

# grüner pfeffer

Informationsbulletin der Grünen Basel-Stadt

**Familie  
schützen.**

**Ja**

FÜR DEN SCHUTZ  
VOR WAFFENGEWALT.



## Inhalt

Abstimmung vom 13. Februar	2
Die Arbeit in der SiK	3
Stellen an Basler Gerichten	3
Carsharing in der NWCH	4-5
Road-Pricing etc.	6
Gundeli Umfahrung	6
Grüne Riechen	7
Kulturleitbild	8
Kantonale Abstimmungen	9
Infomarkt und Varia	10

**Abstimmungen vom 13. Februar  
Nach der Städte-Initiative  
Kulturleitbild**

## Initiative „Schutz vor Waffengewalt“ -

Anlässlich der nationalen Abstimmung vom 13. Februar 2011 zur Initiative „Für den Schutz vor Waffengewalt“ hat die Redaktion ein Gespräch mit der Nationalrätin Anita Lachenmeier und Evelyn Stucki, die „Zeugin“ einer Selbsttötung mit einer Ordonnanzwaffe wurde, geführt.

### **Was will die Initiative?**

AL: Die Initiative verpflichtet die Soldaten, die Waffen im Zeughaus abzugeben, heute ist dies freiwillig. Die meisten Waffen werden immer noch in der eigenen Wohnung, im Keller oder Estrich aufbewahrt. In jedem dritten Haushalt befindet sich eine Waffe, insgesamt ca. 2.3 Millionen in der Schweiz. Sie stellen eine grosse Gefahr für alle dar. Zudem will die Initiative, dass alle Waffen zentral registriert werden und wer eine Waffe besitzt, muss dafür Bedarf und Fähigkeit nachweisen.

### **Die Schweizer gehen doch verantwortungsvoll mit ihren Ordonnanzwaffen um, ist diese Initiative nötig?**

AL: Jährlich kommen in der Schweiz 300 Menschen durch Schusswaffen ums Leben, der grösste Teil durch Armeewaffen. Zuhause aufbewahrt, stellen sie für Frauen und Kinder eine grosse Bedrohung dar. Das Todesrisiko für Frauen ist drei Mal höher, sobald eine Schusswaffe im Haus ist. Alleine ihre Präsenz macht vielen Familienangehörigen Angst und wird oft als Druckmittel eingesetzt.

Die Waffen sind nicht nur eine Bedrohung für Angehörige, sondern die grosse Verfügbarkeit erleichtert auch den Schritt zum Suizid. Je mehr Waffen zur Verfügung stehen, desto mehr Menschen erschossen sich. Die Schweiz weist eine extrem hohe Suizidrate auf. Es sind vor allem junge Männer, welche gefährdet sind.

### **Evelyn Stucki, du musstest miterleben was das bedeutet.**

ES: Ja, ein sehr guter Freund hat sich in grosser seelischer Not mit dem Militärgewehr umgebracht. Seine Frau stand damals kurz vor der Geburt ihres gemeinsamen 4.



Nationalrätin Anita Lachenmeier (AL) im Gespräch

Kindes. Der Selbstmord geschah kurz und schnell, in einem Moment als seine Frau abgelenkt durch meinen Telefonanruf, nicht realisieren konnte was passierte.

### **Hätte dieser Suizid verhindert werden können, wenn keine Armeewaffe zur Verfügung gestanden wäre?**

ES: Diese Frage wird man kaum jemals beantworten können. Sein grosses, seelisches Leiden war an dem Tag seines Todes besonders sichtbar gewesen. Sicher ist, dass das Militärgewehr und eine Packung plombierter Munition griffbereit im Haus war und so einen schnellen und vielleicht auch spontanen Suizid ermöglichte.

### **Die Gegner der Initiative befürchten, dass Schützen und Jäger ihr Hobby nicht mehr ausüben können.**

AL: Die Initiative sieht vor, dass Sportschützen, Jäger und Waffensammler, welche verantwortungsvoll mit ihren Waffen umgehen, diese weiterhin zuhause aufbewahren können. Für sie ändert sich also nichts. Auch richtet sich die Initiative nicht gegen das „Obligatorische“. Dieses kann weiterhin im selben Rahmen stattfinden. Schon heute ist niemand verpflichtet, dieses mit der eigenen Waffe zu bestreiten.

### **Die Gegner argumentieren, die Initiative gefährde Schweizer Werte und die Eigenverantwortung würde bröckeln.**

AL: Wer wirklich Verantwortung wahrnehmen, Tod und Leid verhindern will, stimmt am 13. Februar Ja. Alte Mythen, wie das Sturmgewehr unter dem Bett, haben in einer aufgeklärten Gesellschaft keinen Platz.

## 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. 01 |  
Januar 2011

## Die Arbeit in der SiK (Sicherheitspolitische Kommission)

In der SiK geht es hauptsächlich um die Armee. Truppenbesuche und die Besichtigung von Rüstungsmaterialien gehören zur Kommissionsarbeit wie die Diskussion um die Sicherheit der Schweiz, beziehungsweise um mögliche Bedrohungen.

Jährlich gibt die Schweiz rund 4,5 Milliarden Franken für das Militär aus. Trotz dem Ziel die Armee zu verkleinern, wird jedes Jahr Spezialmaterial für rund 1 Milliarde Franken eingekauft. Und das bevor die Analyse der Bedrohungslage und die Ausrichtung der Armee diskutiert wurde. Die Kürzungsanträge der Grünen bleiben jeweils erfolglos. Während dem wir Grünen die Gefahren bei Terroranschlägen, AKW-Unfällen und Umweltkatastrophen sehen, wird die Armee noch immer aufgerüstet, als stünde der Feind vor der Grenze.

Mein Kernthema ist der Zivildienst. Kaum wurde die Gewissensprüfung abgeschafft, reichten SiK-Mitglieder Vorstösse zur Wiedereinführung ein. Der Bundesrat muss nun Massnahmen zur Attraktivitätsreduzierung prüfen. Der Zivildienst wird als Konkurrenz zum Militärdienst gesehen, obwohl viele junge Männer sich für diesen sinnvollen Dienst an der Gesellschaft entscheiden, anstatt den blauen Weg zu wählen.

Meine Motion, zur Einführung eines freiwilligen Zivildienstes für Frauen und ausländische Jugendliche hatte keine Chance.

Immer wieder steht das Thema Auslandseinsätze zur Diskussion. Wir Grüne sind gegen bewaffnete Einsätze ohne Uno-Mandat und sehen unsere Aufgabe bei der Friedensförderung und Vermittlung, dies im Gegensatz zur SP. Atalanta konnte trotzdem verhindert werden.

**Anita Lachenmeier-Thüring**



## Neue Stellen an Basler Gerichten

Die am 1. Januar 2011 in Kraft tretende Zivilprozessordnung hat Auswirkungen auf die Basler Gerichtsorganisation. Durch die neuen Bestimmungen wird eine Arbeitszunahme am Zivilgericht erwartet.

Ebenfalls zu einer Änderung in der Gerichtszusammensetzung wird die neue Strafprozessordnung führen, die ebenfalls kommendes Jahr in Kraft tritt. Die bevorstehenden Änderungen in der Zuständigkeit bei der Rechtsmittelinstanz werden zu einer Reduktion der Sitze am Strafgericht führen, andererseits zu einer Aufstockung am Appellationsgericht.

Der Grosse Rat hat an Dezemberdebatte 2010 am Zivilgericht zwei neue Teilzeitpräsidien zu je 50% bewilligt. Am Appellationsgericht wurden zudem ein 100%, je zwei 50% und ein 70% Präsidium geschaffen.

Das Grüne Bündnis will in dieser neuen Konstellation ebenfalls mitreden und künftig entsprechend ihrem Wähleranteil an den Basler Gerichten vertreten sein, zumal wir dazu kompetente Juristinnen und Juristen haben. Gerne nehmen wir auch neue Juristinnen und Juristen in unseren Pool für künftige Stellen an den Gerichten auf. Interessierte melden sich bitte beim Sekretariat der Grünen ([sekretariat@gruene-bs.ch](mailto:sekretariat@gruene-bs.ch)), damit wir sie an eine Sitzung der Arbeitsgruppe Justiz einladen können.

## Carsharig nach der Städte-Initiative



*Der Leiter der Sektion Basel bei Mobility, Wendel Hilti im Gespräch mit Philippe Bovet. Foto Philippe Bovet*

**Wendel Hilti ist Teilinhaber der Kommunikationsagentur Häseli und Hilti, Mobilitätsberater für Energie Schweiz und für die Energiestädte. Seine Agentur ist die Geschäftsstelle des Slow Up Basel-Dreiland und organisiert mit der Arbeitsgruppe profimobil Mobilitätsmanagements für diverse Unternehmen. Er ist seit zweieinhalb Jahren Sektionsleiter vor Mobility Basel.**

### ***Wendel Hilti, wie geht es Mobility?***

Gut. Wir haben ein kontinuierliches Wachstum. Trotz der Wirtschaftskrise wachsen wir weiterhin langsam. Dieses langsame Wachstum gehört zu unserer Geschäftsstrategie. Die einfachste Erklärung zu diesem Erfolg ist, dass Mobility ein gutes Produkt ist und etwas vom Zeitgeist trägt.

### ***Und wie sieht es in der Nordwestschweiz aus?***

Auch sehr gut. Wir haben das gleiche Wachstum. Mobility ist ein typisches städtisches Phänomen. In einer autoarmen Stadt wie Basel haben Leute trotz allem ein Mobilitätsbedürfnis und Mobility kann dieses zusammen mit dem ÖV gut abdecken. Die Kundinnen und Kunden können nach Bedarf

mit einem Auto mobil sein, ohne ein solches Besitzen zu müssen. Auch weil in Basel jeder zweite Haushalt über kein Auto verfügt, ist noch viel Potential da. In Stadtteilen wie dem Kleinbasel, das sehr dicht besiedelt ist und Parkplatzprobleme hat, haben wir Schwierigkeiten Standorte zu finden. Dort hätten wir ein höheres Potential.

### ***Was hat zum Erfolg von Mobility beigetragen?***

Es gibt mehrere Gründe. Es sind vor allem die Partner, die ein wichtiges Element sind. Mobility funktioniert nicht allein sondern, Hand in Hand mit der ganzen ÖV-Kette, das heisst mit SBB, TNW, ZVV... Deswegen sind wir stark an den Bahnhöfen vertreten. Ein anderes Erfolgselement ist die hohe Qualität, die wir anbieten. Keine andere Carsharing Genossenschaft bietet 1200 Standorte und mehr als 2000 Fahrzeuge an. Die ganze Borderlektronik und das Handling über die Zentrale in Luzern, die sich in den letzten Jahren stark entwickelt hat, sind auch Teile des Erfolgs. Die Kinderkrankheiten vom System sind auskuriert und es ist sehr benutzerfreundlich geworden. Der Kunde muss das Fahrzeug nicht warten, nicht pflegen, keine

Reifen wechseln, es ist immer funktionstüchtig und für Personen die wenig oder kaum Auto fahren, ist es wirklich viel günstiger als ein eigenes Fahrzeug zu besitzen.

#### **Und der ökologische Aspekt?**

Ein Mobility-Auto ersetzt 10 private Fahrzeuge und dank Mobility sind in der Schweiz 18 000 Fahrzeuge weniger unterwegs. Jeder Mobility-Kunde spart im Schnitt 92 kg CO<sub>2</sub> pro Jahr.

#### **Was funktioniert weniger gut bei Mobility?**

Es gibt zwei Punkte die von einigen Kunden immer wieder erwähnt werden. 1. Sei die Wartezeit bei Telefonzentrale zu lang. Und 2. es kommt vor, dass Fahrzeuge schmutzig sind. Wir haben mehr als 90'000 Nutzerinnen und Nutzer und jeder hat seine persönliche Vorstellungen von akzeptablen Wartezeiten und von Dreck. Über alles gesehen wissen wir, dass die Kunden sehr zufrieden sind.

#### **Was bedeutet die überaus erfreuliche Annahme des Gegenvorschlags zur Städte-Initiative vom 28. November für euch?**

Wir wollen nun sehen, wie wir diesen Schwung umsetzen können. Wenn ein Mobility-Auto zehn andere Fahrzeuge ersetzt, können wir viel Platz sparen und Verkehr vermeiden. Weniger Autos machen die Stadt als Wohnort attraktiver. Wir wollen mit der Stadtverwaltung, die übrigens selber Mobility-Kundin ist, eng zusammenarbeiten, um mehr Standorte auf der Allmend oder bei städtischen Liegenschaften zu erhalten. So zum Beispiel im Kleinbasel.

#### **Wir wohnen in einer Grenzregion. Habt Ihr Kontakte zu Deutschland und Frankreich?**

Die Zentrale in Luzern arbeitet mit Carsharing Südbaden in Karlsruhe und Autotrement in Strasbourg zusammen, um dort die Carsharingmobilität zu verbessern. Die Idee ist, dass z.B. die Kundin oder der Kunde mit dem Zug von Basel nach Strasbourg fährt und

dort mit seiner Mobility-Karte ein Auto mietet. Eigentlich funktioniert das in Deutschland schon, auch wenn diese Nutzungsmöglichkeit noch nicht sehr bekannt ist. Diese grenzüberschreitende Möglichkeiten werden von der Zentrale beobachtet, da sie auch in anderen Grenzregionen wie Genf hohes Potential haben. Die grösste Schwierigkeit mit diesen Quernutzungen besteht darin, das EDV-System zwischen den Organisationen kompatibel zu machen, was nicht sehr einfach ist. Zum Beispiel muss die EDV vom Carsharing Südbaden sich mit Mobility verständigen können, aber auch mit anderen deutschen Carsharingorganisationen weiterhin kompatibel bleiben.

#### **Was habt ihr für mittelfristige Ziele?**

Wir wollen diese grenzüberschreitende Projekte konkretisieren und in der Stadt Basel mehr NutzerInnen bekommen. Mobility hat aber nicht das Potential alle Fahrzeuge zu ersetzen. Das Auto ist für viele Menschen ein emotionales Moment und das wird immer so sein, da müssen wir realistisch bleiben. Aber unser Potential bleibt gross bei Leuten die nicht auf diese Attribute des Privatautos stehen.

#### **Und wohin mit der Automobilität der Zukunft?**

Es laufen Pilotversuche mit Gas- und Elektrofahrzeugen. Die Zukunft wird zu einem grossen Teil

elektrisch sein. Für uns ist es aber eine grosse Herausforderung, da die Ladezyklen der Batterien noch viel zu lang sind. Eine Ladezeit von sieben Stunden zwischen zwei Kunden ist unmöglich zu bewerkstelligen. Diese Elektromobilität wird erst interessant sein, wenn schnell wechselbare Batterien auf den Markt kommen.

#### **Wenn jemand in einer kleinen Gemeinde im Baselbiet wohnt, wo es keinen Mobility-Standort gibt, aber die Person das Gefühl hat, dass es ein Potential gibt, was kann dann diese Person unternehmen?**

Sie soll sich direkt bei Mobility melden. Wir machen dann eine Potentialabschätzung und wenn die Lage nicht klar ist, haben wir ein Angebot für Gemeinden. Wir stellen Autos zur Verfügung und die Gemeinde übernimmt unsere möglichen Defizite der ersten drei Jahre. Das heisst wenn die Autos in der Startphase zu wenig benützt werden, decken die Gemeinden das Defizit ab. Wir machen das zum Beispiel mit Lupsingen. Die Gemeinde nutzt die Fahrzeuge selber und macht dieses Verfahren im Rahmen des Energiestadtprozesses.



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

#### **Zahlen und Fakten:**

- Die Geschichte von Mobility begann 1997 durch die Fusion der 1987 gegründeten Genossenschaften ATG AutoTeilet Genossenschaft (Stans) und ShareCom (Zürich Seebach).
- in der Schweiz gibt es 93'700 Mobility-Nutzer. Mobility bietet 2'350 Fahrzeuge in zehn verschiedenen Fahrzeug-Kategorien an rund 1'200 Standorten an. In der Nordwestschweiz gibt es 9'000 Nutzer, die sich 200 Fahrzeuge an 100 Standorten teilen. Mobility hat 140 Mitarbeiter, 15 sind ständig in der Telefonzentrale
- Mobility hat eine Partnerschaft in Österreich mit Denzel Carsharing. Mobility verkauft sein Managementsystem weltweit. Letztthin an Carsharing Catalonia in Barcelona.

#### **Webseiten:**

- carsharing Schweiz: [www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)
- carsharing Strasbourg: [www.autotrement.com](http://www.autotrement.com)
- carsharing Südbaden: [www.car-sharing-freiburg.org](http://www.car-sharing-freiburg.org)

## Road-pricing, Mobility-Pricing, Umweltzonen & Co

Nach der erfolgreichen Abstimmung vom 28. November 2010, wo der Gegenvorschlag zur Städte-Initiative mit 55% deutlich angenommen wurde, sind nun Massnahmen gefordert, um den motorisierten Verkehr auf den städtischen und kantonalen Strassen um die geforderten 10% zu reduzieren. Seit längerem werden neudeutsche Begriffe im Bereich der Mobilität herumgereicht, was bedeuten diese genau und wo setzen sie an?

### Mobility-Pricing

Unter Mobility Pricing versteht man Abgaben für die Benützung von Infrastruktur und Dienstleistungen im Verkehrsbereich. Ziel des Mobility-Pricing ist es, die Mobilitätsnachfrage zu steuern oder zu reduzieren. Mobility-Pricing ist also der übergeordnete Begriff für das Prinzip der Nutzungsbezogenen Gebührenerhebung im Verkehr.

Die Mobilitätsnachfrage hat einen direkten Zusammenhang mit dem Klimaschutz. Der Weltklimabericht erwähnt, dass die Beeinflussung der Verkehrsnachfrage bei der Reduktion der Treibhausgase eine tragende Rolle spielt.

In einer gross angelegten Untersuchung durch das UVEK wurden die Möglichkeiten und Wirksamkeit von Mobility-Pricing untersucht. Es wurde nachgewiesen, dass die

Steuerung der Mobilität über den Preis grundsätzlich ein geeignetes Instrument ist, um eine effizientere Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen zu erreichen.

### Road-pricing

Das Road-pricing ist der geläufigere Begriff. Unter Road-pricing versteht man das Erheben von Gebühren für die Benützung von Strassen z.B. in Innenstädten. Es handelt sich hier also um ein Mautsystem, bei dem pro gefahrenen Kilometer Gebühren erhoben werden. Road-pricing hat eine lenkende Wirkung, man kann z.B. unterschiedliche Gebühren für bestimmte Zeiten oder Strassen respektive ganze Zonen definieren.

In der Politik wird das Road-pricing oftmals als Massnahme gegen den Verkehr in den Städten diskutiert, weil Vorreiter für das Road-pricing Städte waren. Erstmals wurde ein elektronisches Mautsystem 1998 in Singapur eingeführt. Für grosses Aufsehen sorgte die Einführung des Road-pricing in London 2003. In der Folge gingen die Verkehrsstaus in der Innenstadt um 40% zurück. Weitere Städte wie Stockholm, Manchester oder Mailand haben Roadpricing-Systeme eingeführt oder angekündigt. Das System ist aber auch für ganze Ballungszentren oder Länder geeignet. So will Holland ein flächendecken-

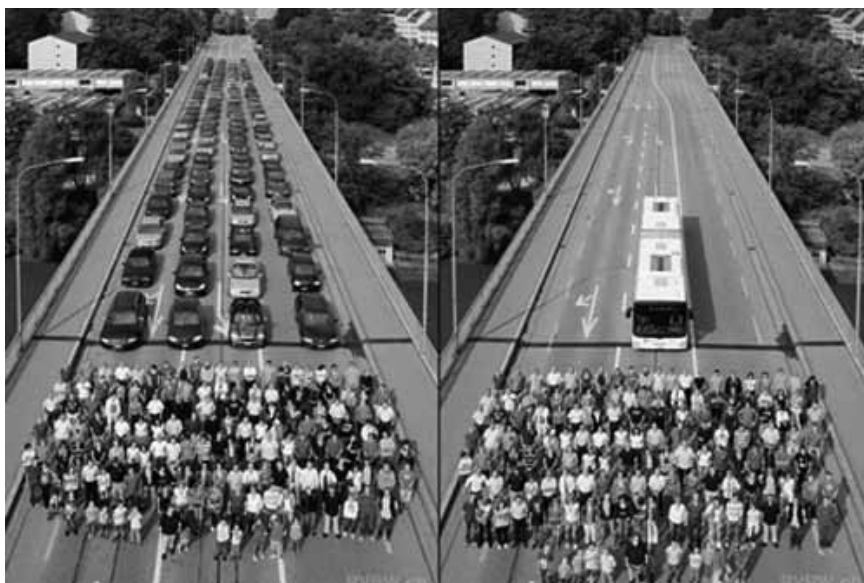
des Road-pricing in den nächsten Jahren einführen. Road-pricing benötigt technische Massnahmen und Einrichtungen, mit denen die gefahrenen Kilometer gemessen werden können. Zudem muss ein System zur Gebührenerhebung eingeführt werden (Vignette, Gebührenhäuschen, Rechnung). Diese sind aber aufgrund der vielfältigen Erfahrungen in diversen Städten geprüft und bekannt.

### Umweltzonen

Die Umweltzonen wurden ursprünglich eingerichtet, steigende Feinstaubkonzentrationen in Ballungszentren zu reduzieren. Dabei können Gemeinden Umweltzonen definieren, in denen bestimmte Fahrzeuge nicht fahren dürfen, je nach Schadstoffausstoss. Will man nun in eine Umweltzone fahren, benötigt man eine Vignette, hierzu werden die Fahrzeuge in Schadstoffgruppen eingeteilt. Die Wirkung der Umweltzonen ist stark umstritten, da sie keine lenkende Wirkung auf die gefahrenen Kilometer hat, sondern bloss extrem Schadstoffausstossende Fahrzeuge an gewissen Orten nicht zulässt.



**Harald Friedl**  
Vizepräsident  
Grüne Partei BS



*Beeindruckende Gegenüberstellung: Links der Platzbedarf durch motorisierten Individualverkehr (MIV) und rechts der Platzbedarf des ÖV.*

### Quellen und weitere Infos:

In der Folge eine kleine und nicht repräsentative Auswahl der vielen Infos im Internet

[www.uvek.admin.ch/  
dokumentation/00474/00492/  
index.html?lang=de&msgid=16155](http://www.uvek.admin.ch/dokumentation/00474/00492/index.html?lang=de&msgid=16155)

[www.vimentis.ch/d/lexikon/454/  
Road-Pricing.html](http://www.vimentis.ch/d/lexikon/454/Road-Pricing.html)

[www.vcs-be.ch/de/politik-  
kampagnen/dossier/road-  
pricing.html](http://www.vcs-be.ch/de/politik-kampagnen/dossier/road-pricing.html)

[www.lowemissionzones.eu/](http://www.lowemissionzones.eu/)

[www.umweltzone.net/home/](http://www.umweltzone.net/home/)

## Die Gundeli-Umfahrungspläne der Regierung

Die Grünen Basel-Stadt unterstützen zu hundert Prozent die Forderung einer massiven Verkehrsberuhigung durch die Anwohnerinnen und Anwohner des Gundeldingerquartiers. Vor allem der Durchgangsverkehr, welcher 40 Prozent des Gesamtverkehrs ausmacht, muss stark reduziert werden. Jedoch löst die unterirdische Variante, so wie sie die Regierung vorschlägt, das Problem der ganzstädtischen Verkehrsberuhigung nicht. Es darf nicht sein, dass der Verkehrsfluss im Gundeli mit den vorgeschlagenen flankierenden Massnahmen teilweise reduziert werden kann, jedoch anderswo dafür zunehmen wird.

### Wir wollen eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs in der gesamten Stadt!

Deshalb hat die Grüne Arbeitsgruppe „Verkehr- und Stadtentwicklung“ ein Positionspapier erstellt (kann auf unserer Homepage aufgerufen werden). Darin fordern wir das Bau- und Verkehrsdepartement auf, vordringlich neue Varianten und Ideen zu prüfen. Es gibt zu viele offene Fragen, die nicht beantwortet werden mit der aktuell vorliegenden Variante mit dem Gundeli-Tunnel.

- Wir wollen wissen, welche Auswirkungen der Tunnel hat auf die Verkehrs- und Stadtentwicklung im Bereich Dorenbach.
- Wir wollen wissen, wie Mehrverkehr - auf dem Bruderholz oder in der Breite - verhindert werden kann.

### Jeder Strassenausbau führt zu Mehrverkehr!

Mit den geplanten 213 Millionen Franken für den Tunnel könnten geeignete andere Massnahmen umgesetzt werden:

- Wir fordern eine konsequente Förderung des öffentlichen Verkehrs
- Wir wollen eine konsequente Förderung des Velo- und Fussverkehrs
- Wir wollen wirksame flankierende Massnahmen (flächendeckende Parkraumbewirtschaftung, verkehrsfreie Stadtbereiche, Park and Ride, Anreizsysteme für vermehrte Nutzung des ÖV's. Die Liste könnte beliebig weitergeführt werden...)



**Eveline Rommerskirchen**  
Grossrätin Grüne  
Basel-Stadt

## Grüne Riehen lösen Wahlversprechen ein

Mehr Solardächer, weniger Versiegelung und mehr Begegnungszonen - das waren unsere Themen, mit denen wir Grünen in Riehen im Wahlkampf aufgetreten sind. Nach gut einem halben Jahr als Fraktion haben wir schon einiges Erreicht: Wir arbeiten daran, dass Solaranlagen eher bewilligt werden. Bislang werden solche immer wieder durch die Ortsbildkommission verhindert, mit Argumenten wie ‚Störung der Gesamtwirkung der Dachlandschaft‘ (bestimmt ist es für einen Malediver, dem seine Heimat versinkt ein Trost, dass im fernen Riehen wenigstens die Dachlandschaft eine schöne Uni-

formität aufweist...).

Wir konnten erfolgreich einen Anzug einreichen, der verlangt, dass in den nächsten 10 Jahren keine Fläche mehr versiegelt wird, ohne dass dieselbe Fläche gleichzeitig anderswo entsiegelt wird. Zudem ist ein Anzug bereit, welcher verlangt, dass Neubauten nur noch Energie-positiv sein dürfen. Damit in Riehen eine Begegnungszone eingerichtet wird, bedarf es einer 80%igen Zustimmung der Anwohnerschaft und Hauseigentümer. Wir finden diese Quote viel zu hoch (zum Vergleich: um die Bundesverfassung zu ändern bedarf es bekanntlich lediglich einer Zweidrit-

telmehrheit). Bisher erklärte sich der Gemeinderat nicht bereit an dieser Hürde etwas zu ändern. Im Sinne eines „Cetero Censeo“ bleiben wir am Thema dran, wobei wir als Fraktion nicht alleine sind.

Unser Ziel ist es, bei den nächsten Wahlen hinstehen zu können, und unserer Wählerschaft mit gutem Gewissen sagen zu können, dass unsere Versprechen keine Leeren waren.



**Andreas Tereh**  
Einwohnerat  
Grüne Riehen

## Basels Kulturpolitik mitgestalten

**Bereits im August hat sich die Grüne Partei Basel-Stadt mit einem eigenen Kulturpapier zur Kulturpolitik in Basel geäussert. Mit den Positionen in unserem Papier wollen wir die Diskussion um die Weiterentwicklung der Kultur in Basel, welche im Rahmen des Entwurfs des Kulturleitbildes vom Präsidialdepartement zurzeit geführt wird, mitgestalten.**

Leider zeichnete sich in den Kulturdebatten des letzten Jahres die Gefahr ab, dass das Geld und seine Verteilung die Schlagzeilen beherrschen könnte. Als Grüne wollen wir eine vielfältige, innovative Kulturstadt Basel. Eine grosszügige staatliche Kulturförderung ist für uns eine nicht verhandelbare Selbstverständlichkeit. Eine Standortsbestimmung ist im aktuellen politischen Kulturdiskurs aber notwendig.

Unser Kulturpapier zeigt auf, wo wir die Schwerpunkte der Kulturdebatte sehen. Mit dem Kulturpapier wurden die Grundlagen für die Politik der Grünen im Grossen Rat, für das weitere Engagement der Partei im Bereich Kultur und für die eben erfolgte Vernehmlassung zum Entwurf des Kulturleitbildes des Kantons gelegt.

### Kultur gestaltet Basel

Kultur und Kunst sind eine innovative Kraft, welche Identität schafft und zur Verständigung zwischen Kulturen und sozialen Gruppen beiträgt. Die Grünen sind überzeugt, dass die Ermöglichung einer vielfältigen Kultur eine öffentliche Aufgabe ist und setzen sich deshalb dafür ein, dass verschiedenste Kulturformen Platz haben und alle an Kunst und Kultur teilhaben können. Nicht nur Geld spielt da eine Rolle, auch die Nutzung des (öffentlichen) Raums, wie Plätze, Industriebrachen, das Rheinufer. Auch Rahmenbedingungen wie Öffnungszeiten für die Gastronomie sind wichtige Faktoren.

In einer globalisierten Welt ist Kulturpolitik immer mehr auch wirtschaftlich motivierte Standort-

politik von Metropolen und Städten. Gerade in Basel mit seinem ausgeprägten Mäzenatentum richtet's der Staat nicht allein. Damit Museen, Theater und andere Kulturinstitutionen hoch stehende künstlerische Leistungen erbringen können, sind sie sowohl auf staatliche als auch private Fördermittel angewiesen. Das Zusammenspiel zwischen diesen Akteuren ist deshalb ein weiterer wichtiger Faktor.

### Grüne Leitplanken

Die folgenden Leitplanken sind Grundsätze aus grüner Sicht für die Basler Kulturpolitik.

- Basel-Stadt gibt nicht zu viel Geld für Kultur aus. Die 100 Millionen sind für den Ruf, die Erwartungen und die Aufgaben, welche die Stadt auch gegenüber ihrem Umland beim Kulturangebot wahrnimmt völlig angemessen.
- Eine Provinzialisierung des Basler Kulturlebens lehnen die Grünen ab. Auch die grossen Kulturinstitutionen sind auf staatliche Unterstützung angewiesen, um im Wettbewerb mithalten zu können. Wir befürworten deshalb beispielsweise den Erweiterungsbau des Kunstmuseum.
- Von den grossen Kulturinstitutionen ist ein angemessener Anteil an Eigenfinanzierung einzufordern.
- Besitzstand darf nicht oberste Maxime der zukünftigen Kulturpolitik sein. Wandel und Entwicklung ist für die Angebotsqualität wichtig. Es müssen und dürfen also auch neue Ideen gedacht, geprüft und umgesetzt werden (z.B. Haus der Geschichte).
- Die Grünen befürworten, dass im Kulturbereich das Instrument von Public-Private Partnership vermehrt eingesetzt wird. Gerade in Basel hat dieses Instrument schon viel ermöglicht. Der zukünftige Handlungsspielraum der öffentlichen Hand darf aber dadurch nicht zu stark eingeschränkt werden.
- Die Grünen setzen sich besonders für Kulturaktivitäten ein, die allen zugänglich sind, insbesondere für Jugendkultur, kulturelle Freiräume und für Migrantinnen und Migranten. Es soll Platz haben für unkonventionelle Aktivitäten ausserhalb des kulturellen Mainstreams.
- Eine lebendige städtische Kultur lebt nicht vom Geld allein, sondern ebenso von den zur Verfügung stehenden Räumen und Freiräumen. Dieses Angebot muss verbessert werden. Die Grünen fordern, dass die seit langem versprochenen Proberäume für Musik, Tanz und Theater realisiert werden. Wir befürworten eine Öffnung der Kaserne zum Rhein und eine Gesamtentwicklung des Kasernenareals.
- Die Nutzung der Allmend für Kultur ist heute durch vielfältige Vorschriften zu eingeschränkt und beschränkt. Mehr Gastrobetriebe und flexibilisierte Gastronomiezeiten sind wichtige Voraussetzungen für eine lebendige Kulturstadt mit weniger Littering und Scherben.
- Die Agglomeration, die vom städtischen Kulturangebot profitiert, ist deutlich grösser als der Stadtkanton Basel. Deshalb ist es richtig, wenn Basel für die Kulturförderung auch neue Partner im (trinationalen) Umland zu gewinnen sucht.



**Mirjam Ballmer**  
Grossrätin Grüne  
Partei Basel-Stadt



**Jürg Stöcklin**  
Präsident Grüne  
Partei Basel-Stadt  
Grossrat



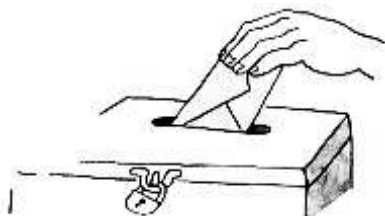
## Kant. Abstimmungen vom 13. Februar

### Finanzreferendum und Gegen-vorschlag

Die Volksinitiative „für ein griffiges Finanzreferendum“ verlangt, dass neue Ausgaben von mehr als 3 Millionen Franken zwingend dem Volk vorzulegen sind, sofern der Grosse Rat nicht mit einem Mehr von mindestens 4/5 der anwesenden Mitglieder zugestimmt hat. Die Regierung hat sich gegen die Initiative ausgesprochen und sie ohne Gegenvorschlag zur Abstimmung vorgeschlagen. Die Finanzkommission jedoch hat zu dieser Vorlage einen Gegenvorschlag ausgearbeitet, der die Volksbefragung für Ausgabenbeschlüsse ab 4.5 Millionen verlangt wenn mehr als 20 Gegenstimmen im Grossen Rat vorhanden sind.

Eine Aufstellung der Finanzbeschlüsse seit 2006 zeigt, dass von rund 80 Finanzbeschlüssen von mehr als 3 Millionen Franken lediglich 3 oder 4 Beschlüsse unter 80% Zustimmung lagen und eine automatische Volksbefragung ausgelöst hätten. Dies mag nach wenig tönen, aber es ist denkbar, dass einzelne Politische Parteien mit diesem Instrument versuchen würden, jegliche Finanzbeschlüsse zu torpedieren. Zudem kostet jede weitere Abstimmung viel Geld.

Als starkes Korrekturinstrument kennt der Kanton Basel-Stadt bereits heute das fakultative Finanzreferendum. Das Finanzhaushaltsgesetz legt fest, dass Beschlüsse des Grossen Rates, welche die Bewilligung einer neuen Ausgabe von über CHF 1.5 Mio. enthalten, dem fakultativen Referendum unterstehen. Dieses Instrument wurde seit 2006 zweimal ergriffen, nämlich beim „Stadt-Casino“ und bei der Parkraumbewirtschaftung. Die Tatsache, dass dieses direkte Volksrecht so selten ergriffen wird, deutet darauf hin, dass das Volk meistens mit der Ausgabenpolitik des Grossen Rates einverstanden ist.



Die Geschäftsleitung der Grünen Basel-Stadt empfiehlt daher 2 mal die NEIN-Parole zu Initiative und Gegenvorschlag

### Volksinitiative Tagesschule für mehr Chancengleichheit

Die unformulierte Volksinitiative „Tagesschule für mehr Chancengleichheit“ fordert, dass innert fünf Jahren alle Volksschulen ganz oder teilweise als Tagesschulen zu führen sind. Als Teil der Volksschule soll der Besuch der Tagesschulen – abgesehen von einer allfälligen Beteiligung an den Verpflegungskosten – für die Eltern unentgeltlich sein.

In Basel-Stadt stehen für die Jahrgänge der Volksschule rund 2'500 subventionierte Plätze in familienexternen Betreuungsangeboten wie Tagesheimen, Tagesschulen und Mittagstischen zur Verfügung. Bei insgesamt 11'250 Schülerinnen und Schülern entspricht dies einem Angebot von gut 22 Prozent. Das Angebot wird weiter und laufend ausgebaut.

Die Initiative hat bereits erste Resultate gebracht. So hat der Grosse Rat am 19. Mai 2010 den Artikel 73 des Schulgesetzes so angepasst, dass die Schulleitung in der Volksschule ergänzend zu den Unterrichtszeiten „ein bedarfsgerechtes, nach pädagogischen Grundsätzen geführtes Betreuungsangebot (Tagesstrukturen)“ gewährleisten muss. Die Schritte Leitplanken für den Ausbau von Tagesstrukturen sind also in die Wege geleitet.

Um allerdings die Bedürfnisse aller Eltern befriedigen zu können, so zeigte eine Umfrage, müsste das jetzige Angebot aber um über 5'000 Plätze in Tagesschulen und Mittagstischen erweitert werden. Berechnungen der Regierung gehen davon aus, dass dafür rund CHF 70 Millionen in den Aufbau der notwendigen Infrastruktur investiert werden müsste und im Endausbau zusätzliche 50 Millionen Franken jährlich wiederkehrende Betriebskosten anfallen würden. Dass dies nicht in 5 Jahren möglich ist, scheint allen klar zu sein.

Die Geschäftsleitung der Grünen Basel-Stadt hat das Thema ausgiebig diskutiert und empfiehlt Stimmfreigabe

## Infomarkt und Varia

### Interna

Am 9. Januar fand unser traditioneller **Neujahrsapéro** statt. Diesmal trafen wir uns im ersten Stock des Unternehmens Mitte, um auf ein erfolgreiches 2011 anzustossen.



Wir Grünen haben uns zum neuen Kulturleitbild vernehmen lassen (siehe auch Seite 8). Die vollständige Vernehmlassung ist auf unserer Website [www.gruene-bs.ch](http://www.gruene-bs.ch) aufgeschaltet und kann dort runtergeladen werden.

### Parolen

**Nationale Abstimmung vom 13. Februar 2011** (siehe Seite 2)

**JA** zur Initiative „Für den Schutz vor Waffengewalt“

**Kantonale Abstimmungen vom 13. Februar 2011** (siehe Seite 9)

Die Parolenfassung erfolgte nach Redaktionsschluss des Grünen Pfeffers. Die beschlossenen Parolen sind auf unserer Website [www.gruene-bs.ch](http://www.gruene-bs.ch) publiziert.

### Interna

**Bürgergemeinderatswahlen vom 15. Mai 2011**

Interessierte Basler Bürgerinnen und Bürger für die Bürgergemeinderatswahlen melden sich bitte auf unserem Sekretariat bei Eveline Rommerskirchen  
Tel. **061 383 98 33** oder [sekretariat@gruene-bs.ch](mailto:sekretariat@gruene-bs.ch)

### Termine

**Ausstellung 2° bis 20. Februar 2011**

**Kunsthof Dreispitz, Tor 13 Florenzstrasse 1**

Mehr Infos zur Ausstellung und zum Begleitprogramm unter [www.2grad.ch](http://www.2grad.ch)

**Nationale DV Grüne Samstag 9. April 2011**

**Kultur- und Begegnungszentrum Union, Grosse Saal, Klybeckstrasse 95**

Wiederum beehrt uns die nationale Partei im nationalen Wahljahr in Basel. An der Delegiertenversammlung werden die nationale Initiative und der Nationalratswahlkampf lanciert.

Details zu Veranstaltungen auf unserer Website: [www.gruene-bs.ch](http://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](mailto:sekretariat@gruene-bs.ch)

Konto: **PC 40-19338-4**  
Website: [www.gruene-bs.ch](http://www.gruene-bs.ch)

