

ter Federführung des damaligen Nationalrats Philipp Hadorn der Dialog mit dem ASTRA und dem kantonalen Baudepartement gesucht. Der «Runde Tisch», an dem die Umweltverbände, Bauern und betroffene Gemeinden sass, konnte sich in der Folge als Dialogpartner Gehör verschaffen: Das ASTRA erarbeitete verschiedene Varianten für Eindeckungen, zusätzliche Lärmschutzmassnahmen usw. Diese hätten für die Natur mit einem breiteren Wildtierkorridor, für die Bauern mit einer Reduktion des Landverlusts und für die Bevölkerung dank weniger Lärmimmissionen entscheidende Vorteile gebracht.

Mit grossem Engagement wurde fast vier Jahre lang für die erwähnten Verbesserungen gekämpft. Allerdings waren Bauern und Gemeinden zuletzt nur noch halbherzig dabei. Letztere leben unverständlicherweise immer noch in der Illusion, dass ein Ausbau für sie Entlastungen bringe. Dabei zeigen alle verfügbaren Vorbilder, dass solche höchstens von kurzer Dauer sind.

Am Ende scheiterte das Kompromissprojekt – mit einem noch

© Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn



Nicht einmal diesen Minitunnel, der das Milliarden-Ausbauprojekt um wenige Prozent verteuert hätte, wird es also geben.

500 Meter langen Tunnel – daran, dass sich der Kanton Solothurn mit 40 Prozent an den Mehrkosten hätte beteiligen müssen. Der Regierungsrat legte dem Kantonsrat lediglich eine Vorlage über eine einzige zusätzliche Lärmschutzwand vor. Anträ-

ge, wenigstens den Minitunnel zu retten, waren im Kantonsrat chancenlos. Fazit: Es werden weitere 11 Hektaren Land dem Verkehr geopfert und der Strassenverkehr kann weiterhin ungebremst wachsen.

Heinz Flück, Vorstandsmitglied



© Anita Wuethrich

Die zwei E-Bike-Verkehrssicherheitskurse, die der VCS 2022 in Trimbach durchführte, rufen nach mehr: Die Feedbacks der Teilnehmenden bestärken den Vorstand in seinem Vorhaben, dieses Angebot auch 2023 weiterzuführen. Interessierte können sich bereits heute an [info@vcs-so.ch](mailto:info@vcs-so.ch) wenden, und Aktuelles dazu – und zu vielen weiteren Themen – ist auf [www.vcs-so.ch](http://www.vcs-so.ch) zu erfahren.

## Rechtsfälle ad acta gelegt

**Gäupark Egerkingen.** Der Vorstand des VCS Solothurn ist zum Schluss gekommen, dass beim grossen Umbau des Gäuparks für Natur und Umwelt rechtlich nichts mehr herauszuholen ist. Mit einem Schreiben nimmt er aber den Gemeinderat von Egerkingen in die Pflicht, seinen Worten Taten folgen zu lassen. Der Gemeinderat verlangte nämlich im Rahmen des Verfahrens zwingend eine neue Nutzungsplanung mit aktualisierter UVP. Dies ist ganz im Sinne des VCS.

**Sälipark Olten.** Da die Forderung nach einer rein südseitigen Verkehrserschliessung des Säliparks per Umweltrecht nicht durchsetzbar ist, hat der VCS seine Beschwerde nicht an die nächste Instanz weitergezogen. Grund zur Freude ist unser Teilerfolg: Eine Baubewilligung darf erst erteilt werden, wenn die Begegnungszone auf der Riggenbachstrasse im Bereich des Säliparks rechtskräftig beschlossen ist.

Der Vorstand

## Der ZUBA birgt weiterhin viel Zündstoff

Gross war die Aufregung, als im Juni 2022 das Bundesamt für Raumentwicklung ARE den Zubringer Bachgraben (ZUBA) aus dem Agglomerationsprogramm warf. Gestorben ist das Projekt damit leider nicht.

Es wird nichts mit dem Plan, das Entwicklungsgebiet Bachgraben mit seinen tausenden Arbeitsplätzen schon bald mit einer Strasse an die Autobahn anzubinden. Offenbar stiess sich das

ARE daran, dass das Tram zum Bachgraben erst hinterher geplant und gebaut werden sollte: Beides soll als Gesamtpaket behandelt werden, um die einzelnen Teile miteinander verknüp-

fen zu können. Genau das haben wir schon immer gefordert.

Aber ist der ZUBA überhaupt nötig? Menschen, die im Bachgrabengebiet arbeiten, berichten, dass die Veloständer

überfüllt seien und gleichzeitig das Parkhaus ziemlich leer stehe. Und von Firmen und Entwicklern aus dem Bachgraben ist zu hören, dass es «eigentlich gar kein Verkehrsproblem» gebe

Basel-Stadt/Baselland





© Patrick Tschudin, Flickr

Das basellandschaftliche Entwicklungsgebiet Bachgraben, hart an der Grenze zu Basel, ist ungenügend erschlossen. Ein teurer Tunnel soll die Verbindung zur Autobahn herstellen. Dabei fahren heute schon viele mit dem Velo oder dem Bus hierhin zur Arbeit.

und die Lösung in Pendlerparkplätzen gleich an der Grenze zu Frankreich zu suchen wäre, hinter der es häufig an guten ÖV-Verbindungen fehlt.

### Eine sehr gewagte Wette

Nachdem die Verkehrserschliessung dieses wichtigen Entwicklungsgebiets jahrelang vertrödelt wurde, scheint es heute so, als

ob es auch ohne teures Strassenprojekt gehen könnte. Dafür mit Tram, mehreren Buslinien und der Velovorzugsroute zum Bahnhof Basel SBB. Sie wurde übrigens ins Aggloprogramm aufgenommen und kann wohl bald schon gebaut werden.

Doch der Kanton Basel-Landschaft will den ZUBA nur vorläufig fallen lassen. In der nächsten

Aggloprogramm-Generation, der fünften, soll er nochmals eingegeben werden. Der Kanton würde dann den Bau frühzeitig beginnen und vorfinanzieren. Damit gehen die Verantwortlichen jedoch eine gewagte Wette ein: Baselland würde ein offensichtlich klimaschädliches Projekt in Angriff nehmen, das Bus-, Velo- und Fussverkehr komplett ausblendet,

ohne sich des Bundesbeitrags sicher sein zu können.

### Und was sagt Basel-Stadt?

In Basel-Stadt müssen umweltfreundliche Verkehrsmittel bevorzugt werden, so steht es im Umweltschutzgesetz. Und die Kapazität für den Autoverkehr darf nicht ausgebaut werden. Doch der ZUBA läuft gleich beidem zuwider, auch wenn sich die Basler Regierung auf eine entsprechende Schriftliche Anfrage hin um eine präzise Antwort drückt. Der VCS klärt deshalb ab, ob das Geplante überhaupt rechtlich zulässig ist.

Mindestens ebenso wichtig ist die Frage, ob Baselland auf baselstädtischem Territorium überhaupt eine Strasse bauen könnte, zu der weder der Grosse Rat noch die Bevölkerung je hätten Stellung nehmen können. Auch dies klären wir ab.

Florian Schreier, Geschäftsführer

## «Guzzi gäh bim Klimaschutz: Jo zu Basel 2030»

Gut 700 000 Tonnen CO<sub>2</sub>-Emissionen erzeugt Basel-Stadt pro Jahr, einen grossen Teil davon durch unsere Mobilität. Noch immer gibt es über 60 000 Autos

im Kanton, die allermeisten mit Verbrennungsmotor. Basel-Stadt ist klimafreundlicher unterwegs als andere, aber auch hier werden riesige Mengen fossiler Treibstoffe verbrannt. Der Kanton selbst bezeichnet den aktuellen Zustand als «schlecht».

Es ist klar, wohin die Reise gehen muss, und als reicher Kanton in der reichen Schweiz hat Basel-Stadt alle Möglichkeiten, sehr bald das Ziel von netto null Treibhausgasemissionen zu erreichen. Gross ist auch unsere historische Verantwortung: Bei uns wird seit Jahrzehnten fossil geheizt, fossil gefahren, fossil produziert. Andere Weltregionen haben weit weniger Klimaschäden verursacht – leiden aber häufig überproportional unter den Folgen der Klimaerwärmung.

### Der VCS steht voll dahinter

Am 27. November 2022 stimmt Basel-Stadt über die Klimarechtigkeitsinitiative Basel 2030 ab. Der VCS beider Basel hat sie von Beginn an unterstützt und tut dies jetzt erst recht – logisch, denn für uns ist der Einsatz für umweltfreundliche Mobilität das wichtigste Anliegen. Ein gutes Resultat Ende November ist wichtig für den Klimaschutz: Die Initiative fordert verbindliche Absenkpfade für Treibhausgasemissionen und eine starke Intensivierung entsprechender Massnahmen.

In Basel gibt es schon viele Ansätze und gute Voraussetzungen für den Klimaschutz, speziell auch beim Verkehr: Das Tram- und Buslinien-Netz ist engmaschig, es gibt viele Velofahrende, alles ist nahe beieinander. Deshalb ist bei uns die Reduktion der Treibhausgasemissionen innert

weniger Jahre möglich. Nachdem diese Aufgabe jahrzehntlang aufgeschoben wurde, drängt die Zeit nun umso mehr. Wagen wir ambitionierte Ziele, gehen wir mit gutem Beispiel voran!

Hannes Hui, Co-Präsident VCS beider Basel und Initiativkomitee-Mitglied

### Kurzinfos

#### Infoveranstaltungen zum Rheintunnel:

Im November orientiert das Bundesamt für Strassen ASTRA in Basel, Birsfelden und Muttenz die Bevölkerung über das geplante gigantische Bauwerk. Wir halten Sie unter [www.vcs-blbs.ch/politik/rheintunnel](http://www.vcs-blbs.ch/politik/rheintunnel) auf dem Laufenden.

**Nächster Velomärt:** Samstag, 22. April 2023, in der Halle 2 der Messe Basel.