

grüner pfeffer

Informationsbulletin der Grünen Basel-Stadt



Inhalt

Abstimmung vom 28. Nov.	2-4
Verbot von Privatarmeen	5
Critical Mass	6-7
Basler Appell	7
junges grünes bündnis	8
Nationale Abstimmungen	9
Infomarkt und Varia	10

Abstimmungen vom 28. November
Critical Mass
Privatarmeen in der Schweiz

2 x Ja zur Städteinitiative und Gegenvorschlag

Interview mit Anita Lachenmeier,
Nationalrätin Grüne, zur Abstimmung vom 28. November

Der motorisierte Verkehr verursacht 2008 31,4% des gesamten CO₂-Ausstosses der Schweiz. Basel ist mit 38 Autos pro 100 Einwohner die Stadt mit dem tiefsten Autoanteil in der Schweiz. Es sollte also möglich sein, hier eine Modellstadt für ÖV- und Langsamverkehr zu schaffen. Warum ist es nicht so, warum löst die Städteinitiative so viel Unmut aus?

Anita Lachenmeier: Die Initiative möchte den Modalsplitt zugunsten des ÖV verbessern, das heisst, den Autoverkehr vermindern. Für viele ist das Auto eine heilige Kuh. Trotzdem denke ich, dass die Initiative und der Gegenvorschlag gute Chancen haben. Für Anwohnende bedeutet es bessere Lebensqualität. Auch das Gewerbe profitiert, nur gerade 5% des Verkehrs ist Nutzverkehr. Das Gewerbe steht heute oft im Stau und findet keine Parkplätze. Wer auf das Auto angewiesen ist, kann froh sein, wenn andere den knappen Platz nicht streitig machen.

Anlässlich der Diskussion zur Städteinitiative im Grossen Rat fielen Worte wie: Es soll keinen «behördlichen Eingriff in die individuelle Mobilität» geben, oder man sprach von «wirtschaftsfeindlichen Massnahmen». Warum tauchen bei wichtigen Abstimmungen – und bei Abstimmungen mit grosser Umweltresonanz - immer wieder solche Argumente auf?

Die Verkehrsfreiheit wird in der Schweiz sehr hoch gehalten und einige haben das Gefühl, dass man mit solchen Initiativen zu fest in die Freiheit der Person eingreift.

Man beachtet aber zu wenig, dass die Person die durch eine Stadt oder eine Gemeinde fährt, die Freiheit von Bewohnerinnen und Bewohnern beeinträchtigt, z.B. die Freiheit der Kinder, die sich nicht mehr unbeschwert bewegen können. Letztes Jahr ereigneten sich alleine in Basel über 1400 Unfälle mit Motorfahrzeugen. Man vergisst die Folgen von Lärm und Abgasen, also gesundheitliche Beeinträchtigungen.

Aber mit diesen Argumenten will man auch nicht einsehen, dass unsere Welt sich u.a. energetisch und im Transportbereich ändern muss?

Sicher. Autofahren ist ineffizient, es wird mit hohem Energieaufwand viel unnötiges Gewicht transportiert und Autos brauchen viel Verkehrsfläche. In einem Combinotram sitzen gleichviel Personen wie in einer 700m langen stehenden Autokolonne. Leider nimmt der Verkehr stetig zu, da jede Einzelperson mehr Kilometer pro Tag fährt. Es ist nicht nur der Pendlerverkehr der problematisch ist, sondern auch der Freizeit- und Einkaufsverkehr, welcher 64% des Verkehrsaufkommen ausmacht. Nicht zu vergessen ist auch, dass über 50% der Autofahrten kürzer als 5 Kilometer sind. Gerade da möchte die Städteinitiative eingreifen, so dass man für diese kurze Strecken das Velo oder den ÖV nimmt.

2008 wurde die Nordtangente eröffnet. Es besteht die Gefahr, dass die Belastungen auf den Hochleistungsstrassen um Basel weiter zunehmen wird, da

Impressum

grüner pfeffer -
Informationsbulletin der
Grünen Partei Basel Stadt

Herausgeberin:

Grüne Partei Basel-Stadt,
Greifengasse 7, Postfach 1442,
4001 Basel,
061/383 98 33,
sekretariat@gruene-bs.ch,
www.gruene-bs.ch
PC 40-19338-4

Auflage:

ca. 950 Stk., erscheint 4 mal jährlich

Abo:

Fr. 25.- (für Mitglieder im
Jahresbeitrag inbegriffen)

Redaktion:

Philippe Bovet, Harald Friedl,
Eveline Rommerskirchen

Druck:

Rumzeis, Basel

grüner pfeffer Nr. 04 |
November 2010





Ausbau bewirkt und wo die nächsten Engpässe entstehen werden. In der Schweiz wird jede Sekunde 1,3m² Land verbaut, ein Drittel davon für Verkehrsfläche, das ist verheerend.

Die Städte-Initiative von Umverkehr ist in St. Gallen angenommen worden. Das heisst also, dass in St. Gallen die Gesellschaft verstanden hat, dass sich Dinge im Bereich des individuellen Verkehrs ändern müssen und können. Wie sieht es in Basel aus?

wie man sagt „wer Strassen sät, Autos erntet“. Man spricht von einem Ausbau der Osttangente von zwei auf drei Spuren und von einem Gundelitunnel. Gleichzeitig behauptet die Stadt umweltorientiert zu sein. Ist Basel nicht irgendwie schizophren?

Auf jedem Fall. 80% des Osttangentenverkehrs ist regional orientiert, also hausgemachter Verkehr und nicht Transitverkehr. Es sind Leute, welche von der Agglomeration in die Stadt unterwegs sind und umgekehrt. Man könnte diese Ströme mit wenigen Mitteln stark reduzieren. Auf jedem Fall müssen wir die Osttangenterweiterung und den Bau des Gundelitunnels vermeiden. Leider ist und war die Politik immer schizophren. Wenn es irgendwo Staus gibt, wird ausgebaut ohne sich wirklich zu überlegen was der

Ich hoffe schwer, dass die Initiative und der Gegenvorschlag durchkommen. Mit der Initiative kann man vermeiden, dass die Osttangente ausgebaut wird. Die Basler Bevölkerung hat schon mehrfach gezeigt, dass sie ökologisch und nachhaltig denkt. Die Chance ist also gross, dass zumindest der Gegenvorschlag angenommen wird. Ich wiederhole, dass das basler ÖV-Netz wirklich ausgebaut und der Velo- und Fussverkehr gefördert werden muss. Der Verkehr muss menschenfreundlicher werden. Der Langsamverkehr kostet der Stadt kaum was.

Die Kosten der oben genannten Bauprojekte sind wahrscheinlich enorm?

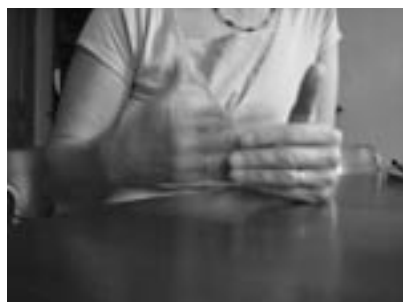
Für die Osttangente und den Gundelitunnel will man Geld aus Bern holen. Das heisst, Basel müsste zumindest für die Osttangen-

tenerweiterung nichts bezahlen. Leiden würden wir jedoch unter dem Mehrverkehr bezahlen mit dem Verlust an Lebensqualität. Auch notwendige Anpassungen in den Quartieren würden dem Kanton belastet werden. Die Osttangente verläuft bereits heute viel zu nahe an Wohnhäusern. Bei einer Erweiterung würden manche unbewohnbar werden. Auch ein Tunnel ist keine Lösung. Ein solcher würde nie ohne gleichzeitige Kapazitätssteigerung gebaut werden, was Mehrverkehr bedeutet. Keine Autofahrt beginnt und endet auf der Autobahn, sondern in Wohnquartieren, jeder Ausbau führt zudem zu Engpässen an anderen Stellen. Die Bauwirtschaft wird immer Interesse an solchen Baustellen zeigen, sinnvoller wäre es aber, den 3. Juradurchstich für die Eisenbahn zu realisieren.

Seien wir nun etwas pragmatischer. Die politische Klasse, die oft wirtschaftliche Interessen vertritt, bleibt ein Problem, wenn man grüne Massnahmen durchziehen möchte. Aber wir müssen mit ihr Kompromisse schaffen. Geht die Initiative von Umverkehr zu weit, wenn man politische Kompromisse schaffen möchte?

Nein. Überhaupt nicht. Die Initiative möchte den ÖV ausbauen und das ist sehr wirtschaftsfreundlich. Die Wirtschaft profitiert davon, wenn die Arbeitnehmer schnell und entspannt am Arbeitsplatz ankommen. Wirtschaftsfeindlich wäre es, wenn wird sagen würden „wir machen Basel zu“ sowohl für den

Fortsetzung auf Seite 4



Fortsetzung von Seite 3

ÖV als auch für den Autoverkehr. Aber wir wollen das natürlich nicht, wir verlangen nur eine Verlagerung von einem ineffizienten Verkehrsmittel, das grosse Kostenfolgen verursacht und die Wohnqualität verschlechtert hin zu Verkehrsmitteln die nachhaltig, gesund, wirtschaftlich und effizient sind.

Wenn man das politische Machtspiel der Lobbyisten anschaut, ist der Gegenvorschlag ein realistischer Kompromiss?

Ja sicher. Wir würden den Motorisierten Individualverkehr (MIV) um 10% reduzieren, das ist nicht sehr viel. Im Gegenzug möchte man das ÖV-Netz ausbauen und Verbesserungen für Velo- und Fussverkehr schaffen. Es ist ein Kompromiss, ein Schritt in die richtige Richtung. Die Initiative möchte eine Reduktion des MIV von 10 Prozentpunkten, das wäre rund doppelt so viel. Die Initiative würde zudem jeden Strassenausbau, auch die Verbreiterung der Osttangente verhindern. Wichtig ist daher, dass alle 2 x Ja stimmen am 28. November.

Ist Road-pricing noch ein Thema für Basel ?

(lächelt) Road-Pricing ist der erste Vorstoss, den ich vor circa 14 Jahren im Grossen Rat eingereicht habe. Die Antwort die ich zu hören bekam, war «Basel kann nicht im Alleingang so etwas machen». Später stand das Thema auf Bundesebene und im Bundesratsprogramm. Es ist leider

durchgefallen. Aber es braucht immer wieder einen neuen Anlauf. Es ist eine Frage der Zeit in der Schweiz und auch europaweit. Unter den europäischen Grossstädten haben London und Stockholm dieses System schon eingeführt. Interessant ist, was die ETH Zürich und Wirtschaftsleute heute dazu sagen, nämlich dass wir den Verkehr nicht mehr so laufen lassen können und eine echte Kostenwahrheit thematisieren müssen. Diese Kostenwahrheit bedeutet, dass die Benützer und Verursacher mehr zahlen müssen. Und mit diesem Mautsystem und durch verschiedene Tarife kann man den Verkehr besser lenken und steuern. Diese Frage ist nun nicht mehr nur ein Thema der Grünen sondern auch der Wirtschaft. In Basel wäre Road-pricing einfach einzuführen, weil wir ein Stadtkanton sind, mit einigen wenigen Einfahrten, die alle überschaubar sind. Ich kann mir gut vorstellen, dass in einigen Jahren Basel ein Roadpricingsystem als Pilotstadt einführt. Wenn Initiative und Gegenvorschlag durchkommen, kann sich der Regierungsrat verschiedene Massnahmen überlegen, wie man den Volkswillen umsetzt. Road-pricing könnte eine Lösung sein.



Das Interview führte
Philippe Bovet
Journalist, Vorstand
Grüne Basel-Stadt

Was will die Initiative, was der Gegenvorschlag

Die **Initiative** sieht vor, dass der Kanton die erforderlichen Massnahmen trifft, damit der Anteil des öffentlichen Verkehrs (ÖV), Fuss- und Veloverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen im Kanton Basel-Stadt innerhalb von zehn Jahren um mindestens 10 Prozentpunkte erhöht wird. Der Neu- oder Ausbau von Hochleistungsstrassen und Hauptstrassen ist nur unter der Bedingung zulässig, dass sich die Kapazität des gesamten Strassennetzes für den motorisierten Individualverkehr nicht erhöht.

Der **Gegenvorschlag** des Grossen Rates will die Verkehrsemissionen insgesamt stabilisieren und vermindern. Der Kanton soll dafür sorgen, dass die Gesamtverkehrsleistung des privaten Motorfahrzeugverkehrs auf dem Kantonsgebiet gegenüber heute bis 2020 um 10% abnimmt, die Verkehrsleistung auf Hochleistungsstrassen ist davon ausgenommen, eine Zunahme muss aber durch flankierende Massnahmen im gleichen Masse kompensiert werden. Zudem soll ein Rahmenkredit von 10 Mio. Franken für den Fuss- und Veloverkehr geschaffen werden.

Setzen Sie ein Zeichen für
mehr Lebensqualität in Basel

www.staette-initiative.ch/bs



2 x JA zur Städte-Initiative
und zum Gegenvorschlag am
28. November 2010

Verbot von Privatarmeen in der Schweiz

Seit bekannt wurde, dass sich die Aegis Defence Services in Basel niedergelassen hat, ist medial eine Diskussion über Privatarmeen in der Schweiz entbrannt. Die Fraktion Grünes Bündnis hat sofort politisch gehandelt und die Regierung aufgefordert eine Standesinitiative einzureichen. Im folgenden ist der Wortlaut des Antrages von Jürg Stöcklin wiedergegeben.

Der Regierungsrat wird beauftragt, im Namen des Kantons Basel-Stadt bei der Bundesversammlung gemäss Art. 160 Abs. 1 der Bundesverfassung folgende Standesinitiative einzureichen:

„Im Interesse der Glaubwürdigkeit der Schweizerischen Aussenpolitik und zur Wahrung der Menschenrechte ist, möglichst im Dringlichkeitsverfahren, die Registrierung und Bewilligungspflicht für private Sicherheitsfirmen zu regeln und die Niederlassung von Privatarmeen, welche in Konflikt- und Krisengebieten im Einsatz stehen, in der Schweiz zu verbieten.“

Ende Juli hat sich die britische Aegis Defence Services in Basel als Holding niedergelassen, ohne dass dies von den Basler Behörden bemerkt wurde. Bei der Aegis Defence Services handelt es sich um eine der weltweit grössten Söldnerfirmen, die hauptsächlich im Irak und in Afghanistan mit schätzungsweise 20'000 Söldnern an bewaffneten Kampfhandlungen beteiligt ist. Eine Bewilligungs- und Registrierungs-pflicht existiert in der Schweiz für solche Firmen bisher nicht.

Seit dem Ende des Kalten Kriegs hat die Zahl privater Sicherheits- und Militärfirmen rasch zugenommen. Viele davon sind weltweit aktiv und stehen in zahlreichen Kriegsgebieten im Einsatz. Private Militärfirmen sind zu einem riesigen Geschäft geworden. Der Einsatz solcher Privatarmeen in Kriegs- und Krisengebieten ist jedoch äusserst fragwürdig. Wegen Menschenrechtsverletzungen oder Verstössen gegen das Völkerrecht geraten Privatarmeen immer wieder in die Schlagzeilen. Angestellte von Privatarmeen sind nicht wie reguläre

Armeen an völkerrechtliche Normen gebunden und die Umgehung von nationalen oder internationalen Regeln ist einfach. Verletzungen des Völkerrechts und der Menschenrechte durch Privatarmeen sind durch die bestehenden nationalen und internationalen demokratischen Kontrollmechanismen nur schwer zu ahnden.

Die Schweiz hat sich auf internationaler Ebene für die Regulierung und Kontrolle privater Sicherheits- und Militärfirmen eingesetzt. Der Bundesrat hat 2005 in einem Bericht eine Auslegeordnung über Fragen rund um das staatliche Gewaltmonopol und das Verhältnis zu privaten Sicherheits- und Militärfirmen verfasst. Auf Grund einer Initiative der Schweiz wurde 2008 von 17 Staaten das Montreux-Dokument, ein offizielles UNO-Dokument, verabschiedet, welches einen Überblick über die Verpflichtungen gibt, welche aus dem Völkerrecht und den Menschenrechten erwachsen und daraus Empfehlungen ableitet für den Umgang der Staaten mit privaten Sicherheits- und Militärfirmen.

Trotz dem aussenpolitischen Engagement der Schweiz fehlt bisher eine Regelung und Bewilligungspflicht für die Zulassung privater Sicherheits- und Militärfirmen in der Schweiz. Offensichtlich hat der Bundesrat den Regelungsbedarf unterschätzt, wohl in der Annahme, dass die Schweiz kein attraktiver Standort für private Militärfirmen ist. Die Niederlassung der Aegis Defence Services in Basel macht diese Fehleinschätzung nur allzu deutlich. Der Kanton Basel-Stadt hat alles Interesse, dass dieser rechtsfreie Raum so rasch als möglich geschlossen wird. Eine Söldnerfirma, die in Kriegsgebieten operativ tätig ist, hat hier nichts zu suchen und ist nicht vereinbar mit der Glaubwürdigkeit der schweizerischen Aussenpolitik.

Basel, den 12. August 2010



Jürg Stöcklin
Präsident Grüne
Partei Basel-Stadt
Grossrat

Critical Mass zieht Massen an

Ein sonniger Nachmittag im September. Ein einzelner Fahrradfahrer steht beim Brunnen des Kunstmuseums. Verdutzt reibt er sich die Augen, hatten sich doch über 370 Velobegeisterte auf Facebook für dieses gemeinsame, öffentliche Bekenntnis angemeldet. Doch lange muss der unmotorisierte Verkehrsteilnehmer nicht warten.

Kurz nach zwei Uhr strömen die Menschen aus allen Himmelsrichtungen zum vereinbarten Treffpunkt. So unterschiedlich wie die Fahrzeuge, Leute mit Rollschuhen, Skateboards und Fahrrädern in den unterschiedlichsten Variationen kamen, so unterschiedlich war auch das Alter der Anwesenden: Vom dreijährigen Jungen im Anhänger bis zur jung gebliebenen Grossmutter waren alle Generationen vertreten.

Um zwanzig nach zwei setzt sich der nun zu einer stattlichen Menge angewachsene Tross in Bewegung. Vom Kunstmuseum aus geht's via Aeschenplatz zum Bahnhof und von dort weiter zur Pauluskirche. Zwei Töfflipolizisten begleiten den Zug und stellen sich auf prekären Kreuzungen den erzürnten Autofahrern heroisch in den Weg, damit die unbekümmert fahradfahrende Masse heil passieren kann. Die Leimenstrasse hinunter geht es auf den Cityring und zum ersten Mal wird an diesem Nachmittag eine Hochburg des motorisierten Verkehrs seiner Herrschaft entrissen und der friedlich-frohe Haufen fährt vergnügt klingelnd der freundlichen Herbstsonne entgegen in Richtung Johanniterbrücke. Bei der St. Johannsvorstadt will sich ein cholerisch veranlagter Autofahrer die ihm auferlegte Pause nicht gönnen, die mittlerweile eine Viertelstunde dauern dürfte. So lange halt, wie es dauert bis die Kreuzung vom ersten bis zum letzten Fahrradfahrer passiert ist. Wutentbrannt drückt dieser Vertreter der unsportlichen und bequemen Verkehrsteilnehmergesellschaft

auf sein Gaspedal um die Menge auseinanderzutreiben. Doch die Drohgebärde erzielt nicht die gewünschte Wirkung, eher das Gegenteil: Viele Fahrradfahrer bleiben direkt vor der Kühlerhaube jenes rückständigen Individuums stehen, damit auch ihm klar wird, dass an diesem Nachmittag für einmal der unmotorisierte Verkehr das Sagen hat. Auf der Johanniterbrücke wird nochmals angehalten. Man gönnt sich eine kleine Verschnaufpause, Erinnerungsfotos werden geknipst, die Fahrräder als Zeichen des gelungenen Anlasses in die Höhe gestemmt. Und tatsächlich: Erst jetzt wird das Ausmass der sich versammelten kritischen Masse bewusst. Der Zug reicht vom Kleinbasler Ende der Brücke bis zur Grossbaslerseite. Zu dem anfänglichen Haufen haben sich während der Fahrt viele spontan angeschlossen, mittlerweile müssen es an die 500 Leute sein. Laut der BaZ waren es „nur“ 250 Teilnehmende, was aber einer von der Polizei beschönigten Zahl entspricht.

Der Tross zieht weiter, das Kleinbasler wartet auf die umweltfreundlichen Verkehrsteilnehmer. Zum Abschied winken alle dem Bu-

schauffeur zurück, der sich unfreiwillig eine Pause gönnen musste, aber trotzdem sehr vergnügt wirkt.

Über die Feldbergstrasse rollen wir weiter zur Messe und von dort zum Riehenringkreisel, wo jeder mehr als nur eine Runde fährt. Bis der ganze Kreisel gefüllt mit Velofahrern einem grossen Strudel gleicht. Hier missverstehen einige der Teilnehmer die Idee, die zur Veranstaltung führt, in dem sie unnötigerweise dem Tram den Weg versperren. Mit Critical Mass soll nämlich nicht der öffentliche Verkehr unnötigerweise zum Erliegen gebracht werden, es soll vielmehr dem motorisierten Individualverkehr vor Augen gehalten werden, mit welcher Rücksichtslosigkeit und Arroganz er unter Benutzung des Rechts des Stärkeren sich der Strassen bemächtigt, die eigentlich für alle da sind.

Weiter geht's über den Wettsteinplatz zurück zum Kunstmuseum. Hier endet der offizielle Teil der Kundgebung. Doch die Pedalophilen sind zu euphorisiert, als dass sie schon ans Aufhören denken könnten. Die Musikwagen werden wieder angestellt, die Schuhe geschürzt. Und so geht's weiter als



Grosse Beteiligung am ersten Critical Mass in Basel. Fröhliche Pedaleure beim Erasmusplatz im Kleinbasel.

ursprünglich geplant zum Barfi, wo die Polizei, die just an diesem Nachmittag dort ihren Tag der offenen Tür hat, demonstrieren kann, wie tolerant sie ist, wenn der Zweck doch gut ist. An dieser Stelle sei den beiden eskortierenden Töfflipolizisten gedankt, die in ihren dicken Windjacken ins Schwitzen gebracht wurden, sich aber trotzdem aufopferungsvoll zwei Stunden lang um die Sicherheit der Teilnehmer gekümmert haben. Aber nicht nur die Polizei, sondern auch die anonymen Organisatoren haben ganze Arbeit geleistet. Die ganze Zeit blieb es friedlich und geordnet. Gute Voraussetzung für eine weitere Zusammenkunft der Fahrradbegeisterten



Jan Rommerskirchen
Grüne Basel-Stadt

Zwischenhalt beim Spalentor, bevor es weitergeht richtung Kleinbasel. Eine machtvolle Demonstration des Langsamverkehrs

Basler Appell gegen Gentechnologie

Forschungsförderung – im Dienst der Gesellschaft?

Podiumsdiskussion





Forschungsförderung – im Dienst der Gesellschaft?

Wie werden in der EU und in der Schweiz die Schwerpunkte der Forschungsförderung gesetzt? Wer zieht die Fäden? Lässt sich eine Konzentration auf bestimmte Forschungsbereiche ausmachen? Und wenn ja, wie wird dies begründet? Wo liegen die Stärken und Schwächen der Förderungssysteme?

Die Podiumsveranstaltung des Basler Appells gegen Gentechnologie soll diese Fragen beantworten. Aktueller Anlass ist eine Studie von Helen Wallace von der britischen Organisation GeneWatch, die einen umfassenden Überblick über staatliche Förderinitiativen auf europäischer Ebene gibt und gleichzeitig erhebliche Mängel aufzeigt. Der Fokus liegt dabei auf der Förderung der Biotechnologien, insbesondere der Life Sciences.

Die Referentinnen geben eine kurze Einführung in die Materie sowie eine persönliche Einschätzung der Sachlage. Danach bleibt Zeit für eine ausführliche Diskussion.

Donnerstag, 18. November
Unternehmen Mitte, Gerbergasse 30, Basel, 1. Stock

Veranstaltung ab 19.00 Uhr
anschliessend Apéro

Eintritt frei – Kollekte

Dafür stehen wir ein

Der Basler Appell gegen Gentechnologie wurde 1988 anlässlich eines gentech-kritischen Kongresses gegründet. Er hat über 1000 Mitglieder in der ganzen Schweiz und nochmals so viele Sympathisantinnen.

Wir setzen uns insbesondere ein für folgende Forderungen:

- Keine Freisetzung von gentechnisch manipulierten Lebewesen
- Keine Patente auf Leben
- Demokratische Kontrolle der Forschung in Gen- und Reproduktionstechnologie
- Keine gentechnische Auswahl und Genmanipulationen beim Menschen
- Keine gentechnischen Eingriffe beim Tier
- Mitbestimmung der Bevölkerung bei gentechnischen Grossprojekten

Das sind unsere Aufgaben

Der Basler Appell gegen Gentechnologie setzt sich mit allen Themen der Gen- und Reproduktionstechnologie kritisch und radikal auseinander. Wir informieren die Öffentlichkeit über Entwicklungen in der Gentechnik und beantworten Anfragen, veröffentlichen Broschüren, nehmen teil an Versammlungen und wehren uns gegen Gentech-Projekte.

Wir sind Ansprechpartner für interessierte und engagierte Menschen, für Initiativen und Organisationen und halten Kontakt zu den Medien.

Ein grünes Wochenende mit Start im Grünen

Am Wochenende vom 18./19. September trafen sich die jungen grünen der gesamten Schweiz in Basel zur nationalen Mitgliederversammlung. Als Schwerpunktthema wurde vom Vorstand des jungen grünen bündnis nordwest (jgb) das Thema AKW und alternative Energien festgesetzt.

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer trafen sich am Samstag zu früher Stunde am Bahnhof SBB und brachten ihre Velos gleich mit. Durch die so gewonnene Mobilität konnten wir viel Bewegung und Dynamik in dieses Wochenende bringen. Das erste Ziel das wir anradelten, war das Gärtnerhaus im Schwarzpark, dort halten wir in den nicht allzu kalten Monaten normalerweise unsere Sitzungen des jgb's ab. Unter freiem Himmel begannen wir den Anlass offiziell mit einer kleinen Begrüßungsrede und Diskussionen in verschiedenen spielerischen Formen, welche uns etwas näher zusammen bringen sollten und die verschiedenen Grüppchen stark durchmischte. Mit einem guten Essen, es wurden Pilze und Klöpfer gegrillt und dazu aus einem reichhaltigen Salatbuffet genascht, schlossen wir den ersten Block des Weekends ab.

Danach fuhren wir gemeinsam ins Pfadihaus St. Jakob, welches auch unsere Bleibe für die Nacht war. Dort begannen wir mit der konkreten inhaltlichen Diskussion. Wir haben zwei Inputreferenten eingeladen: Es waren dies Miriam Behrens und Aernscht Born. Miriam referierte über das geplante Vorgehen der Grünen Schweiz zum Thema der kommenden AKW-Abstimmungen und vor allem auch wo die jungen grünen konkret mitarbeiten können und wo es noch Felder gibt welche wir alleine bearbeiten könnten. Aernscht Born vermittelte uns, mit was für einer Kommunikationsstrategie die NWA in die nächsten entscheidenden Monate gehen will und wie er die Botschaft, „100% erneuerbar ist machbar“ mit möglichst positiven Bilder verbreiten will, um einen klaren Kontrast gegen die negativen ablehnenden Botschaften der Skeptiker zu erwirken. Nach diesen interessanten Referaten schloss sich jede und jeder einer der zwei Workshop-Gruppen an, welche die angesprochenen Thematiken in interaktiver Form vertieft diskutierten und versuchten mögliche konkrete politische Aktionen oder Initiativen anzudiskutieren.

Anschliessend ging es zur grossen Energiestadttrundfahrt auf dem Velo. Wir fuhren erst zum Messeplatz, stiegen den Messturm hoch in die Bar Rouge und schauten, nach einleitenden Worten, auf die grösste Photovoltaik-Anlage Basels hinunter. Danach fuhren wir zum Rathaus, wo wir von Guy Morin durch die Büros und den Grossratsaal geführt wurden. Wir hatten auch die Möglichkeit mit dem Basler Regierungspräsidenten über die Energiepolitische Strategie der Stadt, über den Standortwettbewerb in der Schweiz und über sein Amt und die damit verbundenen Aufgabe und Pflichten zu diskutieren. Über das Gundeldinger Feld, bei welchem ein letzter Input, über die 2'000 Watt-Gesellschaft geliefert wurde, fuhren wir dann zurück zum Pfadihaus. Dort gönnten wir uns ein gemütliches Abendessen. Natürlich drehten sich auch hier die Gespräche oft um grüne Themen und es war bereichernd sich in dieser friedlichen Atmosphäre auszutauschen.

Am Sonntagmorgen begann nach einem reichhaltigen Frühstück der offizielle Teil. Es wurde die Mitgliederversammlung der jungen grünen schweiz abgehalten und es wurde unter anderem 2 x die Nein Parole im Bereich Ausschaffungsinitiative beschlossen. Alles in allem können wir auf ein gelungenes, gut besuchtes und anregendes Wochenende zurück blicken.

Im Namen des jgb Fabio Gassmann und Lena Signer



Junge grüne bei der Arbeit am Wochenende des 18. und 19. September in Basel.

Abstimmungen vom 28. November '10

2 x NEIN zu Ausschaffungsinitiative und Gegenvorschlag

Das geltende Ausländerrecht sieht bei einer Verurteilung zu einer längerfristigen Freiheitsstrafe die Wegweisung vor. Allein im Jahr 2008 wurden rund 500 Personen ausgeschafft. Die Schweiz hat heute in der Ausländerpolitik eine der härtesten Gesetzgebungen Europas. Uns vorzumachen, die Ausschaffungsinitiative und der Gegenvorschlag lösen das Problem der Kriminalität in unserem Land, ist fahrlässig und falsch.

Es braucht ein Nein zur Initiative und zum Gegenvorschlag, weil beide Vorlagen

- das Non-Refoulement-Prinzip verletzen, das einem Staat verbietet, einen Flüchtling in ein Land zurückzuschicken, in dem sein Leben gefährdet sein kann;
- ein Sonderrecht schaffen, in dem auch Menschen mit bedingten Strafen automatisch ausgeschafft werden.
- das Prinzip verletzen, wonach alle Menschen vor dem Gesetz gleich sind. Das „Nicht-Schweizer-Sein“ darf nicht pauschal bestraft werden;

Die BefürworterInnen des Gegenvorschlags verkaufen ihn als harte, aber faire Alternative zur völkerrechtswidrigen Ausschaffungsinitiative - springen aber inhaltlich auf den fremdenfeindlichen Zug der SVP auf. Der Gegenvorschlag macht keinen Unterschied zwischen einer Aufenthalts- oder Niederlassungsbewilligung. Die meisten der allenfalls auszuschaffenden MigrantInnen leben und arbeiten aber seit Jahren in der Schweiz oder sind gar hier geboren: die Secondos/Secondas.

Eine zivilisierte Gesellschaft verfügt über verschiedene Massnahmen: Prävention, Repression und Reintegration. Die Ausschaffung gehört nicht dazu.

Deshalb 2 x NEIN zur Initiative und Gegenvorschlag
Stichfrage: Gegenvorschlag.

JA zur Steuergerechtigkeitsinitiative

Der verschärfte Steuerwettbewerb führt zu einer immer ungerechteren Steuerbelastung. Sowohl zwischen den Einkommensklassen, als auch zwischen den einzelnen Gemeinden und Kantonen klaffen die Steuersätze auseinander. Heute bezahlen die Steuerpflichtigen in gewissen Kantonen bis zu drei Mal mehr Steuern als in anderen Kantonen. Dieser ungezügelter Wettbewerb nützt dem grössten Teil der Bevölkerung nichts.

Die zusätzliche Konzentration des Steuervermögens schadet vielmehr der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung der Schweiz. Die Steuerausfälle durch degressive Steuern oder Pauschalsteuern bezahlen am Ende die Normalverdienenden. Deshalb braucht es die Steuergerechtigkeitsinitiative. Die steuerliche Standortattraktivität der Schweiz bleibt auch mit den neuen Minimalsteuersätzen gewährleistet.

Die Initiative in Kürze:

- Degressive Steuermodelle werden verboten.
- es wird ein Mindeststeuersatz für sehr hohe Einkommen und Vermögen von 22 % für Einkommen über 250 000 Franken und 5 ‰ für Vermögen über 2 000 000 Franken eingeführt.
- mit Annahme der Initiative wird dem Missbrauch beim Steuerwettbewerb zu Lasten der tiefen und mittleren Einkommen ein Riegel geschoben.
- die Ausgestaltung der Steuerpolitik wird weiterhin den Kantonen überlassen.

Die Parolen zu den beiden nationalen Abstimmungen wurde an der Mitgliederversammlung der Grünen Partei Basel-Stadt vom 19. Oktober 2010 gefasst (siehe Seite 10)



Infomarkt und Varia

Interna

An der **Mitgliederversammlung vom 19. Oktober** im Unternehmen Mitte wurden die Parolen für die kantonalen und nationalen Abstimmungsvorlagen vom 28. November gefasst. Im Anschluss daran wurde über die Osttangente diskutiert und eine **Resolution zur Osttangente** verabschiedet. In der Resolution lehnen wir den geplanten Ausbau der Osttangente mitten durch die dicht besiedelten Wohnquartiere vehement ab. Mit einer konsequenten städtischen und regionalen Verkehrspolitik, die den Pendlerverkehr reduziert, erübrigt sich eine Kapazitätserweiterung der Osttangente. Die vollständige Resolution ist auf unserer Website www.gruene-bs.ch und kann als pdf heruntergeladen werden.

Grüne Basel-Stadt neu auch auf Facebook: Alle Aktualitäten werden neu auch auf Facebook publiziert, schau doch vorbei.

Parolen

Kantonale Abstimmung vom 28. November 2010
(siehe Seiten 2-4)

JA zur Städte-Initiative zur Förderung des ÖV, Fuss und Veloverkehrs im Kanton Basel-stadt

JA zum Gegenvorschlag des Grossen Rates
Stichfrage: **Initiative**

Nationale Abstimmungen vom 28. November 2010
(siehe Seite 9)

NEIN zur Ausschaffungsinitiative
NEIN zum direkten Gegenentwurf zur Ausschaffungsinitiative
Stichfrage: **Gegenvorschlag**

JA zur Steuergerechtigkeits-Initiative - Für faire Steuern, stopp dem Missbrauch beim Steuerwettbewerb

Termine

Ausstellung 2°
21. August 2010 bis 20. Februar 2011

Kunsthof Dreispitz
Mehr Infos zur Ausstellung und zum Begleitprogramm unter www.2grad.ch

Forschungsförderung im Dienste der Gesellschaft?

Donnerstag 18. November

19 Uhr Unternehmen Mitte
Podiumsdiskussion mit Helen Wallace, Florianne Koechlin, Dieter Imboden und Reinhard Saller,
Moderation: Christian Heuss
(siehe auch Seite 7 und unter www.baslerappell.ch)

Details zu Veranstaltungen auf unserer Website:
www.gruene-bs.ch



Kontaktformular der Grünen Partei Basel-Stadt

- o **Ich will Mitglied werden!** Jahresbeitrag 150.- (Reduktion für Erwerbslose)
- o **Ich interessiere mich für die Grüne Partei!** Bitte nehmt mit mir Kontakt auf
- o **Ich bestelle ein Abonnement für den Grünen Pfeffer!** Fr. 25.--

Name, Vorname:

Strasse: Plz./Ort:

E-Mail: Tel.:

Einsenden an: **Grüne Basel-Stadt, Greifengasse 7, Postfach 1442, 4001 Basel**
E-Mail: sekretariat@gruene-bs.ch

Konto: **PC 40-19338-4**
Website: www.gruene-bs.ch

