



Basel-Stadt/Baselland

**Velofahrerinnen und Fussgänger haben viele Gemeinsamkeiten – und im Strassenverkehr ein ähnliches Los. Sie sind ohne Blechhülle unterwegs und entsprechend verletzlich.**

Beide Mobilitätsformen sind sauber, leise, platzsparend – optimal im dichten Stadtgewusel – und gesund. Beide werden vom übrigen Verkehr an den Rand gedrängt, oft übersehen, in Abgase gehüllt. Das müsste zusammen-

## Warum sich streiten?

schweissen, möchte man meinen. Woher also die Unverträglichkeiten zwischen den umweltverträglichsten Mobilitätsformen?

In letzter Zeit wird von Fussgängerseite viel Unmut laut über unliebsame Begegnungen mit Velofahrenden. Unfälle sind zwar selten, das zeigt die Statistik, die grossen Risiken liegen ganz anderswo. Das ändert aber nichts daran, dass sich Fussgängerinnen und Fussgänger subjektiv von flitzenden Velos bedrängt oder bedroht fühlen. Und es gibt sie ja durchaus, die rücksichtslos Radelnden.



Konfliktfeld Fussgängerstreifen – was geht, was nicht?

**Kampagne in Planung**  
Fast-Unfälle und Schreckmomente trüben das Verhältnis unter den Nichtmotorisierten. Wir wollen einen Beitrag leisten, um dieses zu verbessern: mit der Planung einer Art Commitment, mit dem Velofahrerinnen und Velofahrer einen besonders rücksichtsvollen Fahrstil gegenüber dem Fussverkehr zusagen.

**Am gleichen Strick ziehen**  
Jene, die zu Fuss, und jene, die mit dem Velo unterwegs sind, sollen

sich auf dem bisschen Platz, den die Verkehrsplanung ihnen lässt, nicht prügeln, sondern gemeinsam für mehr Platz und Sicherheit im Strassenverkehr kämpfen. Voraussetzung dafür ist ein gutes Miteinander.

Dieses wollen wir in einer gemeinsamen Kampagne mit Pro Velo beider Basel schaffen und pflegen.

Der Vorstand

## Und schon ist die Strasseneuphorie da

Wie zu befürchten war, lässt das deutliche Ja zum Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) vom vergangenen Februar die Strassenlobby träumen. Ihr Argument, der NAF nütze auch dem Velo und dem öffentlichen Verkehr, erweist sich als leeres Gerede.

Umgehend hat das Bundesamt für Strassen ASTRA seinen «Sachplan Verkehr, Massnahmenteil Infrastruktur Strasse» (SIN) in die Vernehmlassung geschickt. Darin enthalten: der Bau des Gundeli-Autobahntunnels, ein 1960er-Uraltprojekt, das die Stadt gar nicht will. Die Baselbieter Strassenlobby im Dunstkreis der Wirtschaftskammer wiederum hat genau jetzt ihre 2015 lancierte Initiative «Zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» eingereicht. Sie

will u. a. Basel-Stadt freundschaftlich «verpflichten», den Gundeli-Autobahntunnel voranzutreiben. Er soll den Baselbieter Mehrverkehr schlucken.

### Attacken auf die Umwelt

Im Abstimmungskampf zum NAF betonte die Autolobby den Nutzen für die Agglomerationsprojekte. Das war natürlich billige Schaumschlägerei. Wo Velo- und Tramprojekte konkret werden, bekämpft sie diese in vorderster Reihe: den

Veloring Basel, den Margarethenstich, das Läuferfingerli (S9).

Und was tut der Gewerbeverband Basel-Stadt? Er will mit zwei Initiativen das Umweltschutzgesetz schwächen und die gesetzliche Vorgabe, den Autoverkehr in der Stadt bis 2020 um 10 Prozent einzudämmen, rückgängig machen.

Umso wichtiger bleibt für den VCS beider Basel die ungebrochene Unterstützung durch seine Mitglieder.

Stephanie Fuchs, Geschäftsleiterin



## Mitgliederversammlung 2017

Montag, 22. Mai 2017, **Unternehmen Mitte (neu!)**, 1. Stock, Gerbergasse 30, 4001 Basel  
18.15 Uhr: ordentliche Geschäfte  
19.15 Uhr: Apéro  
19.45 Uhr: «Fussgänger/Velo-Konflikte – muss das sein?»  
Referat Thomas Schweizer, Fussverkehr Schweiz: «Was erwarten

wir zu Fuss von Leuten auf dem Velo?»  
Referat Pro Velo Schweiz (angefragt): «Was tun Velofahrende für die gute Nachbarschaft mit FussgängerInnen?»  
Einladung (erfolgt auch per Post) und Details auf der Homepage.

Der Vorstand

### Gesucht I – Revisor/in!



Wer hat 2–3 Stunden Zeit pro Jahr, um unseren langjährigen, geschätzten Revisor Christian Pestalozzi (Oberwil) zu ersetzen? Mitglieder mit Zahlenflair melden sich bitte bei [vcs.blbs@bluwien.ch](mailto:vcs.blbs@bluwien.ch).

Der Veloring verbindet die Veloachsen vom Stadtrand ins Zentrum untereinander und macht wichtige Ziele sicher erreichbar:

St. Johann-Quartier/Novartis-Campus – Kannenfeldpark – Schützenmattpark – Zolli (Zollisteg, neu) – Bahnhof SBB – St. Alban-Quartier – Wettsteinquartier/Roche – Erlenmattquartier – St. Johann/Novartis-Campus.  
Ja am 21. Mai für sicheres, entspanntes Velofahren!  
[www.veloring.ch](http://www.veloring.ch)

## Achtung Baustelle!

Greifengasse und Mittlere Brücke werden seit Anfang April bis August 2017 in mehreren Etappen umgebaut. Die Veloumfahrung verläuft via Rheingasse/Schafgässlein/Utengasse bzw. Teichgässlein/Unt. Rheingasse. Von Mitte Juni bis Mitte August wird die Fahrbahn der Mittleren Brücke komplett gesperrt sein. Velos geniessen während dieser Zeit Gastrecht auf den Trottoirs.

Bitte unbedingt langsam fahren und absteigen, wenn es zu eng wird – als Dank dafür, dass lange Umwege erspart bleiben. Wegen Baumulden etc. wurden in der Utengasse und Rebasse Velo-Parkplätze temporär aufgehoben. Wir wollen Ersatz (Abklärung bei Redaktionsschluss noch im Gang).

Danke fürs Mitmachen, liebe Velofahrende, es dient unserer Sache.

## ÖV-Fonds: klingt gut, ändert wenig

**Der Aargauer Grosse Rat hat einen speziellen Fonds für die Finanzierung von Infrastrukturprojekten des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Die wahre Lösung wäre ein Mobilitätsfonds.**

Gefallen ist der Beschluss vom 7. März 2017 überdeutlich mit 113 zu 17 Stimmen. Gespeist wird der Fonds durch ordentliche Staatsmittel (etwa 14 Mio. CHF) und einen Viertel des Kantonsanteils am LSV-A-Ertrag (etwa 6,6 Mio. CHF). Das neue Modell ist bezüglich der Strassenrechnung und des allgemeinen Staatshaushalts kostenneutral ausgestaltet: Es fließen künftig nicht mehr Mittel in die ÖV-Infrastruktur, sondern die kantonale Finanzstruktur wird verändert; die Finanzierung läuft neu über den zweckgebundenen ÖV-Infrastruktur-Fonds. Dies kann Vorteile haben bei Grossprojek-

ten, es erhöht die Planungssicherheit und glättet die Auswirkungen von Grossinvestitionen auf die Staatskasse. Doch wer genauer hinschaut, entdeckt grosse Mängel. Die eigentlichen Probleme bei der Verkehrsfinanzierung bleiben ungelöst.

### Krasses Ungleichgewicht

In die Spezialfinanzierung Strasse fließen jedes Jahr 250 Mio. Franken, in den beschlossenen ÖV-Fonds hingegen nur ca. 25 Millionen. Auch wenn der ÖV-Betrieb nebenher mit ordentlichen Mitteln finanziert wird, bleibt das krasse Missverhältnis bestehen. Zudem muss der Gros-

se Rat die ordentlichen Mittel für den Fonds jährlich bewilligen. Bei der gegenwärtigen angespannten Finanzlage dürfte der Rotstift bald einmal auch hier angesetzt werden.

Es bräuchte einen verkehrsträger-übergreifenden Mobilitätsfonds, um die Mobilitätsbedürfnisse im Aargau möglichst effizient, ökologisch, menschenfreundlich und nachhaltig befriedigen zu können. Dabei müssten unbedingt die externen Kosten des Verkehrs miteinbezogen werden.

Mit dem neuen Fonds wird zwar ÖV-Infrastruktur gebaut und erhalten. Aber allein damit ist noch kein einziger Passagier befördert. Es braucht ein attraktives Angebot, doch drohen auch bei dessen Bestellung Sparmassnahmen. Dieses Problem hat der Grosse Rat bedauerlicherweise ausgeblendet.

Fabio Gassmann

Wohin die Reise geht im Aargauer ÖV, ist so offen wie zuvor.

## Gesucht II – Velo-Hotspots BL

Gefahrenstellen auf dem Baselbieter Radrouennetz, dringend zu beheben? Bitte melden Sie solche bis am 31. Mai 2017 an [vcs.blbs@bluewin.ch](mailto:vcs.blbs@bluewin.ch) – das Tiefbauamt BL ist interessiert.



Freiburg



## Einladung zur GV

**Dienstag, 23. Mai 2017, 19.00 Uhr**, Centre le Phénix (Rue des Alpes 7), Freiburg

**20.15 Uhr:** Referat des Raumplanungs-, Umwelt- und Baudirektors Jean-François Steiert zu den kantonalen verkehrspolitischen Perspektiven

**Traktanden:** 1. Protokoll der Generalversammlung vom 24.5.2016; 2. Jahresbericht 2016; 3. Bericht des Kassiers 2016; 4. Revisorenbericht 2016; 5. Genehmigung der Jahresrechnung 2016; 6. Budget 2017; 7. Wahlen; 8. Tätigkeitsprogramm 2017; 9. Verschiedenes

Es wird ein Rückblick auf ein bewegtes Jahr: Trotz dem fast gleichzeitigen Abgang von Pierre-Olivier Nobs und Silvia Maspoli entfaltete der VCS Freiburg eine sehr rege Aktivität, von der Mitarbeit in Kommissionen über Einsprachen gegen zu wenig nachhaltige Projekte bis hin zu Velobörsen und Pedibus. Dazu kam die eigentliche politische Arbeit, bei Wahlen und Abstimmungen oder der kritikwürdigen kantonalen Strategie in Sachen Umfahrungsstrassen. Und: die Vereinsstruktur wurde im Sinn einer klaren Rollenenteilung bereinigt: Gegen aussen vertritt den VCS das demokratisch legitimierte Präsidium. Das politische und das administrative Sekretariat wurden zusammengelegt, dessen Leitung kümmert sich ums operative Geschäft und leistet Hintergrundarbeit im Dienst des Vorstandes. ■

