

Manifest gegen den Rheintunnel

Ich sage NEIN zum Bau des Rheintunnels.

Ich tue das – unabhängig von parteipolitischen Überlegungen – unter anderem

weil die Schweiz mit heutiger Politik das völkerrechtsverbindliche Klimaabkommen von Paris bei weitem nicht einhält

und so das Ziel, 1,5°C globaler Temperaturerwärmung möglichst nicht zu überschreiten, missachtet

weil ich den basel-städtischen Verfassungsauftrag respektiere

von Nachhaltigkeit mit «max. +1.5°C» als Handlungsleitlinie, von Klimagerechtigkeit, Netto-Null bis 2037 und der Verpflichtung des Kantons, sich beim Bund für entsprechende Rahmenbedingungen einzusetzen, was er aber nicht tut

weil mit Extremwetterereignissen durch die globale Erhitzung enorme Schäden einhergehen

sowohl in der Schweiz, durch Hitzestress in Städten, Gewässern und Ökosystemen, durch vertrocknete Wälder, weggespülte Strassen und Brücken, durch invasive Arten, Murgänge und auftauenden Permafrost als auch in Europa und der ganzen Welt, mit fast täglich neuen Bränden, Dürren, Wirbelstürmen oder Überschwemmungen wobei nicht zuletzt der globale Süden besonders stark betroffen ist, durch einhergehende Zerstörungen der Lebensgrundlagen und folgender (Binnen-) Migration

weil ich entsetzt bin, dass Klimaaspekte bei der Projektierung des Rheintunnels vollkommen unzureichend behandelt wurden und werden

indem graue Emissionen des Tunnelbaus nicht berücksichtigt werden
indem Klimaaspekte in den offiziellen Nachhaltigkeitsbewertungen quantitativ falsch und viel zu gering gewichtet sind
indem die Schadenskosten von Klimafolgen um ein Vielfaches zu gering monetarisiert sind

weil empirisch vielfach belegt ist, dass Strassenbau Mehrverkehr induziert

und die massive Kapazitätserweiterung zu neuem, lokal-regionalen Verkehr auf der Osttangente und folglich auch den Quartieren führt, und selbst die offizielle Kostenwirksamkeitsanalyse negative Effekte auf das untergeordnete Strassennetz ausweist

weil ich überzeugt bin, dass die Zukunft der Mobilität nicht in noch mehr motorisiertem Strassenverkehr besteht

und der Rheintunnel eine ernstgemeinte «Stadt der kurzen Wege» oder «15min-Stadt» konzeptionell und praktisch konterkariert

weil der Lärm auf der Osttangente und in benachbarten Quartieren nicht erst 2040 reduziert werden soll

wobei im Bereich Gellertdreieck/Breite an der Osttangente gemäss Umweltverträglichkeitsbericht keine wahrnehmbaren Lärmveränderungen zu erwarten sind, aber die Lärmwerte an vielen Quartiersstrassen steigen, wo aber heute schon Lösungen umsetzbar sind – wie Durchfahrtsregime für Birsfelden oder Lehenmatt und Tempo 60 auf der Osttangente

weil Bewohnende vor den Folgen der 10-jährigen Bautätigkeit bewahrt werden sollen

durch über 100'000 Lastwagenfahrten, durch die Vernichtung von Familiengärten, Grün- und Freiflächen, wie insbesondere im Matthäusquartier durch die Zerstörung der Dreirosenanlage

weil volkswirtschaftlicher Schaden abgewendet werden soll

der entsteht, da das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Rheintunnel kleiner als eins ist, wenn Klimaaspekte berücksichtigt und vermeintliche Reisezeitgewinne nicht fälschlich positiv monetarisiert werden
und da wir Infrastrukturmittel für die Sicherung und Wiederherstellung von künftig klimabedingt zerstörten Infrastrukturen sichern sollten, der Rheintunnel mit dem gemäss Astra zwingend erforderlichen Folgeausbau (Hagnau-Augst) aber schon heute 5Mrd CHF kostet.

In der tiefen Überzeugung, dass Fortschritt in Zeiten des Wandels nicht in einem Weiter-So besteht, sollten wir alle Ressourcen und Möglichkeiten aktiv nutzen, um unsere Zukunft in Respekt vor künftigen Generationen verantwortungsvoll zu gestalten.

**Daher stimme ich auch «NEIN»
beim Referendum zum Autobahnausbau am 24.11.2024**

Basel, November 2024
ergänzende Erläuterungen
QR oder bit.ly/3Yyye0L

