



Basel-Stadt/Baselland

## Ein Nachtzug ist besser als keiner

Bei den Nachtzügen wurde in den letzten Jahren eine Linie um die andere eingestellt. Nun gibt es wenigstens einen Silberstreifen am Horizont.

Anfang dieses Jahres sah es danach aus, als würde die Schweiz komplett vom westeuropäischen Nachtzugnetz abgehängt. Die Deutsche Bahn kündete an, alle ihre Linien zwischen der Deutschschweiz und Nordeuropa einzustellen. Und die französische SNCF wollte ihre Nachtzüge ab Mulhouse – von Basel aus bequem erreichbar – nach Südfrankreich streichen.

Im Oktober bestätigten die Österreichischen Bundesbahnen das kursierende Gerücht: Die ÖBB werden einen Nachtzug von Zürich via Basel und Berlin nach Hamburg anbieten. Ein kümmerlicher Rest eines ehemals weitgespannten Netzes, aber besser als gar nichts.

Selbst für dieses Trostpflaster musste hart gekämpft werden. Europaweit haben sich Verkehrs- und Umweltorganisationen zusammen mit engagierten Privatpersonen bei Behörden und Politik für den Erhalt der Nachtzüge eingesetzt.

## Kein Nachtzuschlag ist richtig

Vor sechs Jahren beschloss der Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) die Abschaffung des Nachtzuschlags. Die Freude war besonders unter den jungen Fahrgästen gross. Zuvor musste, wer das TNW-Nachtnetz nutzen wollte, zum gültigen Billett oder Abo einen Zuschlag von fünf Franken bezahlen. Konsequenz: Viele griffen für den Ausgang lieber aufs Auto zurück. Nach der Abschaffung des Nachtzuschlags wurde der ÖV auch für viele attraktiv, die kein Abonnement

in der Nordwestschweiz beteiligten sich viele an einer Online-Petition, und es fanden auch Protestaktionen vor Ort statt.

### Nachtzüge statt Vielfliegerei

Lohnt sich das Feilschen um jede Nachtzugverbindung? Ja, denn die Alternative liegt auf der Hand. So ist es kaum ein Zufall, dass die «Swiss Air Lines» ihre zusätzlichen Flüge nach Deutschland praktisch zeitgleich mit der Bekanntgabe der ÖBB kommunizierte – als klar war, dass das Nachtzugangebot auf Ende Jahr massiv schrumpfen wird. Eine einzige Flugreise Basel–Amsterdam retour verursacht fast einen Drittel der Tonne CO<sub>2</sub>, die pro Person und Jahr höchstens zulässig ist, wenn die Klimaerwärmung auf ein verkraftbares Mass begrenzt werden soll. Reisen per Nachtzug sind aber auch die Voraussetzung, um das Velo oder spezielles Gepäck – z. B. ein grosses Musikinstrument – umwelt-

für das TNW-Netz besitzen. Der nächtliche ÖV wird hier so rege genutzt wie nirgendwo sonst in der Schweiz (leider ist noch kein anderer grosser Tarifverbund dem Vorbild der TNW gefolgt).

### Schädlich bis gefährlich

Das bewährte Pioniermodell des TNW ist nun aber bedroht. Die Regierung des Kantons Baselland plant im Zuge ihres breit angelegten Sparprogramms nicht nur einen ÖV-Angebotsabbau, sondern auch die Wiedereinführung des



Aktion zur Rettung der Nachtzüge in Basel.

freundlich durch Europa transportieren zu können.

### Nachfrage hartnäckig negiert

Einst fuhren Nacht für Nacht gut ausgelastete Nachtzüge kreuz und quer durch Europa. Es herrscht Einigkeit, dass sie ein so ökologisches wie praktisches Verkehrsmittel sind. Den Nachteil der längeren Reisezeit macht der genüssliche Schlaf im Wagen wett. Trotzdem wird Linie um Linie eingestellt. Die Bahnunter-

nehmen negieren die Nachfrage hartnäckig und machen es ihrer Kundschaft zunehmend und unnötig schwer, für Ferien- oder Berufsreisen die umweltschonende Wahl zu treffen. Die Regierungen teilen mit, ihnen seien die Hände gebunden. Gleichzeitig bleibt der Flugverkehr weiterhin verschont vor einer verursachergerechten Kerosinabgabe, was ihn künstlich verbilligt.

Raphael Fuhrer, Co-Präsident und Nachtzugfahrer

Nachtzuschlags. Diese Idee ist extrem kurzfristig und der Spareffekt höchst fraglich. Viele junge Menschen werden wiederum vermehrt das Auto benutzen – verbunden mit der Gefahr von Unfällen aufgrund von Alkoholeinfluss oder Übermüdung. Neben dem Imageschaden erleidet der ÖV also auch Einnahmehausfälle. Ausserdem verursacht der Mehrverkehr auf den Strassen zusätzliche Umweltkosten.

Der VCS beider Basel stellt sich klar gegen diesen Unsinn – im Einklang mit allen Jungparteien des Kantons, dem Ju-

gendrat BL, den Grünen und der SP Baselland. Die Wiedereinführung des Nachtzuschlags ist kleinkrämerisch und kontraproduktiv.

Dominik Beeler, Co-Präsident

### Herzliche Gratulation!

Unsere Vorstandsmitglieder Raphael Fuhrer, Co-Präsident, Tonja Zürcher und Steffi Lüthi-Brüderlin haben die Wiederwahl in den Grossen Rat Basel-Stadt geschafft. Danke für den geleisteten und den kommenden Einsatz!

## Am 27.11.: 2 x NEIN zum Rheinstrasse-Ausbau

**Absurder geht es nicht. Die baselländische Regierung begeht Wortbruch und verweigert den Rückbau der Rheinstrasse – auch weil kein Geld dafür vorhanden sei. Und will einen Ausbau, der garantiert teurer ist.**

Mit dem Bau der A22 verpflichtete sich Baselland zum Rückbau der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal. Dieser ist zwingender Bestandteil des Gesamtprojekts, das an der Urne beschlossen wurde. Die Volksinitiative von Garagisten und Wirtschaftskammer wie auch der Gegenvorschlag der Regierung wollen aus der Rheinstrasse nun eine Umfahrung der Umfahrung A22 machen. Sie verstossen damit gegen Treu und Glauben – der Bevölkerung wurde ein gutes Umfeld für Wohn- und Gewerbeliegenschaften an der alten Transitachse verspro-

chen – und gegen geltendes Umweltrecht. Umfahrene Strassen, die nicht zurückgebaut werden, füllen sich innert Kürze mit zusätzlichem Verkehr. So verlieren Umwelt und Klima doppelt.

### Monster-Strassenprojekt

Was die Initiative will, ist sinnloser Luxus mit Kosten von über 63 Mio. Franken. Die Rheinstrasse soll bei einem Unfall oder anderen verkehrsbehindernden Ereignissen auf der A22 innerhalb von 15 Minuten in eine dreispurige Schnellstrasse verwandelt werden können. Dazu bräuchte es eine Vielzahl von Ampeln, mit

Leitsystem und Abzweigerboten. Ausserdem müssten die Fussgängermitteinseln mit Automatik-Systemen und versenkbaren Pollern ausgestattet werden.

Der Gegenvorschlag will ebenfalls eine Umbaumöglichkeit für Ereignisfälle schaffen. Zwar setzt er die Frist – nicht innert einer Viertelstunde, sondern innert weniger Tage – vernünftiger an, doch auch so entstünden mehrere Millionen Franken Mehrkosten gegenüber dem Rückbauprojekt sowie wiederkehrende Kosten von rund 100000 Franken bei jedem Umbau.

Der Kanton spart bei der Bildung, beim Staatspersonal, beim Umweltschutz, bei den Prämienverbilligungen – und klotzt bei den Strassen. Darum am 27. November 2016:

**2 x NEIN zur Initiative und zum Gegenvorschlag, Stichfrage: Gegenvorschlag.**

Der Vorstand



Der VCS beider Basel ist Mitglied des Komitees gegen das Monsterprojekt, gemeinsam mit SP Baselland, Grüne Baselland, JUSO Baselland, Junges Grünes Bündnis Nordwest, Pro Natura Baselland, Pro Velo beider Basel und WWF Region Basel.

[www.vcs-blbs.ch](http://www.vcs-blbs.ch)

## Gericht verordnet Velotauglichkeit

**Das Kantonsgericht hat die Beschwerden des VCS gutgeheissen: Neue Einkaufszentren im Gebiet Grüssen können erst gebaut werden, wenn eine sichere Velo-Erschliessung garantiert ist.**

Heute gelangen Velofahrende ohne jeden Schutz über die stark befahrene Hohenrainstrasse ins Prattler Einkaufsgebiet. Mit den riesigen Kreiseln und den vielen Lastwagen bestehen beträchtliche Unfallrisiken (s. Foto). Zu unserem Forderungskatalog gehört konsequenterweise auch eine bessere Erschliessung mit

dem öffentlichen Verkehr.

Die Gemeinde Pratteln und der Kanton Baselland zeigten sich äusserst erstaunt ob des «überraschenden» Gerichtsentscheids. Das überrascht wiederum uns: Der kantonale Richtplan, das wichtigste Planungsinstrument also, fordert für Einkaufszentren eine gute Velo-Erschliessung. Als

die Regierung unsere Einwände erstinstanzlich zurückwies, versties sie somit gegen eigenes übergeordnetes Recht.

Wir sind gespannt, wann endlich auf der Hohenrainstrasse zumindest Radstreifen markiert

und möglichst sichere Bypässe bei den Kreiseln eingerichtet werden. Auch innerhalb des Grüssenareals erwarten wir die Schaffung sicherer Verhältnisse.

Stephanie Fuchs, Geschäftsführerin

## JA zum geordneten Atomausstieg

Nur wenn die Atomkraftwerke ein verbindliches Abschaltdatum erhalten, wird die Nutzung der erneuerbaren Energiequellen, auf die auch der öffentliche Verkehr angewiesen ist, mit aller Kraft vorangetrieben. Deshalb ist der VCS Mitglied im JA-Komitee zu Atomausstiegsinitiative.

Wir dürfen es nicht falsch machen wie Schweden: Bereits 1980 – nach der teilweisen Kernschmelze in Three Mile Island – beschloss das schwedische Parlament, keine weiteren AKW mehr zu bauen.

Aus der Atomenergie ausgestiegen ist Schweden aber auch heute noch nicht.

Die Schweizer Energiestrategie 2050 ist richtig. Für eine atomfreie Zukunft genügt sie aber nicht: Darum braucht es in der eidgenössischen Abstimmung vom 27. 11.2016 auch Ihr JA zum geordneten Atomausstieg.



Gesucht: Sicherer Platz für die Velokundschaft.





Solothurn

## «Man weiss doch, wie das Wasser abläuft»

**Hubert Leuppi fährt täglich mit dem Velo zur Arbeit. Dabei stellt er Mal für Mal fehlendes Bewusstsein für den Langsamverkehr fest: Trottoirkanten, Hindernisse auf der Velospur, erhöhte Schächte, etc. – und geht dagegen an.**

Er fährt viel. Einerseits mit dem Velo zur Arbeit und andererseits mit dem Zug durch die halbe Schweiz. Hubert Leuppi, 61-jährig, Familienvater mit zwei Töchtern und einem Sohn, wohnt in Obergösgen und arbeitet seit 37 Jahren als SBB-Lokomotivführer in Olten – oder fängt dort zumindest mit der Arbeit an. Diese führt ihn dann bis nach Lausanne, St. Gallen, Basel oder Luzern. Mitglied beim VCS «wahrscheinlich seit Anfang der Achtzigerjahre, ich weiss es selber nicht genau, jedenfalls half ich bei der Betreuung des «Walddexpress» in Olten mit».

Und beim Velofahren sieht er vieles, was ihm nicht gefällt: «Angefangen hat es vor 14 Jahren. Meine Tochter, sie ging damals in die vierte Klasse, kam tropfnass nach

Hause. Sie und ihre Schulkolleginnen wurden von einem Lastwagen richtiggehend abgespritzt.» Hubert Leuppi schrieb einen Brief an den Leiter des Kreisbauamts in Olten, worin er ausführte, dass in der betreffenden Strasse, ein Jahr zuvor frisch geteert, das Regenwasser am Ablaufschacht vorbeifliesse und einen See bilde. Und er hielt fest: «Meiner Ansicht nach ist dies ein Baumangel, für den der Strassenbauer geradestehen muss.» Seither, so sagt er, achtet er auf Missstände und prangert sie an.

Solche Missstände oder Mängel, die Velofahrerinnen und Fussgänger behindern oder gar gefährden, findet er viele: Etwa eine Verkehrsinsel oder, besser gesagt, eine Verkehrshalbinsel, welche die Velofahrer zu einem Schwenk nach links zwingt,

während Autos geradeaus fahren können. Oder Baustellensignalisationen und Lichtsignale, die den Velostreifen blockieren. Absätze, die man mit dem Velo überwinden muss, oder Radstreifen, die einfach aufhören.

### Alles säuberlich dokumentiert

Hubert Leuppi, begeisterter und talentierter Hobbyfotograf, dokumentiert all dies. Wo nötig nimmt er die Uhr zur Hand – um wie viel verlängert die Umleitung die Fahrzeit? – oder misst die Höhe einer Trottoirkante aus. Dann meldet er seine Beobachtungen den zuständigen Stellen des Kantons, der Stadt oder der Gemeinde. Ausführlich, begründet und mit Fotos illustriert. Und schlägt vor, was dagegen zu tun wäre. Zum Beispiel, dass ein

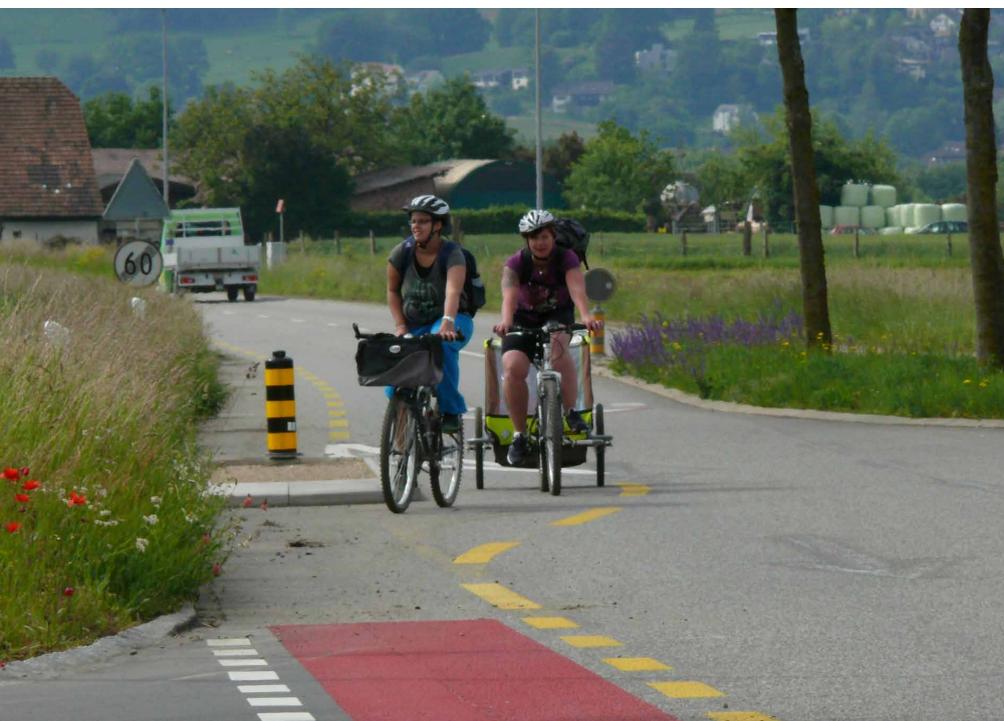
Trottoir dort, wo ein Veloweg «spitzwinklig» darauf geleitet wird, eine «Anteerung» erhalten müsste, weil es «für Velofahrer eine grosse Sturzgefahr birgt und daher absolut unhaltbar ist».

Hubert Leuppi macht nicht nur die Faust im Sack, sondern wehrt sich, reklamiert: «Meistens braucht es eine gewisse Zeit, bis sich bei mir genügend Frustration aufgestaut hat, dann muss ich «Dampf ablassen.»

Allerdings bekommt er praktisch nie eine Antwort. Eventuell, so sagt er, wird es dann einfach mal in Ordnung gebracht. Ob das wegen seiner Interventionen geschieht, kann er nur vermuten. Er bedauert, «dass die Verantwortlichen das persönliche Gespräch nicht suchen, sich nicht einmal melden, wenn sie einen Mangel beheben, den ich gemeldet habe, da könnten sie doch zumindest rasch ein Mail schreiben.»

### Erbauer in die Pflicht nehmen

Was ihm aufstösst: Dinge wie Schächte, die höher liegen als die umliegende Strassenfläche, seien Werkfehler, welche die Erbauer beheben müssten: «Man weiss doch, wie das Wasser abläuft.



Bei der Kreisschule Mittelgösgen wurde eine Verkehrshalbinsel so hingepflanzt, dass Velofahrende in die Fahrbahn der Autos ausweichen mussten. Jetzt ist das Hindernis beseitigt, vielleicht (auch) dank Hubert Leuppi.



©Hubert Leuppi

Werkmängel lassen sie sein und flicken dann allenfalls irgendwann einmal, wenn es sich grad anbietet.»

Den Grund dafür sieht er darin, dass den Zuständigen das Wissen und das Interesse für den

Langsamverkehr fehlt: «Wie es für Velofahrer ist, kannst du nicht aus dem Auto heraus spüren. Und wenn du das bei trockenem Wetter kontrollierst, siehst du nicht, wo bei Regen das Wasser liegen bleibt und Pfützen bildet. Der

Kanton Solothurn hat angeblich kein Geld für den Strassenbau. Ich meine allerdings, sie setzen das Geld falsch ein.»

Zugegeben: Gelegentlich hat er auch einen Erfolg – wenn es denn dank ihm gemacht wur-

de: So wurde die erwähnte Verkehrshalbinsel vor Kurzem in die Strassenmitte versetzt, so dass sie ihren Zweck erfüllt und die Velofahrer jetzt freie Fahrt haben.

Heini Lüthy, Vorstandsmitglied

## Der Weissenstein soll Erholungsgebiet bleiben

**Zurzeit wird der Nutzungsplan für den Weissenstein überarbeitet. Der VCS Solothurn verlangt, dass der Solothurner Hausberg geschützt bleibt.**

Gerade im oft nebligen Herbst gehört der Weissenstein zu den bevorzugten Ausflugsorten, um Sonne zu tanken und Ruhe zu finden. Die neue Seilbahn, seit zwei Jahren in Betrieb, kann pro Stunde 900 Personen zum Kurhaus auf knapp 1300 Meter über Meer befördern. Die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplans für dieses Gebiet erfolgt im Zusammenhang mit der Erneuerung und Erweiterung des Kurhauses. Am Mitwirkungsverfahren, das bis Mitte Oktober lief, hat sich auch der VCS Solothurn beteiligt: Er begrüsst die geplanten klaren Regelungen betref-

fend Parkierung und Ausnahmebewilligungen, fordert aber eine bessere Kontrolle.

### Flügelahne Zeitungsenten

Brisant ist vor allem die Regelung des Verkehrs- und Parkierregimes bei Grossveranstaltungen beziehungsweise bei künftigem grossem Gästeandrang im Kurhaus. Der VCS schlägt zum Schutz dieser Landschaft von nationaler Bedeutung vor, dass pro Jahr höchstens drei Grossveranstaltungen bewilligt werden dürfen. Damit wären namentlich der Weissenstein-Schwinget oder das Uhuru-Festival weiterhin mög-

lich. Auch bei bewilligten Grossanlässen muss nach Ansicht des VCS die Seilbahn das primäre Transportmittel sein, was zweckmässig angepasste Betriebszeiten bedingt. Die Veranstalter sollen zudem attraktive ÖV-Kombi-Billette anbieten. Ergänzend soll das Parkieren von Autos bei Grossveranstaltungen weiterhin möglich sein, aber mit Einschränkun-

Der VCS wünscht dem Weissenstein-Schwinget beste Aussichten auch in Zukunft – als möglichst umweltfreundlicher Grossanlass.



©Pazit Polak/flickr.com

gen – zum Beispiel indem nur voll besetzte Autos auf den Weissenstein fahren dürfen.

Trotz dieser klaren Faktenlage wurden in verschiedenen Medien Falschmeldungen verbreitet, die den Eindruck erweckten, der VCS wolle ein Verbot des Weissenstein-Schwingets. Dies ist selbstverständlich nicht der Fall.

Der Vorstand des VCS Solothurn

## Ja zu vernünftigerem Pendlerabzug

**Am 27. November stimmt die Aargauer Bevölkerung über die Begrenzung des Pendlerabzugs auf 7000 Schweizer Franken ab. Ein Schritt in die richtige Richtung ist besser als keiner.**

Im Vergleich mit anderen Kantonen ist der vorgesehene maximale Pendlerabzug immer noch sehr grosszügig. So beträgt die Abzugsgrenze in Basel-Stadt 3000 Franken, in St. Gallen 3655, im Thurgau 6000 und im Kanton Bern 6700 Franken. Im Kanton Zürich wird die Limite wahrscheinlich bald bei 3000 Franken liegen, wie dies auch bei der Bundessteuer der Fall ist. Die von der Aargauer Regierung vorgeschlagene und vom Grossen Rat angenommene Begrenzung ist nach Ansicht des VCS klar zu wenig restriktiv ausgefallen. Gegenüber

dem heutigen Zustand stellt sie dennoch eine wesentliche Verbesserung dar. Darum empfiehlt der VCS Aargau ganz klar, der Vorlage zuzustimmen.

Die Möglichkeit, die Kosten langer Arbeitswege vom steuerbaren Einkommen abzuziehen, ist ein Treiber der Zersiedelung und des biodiversitäts- und klimaschädlichen Verkehrswachstums. Aus Sicht des Umweltschutzes wäre höchstens ein maximaler Pendlerabzug von ca. 3000 Franken zu rechtfertigen: Nur so würde er keine indirekte Subventionierung des motori-

sierten Individualverkehrs mehr darstellen.

### Sozialpolitisch unbedenklich

Verteilungspolitische Argumente gegen die Reduzierung des Pendlerabzugs greifen zu kurz: Erstens pendeln gutverdienende Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer durchschnittlich über deutlich weitere Distanzen und profitieren entsprechend mehr von hohen Abzügen. Zweitens wird im Aargau, wer ein sparsames und kostengünstiges Auto fährt, selbst die Kosten von sehr weiten Pendelwegen voll abziehen können – oder

gar mehr als die effektiven Kosten.

Und zu guter Letzt: Pendlerinnen und Pendler, die den öffentlichen Verkehr benützen, sind grundsätzlich schlechter gestellt. Sie können nur die effektiven Kosten ihres General- oder Streckenabonnements abziehen. Da selbst der Preis für ein GA der ersten Klasse (Fr. 5970.–) deutlich unter der 7000-Franken-Grenze liegt, bleibt die Benachteiligung in jedem Fall bestehen. Immerhin wird das bestehende Ungleichgewicht mit der vom Volk zu genehmigenden Begrenzung ein Stück weit abgebaut. ■



Aargau