

Agenda

Vorsicht: Denkende Wähler

Von Regula Stämpfli



Nach dem Willen der EU sollen die Warnhinweise auf den Zigarettenpackungen noch grösser und noch drastischer werden. Ich finde dies total scheinheilig. Schliesslich klebt man auch keine Bilder asiatischer Legebatteriehühner auf die spottbilligen Poulets aus den Supermärkten. Es

wird auch nicht diskutiert, ob man Fotos von Schweinen in Todesangst in einem europäischen Industrieschlachthof auf jede Wurst kleben muss. Es kleben auf den Freihandelspapieren mit China auch keine Fötels von durch unzählige Lebensmittelkandale vergifteten toten Babys. Neben den mit Nervengift rot gespritzten Tomaten steht auch nie ein Hinweis à la «Beim Verzehr dieses Lebensmittels verändern Sie Ihre Genstruktur bis in die siebte Generation». Wo kämen wir denn hin, wenn der menschenverachtende Profit plötzlich den über Jahrzehnte erkämpften sozialen und ökologischen Mindeststandards in Europa geopfert werden sollte? Deshalb stecken auch bei den entworfenen Verträgen zwischen Brüssel und Washington keine Paninibilder etwa eines dicken Sigmar Gabriel, die klar darauf hinweisen, wie viele Europäer aussehen werden, wenn das US-EU-Freihandelsabkommen durchkommt.

Und auf den Wahlunterlagen für die Europawahl vom letzten Wochenende lag auch kein Bild des Brüsseler Kommissionsgebäudes bei, auf dem in fetten Lettern stand: «Hier wird Europa an den Meistbietenden verkauft», oder täusche ich mich vielleicht? Europa hat gewählt, und die Bürger haben bewiesen, dass sie doch mehr von Politik verstehen, als ihnen dies die Brüsseler Bürokraten und die Mainstreammedien erlauben wollten.

In den Niederlanden musste der Rechtspopulist Geert Wilders eine schwere Schlappe einfahren, nachdem ihn alle europäischen Medien hochgeschrieben haben. In Frankreich gewann Marine Le Pen, und alle geben sich schockiert. Nach dem Motto «Kopier dir deine Meinung» beteuern die meisten Journalisten, wie furchtbar der überwältigende Wahlsieg der Vatertochter Le Pen doch sowohl für Frankreich als auch für Europa sei. Sie übersehen dabei das Offensichtliche: Vor zwei Jahren war François Hollande Hoffnungsträger dafür, Frankreich wieder von den Franzosen und nicht von Brüssel oder der Wall Street regieren zu lassen. Nachdem Hollande jedes seiner Wahlversprechen gebrochen hat, ist es nun die fremdenfeindliche Le Pen, die vielen Franzosen verspricht, laut und deutlich «Non» in Richtung Bruxelles zu schreien. Keiner hat gemerkt, dass Le Pen in vielen Bereichen ähnlich klingt wie Alexis Tsipras, der griechische Kandidat der Linken und der bestgewählte Volksvertreter im neuen EU-Parlament.

Die Europäer haben letztes Wochenende mal ganz links, mal ganz rechts, aber immer nationalistisch und gegen Brüssel gewählt. Paradoxerweise aber haben sie dadurch das Europa, das wir noch kennen, gestärkt. Denn die Brüsseler Euro-mafia wird nach dieser Wahl nicht mehr so einfach und ungeniert den Interessen der internationalen Konzerne dienen können. Die kleinen europakritischen Parteien sind nun die Gegensprechanlage zu den verschwiegenen Hinterzimmern, in denen gar zu gerne die wahre Brüsseler Politik gemacht wird. Insofern machen die rechtspopulistischen Schreihälse Wilders, Le Pen und Konsorten Sinn, da sie die grossen Parteien dazu auffordern, sich immer wieder Rechenschaft über das eigene politische Tun und Handeln abzulegen.

Der Warnhinweis an die Verantwortlichen für die Politik der Zukunft wird nun jedenfalls lauten: «Vorsicht: Denkende Wähler.»

Hans-Peter Wessels kommt das tägliche Chaos auf der A2 gelegen

Der willkommenere Stau

Von Christoph Buser

Erstmals in ihrer Geschichte sind vergangene Woche die drei regionalen Wirtschafts- und die beiden Automobilverbände gemeinsam vor die Medien getreten. Sie haben vor dem totalen Verkehrskollaps auf der A2-Osttangente gewarnt. Einen solchen gemeinsamen Auftritt gab es bisher noch nie. Er unterstreicht, wie prekär die Verkehrssituation ist.

Bereits an der Medienkonferenz habe ich auf die überaus grosse Bedeutung der Osttangente hingewiesen. Sie ist wohl einer der wichtigsten Strassenabschnitte, nicht nur in der Region. Täglich passieren bis zu 150 000 Fahrzeuge diesen Strassenabschnitt – oftmals mehr stehend als rollend.

Osttangente bietet wichtige Infrastruktur

Die Osttangente hat ihre Kapazität längst und deutlich überschritten. Die Auswertung der Verkehrszählerdaten zeigt auf, dass der Regionalverkehr die wichtigste Rolle spielt.

Der einzige Grund, warum der Fahrzeugverkehr auf der Osttangente zu Stosszeiten überhaupt noch fliesst, ist genau dieser, dass nämlich rund 70 Prozent des Verkehrs «hausgemacht» sind. Die Autofahrerinnen und -fahrer stammen aus der Region. Die Orts- und Strassenkenntnis der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer macht es möglich, dass auf der Autobahn mit weniger Abstand gefahren werden kann, als wenn es nur ortsfremde Verkehrsteilnehmer wären. So liegt denn auch die Kapazität ganz deutlich über dem errechneten Niveau von rund 80 000 Fahrzeugen pro Tag.

Die Osttangente der Autobahn A2 ist gleichermaßen wichtig für kleine und mittlere Unternehmen, Industrie und Pendler. Alle sind auf eine leistungsfähige Strasseninfrastruktur angewiesen: Der Monteur aus der Agglomeration, der einen Auftrag in der Stadt ausführen will. Der Lastwagenchauffeur aus Zürich mit einer zeitkritischen Lieferung für Roche oder Novartis. Die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, die vom Land in die Stadt gelangen müssen. Sie alle stehen je länger, desto öfter im Stau. Zu lange schon wurde der längst fällige Ausbau der Osttangente hinausgezögert.

Hick-up

Wie auf dem Heimweg aus Chaos Ordnung wird

Von Martin Hicklin

Wie gut, ein Zuhause zu haben, zu dem man nach jedem Ausflug in unbekanntem Umfeld ermattet zurückkehren kann. Wie nützlich auch, wenn Junge und Alte, vor allem auch Mittelaltes, zusammen für das gemeinsame Wohl unterwegs sind. Und selbst wenn das Verhalten eines einzelnen Mitglieds chaotisch erscheint, gemeinsam kann viel erreicht werden. Daran erinnere man sich, wenn man wandernd auf eines dieser faszinierenden Gebilde trifft, die völlig zu Unrecht abschätzig Ameisenhaufen genannt werden. So ungeordnet das Gewirr der herumeilenden Sechsbenerinnen erscheinen mag, man steht vor einem fantastisch funktionierenden Königinnenreich.

Jede Ameisenart hat ihre eigene Organisation im Staat. Man trifft Errungenschaften wie Viehzucht (Blattläuse zum Melken) an, der Nachschub erreicht das Haus über ein perfektes Verkehrssystem. Im Schwarm erreichen beschränkt handelnde Individuen – ohne Übersicht über das Ganze zu haben – perfektionierte Lösungen. Eine gute Idee war es, von staatenbildenden Insekten zu lernen zu versuchen, wie aus Chaos Ordnung wird. Wie man Verkehr optimiert, Staus vermeidet oder dafür sorgt, dass Nachschub zur richtigen Zeit am richtigen Ort ist. Dazu wurden Ameisenalgorithmen genannte Rechenmodelle entwickelt.

Die Frage stellt sich: Warum ist das so? In der Diskussionsendung «061live» auf Telebasel sagte der Basler Bau- und Verkehrsdirektor, Regierungsrat Hans-Peter Wessels, vorletzte Woche Erhellendes. «Das Stauproblem, das wir in Basel haben, ist ein ausserordentlich kleines Problem», meinte er zu der für KMU prekären Situation aufgrund der Baustellen in Riehen. Und weiter: «Man muss einfach einmal sehen, dass die Stausituation in Basel im Vergleich zu anderen Schweizer Städten überhaupt nicht schlimm ist. Im Gegenteil. Wir haben hier eine vorteilhafte Situation.»

Das ist selbstverständlich blanker Unsinn. Hans-Peter Wessels macht den Anschein, als sei er sich der Dimension des täglichen Verkehrschaos schlicht nicht bewusst. So steht sein Departement auf der Bremse. Bundesrätin Doris Leuthard hat kürzlich darauf hingewiesen, indem sie sagte: «Hinauszögern ist einfach, jetzt muss der zuständige Departementsvorsteher endlich sagen, was er will.» (BaZ 7. Mai 2014)

Basel-Stadt stellt mit dem Tunnel eine Forderung, die technisch und finanziell nicht zu stemmen ist. Auch so kann man eine Strasse verhindern.

Wie sein Chef in der Regierung, Hans-Peter Wessels, gibt auch Roger Reinauer, Leiter des Basler Tiefbauamts, den Schwarzen Peter im BaZ-Interview vom 20. Mai 2014 an den Bund weiter: «Es geht nicht darum, dass Basel-Stadt eine Lösung präsentiert. Wir können mithelfen und Hand bieten, aber letztlich ist der Bund für die Umsetzung verantwortlich.»

Das stimmt natürlich nur zum Teil. Tatsache ist: Der Bund hat ein tragfähiges Projekt ausgearbeitet, das dem Basler Regierungsrat aber nicht genehm war, weil es sich um eine oberirdische Konstruktion handelte. Nun macht Basel-Stadt geltend, man habe dem Bund die Änderungswünsche mitgeteilt. Und der Bund wiederum stellt sich auf den Standpunkt, man verstehe nicht, was genau der Kanton Basel-Stadt überhaupt wolle. Fakt scheint zu sein, dass Basel-Stadt mit der unterirdischen Tunnelvariante eine Forderung

stellt, die technisch und finanziell fast nicht zu stemmen ist. Hier wird also ein klassisches Schnittstellenproblem für das Erreichen eigener politischer Ziele geschickt ausgenutzt. Auch so kann man eine Strasse verhindern.

Von «akzeptabel» kann keine Rede sein

In der Zwischenzeit meint der Basler Verkehrsdirektor auf Telebasel: «Dass man ein paar Minuten im Stau steht, ist akzeptabel.» Sie irren sich, Herr Regierungsrat. Die Situation auf der Autobahn A2 – aber nicht nur dort – ist alles andere als «akzeptabel». Staus verursachen der Schweizer Wirtschaft jedes Jahr Kosten in Milliardenhöhe. Ein beträchtlicher Teil der Kosten fällt auf der Osttangente an. Denn laut Verkehrszählung des Bundesamts für Strassen (Astra) ist der Abschnitt zwischen Basel und Augst gesamtschweizerisch eines der am meisten befahrenen Nationalstrassenstücke überhaupt. Zu spüren bekommen wir das täglich: Wer im Baseltunnel zur Feierabendzeit vom unteren in den oberen Kantonsteil fahren will oder umgekehrt, kommt gar nicht um einen Stau herum. Von «akzeptabel» kann keine Rede sein.

Das Gleiche gilt für die Tatsache, dass schlicht zu wenige Ausweichmöglichkeiten auf Lokalstrassen bestehen. Wo sollen die Autofahrer auch hin? Aus Basel-Stadt werden sie dank «Stiig um» (Städte-Initiative Gegenvorschlag Umsetzungskonzept) und dem neuen verkehrspolitischen Leitbild des Kantons Basel-Stadt immer stärker auf die Nationalstrassen gedrängt. Und der anhaltende Drang zum Rückbau und zur Kapazitätsreduktion von Strassenverbindungen tut ein Übriges.

Genau deshalb kommt dem basel-städtischen Regierungsrat Hans-Peter Wessels das tägliche Chaos auf der A2 ganz gelegen. Der Stau scheint ihm ganz willkommen. Vielleicht meint er, er könne die Leute zum Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr zwingen, indem er ihnen das Autofahren vermietet, wie es ja durchaus einer linksgrünen Verkehrspolitik entspricht.

Die Erfahrung zeigt aber: Der Basler Bau- und Verkehrsdirektor wäre nicht der Erste, der sich in diesem Punkt irrt.

Christoph Buser ist FDP-Landrat und Direktor der Wirtschaftskammer Baselland.

Basler Zeitung

Nationalzeitung und Basler Nachrichten AG

Verleger: Markus Somm

CEO Basler Zeitung Medien: Rolf Bollmann

Chefredaktor: Markus Somm (mso)

Stv. Chefredaktor: David Thommen (-en)

Chefredaktion: Eugen Sorg (eso), Leiter Autorenteam – Roland Harisberger (rh), Stv. Leitung – Stephan Sutter (sus), Chef vom Dienst – Laila Abdel'Al, Assistentin

Politik: Thomas Wehrli (thw), Leitung – Martin Furrer (mfu), Stv. Leitung – Michael Bahnerth (mba) – Hansjörg Müller (hjm) – Benedict Neff (ben) – Samuel Tanner (sta)

Bundeshaus: Dominik Feusi (fi), Leitung – Beni Gafner (bg) – Hubert Mooser (hmo)

Basel-Stadt: Nina Jecker (nj), Leitung – Daniel Wahl (wah), Stv. Leitung – Denise Dollinger (dd) – Joël Gerner (jg) – Miska Hauswirth (hws) – Dominik Heitz (he) – Rahel Koerfer (rak) – Franziska Laur (fl) – Denise Muchenberger (dm) – Martin Regenass (mar)

Baselland: Daniel Ballmer (dab), Leitung – Jonas Hoskyn (hys), Stv. Leitung – Thomas Dähler (td) – Thomas Gubler (Gu) – Boris Gyag (bgy) – Joël Hoffmann (Jho) – Alexander Müller (amu) – Alessandra Paone (ale) – Dina Sambar (dis)

Wirtschaft: Dieter Bachmann (dba), Leitung – Ruedi Mäder (rm) Stv. Leitung – Patrick Gnesser (pg) – Seraina Gross (sgr) – Kurt Tschan (kt) – Daniel Zulauf (dz)

Sport: Marcel Rohr (mr), Leitung – Andreas W. Schmid (aws), Stv. Leitung – Andreas Eugster (ae) – Oliver Gut (olg) – Fabian Kern (ker) – Tilman Pauls (tip) – Tobias von Rohr (tvr) – Dominic Willmann (dw)

Kultur: Raphael Suter (ras), Leitung – Sigfried Schibli (bll), Stv. Leitung – Christoph Heim (hm), Nick Joyce (nj) – Stephan Reuter (sr) – Christine Richard (chr) – Jochen Schmid (js) – Markus Wüest (mw)

Auslandskorrespondenten: Roman Arens (RA), Rom – Rudolf Balmer (RB), Paris – Sebastian Berger (bbr), London – Wolfgang Drechsler (wdk), Kapstadt – Paul Flückiger (flü), Warschau – Willi Germund (wg), Bangkok – Frank Herrmann (fhw), Washington – Pierre Heumann (heu), Naher Osten – Patrick Marcolli (map), Berlin – Thomas Roser (tro), Belgrad – Stefan Scholl (sch), Moskau – Reiner Wandler (rwa), Madrid

Meinungen und Profile: Thomas Waldmann (tw)

Kolumnisten: Ruedi Arnold – Martin Breitenstein – Thomas Cueni – David Dürr – Felix Erbacher (FE) – Gregor Gysi – Hans-Peter Hammel (-minu) – Martin Hicklin (hckl) – Helmut Hubacher – Markus Meizl – Linus Reichlin – Regula Stämpfli – Roland Stark – Tamara Wernli

Spezialseiten: Bildung: Markus Wüest (mw) Gesundheit heute: Sarah Kuhn (sku) Mobil/Reisen/essen & Trinken: Benno Brunner (bb) – Roland Harisberger (rh) – Sarah Kuhn (sku)

Beilagen/Projekte: Roland Harisberger (rh) – Benno Brunner (bb)

Produktion: Benno Brunner (bb), Stv. Chef vom Dienst – Claudia Blangnetti (cbl) – Dominique Burckhardt (db) – Peter de Marchi (pdm) – Christian Horisberger (ch) – Viviane Joyce Laissue (vj) – Sarah Kuhn (sku) – Marko Lehtinen (ml) – Eva Neugebauer (ene) – Stefan Strittmatter (mat) – Markus Vogt (mv)

Gestaltung: Nino Angiuli (Art Director), Bettina Lea Toffel (stv. Leitung) – Jean-Claude Basler – Holger Böhrer – Paul Graf – Monika Müller – Daniel Schaufelberger – Paul Schwörer

Bildredaktion: Melody Gyag, Leitung – Jeannette Bölle – Doris Flubacher – Fotografen: Pino Covino – Lucian Hunziker – Kostas Maros – Dominik Püss – Nicole Pont

Korrektorat: Lesley Paganetti (Teamleitung) – Rosmarie Ujak (Teamleitung) – Katharina Dillier Muzzulini – Andreas Herzog – Markus Riedel – Dominique Thommen

Sachbearbeitung: Milena De Matteis – Marcel Münch – Anny Panizzi

Dokumentation/Archiv: Marcel Münch doku@baz.ch

Redaktion: Aeschenschplatz 7, Postfach 2250, 4002 Basel, Telefon 061 639 11 11, Fax 061 631 15 82, redaktion@baz.ch / vorname.name@baz.ch

Büro Liestal: Basler Zeitung, Burgasse 17, 4410 Liestal Redaktion: Tel. 061 927 13 33, Fax 061 921 28 48

Büro Laufenal/Schwarzbubenland: Basler Zeitung, Postfach, 4245 Kleinlützel Tel. 061 639 11 11

Verlag: Aeschenschplatz 7, Postfach, 4002 Basel, Tel. 061 639 11 11, verlag@baz.ch

Leitender Verlag: Sabine Galindo

Leiter Werbemarkt: Beat Leuenberger

Abonnements-, Zustell- und Reklamationsdienst: Montag bis Freitag von 6.30–18 Uhr, Samstag von 7.30–12 Uhr, Sonntag von 8–11 Uhr, Tel. 061 639 13 13, Fax 061 639 12 82, abo@baz.ch, www.baz.ch/abo

Abonnementspreise: Basler Zeitung (mit Sonntagszeitung, inkl. 2.5% MWST): 6 Monate Fr. 245.–, 12 Monate Fr. 466.–, (Ausland auf Anfrage)

BaZ am Aeschenschplatz: Aeschenschplatz 7, Postfach 2250, 4002 Basel, Tel. 061 639 12 18, Fax 061 639 12 19 schalter@baz.ch

Schalter für Inserate und Tickets: Montag–Freitag von 8.00 Uhr–18.00 Uhr

Todesanzeigen: todesanzeigen@baz.ch, Fax 061 639 12 19, Sa/So: Fax 061 639 17 84

Inserate: Basler Zeitung Medien, Aeschenschplatz 7, Postfach, 4002 Basel Tel. 061 639 10 50, Fax 061 639 10 20 inserate@baz.ch, www.bzm.ch

Reservations/Technische Koordination: Reto Kyburz

Annoncenpreis: Basler Zeitung, s/w oder farbig Fr. 4.25, (mm-Basispreis, zzgl. MwSt.) Ein Mitglied des metropool

Druck: DZZ Druckzentrum Zürich AG Bubenbergrasse 1, 8021 Zürich

Basler Zeitung Medien: Bekanntgabe namhafter Beteiligungen: DistriBA AG, Neue Fricktaler Zeitung AG

Geschützte Marken:

Nordwestschweizer

ZEITUNG

Basler Woche

Baslerfrüh