



Basel-Stadt/Baselland

VCS-Fahrplan für nachhaltige Mobilität

Am 9. Februar hat Basel-Stadt nicht nur die beiden Auto-Initiativen abgelehnt, sondern auch einen fortschrittlichen Gegenvorschlag gutgeheissen. Er verlangt die Förderung umweltfreundlicher Mobilität und Ziele für die Reduktion der Treibhausgasemissionen, wie es sie bei den Heizungen schon gibt. Wir haben in den letzten Wochen intensiv an Umsetzungsvorschlägen dazu gearbeitet und diese nun in einem Papier zusammengefasst, publiziert auf www.vcs-blbs.ch/politik. Hier ein kurzer Überblick.

■ **Autofreie Quartier-Gebiete, vernetzte Begegnungszonen:** Jedes Quartier soll einen autofreien Bereich haben, in welchem Kinder (und Erwachsene) gefahrlos auf der Strasse sein können. Basel-Stadt hat bereits einige Begegnungszonen, in denen das zumindest in der Theorie möglich ist. Doch diese müssen noch besser vernetzt werden, sodass auch Kinder selbständig unterwegs sein können. Dauerparkplätze haben in Begegnungszonen nichts verloren.

■ **Vom Tram aufs Leihvelo – und zurück:** Es gibt viele umwelt-

freundliche Verkehrsmittel, doch manchmal fällt es schwer, sie gut zu kombinieren. Wenn Basel nächstes Jahr ein Veloverleihsystem erhält, soll dieses auch mit dem Ticketsystem für den ÖV verknüpft sein. Auch sollte mit Apps und Informationen der Umstieg erleichtert und beispielsweise an Haltestellen angezeigt werden, wie viele Leihvelos zur Verfügung stehen.

■ **Basel verdient ein Velonetz:** Zwar gibt es in Basel schon einige Velowege, Velospuren und velofreundliche Infrastruktur an vielen Kreuzungen, doch kaum

etwas davon ist durchgehend. Wir fordern deshalb, dass endlich ein gutes Velonetz entsteht: mit Velostrassen, mehr gedeckten Veloabstellplätzen und grünen Wellen für Radelnde.

Unsere Vorschläge bringen die umweltfreundliche Mobilität voran. Wir legen dar, wo anzusetzen ist, um mehr Leute aufs Velo, ins Tram und «auf die Füsse» zu bringen, um weniger Autoverkehr und mehr Lebensraum zu haben.

Nathalie Martin, Vizepräsidentin

Wenn Mitglieder Recherchen auslösen

Im VCS-Magazin 1/2020 stellten wir unser Jahresthema vor: Das Tram als klimafreundliches Stadtverkehrsmittel, das viele Vorteile hat. Ein Mitglied schrieb uns daraufhin, auch Trams könnten sehr lärmig sein und seien nicht nur positiv zu sehen. Ein paar Abklärungen später wissen wir nun mehr zu diesem Thema.

Selbstverständlich ist der Autoverkehr die grösste Lärmquelle

in und um Basel. Keine Verkehrsachse in der Stadt, durch einen Vorort oder auf dem Land, wo die Lärmgrenzwerte nicht überschritten würden! An den wenigsten fahren Trams – und wenn, dann abends nur selten und nachts gar nicht.

Was sich bewegt, macht Lärm
Trotzdem stört natürlich auch übermässiger Tramlärm. Abhilfe

schaffen können spezielle Dämmmatten, welche die Erschütterungen unter den Schienen dämpfen. Setzte man hier in den letzten Jahren offene bar auf wenig effektive Techniken, werden jetzt wirksame Dämmmaterialien verwendet. Eine weitere Form der Lärmdämmung sind Rasentrassées, die auch optisch ansprechend und in Basel-Stadt bereits an verschiedenen Orten im Einsatz sind.

Das Problem ist auch, dass neue Trams schwerer sind und grössere Radlasten haben. Bei den Autos erzeugt der Trend zu Übergewicht und grösseren Reifen deutlich mehr Lärm. Fazit: Auch wenn der öffentliche Verkehr längst nicht überall und im Gegensatz zum Autoverkehr nicht permanent unterwegs ist: Lärmemissionen muss auch er auf ein erträgliches Mass begrenzen.

Florian Schreier, Geschäftsleiter

Kurzinformationen

Doch noch ein Velomärt?

Nach der Absage des grossen Velomärts in der Messe Basel vom 28. März prüft das OK die Organisation des Sommer-Velomärts: Wir informieren baldmöglichst mit einem Newsletter und auf unserer Webseite.

Vorläufiges Budget genehmigt

Der Vorstand hat wegen der Absage der Mitgliederversammlung die Basler Delegation für die Delegiertenversammlung des VCS Schweiz ernannt und ein vorläufiges Budget genehmigt (s. www.vcs-blbs.ch -> «Mitgliederversammlung»), damit wir weiterarbeiten können.

Kein Autobahn-Ausbau im Baselbiet!

Am 2. April hat der Landrat beschlossen, die Volksinitiative «zum Ausbau des Hochleistungsstrassenetzes» zu unterstützen. Diese will die Kapazitäten auf den Baselbieter Autobahnen noch weiter ausbauen und kommt bereits im Herbst vors Volk. Wir werden alles daransetzen, diesen klimapolitischen Unsinn zu verhindern.

Die VCS-Sektionen

AG: www.vcs-ag.ch
Tel. 062 823 57 52

BE: www.vcs-be.ch
Tel. 031 318 54 44

BL/BS: www.vcs-blbs.ch
Tel. 061 311 11 77

FR: www.vcs-fr.ch
Tel. 026 422 29 74

GL: www.vcs-gl.ch
Tel. 055 640 34 21

GR: www.vcs-gr.ch
Tel. 081 250 67 22

LU: www.vcs-lu.ch
Tel. 041 420 34 44

OW/NW: www.vcs-ownw.ch
Tel. 079 836 60 11

SG/AI/AR: www.vcs-sgap.ch
Tel. 071 222 26 32

SH: www.vcs-sh.ch
Tel. 052 672 28 19

SO: www.vcs-so.ch
Tel. 079 884 62 06

SZ: www.vcs-sz.ch
Tel. 041 202 14 04

TG: www.vcs-tg.ch
Tel. 052 740 28 27

UR: www.vcs-ur.ch
Tel. 041 871 10 16

VS: www.vcs-vs.ch
Tel. 027 927 14 33

ZG: www.vcs-zg.ch
Tel. 041 780 88 38

ZH: www.vcs-zh.ch
Tel. 044 291 33 00

FL – VCL: www.vcl.li
Tel. 00423 232 54 53

www.verkehrsclub.ch/sektionen

Strafgericht BS: Velofahrer freigesprochen

Nach dem bösen Sturz an einer Kaphaltestelle folgte der Strafbefehl. Das liess der Betroffene nicht auf sich sitzen – und hat nun Recht bekommen.

An einem warmen Sommerabend fuhr ein Velofahrer die Elisabethenstrasse vom Bahnhof SBB her Richtung Bankverein hinunter. Bei der Kaphaltestelle Kirschgartenstrasse verengt sich die Fahrbahn: Unser Velofahrer geriet in die Rille der rechten Tramschiene und stürzte. Sein Helm zerbrach und mit der Ambulanz ging's ins Spital.

Zum Glück trug er nur ein paar Schrammen davon. Doch damit war die Sache nicht erledigt. Die Staatsanwaltschaft stellte einen Strafbefehl wegen «Nichtbeherrschen des Fahrzeugs» aus. Zwar verzichtete sie auf eine Busse, die Gebühren be-

trugen jedoch über 800 Franken.

Dagegen erhob der Velofahrer Beschwerde und so kam es zur Verhandlung vor dem Strafgericht Basel-Stadt. Dort zeigte sich rasch: Die Staatsanwaltschaft hatte keine Beweise für ihre Anschuldigung. Die einzige Zeugin, die die Polizei finden konnte, sah den Unfall nicht einmal. Fürs Gericht war nach einer Stunde klar: Beweise für eine Verletzung der Verkehrsregeln fehlen, der Velofahrer ist vollumfänglich freizusprechen.

Übereifrige Justiz?

Auch aus anderen Kantonen haben wir inzwischen von solchen

Fällen gehört. Offenbar stellen Staatsanwaltschaften immer wieder solche fragwürdige Strafbefehle aus. Ist denn, wer bei Kaphaltestellen vom Velo stürzt, damit nicht schon genug gestraft? Wir empfehlen deshalb Velofahrerinnen und -fahrern, die vor ähnlichem Hintergrund einen Strafbefehl erhalten, die Sache genau zu prüfen und je nachdem Rechtshilfe zu suchen.

Der VCS beider Basel setzt sich seit längerem für mehr Sicherheit an Kaphaltestellen ein. Bei Strassenbauprojekten sind wir immer mit den Kantonen im Gespräch – und haben so die gummigefüllte Tramschiene



Bequemes Einsteigen, tückisches Vorbeifahren: Bei Kaphaltestellen ist wenig Raum zwischen Kante und Tramschiene.

vorangebracht, die aktuell noch getestet wird. In gewissen Fällen lassen sich Kaphaltestellen mit einer Velospur um- oder dank einer Rampe sogar befahren.

Florian Schreier, Geschäftsleiter

Der Verkehrsknotenpunkt Nummer eins



Eben hat der Kanton Zug die ÖV-Zahlen für das Jahr 2019 veröffentlicht: Es wurde eine starke Zunahme von 6,4 Prozent innert einem Jahr verzeichnet. Mehr als 30 Millionen Mal bestieg ein Fahrgast auf Kantonsgebiet ein öffentliches Verkehrsmittel.

Der Bahnhof Zug mit seinem modernen Gebäude, das 2004 an die Stelle des 140-jährigen Altbaus trat, bildet das Herzstück des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Für die VCS-Sektion Zug war immer schon klar, dass dieser Bahnhof sich zu einem echten Verkehrsknotenpunkt entwickeln und dabei verschiedene Bedingungen erfüllen muss, damit er das Seine zur Lebensqualität der Bevölkerung und zum Aufschwung der umweltgerechten Mobilität beitragen kann.

Was heisst das? Erstens sollte rund um den Bahnhof der Langsamverkehr (LV) die höchste Priorität haben, vor allem indem sich alle Eingänge in LV-Zonen befinden. Der Eingang West wird

vorwiegend durch die Pendlerinnen und Pendler benutzt, die in den grossen Firmen im Siemens-Areal arbeiten. In diesem Bereich ist wichtig, dass die Ströme ungehindert durchfliessen können. Darum sollte der «Kiss-and-ride»-Bereich nicht direkt vor dem Eingang sein.

Der VCS lässt nicht locker

Weiter kann ein im Bahnhofareal integriertes Velo-Dienstleistungszentrum (DLZ) viel zur Förderung des umweltfreundlichen kombinierten Verkehrs beitragen: Kleine Reparaturen, Reinigung und Wartung könnten stattfinden, während die Velobesitzer/innen mit der Bahn unterwegs sind. Und wenn kein Motorfahrzeugverkehr mehr den

Zugang zu den Bushaltestellen behindert, wird das Umsteigen zwischen Bus und Bahn sicherer und attraktiver.

Ein DLZ hatten wir der Stadt schon vor drei Jahren vorgeschlagen, leider ohne Erfolg. Wir wollen jetzt einen neuen Anlauf nehmen, diesmal zusammen mit einem starken Partner. Das 2016 lancierte Projekt «Durchfahrt Zug» wiederum haben wir durch ein Busver-

So sollte der Bahnhof Zug nach Vorstellung des VCS seine Drehscheibenfunktion wahrnehmen.

kehr-Konzept erweitert. Unter dem neuen Namen «Promenade Zug» wird der VCS versuchen, es den Behörden und einem breiteren Publikum schmackhaft zu machen.

Goran Vejnovic, Geschäftsleiter

