

Für Mensch  
und Umwelt



# VCS beider Basel Jahresbericht 2013



VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel

Gellertstrasse 29, 4052 Basel

Tel. 061 311 11 77, PC 40-12334-9

[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch), [vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch)

## ***Vorwort***

### Geschätzte Mitglieder

Ich genoss die Ostertage! Vor dem Haus aufs Velo sitzen, mit Sack und Pack losradeln, schöne Landschaften geniessen, Ortschaften und Städte (mit sicheren Velonetzen und grosszügigen Fussgängerzonen) kennenlernen und den Tag bei einem guten Abendessen ausklingen lassen – das ist Lebensqualität. Der Freizeitverkehr hat längst einen grösseren Anteil am Verkehr als der Berufsverkehr. Doch bei beiden gilt: wer umweltschonend unterwegs ist, erhöht nicht nur die eigene, sondern auch die Lebensqualität der Mitmenschen. Damit die Menschen umweltfreundliche Verkehrsarten wählen, müssen die Rahmenbedingungen stimmen. Und da gibt es in beiden Basel noch viel zu tun, z. B. mit einer gerechteren Verteilung der Verkehrsflächen.

Der VCS reichte dazu im 2013 in Basel-Stadt und Basel-Landschaft die kantonalen Initiativen «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (VCS-Strasseninitiative)» ein. Zur Zeit werden sie im Grossrat bzw. Landrat behandelt. Das Thema beschäftigte den VCS im letzten Jahr ohnehin in verschiedenen Formen: beispielsweise beim versprochenen und nicht umgesetzten Rückbau der Rheinstrasse nach der Eröffnung der A22 (vorher HPL), bei der Mitwirkung «Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil» (wobei plötzlich von Geisterhand die Südumfahrung aus dem letzten Jahrhundert wieder auftauchte), bei Baustellen, wo Fussgänger- und Veloführungen oft unakzeptabel und zuweilen gefährlich sind, bei der Planung von Tramlinien, wo Kompromisse zwischen Veloführung und behindertengerechten Haltestellen oder Autoparkplätze und Velostreifen gesucht werden müssen. Es sind noch viele Massnahmen nötig, damit die Attraktivität des Fuss-, Velo- und öffentlichem Verkehr tatsächlich zunimmt und der Volkswille, 10% des (auch Baselbieter) Autoverkehrs in der Stadt bis 2020 einzusparen eingelöst ist. Es braucht Massnahmen in Basel-Stadt und im Baselbiet – denn der Verkehr bremst nicht an der Kantonsgrenze.

Zurück zu den Osterferien. Der Veloverlad in die Regionalzüge Deutschlands ermöglichte uns eine bequeme Rückreise. Auf der letzten Meile nach Hause mussten wir kurz nach dem Badischen Bahnhof zwischen zwei Autokolonnen ohne Velostreifen einspuren. So schnell ist man zurück in der Realität von Basel...



Basel, 22. April 2014

› **Anita Lachenmeier-Thüring,**  
**Co-Präsidentin VCS beider Basel** ›



## 1. Projekte, Aktivitäten

### › Jahresschwerpunkte 2013 ›

#### 1.1 › VCS-Strasseninitiativen BL und BS sind eingereicht und rechtskräftig ›

Unsere zwei kantonalen Initiativen BL und BS «Strassen teilen – JA zum sicheren und hindernisfreien Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr (VCS-Strassen-Initiative)» sind mit komfortablen Unterschriftenzahlen zu Stande gekommen. Im Herbst 2013 haben wir sie mit den unterstützenden Organisationen eingereicht. Die Übergabe versüssten wir uns mit einer symbolischen Kuchen-Teilet. Inzwischen wurden die Initiativen in beiden Kantonen rechtskräftig erklärt. Die Regierung Basel-Stadt prüft bereits die Option eines Gegenvorschlags. In Basel-Landschaft ist man noch nicht so weit. Wir rechnen damit, Anfang 2015 die Abstimmungskampagnen zu führen und freuen uns darauf!

Zur Erinnerung in Kürze: Die Initiativen wollen für Velofahrende durchgängige Radstreifen oder -wege entlang den Hauptverkehrsachsen. Diese dürfen nicht auf Kosten der Fussgängerflächen gehen, die ihrerseits verbreitert werden sollen, wo die Normbreiten unterschritten werden. Wo kein Platz für Velospuren ist oder hergegeben werden soll, muss Tempo 30 signalisiert werden. Die Temporeduktion darf den öffentlichen Verkehr nicht behindern, indem dieser zur Kompensation an Lichtsignalanlagen konsequent bevorzugt und Parkierungsmanöver auf der Schiene verhindert wird.



#### 1.2 › Juralinie auf dem Abstellgleis? Podium für den Direktzug Basel – Genf ›

Die SBB planten, ab 2015 während rund zehn Jahren keinen Direktzug mehr von Basel nach Genf via Laufental zu führen, verbunden mit weiteren einschneidenden Fahrplanänderungen. Grund dafür sind umfangreiche Bauarbeiten, die im Bahnhof Lausanne anstehen (Projekt Léman 2030). Im Juni 2013 luden wir deshalb zur Veranstaltung «Juralinie auf dem Abstellgleis?» nach Laufen ein, wo der zuständige SBB-Projektleiter, unser VCS-ÖV-Experte Paul Stopper und zwei regionale Politiker informierten und debattierten. Es fand sich ein kompetentes, kritisches und diskussionsfreudiges Publikum ein. Es brachte seine Interessen als Fahrgäste auf den (wunden) Punkt.

Im Anschluss baten wir die Verantwortlichen beim Bund und bei den SBB schriftlich, uns auch darzulegen, welche Infrastrukturbauten unentbehrlich sind, um auf der Strecke Basel – Laufen – Biel den längst versprochenen Halbstundentakt einzuführen. Die Aufrechterhaltung der umsteigefreien Verbindung Basel – Genf via Laufen ist jedoch unabhängig davon möglich. Von verschiedensten Seiten wurde sie nun mit Nachdruck gefordert.

Die Baustellen-Fahrpläne der SBB sind inzwischen nicht mehr sakrosankt. Es sieht wieder besser aus für den Direktzug. Definitiv auf den Schienen ist er aber noch nicht.

**Juralinie auf dem Abstellgleis?**  
Die SBB streicht ab 2015 den Direktzug Basel–Genf.  
Informationsveranstaltung  
des VCS beider Basel

Freitag, 7. Juni 2013, 19h, Gymnasium Laufen

Für Mensch und Umwelt **VCS**

### **1.3 › FABI: Vorbereitung regionale Abstimmungs-Kampagne ›**

Lange war unklar, ob die Abstimmung über die «Finanzierung Ausbau Bahninfrastruktur» (FABI) noch Ende 2013 stattfinden würde. Alles musste bereits für diesen möglichen Fall parat sein, denn wir hatten die Federführung über das Regionalkomitee beider Basel.

Der Rückzug der VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» zu Gunsten des Gegenvorschlages FABI war richtig. Aber die Zustimmung ist in unserem Verband erst nach ausführlicher Debatten gefallen. Wir wollten mit unserem Finanzierungsvorschlag ja viel mehr Geld vom Auto- auf den öffentlichen Verkehr umverteilen. Immerhin ist der teilweise missbräuchlich vorgenommene Pendlerabzug nun beschränkt und bevorzugt nicht mehr, wer mit dem Auto möglichst weit durch die Schweiz pendelt.

Die Abstimmung Anfang Februar 2014 gab uns ein bisschen Luft. Aber nur ein bisschen, denn kaum war das Neujahr eingeläutet, mussten die Plakate hängen, die Inserate erscheinen, die Statements platziert und die Medien informiert sein. Wie wir heute wissen: mit Erfolg! In Basel-Stadt erreichten wir schon fast rekordverdächtige 72% Ja-Stimmen, in Basel-Landschaft 63% Ja (obwohl die Landschaft deutlich stärker von FABI profitiert...).

Auch hier unseren herzlichen Dank den unermüdlichen MitstreiterInnen für das Bahnland Schweiz!



### **1.4 › Unter Strom für die Hochrheinlinie ›**

Intensives verkehrspolitisches Lobbying erforderte auch die Hochrheinlinie. Für die durchgängige Elektrifizierung dieser überregional wichtigen, direktesten Verbindung zwischen Basel und Schaffhausen braucht es auch Bundesgelder. Mit der «Basler Erklärung» zog die grenzüberschreitende Region an einem Strick, bzw. an der gleichen Oberleitung. Das trotzige Nein der nationalrätlichen Verkehrskommission mobilisierte uns umso mehr. Gemeinsam mit dem VCS Schaffhausen und Aarau schrieben wir die NationalrätInnen an, weitsichtiger zu entscheiden. Was sie auch taten. Nur leider machten sie einen mutlosen Rückzieher, als wiederum der Ständerat knauserte. Unsere Co-Präsidentin und Grossrätin Anita Lachenmeier forderte die Basler Regierung mit einer Interpellation auf, alternative (Vor-)Finanzierung und andere Möglichkeiten für den Halbstundentakt aufzuzeigen. Ende Jahr war der Bundesrat immerhin damit beauftragt, einen Bericht über die Elektrifizierung inklusive Angebotskonzept zu erstellen. Dieses soll den Halbstundentakt enthalten, die Gültigkeit schweizerischer Abonnement- und umsteigefreie Verbindungen St. Gallen – Schaffhausen – Basel. Eine Variante sieht vor, Hybrid-Fahrzeuge einzusetzen, die für den elektrischen und den Dieselpetrieb ausgerüstet sind.





Vorläufig aber fahren wir Basel – Erzingen mit Diesel, während der Kanton Schaffhausen die Strecke Erzingen – Schaffhausen bereits elektrifiziert hat: mit freundlicher Unterstützung des Bundes... Wer eine Weile im Bad Bf auf Perron 7/8 im Geknatter der wartenden Dieselzüge steht, weiss: Es ist auch bei uns höchste Eisenbahn.

### 1.5 › Velomärt Basel 2013 – das Original ›

Cycling ist gut, Re-Cycling noch ein «Tick» ökologischer.



Velomärt Basel heisst vergnügliches Velo-Happening. Um die 1'000 Schnäppchen werden da gemacht. Es hat Platz zum Probefahren, Beratung für einen kritischen Blick auf das Objekt der Begierde, zahllose Ersatzteile und Accessoires. Feine Häppchen zum günstigen Schnäppchen gibts im Velomärt-Kaffee.

Vier Vorstandsmitglieder des VCS beider Basel gehören dem OK Velomärt Basel an. Der Re-Cycling-Anlass wird seit Jahren gemeinsam mit Pro Velo beider Basel durchgeführt. Somit ist sicher gestellt, dass die Netto-

Einnahmen der erhobenen Kommission wiederum dem Veloverkehr der Region zu Gute kommen.

Der Velomärt wäre undenkbar ohne die ehrenamtliche Arbeit des OKs und der vielen vielen HelferInnen. Wir danken ihnen allen herzlich für die uneigennützigste Zeit, die sie in diese gute Sache stecken und hoffen gerne, die gute Stimmung und Zusammenarbeit wird sie auch zukünftig dafür entschädigen.



### 1.6 › Full House an der Mitgliederversammlung 2013 zu «autofrei wohnen»

«Autofrei wohnen – Lebensraum statt Parkplätze» lautete der Grundgedanke unserer öffentlichen Veranstaltung anschliessend an die Mitgliederversammlung. Vier ReferentInnen sprachen vor grossem Publikum über Siedlungsprojekte in Basel, Bern und Zürich, wo autofreies oder autoarmes Wohnen heute umgesetzt wird.

Autofrei leben ist äusserst platzsparend. Denn ein einziger Parkplatz «kostet» rund 12.5m<sup>2</sup> und zwar ohne Manövrierfläche. Ganz zu schweigen vom Flächenbedarf der Strassen. Wer für autofreies Leben Wohnraum bauen will, ist im Baselbiet, wie fast überall in der Schweiz, dennoch gezwungen, (unbenötigte) Parkplätze zu erstellen. Diese verteuern die Mieten empfindlich. Basel-Stadt macht da eine grosse Ausnahme, es besteht keine

Parkplatzpflicht. «Parkplatzfrei bauen» heisst hier aber wegen den zahllosen Allmendparkplätzen noch nicht zwingend «autofrei wohnen». Umgekehrt hat, wer heute in Basel autofrei lebt, auf der Strasse wenig davon. Denn wer autofrei wohnt, will den autobefreiten (Park)Platz anders nutzen und nicht von anderen zurparkiert erhalten.

In Zürich ist ein Bauherr von der Pflicht zum Parkplatzbau befreit, wenn er ein «überzeugendes alternatives Mobilitätskonzept» vorlegen kann. Dazu stellte das Publikum die Grundsatzfrage: «Wieso müssen sich eigentlich diejenigen rechtfertigen, die ohne Auto planen und nicht jene mit?». Ausserdem: Wenn im Mietvertrag die Haustierhaltung und das Rauchen in Wohnungen geregelt werden könne, müsste das doch auch bei der Haltung eines Autos möglich sein?

ReferentInnen und Publikum lieferten zahlreiche Argumente für die beiden wichtigsten Forderungen: Weg von der Parkplatzpflicht und Aufhebung der Allmendparkplätze und zwar zuerst da, wo autofrei gelebt wird.

### 1.7 › Dauerthema Baustellen ›

Manchmal sind es die kleinen (unnötigen) Dinge, die das Velofahren schwer machen. Unzählige Mails und Telefonate galten denn auch im 2013 der mangelhaften und zuweilen gefährlichen Situation für FussgängerInnen und Velofahrende im Baustellenbereich. Baustellen sind eine komplexe Angelegenheit und erfordern von allen Aufmerksamkeit und Sorgfalt. Zuweilen ist die Signalisation aber alles andere als sorgfältig: Velosperren bleiben, auch wenn längere Zeit auf der Baustelle nichts geschieht; temporär aufgehobene Signalisationen werden nicht zugedeckt und widersprechen so der Baustellen-Veloführung; umgefallene Wegweisung bleibt lange unentdeckt. Das ist wichtiger Kleinkram und gehört zu unserer unspektakulären alltäglichen Knochenarbeit. Dazu sind wir auch auf Inputs von unserern Mitgliedern angewiesen. Bei den unzähligen Baustellen können wir die Augen nicht überall haben.

Noch immer sind wir ziemlich entfernt von einer fussgänger- und velosensiblen «Baustellenkultur». Noch immer fehlt eine Checkliste für die Baustellenverantwortlichen, wie wir sie seit Jahren fordern und sie uns von der Kantonspolizei immer wieder in Aussicht gestellt wird.



## **2. Alltagsgeschäft**

### **› lobbyieren, Stellung nehmen, einsprechen ›**

#### **2.1 › Lobbyieren ›**

Unser Verbandsziel ist eine umweltschonende und menschenfreundliche Mobilität. Dafür setzen wir unsere möglichen Hebel in Bewegung, daran messen wir Verkehrsprojekte und publikumsintensive Einrichtungen. Wir bringen unsere Anliegen an die Öffentlichkeit und in die Politik. Dabei spannen wir mit befreundeten Organisationen mit ähnlichen Zielsetzungen oder ergänzenden Stossrichtungen zusammen. Besonders eng ist unser Kontakt zu Pro Velo beider Basel, Fussverkehr Region Basel, Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr IGöV NWCH, ProBahn NWCH, UmverkehR und ÄrztInnen für Umweltschutz.

Umweltfreundliches Lobbying betreiben wir auch in den Verwaltungen der beiden Basel, wobei wir in zahlreichen Foren, Beiräten, Begleitgruppen, an regelmässigen Treffen und Runden Tischen teilnehmen. Dabei bringen wir unser ganzes Fachwissen ein, das unsere Forderungen solide rechtfertigt.

#### **2.2 › Stellung nehmen ›**

Foto Wir weisen mit unseren Stellungnahmen zu Verkehrs- und Bauprojekte in Basel-Stadt und Basel-Landschaft auf umweltrechtliche Mängel und Probleme der Verkehrssicherheit hin. Diese Vernehmlassungen sind auch ein Mittel, um die Öffentlichkeit und PolitikerInnen auf die kritischen Punkte aufmerksam zu machen.

Unser Hauptfokus liegt auf der engen Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, auf der konsequenten Vorfahrt für Tram und Bus, auf den Platz- und Sicherheitsbedürfnissen der Unmotorisierten, auf der Reduktion des Autoverkehrs zum Schutz vor Luftbelastung und Lärm.

Zu nachstehenden umwelt- und verkehrsrelevanten Geschäften nahmen wir 2013 Stellung (Stellungnahmen auf der Geschäftsstelle einsehbar/erhältlich).

#### **• Raumplanung BL und BS**

- ELBA (Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil, KEINE Südumfahrung!)
- Richtplan-Anpassung BS
- Richtplan-Anpassung BL
- Start Referendum Zonenplan BS
- Mitwirkung Agglomerationsprogramm 2. Generation

#### **• Projekte/Konzepte Basel-Stadt**

- Verkehrsregime Innenstadt
- Entwicklungsrichtplan Innenstadt
- Entwicklungskonzept und Massnahmenplan Bad Bf
- Entwicklungsplanung Dreispitz
- Aktionsplan gesunde Luft in Wohnquartieren
- Stiig-um, Umsetzungsplan Städte-Initiative

- **Projekte/Konzepte Basel-Landschaft**

- Umbau Baslerstrasse Allschwil
- Quartierplanung Bahnhofstrasse Pratteln
- Rückbau Rheinstrasse nach Eröffnung A22 (früher HPL)

- **Stellungnahmen ÖV BL und BS**

- Widerstand Bahnanschluss EuroAirport
- ÖV-Programm Basel-Stadt 2014-2017
- Fahrplanvernehmlassung BL 2013

- **Stellungnahmen Fuss-/Veloverkehr BL und BS**

- Teilrichtplan Velo BS
- Sicherheits-Forderungen zu Radrouten BL, z.B. Oristal, Bubendorf-Ziefen, Thalhaus—Hölstein—Lampenberg
- Radverkehrskonzept Lörrach
- Umsetzung Velomassnahme am Kreisel MFP
- Velo(abstell)situation Busbahnhof Laufen
- Margarethenstich, Veloführung

### **2.3 › Einsprechen ›**

Umweltverbände sind die Anwälte der Umwelt bei Rechtsverfahren. Mit dem Instrument des Verbandsbeschwerderecht können wir die Einhaltung der geltenden umweltrelevanten Gesetze einfordern: Eidg. Raumplanungsgesetz, kantonale Bau- und (Raum)Planungsgesetze, eidg. und kantonale Umweltschutzgesetze. Die Befolgung dieser Gesetzgebung müsste selbstverständlich sein, ist sie aber zuweilen nicht. Ausserdem lassen die Gesetze Interpretationsspielraum, was im konkreten Fall gilt, kann dann nur auf dem Rechtsweg ermittelt werden.

Auch wenn die Sicherheit von FussgängerInnen und Velofahrenden als tangiert ist, können wir Projektverbesserungen verlangen. Die Förderung und der Schutz des Fuss- und Veloverkehrs vor vermeidbaren Behinderungen und Gefährdungen ist ein expliziter Auftrag in den Umweltschutzgesetzgebungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft.

Obi (Quartierplanung Grüssenhölzli), Pratteln





Im 2013 erhoben wir Einsprache zu diesen Bauprojekten:

<b>Gemeinde</b>	<b>Projekt / Forderung</b>	<b>Bemerkung / Stand der Dinge</b>
Aesch	Vollanschluss Aesch an die H18. <i>Fehlende flankierende Massnahmen.</i>	Hängig bei der Bau- und Umweltschutzdirektion BUD
Pratteln	QP Grüssenhölzli (Obi, s. Bild). <i>Sichere Veloerschliessung, bessere Anbindung Ortsbus an S-Bahn, weniger Parkplätze PP, lenkungswirksame PP-Bewirtschaftung, keine Öffnung der Kraftwerkbrücke für den Autoverkehr, Koordination mit anderen hängigen QP's in Grüssen.</i>	Hängig beim Gemeinderat Pratteln
Muttenz	Erhaltungsprojekt Schänzli. <i>Sichere Veloführung während Bauphase und in Betrieb.</i>	Hängig beim Bundesamt für Strassen ASTRA
Basel	Bebauungsplatz Aeschengraben. <i>Weniger Parkplätze an dieser optimal ÖV- erschlossenen Lage, mehr Velo-Parkplätze.</i>	Hängig bei Regierungsrat

### **3. Öffentlichkeitsarbeit und Information**

#### **› schreiben, beraten, Auskunft geben ›**

##### **3.1 › Medienarbeit ›**

Wir veranstalten aktiv Medienkonferenzen zu wichtigen Themen, Abstimmungen und werden regelmässig von den Zeitungen, Radios und dem lokalen Fernsehen um unsere Verbandsmeinung zu Verkehrs- und Umweltfragen gebeten.

Unsere Aktivitäten und Stellungnahmen begleiten wir mit Medienmitteilungen, um die Öffentlichkeit über die Arbeit des VCS auf dem Laufenden zu halten und um im Gegenzug Rückmeldungen auf unsere Arbeit zu erhalten.

Das wichtigste Kommunikationsorgan zu unseren Mitgliedern ist das sechsmal jährlich erscheinende VCS-Magazin. Darin verfassen wir die Sektionsnachrichten über die regionalen Tätigkeiten.

##### **3.2 › Auskunft und Beratung ›**

Jederzeit können Mitglieder auf der Geschäftsstelle um fachliche Beratung anfragen. Wir unterstützen private Engagements, z.B. für Tempo 30, und bedienen sie mit unseren Unterlagen, Argumentarien und Vorschlägen zur Vorgehensweise.

Die Kontaktaufnahme durch Mitglieder ist uns wertvoll. Wir schätzen ihre Beobachtungen als ExpertInnen im Alltagsverkehr. Der Nutzen ist gegenseitig: Als anerkannten Verkehrs- und Umweltverband können wir ihren Anliegen (solange es keine reinen Partikularinteressen sind, natürlich) Nachdruck verleihen. Umgekehrt nützt es unseren Vorstössen, wenn wir diese mit ganz konkreten, anschaulichen Beispielen untermauern können.

### 3.3 › Homepage ›

[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch): besuchen Sie uns!

VCS Verkehrs-Club der Schweiz

VCS Sektion beider Basel

News In der Region Kampagnen Schweiz Mitgliedervorteile Versicherungen Reisen

suchen

Donnerstag, 8. Mai 2014

**Auf eigenen Beinen – mit Körperkraft unterwegs**

Öffentliche Veranstaltung des VCS beider Basel  
ab 19.15h Apéro  
19.45h Referate und Diskussion

Jobfactory Basel, Dreispitz | S-Bahn 5 / Tram 10, 11, E11  
Bordeaux-Strasse 5, 4953 Basel | Bus 36, 37, 47 bis „Dreispitz“

Mitgliederversammlung VCS BLBS 2014 Schwerpunkt: "Auf eigenen Beinen"

PRO VELO BEIDER BASEL DAS ORIGINAL VELOMÄRT Basel Samstag, 10. Mai 2014 Messe Basel, Rundhofhalle 2

VELOMÄRT 2014 Vorteil VCS-Mitglieder!

Frische Ideen Jetzt Mitglied werden!

Strasseninitiative BL+BS eingereicht!

VCS-Magazin Dossier Velo Sicher im Sattel Velotour Von Budapest nach Belgrad Magazin lesen

News mehr News

14.04.14 Allschwil: Keine Südumfahrung via Salami-Taktik

01.04.14 Kampagne zum Schutz der Velofahrenden lanciert

20.03.14 Ein Schlag gegen den Alpenschutz und den Volkswillen

02.03.14 Rückbau Rheinstrasse

## 4. VCS beider Basel intern

### › Mitglieder, Vorstand, Geschäftsstelle und VCS Schweiz ›

#### 4.1 › Mitglieder 2013 ›

Wir bedanken uns herzlich für die Unterstützung von 9'502 Mitgliedern per Ende 2013 (BS 4'300, BL 5'200, gerundet). Jedes Mitglied gibt uns eine Stimme in unserem ständigen Engagement für Luftreinhaltung, Lärmschutz, Verkehrssicherheit, sparsamer Umgang mit Ressourcen.

Die Mitgliederzahl ist gegenüber dem Vorjahr leicht gesunken (minus 100 Mitglieder oder knapp –1%). Das ist nicht viel, kann uns aber dennoch wenig gefallen. Wir freuen uns aber herzlich an den Neumitgliedern, die laufend zu uns stossen. Es müssten ein paar mehr sein, um die vor allem altersbedingten Austritte wett zu machen. Und viele mehr, um uns noch stärker und wirksamer zu machen.

Wir wünschen uns sehr, die Zielgruppe der Familien mit kleineren Kindern besser erreichen zu können. Die Argumente für einen VCS-Beitritt scheinen uns gerade für sie offensichtlich: Kleinkinder reagieren besonders sensibel auf Luftschadstoffe (Atemprobleme) und Dauerlärm (Konzentrations- und Schlafstörungen). Auch sind gerade sie durch den dominanten, schnellen Strassenverkehr gefährdet und so in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt.

#### **4.2 › Vorstand 2013 ›**

Der Vorstand 2013 ist konstant, was auch für die gute Stimmung in dieser engagierten Gruppe spricht. Die Altersmischung ist perfekt: Wir haben von unter 30 bis über 60-Jährige im Boot. Nur das Baselbiet ist nach wie vor untervertreten. Es gab keine Rücktritte und keine Neueintritte. Weiterhin möchten wir die BL-Vertretung in unserem Vorstand stärken. Der Vorstand legt die strategische Ausrichtung der kantonalen Sektion beider Basel im Rahmen des Gesamtverbandes fest.

An der MV von 2013 wurde neu gewählt:

- Beat von Scarpatetti, Binningen

und diese Vorstände bestätigt:

- Anita Lachenmeier-Thüring, Co-Präsidentin, Basel
- Simon Trinkler, Co-Präsident, Allschwil
- Florian Mathys, Vize-Präsident, Basel
- Alan Jennings, Kassier, Arlesheim
- Pascal Benninger, Sissach
- Marcel Dreier, Basel
- Raphael Fuhrer, Basel
- Timo Weber, Basel
- Tonja Zürcher, Basel

Zurückgetreten und herzlich verdankt sind:

- Ernst Jost, Basel
- Björn King, Basel
- Beat Leuthardt, Basel

Mit unserem regionalen Mitglied im Zentralvorstand des VCS Schweiz halten wir regelmässigen Kontakt:

- Patrizia Bernasconi (Grossrätin Basel, nicht durch die MV zu wählen)

Bestätigt als RevisorInnen wurden

- Christian Pestalozzi, Oberwil
- Simone Blatter (Ersatz), Münchenstein

Als Ersatz für den zurückgetretenen Revisor Guido Keel, Binningen wurde gewählt:

- Daniela Crescenzi, Basel

Seit Mai 2013 ist als designiertes Vorstandsmitglied alt-Grossrat Christoph Wydler, Basel zu uns gestossen. Er wird sich an der Mitgliederversammlung 2014 zur Wahl stellen.

Der Vorstand traf sich 2013 zu neun Sitzungen. Zwischen den Sitzungen trafen sich das Präsidium (Co- und Vize-PräsidentInnen), Kassier und MitarbeiterInnen der Geschäftsstelle zu den sogenannten Bürositzungen. Hier werden grössere Alltagsgeschäfte der Geschäftsstelle besprochen und abgestimmt. Bei Bedarf nimmt auch Patrizia Bernasconi teil. Die Bürositzungen sind auch für die anderen Vorstandsmitglieder offen.

#### **4.3 › Geschäftsstelle ›**

Die Geschäftsstelle im lauschigen Gellertgut wurde 2013 unverändert mit 90 Stellenprozenten besetzt.

MitarbeiterInnen der Geschäftsstelle sind:

- Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin,  
70%, seit Januar 2007
- Thomas Mani, Mitarbeiter Geschäftsstelle  
20%, seit Februar 2012, studienbegleitend

Bei grösseren Geschäften betreffend ÖV-Angebot und Güterverkehr wird die Geschäftsstelle unterstützt von den zwei Arbeitsgruppen:

- AG öffentlicher Regionalverkehr (auch grenzüberschreitend)
- AG Güterverkehr (va. betr. Neat-Zulaufstrecken durch Region Basel)

Danke für die geschätzte und immer vergnügliche Unterstützung!

#### **4.4 › DV, Plakos und GL-Treffen mit dem VCS Schweiz ›**

Die Sektionen des VCS treffen sich regelmässig in verschiedenen Gremien und natürlich an der jährlichen Delegiertenversammlung mit dem VCS Schweiz. An den Planungskonferenzen Plako kann der VCS beider Basel mit zwei VertreterInnen teilnehmen, für die DV stehen uns sechs Delegierte zu. Die GeschäftsleiterInnen der Sektionen treffen sich mehrmals jährlich zum Austausch, unter der Leitung der Koordinatorin Sektionen. Ausserdem bestehen thematische Arbeitsgruppen, in mehreren davon nimmt der VCS beider Basel mit der Geschäftsleiterin Einsitz.

## **5. Danke, für die Mitgliedschaft und feedback!**

### **› motivieren, reflektieren, kritisieren ›**

Unser Verband ist so stark, wie die Mitglieder zu uns stehen und uns auch weiter empfehlen. Vielen Dank für das 9'500-fache Vertrauen und jeden Tusch auf die Werbetrommel für unseren Verkehrs- und Umweltverband! Vorstand und Geschäftsstelle nehmen die Unterstützung als Motivation, weiterhin schwungvoll wo immer nötig und möglich für die Bedürfnisse und Sicherheit der Unmotorisierten einzustehen und die zurückhaltende, überlegte Nutzung des Autos zu bewirken.

Wir vertragen viel Kritik. Die unserer Mitglieder ist uns die wertvollste. Was nicht heisst, dass wir nicht auch Lob und Bestätigung und vor allem phantasievolle Ideen mit offenen Armen entgegennehmen würden.

Wir freuen uns auch auf phantasievolle Ideen und Inputs und natürlich die vielen Beobachtungen aus dem Alltagsverkehr. Vielen Dank für dieses Jahr und bis gerne wieder im nächsten!

**VCS Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel**  
**Gellertstrasse 29, 4052 Basel**  
**061 311 11 77, PC 40-12334-9**  
**[vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch), [www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch)**