, Tram und Bus statt noch mehr Autoverkehr, der ja nicht nur in Allschwil für Probleme sorgt.

4.5. Quartierplan Victus, Aesch

Am Nordrand von Aesch, zwischen Autobahnanschluss und Kantonsstrasse, soll eine neue Überbauung mit Wohnungen und Gewerbe entstehen. Bei den geplanten Wohnungen werden jedoch die Lärmgrenzwerte nicht eingehalten.

Wir haben uns mit einem Brief an den Gemeinderat von Aesch kritisch zur geplanten Überbauung geäussert. Denn obwohl in nächster Nähe eine kantonale Veloroute und eine Tramstation liegen, wird weiterhin stark auf den Autoverkehr gesetzt. Dabei sind die umliegenden Strassen bereits heute stark belastet sind und der Lärm stellt ein Problem dar.

5. VCS beider Basel

5.1. Vorstand

Der zehnköpfige Vorstand traf sich 2019 zehnmal zu Vorstandssitzungen und einmal zur Mitgliederversammlung.

Nach der Mitgliederversammlung vom 29. April 2019 präsentierte sich der Vorstand des VCS beider Basel wie folgt:



Dominik Beeler
Co-Präsident
Liestal



Lea Steinle
Co-Präsidentin
Basel



Nathalie Martin
Vize-Präsidentin
Arlesheim



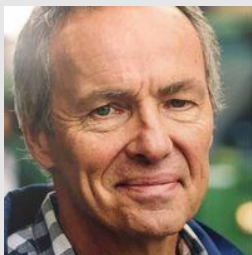
Simon Trinkler
Kassier
Basel



Marcel Dreier
Basel



Jan Kirchmayr
Aesch



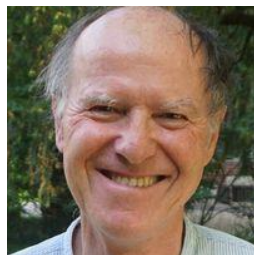
Steffi Luethi-Brüderlin
Basel



Meret Rehmann
Basel



Beat von Scarpatetti
Binningen



Christoph Wydler
Basel

Auf Grund einer beruflichen Veränderung trat Victor Bättig an der Mitgliederversammlung 2019 aus dem Vorstand zurück.

5.2. Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle war im Jahr 2019 wie folgt besetzt:

- **Stephanie Fuchs**, Geschäftsführerin 70 %, seit Januar 2007 bis 28. Februar 2019
- **Florian Schreier**, Geschäftsführer 70 %, ab April 2020
- **Damian Weingartner**, Projektmitarbeiter 40 %, seit Januar 2018

5.3. Zusammenarbeit mit dem VCS Schweiz

Unsere VertreterInnen waren an allen drei Planungskonferenzen und der Delegiertenversammlung dabei und brachten sich aktiv ein. So hat der VCS Schweiz auf Antrag unseres Co-Präsidenten Dominik Beeler neu zum Ziel gesetzt, dass der Verkehr bereits bis 2030 bei netto null Treibhausgasemissionen angelangt sein muss.

An der Planungskonferenz vom Oktober 2019 wurde die Strategie 2020 – 2030 beraten und der Vorschlag des Zentralvorstands ergänzt. Die kommenden Herausforderungen wie die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Organisation des Verbands waren dabei wichtige Themen.

Im Juni 2019 fand die Delegiertenversammlung des VCS Schweiz in Weinfelden, Thurgau statt. Wahlen standen keine an, diese finden erst wieder 2020 statt.

Speziell gefeiert wurde an der Delegiertenversammlung das 40-Jahre-Jubiläum des VCS. 1979 wurde der Verkehrs-Club der Schweiz gegründet. Aus diesem Grund waren auch fast alle der ursprünglichen GründerInnen dabei und blickten nochmals zurück auf 40 Jahre Engagement für Mensch und Umwelt.

Das GeschäftsleiterInnentreffen fand 2019 nur einmal statt. Im Jahr 2020 wird es neu organisiert und findet als eigener, ganztägiger Anlass statt.

Aktuell sind wir daran, die Velo-Charta an andere VCS-Sektionen weiterzugeben. Denn nicht nur in den beiden Basel gibt es Konflikte zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden. Im 2020 soll die Velo-Charta als

Kampagne anderen Sektionen zur Verfügung gestellt werden. Derzeit klären wir noch Fragen zur Organisation und Finanzierung.

6. Mitglieder

Ein besonders grosser Dank geht an unsere Mitglieder für die Unterstützung in diesem Jahr.

Mitgliedschaften lassen sich übrigens auch verschenken an FreundInnen, Familienmitglieder und Interessierte! Mehr dazu unter verkehrsclub.ch/mitglieder.

6.1. Den VCS beider Basel unterstützen

Wir freuen uns immer über Rückmeldungen zu unserer Arbeit. Besonders dankbar sind wir für Hinweise auf Bauprojekte und Planungen, die wir vielleicht übersehen haben.

Wir bedanken uns auch bei allen SpenderInnen, die uns im ereignisreichen Jahr 2019 unterstützt haben! Spenden direkt an den VCS beider Basel können in beiden Basel von den Einkommenssteuern abgesetzt werden.

Postkonto: 40-12334-9
IBAN: CH20 0076 9016 4103 7217 4

Auch aktive Mithilfe ist willkommen. Immer wieder organisieren wir Anlässe und beim Velomärt sind wir auf fleissige Hände angewiesen.

Für alle Fragen melden Sie sich am besten bei der Geschäftsstelle.