

VCS beider Basel Jahresbericht

2017



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, info@vcs-blbs.ch

Vorwort

Liebe Mitglieder aus den beiden Basel

Nach 17 Jahren im Vorstand kommt mir (endlich ☺) die Ehre zuteil, Sie mit diesem Vorwort zu **begrüssen**. **Centeral** in einer NGO ist die Zusammenarbeit zwischen den Menschen der Geschäftsführung und des **Vorstands**. **Sitzungen** gibt und gab es auch im vergangenen Jahr mehr als genug. Dabei sieht man nicht nur Basler und Baselbieterinnen, sondern auch Berner, Zürcherinnen und **Luzerner**. **Ringförmig** sind die Sitzungstische dabei nur selten aufgestellt. Ganz selten ist so ein Termin auch im **Park**. **Platz** ist da natürlich deutlich mehr vorhanden und erst noch viel Vogelgezwitscher und frische **Luft**. **Reinhaltungsmässig** sind aber solche Stehsitzungen nicht optimal. Noch ein bisschen schöner ist es da nur am **Rhein**. **Strassen** dahin gibt es ja mehr als genug – und das meine ich genauso. Der Raum am Fluss wird jedes Jahr noch **öffentlicher**. **Verkehrt** ist dies sicher nicht, solange für die Anreise keinen Verbrennungs-Motor eingesetzt wird. Manche wagen den Kontakt mit dem Fluss nur mit dem **Fuss**. **«Gänger»** sagt mein Kollege jeweils, wenn sich Freund Leopold wieder nicht ins Wasser getraut; und dies obwohl das Flusswasser den Umweltschutzvorschriften genügt, und zwar jenen des **Kantons- und Bundes**. **Gerichte** kommen an der Basler Riviera übrigens meistens vom Grill. Oder sie werden gebracht vom Kurier – am besten auf dem **Velo**. **Märtplatz** der Eitelkeiten nennen wir das Rheinufer manchmal scherzhaft.

Nun gut, ich bin abgeschweift. Bitte meinen Sie deswegen nicht gleich ich sei ein **Auto-Grüsel**. **Verbände** mich mit diesem VCS weniger, würde ich auch nicht so ins Schreiben und Schwärmen kommen. Die Hartnäckigkeit ist eine der grossen Stärken dieses Umweltschutz-**Verbands**. **Beschwerden** müsste man verfassen oder ihn eben erfinden, täte er noch nicht existieren. Wo kämen wir sonst hin, wenn jeder einfach ungestört CO₂ in die Luft blasen könnte; oder andere **Partikel**. **Filterlos** wäre die Luft kaum mehr zu atmen und mancher Vogel wäre gestört in seinem **Flug**. **Zeugen** dieser Verschmutzung sind überall zu sehen in unserer **Umwelt**. **Schutzlos** sind dabei insbesondere die Jüngeren & Älteren, sowie die Natur selbst.

Die lange Zeit im Vorstand war mir eine grosse Freude und verbunden mit viel **Ehren**. **Amtlich** enden meinen 17 Jahre mit der heutigen Mitgliederversammlung. Natürlich werden meine Familie und ich dem VCS als Mitglieder treu bleiben. Meine Gesinnung verschwindet nicht in dunklen **Kisten**. **Velo** fahrend werde ich ganz bestimmt auch ab und zu mal wieder die wunderbare Geschäftsstelle (mit der wunderbaren Geschäftsführerin) im Gellert besuchen – und hören wo sich der VCS einmal mehr für uns einsetzt.

Danke, dass auch Sie den VCS unterstützen!



Florian Mathys,
Vize-Präsident,
Basel, 5. April 2018

1. Jahresschwerpunkte 2017

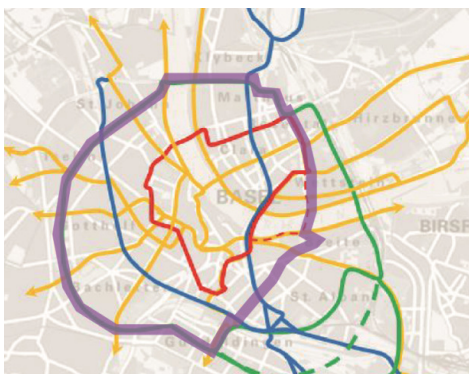


Nein-Kampagne zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds NAF, bei Abstimmung vom 12.02.2017 leider angenommen.

Der VCS war der einzige Verband, der sich öffentlich und vehement gegen den NAF zur Wehr setzt. Auch in der Region waren wir die einzigen, die z.B. an einem Podium der Handelskammer beider Basel (HKBB) gegen die Baselbieter Regierung und den Chef des Bundesamtes für Strassen (Astra) antraten. Die Kampagnenleitung lag beim VCS Schweiz, wir leisteten regionale Aktionen. Diese Abstimmung war nicht zu gewinnen, wir profilierten uns aber als konsequenten Verband, der nicht kuscht.

Leider sind zu viele der Drohung des Bundes auf den Leim gekrochen, wonach ohne NAF auch die Gelder für die Agglomerationsprogramme versiegen würden. Es wären dafür andere Finanzierungsmodelle möglich gewesen. Kein einziger Kanton wollte die Agglomerationsgelder streichen, denn alle profitieren davon. Dass wir sie jetzt zum Preis des NAF erhalten, ist kontraproduktiv. 3 Milliarden Franken fliessen fortan jährlich in den Strassenfonds. Projekte, die bisher aus Geldmangel zurückgestellt blieben, werden wieder hervorgeholt, aktuell z.B. die Gundeli-4-Spur-Stadtautobahn. Ausgebaute Nationalstrassen brauchen aber auch ausgebaute Zubringer auf dem untergeordneten Strassennetz (O-Ton des Astra-Chefs beim HKBB-Podium). So werden künftig auch Agglomerationsgelder vermehrt in den Strassenbau fliessen.

Maximal 13% des NAF sind für Agglomerationsprojekte reserviert, nachdem diese Summe bereits in den letzten Jahren bei Weitem nicht ausreichte.



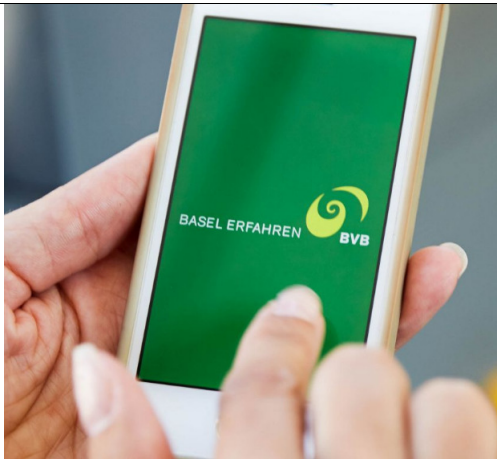
Ja-Kampagne zum Veloring Basel, ernüchterndes Nein an der Abstimmung vom 21.05.2017.

Wir unterstützten die Initiative von Pro Velo beider Basel für eine sichere, ringförmige Veloführung von Anfang an. Der Veloring hätte die wichtigen Veloachsen aus der Agglomeration in die Stadt und wichtige Ziele wie die Bahnhöfe, Uni-standorte, grosse Arbeitsplatzgebiete und Parks miteinander vernetzt. Der Grosse Rat unterstützte das Vorhaben. Doch dagegen wurde das Referendum ergriffen. Im Abstimmungskampf waren wir etwas perplex über die Detailkritik sogar aus sonst velofreundlichen Kreisen, ging es doch beim Veloring erst um die grobe Linienführung und im Grunde um die Umsetzung der Anforderungen aus dem längst beschlossenen Teilrichtplan Velo. Das macht die Autolobby besser: Wenn Verkehrsinfrastrukturen fürs Auto gefordert werden, unterstützen sie alle mit. Die Kleinkrämerie kommt dann im nachhinein.

Das schlechte Abschneiden des Veloring an der Urne tat richtig weh. Etwas haben wir uns aber gemerkt: Die Bürgerlichen «ummäntelten» ihre Opposition gegen den Veloring mit vor-

	<p>geschützter Sorge um die Velobedürfnisse. Velofahrende wünschten sich keinen Ring, sondern direkte Verbindungen durch die Stadt. Solche sichere Direktverbindungen wollen wir haben.</p>
<p>Komitee Margarethenstich JA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Für 60'000 Menschen • Entlastet Strassen • Mit dem 17er direkt zum Bahnhof und weiter ins Kleinbasel • Für nur 7,3 Mio.  <p>JA Margarethenstich www.margarethenstich-ja.ch</p>	<p>Ja-Kampagne zur Tramnetzergänzung Margarethenstich, Abstimmung 24.09.2017, leider NEIN.</p> <p>Der Margarethenstich wäre eine kleine, schlaue, effektvolle und erst noch kostengünstige Tramnetzergänzungen gewesen. Das bevölkerungsreiche Leimental ohne S-Bahn hätte eine direkte Anbindung an den Bahnhof Basel SBB erhalten, was die Nutzung des Trams im Pendlerverkehr gestärkt und die Strasse entlastet hätte. Um das Tramprojekt (vermeintlich) mehrheitsfähig zu machen, sollte es den Autoverkehr möglichst wenig tangieren. Deshalb sollte die Strasse verbreitert werden, damit Tram und Autos parallel hätten fahren können. Gedankt hat das die Autolobby im Abstimmungskampf mit unsäglicher Opposition und Falschinformationen. Sie behauptete entgegen allen anderslautenden Verkehrsmodellierungen, der Autoverkehr würde ausgebremst und im Stau stecken bleiben. Ausserdem kreideten sie dem Tram an, es würde den Margarethenhügel anknabbern und Baumfällungen nötig machen. Beides war nur dem Versuch geschuldet, den Autoverkehr mit Samthandschuhen anzufassen. Vielleicht wäre es schlauer gewesen, die Tramschienen auf die Strasse zu legen und so Hügel und Bäume statt den masslosen, undankbaren Autoverkehr zu schützen.</p>
	<p>Unterstützung Nein-Kampagne Finanzhaushaltsgesetz BL, Abstimmung 24.09.2017, leider JA</p> <p>Das neue Finanzhaushaltsgesetz (FHG) Baselland sieht lineare Kürzungen vor, die Bereiche Bildung, Kultur aber auch öffentlichen Verkehr drohen unter den Rasenmäher zu kommen. Zudem gibt das FHG der Regierung massiv weiterreichende Finanzkompetenzen als bis anhin, das öffentliche Geld in ihrem Sinne auszugeben. Was das im Verkehrsbereich heisst, wissen wir zur Genüge. Wir unterstützten deshalb die geschätzte Opposition der SP Baselland gegen das FHG, wenn auch leider ohne Erfolg an der Urne.</p>
	<p>Nein-Kampagne zu Stilllegung des Läuferfingerli/S9, erfreulich deutliches Volks-Nein in unserem Sinne am 26.11. 2017.</p> <p>Wir unterstützten bereits das Referendum gegen die Stilllegung der S9/Läuferfingerli ab Ende 2019. Selbstverständlich engagierten wir uns auch bei der Abstimmung. Wir koordinierten die Social Media in dieser Sache und leisteten viel Recherche- und Medienarbeit. Die breit abgestützte Opposition gegen die Stilllegung war sehr einfallsreich. Insbesondere die «Landsgemeinde» vom 15.10.2017 war ein riesiger Erfolg und ein grosses Fest im Homburgertal. Wir halfen auch beim Flyer verteilen an den Bahnhöfen entlang der S-Bahn im Unterbaselbiet, noch bis unmittelbar vor den Abstimmungssonntag.</p> <p>Dieser Volksentscheid zu Gunsten des Bahnbetriebes war</p>

ein starkes Zeichen und zwar sowohl nach aussen wie auch für uns alle, die wir uns täglich dafür einsetzen.



Engagement für den Erhalt des gedruckten TNW-Fahrplans.

Der TNW stellte die Print-Version des beliebten Regio-Fahrplanes ein. Das löste grosse Opposition aus und auch auf unserer Geschäftsstelle ging viel Protest ein. Obwohl die meisten Fahrgäste inzwischen auf Online-Fahrpläne setzen, ist der Bedarf nach einer Papierversion scheinbar noch gross. Wir reagierten mit einem offenen Brief und mit einem eher zähen Email-Wechsel mit der Direktion des TNW. Dieser legte uns die enormen Personalkosten für die Druckaufbereitung der Fahrplandaten bei massiv rückläufigen abgegebenen Exemplaren dar.

Scheinbar ist die Software des TNW nicht für eine effiziente Datenverarbeitung zu einer Druckvorlage geeignet. Für uns ist es schwierig, diese Kosten zu verifizieren, was wir aber versuchen. Zu den angegebenen Kosten wäre es auch dem VCS beider Basel unmöglich, den Druck in Eigenregie zu übernehmen, noch wenn die Fahrpläne kostenpflichtig würden. Eine Recherche bei Tarifverbänden mit Print-Fahrplan soll mehr Klarheit schaffen.



Weissensteintunnel der Solothurn-Moutier-Bahn SMB

Im Februar 2017 entschied der Bund, den Weissensteintunnel nun doch zu sanieren, womit die Solothurn-Moutier-Bahn SMB gerettet war. Sie ist Teil der wichtigen Verbindung vom Laufental ins Mittelland (schnellste Verbindung Laufen – Solothurn) und ermöglicht den autofreien Tourismus in der Jura-region (z.B. Naturpark Thal/SO) und zur Gondelbahn auf den Weissenstein. Gemeinsam mit den VCS-Sektionen Solothurn, Bern und Jura hatten wir seit Jahren für die SMB lobbyiert. Bestimmt haben auch die 17'000 Unterschriften unserer VCS-Petition zur Rettung der SMB beigetragen. Die SMB ist für Laufen und weitere Gemeinden im Laufental die schnellste Verbindung nach Solothurn und wichtig für den Tourismus (Seilbahn Weissenstein). Nun geht es darum, den Fahrgäste auch während der Sanierung des Tunnels die SMB im Bewusstsein zu halten, u.a. mit einer aktiven Kommunikation über den Stand der Arbeiten, über das zukünftige Angebot und neue Ausflugstipps.



Forderung nach Schutz vor Strassenlärm – jetzt!

Die Frist für Lärmsanierungsmassnahmen auf Kantons- und Gemeindestrassen endet nach bereits erfolgter Fristverlängerung um 16 Jahre (!) Ende März 2018. Doch es herrscht ein Vollzugsnotstand, auch die Kantone BL und BS sind ihrer Pflicht noch immer nicht umfassend nachgekommen. Ausserdem machte gerade der Kanton BL übermässig Gebrauch von den sogenannten Erleichterungen. Diese erleichtern den Kanton von seiner Pflicht, nicht etwa die Menschen vom Lärm (sog. Papiersanierungen, auf dem Papier gelten die Strassen dann als lärmsaniert, was sie in der Realität aber überhaupt nicht sind). Mit detaillierten Interpellationen er-



fragten wir bei den Kantonsregierungen den Stand der Dinge und wie und wann sie gedenken, ihrer Pflicht nachzukommen und die Betroffenen endlich vor dem krankmachenden übermässigen Lärm zu schützen.

Auf Antrag unserer Sektion nahm der VCS Schweiz die Lärm-sanierung auch in sein Jahresprogramm auf. Er startete unter anderem eine Petition, die explizit auch Tempobeschränkungen als effiziente und kostengünstige Lärmschutzmassnahmen fordert. Unsere inzwischen «lärmversierte» Geschäftsführerin konnte den VCS Schweiz als Fachperson an der Lärmtagung der Lärmliga Schweiz vom 01.12.2017 vertreten.

Doch der Lärm ist damit noch nicht besiegt. Nun geht es darum, dass Betroffene mit Klagen ihren Lärmschutz einfordern. Der VCS unterstützt sie dabei und vermittelt auch an die Lärmliga und ihren Klagepool.



Kampagne gegen Fussgänger-/Velo-Konflikte (fussgängerfreundliches Velofahren)

Die Startfinanzierung für die Praktikumsstelle, welche unsere Kampagne für fussgängerfreundliches Velofahren aufgleist, hat geklappt. Die Beteiligung von Pro Velo beider Basel und Fussverkehr Region Basel reichte dafür nicht ganz aus. Es sprang aber ein grosszügiger Spender in die Bresche, wofür wir ihm herzlich dankbar sind!

Das Thema nahmen wir auch in der öffentlichen Veranstaltung nach der Mitgliederversammlung auf. Fussverkehr Schweiz und Pro Velo beider Basel legten ihre Sicht der Dinge dar und das Büro Verkehrsteiner zeigte Videoaufnahmen zu den Konflikten, welche die Begegnung zwischen FussgängerInnen und Velofahrenden begleiten. Die Kampagne wird uns erst recht im 2018 beschäftigen, wenn wir endlich die finanziellen und damit personellen Ressourcen dafür haben. Noch Ende 2017 konnten wir einen geeigneten Praktikanten dafür engagieren.



Community Autofrei VCS

Der Zentralverband reduzierte sein finanzielles und inhaltliches Engagement "autofrei leben" empfindlich. Die DV 2017 korrigierte diesen – wie auch wir meinten – Fehlentscheid. Unsere Sektion prüfte dennoch ein eigenes Projekt für eine Community autofrei beim VCS, angepasst auf unsere Region und Möglichkeiten. Eine mögliche autofrei-Dienstleistung z.B. als App mit vielfältigen Infos und Hinweisen und Tipps zur Mobilität ohne Auto erwies sich aber als sehr anspruchsvoll und aufwändig. Auch harzte es bei Kontakten mit innovativen Menschen, von denen wir Ideen und Unterstützung erhofften. Wir geben das Unterfangen aber nicht auf, allenfalls müssen wir etwas kleiner starten, erst unsere Social Media flott machen und die autofrei-Thematik da aufgleisen.



Velofreundliche Tramgleise entlang Kap-Haltestellen

Die Reklamationen und Velo-(Fast-)Unfälle entlang den hohen Haltekanten der Kap-Haltestellen häufen sich. Diese Kap-HS erlauben den stufenfreien Einstieg ins Tram, was für die Fahrgäste optimal ist. Für Velos entsteht so aber eine zu schmale Fahrgasse zwischen hoher Kante – der man ausweichen möchte – und erstem Gleisstrang, in dessen Rille das Velorad stecken bleiben kann. Dieses Dilemma ist den Planern bekannt, aber niemand ist es bisher angegangen. Wir mobilisierten Pro Velo und gemeinsam brachten wir das Baudepartement und die BVB für velofreundliche (d.h. gefahrlos überfahrbare) Gleise an den Tisch. Wir recherchierten die bisherigen (gescheiterten) Bemühungen der Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ) und informierten uns bei der Empa über technische Möglichkeiten. So brachten wir die Thematik konkret aufs Tapet. Inzwischen (2018) ist sie auf dem Weg ins Parlament. Wir bleiben nahe dran.



Velomärt Basel 2017

Wir lieben unseren Velomärt, den wir gemeinsam mit Pro Velo jährlich organisieren und ganz besonders die erste Stunde, während der wir exklusiv die Mitglieder unserer beiden Verbände einlassen. Die Vorzugsbehandlung ist ein Dankeschön für die treue Mitgliedschaft, die unsere Verbandsarbeit zu Gunsten der umweltfreundlichen Mobilität erst ermöglicht.

Beliebt ist inzwischen auch die Möglichkeit, das zu verkaufende Velo schon am Vorabend zu bringen, die allermeisten Räder rollen dann ein. Das ist natürlich auch die Voraussetzung, damit bereits während der «Mitgliederstunde» ein üppi-ges Angebot bereit steht.

Wir danken wiederum unseren tatkräftigen HelferInnen für die geschätzte Unterstützung! Wir freuen uns, wenn wir uns auch nächstes Jahr wieder sehen.

Für den Velomärt 2018 arbeitet unsere OK Velomärt bereits hart an einer weiteren Verbesserung. Die Wartezeiten beim Velo bringen und Verkaufserlös abholen sollen mit einer digitalen Lösung massiv verkürzt werden. Mit dem Velomärt-Flyer werden Sie rechtzeitig darüber informiert. Wir freuen uns auf gutes Gelingen und genug Goodwill, wenn es mal harzen sollte.

2. Unterstützung von kommunalen Abstimmungen und Petitionen



Petition «Der Landhof ist kein Parkplatz – auch nicht unterirdisch!»

Mit unserem Rekurs gegen die Ausschreibung eines Baurechts für ein Parking unter dem Landhof sind wir vorerst gescheitert, weil es für die 200 Parkplätze keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) braucht. Die Behörden sind aber auch ohne UVP von Amtes wegen verpflichtet, die Vorschriften über den Schutz der Umwelt anzuwenden. Wir zweifeln an diesem Schutz, weil die Regierung hier explizit von der gesetzlich geregelten Kompensation durch Aufhebung oberirdischer Parkplätze absieht. Wir erwägen weitere Schritte im Rahmen des Baugesuches. Bis dieses vorliegt, unterstützen wir die AnwohnerInnen in ihrer Opposition gegen das Mehrverkehr generierende Parking. Ihre Petition haben wir unseren Mitgliedern zur Unterschrift empfohlen.



50 km/h



30 km/h

Petition «Sicherheit mit Tempo 30 – auch in Gelterkinden»

Im September 2017 lancierte die SP Gelterkinden ihre Petition für Tempo 30 im Dorf. Wir durften die Partei im Vorfeld mit einem Referat über das Patentrezept Tempo 30 – mehr Sicherheit, Wohnlichkeit und weniger Lärm bei geringen Kosten – motivieren.



Petition «Euse 70er»

Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 verschlechterten sich die Anschlüsse der Buslinie 70 ins Mittelland massiv. In Liestal resultierten nun lange Wartezeiten. Der Protest der Fahrgäste war laut und die SP Baselland nahm sich dem Thema auch im Landrat an. Wir unterstützen ihre Forderung nach einer schnellen Prüfung von möglichen Korrekturen.



Pratteln, Inputs zu Varianten für Fröschi-Unterführung

Wir unterstützten die Initiative für eine rollstuhl- und velotauglichen Umbau der Gleisunterführung in der Fröschmatt. Das sahen auch die Prattlemer 2016 an der Urne so, wo sie ein deutliches Ja einlegten. Doch die Umsetzungsplanung war weniger euphorisch. Endlich wurden Varianten vorgestellt, zu welchen wir Stellung nahmen. Aus unserer Sicht sollte die Lage der Unterführung möglichst beibehalten werden, weil sie der Wunschlinie der FussgängerInnen und Velofahrenden entspricht und so keine Umwege aufzwingt.



Rückzug «Ja zum U-Abo»

Die Regierung gab Anfang Jahr dem Druck der Initiative nach und verzichtet auf die Streichung der Subventionen für das Erfolgsrezept U-Abo – unter der Bedingung des Rückzuges der Initiative (zwecks Gesichtswahrung der zuständigen Regierungsrätin). Sie hatte auch gegenüber den anderen Kantonen im TNW einen schweren Stand. Uns war der Rückzug nicht ganz geheuer. Ein Ja

an der Urne war so gut wie sicher und hätte die Subventionsstreichung auf Jahre verhindert. So weiss man hingegen nicht, wann der nächste Angriff kommt... Wir erklärten uns aber mit der Mehrheit einverstanden, die den Rückzug befürwortete.

3. Alltagsgeschäft

3.1 Lobbyieren

Der Einsatz in verschiedenen Gremien, Arbeits- und Begleitgruppen nutzen wir, um unsere fachliche, aber auch umwelt- und verkehrspolitische Sicht möglichst frühzeitig bei Arealentwicklungen und Bauvorhaben einzubringen. Unser Ziel ist immer eine Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung, die mit einer menschen- und klimafreundlichen Mobilität zu bewältigen ist bzw. diese ermöglicht.

- Beirat Tramnetzentwicklung 2020
- SBB-Kundenforum NWCH
- Begleitgruppe Umgestaltung Aeschenplatz
- Begleitgruppe Areal Güterbahnhof Wolf
- MobilitätsForum, halbjährliche Treffen mit Bau- und Verkehrsdepartement BS
- Runder Tisch Fuss-/Veloverkehr, halbjährliche Treffen mit Tiefbauamt BL
- Treffen der Umweltverbände mit Bau- und Umweltschutzdirektion BL, halbjährlich

Wir sind natürlich im regen Austausch mit anderen Umwelt-, Fussgänger-, Velo- und ÖV-Verbänden und befreundeten Parteien, mit denen wir auch Stellungnahmen austauschen und gemeinsam Kampagnen und politische Vorstösse erarbeiten.

3.2 Stellungnahmen

Auch 2017 liessen wir uns mit Stellungnahmen zu Planungs-, Bau- und Strassenprojekten in Basel-Stadt und -Land vernehmen. Der Aufwand für fundierte Vernehmlassungsbeiträge ist gross und der Nutzen eher bescheiden. Gleichwohl nützen diese Stellungnahmen sowie der Austausch und die Medienarbeit darüber der Positionierung unseres Verbandes und als Vorarbeit für allfällige rechtliche Schritte.

2017 nahmen wir zu nachstehenden Vorhaben Stellung (Auswahl):

Dossier	Forderungen/Kritik
Varianten 3-Spur-Ausbau Rheinstrasse Pratteln – Liestal, statt Rückbau	<p>So lange es dauerte, bis dass die von der A22 umfahrene Rheinstrasse Pratteln – Liestal nicht ausgebaut wurde, so schnell soll es nach der Abstimmung nun mit dem 3-Spur-Ausbau gehen. Verschiedene aufwändige Varianten liegen vor, wie der Auto- und Lastwagenverkehr im (geheimnisvollen) Ereignisfall im Schönthaltunnel reibungslos über die Rheinstrasse geführt werden soll. Was das für den Fuss- und Veloverkehr auf der Rheinstrasse bedeutet, soll dann erst noch irgendwann im Nachhinein geklärt werden. So geht das in BL.</p> <p>Wir lehnen den 3-Spur-Ausbau grundsätzlich ab. Er erfüllt zwar die Forderung der angenommenen kantonalen Abstimmungsvorlage. Er widerspricht unseres Erachtens aber eidgenössischem Umweltschutzgesetz. Das erklärten wir erneut in unserer Stellungnahme zu den Varianten, auf die wir gar nicht näher eingingen. Unterstützung erhalten wir dabei von Pro Velo beider Basel.</p>

<p>Muttenz, QP Hagnau Ost und West</p>	<p>Ein riesige Überbauung mit Wohn- und Geschäftshochhäusern soll nahe der Autobahn gebaut werden. Wir fordern, dass man die Quartierplanungen Hagnau Ost und Hagnau West zu einer QP zusammenfasst. Die Überbauung entspricht einer verkehrsintensiven Einrichtung, die deutlich höhere Anforderungen an die ÖV-Erschliessung erfüllen muss, was zwingend zu einer Reduktion der Parkplatzzahl führt. Für die bessere ÖV-Erschliessung schlagen wir die alltägliche Bedienung der S-Bahn-Haltestelle St. Jakob vor.</p> <p>Gleichzeitig ist die Veloerschliessung des Gebietes inklusive die Veloparkierung ungenügend dargelegt, unzureichend und unverbindlich. Wo der Fuss- und Veloverkehr gemeinsam geführt werden, ist zu wenig Platz vorgesehen, was unnötig Konflikte provoziert. Der neue Fusssteg über die Birs muss auch für Velofahrende dimensioniert werden, damit weniger versierte FahrerInnen von der erhöhten Sicherheit auf dieses Route profitieren.</p> <p>Sehr kritisch sind wir ausserdem gegenüber dem geplanten neuen Kreisell, der nicht velotauglich ist und keine ÖV-Priorisierung zulässt.</p>
<p>Sissach, QP1 und QP2 Bahnhof-Zentrum</p>	<p>Wir verlangen die Vereinigung der beiden QP, sie hängen funktional zusammen. Eine Parking-Zufahrt via die Poststrasse lehnen wir dezidiert ab. Sie ist eine zentrale Fussgänger-/Veloachse, die nicht mit Parkingverkehr belastet werden darf. Oberirdisch sollen zur Kompensation zusätzliche Parkplätze aufgehoben werden.</p> <p>Ausserdem verlangen wir verbindliche Angaben zu Veloabstellplätzen und die zwingend oberirdische Zugang zum Bahnhof für FussgängerInnen.</p>
<p>Fernverkehr, Vernehmlassung Fahrplan 2018</p>	<p>Regelmässig beteiligen wir uns an den Vernehmlassungen zum Fernverkehr-Fahrplan mit Auswirkungen auf die Region Basel. Wir wehrten uns insbesondere gegen das Randstundenkonzept der SBB. Es hat auf Basel besonders negative Auswirkungen, indem schon ab dem frühen Abend Verbindungen nach Zürich längere Fahrzeiten erhalten (mit verschlechterten Anschlüssen an S-Bahn und Buslinien) oder ganz gestrichen werden.</p>
<p>Kantonaler Richtplan BS, Anpassungen Siedlungsentwicklung</p>	<p>Die Anpassungen sind u.E. untauglich, weil sie nicht mit der Verkehrsentwicklung koordiniert dargelegt werden. Das Baudepartement will eine Siedlungsverdichtung ohne zu sagen, mit welchen Verkehrsinfrastrukturen den dadurch ausgelösten Mehrverkehr bewältigt werden soll: neue Autobahnen? Ein revolutionäres Velowegsystem? Der Verkehr soll erst nachgelagert in einer späteren Richtplan-Anpassung Thema sein. Diese Salamtaktik und Katze-im-Sack lehnen wir ab. Sie widerspricht der nötigen Koordination zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung, wie sie auch der Bund fordert.</p>
<p>Parkplatzverordnung BS, Vernehmlassung</p>	<p>Im Salamischeibchen-Prinzip will das Baudepartement BS die Parkplatzverordnung anpassen. Als erstes waren die PP auf privatem Grund Thema (also nicht die auf Allmend, nicht die Quartierparkings und nicht das Fahrtenmodell bei verkehrsintensiven Anlagen). Die Anpassung zielt darauf ab, den PP-Bau zu vereinfachen. Mit § 10 der Verordnung wird sogar ein Blankoscheck ausgestellt für mehr Parkplätze als die Bestimmungen vorgeben, wenn «überwiegende öffentlichen und private Interessen» bestehen. Was überwiegende private Interessen sind, steht nicht geschrieben. Das entscheidet die Regierung.</p>

Verkehrslenkungskonzept BS, Input	Das MobilitätsAmt prüft ein Verkehrslenkungskonzept (via Lichtsignalsteuerung), das den Autostau auf möglichst unsensible Strassenabschnitte verlagert. Wir sind skeptisch: Verkehrslenkung sollte va. mittels Pfortneranlagen am Stadtrand geschehen, damit der Verkehr nicht innerhalb der Stadt staut, sondern dort, wo er herkommt. Genau das getraut sich die Stadtregierung nicht, den Baselbieter Verkehr zurück zu drängen, damit er endlich vermehrt auf ÖV und Veloverkehr ausweicht.
Künftiges Stadtquartier Klybeck Plus, Entwicklungsplanung	Wir fordern die Vorgabe eines fortschrittlichen ModalSplits zu Gunsten des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs und zwar von Anfang an. Die Behauptung des Baudepartementes, wonach es dafür noch zu früh sei, ist in keiner Weise stichhaltig. Selbstverständlich lassen sich stufengerechte Rahmenbedingungen formulieren. Voraussetzung ist ein grundsätzlicher Wille zu einer nachhaltigen Entwicklung.
Basel, Umgestaltung St. Alban-Graben/Kreisel Kunstmuseum	Wir haben uns sehr kritisch gegenüber diesem Umgestaltungsvorhaben geäußert, das einzig durch den Bau des Parking Kunstmuseum provoziert wird. Der Kreiselbau liegt auf einer der wichtigsten Velorouten Wettsteinbrücke – Dufourstrasse Richtung Aeschenplatz (und Gegenrichtung), welche so ihre Flüssigkeit verliert. Ausserdem ist es heute ideal, dass der Veloverkehr (wenn auch ohne Radstreifen) hinter der Tramhaltestelle durchführt. Die geplante Kap-Haltestelle (sehr hohe Haltekante, kaum Platz fürs Velo bis zum ersten Gleisstrang) konnte der Grosse Rat nachträglich (2018) in eine Lichtinsel umpolen: Velos warten, während das Tram in der Haltestelle steht und fahren dann erhöht über den Haltestellenbereich. Das kann aber unerwünschte Konflikte zwischen Velos und FussgängerInnen verursachen.
Basel, Umgestaltung Greifengasse – Mittlere Brücke	<p>Wir begleiteten die Umgestaltung der Greifengasse/Mittleren Brücke bei Ortsbegehungen und mit verschiedenen Optimierungsvorschlägen für den Veloverkehr. Die Problematik im Bereich der hohen Haltekanten bei den Tramhaltestellen ist ungelöst und bleibt Thema bei uns (s. velofreundliche Tramgleise).</p> <p>Wir konnten erreichen, dass die Mittlere Brücke auch während dem Umbau zumindest bei geringem Fussgängeraufkommen für Velos befahrbar blieb (insbesondere zur Pendlerzeit morgens). Alternativ hätten die Velos Umwege via Wettstein- oder Johanniterbrücke fahren müssen. Wir riefen Velofahrende zu besonderer Rücksicht gegenüber FussgängerInnen auf. Nach anfänglichen geharnischten Reaktionen (va. die Polizei reagierte nervös und etwas überspannt) pendelte sich die Situation auch unter diesen sehr beengten Verhältnissen ziemlich gut ein. Geht doch!</p>
Basel, Solitude-Park, konfliktreduzierte Fussgänger-/Veloführung	Der Solitude-Park ist für FussgängerInnen und Velofahrende eine wichtige Verbindung, sie kommen sich zuweilen aber gegenseitig in die Quere. Auf Grund der unter Schutz stehenden Bäume und Rheinbord können die beengten Verhältnisse nicht einfach verbessert werden. Wir fordern eine sichere Veloführung auf der Grenzacherstrasse und im Knoten mit der Schwarzwaldstrasse, damit eilige Velopendler eine sichere Ausweichroute haben. So kann man von Velos im Solitude-Park auch erwarten, eher zu gondeln als zu radeln.
Sachplan Infrastruktur (National)Strassen SIN des Bundes	Der Bund gab seine Ausbaupläne auf dem Nationalstrassennetz in die Vernehmlassung. Wir lehnen den Autobahnausbau vehement ab. Zusätzliche Kapazitäten (ob ober- oder unterirdisch) ziehen immer Mehrverkehr an, der vor und nach der Autobahnerweiterung die zu- und weg-

	führenden Strassen belastet, was auch den Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehr beeinträchtigt und die Umwelt sowieso. Wir lehnen insbesondere den Rheintunnel und die Gundel-Stadtautobahn ab.
Vernehmlassung FABI, STEP 2030/35	FABI ist Resultat VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Nun geht es um die Umsetzung. Im Projektpaket STEP 2030/35 sollen Projekte aufgenommen werden, die bis dahin auch tatsächlich realisierbar sind. Die VCS-Sektionen haben in einem aufwändigen Prozess ihre Ansichten und Anforderungen z.Hd. einer VCS-Stellungnahme eingereicht. Unsere Inputs richtete wir auch direkt an das Bundesamt für Verkehr BAV.
Vernehmlassungen eidgenössische Luftreinhalte- und Lärmschutzverordnung	Der Bund schickte Änderungen bei der Luftreinhalteverordnung LRV und die Lärmschutzverordnung LSV in die Vernehmlassung. Auf diese beiden Verordnungen stützen wir uns hauptsächlich, wenn wir das Verbandsbeschwerderecht bemühen. Wir setzten uns vehement ein, dass sich der VCS Schweiz zu den Vernehmlassungen verlauten lässt und trugen auch inhaltlich zur Stellungnahme bei. Wir schafften dabei auch den Kontakt und die Zusammenarbeit mit anderen Organisationen, insbesondere mit den Ärztinnen und Ärzten für Umweltschutz AefU mit Sitz in Basel.

3.3 Einsprachen, Beschwerden

Das Verbandsbeschwerderecht legitimiert uns, anwaltschaftlich für Umweltbelange einzuschreiten, die Umwelt kann es ja nicht selber tun. Wir können nur die Umsetzung des Umweltschutzgesetzes einfordern, was eigentlich bereits durch die Bewilligungsbehörden von Amtes wegen getan werden müsste. Erfolgreiche Einsprachen und Beschwerden zeigen aber, dass dem nicht immer so ist.

Wir arbeiten unsererseits mit UmwelthanwältInnen, denn ohne ihre Unterstützung droht man leicht in den Lianen des Paragraphenschungels hängen zu bleiben. Dennoch leisten wir selber viel Vor- und Zuarbeit, um die Anwaltskosten zu optimieren. Inzwischen ist unser juristisches Wissen ganz ansehnlich und wir lassen auch unsere Mitglieder für ihre privaten Beschwerden davon profitieren.

2017 erhoben wir neu Einsprache/Beschwerde zu diesen Bauprojekten:

Projekt	Hauptforderungen
Basel, Rosentalturm/Messe-Parking, Einsprache hängig	Es existiert keine Bestandesrecht auf oberirdischen Parkplätzen, wie die Messe sie in ihren beiden Parkier-Türmen hat, die sie nun unter den Boden verlegen will, um obendrauf den Rosentalturm zu bauen (nota bene nachdem sie ihren Messe-Bauriegel durchboxten mit der Behauptung, das Parking könne unmöglich abgerissen werden). Die Bauherrschaft gibt sich ausserdem ein grosszügiges «Fahrtendach», falls die Nutzung des neuen Rosentalturmes zukünftig mehr Fahrten verursacht, als vorläufig geplant. Dagegen wehren wir uns vehement. Nutzung und Verkehrsaufkommen auf Vorrat gibt es nicht, beides müsste bei Bedarf neu beantragt werden.
A2 Pratteln – Rheinfelden, Pannestreifenumnutzung PUN, Beschwerde hängig	Wie macht man aus einer zweispurigen Autobahn über Nacht eine dreispurige? Ganz einfach, man gibt den Pannestreifen als Fahrspur frei und behauptet, das sei keine wesentliche Änderung einer Nationalstrasse. Das will das Bundesamt für Strassen (Astra) in der ganzen Schweiz einführen und zwar als Übergangslösung, bis die Autobahnen baulich verbreitert sind. Pratteln – Rheinfelden macht den Anfang, der Pannestreifen soll gleich eine Ein- mit einer Ausfahrt verbinden. Das macht die Fahrt mit dem Auto statt mit dem öffentlichen Verkehr noch attraktiver, zieht also Mehrverkehr an. Natürlich streitet dies das Astra ab, obwohl es nicht einmal eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)

	durchführte, welche diesen Streitpunkt genauer klärt. Unsere Sektion und der VCS Aargau haben Einsprache erhoben und verlangen eine UVP.
Basel, Bebauungsplan Ozeanium, 2. Planaufgabe (inkl. erstrittener UVP), Einsprache hängig	Wir fordern einen schlüssigen Nachweis der Umweltauswirkungen der gesamten Zooanlage inkl. dem Ozeanium. Vorliegend wurden die Auswirkungen des Ozeaniums separat erhoben, was nicht rechtmässig ist. Ausserdem wollen wir, dass der neue Riesenkreisel auf der Heuwaage Projektbestandteil wird, denn diesen braucht es nur auf Grund des Ozeanium-Neubaus. Den Kreisel in einem unabhängigen Projekt vorzulegen, widerspricht der im Raumplanungsrecht gebotenen Koordinationspflicht.
Basel, Stücki, Nutzungsänderung, Anregung eingereicht	Das Einkaufszentrum Stücki serbelt, wie wir und unsere MitstreiterInnen es schon im Abstimmungskampf über dieses umstrittene Bauwerk voraussagten. Verkaufsfläche wird nun u.a. zu Multiplexkino umgenutzt etc. Seit dem Bau gelten nun neue Bedingungen für Veloabstellplätze, diese sind im Rahmen der Nutzungsänderung anzuwenden. Wir schrieben eine entsprechende Anregung und verzichteten damit auf eine rechtsverbindliche Einsprache. Das zahlte sich aber nicht aus: Wir erhielten nicht einmal eine Eingangsbestätigung, geschweige denn eine Rückmeldung dazu.

Gerichtssentscheide 2017:

Projekt	Entscheid
Pratteln/Grüssen, Quartierplanungen Einkaufszentren Grüssen 4a und Geisseler, Weiterzug durch Gegenpartei vor BG	<p>Das Kantonsgericht BL hiess unsere beiden Beschwerden bereits auf Grund einer Rüge gut: Die geplanten Einkaufszentren seien ungenügend für den Fuss- und Veloverkehr erschlossen und widersprächen dadurch dem wichtigsten kantonalen Planungsinstrument, dem kantonalen Richtplan. Unsere anderen Rügen über die zu vielen Parkplätze und die ungenügende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr blieben dadurch unbehandelt.</p> <p>Die Gegenparteien (Gemeinde Pratteln, Regierungsrat BL und die jeweiligen Bauherrschaften) liessen dies nicht auf sich sitzen und erhoben Beschwerde vor Bundesgericht, womit natürlich auch wir als vorläufig obsiegende Partei mit im Verfahren bleiben. (2018 lehnte das Bundesgericht die Beschwerden ab, womit wir mit den Umweltanliegen definitiv durchdrangen.)</p>

3.4 Optimierungen für den Fussgänger-/Veloverkehr

Neben unserem Einsatz für grössere Umbauprojekte und den Rechtsfällen nehmen Medien und Öffentlichkeit unsere tägliche Kleinarbeit zu Gunsten von Velosicherheit und Fussgängerkomfort kaum wahr. Sie ist aber ein wichtiger Teil unserer Verbandstätigkeit. Noch immer sind gerade die Baustellen selten für FussgängerInnen und Velofahrende optimiert, der Fokus liegt nach wie vor auf dem reibungslosen Autoverkehr. Wir werden nicht müde, die zuständigen Stellen darauf hinzuweisen, mögen sie inzwischen die Augen verdrehen: Sichere Baustellensituationen sind auch ihr Job.

4. Öffentlichkeitsarbeit und Beratung

4.1 Öffentlichkeitsarbeit

Unsere Positionen und Anliegen stellen wir in Medienmitteilungen und vor Kamera und Radiomikrofon dar. Wir organisieren oder beteiligen uns an Medienkonferenzen, insbesondere zum Auftakt von (Abstimmungs-)Kampagnen. Wir sind für JournalistInnen immer zu fachlicher und verbandspolitischer Auskunft bereit, im Wissen, dass wir auf ihre Berichterstattung und sie auf unsere Inputs angewiesen sind. Ausführlichere Informationen und Unterlagen stellen wir auch auf der Homepage zur Verfügung, die 2018 endlich die langersehnte «Renovation» erhält.

Das Sprachrohr für die umweltfreundliche Mobilität sind wir auch gerne an Podien oder Versammlungen anderer Verbände, von Parteien und Interessengemeinschaften, gerade im Hinblick auf Abstimmungen. Gelegentlich treten wir auch an städtischen Anlässen auf, wie zum Beispiel an der MobilitätsWoche Basel: 2017 organisierten wir einen Stadtspaziergang zu den noch offenen und verheilten Wunden vergangener Verkehrsplanungssünden. Im Kleinen Klingentäli zeigten wir ein filmisches Zeitdokument von 1977 über Anwohnende der Feldbergstrasse («Mir schloofe hindenuuse»).

Unseren Mitgliedern «kontaktieren» wir über das VCS-Magazin, worin sechsmal jährlich auch Nachrichten aus der Region erscheinen. Im jährlichen Mitgliederbrief laden wir zur Mitgliederversammlung ein und geben einen Einblick in wichtige Geschäfte, für die wir auch um Spenden froh sind. Mit Rundmails rufen wir sporadisch zur Unterstützung von Initiativen, Petitionen und zum Urnengang auf.

4.2 Auskunft und Beratung

Unsere Mitglieder (und SympathisantInnen, die es allenfalls werden wollen) unterstützen wir gerne bei ihren Anliegen für weniger Tempo und mehr Ruhe und Sicherheit in ihrem Quartier. Wir beraten sie auch zu ihren Einsprachemöglichkeiten als Anwohnende von Projekten und Bauvorhaben mit Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen.

Fachliches Know How bieten wir auch interessierten Parteien oder deren Verkehrskommissionen und wir geben Inputs und Ergänzungen für politische Vorstösse.

5. VCS beider Basel – der Verband

5.1 Der Vorstand 2017

An der MV 2017 mussten wir leider Anna Ott (nochmals leider: in Abwesenheit) verabschieden. Die Abwesenheit war denn auch der Grund, dass sie sich nicht mehr zur Wahl stellte. Sie weilt studienhalber – und wir hellgrün vor Neid – in der velofreundlichsten Stadt der Welt: Kopenhagen. Alle andern bisherigen Vorstandsmitglieder standen zur Wiederwahl. Diese Ausdauer und Energie belohnte die Versammlung mit herzlichem Applaus. Wir konnten also mit bewährtem und eingespieltem Team ins neue Verbandsjahr starten. Wunderbar:

- Raphael Fuhrer, Co-Präsident, Basel (bisher)
- Dominik Beeler, Co-Präsident, Liestal (bisher)
- Florian Mathys, Vize-Präsident, Basel
- Simon Trinkler, Kassier, Basel
- Victor Bättig, Basel
- Marcel Dreier, Basel
- Steffi Luethi-Brüderlin, Basel
- Beat von Scarpatetti, Binningen
- Christoph Wydler, Basel
- Tonja Zürcher, Basel



Dominik Beeler
Co-Präsident



Raphael Fuhrer
Co-Präsident



Florian Mathys
Vize-Präsident



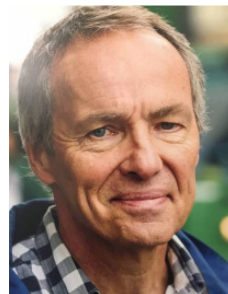
Simon Trinkler
Kassier



Victor Bättig



Marcel Dreier



Steffi Luethi-Bürderlin



Beat v. Scarpatetti



Christoph Wydler



Tonja Zürcher

Zurückgetreten ist nach langen Jahren unser bewährter und punktgenauer Revisor Christian Pestalozzi, Oberwil. An seiner Stelle durften wir Marianne Schweizer, Basel empfehlen. Dieses Revisorinnen-Team wurde von der Mitgliederversammlung mit dankbarem Applaus gewählt:

- Simone Blatter, Münchenstein (Ersatz, bisher)
- Daniela Crescenzi, Basel (bisher)
- Marianne Schweizer, Basel (neu)

Im Zentralvorstand des VCS Schweiz war unsere Region 2016 durch ein Mitglieder vertreten (nicht durch die MV zu wählen)

- Patrizia Bernasconi, Basel

Ungefähr monatlich trifft sich der Vorstand zu seinen Sitzungen und dazwischen tagt der Ausschuss (das sog. Büro) aus Co-Präsidium, Vize-Präsident, Kassier und die MitarbeiterInnen der Geschäftsstelle. Sie bereiten die Traktanden der Vorstandssitzungen vor und besprechen grössere Alltagsgeschäfte der Geschäftsstelle. Bei Bedarf oder sonstigem Interessen nehmen weitere Vorstandsmitglieder teil oder Patrizia Bernasconi, Mitglied im Zentralvorstand des VCS Schweiz und gegebenenfalls sind Gäste dazu eingeladen.

5.2 Die Geschäftsstelle 2017

Die Geschäftsstelle war 2016 folgendermassen besetzt.

- Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin
70%, seit Januar 2007

Betreffend regionales ÖV-Angebot und Fahrplan sowie bei Themen des Güterverkehrs erhält die Geschäftsstelle Unterstützung von zwei Arbeitsgruppen mit ÖV-Cracks. Dafür sind wir herzlich dankbar!

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

Interne Weiterbildungen und Fachtagungen helfen uns, à jour zu bleiben, z.B. beim Thema Verbandsbeschwerderecht VBR, in Sachen Raumplanung sowie über neue Sichtweisen betreffend Fussgänger- und Veloinfrastruktur.

Apropos: Die Siedlungsverdichtung macht auch vor unserer Geschäftsstelle im Gellertgut nicht halt. Dumm nur, dass dennoch jede Wohnung mindestens einen Parkplatz hat. Verdichtet wird also nur der Raum, beim Verkehr herrscht Platzverschwendung wie Anno dazumal.



5.3 Zusammenarbeit mit dem VCS Schweiz

Die Delegiertenversammlung DV ist das obersten Organ unseres Zentralverbandes, dort stehen unserer Sektion sechs Delegierte zu, die jeweils an der Mitgliederversammlung zu wählen sind.

VerteterInnen aus den Vorständen der VCS-Sektionen treffen sich dreimal jährlich zu den Planungskonferenzen (PlaKo) mit dem VCS Schweiz. Die Planungskonferenz dient der Zielvereinbarung zwischen Zentralvorstand und Sektionen in Planungsprozessen, der Meinungsbildung, der Koordination und dem Informationsaustausch. Sie entscheidet über folgende Geschäfte:

- Schwerpunkte des Jahresprogrammes des VCS Schweiz, inklusive Finanzierung;
- Ergreifen und Unterstützen von Referenden durch den VCS;
- Aktive Mitarbeit der Sektionen bei Volksinitiativen, Referenden und Petitionen.

Anschliessend an die PlaKo's treffen sich die GeschäftsleiterInnen der Sektionen zwei Mal jährlich unter der Leitung der Sektionskoordinatorin zum Austausch über operative Belange. Es bestehen auch thematische Arbeitsgruppen (AG). Unsere Geschäftlleiterin war 2017 in den AG's zur Vorbereitung der PlaKo und für ein internes Kommunikationskonzept aktiv.

6. Danke für Mitgliedschaft und Feedback!

Wir freuen uns immer sehr über direkte Rückmeldungen, Ideen, Beobachtungen und kritische Bemerkungen unserer Mitglieder. Wir sind ihr Verband und angewiesen auf das Feedback unserer Basis. Selbstverständlich stehen über uns allen die Statuten, die unseren Verbandszweck definieren. Aber erst der Austausch über konkrete Umweltfragen im Bereich Verkehr sind der Fleisch am Stecken oder (für VegetarierInnen) der Saft im Rüebli, machen unsere Arbeit lebendig und motivieren uns sehr.

Danke für Ihre Inputs und das 2017 entgegengebrachte Vertrauen! Wir freuen uns, Sie zu unserem Club zu zählen.

Vorstand und Geschäftsstelle, Basel, 7. April 2018