Beantwortung der Juni-Interpellationen:

Nr. 72	**Schriftlich**
Nr. 73	**Schriftlich**
Nr. 74	**Schriftlich**
Nr. 75	**RR Morin, mündlich**
Nr. 76	**Schriftlich**
Nr. 77	**RR Herzog, mündlich**
Nr. 78	**Schriftlich**
Nr. 79	**Schriftlich**
Nr. 80	**Schriftlich**
Nr. 81	**Schriftlich**
Nr. 82	**RR Engelberger, mündlich**

Eingegangene Interpellationen für die Juni-Sitzung:

Interpellation Nr. 72 (Juni 2016) 16.5252.01
betreffend Trennung von Gewerbe- und Wohngebiet

Mit dem Zukauf eines grossen Teils der Grundstücke auf dem Rosental-Areal beim Badischen Bahnhof konnte der Kanton 47'000 m2 erwerben, die bisher rein gewerblich genutzt wurden. Nach den schwierigen Erfahrungen mit dem Konzept zur gemischten Nutzung von Wohnen und Gewerbe (Entwicklung Dreispitzareal) und dem erbitterten Widerstand des Gewerbes gegen eine Verdrängung von Gewerbebetrieben aus dem Lysbüchel-Areal bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

– Ist für das Rosental-Areal auch künftig für eine rein gewerbliche Nutzung vorgesehen? Falls nein: Weshalb nicht?
– Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass bei der Standortentwicklung generell auf eine vermehrte Trennung von Wohnen und Gewerbe hinzuwirken ist? Falls nein: Weshalb nicht?
– Mit welchen konkreten Massnahmen plant die Regierung, Konflikte bei bestehenden oder ggf. künftigen Mischnutzungen zwischen Wohnen und Gewerbe möglichst zu vermeiden bzw. zu verringern, trotz erhöhter Ansprüche an die Wohnqualität?

Andrea Elisabeth Knellwolf

Interpellation Nr. 73 (Juni 2016) 16.5253.01
betreffend Kompensation des Erwerbs von Teilen des Rosental-Areals nach Annahme der Bodeninitiative

Vor einigen Wochen gab die Regierung bekannt, einen grossen Teil der Grundstücke auf dem Rosental-Areals beim Badischen Bahnhof erworben zu haben mit einer Gesamtfläche von 47'000 m2.

Vor dem Hintergrund der angenommenen Bodeninitiative muss der Kanton zwingend dafür sorgen, dass die Nettoveränderung des Immobilienbestandes jeweils über 5 Jahre mindestens ausgeglichen ist. Das heisst, dass der Kanton bei Zukäufen jeweils innerhalb von 5 Jahren durch Veräusserungen von vergleichbaren Grundstücken kompensieren muss, ansonsten ist er an den neuen höheren Bestand als jeweils neue Untergrenze gebunden.

Daher bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

Beabsichtigt die Regierung den Zukauft von Grundstücken auf dem Rosental-Areal durch entsprechende Veräusserungen innerhalb von 5 Jahren zu kompensieren?

Falls ja:

a) Ist eine vollständige Kompensation beabsichtigt, um den Nettobestand an Immobilien nicht ansteigen zu lassen?

b) Welche konkreten Möglichkeiten für eine Kompensation durch die Veräusserung von vergleichbaren Grundstücken bestehen nach Meinung der Regierung konkret?

c) Um welche Grundstücke handelt es sich dabei?

d) Wie hoch schätzt die Regierung die Wahrscheinlichkeit ein, dass die notwendigen Veräusserung(en) innerhalb der vorgegebenen 5-Jahresfrist realisiert werden kann/können?

Falls nein: Warum nicht?

Helen Schai-Zigerlig

Interpellation Nr. 74 (Juni 2016) 16.5279.01
betreffend Mix Martial Arts (MMA)

Am 18. Juni 2016 wird in der Joggeli-Halle ein Sportanlass der besonderen Art stattfinden: Mix Martial Arts, kurz MMA, einer Kombination aus Boxen, Kickboxen, Ringen und einigem mehr. MMA zeichnet sich nicht immer, aber auch aus durch Gewalt und Brutalität und wird von den allgemeinen Kampfsportverbänden scharf kritisiert. MMA-Kämpfe locken auch immer wieder gewaltbereite Menschen, Hooligans etc. an; Auseinandersetzungen sind vorprogrammiert. Bei den Kämpfen gab es bereits schon Verletzungen mit Todesfolgen.

Nun kommt dazu, dass in Basel der Kämpfer Bruno Kortz aus Deutschland angekündigt wird, der Mann mit den intensiven Kontakten zu Neonazis und rechten Hooligans, versehen mit einer langen kriminellen Karriere und einschlägigen Körpertattoos (Hakenkreuze).

Ein ehemaliges Mitglied des Zentralkomitees des Schweizerischen Judoverbandes wandte sich bereits im Jahre 2012 schriftlich an den Regierungsrat, denn damals fand bereits eine MMA-Veranstaltung (allerdings nicht in der Joggeli-Halle) statt. In der Antwort auf seine Email wurde erläutert, dass man seitens Sportamt lieber auf klare Haltungen denn rechtliche Verbote setze; man stehe einer Verschärfung der Rechtsgrundlage skeptisch gegenüber.

Die Unterzeichnende bittet deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

– Wie kommt es dazu, dass solche MMA-Kämpfe in Basel bewilligt werden?
– Reicht es den Verantwortlichen beim Kanton in der Tat, wenn die Verantwortlichen der St. Jakobs-Arena lediglich verfügen: "Sollte Frank Kortz tatsächlich Hakenkreuze tätowiert haben, so sind diese abzudecken. Ansonsten werden wir dieser Person den Zutritt in unsere Arena verwehren müssen.“ (Zitat aus der Sonntagszeitung vom 15. Mai 2016)?
– Ist die Regierung tatsächlich auch der Meinung, dass – wie von der Co-Geschäftsführerin der Event-Firma zitiert – "das Privatleben, die politische Ausrichtung und die Vergangenheit der Kämpfer deren eigene Sache sei“?
– Basel soll neben Kultur- auch Sport-Stadt sein. Müssen deswegen um jeden Preis ungefiltert sämtliche Anlässe durchgeführt werden?

Beatrice Isler

Interpellation Nr. 75 (Juni 2016) 16.5280.01
betreffend Skandal um Basler Museen

Die Museumsstadt Basel ist erschüttert. Die jüngsten Enthüllungen im Präsidialdepartement sind erschreckend. Immer neue Fakten und Ungereimtheiten kommen zum Vorschein. Hunderttausende von Steuerfranken wurden in den Sand gesetzt. Mit Abgangsentschädigung und Nachwehen handelt es sich um einen Millionenbetrag. Offenbar wurde die volle Verantwortung der Museumsdirektorin in die Schuhe geschoben. Kaum gesagt, kommen neue Ungereimtheiten, diesmal beim Museum der Kulturen, zum Vorschein. Dies lässt aufhorchen, vor allem weil es gemäss Medien ein weiterer, noch geheimer Bericht der Finanzkontrolle in Bezug auf das Museum der Kulturen geben soll. Nun ist offen, ob in Salamitaktik neue Enthüllungen zum Vorschein kommen, wie z.B., dass eine persönliche Mitgliedschaft im Rotary Club ebenfalls aus der Museumskasse bezahlt wurde. Zwangsweise stellen sich Steuerzahlende die Frage, ob allenfalls schon seit Jahren im Präsidialdepartement Misswirtschaft betrieben wird. All dies gibt ein ungutes Gefühl und es kann spekuliert werden, ob absichtlich Gewisses unter dem Deckel behalten oder sogar unter den Teppich gewischt wurde. Treffend ist auch, dass die Verantwortlichkeiten herumgereicht werden. Solche Dinge schaden der wertvollen Museumsstadt und es entsteht bei der Bevölkerung ein Vertrauensverlust. Bezeichnend für eine unübersehbare Führungsschwäche ist, dass seitens des Departementes unermüdlich die eigene Verantwortung abgeschoben wird und eine Einzelperson den Kopf hinhalten muss, obwohl eine Aufsichtspflicht besteht.

Die Steuerzahlenden, aber auch Kulturschaffende und Institutionen haben Anrecht auf volle Transparenz. Aufgrund dessen stellen sich zwangsweise ein paar Fragen, welche ich den Regierungsrat bitte zu beantworten.

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass es sich um einen Skandal und eine Führungskrise handelt?

2. Mitarbeitende meinen, dass schon längst gewisse unrühmliche Praktiken bekannt waren. Seit wann ist diese Misswirtschaft im Historischen Museum dem Departement bekannt?
3. Wurde ausser der Finanzkontrolle eine weitere Untersuchung eingeleitet?
   - Falls ja, zu welchem Zeitpunkt und wie sieht diese aus?
   - Falls nein, warum nicht?
4. Wann wurde die Finanzkontrolle eingeschaltet?
5. Wurde eine Anzeige gegen die Museumsdirektorin und weitere Personen erstattet?
   - Falls ja, gegen wen?
   - Falls nein, warum nicht oder wird diese noch erfolgen?
6. Offenbar sind auch Ungereimtheiten beim Museum für Kulturen aufgetreten und die Finanzkontrolle wurde tätig. Was läuft dort alles schief?
7. Wer trägt die Verantwortung beim Museum für Kulturen?
8. Da es sich bereits um mehrere Museen handelt, stellt sich die Frage, wie sehen die Kontrollmechanismen innerhalb des Präsidialdepartementes aus? Existieren Kontrollmechanismen?
9. Falls ja, warum haben offenbar sämtliche Kontrollmechanismen versagt?
10. Welche Stellen und Personen tragen innerhalb des Präsidialdepartementes die Verantwortung für diesen gigantischen Schaden?
11. Werden Sofortmassnahmen innerhalb des Departementes ergriffen?
    - Falls ja, wie sehen diese aus?
    - Falls nein, warum nicht?
    - Personelle Konsequenzen?
12. Wie gedenkt man diesen Schaden so zu reparieren, damit die Steuerzahlenden nicht die Hauptgeschädigten sind? Sind Einsparungen innerhalb des Departementes geplant?
    - Falls nein, warum nicht?
13. Sind noch weitere Ungereimtheiten finanzieller, führungstechnischer oder sonstiger Natur zu erwarten?
    - Falls ja, bitte ich um volle Transparenz.
14. Sind noch weitere unschöne Vorkommnisse bei anderen Museen oder Amtsstellen zu erwarten?
    - Falls ja, um was geht es?
15. Ist ein Reputationsschaden zu erwarten?
16. Was gedenkt der Gesamtregierungsrat zu tun?

Lorenz Nägelin

Interpellation Nr. 76 (Juni 2016) 16.5289.01

betreffend Basler Grossratswahl vom 23. Oktober 2016

Eric Weber ist laut den Medien der beste Wahlkämpfer in Basel. Eric Weber sagt: Nach der Wahl, ist vor der Wahl. Eric Weber will Alterspräsident in Basel werden. Eric Weber will am 23. Oktober 2016 erneut als Wahlsieger dastehen.

Mit der kommenden Grossratswahl stellen sich aber viele Fragen:

1. Wieviele Wahlhelfer werden im Wahlzentrum mithelfen?
2. Werden von diesen Wahlhelfern, die auch Linke sind, Führungszeugnisse und Strafregister-Auszüge verlangt?
3. Wenn von diesen Wahlhelfern keine Führungszeugnisse und Strafregister-Auszüge verlangt werden, so stimmt es also, dass im Wahlzentrum auch Schwerkriminelle arbeiten?
4. Wieviel Geld bekommen die Wahlhelfer?
5. Wann fangen die Wahlhelfer mit dem Auszählen an?
6. 1984 zur Grossratswahl hiess es, Rudolf Weber (mein Vater) sei gewählt. Einen halben Tag später hiess es, er sei nicht gewählt, es würden drei Stimmen fehlen. Wie wird verhindert, dass Linke im Wahlbüro nicht der VA Stimmen wegnehmen? Diese Frage ist begründet, da kein Rechter im Basler Wahlbüro arbeitet.

Eric Weber

Interpellation Nr. 77 (Juni 2016) 16.5296.01

betreffend steuerlicher Bewertung von Startup Firmen

Die Besteuerung von Unternehmern von Startup Firmen hat in den letzten Monaten viel Aufsehen erregt. Insbesondere ist das Steueramt des Kantons Zürich unter Druck geraten, weil es mit seiner neuen Steuerpraxis eine fragwürdige Bewertungsmethode von Vermögenswerten anwendet. Mehrere Startup-Gründer haben mit dem Wegzug aus dem Kanton Zürich gedroht, weil ihre Vermögenssteuer ihr Einkommen übersteigt und sie in finanzielle Nöte bringt.

Die neue Steuerpraxis des Kantons Zürich zieht als Bemessungsgrundlage die letzten Kapitalerhöhungen resp. Finanzierungsrunden bei, die jedoch einzig einen zukünftigen, erhofften und nicht einen realen Wert darstellen. Das Steueramt Zürich argumentiert, aufgrund des Kreisschreibens Nr. 28 der Schweizerischen Steuerkonferenz fehle ihnen der Handlungsspielraum für eine andere Auslegung. Dies, obwohl der Kommentar 2015 zum genannten Kreisschreiben stipuliert, dass eine Bewertungsmethode, die „auf zukünftige Ergebnisse ausgerichtet ist und auf weitgehend subjektiven und deshalb nur schwer überprüfbaren Einschätzungen basiert für Steuerzwecke unbrauchbar" sei.

Der Kanton Zürich will nun andere Kantone anlässlich der nächsten Schweizerischen Steuerkonferenz im September in die Pflicht nehmen und beteuert, „er bewege sich mit dieser Lösung im Rahmen anderer Kantone".

Obwohl dem Interpellanten bekannt ist, dass im Kanton Basel-Stadt eine faire Bewertung von Startup Firmen heute Steuerpraxis ist, möchte er in diesem Kontext und im Hinblick auf die Schweizerische Steuerkonferenz im September dem Regierungsrat präventiv folgende Fragen stellen: ·

1. Wird der Kanton Basel-Stadt allenfalls die Zürcher Steuerpraxis übernehmen, wie dies der Zürcher Regierungsrat von den anderen Kantonen verlangen wird?
2. Ist dem Regierungsrat bewusst, welche volkswirtschaftlichen Folgen für den Kanton Basel-Stadt drohen, wenn er die Zürcher Steuerpraxis übernimmt?
3. Ist der Regierungsrat bereit, sich bei der Schweizerischen Steuerkonferenz nächsten September dafür einzusetzen, dass Startups resp. deren Gründer nach fairen, berechenbaren und nachhaltigen Grundsätzen entsprechend wie heute im Kanton Basel-Stadt besteuert werden, oder wie etwa nach der für KMU bewährten „Praktikermethode"?
4. Welche Bedeutung misst der Regierungsrat den Startups in Bezug auf Wertschöpfung, Innovation und Steuersubstrat im Kanton Basel-Stadt zu?

Dieter Werthemann

Interpellation Nr. 78 (Juni 2016) 16.5297.01

betreffend Klimaschutzbericht des Kantons Basel-Stadt

An der UN-Weltklimakonferenz vom letzten Dezember in Paris (COP21), haben führende Politiker aller Länder auf die Dringlichkeit von Massnahmen auf allen Ebenen zur Begrenzung der Klimaerwärmung hingewiesen. Im Jahr 2011 veröffentlichte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt einen vielbeachteten Klimafolgenbericht. Dieser Bericht wurde breit gestreut und ist auch auf Website des AUE aufgeschaltet. Der Bericht befasst sich, wie der Untertitel schon aussagt, mit den "Handlungsmöglichkeiten und Handlungsbedarf aufgrund der Klimaveränderung in Basel-Stadt“. Im Vorwort des Klimaschutzberichts schreibt der Regierungsrat, dass ein zweiter Klimabericht erstellt werden soll, der die gegenwärtigen und künftigen Emissionen klimarelevanter Gase bilanzieren und konkrete Handlungsmassnahmen aufzeigen soll. Mit diesen beiden sich ergänzenden Berichten will der Regierungsrat gemäss eigenen Aussagen ein Wegzeichen setzen für eine erfolgreiche lokale Klimapolitik. Der Klimaschutzbericht wurde im Vorwort des Klimafolgenberichts auf Ende 2011 angekündigt. Leider ist dieser auf der Website des AUE unter dem Thema Klimawandel nicht aufgeschaltet. Vor diesem Hintergrund bittet der Unterzeichnende den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wurde der Klimaschutzbericht wie im Klimafolgenbericht von 2011 angekündigt erstellt? Wenn ja, ist dieser öffentlich zugänglich und wo wurde dieser publiziert?
2. Wenn der Bericht entgegen der Ankündigung bisher nicht erstellt wurde, was sind hierfür die Gründe?
3. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass dringende Massnahmen zur Senkung des Ausstosses von Treibhausgasen erforderlich sind? Wenn ja, wie werden diese umgesetzt.
4. Hat der Regierungsrat bereits Massnahmen zur Begrenzung der Folgen der Klimaerwärmung auf Kantonsgebiet getroffen und wenn ja welche?
5. Ist der Regierungsrat im Besitz von Zahlen zu den gegenwärtige und prognostizierten CO_2-Emissionen im Kanton? Wenn ja, wo werden diese publiziert?

Harald Friedl

Interpellation Nr. 79 (Juni 2016) 16.5298.01

betreffend Nachtzugverbindungen ab Basel

In den letzten Monaten wurde publik, dass sowohl die Deutsche Bahn (DB) als auch die französischen Staatsbahnen (SNCF) im Verlauf des Jahres 2016 ihren Nachtzugverkehr weitgehend einstellen werden. Basel, das zeitweise Servicestandort der Nachtzugflotte war, verlor bereits in den vergangenen Jahren verschiedene Nachtzugverbindungen. Durch den umfassenden Rückzug von DB und SNCF entfallen nun auch die noch verbleibenden Nachtzüge nach Berlin, Hamburg, Amsterdam und Prag sowie ab Mulhouse nach Südfrankreich. Unsere trinationale Region wird somit komplett vom europäischen Nachtzugverkehr abgehängt.

Nachtzüge tragen zur guten Erreichbarkeit des Wirtschaftstandorts Basel bei. Zudem sind sie ein zeiteffizientes und umweltfreundliches Verkehrsmittel für geschäftliche und private Reisen mit Fahrzeiten von über circa sechs Stunden. Gemäss Aussage der DB sind die Nachtzüge gut ausgelastet, während den Ferienzeiten gar oft ausgebucht. Das Geschäftsumfeld ist jedoch schwierig. Steuerliche Belastungen, die bei anderen Verkehrsträgern teilweise nicht erhoben werden, und Trassengebühren drücken auf das Betriebsergebnis. Hinzu kam in den vergangenen Jahren eine fehlende Vermarktung und Weiterentwicklung des Angebots. Dennoch sind zurzeit die österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in Verhandlungen, einzelne Nachtzugverbindungen ab Basel zu übernehmen. Die SBB erklärten zumindest bisher, dass sie kein Interesse am Nachtzuggeschäft haben.

Angesichts der stattfindenden Entwicklung im Nachtzugverkehr bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat allgemein das Aussterben der Nachtzüge in Westeuropa, im Speziellen in unserer Region?
2. Wäre der Regierungsrat, zum Beispiel im Interesse der Standortförderung oder auf Grund von Nachhaltigkeitsüberlegungen (Energiestadt etc.), nicht gefordert, alles zu unternehmen, damit diese Verbindungen erhalten oder gar ausgebaut werden?
3. Mit welchen direkten und indirekten Mitteln kann sich der Regierungsrat für die Nachtzüge ab Basel und ab der trinationalen Region einsetzten?
4. Was hat der Regierungsrat in den letzten zehn Jahren konkret unternommen zu Gunsten der Nachtzugverbindungen ab Basel und der trinationalen Region?
5. Was beabsichtigt der Regierungsrat vor dem Hintergrund der aktuellen Verhandlungen der ÖBB zu unternehmen, um die sich abzeichnende teilweise Rettung der Nachtzüge zu unterstützen?
6. Besteht eine Strategie für den zukünftigen Umgang mit dem internationalen Fernverkehr (Tag und Nacht) ab Basel? Wenn ja, wie sieht diese aus?

Raphael Fuhrer

Interpellation Nr. 80 (Juni 2016) 16.5299.01

betreffend Bewilligungspraxis für Motorfahrzeuge an Kundgebungen in der Innenstadt

Die Basler Kantonspolizei untersagte es, an der Kundgebung „March against Monsanto & Syngenta“ vom 21. Mai 2016, Traktoren oder andere motorisierte Fahrzeuge beim Umzug durch die Innenstadt mitzuführen. Auf der ganzen Welt fahren LandwirtInnen mit ihren Traktoren auf, wenn sie gegen Regierungen und Agrokonzerne protestieren. Nicht so in der Chemie-Stadt Basel.

Das Verbot der Traktoren ist eine Einschränkung des verfassungsrechtlich geschützten Demonstrationsrechts und muss daher besonders gut begründet sein. Worin der Grund liegen soll, ist aber schwer nachvollziehbar, denn die Nutzung von motorisierten Fahrzeugen an Kundgebungen in der Innenstadt ist keine Seltenheit. Beispiele dafür sind die Fahrt der FC Basel Spieler durch die Steinenvorstadt, der Concours d’Elégance der Internationalen Rallye Suisse-Paris, der Harley-Niggi-Näggi Event oder die Fasnacht.

Daher befremdet der Entscheid, dass gerade bei einer Kundgebung gegen Syngenta das Mitführen von Traktoren untersagt wurde und auch eine Taxikundgebung gegen Uber in der Innenstadt nicht bewilligt wurde.

Gemäss Medienberichten erklärte Polizeisprecher Andreas Knuchel, die Kantonspolizei erteile Bewilligungen für das Befahren der autofreien Innenstadt, wenn ein "überwiegendes öffentliches Interesse" vorliege. Weshalb für eine Syngenta-kritische Demonstration mit mehreren Tausend Teilnehmenden oder eine Kundgebung von TaxifahrerInnen kein überwiegendes öffentliches Interesse vorliegen soll, führte er nicht aus. Der Verdacht, dass die Entscheide nicht auf einer sachlichen und nachvollziehbaren Beurteilung beruhen, konnte nicht ausgeräumt werden.

Ich bitte den Regierungsrat daher, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie steht der Regierungsrat dazu, dass an einer Demonstration zum Thema Welternährung und Agrobusiness (March against Monsanto & Syngenta) Traktoren in der Innenstadt verboten wurden und gleichzeitig ein Konvoi von FCB-Spielern erlaubt wurde?
2. Sieht der Regierungsrat in der Nichtbewilligung einer Demo mit Taxis in der Innenstadt nicht auch eine Einschränkung des Rechts auf freie Meinungsäusserung und der Demonstrationsfreiheit?
3. Wie steht der Regierungsrat dazu, dass die Einschränkung der Demonstrationsfreiheit mit dem Verkehrskonzept Innenstadt begründet wurde?

4. Wie bewertet der Regierungsrat die Wichtigkeit von motorisierten Fahrzeugen (Soundwagen, Lautsprecherwagen) bei Kundgebungen für die Gewährleistung einer gut wahrnehmbaren Meinungsäusserung sowie der Sicherheit, indem die Demoleitung erhöht mitfahren und sicherheitsrelevante Mitteilungen gut hörbar verbreiten kann?
5. Für welche Kundgebungen wurden seit anfangs 2015 Bewilligungen für die Nutzung von Motorfahrzeugen in der Innenstadt erteilt?
6. Bei welchen Anlässen wurde die Bewilligung verweigert bzw. die Demontrationsbewilligung an ein Verbot von Motorfahrzeugen in der Innenstadt geknüpft?
7. Nach welchen Kriterien wird entschieden, ob eine Bewilligung erteilt wird oder nicht? Wer fällt diesen Entscheid?

Tonja Zürcher

Interpellation Nr. 81 (Juni 2016) 16.5300.01

betreffend Basel-Stadt als Geld-Tankstelle des Baselbiets

In der BZ Basel vom 30. Mai äussert sich der Direktor der Wirtschaftskammer Baselland, Herr Christoph Buser, wie folgt: "Wenn sich Baselland trotz deutlich kleinerem Kantonsbudget zu einer 50-Prozent-Beteiligung an der Uni hinreissen lässt, ist das nicht nachhaltig.“ Den 80-Millionen-Deal, immerhin eine freiwillige Zuwendung aus Basel-Stadt, kritisiert er als "einer der grösseren Fehler in der jüngeren Vergangenheit” und die Pläne der Universität, zwei Fakultäten nach Baselland zu legen, seien ein "absichtlich lancierter Gag im Vorfeld der Abstimmung“ über das Referendum zur Pensionskassen-Finanzierung der Universität.

In bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Der Chef der Wirtschaftskammer zieht den Vergleich der beiden Kantonsbudgets als Bemessungsgrundlage für Leistungsfähigkeit heran.
   a. Müsste man nicht dem Umstand Rechnung tragen, dass das Budget Basel-Stadt auch die Gemeinde-Ausgaben von Basel beinhaltet und ein direkter Vergleich methodisch problematisch ist?
   b. Müsste man nicht dem Umstand Rechnung tragen, dass das Budget Basel-Stadt auch die Ausgaben für Kultur und Zentrumsleistungen der Spitäler beinhaltet, für welche das Baselbiet selber nicht zahlen will, obschon eine grosse Zahl Nutzniessende im Landkanton wohnt?
   c. Was sagt der eidgenössische Ressourcen-Index zur Leistungsfähigkeit der beiden Kantone?
   d. Wie sähe ein konsolidierter Budgetvergleich zwischen den beiden Kantonen aus, der die Leistungen der Gemeinden und die Abflüsse von Leistungen an Nutzniessende aus dem Baselbiet berücksichtigt?
2. Die Wirtschaftskammer Baselland versucht offensichtlich, die von ihr selber verursachten Finanzprobleme (Strassenbauten mit entsprechender Zunahme der Staus, unangemessene Steuersenkungen), durch Verschiebung von Lasten nach Basel-Stadt zu lösen. Der Schlüssel 50:50 im Universitätsvertrag soll zu diesem Zweck gesenkt werden.
   a. Wie hoch sind die Studierendenzahlen aus Baselland und aus Basel-Stadt im Vergleich? Welcher Lastenschlüssel würde sich aus diesem Verhältnis ergeben?
   b. Gibt es eine Untersuchung darüber, in welchen der beiden Kantone mehr Dozierende wohnen und inwiefern diese zum Steuersubstrat von Basel-Stadt und Baselland beitragen? Liegen konkrete Schätzungen vor und wie lauten sie?
   c. Gibt es Schätzungen, inwiefern die Leistungen der Universität insgesamt auch zur wirtschaftlichen Prosperität des Baselbiets beitragen?
3. Wie stellt sich der Regierungsrat zur Verlegung von Fakultäten ins Baselbiet? Wie verläuft der Ablauf der Entscheide:
   a. Wer entscheidet über die Verlegung von Fakultäten der Universität nach Baselland?
   b. Wann sind diesbezüglich Entscheide zu erwarten?
   c. Teilt der Regierungsrat die Ansicht des Wirtschaftskammer-Direktors, die Verlegungspläne seien ein reiner Gag vor der Volksabstimmung gewesen?
4. Was unternimmt der Regierungsrat, dass der Nachbarkanton seine selbstverursachten Probleme nicht auf Kosten des Stadtkantons löst?

Rudolf Rechsteiner

Interpellation Nr. 82 (Juni 2016)
betreffend Gefahrentransporte durch Basel

16.5301.01

Die Eröffnung des neuen Basistunnels am Gotthard hat auch für Basel Auswirkungen. Mit dem Ausbau der Hochrheinstrecke werden noch mehr Gefahrentransporte durch Basel und auch Basel-Landschaft rollen. Auf Schweizer Seite sind offenbar erhebliche Investitionen zur Sicherung der Gefahrengütertransporte notwendig. Auf deutscher Seite sind keine solchen Sicherungen vorgesehen, da in Deutschland die Bahn nicht unter die Störfallverordnung fällt. Täglich passieren bis zu 600 Waggons mit Gefahrengütern wie etwa Benzin, Propan oder Giftgasen den Badischen Bahnhof. Solange die Züge problemlos durchfahren, ist alles gut. Doch die Weichen bergen im Gegensatz zu geraden Strecken zusätzliche Gefahren. Entgleist ein Waggon, wird es gefährlich.

Nicht nur der Badische Bahnhof weist ein Gefahrenpotential auf. Auf Weiler Seite könnten die Giftstoffe entlang der Grenze bei einer Havarie ungehindert in den Boden und den Rhein fliessen, da keine Auffangbecken vorgeschrieben sind. Am Güterumschlagplatz Friedlingen gibt es schon heute Probleme, wenn wegen undichter Dichtungen Giftstoffe in den Boden sickern. Dies muss jeweils die Feuerwehr entsorgen. Die Haftungsfrage ist komplex: Bahn, Eigentümer des Containers und des Inhalts, der Spediteur - schieben die Haftung alle aufeinander ab.

Auch der Strassenverkehr birgt Gefahren, die noch besorgniserregender sind als jene der Bahn. Laut einem Bericht des kantonalen Labors BS wurde 2015 im Rahmen der regelmässig durchgeführten Kontrollen beim Schwerverkehr bei rund 50% der kontrollierten Laster Mängel festgestellt. Bei 13% der beanstandeten Fälle waren die Mängel so gravierend, dass eine Weiterfahrt verboten wurde.

Der Regierungsrat erhebt richtigerweise Einsprache gegen die Ausbaupläne der Deutschen Bahn und fordert Nachbesserungen für einen besseren Schutz der Bevölkerung. Aber auch in der Gegenwart muss die Thematik angegangen werden.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb die folgenden Fragen zu beantworten.

- Der Regierungsrat sieht beim Badischen Bahnhof Handlungsbedarf für mehr Sicherheitsmassnahmen. Sieht er Möglichkeiten, diese schon jetzt in Zusammenarbeit mit den zuständigen deutschen Behörden zu verbessern? Etwa durch eine Reduktion der Durchfahrtsgeschwindigkeit der Gefahrenzüge?
- Die Gefahr besteht aber nicht nur beim Bad. Bahnhof. Die Züge donnern ja auch bei der Freiburgerstrasse entlang der Schweizergrenze vorbei. Für die Deutsche Seite gelten weniger hohe Sicherheitsanforderungen als bei uns. Bei einer Havarie könnten Giftstoffe in die Wiese und somit in den Rhein gelangen. Als Gefahrenstrecke wird auch der Abschnitt entlang der Freiburgerstrasse gesehen, wegen einer Gasleitung, welche dort durchführt.
  Ist die Bahnstrecke durch BS und entlang der Grenze entsprechend neuster Vorgaben gesichert oder muss nachgebessert werden?
  Wie nimmt der Regierungsrat Einfluss auf die deutsche Seite zur Verbesserung der Sicherheitslage?
- Wie oben ausgeführt, gefährdet auch der Transport auf der Strasse durch Fahrlässigkeit der Transportunternehmer die Sicherheit der Bevölkerung.
  Wie gewährleistet der Regierungsrat regelkonformes Verhalten der Unternehmen?
  Gibt es regelmässige Gespräche mit dem Verband der Transportunternehmen?
  Sind die gegenwärtigen Sanktionen ausreichend, um regelkonformes Verhalten zu erreichen?
  Müssten mehr Kontrollen durchgeführt werden, denn die Zahl von 62 kontrollierten Fahrzeugen pro Jahr erscheint klein?

Annemarie Pfeifer