

Boxenstopp für Autorundstrecke

Helvetia Nostra hat gegen ein Bauprojekt in der Ajoie Verbandsbeschwerde eingereicht

BARBARA SPYCHER

Jetzt entscheidet der Richter, wie es mit der geplanten Autorundstrecke in Vendlincourt (JU) weitergeht. Franz Weber hat eine Beschwerde eingereicht. Für den Investor jedoch kein Grund, gegen das Verbandsbeschwerderecht zu wettren.

Vendlincourt buhlt mit seiner intakten Landschaft um Naturliebhaber und Wanderer. Das jurassische Dorf preist sich auf seiner Homepage als Ort, wo «im Einklang mit der Natur» gelebt wird, benutzt Attribute wie «Idylle» und «Ruhe». Dazu Bilder von einem malerischen Dörfchen, weidenden Pferden zwischen Apfelbäumen, in der Weite der Ajoie. Mitten in dieser ländlichen Idylle zwischen Porrentruy und der französischen Grenze sollen schon bald Automotoren heulen. Der 35-jährige Unternehmensberater und Autosport-Fan Florian Lachat aus Porrentruy plant dort eine schweizweit einmalige 2,7 Kilometer lange Rundstrecke und ein 8000 Quadratmeter grosses Übungsgelände für Autos, genannt «Safetycar Jura» (die BaZ berichtete).

«WAHNSINN». «Das ist wahnsinnig», findet Judith Weber, Vizepräsidentin von Franz Webers Umweltschutzorganisation Helvetia Nostra. «Gebiete wie in Vendlincourt, wo man noch in sauberer Luft und ohne permanenten Autolärm verschmaufen kann, gibt es immer weniger. Und statt dort auf sanften Tourismus zu setzen, will man das für immer zerstören», sagt sie. Helvetia Nostra hat deshalb vom Verbandsbeschwerderecht Gebrauch gemacht und gegen die Zonenplanänderung Beschwerde eingereicht. Die Gemeinde hatte im Februar 2008 mit 60 Prozent Ja-Stimmen das



fragliche Gelände von der Landwirtschaftszone in eine Sport- und Freizeitzone verschoben. Die 13 Einsprachen von Organisationen und Anwohnern lehnte der Kanton im Juni ab; wegen Webers Rekurs muss sich nun das jurassische Verwaltungsgericht damit befassen.

Für Judith Weber ist dieses Projekt ein typischer Fall, um die Bedeutung des Verbandsbeschwerderechts zu zeigen. Wenn es nach dem Willen der FDP ginge, hätten die Umweltverbände in diesem Fall keine Beschwerde mehr einreichen können. Wie meistens, wenn ein Dorf über ein Bauprojekt abstimme, fürchteten viele Bewohner «Schwierigkeiten», wenn sie sich dagegen wehrten. Dazu komme, dass selbst Behördenvertreter die Leute «bearbeiteten». Und dann, fragt Weber rhetorisch, wenn das Volk zugestimmt hat und die Einsprachen aufgehoben werden: «Wer traut sich jetzt noch und hat das Geld, gegen diese Übermacht anzutreten?» Hier seien Verbände gefragt.

SCHWEIZWEIT EINZIGARTIG. Helvetia Nostra kritisiert in ihrer Beschwerde, dass 15 Hektar von bestem Landwirtschaftsland geopfert werden, dass das Projekt rein wirtschaftliche Interessen verfolge, aber einer nachhaltigen Entwicklung und somit der Bundesverfassung widerspreche. Eine Autoübungstrecke – die Abwasser mit Öl und Schwermetall erzeuge – mitten in einer Gewässerschutzzone S2 und S3 und einem Karstgebiet stelle eine zu grosse Gefahr für das Grundwasser dar. Der Kanton dürfe sich in dieser wichtigen Frage nicht auf einen Experten stützen, der vom Initianten mandatiert worden sei. Es brauche eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung.

Initiant Florian Lachat befürwortet trotz dem Boxenstopp für sein Projekt das Verbandsbeschwerderecht – das sei «im Allgemeinen eine gute Sache». Er ist überzeugt, dass er vor Gericht recht bekommt und Safetycar Jura realisieren kann. Er glaubt ans Poten-

zial des Zwölf-Millionen-Projekts: Die anderen Verkehrssicherheitszentren in der Schweiz könnten keine Rundstrecke vorweisen, wie sie von Safetycar Jura geplant ist – mit Ausnahme von Lignières (NE). Schweizer Garagisten und Importeure würden an 400 Tagen im Jahr Autorundstrecken im Ausland buchen, um Klienten neue Autos zu präsentieren. Automobilisten soll die Piste für die Aus- und Weiterbildung dienen, und Hobbyrennfahrer können sie laut Lachat als Trainingsstrecke nutzen.

MOTORENLÄRM. Autorennen sind ausgeschlossen, doch «Auto Sport Schweiz» freut sich schon, dass «auf Schweizer Boden erstmals wieder Trainings- und Testfahrten mit Wettbewerbsautos» möglich sein werden. Allerdings höchstens mit Formel-3-Wagen, präzisiert Lachat, mit Motorenlärm von maximal 98 Dezibel. Ein Lärmtest habe gezeigt, dass man im Dorf trotzdem nichts höre. Anders wäre das auf Industriearealen, die er ebenfalls geprüft habe, um sich nicht dem Vorwurf auszusetzen, noch mehr Boden mitten im Grünen zu verbauen. Doch dort sei man zu nah an Wohnzonen und könne die Lärmgrenzwerte nicht einhalten. Der Standort bei Vendlincourt liege hingegen ideal, 700 Meter vom Dorf entfernt, etwas erhöht und abgeschirmt vom Wald.