



Basel-Stadt/Baselland

## Für nachhaltige Verkehrspolitik in Bern: Zur Wahl in den Nationalrat empfohlen

Acht aktuelle und ehemalige Vorstandsmitglieder des VCS beider Basel treten zu den Nationalratswahlen vom 20. Oktober 2019 an. Sie alle garantieren grössten Einsatz für eine menschen- und kli-

mafreundliche Verkehrspolitik. Bei den bevorstehenden Wahlen geht es namentlich darum, ob wir die erforderlichen Klimaziele erreichen, ob wir in lebenswerten Städten und Landschaften leben,

ob weiterhin beim Verkehr in erster Linie ans Auto gedacht wird.

Halten Sie beim Ausfüllen des Wahlzettels auch Ausschau nach weiteren Kandidierenden, die mit ihrer VCS-Mitgliedschaft

werben. Der VCS beider Basel beschränkt seine Empfehlung auf Vorstandsmitglieder sowie Kandidierende, die eng mit dem Vorstand zusammenwirken.

Florian Schreier, Geschäftsführer



■ **Meret Rehmann**  
Vorstand VCS beider Basel; Juristin, Doktorandin Umweltrecht; Zürich  
► Liste 77, Junge Grüne / jgb



■ **Dominik Beeler**  
Co-Präsident VCS beider Basel; Co-Präsident junges grünes bündnis nordwest; Einwohnerrat Liestal; Liestal  
► Liste 7, Grüne



■ **Patrizia Bernasconi**  
ehem. Vorstandsmitglied VCS Schweiz; Lic. phil I, Soziologin, Geschäftsleiterin MV Basel; alt Grossrätin BastA!; Basel  
► Liste 40, Die Alternativen



■ **Anita Lachenmeier**  
(Co-)Präsidentin VCS beider Basel 2008–2016; Alt-Nationalrätin, Alt-Grossrätin; Basel  
► Liste 40, Die Alternativen



■ **Beat von Scarpatetti**  
Vorstand VCS b.B.; 1941–2019 autofrei, ab 1978 flugfrei, 1998 Helvetische ökologische Verfassung, 2006/07 Transatlantik 21: erste solare Atlantik-Überquerung, 2018 «Reich der [Wasser]Quellen»; Binnungen  
► Liste 70, Grüne Panther



■ **Lea Steinle**  
Co-Präsidentin VCS beider Basel; Dr. phil., Meeresbiologin, Mutter, Projektleiterin Bildung für Nachhaltige Entwicklung (éducation21); Basel  
► Liste 8, Bündnis Grüne BastA! jgb



■ **Tonja Zürcher**  
langjähriges Vorstandsmitglied VCS beider Basel; Regionale Geschäftsleiterin WWF; Grossrätin BastA!; Basel  
► Liste 8, Bündnis Grüne BastA! jgb



■ **Michael Wüthrich**  
Gymnasiallehrer, Grossrat Grüne 2005–2019; Präsident UVEK 2006–2019; Klimatologe; Basel  
► Liste 40, Die Alternativen

ANZEIGE



## Liste 5

in den Nationalrat

**Eva Herzog**

**Beat Jans**  
bisher

**Mustafa Atici**

**Christian von Wartburg**

**Sarah Wyss**

FÜR ALLE  
STATT  
FÜR WENIGE



## Langmattstrasse: zerstörerisch und nutzlos

Im November werden wir über das Referendum gegen den Richtplaneintrag der Langmattstrasse in Oberwil abstimmen. Es geht um eine völlig absurde Vorlage der Regierung, die den Autos entlang der Tramstrecke des 10ers eine zusätzliche Querung ermöglichen und das Warten auf den «mühsamen» öffentlichen Verkehr ersparen soll.

Diese reine Auto-Vorlage widerspricht jeglicher verkehrspolitischer Logik und droht ein wertvolles Naherholungsgebiet und eine sichere Veloverbindung zu zerstören. Einen direkten Baukredit dafür hat selbst der rechtskonservative Landrat abgelehnt, dem Richtplaneintrag hingegen stimmte er zu. Dagegen wurde von Anwohnerinnen und Anwohnern das Referendum ergriffen, das der VCS beider Basel von

Beginn weg unterstützte. Die geplante Langmattstrasse ist unerwünscht und bringt Zerstörung, aber keinen Nutzen mit sich!

### Fünf gute Gründe für ein Nein

■ Mit der Langmattstrasse verlieren die lokale Bevölkerung und das Alters- und Pflegeheim ein wichtiges Naherholungsgebiet.

■ Schülerinnen und Pendler sind auf sichere und durchgehende Velorouten angewiesen. Mit der Langmattstrasse wird eine nationale Veloroute mit grosser lokaler Bedeutung zerschnitten.

■ Ein heute verkehrsberuhigtes Quartier würde plötzlich mit 9000 Fahrzeugen pro Tag überflutet. Die Folgen wären eine massive Belastung durch Lärm und Abgase sowie der Verlust von sicheren Gehwegen und Spielplätzen.

■ Gemäss Landratsvorlage werden weder das Dorfzentrum von Oberwil noch jenes von Therwil entlastet. Die Langmattstrasse bringt somit nichts ausser einer Verkehrsverlagerung innerhalb der Gemeinden. Die Gemeindeversammlung Oberwil hat dieses Projekt deshalb bereits fünf Mal abgelehnt!

■ Der von der Regierung vorgelegte neue Vorschlag mit Kosten von «nur» 4,7 Mio. statt der ursprünglichen 13 Mio. Franken ist eine Mogelpackung, geboren aus der Angst vor der Volksabstim-

mung. Alle sinnvollen Begleitmassnahmen wurden radikal gestrichen: keine sichere Querung mehr für den Fuss- und Veloverkehr, keine Ausdehnung des Bächleins, weniger Lärmschutz. Und durch den Verzicht auf die Sanierung des bestehenden Strassenstücks wird ein Teil der Kosten elegant in die Zukunft verschoben. Ausserdem ist zu bezweifeln, dass der Bau der Strasse mit 4,7 Mio. Franken überhaupt machbar ist.

Dominik Beeler, Co-Präsident



## Alternativen zum Auto

Mit 39660 Beschäftigten – bei einer Bevölkerungszahl von 38380 – blüht Liechtensteins Wirtschaft, auch dank der vielen Grenzgängerinnen und -gänger – täglich knapp 12000 aus der Schweiz und knapp 9000 aus Österreich. Heute sind mehr als 80 Prozent der Neubeschäftigten EinpendlerInnen. Falls weiteres Wirtschaftswachstum erwünscht ist, muss die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes zukunftsfähig sichergestellt werden.

Einen effizienten Personentransport erreichen wir, wenn mehr Beschäftigte per Bahn und Bus, per Fahrgemeinschaft und per Fahrrad einpendeln. Der Umstieg vom Auto setzt zweierlei voraus: eine attraktive Infrastruktur für die alternativen Verkehrsmittel und gesetzlich vorgeschriebenes Betriebliches

Mobilitätsmanagement für alle Arbeitgeber mit 50 und mehr Mitarbeitenden.

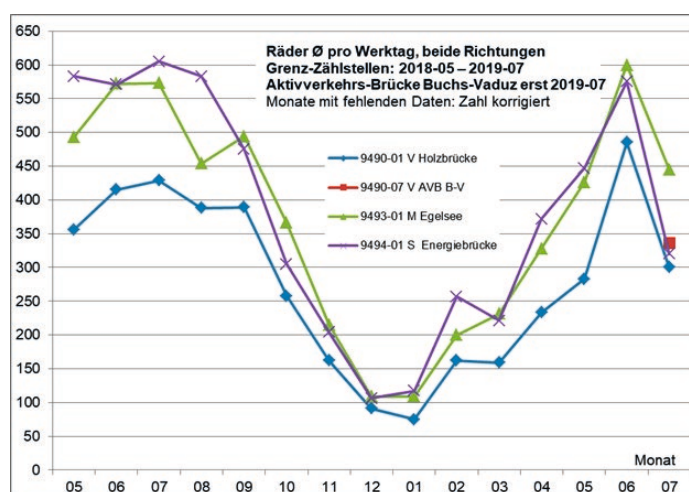
### So entlasten wir die Strasse

Der VCL setzt sich konsequent für den Ausbau der ÖBB-Strecke Feldkirch–Buchs zur S-Bahn ein, mit Halbstundentakt und dem Bahnhof Schaan als Verkehrsknoten, und langfristig für eine Regionalbahn Oberland (<http://www.vcl.li/bilder/1285.pdf>) von Schaan via Vaduz, Triesen, Balzers, Trübbach nach Sargans. Das heisst: die Bahn als ÖV-Rückgrat mit dem Bus als Zubringer und Feinverteiler, eines Tages wohl in Form autonom fahrender Kleinbusse. Auch mit klugen Investitionen in die Fahrrad-Infrastruktur und einer bewussten Velo-Kultur der Arbeitgeber kann die Strasse zu den Haupt-

verkehrszeiten entlastet werden – zum Vorteil der wirklich nötigen (z.B. gewerblichen) Fahrten.

Georg Sele

Fürstentum Liechtenstein



Die durchschnittlichen Zahlen der Werktags-Radfahrten an den seit Mai 2018 aktiven Grenz-Zählstellen (Vaduz Holzbrücke, Mauren Egelsee, Schaan Energiebrücke) und auf der neuen Aktivverkehrsbrücke Buchs–Vaduz.