



Basel-Stadt/Baselland

«Quousque tandem...»: Wie lange noch missbrauchst du unsere Geduld, fragte der römische Senator Cicero einen gefährlichen Politiker. Das müssen wir heute die Automobilwelt fragen. Seit einem halben Jahrhundert weiss es die ganze Welt: Das Auto ist nicht umwelt-, nicht zukunfts-kompatibel. Aber ungebremst blähen sich die Autos auf unsern Strassen und Plätzen auf, wäl-

«Rheintunnel»-Projekt: Biel hat's vorgemacht

zen sich vier-, sechsbahnige Pisten übers Land, wachsen diverse Schadstoffe essionen nach wie vor. Mittlerweile ist «das Klima» bedroht. Man langt sich an den Kopf: «nur» das Klima?

Und nun soll es im verkehrsüberlasteten Basel also auch noch unter dem Rhein hindurch gehen, vom linksrheinischen Birsfelden ins Kleinbasel; Milliarden soll es kosten. Offenbar ist der motorisierte Strassenverkehr doch nicht beliebt, jedenfalls

wünscht man ihn untern Boden. Der VCS beider Basel sagt nüchtern: Solche gigantischen Übungen liegen längst nicht mehr drin. Darum die Petition «Nein zum Rheintunnel». Zu ernst ist die Klima-Situation, zu ernst die Umweltlage, zu schmal sind die verbleibenden Umwelt-Ressourcen.

Wie schräg die allgemeine Situation sich präsentiert, zeigt ein zweites Basler Tunnelprojekt – von Grossbasel-West zur In-

dustriezone Bachgraben/Neuallschwil. Es muss erlaubt sein, nach einem optimalen Umfang unseres Verkehrsaufkommens zu fragen und damit nach einem vernünftigen Gesamtmodell wünschbaren Verkehrs – jeder Art. Die Hoffnung geht dahin, dass in Basel mutige Entschlüsse heranreifen wie in Biel. Dort hat man den «Westast» tief beerdigt.

Beat von Scarpatetti,
Vorstandsmitglied

Nationalratswahl: Unsere Empfehlungen

Besonderes Engagement für umweltfreundliche Mobilität: Das bringen die vier Kandidierenden mit, für deren Unterstützung bei den Nationalratswahlen vom

22. Oktober 2023 wir hier werben. Eine offizielle Wahlempfehlung durch den VCS beider Basel bekommt nur, wer sich aktuell oder in der Vergangenheit

beim VCS stark engagiert, also zum Beispiel während längerer Zeit im Vorstand mitgewirkt hat. Weil wir aber ein sehr grosser Verband sind, kandidieren

jeweils auch viele weitere VCS-Mitglieder. Berücksichtigen Sie auf Ihrem Wahlzettel diejenigen besonders, die ihre VCS-Mitgliedschaft angeben!



Michael Durrer, Liestal, Mitglied Vorstand VCS beider Basel; Präsident GRÜNE BL, Sozialpädagoge FH, Leiter einer Therapiestation
Liste 7, GRÜNE Baselland

«Der Ausstieg aus fossilen Energieträgern und Massnahmen zum Schutz der Biodiversität haben für mich oberste Priorität. Wir müssen Sorge zu unseren Gewässern und Wäldern tragen, Landwirtschaft und Ernährung ökologischer gestalten und eine nachhaltigere Siedlungs- und Verkehrspolitik betreiben.»



Beat von Scarpatetti, Binningen, Mitglied Vorstand VCS beider Basel
Liste 70, GRÜNE Panther

«Mit einer autofreien Schweiz wären auf einen Schlag die Hälfte aller unumgänglichen Öko-Notwendigkeiten von selbst erfüllt! Was noch bis vor kurzem als Träumerei abgelächelt worden ist, muss fürs reine Öko-Überleben zu einer immer gebieterischen Realitätsforderung werden.»



Florian Schreier, Birsfelden, Geschäftsführer VCS beider Basel; Mitglied Gemeindegemeinschaft Birsfelden
Liste 2, SP Baselland

«Mit umweltfreundlicher Mobilität packen wir mehrere Herausforderungen gleichzeitig an: Die hohe Belastung durch fossile Antriebe für die Umwelt, den Platzverbrauch in den Städten, die Sicherheit und Gesundheit der Menschen.»



Tonja Zürcher, Basel, langjähriges Vorstandsmitglied VCS beider Basel; Grossrätin BastA!, Kommunikationsleiterin umverkehrR
Liste 17, radikal menschlich

«Ich engagiere mich für Klimagerechtigkeit, die Verkehrswende und die Begrünung der Stadt mit Superblocks. Kinder sollen auf Quartierstrassen ohne Angst spielen und ältere Menschen im Schatten von Bäumen sitzen können. Ich fordere Milliarden für den ÖV-Ausbau statt den Autobahn-Rheintunnel.»

Herzlichen Dank, lieber Damian!

Nach fünf Jahren hat Damian Weingartner unsere Geschäftsstelle auf Ende April verlassen. Er begann mit einer Praktikumsstelle, trieb unse-

re Velo-Charta (velo-charta.ch) voran und leitete nach dem Rücktritt von Stephanie Fuchs interimistisch die Angelegenheiten des VCS beider Basel. Das

war aber höchstens seine Aufwärmrunde für all die Aktionen, Kampagnen und die Medienarbeit, die folgten.

Wie wertvoll war seine Umsicht, als die Abstimmung über die Auto-Initiativen in Basel-

Stadt bevorstand! Während Monaten war der Termin unklar. Dank Damians Planung konnten wir kurzfristig eine intensive Kampagne führen, die am 9.2.2020 das erhoffte Resultat brachte: Die Initiativen wurden

klar abgelehnt, der Gegenvorschlag klar angenommen. Wer also in Basel in den nächsten Jahren die Verkehrswende beobachtet, sieht auch Früchte seines grossen Engagements.

Zum Abschluss beschäftigte sich der zum Profi Gereifte mit mehreren grösseren Vernehmlassungen, namentlich mit der Klimastrategie Basel-Landschaft. Dank seiner Kenntnisse und ge-

nauen Analyse konnten wir eine umfassende Stellungnahme zum Sektor Verkehr einreichen. Der ganze VCS beider Basel ist Damian Weingartner dankbar für seine ausgezeichnete Arbeit, sein

Engagement, seine Flexibilität, ob am Velomärt, in der Remise oder beim Protokollieren. Herzlichen Dank und alles Gute!

Florian Schreier, Geschäftsführer

Lärmschutz: Im Aargau noch immer «nice to have»



Baden, Bruggerstrasse: Die drei Kilometer lange, streckenweise vierspurige Stadtdurchfahrt muss lärmsaniert werden. Doch was der Kanton vorhat, ist nicht auf der Höhe der Zeit.

Über den am stärksten belasteten Abschnitt der Bruggerstrasse rollen täglich über 26 000 Motorfahrzeuge. Als Eigentümer zum Handeln verpflichtet, hat der Kanton Aargau nun ein Strassenlärm-Nachsaniierungsprojekt aufgelegt. Er schlägt darin den Einbau von lärmreduzierenden Strassenbelägen und punktuell den Einbau von Schallschutzfenstern und Schalldämmlüftern vor. Die projektierten Kosten betragen rund sechs Millionen Franken – obwohl das Ziel, ein bestmöglicher Schutz vor Lärm, verfehlt würde.

Das kostengünstigste und wirksamste Heilmittel, eine Reduktion der Höchstgeschwindigkeit, schliesst der Kanton kategorisch aus. Eine Vorprüfung haben ergeben, dass «das Herabsetzen der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h nicht dem Erscheinungsbild des Strassenabschnitts entsprechen» würde. Entsprechend hoch wäre die Tempoüberschreitungsquote, heisst es im Vorprüfungsbericht. Und: Tempo 30 würde «von den Verkehrsteilnehmern als Schikane wahrgenommen». Diese Rücksichtnahme auf Partikularinteressen – auf Kosten der Gesundheit der Bevölkerung – ist rein politisch motiviert. SVP und FDP setzen alles daran, Temporeduktionen auf Hauptstrassen zu verhindern, und der freisinnige Verkehrsminister eilt ihnen gehorsam voraus.

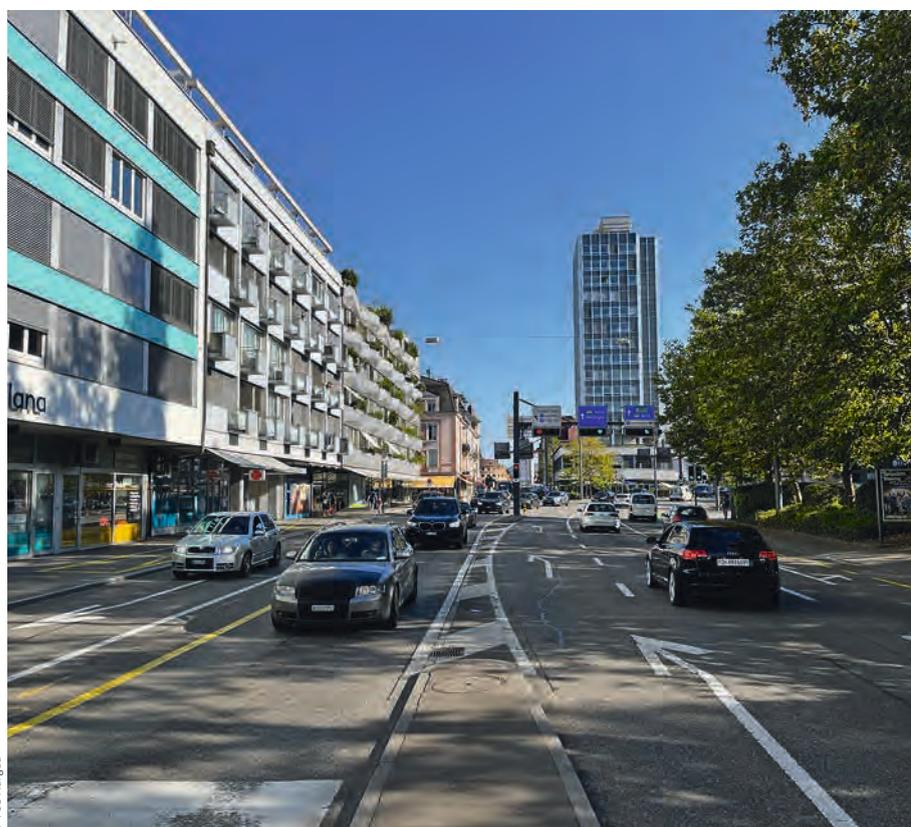
Dereinst im Jahr 2043...

Im Frühling 2018 lief die 1987 in der Lärmschutzverordnung (LSV) gesetzte und zweimal verlängerte Frist für die Lärmsanierung von Strassen definitiv aus. Doch an vielen Aargauer Strassenabschnitten ist es nach wie vor zu laut. Bei unzähligen Liegenschaften werden die Grenzwerte, bei tausenden gar der Alarmwert überschritten. An der 1998 ein erstes Mal sanierten Bruggerstrasse in Baden sind heute 139 Liegenschaften und fast 2500 Personen von übermässigem Lärm betroffen.

Bei 130 Liegenschaften würden die Immissionsgrenzwerte nach Abschluss der zweiten Sanierung immer noch nicht eingehalten. Deshalb beantragt der Kanton hier sogenannte Erleichterungen. Das bedeutet, dass die Gebäude als lärmsaniert gelten sollen, obwohl das eigentliche Sanierungsziel verfehlt wird. Und für die Umsetzung seiner Massnahmen will sich der Kanton viel Zeit nehmen: geschlagene weitere 20 Jahre!

Die Rechtsgrundlage ist weg

Diese Praxis der «Papiersanierung» hatte das Bundesgericht Anfang Jahr im Fall Kriens zu beurteilen. Es annullierte das wesentlich auf Erleichterungen



© VCS Aargau

26 000 Fahrzeuge pro Tag fahren hier durch und quälen fast 2500 Personen durch übermässigen Lärm. Bei 139 Liegenschaften liegen die Immissionen über dem Grenzwert – nach der Nachsanierung sollen es in 20 Jahren 9 (!) weniger sein.

basierende Projekt und wies den Kanton Luzern an, den Lärmschutz an der Luzernerstrasse erneut zu prüfen. Dabei anerkannte das Bundesgericht explizit Tempo 30 als wirksame Massnahme. Schon im Fall Grabenstrasse in Zug 2014 hatte es Tempo 30 als Lärmschutzmassnahme für geeignet befunden. Es gibt also keine rechtliche Grundlage mehr, Geschwindigkeitssenkun-

gen auszuschliessen, wenn es um die Lärmschutzziele geht.

Gemeinsam mit 19 betroffenen Anwohnerinnen und Anwohnern hat die VCS-Sektion Aargau gegen das völlig unzulängliche Lärmsanierungsprojekt Bruggerstrasse Einwendung erhoben: Der Lärm soll konsequent an der Quelle bekämpft werden, so unpopulär dies angeblich auch ist.

Christian Keller, Geschäftsleiter