

Heute vor 24 Jahren



21. 10. 1989: GSoA-Fest auf dem Bundesplatz in Bern. Einen Monat vor der – schliesslich gescheiterten – Abstimmung über die Initiative «für eine Schweiz ohne Armee», am 26. November 1989, kommen mehrere Tausend Personen zur Demonstration der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee auf dem Bundesplatz. Foto Keystone

Einspruch Geld für abgelehnte Autobahnen

Von Paul Stopper

Im Bundesbüchlein zur Vorlage «Verteuerung der Autobahn-Vignette» steht, der Bundesrat wolle unter anderem die Glattalautobahn forcieren. Aber: Wer will diese Glattalautobahn überhaupt, von welcher nicht einmal klar ist, wo sie durchgehen soll? Das Zürcher Volk jedenfalls will sie nicht. Vor nicht einmal zwei Jahren äusserten sich die Stimmberechtigten im Kanton Zürich dazu. Am 27. 11. 2011 stand die «Stau weg!»-Initiative zur Abstimmung. Die Ständesinitiative forderte: «Der Kanton Zürich verlangt vom Bund, das Nationalstrassennetz zur Verbesserung der Stausituation im Kanton Zürich gezielt auszubauen.» Die Initiative wurde wuchtig abgelehnt. Die Aargauer CVP-Bunderätin Doris Leuthard macht sich also stark für ein Anliegen, das vom Volk vor zwei Jahren abgelehnt worden ist. Und für die Realisierung von abgelehnten Autobahnprojekten schlägt sie erst noch eine massive Verteuerung der Autobahn-Vignette vor. Nämlich um satte 150 Prozent (von 40 auf 100 Franken).

Es ist bedauerlich, dass der Bundesrat, respektive die Verkehrsministerin, keine Kenntnis von dieser Abstimmung hat (oder nicht haben will). Oder hat sie – wie üblich – nur einseitig auf die Autobahn-Turbos und Verlierer gehört? Wo bleibt die Demokratie? Braucht es auch hier «Durchsetzungs-Initiativen», wie das die SVP auf nationaler Ebene erfolgreich durchexerziert? Auch die anderen Strassen, die gemäss Bundesrat Priorität haben, sind lächerliche Problemchen: Die Umfahrung von Näfels (Kosten: über 250 Millionen Franken) soll zur Nationalstrasse gemacht werden. Wo ist die nationale Bedeutung? Im Kanton Glarus leben rund 35 000 Einwohner. Das Tal ist eine Sackgasse ohne Durchgangsverkehr (der Klausenpassverkehr vernachlässigbar). Dort zirkuliert deshalb vor allem hausgemachter Verkehr. In Le Locle und La Chaux-de-Fonds im Neuenburger Jura sollen mit der teuren Autobahn-Vignette mit weit über 700 bis 900 Millionen Franken zwei neue Strassentunnels für französische Grenzgänger gebaut werden. Hingegen fahren nach Frankreich (Morteau) gerade mal zwei Züge pro Tag. Die Lösung wäre doch die Attraktivierung

Teurere Vignette für umstrittene Strassen? Kantone sollen Kredite von ihren Stimmbürgern bewilligen lassen.

des öffentlichen Verkehrs mit einer Erhöhung des Bahnangebotes – nicht der Strassenbau. Doris Leuthard kennt offenbar die dramatische Situation des ÖV dort hinten im Tal nicht. Die Bodensee-Autobahn im Kanton Thurgau wurde vom Volk bereits einmal in einer kantonalen Abstimmung abgelehnt, und auch die Autobahn in der Magadino-Ebene hatte vor den Tessiner Stimmberechtigten keine Chance! Übrigens: Auch die Glarner lehnten vor noch nicht allzu langer Zeit fast dasselbe Mega-Strassen-Projekt der Regierung ab. Jetzt soll es der Bund richten! Wenn die Kantone diese Strassen unbedingt verwirklichen wollen, sollen sie die entsprechenden Millionen- oder Milliardenkredite von ihren Stimmbürgern bewilligen lassen.

Es wäre deshalb mehr als unfair, wenn der Bund nun nachträglich alle umstrittenen und abgelehnten kantonalen Autobahnen zu Nationalstrassen machen und diese bauen würde. Und eine Verteuerung der Autobahn-Vignette um 150 Prozent zur gewaltsamen Verwirklichung dieser unnötigen Autobahnen ist daher am 24. November abzulehnen. Paul Stopper, Uster (ZH), Diplomierter Bauingenieur ETH und Verkehrsplaner.

Briefe

Gleichgültigkeit und Verblödung

Raubüberfall um 8.30 Uhr/Passanten schauen bei Überfällen lieber weg; BaZ 17./18. 10. 13

«Viele befinden sich auf dem Weg zur Arbeit, doch niemand scheint sich daran zu stören. Niemand stoppt die Schläger, niemand ruft die Polizei.» So schreibt Mischa Hauswirth. Was sind denn das für Menschen, die das wahrnehmen – und nichts tun? Stehen sie auch unter Schock wie der Angegriffene? Fehlt es ihnen an Geistesgegenwart, an Mut? Oder ist es einfach weniger spannend als der Krimi, den sie am Abend zuvor gesehen haben? Teilnahmslosigkeit am Schicksal des Mitmenschen und Verblödung sind Geschwister!

Werner Kornmann, Basel

Ein zusätzlicher Faustschlag

«Damit das Gewaltmonopol zugunsten des Staates gewährleistet bleibt», muss ein allfällig beherzter Bürger seine Faust im Sack behalten und den Schurken wohl durch Zureden zum Verweilen einladen, bis die Monopolinhaber irgendwann einmal vor Ort sind. Da der Staat sein Gewaltmonopol momentan jedoch hauptsächlich darin ausübt, falsch parkierte Autos zu überführen und Glacestände zu verbieten, wirkt die Aussage wie ein zusätzlicher Faustschlag ins Gesicht eines Geschädigten.

Daniel Jauslin, Muttenz

Tatsächliche Risiken sieht man nicht

Erdbebenversicherung wieder auf der Kippe; BaZ 15. 10. 13

Vor etwas mehr als zehn Jahren entwickelte ich die erste Erdbebenversicherung als Standardlösung gemeinsam mit Lloyd's. Seit rund 20 Jahren beraten ich und meine Mitarbeiter humanitäre Institutionen und kommerzielle Betriebe für Katastrophenversicherungen in Krisenregionen. Damals erklärte jeder Versicherungsvertreter in der Schweiz: «Erdbeben sind nicht versicherbar.»

Ich sah es als Herausforderung, das grösste Katastrophenrisiko in der Schweiz versicherbar zu machen. Es ist uns gelungen. Heute heisst es: «Das Erdbeben ist bei privaten Versicherungen nur zu überteuerten Preisen versicherbar, ein Obligatorium muss her.»

Dies, obwohl die Prämie für ein kleines Einfamilienhaus weniger als eine Teilkasko-Versicherung für einen Kleinwagen kostet. Und wir reden hier vom Versicherungsschutz des in der Schweiz grösstmöglichen Katastrophenrisikos.

Nun wird eine komplizierte landesweite Lösung ausgegoren, die beim Eintritt der grösstmöglichen Katastrophe zum Ziel hat, einen Grossteil der Kosten für den privaten Gebäudeaufbau dem Bund und mithin dem Steuerzahler zu überbürden. Ein soziales Anliegen, von bürgerlicher Seite initiiert. Dabei verschliesst die vom Finanzdepartement eingesetzte Arbeitsgruppe die Augen vor den tatsächlichen Risiken: Infrastruktur des Bundes und der Kantone, wie Strassen, Brücken, Bahn, Spitäler und so weiter, müssen wiederhergestellt werden. Die Schadenaufnahme muss zentral geregelt werden. Dazu braucht es ein Notfallszenario und vorbereitete Gesetzes-Behelfe, die weiter gehen als nur die Bereitstellung von Notzelten und sanitären Einrichtungen für die ersten Tage.

Der Blick nach Italien zeigt, wo man ohne solche Massnahmen einige Jahre später steht. Über ein Versicherungsobligatorium kann man diskutieren. Ein solches kann die in der Schweiz tätigen Feuerversicherer verpflichten, das Erdbebenrisiko in einem gesetzlich definierten Ausmass anbieten zu müssen. Wir kennen diese Modelle in der Motorfahrzeug-Haftpflichtversicherung, gesetzlichen Unfallversicherung für Angestellte und in der betrieblichen Alters- und Familienvorsorge.

Eine zentral organisierte Erdbebenversicherung mit dem Namen «Erdbeben-Pool» ist nicht nötig und entspricht nicht dem schweizerischen Modell.

Bruno Kopp, Basel, Eidg. dipl. Versicherungsfachexperte

Richtig und schnell entschieden

Einsatz der Militärpolizei gegen Einbrecher; BaZ diverse

Eine solche reale Übung, eine solche Zusammenarbeit ist eine absolut perfekte Sache. Wir haben eine Armee, die soll funktionieren. So kann sie reelle Übungen trainieren. Nun kritisiert man, zumal die Polizei Baselland die Führung hat, diese sinnvolle Kooperation. Ich hoffe, dass die Armee noch viele Anfragen an die Kantone tätigen wird. Regierungsrat Isaac Reber hat richtig und schnell entschieden.

Romeo Wagner, Wintersingen

Eine Nordspange wäre nützlicher

Protest gegen Rückstufungen; BaZ 17. 10. 13

Das politische Basel hält viel vom geplanten Herzstück, der S-Bahn-Verbindung unter dem Stadtzentrum durch. Leider hat dieses Projekt den Nachteil, dass es nur dem S-Bahn-Verkehr dient, sehr teuer ist und vom Bund nur aus dem überstrapazierten Agglomerationsfonds unterstützt werden kann.

Meiner Meinung nach wäre Basel mehr mit einer Nordspange so nahe wie möglich an der Stadt gedient, welche die Industriegebiete auf beiden Seiten des Rheins erschliesst, aber auch dem nationalen und internationalen Fern- und Güterverkehr nützt. Damit könnten die verschiedenen S-Bahn-Linien um Basel beliebig verknüpft werden, und Bundesbeiträge könnten zum Beispiel auch aus dem Fonds für den Anschluss der Schweiz an den Hochgeschwindigkeitsverkehr oder für den Ausbau der Zulaufstrecken für die neuen Alpentransversalen gesprochen werden. So würden die Realisierungschancen massiv steigen, und der Zeithorizont der Realisierung beträchtlich näher rücken.

Christoph Zwahlen, Pratteln

Kleinbasel wird kaputt gemacht

Abriss kommt auch ohne Claratum; BaZ 17. 10. 13

Die Inneneinrichtung des Alten Warteck und der Schalendersaal sind also erhaltenswert und werden ins Museum gestellt. Wie viel sinnvoller wäre es doch, das heimelige Restaurant zu erhalten. Die Regierung heisst jede Stadtverschandelung gut, nur Fahnen stören! Bezahlbare Wohnungen sollen in dem Turm entstehen – wers glaubt! Teure Wohnungen und ungemütliche Schickimicki-Beizen werden die Realität sein.

Es gibt im Kleinbasel noch «Ureinwohner», alte Gläubler, die sich früher im Volkshaus und bis heute im Alten Warteck und in den übrigen Restaurants der «Fressmeile» getroffen haben respektive noch treffen. Sie müssen nun zusehen, wie ihr Gläubler Stück für Stück kaputt gemacht wird. Mit dem Abriss dieser Häuserzeile werden sie wieder ein Stück Heimat verlieren.

Immer mehr Einwohner, immer weniger Lebensqualität. Wollen wir das wirklich? Ich hatte kürzlich Besucher aus Amsterdam, die mich nach einem

Stadtspaziergang beim Anblick des Messeneubaus konsterniert fragten: «Warum nur macht ihr eure schöne Stadt so kaputt?» – «Aus Profitsucht und falsch verstandenem Zukunftsglauben», antwortete ich traurig.

Rita Dubois-dit-Bonclaud, Basel

Nicht auf Kosten der Basler Bevölkerung

«Wir haben den Verkehrskollaps eigentlich schon»; BaZ 16. 10. 13

Die Stadt wisse nicht, welche Variante sie wolle. Basels Baudirektor Hans-Peter Wessels müsse erst genug Rückbau betreiben, um seine Klientel zu besänftigen, sagt der Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, Christoph Buser. Eine kühne Behauptung, und eine unrichtige. Basel-Stadt weiss genau, was es will – die einzig mögliche Tunnelvariante. Allen (Politik, Bevölkerung, Stadtplanung) ist klar, dass diese Bausünde der 1970er-Jahre verschwinden muss und nicht ausgebaut werden darf. Mit über 11 000 Unterschriften brachten wir dies deutlich zum Ausdruck. Zudem hat Basels Regierung von der Bevölkerung den Auftrag erhalten, den Verkehr auf dem Stadtgebiet um zehn Prozent zu reduzieren, was auch für Lokalverkehr auf der Osttangente Folgen hat.

Die Quartierbevölkerungen (Buser sagt «Klientel») wollen unter deutlich verbesserten Bedingungen (Lärm- und Luftverschmutzungs-Grenzwerte werden seit Längerem überschritten) wohnen. Dafür werden wir uns weiterhin gegen menschenfeindliche Lösungen wehren. Wir sind überzeugt, dass es für diese extreme Verkehrsproblematik Lösungen geben wird, die notwendige Verbesserungen für die Wohnbevölkerung bringen und auch wirtschaftliche Interessen berücksichtigen werden.

Iris Deuber, Basel, Geschäftsführerin IG «Osttangente-Ausbau Nein – Lärmschutz Jetzt!»

An unsere Leserinnen und Leser

Über nicht veröffentlichte Briefe wird keine Korrespondenz geführt. Die Briefe sollten sich auf BaZ-Artikel beziehen. Die Redaktion behält sich vor, Texte zu kürzen. Bitte senden Sie die Briefe mit vollständigem Namen, Adresse und Telefonnummer (für Rückfragen). Vielen Dank. <http://verlag.baz.ch/leserbrief> oder per E-Mail: leserbrief@baz.ch BaZ, Leserbriefe, 4010 Basel