



September-Interpellationen Nr. 79 bis 101

Interpellationen Nr. 69 bis 71, 73 bis 75, 77 und 78 sind im Geschäftsverzeichnis ab Seite 35 abgedruckt

Geschäfts-Nr. Titel	17.5252 Interpellation Nr. 79 Annemarie Pfeifer wie kann der Jugendschutz beim Konsum von Cannabidiol-Hanf (CBD) gewährleistet werden?
Beantwortung:	RR Engelberger, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5253 Interpellation Nr. 80 Beatrice Isler betreffend Ablauf Einbürgerungsverfahren
Beantwortung:	RR Dürr, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5254 Interpellation Nr. 81 Georg Mattmüller betreffend Street Soccer-Halle
Beantwortung:	RR Ackermann, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5255 Interpellation Nr. 82 Lea Steinle betreffend Lichtsignalisation an der Dornacherstrasse/Gempenstrasse (Schulstandort Margarethen)
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5256 Interpellation Nr. 83 Claudio Miozzari betreffend Gefährderansprache für Fussballfans
Beantwortung:	RR Dürr, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5259 Interpellation Nr. 84 Tonja Zürcher betreffend Polizeieinsatz anlässlich des Sonderzuges ab Basel zu den G20-Protesten
Beantwortung:	RR Dürr, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5263 Interpellation Nr. 85 Michelle Lachenmeier betreffend Ausschreibung "ED - Lieferung von Getränken und Fleischwaren an die St. Jakobshalle"
Beantwortung:	Schriftlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5272 Interpellation Nr. 86 Otto Schmid betreffend Personenkontrolle durch die Grenzwaiche ohne Grenzübertritt
Beantwortung:	RR Dürr, mündlich

Geschäfts-Nr. Titel	17.5275 Interpellation Nr. 87 Pascal Messerli betreffend Lukas Ott, neuer Kantons- und Stadtentwickler Basel-Stadt
Beantwortung:	RR Ackermann, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5276 Interpellation Nr. 88 Beat Leuthardt betreffend 2018 stellt die Schweiz auf moderne Hochleistungs-Trolleybusse und aufladbare Elektrobusse um: Provinzstadt Basel beneidet die E-Busse in Zürich, Genf, Bern, Vevey/Montreux und Schaffhausen
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5277 Interpellation Nr. 89 Patricia von Falkenstein betreffend Schikane für den Autoverkehr durch das "Umsetzungskonzept Städtische Verkehrslenkung Basel"
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5280 Interpellation Nr. 90 Christian C. Moesch betreffend Bürokratielauf der Inhaber des Ladens Apartix an der Jungstrasse 36 im St. Johann
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5282 Interpellation Nr. 91 Aeneas Wanner betreffend Veloverleih
Beantwortung:	Schriftlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5283 Interpellation Nr. 92 Mustafa Atici betreffend Informationen über die Einbürgerung
Beantwortung:	RR Dürr, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5286 Interpellation Nr. 93 Andreas Ungricht betreffend BVB-Million: Wer hat welche Erinnerungslücken?
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17,5289 Interpellation Nr. 94 Dominique König-Lüdin betreffend Lärmschutz entlang der Osttangente
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17.5290 Interpellation Nr. 95 Jeremy Stephenson betreffend Verlegung der Bushaltestelle Rütimyerplatz
Beantwortung:	RR Wessels, mündlich
Geschäfts-Nr. Titel	17-5291 Interpellation Nr. 96 Stephan Mumenthaler betreffend Leistungsauftrag für ambulante Pflege- und Hauswirtschaftsleistungen
Beantwortung:	RR Engelberger, mündlich

Geschäfts-Nr. **17.5292**
Titel Interpellation Nr. 97 Harald Friedl
betreffend Überdenken der Zusammenarbeit mit Uber im „NordwestMobil“

Beantwortung: **Schriftlich**

Geschäfts-Nr. **17.5293**
Titel Interpellation Nr. 98 Thomas Grossenbacher
betreffend Förderung von direkten Veloverbindungen und Umsetzung der Argumente des
Komitees gegen den Veloring im Masterplan Velo

Beantwortung: **Schriftlich**

Geschäfts-Nr. **17.5294**
Titel Interpellation Nr. 99 Ursula Metzger
betreffend erneute Verletzung des Datenschutzes durch die Basler Polizei?

Beantwortung: **Schriftlich**

Geschäfts-Nr. **17.5295**
Titel Interpellation Nr. 100 Felix W. Eymann
betreffend bewilligte und unbewilligte Demonstrationen

Beantwortung: **RR Dürr, mündlich**

Geschäfts-Nr. **17.5296**
Titel Interpellation Nr. 101 Tim Cuénod
betreffend Polizeikontrollen von "Uber Pop"-Fahrern

Beantwortung: **RR Dürr, mündlich**

Die Interpellationen im Wortlaut:

Interpellation Nr. 79 (September 2017)

17.5252.01

betreffend wie kann der Jugendschutz beim Konsum von Cannabidiol-Hanf (CBD) gewährleistet werden?

Auf dem finanziell sehr lukrativen Suchtmittelmarkt wird seit kurzer Zeit ein neues Produkt vermarktet. In kurzer Zeit wurden in Basel-Stadt sechs Shops/Lounges welche Cannabidiol-Hanf (CBD-Hanf) verkaufen, eröffnet. Dieses Hanfprodukt muss einen THC-Gehalt von weniger als 1% nachweisen, damit es nicht unter die Regelung des Betäubungsmittelgesetzes fällt und somit legal verkauft werden kann. Viele Studien belegen, dass Cannabis mit höherem THC-Gehalt deutlich negative Nebenwirkungen zeigt wie: verringerte kognitive Leistungsfähigkeit, verminderte Konzentration und Reaktionsfähigkeit. Ausserdem ist erwiesen, dass die Gefahr, an einer Psychose zu erkranken für regelmässige THC-Kiffer deutlich (nach einer breit abgestützten internationalen Studie mit Mitwirkung der UNI Lausanne um rund 37%) erhöht ist. Besonders vulnerabel sind Jugendliche. (Siehe www.suchtschweiz.ch). Die breite Einführung von Cannabis light wird in der Praxis eine Unterscheidung von hochprozentigem Stoff und CBD-Hanf verunmöglichen. Dadurch wird durch die Hintertüre eine Legalisierung von Cannabis eingeführt. In unsern Nachbarländern wird deshalb auch CBD-Hanf als schädlich eingestuft und nur bei Vorweisung eines ärztlichen Rezeptes verkauft.

Der freie Markt für CBD-Hanf eröffnet für die Produzenten lukrative Möglichkeiten: Sie können ihre Indooranlage für CBD-Hanf eröffnen und später mit wenig Risiko auf THC-Hanf umstellen. Der Unterschied zwischen den Hanfarten ist nur bei den Blüten feststellbar und die Aufzucht von Hanf dauert nur etwas mehr als 2 Monate. Man kann also bis zu fünfmal pro Jahr ernten. Wer kontrolliert, was da gepflanzt und geerntet wird?

Das schnelle Wachstum dieser "Modedroge" in Basel-Stadt wirft einige Fragen auf.

- Jugendliche sind besonderen gesundheitlichen und sozialen Risiken ausgesetzt, wenn sie Suchtmittel konsumieren. Welche Massnahmen wird der Regierungsrat zur Sicherstellung des Jugendschutzes auch im Bereich des CBD-Hanfs (der als Tabakersatz gilt) treffen?
- Wie kann die Polizei unterscheiden, ob ein Jugendlicher illegalen THC-Hanf oder legalen CBD-Hanf raucht? Wie wird der Regierungsrat mit dieser Situation umgehen? Welche Massnahmen werden erarbeitet zur Sicherstellung des Jugendschutzes? Wird in diesem Bereich auch interkantonal zusammengearbeitet?
- Cannabis kann vor allem auf dem psychischen Gebiet zu Abhängigkeiten - und zu Psychosen - führen. Wie beurteilt der Regierungsrat die Möglichkeit, dass Jugendliche zuerst nur CBD-Hanf rauchen und später auf THC-Hanf umsteigen könnten? Im Suchtbereich ist es typisch, dass der Konsum sich steigert bis zu einem hohen Niveau. Welche Möglichkeiten sieht er, dies zu verhindern?
- Wie wird dieser neue Stoff in die Präventionsbemühungen bei Jugendlichen einfließen? Wie wird verhindert, dass die Folgewirkungen von regelmässigem Cannabiskonsum noch mehr verharmlost werden?
- Die gesundheitlichen Auswirkungen von CBD-Hanf sind noch wenig erforscht. Kann sich der Regierungsrat vorstellen, Studien, welche dies untersuchen, zu unterstützen?
- Ist er bereit, wie beim Alkohol Testkäufe zu lancieren um wenigstens den Verkauf von CBD-Hanf an Jugendliche unterbinden zu helfen? Dabei wäre auch zu untersuchen, ob in den Shops nebenbei auch hochprozentiges Cannabis verkauft wird.
- Es ist anzunehmen, dass der erst vor kurzen von den Produzenten lancierte CBD-Markt zu mehr Indooranlagen geführt hat. Wie viele Anlagen gibt es in Basel-Stadt? Wie stellt der Kanton sicher, dass dort nur CBD-Hanf wächst, etwa durch eine Bewilligungspflicht für CBD-Hanf und regelmässige Kontrollen?

Annemarie Pfeifer

Interpellation Nr. 80 (September 2017)

17.5253.01

betreffend Ablauf Einbürgerungsverfahren

Will man Schweizerin oder Schweizer werden, muss man mit einem Zeitraum von rund zwei Jahren rechnen. Gegenüber früher hat sich diese Zeitspanne wesentlich verringert, was wohl den besseren Abläufen geschuldet ist und sehr zu loben ist.

Ein Knackpunkt besteht jedoch weiter. Es geht um das Folgende:

Haben die KandidatInnen in allen Punkten bestanden, schickt das Migrationsamt die Dossiers zur Letztunterzeichnenden, nämlich zur Regierung. Der Regierungsrat fasst den Beschluss in einer Sitzung. Das Datum der Beschlussfassung ist gleichzeitig das Datum der definitiven und endgültigen Einbürgerung.

Unmittelbar nach dieser Regierungssitzung werden die Namen der Neu-SchweizerInnen, resp. Neu-BaslerInnen im Kantonsblatt publiziert. Die neuen Bürgerinnen und Bürger erhalten jedoch erst im Laufe von vier bis sechs Wochen (oder später...) einen eingeschriebenen Brief, in welchem ihnen mitgeteilt wird, das rechtliche Verfahren

sei abgeschlossen, sie könnten innert 10 Tagen nach Erhalt des Schreibens einen Pass oder eine Identitätskarte beantragen.

Diese Zeitungleichheit hat zur unschönen Folge, dass immer wieder durchaus pikante Situationen entstehen. Dann nämlich, wenn die KandidatInnen von Kantonsblattleserinnen und –lesern Gratulationen entgegen nehmen dürfen, selber aber noch nichts von ihrem Glück wissen.

Die Interpellantin bittet deshalb den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Frage:

- Warum werden die Namen publiziert, lange bevor die Angesprochenen die Meldung bekommen, dass das Einbürgerungsverfahren abgeschlossen ist?
- Wäre es möglich, die Publikation im Kantonsblatt auf einen Zeitpunkt nach dem Erhalt des eingeschriebenen Briefes zu verschieben, resp. nur diejenigen Namen zu publizieren, deren Besitzerinnen und Besitzer die frohe Botschaft bereits erhalten haben?

Beatrice Isler

Interpellation Nr. 81 (September 2017)

betreffend Street Soccer-Halle

17.5254.01

Surprise ist bekannt als soziales Unternehmen und führt verschiedene soziale Angebote neben dem Strassenmagazin. Unter anderem betreibt Surprise in der Dreispitzhalle in Münchenstein eine Street Soccer-Anlage. In der Halle wird aktiv Integration durch Fussball gelebt. Menschen mit unterschiedlichen kulturellen und sozialen Hintergründen treffen sich und lernen voneinander. Das Angebot hat sich zu einem beliebten Treffpunkt für sozialbenachteiligte erwachsene Personen in Basel entwickelt, die ansonsten wenig Möglichkeiten haben, sich in einem niederschweligen Kontext zu bewegen, zu treffen und sozial zu integrieren. Surprise Strassenfussball holt Menschen von der Strasse ab und bietet eine interessante und vielseitige Plattform, die nicht nur die Gesundheit, sondern auch die Selbstverantwortung fördert und den Selbstwert stärkt.

Nun muss Surprise den Hallenstandort in der Dreispitzhalle per Mitte 2018 zwingend räumen, es besteht jedoch noch keine Anschlusslösung für den Betrieb der Street Soccer-Anlagen. Dem sozial sinnvollen und gut etablierten Projekt droht nun mangels Ersatzstandort das Ende.

In diesem Zusammenhang ergeben sich folgende Fragen:

1. Teilt der Kanton die Meinung, dass es schade wäre, wenn dieses sinnvolle und etablierte Angebot als niederschwelliges soziales Projekt wegfallen würde?
2. Teilt der Kanton die Meinung, dass insbesondere sportliche Aktivität einerseits eine gesellschaftlich breite und andererseits auf die psychosoziale Gesundheit belasteter Menschen eine positive Wirkung hat?
3. Könnte das Street Soccer-Angebot von Surprise in andere Projekte der Sport- oder Gesundheitsförderung integriert werden?
4. Sieht der Kanton Möglichkeiten, Surprise bei der speziellen und schwierigen Standortsuche für einen Ersatzstandort zu unterstützen?
5. Verfügt der Kanton über Boden oder Immobilien, die sich als Ersatzstandort eignen würden?

Georg Mattmüller

Interpellation Nr. 82 (September 2017)

betreffend Lichtsignalisation an der Dornacherstrasse/Gempenstrasse (Schulstandort Margarethen)

17.5255.01

Vor einigen Jahren wurde an der Dornacherstrasse/Gempenstrasse – beim Schulhaus Margarethen im Gundeldinger Quartier – eine Lichtsignalisation installiert, um den Schülern und Kindergärtnern einen sicheren Übergang über die doppelspurige, dicht befahrene Dornacherstrasse zu ermöglichen. Zur grossen Beunruhigung der Eltern, Kindern, Lehrern und der Schulleitung ist die Ampel an der Dornacherstrasse seit Kurzem zu gewissen Zeiten, auch tagsüber, auf Standby (blinken) geschaltet. Dies geschah im Zuge eines früheren Vorstosses, den Verkehrsfluss in der Stadt zu verbessern. Die Ampel an der Dornacherstrasse/Gempenstrasse ist eine der 15 Ampeln in Basel, die nun teilweise auf Standby geschaltet werden. Die Eltern, Lehrerschaft und die Schulleitung sind sich einig, dass dies äusserst gefährlich für die Kinder ist und man versteht nicht, weshalb an der Dornacherstrasse ein verbesserter Verkehrsfluss über die Sicherheit der Kinder gestellt werden konnte. Fakt ist, dass nicht immer alle Kinder zu bestimmten Zeiten innerhalb der Klassenzimmer sind. Die Kinder bewegen sich tagsüber immer frei um die Schule. Den einzigen sicheren Übergang über die dicht befahrene, doppelspurige Dornacherstrasse den Kindern wegzunehmen ist nicht akzeptabel.

Vor diesem Hintergrund bitte ich die Regierung zu folgenden Fragen Stellung zu nehmen:

- Warum wurde weder die Schulleitung des Schulstandorts Margarethen noch der Schulpolizist über das laufende Projekt und den Entscheid informiert?
- Warum wurde niemand von der Schulleitung, der Elternschaft, den Tagesstrukturen und Tagesheimen, welche sich alle in unmittelbarer Nähe des Schulhauses befinden, in das Projekt miteinbezogen und

stattdessen vor vollendete Tatsachen gestellt?

- Wie kam man zu dem Entschluss die Ampel nur zu den Randstunden einzuschalten, während sich die Kinder doch tagsüber immer frei um die Schule bewegen?
- Wie kam man zu der Einschätzung dass Kinder, welche gerade lernen sich im Strassenverkehr sicher zu bewegen, in der Lage sind, den Überblick über eine doppelspurige, schnell- und stark befahrene Strasse zu behalten, und diese sicher zu überqueren?
- Was muss geschehen, damit die Kinder ihren einzigen sicheren Übergang über die Dornacherstrasse zurückerhalten?

Lea Steinle

Interpellation Nr. 83 (September 2017)
betreffend Gefährderansprache für Fussballfans

17.5256.01

Der Regierungsrat hat 2015 einen Pilotversuch betreffend einer erweiterten Gefährderansprache lanciert und dazu eine Verordnung über die Meldung von gewaltausübenden Personen im Rahmen eines Pilotversuches verabschiedet (vgl. Medienmitteilung vom 25. August 2015). Mit dieser „Erweiterten Gefährderansprache“ werden Personen, die im Rahmen einer Polizeiintervention wegen Häuslicher Gewalt auffällig geworden sind, durch die Bewährungshilfe angesprochen und zu einer freiwilligen Gewaltberatung eingeladen. Dieses neue Instrument wurde interdisziplinär ausgearbeitet und mittels einer gesetzlichen Grundlage in einem Pilotprojekt lanciert.

In der Medienmitteilung vom 28.06.2017 schreibt das Justiz- und Sicherheitsdepartement: Der FC Basel 1893 und die Kantonspolizei Basel-Stadt laden Personen, die mit einem Rayon- oder Stadionverbot belegt worden sind, vor Ablauf des Verbots zu einem freiwilligen Gespräch ein. Mit dieser Gefährderansprache sollen ihnen die Konsequenzen im Falle weiterer Vorfälle vor Augen geführt werden.

Das JSD hat nun ohne entsprechende Vorarbeit und auch ohne gesetzliche Verankerung dieses Modell für Fussballfans übernommen. Dabei wurde nicht einmal die Evaluation des Pilotprojekts abgewartet. Diese Gesprächseinladungen werden auch Personen zugesendet, die in einem laufenden Strafverfahren sind. Damit besteht die Gefahr, dass die Staatsanwaltschaft zu Aussagen kommt, die ohne vorgängige rechtliche Aufklärung erfolgten. Zudem sitzt mit dem Sicherheitschef des FC Basel 1893 auch eine Privatperson in diesen Gesprächen. Unklar bleibt, wie diese Gespräche danach einzuordnen sind, und wie mit den Protokollen umgegangen wird.

Daher bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Warum wurde nicht die Evaluation des Pilotprojektes „Erweiterte Gefährderansprache“ abgewartet, bevor das Instrument der Gefährderansprache bei anderen Situationen eingeführt wird?
2. Auf welcher gesetzlichen Grundlage basiert das neue Instrument der Gefährderansprache bei Fussballfans? Warum wurde für dieses Instrument keine Verordnung verabschiedet?
3. Wieso wurde im Schreiben nicht auf die Freiwilligkeit an einer Gesprächsteilnahme hingewiesen?
4. Welche Rolle kommt dem FC Basel 1893 als privater Verein bei diesen Gesprächen zu?
5. Wie werden die Ergebnisse und Informationen aus den Gesprächen festgehalten? Wird sichergestellt, dass Informationen nicht unerlaubterweise (Stichwort „Fan-Datenbank“) gesammelt werden?
6. Wie beurteilt der Regierungsrat das gemeinsame Auftreten der Kantonspolizei Basel-Stadt mit dem privaten Verein FC Basel 1893 gegenüber Bürgerinnen und Bürgern des Kantons? Wird damit nicht der Anschein erweckt, dass ein privater Verein sicherheitsrelevante Aufgaben gegenüber der Bevölkerung wahrnehmen kann?
7. Gibt es einen Regierungsratsbeschluss für die Lancierung dieses neuen Instruments?
8. Wurde das Vorgehen mit dem Datenschutzbeauftragten abgesprochen und abgeklärt? Insbesondere bezüglich der Zusammenarbeit mit einem privaten Verein und der Frage, wie danach die Protokolle einzuordnen sind.
9. Werden die Personen vor den Gesprächen auf ihre Rechte aufmerksam gemacht, welche sie aufgrund laufender Strafverfahren haben? Falls nicht: Wie sorgt der Regierungsrat dafür, dass die strafprozessualen Rechte auch in diesem Fall eingehalten werden?

Claudio Miozzari

Interpellation Nr. 84 (September 2017)
betreffend Polizeieinsatz anlässlich des Sonderzugs ab Basel zu den G20-Protesten

17.5259.01

Am 5. Juli 2017 fuhr ein Sonderzug im Rahmen der Proteste gegen das G20-Treffen von Basel Badischem Bahnhof nach Hamburg. Im Vorfeld wurden die Organisatoren und Organisatorinnen aufgefordert, der Polizei Fotokopien der Ausweise der Reisenden zukommen zu lassen, damit ein Fahndungsabgleich im Vorfeld möglich wäre. Vor Ort wurden die Aktivist/innen nur einzeln, nach intensiver Durchsuchung und nach Abgleich der persönlichen Daten mit Fahndungslisten auf das Perron gelassen. Über dreissig Aktivist/innen wurde die Einreise

nach Deutschland verboten. Die ganze Prozedur dauerte insgesamt mindestens fünf Stunden, was zu einer Verspätung des Zuges von vier Stunden führte.

Da es sich bei diesem Einsatz und den im Vorfeld angedachten Massnahmen um generalpräventive Massnahmen handelt, die die Meinungs- und Demonstrationsfreiheit einschränken und weder Betroffene noch Journalist/innen während des Einsatzes transparent informiert wurden, bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie viele Beamt/innen der deutschen Polizei und wie viele Angehörige der Schweizer Polizei und Grenzschutz waren im Einsatz?
2. Was war die Rolle der Basler Polizei und inwiefern wurde sie in die Planung einbezogen?
3. Verlieh der Einsatz innerhalb des geplanten Zeitraums oder war der Einsatz kürzer geplant?
4. Gab es im Vorfeld sogenannte Gefährderansprachen an die Aktivist/innen?
5. Was war der Beweggrund, in Basel derartige Kontrollen durchzuführen, während dem es an anderen Stationen des Sonderzuges überhaupt keine Kontrollen gab?
6. Einzelnen Aktivist/innen wurde scheinbar willkürlich die Einreise nach Deutschland verboten. Hat die Schweiz Rechtshilfe geleistet und die Daten an die deutsche Polizei weitergegeben? Oder wurden die Daten von Seiten der Schweizer Polizei im Auftrag der deutschen Kolleg/innen überprüft?
7. Die ausgestellten Einreiseverbote wurden begründet mit: "schwerwiegender Gefährdung eines Grundinteresses der Gesellschaft" bzw. einer Gefährdung der "öffentlichen Gesundheit". Was muss man sich darunter vorstellen? Auf welchen Daten basierte diese Einschätzung?
8. Wurden die Schweizer Behörden rechtshilfweise angefragt hinsichtlich Personendaten und wurden Daten an die deutsche Polizei weitergegeben? Wenn ja:
 - a. Welche personenbezogenen Daten wurden an deutsche Behörden übermittelt?
 - b. Auf welcher Rechtsgrundlage beruhte der Datentransfer?
 - c. Welche Behörden waren in den Datentransfer involviert?
9. Gab es Ausreiseverbote aus der Schweiz? Wenn ja, womit wurden diese begründet?
10. Warum wurde Journalist/innen nicht Zugang zum entsprechenden Perron gewährt?
11. Warum wurde seitens Polizei (auch gegenüber den Medien) derart defensiv kommuniziert?

Tonja Zürcher

Interpellation Nr. 85 (September 2017)

betreffend Ausschreibung "ED-Lieferung von Getränken und Fleischwaren an die St. Jakobshalle"

17.5263.01

Im Kantonsblatt vom 28. Juni 2017 wurde das Angebot "ED - Lieferung von Getränken und Fleischwaren an die St. Jakobshalle" publiziert. Dabei ist der Lieferauftrag von Getränken und Fleischwaren für die St Jakobshalle vom 1. November 2017 bis 31. Oktober 2022 in sieben Lose aufgeteilt. Auffällig ist, dass für die einzelnen Lose unterschiedliche Bedingungen an die Produktauswahl definiert wurden. Während bei Los Nr. 2 betreffend Mineralwasser verlangt ist, dass je ein regionales, nationales sowie internationales Produkt angeboten werden, fehlt diese Bedingung bei den anderen Losen. Namentlich bei Los Nr. 1 betreffend Bier, Los Nr. 3 betreffend alkoholfreie Getränke, Los Nr. 4 betreffend Wein und Los Nr. 7 betreffend Fleischwaren besteht keine Vorgabe, dass der Lieferant bzw. Caterer mindestens auch ein regionales und ein nationales Produkt in seiner Angebotspalette aufweisen muss.

Mit der vorliegenden Ausschreibung wird die Vermutung geweckt, dass die Mieterinnen und Mieter in Zukunft auf das In-House Catering der St. Jakobshalle zurückgreifen müssen. Es stellen sich hierzu folgende Fragen:

- Stimmt die Vermutung, dass Veranstalterinnen und Veranstalter zukünftig das Catering-Angebot der St. Jakobshalle nutzen müssen? Wenn ja:
 - Zu welchen Bedingungen?
 - Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass damit den Veranstaltern ohne Direktverhandlungen mit Getränkelieferanten eine wichtige Einnahme- und Sponsoringquelle verloren geht und damit die St. Jakobshalle unattraktiver werden kann?
- Ist der Geschäftsführer der St. Jakobshalle bzw. die Levent AG am Ertrag durch das Catering beteiligt? Darf die Levent AG eigene Cateringboxen betreiben?
- Wie lautet die Begründung dafür, dass nur bei Mineralwasser verlangt wird, dass zwingend auch ein internationales Produkt geliefert wird, wo doch gerade das regionale und nationale Wasserangebot vielfältig ist und bekannt ist, dass der Import von im Ausland abgefülltem Mineralwasser eine schlechte Ökobilanz aufweist und der Transportweg die Umwelt stärker belastet als etwa die Verpackung.
- Wie lautet die Begründung dafür, dass bei Bier und Wein sowie alkoholfreien Getränken im Unterschied zum Mineralwasser keine Vorgaben in Bezug auf eine breitere Auswahl mit regionalen und nationalen Produkten bestehen?

- Wie stellt sich die Regierung dazu, dass ein Getränkeliieferant, der den Zuschlag erhält, neben seinem eigenen Produkt keine weiteren lokalen bzw. regionalen Biere, Weine oder alkoholfreien Getränke zulassen muss, dies selbst dann nicht, wenn vonseiten der Mieterinnen und Mieter der St. Jakobshalle die Nachfrage nach regionalen Produkten gegeben ist?
- Wie steht die Regierung dazu, dass ein Anbieter 10'000 Liter Bier kostenlos im Offenausschank bereitstellen muss? Teilt die Regierung die Ansicht, dass dadurch KMU's von der Ausschreibung ausgeschlossen werden?
- Wie stellt sich die Regierung dazu, dass keine Vorgaben bezüglich der Qualität und Herkunft der Fleischwaren gemacht wurden? Teilt die Regierung die Ansicht, dass bei Besucherinnen und Besucher der St. Jakobshalle die Erwartung besteht, dass das Catering Fleisch aus der Schweiz anbietet?

Michelle Lachenmeier

Interpellation Nr. 86 (September 2017)

17.5272.01

betreffend Personenkontrolle durch die Grenzwaiche ohne Grenzübertritt

Das Grenzwachtkorps (GWK), als grösstes nationales, ziviles Sicherheitsorgan ist ein bewaffneter und uniformierter Verband, welcher zur Eidgenössischen Zollverwaltung gehört und unter anderem sicherheitspolizeiliche Aufgaben übernimmt. Mit dem Beitritt der Schweiz zum Schengen Raum hat sich die Arbeit des Grenzwachtkorps mehr von der Grenze ins Landesinnere verlagert. Das Korps hat nun auch polizeiliche Aufgaben übernommen und kann die Kantone zusätzlich mit Personenkontrollen unterstützen. Die Zusammenarbeit zwischen Grenzwachtkorps und der Kantonspolizei Basel-Stadt wird durch eine Vereinbarung geregelt.

Obwohl das Grenzwachtkorps, laut eigenen Aussagen, keine systematischen Personenkontrollen durchführt, finden diese trotzdem regelmässig, insbesondere im Bereich des SBB-Areals statt. Wie kürzlich in der Presse berichtet wurde, sprachen von der Grenzwaiche kontrollierte Personen (vorwiegend Obdachlose) von Schikanen und öffentlichen Demütigungen.

In diesem Zusammenhang bittet der Interpellant die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Sind der Regierung Übergriffe wie Schikanen oder Demütigungen durch das Grenzwachtkorps bekannt?
2. Welche Polizeiaufgaben in Bezug auf Sicherheit und Ordnung, welche die Kantonspolizei aus Kapazitätsgründen nicht wahrnehmen kann, übernimmt das Grenzwachtkorps?
3. Weshalb führt das Grenzwachtkorps, ohne Bezug zu einem Grenzübertritt, Personenkontrollen auf Basler Boden durch?
4. Besteht ein konkreter Auftrag der SBB zur Durchführung dieser Personenkontrollen?
5. Erhält die Kantonspolizei übermässig viele Reklamationen betreffend Obdachlosen beim Centralbahnplatz, die diese Personenkontrollen legitimieren?
6. Ist nach Meinung der Regierung die Aufgabenteilung zwischen der Bahnpolizei, der Kantonspolizei und dem Grenzwachtkorps klar geregelt?
7. Welche gesetzliche Grundlage besteht zur Kompetenz resp. Abgrenzung zwischen Kantonspolizei und Grenzwachtkorps?
8. Weshalb wird der Teil B der Zusammenarbeitsvereinbarung zwischen Kantonspolizei und Grenzwachtkorps (Stand 23. August 2007) nicht publiziert?

Otto Schmid

Interpellation Nr. 87 (September 2017)

17.5275.01

betreffend Lukas Ott, neuer Kantons- und Stadtentwickler Basel-Stadt

Am 16. August 2017 hat die grüne Regierungspräsidentin Elisabeth Ackermann den neuen Kantons- und Stadtentwickler des Kantons Basel-Stadt, den grünen Politiker Lukas Ott, vorgestellt. Dieser tritt seine Stelle per 1. Dezember 2017 an und wird auf diesen Zeitpunkt hin als Stadtpräsident von Liestal zurücktreten.

Diese Stellenbesetzung überrascht. Der Interpellant bittet daher die Regierung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche tatsächlichen persönlichen und beruflichen Voraussetzungen bringt Lukas Ott für diese Stelle mit?
2. Ist der Regierungsrat der Ansicht, dass ein Absolvent eines Soziologiestudiums mit Schwerpunkt Kunstgeschichte und Botanik die geeignetste Wahl ist?
3. Wurde die Rekrutierung durch ein externes Personalbüro betreut, begleitet oder durchgeführt? Falls ja, durch welches?
4. Wie viele Bewerbungen gingen ein?
5. Begünstigt die Tatsache, dass Lukas Ott ebenfalls Mitglied der Grünen Partei ist, den Entscheid ihn zu wählen?

6. Kann aus Sicht des Regierungsgremiums die Regierungspräsidentin, welche wie Lukas Ott Mitglied der Grünen Partei ist, unabhängig in ein Selektionsverfahren für diese Stelle eingebunden sein ohne unter Verdacht einer einseitigen Begünstigung eines Kandidaten zu stehen?
7. Wurden dem Regierungskollegium aufgrund des Umstandes, dass Regierungspräsidentin Ackermann und Herr Ott in der gleichen Partei in führenden Positionen waren und sind, mehrere Kandidaturen vorgeschlagen?
8. In welcher persönlichen Beziehung steht die Regierungspräsidentin zu Lukas Ott?
9. Ist für die Anstellung als Kantons- und Stadtentwickler eine Mitgliedschaft bei der Grünen Partei Grundvoraussetzung, nachdem bereits der Vorgänger von Lukas Ott Mitglied dieser Partei war?
10. Wird Lukas Ott als oberster Kantons- und Stadtentwickler, wie man es von einem „Chefbeamten“ erwarten kann, entsprechend in den Kanton Basel-Stadt zügeln?
11. Wird der/die neue Leiter/in Ressort Kultur, als Nachfolger/in von Philippe Bischof, ebenfalls der Grünen Partei angehören?

Pascal Messerli

Interpellation Nr. 88 (September 2017)

17.5276.01

betreffend 2018 stellt die Schweiz auf moderne Hochleistungs-Trolleybusse und aufladbare Elektrobusse um: Provinzstadt Basel beneidet die E-Busse in Zürich, Genf, Bern, Vevey/Montreux und Schaffhausen

Basels Strassenverkehr führt zu übermässigen Umweltbelastungen bezüglich Luft und Lärm. Bis im Jahr 2020 werden, so heisst es im neuesten Luftreinhalteplan 2016, bei keinem Schadstoff die Immissionsgrenzwerte eingehalten. Die Luftreinhalteziele würden weiterhin verfehlt, und sowohl Wintersmog-Episoden als auch zu hohe Ozonwerte im Sommer würden weiterhin auftreten.

Daher müsste die Regierung von Gesetzes wegen Notmassnahmen ergreifen. Aufdrängen würde sich etwa eine Teilspernung der Feldbergstrasse für den motorisierten Durchgangsverkehr und die Umstellung von Bus 30 auf Tram. Doch sie toleriert die rechtswidrigen Grenzwert-Überschreitungen.

Auch bei den heute veralteten Busflotten von BVB, BLT und Unterakordanten müsste die Regierung dringend für Ersatz sorgen. Gemäss Ratschlag und Debatte zur Motion Vitelli vom 21.5.2015 sollten der Evaluationsbericht (per Mitte 2016) und die Ausschreibung zum "Bus der Zukunft" (per Mitte 2017) bereits erfolgt sein. Beides hat die Regierung bis heute nicht vorgelegt.

Das OeV-Gesetz sowie die in der Kantonsverfassung verankerte Gesundheitsprävention insbesondere gegenüber vulnerablen Bürger/innen (Säuglinge, Ältere) verpflichtet die Regierung in Anbetracht des aktuellen Standes der Elektrofahrzeug-Technik, die Basler Busflotten raschestmöglich auf aufladbare Elektrobusse und abrubbare (die Ruten automatisch einziehende) Trolleybusse umzustellen.

Während aber in Basel tiefe Provinz herrscht, handelten die Exekutiven anderer Schweizer Städte vorausschauend und vorbildlich. Schon nächstes Jahr zahlt es sich aus, wie eine Tour de Suisse zeigt:

- Genf betreibt die Buslinie 23 ab 2018 fahrplanmässig mit aufladbaren Elektrobussen, inklusive Schnellladestationen unterwegs im Betrieb sowie Langsamladung über Nacht. Schon länger war Schnell- und Langsamladen, vom Bund finanziell unterstützt, getestet worden.
- Zürich führt ebenfalls ab 2018 fahrplanmässig Hochleistungs-Trolleybusse ("SwissTrolley Plus" des Schweizer Pioniers Hess in Bellach/SO) ein. Bereits 2015 verkehrten die ersten Trolleybusse fahrplanmässig mit leistungsfähigen Batterien; das Abruten bei Baustellen ist längst Routine.
- Vevey und Montreux betreiben ab 2018 die Überland-Trolleybuslinie 201 nach Villeneuve (VMCV) im Arc Lémanique mit neu beschafften Hochleistungs-Trolleybussen. Die Verlängerungsrouten durch den Dorfkern von Villeneuve erfolgt dabei abgerutet gestützt auf die neuen Hightech-Batterien.
- Schaffhausen strebt auf Linie 1 die Ausweitung des Trolleybus-Betriebs mit Batterie an. Zudem ist geplant, die Linien 3, 4 und 5 auf aufladbare Elektrobusse umzustellen, beides unter Abschaffung der Dieselsebuse. Die Exekutive kann sich dabei auf eine 43-seitige profunde Vorlage stützen.
- Bern führt auf Linie 17 ab 2018 einen Versuchsbetrieb mit fünf Elektrobussen ein und plant ab 2020 32 Gasbusse durch Elektrobusse zu ersetzen. Die Umstellung von Buslinien auf elektrischen Antrieb ist, so Bernmobil, ein zentrales Anliegen unserer Unternehmensstrategie.

Dass Basel derart stark im Hintertreffen ist, ist schwer hinnehmbar. Evaluationen, Übersichtsberichte über den Stand der Technik sowie Versuchsbetriebe - wie etwa in Genf, Zürich oder Bern - sollte gerade die "Energistadt Basel" analog zu weiteren Schweizer Städten längst hinter sich haben.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung:

1. Ist die Regierung bereit, die heutige Buslinie 30 per 2020:
 - a) zu teilelektrifizieren,
 - b) sie mit Hochleistungs-Trolleybussen ("SwissTrolley Plus") zu betreiben, welche intelligente Batterien enthalten und die ausserdem problemlos abrufbar sind, d.h. die Routen vor fahrleitungslosen Abschnitten automatisch einziehen,

- c) und so Synergieeffekte (Maste, Maueranker, Abspanndrähte) für Tram 30 nutzen können, dies im Hinblick auf die Umstellung zu Trambetrieb gemäss Planung "Tramnetz 2020"?
2. Ist die Regierung bereit, Versuchsbetriebe mit aufladbaren Elektrobussen einzurichten:
 - a) per 2018 auf der Basler Linie 31 oder 36,
 - b) per 2019 auf der Basler Linie 34 (kantonsgranzüberschreitend),
 - c) per 2020 auf der Basler Linie 38 (landesgranzüberschreitend)?
 3. Stimmt die Regierung zu, dass moderner Elektrofahrzeug-Betrieb in den anderen Schweizer Tramstädten kurz vor der Marktreife ist?
 4. Wie bewertet die Regierung das Vorbild Zürich, das ab 2018 fahrplanmässig Linien mit Batterie-Hochleistungs-Trolleybussen betreibt, mutmasslich auf den Linien 33 und 72?
 5. Wie bewertet sie das Vorbild Genf, wo ab 2018 auf Linie 23 aufladbare Elektrobusse fahren?
 6. Wie bewertet sie das Vorbild Vevey und Montreux, wo ab 2018 auf Linie 201 Hochleistungs-Trolleybusse fahren und batteriebetrieben durch Villeneuve verlängert werden?
 7. Wie bewertet sie das Vorbild Bern, das ab 2018 versuchsweise fünf Elektrobusse einsetzt?
 8. Wie bewertet sie das Vorbild Schaffhausen, das bis 2027 die Linie 1 auf Batterie-Hochleistungs-Trolleybusse erweitert und die Linien 3, 4 und 5 auf Elektrobusse umstellt?
 9. Wie bewertet sie das Vorbild "Bernmobil", das seine Unternehmensphilosophie auf Elektrofahrzeuge (Tram / Trolleybus / Elektrobus) umgestellt hat? Ist sie bereit, die Berner Philosophie in den jährlichen Basler Leistungsauftrag hineinzuschreiben, inklusive Controlling?
 10. Wieso liegt in Basel, obwohl andere Städte schon bei der Serienreife angelangt sind, der im Grossen Rat per Mitte 2016 angekündigte Evaluationsbericht noch immer nicht vor?
 11. Wieso hat die Regierung noch immer keine Linie mit den per 2017 angekündigten Elektro-Kleinbussen durchgesetzt?
 12. Ist es richtig, dass sogar die per 2018 angekündigte Busausschreibung gefährdet ist?
 13. Ist die Regierung bereit zuzugestehen, dass die Basler Diesel-/Gas-Busflotte im Landesvergleich hinsichtlich der Luftschadstoff- und Lärmbelastung veraltet ist?
 14. Ist sie bereit, angesichts der Rückstände und der verlorenen Zeit kurzfristig auf Basler Perfektionismus zu verzichten und auf die vorhandenen fundierten und ausführlichen Berichte und Vorarbeiten (Stadtrat Schaffhausen, ETHZ, Fachhochschule Bern) zuzugreifen?
 15. Ist die Regierung bereit, Luftreinhaltemassnahmen im Sinne der OeV-Umstellung auf Elektrofahrzeug-Betrieb auf den MIV auszudehnen und in der Feldbergstrasse notfallmässig temporäre Fahrverbote (Lieferverkehr ausgenommen) einzuführen?
 16. Welche weitere Notmassnahmen erwägt die Regierung, um den heute ungesetzlichen Zustand gemäss Luftreinhalteplan 2016 in Bezug auf Luftschadstoff-Grenzwerte und Lärmbedingungen ab 2018 / 2019 in einen gesetzmässigen Zustand überführen zu können?

Beat Leuthardt

Interpellation Nr. 89 (September 2017)

betreffend Schikane für den Autoverkehr durch das "Umsetzungskonzept Städtische Verkehrslenkung Basel"

17.5277.01

Der Basler Zeitung vom 19. August konnte entnommen werden, dass im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) Planungen durchgeführt wurden, "...um den motorisierten Individualverkehr maximal möglich zu reduzieren und zu lenken". Wenn diese Zeitungsinformationen den Sachverhalt korrekt wiedergeben, kann die Absicht des BVD nicht akzeptiert werden.

In Basel, Riehen und Bettingen soll ein sinnvolles Nebeneinander von Öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr und Velo- sowie Fussgänger-Verkehr angestrebt werden. Wenn einseitig das Auto benachteiligt werden soll, indem künstlich an mehreren Orten Stau-Situationen geschaffen werden, verschlechtert sich die Mobilität im Kanton. Wenn davon ausgegangen werden kann, dass das Auto weder zum Vergnügen noch aus Jux und Tollerei benutzt wird, sondern, um aus irgendeinem Grund von einem Ort zum anderen zu gelangen, sei es zum Einkaufen, um zur Arbeit zu gehen oder Dienstleistungen in der Stadt zu beziehen, dann ist es Staatsaufgabe, auch diese Art der Mobilität zu fördern und nicht zu behindern. Volkswirtschaftlich generieren wir einen Schaden mit einem solchen Vorgehen. Es ist bekannt, wie viel Geld durch Stau jährlich verloren geht.

Beim Öffentlichen Verkehr werden grosse Anstrengungen unternommen, um mit beträchtlichen Steuergeldern zum Beispiel die Anfahrtszeiten aus dem Leimental zum Bahnhof SBB um einige Minuten zu verkürzen. Gleichzeitig sollen jetzt zum Beispiel die Kantonseinwohnerinnen und -inwohner aus Riehen und Bettingen an den Kreuzungen Schwarzwaldallee / Maulbeerstrasse und Riehenstrasse / Allmendstrasse bzw. Bäumlihofstrasse / Allmendstrasse durch längere Rotlichtphasen schikaniert werden, um sie zum Umsteigen auf den Öffentlichen Verkehr zu zwingen. So sieht partnerschaftliche Zusammenarbeit mit den Landgemeinden nicht aus! Der Kanton darf seine Landgemeinden nicht derart diskriminieren!

Auch die übrigen Einfallachsen in die Stadt, an denen ohne Notwendigkeit Stau-Situationen geschaffen werden sollen, sind für den Kanton wichtig; Stichworte: Berufspendler und Grenzgänger, die hier in unserem Kanton zur Wertschöpfung beitragen. Es ist nicht zu verstehen, weshalb auch diese schikaniert werden sollen. Weiter ist nicht klar, wie mit dieser Massnahme der Veloverkehr und die Fussgänger profitieren können.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Bestehen innerhalb des Bau- und Verkehrsdepartements solche Absichten?
2. Falls dem so ist; wie werden solche – aus der Sicht des motorisierten Individualverkehrs – Schikanen begründet?
3. Wie verhält sich diese Planung in Relation zur Aussage des Regierungsrates im Zusammenhang mit der Initiative des Gewerbeverbandes Basel-Stadt zur möglichen Korrektur des bestehenden Zieles der Reduktion des motorisierten Individualverkehrs von 10% bis 2020?
4. Findet der Regierungsrat ein solches Vorgehen korrekt, insbesondere gegenüber den Landgemeinden Riehen und Bettingen?
5. Ist der Regierungsrat bereit, diese nicht akzeptable Planung zurück zu nehmen?
6. Was sieht der Regierungsrat vor, um ein geordnetes Nebeneinander von allen Verkehrsarten zu erreichen, ohne eine einzelne derart – wie mit den offenbar vorgesehenen Massnahmen - zu benachteiligen?

Patricia von Falkenstein

Interpellation Nr. 90 (September 2017)

17.5280.01

betreffend Bürokratielauf der Inhaber des Ladens Apartix an der Jungstrasse 36 im St. Johann

Auch in Basel-Stadt ist das Gewerbe im Umbruch - neue Geschäftsmodelle und Bedürfnisse entstehen und auch die Nutzung bestehender Liegenschaften unterliegt grossen Veränderungen. Heute bleiben Geschäfte selten für Jahrzehnte am gleichen Ort. Die Startup-Szene wird in Basel von allen begrüsst und trägt unbestritten zur Belebung und Attraktivität der Stadt bei.

Die Verwaltung scheint diesen Veränderungen Rechnung zu tragen und hat auch schon vor Jahren ein Bewilligungsportal geschaffen. Beim Bau- und Verkehrsdepartement gibt es die Möglichkeit, persönlich vorzusprechen und sich über das Vorgehen und das Bewilligungsverfahren bei der Neueröffnung eines Geschäftes oder Restaurationsbetriebes zu informieren.

Diese Bemühungen sind zu begrüssen, aber leider hört man seit Jahren immer wieder von ähnlichen Geschichten wie derjenigen des Ladens Apartix. Zuerst erscheint alles sehr einfach und effizient, aber schon bald bauen sich die Hürden der Bürokratie auf. Bis zu sechs unterschiedliche Ämter sind in ein Bewilligungsverfahren involviert. Diese Koordination scheint je länger je schwieriger, bedingt viel Papier, Zeit und Formulare und lässt sich offensichtlich ohne erfahrene Juristen und Architekten heute kaum mehr bewältigen. Selbstredend ist dies dem Unternehmertum alles andere als förderlich.

In diesem Zusammenhang ersucht der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wie schätzt der Regierungsrat die Ausgestaltung und insbesondere Einfachheit des Prozesses sowie die notwendigen Bewilligungsverfahren für Unternehmensgründungen in Basel-Stadt ganz allgemein ein?
- Wie beurteilt der Regierungsrat die angestrebte Vereinfachung durch das Bewilligungsportal? Ist der Regierungsrat zufrieden mit dem Ergebnis?
- Wie schätzt der Regierungsrat die Wirksamkeit der Sprechstunde im Bau- und Verkehrsdepartement ein? Sieht er Möglichkeiten, die Wirksamkeit zu verbessern?
- Ist es aus Sicht des Regierungsrates akzeptabel, wenn ein Gesuchsteller zwei Mal die Sprechstunde besucht, sich umfassend beraten lässt und dennoch einen ablehnenden Entscheid erhält, ohne vorher auf einen möglichen Ablehnungsgrund hingewiesen worden zu sein?
- Ist es üblich, dass Gesuchsteller einen Abweisungsentscheid ohne Begründung erhalten? Wenn ja, entspricht dies aus regierungsrätlicher Sicht einem kundenfreundlichen Verhalten?
- Wie lässt es sich aus Sicht des Regierungsrates rechtfertigen, dass ein Baugesuch faktisch nur noch unter Beizug eines Juristen und eines Architekten erfolgreich eingereicht werden kann?
- Wie beurteilt der Regierungsrat das Verfahren bei einer Nutzungsänderung von Geschäftsräumlichkeiten, z.B. von einem Laden in einen Gastronomiebetrieb und vice versa?
- Sieht der Regierungsrat Möglichkeiten, das Bewilligungsverfahren für ein neues Geschäft oder einen Gastronomiebetrieb zu vereinfachen - falls zum Beispiel nur minimale bauliche Anpassungen an den Räumen vorgenommen werden müssen?
- Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass es einfacher wäre, wenn in ein Bewilligungsverfahren weniger Ämter involviert wären? Falls ja, wie schätzt der Regierungsrat die Möglichkeit ein, die Anzahl Ämter im Prozess zu involvieren?

Christian C. Moesch

Interpellation Nr. 91 (September 2017)

betreffend Veloverleih

17.5282.01

In zahlreichen europäischen Städten gibt es heute einen automatischen Veloverleih (z.B. Barcelona, Berlin, London, Paris). Das gilt auch weltweit, in Asien boomt Bikesharing. Es gibt stationäre Systeme mit festen Dockingstationen. Daneben existieren free floating-Systeme in Kombination mit Smartphone-Apps (ohne Abstellstationen, in China z.B. sehr beliebt). In Asien gibt es sehr grosse solche Verleiher (Ofo in China z.B. mit rund 3 Mio. Sharingbikes). In Bern und Zürich werden nun ebenfalls Bikesharing-Systeme eingeführt (stationäres System mit Abstellstationen). Der Fuhrpark umfasst in Bern 2'400 Velos an rund 200 Verleihstationen, alle 300-400 Meter stehen Leihvelos zur Verfügung. Ähnlich wird es in Zürich aussehen. Beide Systeme werden von Publibike, einer Tochter von Postauto, aufgebaut und betrieben – zum Nulltarif! Publibike betreibt die Systeme auf eigene Rechnung. Beiden Städten entstehen also durch das Bikesharing praktisch keine Kosten.

In Bern, Zürich und Basel will nun auch ein Verleiher (O-Bike) im grossen Stil im free-floating-System Velos verleihen, wie der Presse zu entnehmen ist (bzBasel). Gratis für die Stadt wohlverstanden, die Betreiber finanzieren sich über den Verleih und Werbeeinnahmen selbst. Offenbar sind in der Schweiz bereits andere solche free-floating-Verleiher aktiv, wie ebenfalls der Presse zu entnehmen ist (NZZ). Die Städte sind nun offensichtlich herausgefordert, sich zu positionieren, insbesondere Zürich und Bern, die kürzlich das Veloverleihsystem "beschafft" haben. Zürich hat den Veloverleih von O-Bike dem Vernehmen nach bereits bewilligt.

Die ganze Situation wirft Fragen auf, die der Interpellant gerne der Regierung stellen möchte:

- Warum ist die Stadt Basel bislang nicht aktiv in Erscheinung getreten und hat nicht wie Bern und Zürich ein Verleihsystem zum "Nulltarif" beschafft?
- Warum hat der Regierungsrat dem gratis anbietenden Bikesharing-Unternehmen O-Bike die Bewilligung verweigert?
- Ist der Regierungsrat bereit, auf die günstige Situation zu reagieren, dass Veloverleihsysteme gratis angeboten werden, und wird er möglichst bald ein/mehrere Veloverleihsystem/e für die Stadt ermöglichen?
- Ist er bereit, dabei Konkurrenz zwischen Anbietern zuzulassen? Unter welchen Rahmenbedingungen und grob skizzierten Auflagen an die Anbieter?
- Was wird er konkret dazu unternehmen?

Aeneas Wanner

Interpellation Nr. 92 (September 2017)

betreffend Informationen über die Einbürgerung

17.5283.01

Es gibt breit angelegte Studien, die aufzeigen, dass die frühe Erteilung des Bürgerrechts als Katalysator für die Integrationsbemühungen der betreffenden Personen wirkt.

Im Kanton Basel-Stadt werden die Personen, die die Einbürgerungskriterien erfüllen, vom Kanton ein Schreiben bekommen, dass sie sich einbürgern oder ein Gesuch stellen könnten.

Auch andere Kantone starteten vor allem seit dem JA zur Initiative "Erleichtere Einbürgerung der dritten Generation", den Betroffenen solche Informationen zu schicken.

Aus zwei Gründen finde ich es sehr wichtig, dass dieses Schreiben auch aktuell mit den neuen Änderungen fortgesetzt werden sollten.

a. Über die Änderungen der erleichterten Einbürgerung der dritten Generation zu informieren: Vielen Jugendlichen ist es nicht bekannt, dass sie sich mit dem JA zur erleichterten Einbürgerung schnell und günstiger - sogar bei gewissem Alter kostenlos - und mit wenig Bürokratie einbürgern lassen können.

b. Über das neue Einbürgerungsgesetz zu informieren.

Ab 1. Januar 2018 tritt das neue Bürgerrechtsgesetz in Kraft. Dieses bringt eine Verschärfung mit sich: Ab dem 1. Januar 2018 können nur noch Personen mit einer Niederlassungsbewilligung (Status C) in der Schweiz ein Einbürgerungsgesuch stellen. Bisher durften auch Ausländer mit einer Aufenthaltsbewilligung (Status B) und vorläufig aufgenommene Flüchtlinge (Status F) ein Gesuch einreichen.

Auch wir wissen nicht immer alle Bescheid über Gesetzesänderungen – und über deren Konsequenzen.

Logischerweise trifft dies auf Ausländerinnen und Ausländer mit B- oder F-Bewilligung noch stärker zu, deshalb ist in diesem Fall eine Information angebracht.

So hätten die betroffenen Ausländerinnen und Ausländer eine Chance, bis Ende Jahr ein Gesuch einzureichen, das nach altem Recht behandelt wird.

Daher bitte ich die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie oft werden die Personen, die die Einbürgerungskriterien erfüllen, informiert?
2. Hat die Regierung vor, die Betroffenen über die neuen Änderungen zu informieren?

3. Könnte sich die Regierung vorstellen, die Ausländerinnen und Ausländer mit Aufenthaltsbewilligung und vorläufig aufgenommene Flüchtlinge direkt anzuschreiben, damit sie bis Ende des Jahres ein Gesuch einreichen.
4. Was für Änderungen werden in der Basler Einbürgerungspraxis mit diesen neuen Gesetzen vorgenommen?

Mustafa Atici

Interpellation Nr. 93 (September 2017)

17.5286.01

betreffend BVB-Million: Wer hat welche Erinnerungslücken?

In der bz basel vom 29. August 2017 war zu lesen, dass der ehemalige BVB-Direktor Jürg Baumgartner in einer Einvernahme bei der Staatsanwaltschaft aussagte, dass lediglich Regierungsrat Hans-Peter Wessels an dem Treffen mit der französischen Seite das Versprechen zur Zahlung einer Million Franken abgab. Zitat von Jürg Baumgartner: "Regierungsrat Wessels sagte dann, dass man dieses Ansinnen prüfen werde, dass Geld vorhanden sei und man die Nachbarn gleich behandeln wolle, so in der Art." Zudem handelte es sich beim Treffen mit Frankreich um ein rein informelles Treffen auf politischer Ebene, wo die Frage der Finanzierung explizit aufkam.

Bisher behauptete Regierungsrat Hans-Peter Wessels gegenüber der Öffentlichkeit immer, dass die Zusage in Absprache mit Jürg Baumgartner, als damaligem Direktor, und dem damaligen Verwaltungsratspräsidenten, Martin Gudenrath erfolgte.

Wie dem Artikel weiter zu entnehmen ist, gab auch der Leiter des Amtes für Mobilität im Bau- und Verkehrsdepartement – also ein Chefbeamter – bei der Staatsanwaltschaft zu Protokoll, dass er sich nicht mehr genau erinnern könne, wer was gesagt habe: "Wer die Idee hatte, dass die BVB etwas beisteuern könnte, kann ich nicht mehr sagen."

Aufgrund dieses Sachverhaltes bittet der Interpellant den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wieso divergieren die Aussagen von Jürg Baumgartner, immerhin bei der Staatsanwaltschaft getätigt, derart mit den bisherigen Behauptungen von Regierungsrat Hans-Peter Wessels in der Öffentlichkeit?
2. Weshalb kann ein Chefbeamter von Regierungsrat Wessels, anders als sein Vorgesetzter, sich nicht mehr an den Sitzungsverlauf und die entsprechenden Zusagen erinnern? Ist es nicht seltsam, dass Regierungsrat Wessels hier offensichtlich ein viel besseres und genaueres Erinnerungsvermögen haben soll?
3. Ist es nicht seltsam, dass mit Ausnahme von Regierungsrat Wessels niemand diesen Sachverhalt so bestätigen kann und die BVB, wie gemäss GPK-Bericht bekannt ist, selber erst nach Aufforderung aus Frankreich überhaupt von dieser Millionen-Zusage Kenntnis hatte?

Andreas Ungricht

Interpellation Nr. 94 (September 2017)

17.5289.01

betreffend Lärmschutz entlang der Osttangente

In den letzten Jahren hat der Verkehr auf der Osttangente stark zugenommen. Eine Abnahme, wenn überhaupt, ist erst nach 2037 absehbar, wenn der geplante Rheintunnel fertiggestellt ist. In den nächsten 20 Jahren muss die Bevölkerung vom Bad. Bahnhof bis zum Gellertdreieck diese äusserst starke Lärmbelastung ertragen, wenn nicht endlich die dringend notwendigen Sanierungsmassnahmen ergriffen werden.

In den Achtzigerjahren des letzten Jahrhunderts hat das Basler Tiefbauamt Studien für die Überdeckung der Autobahn in der Breite ausgearbeitet. 1988, also vor 30 Jahren, hat der Grosse Rat einen Ratschlag für die Einhausung der ersten Etappen auf der Ostseite vom St. Alban-Teich bis zur Birsstrasse genehmigt. Diese wurde denn auch 1992 gebaut. Diese Einhausung ist für die direkt Betroffenen und in der Lehenmatt ein "Segen", kann doch der Autobahnlärm auf diesem kurzen Teilstück kaum mehr wahrgenommen werden.

Auf der Westseite (Baldeggerstrasse) wurde das ausgearbeitete Projekt nicht umgesetzt. Als erste Etappe wurden lediglich Lärmschutzwände errichtet. In den späteren Jahren kam eine Umsetzung nicht zustande, weil das Projekt der Strukturweiterung Osttangente STOT im Vordergrund stand. Da nun klar ist, dass statt der STOT die Kapazitätserweiterung durch den Rheintunnel erfolgen soll, steht der Einhausung auf der Westseite nichts mehr im Wege.

Studiert man das damals ausgearbeitete Projekt, das unter dem Slogan "schön und leise ... für die Anwohner - mit viel Licht ... für die Benützer" stand, kann man leicht erkennen, dass es unter den heutigen Gesichtspunkten noch aktuell und realisierungsreif ist.

Ich bitte deshalb die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Gemäss der Berichterstattung zur Petition P353 "Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt!" wird dargelegt, dass der Bund seine Aufgabe erfüllt sieht, wenn die Lärmschutzwände erhöht und verlängert werden. Zudem soll ein Flüsterbelag eingebaut werden. Teilt die

Regierung die Haltung des ASTRA, dass mit diesen Massnahmen die Anwohner/innen genügend geschützt werden?

2. In der Antwort zur Petition wird dargelegt, dass der Kanton verschiedene Massnahmen (z.B. Einhausung Breite, Überdeckung Gellert) geprüft habe. Hat er dabei das in der Schublade schlummernde Projekt der Einhausung 2. Etappe Breite auch überprüft und an die aktuelle Situation angepasst?
3. In der Antwort zur Petition wird dargelegt, dass die Regierung bereit sei, einen niedrigen zweistelligen Millionenbetrag für zusätzliche Lärmschutzmassnahmen zu leisten. Als zusätzliche Lärmschutzmassnahme ist wohl die Einhausung auf der Westseite (Zürcherstrasse - Gellertstrasse) gemeint. Ist die Regierung bereit, für die Differenz zwischen den vom Bund anerkannten Lärmschutzmassnahmen und den Kosten für die Einhausung dem Grossen Rat bald einen Ratschlag zu unterbreiten?
4. Bei der Regierung ist immer noch der Anzug Wüthrich betreffend Photovoltaikkraftwerk über der Autobahn in der Breite hängig. Die Photovoltaik hat in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht und ist wirtschaftlich geworden. Ist die Regierung bereit, das Projekt Photovoltaik ernsthaft weiterzuverfolgen?
5. Auch auf der Schwarzwaldbrücke und im Kleinbasel im Gebiet des Eisenbahnwegs und der Schwarzwaldallee sind die Lärmschutzmassnahmen entlang der Osttangente absolut ungenügend und die Anwohnerschaft ist im gleichen Masse lärmgeplagt wie auf der Grossbasler Seite. Ist die Regierung bereit, unter Kostenbeteiligung des Kantons, entsprechende Lärmschutzmassnahmen auch auf diesen Abschnitten der Osttangente zu prüfen und umzusetzen?

Dominique König-Lüdin

Interpellation Nr. 95 (September 2017)

betreffend Verlegung der Bushaltestelle Rütimyerplatz

17.5290.01

Mit Schreiben vom 28. August 2017 hat das Bau- und Verkehrsdepartement die Anwohnerschaft in der Umgebung des Rütimyerplatzes informiert, dass auf Versuchsbasis für drei Monate die Bushaltestelle "Rütimyerplatz" auf die Mitte des Platzes verschoben wird.

Auslöser für diesen unsinnigen Versuch war ein politischer Vorstoss eines autofeindlichen VCS-Politikers, der nicht im Quartier wohnt. Dieser Vorstoss enthält unzutreffende Behauptungen betreffend Geschwindigkeit und Verkehrssicherheit. Die Anwohner des Platzes nehmen die Situation anders wahr und sehen überhaupt keinen Handlungsbedarf im Sinne des Bau- und Verkehrsdepartements. Eine Umfrage im Quartier ist nicht erfolgt.

Die Gestaltung des Rütimyerplatzes wurde 2003 im Grossen Rat diskutiert. Die Rütimyerstrasse wurde als Hauptverkehrsachse konzipiert. Die Bushaltestellen wurden nicht in die Mitte der Strasse platziert. Die Nebenstrassen wurden in 30 km/h Zonen umgewandelt. Nun wird aus nichtigem Anlass und ohne fundierte Begründung ein Verkehrsregime, das über 10 Jahre bestens funktioniert hat, über Bord geworfen.

In diesem Zusammenhang bitte ich die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie begründet der Regierungsrat die offensichtliche Missachtung des Beschlusses des Grossen Rates aus dem Jahre 2003?
2. Weshalb ist das Bau- und Verkehrsdepartement einem unsinnigen politischen Vorstoss ohne eigene Abklärungen oder Befragung der Anwohner blindlings gefolgt?
3. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die Schadstoffbelastung der Luft durch den künstlich geschaffenen Stau erhöht wird?
4. Hat der Regierungsrat in seine Überlegungen mit einbezogen, dass die Sicherheit der Velofahrer, welche die Rütimyerstrasse aus Richtung Schalerstrasse / Kluserstrasse bei sich stauendem Verkehr überqueren, vermindert wird?
5. Ist sich der Regierungsrat bewusst, dass bei Stau die Automobilisten in die 30 km/h Quartierstrassen (z.B. Bachlettenstrasse) ausweichen werden, was grundsätzlich zu vermeiden ist.
6. Ist der Regierungsrat bereit, diesen unsinnigen Versuch umgehend zu beenden?

Jeremy Stephenson

Interpellation Nr. 96 (September 2017)

betreffend Leistungsauftrag für ambulante Pflege- und Hauswirtschaftsleistungen

17.5291.01

Ende 2017 läuft der Leistungsauftrag für ambulante Pflege mit einer dreijährigen Laufzeit mit der Spitex Basel aus. Spezielle Leistungsaufträge für die Pflegeleistung kann der Regierungsrat gemäss §8d Abs. 2 Ziff. 3 KVO abschliessen. Nach diesen Bestimmungen besteht bei erhöhten Anforderungen an die Qualifikation des Personals etc. grundsätzlich ein Anspruch auf Anerkennung der höheren Kosten. In Bezug auf hauswirtschaftliche und sozialbetreuerische Leistungen legt der Regierungsrat gemäss § 9 Abs. 4 GesG die Beitragsausrichtung und die Höhe der Beiträge fest. Offenbar werden gestützt auf diese gesetzliche Grundlage auch im Bereich Hauswirtschaft direkt Leistungsverträge abgeschlossen, obwohl eine entsprechende Regelung in der KVO fehlt.

Es bleibt deshalb unklar, weshalb und aufgrund welcher rechtlichen Grundlage der Kanton Basel-Stadt einzig mit einer Spitex-Organisation im Bereich der Hauswirtschaft eine Leistungsvereinbarung abschliesst und diese damit in den Genuss von Subventionen im Bereich der hauswirtschaftlichen und sozialbetreuerischen Leistungen in der Grössenordnung von rund CHF 4.5 Mio. kommt.

Ein Preisvergleich von Hauswirtschafts-/Betreuungs-Leistungen zeigt, dass dadurch eine grosse Preisspanne auf diesem Markt herrscht.

Spitex Basel	Spitex Stadt und Land	curavis	acura	ambulante-pflege-plus	acasa
CHF 31.00	CHF 43.00	CHF 48.00	CHF 45.75	CHF 54.00	CHF 51.85

Diese ungleiche Finanzierung führt zu massiven Wettbewerbsverzerrungen. Diese spüren die privaten Spitex-Organisationen bereits jetzt. Eine Studie der Hochschule Luzern aus dem Jahre 2015 hat gezeigt, dass der durchschnittliche Vollkosten-Preis einer HW-Stunde in der Schweiz bei ca. CHF 56.00 liegt. Daraus folgt, dass fast alle der oben genannten privaten Spitex-Organisationen ihre hauswirtschaftlichen und sozialbetreuerischen Leistungen deutlich unter den Vollkosten anbieten müssen, um einigermaßen auf dem Markt noch mithalten zu können. Hinzu kommt der verständliche Wunsch von Kunden/Patienten, nur einen Anbieter für alles – Pflege und Hauswirtschaft/Betreuung – zu haben, womit ihnen eigentlich nur eine Wahl, die öffentliche Spitex Basel, bleibt.

Es ist zudem nicht nachvollziehbar, warum Hauswirtschaft und sozialbetreuerische Leistungen überhaupt subventioniert werden sollen. Eindrückliche Beispiele aus anderen Kantonen (Bsp. Bern) zeigen, dass sich der Markt ohne Subventionen selbst reguliert, indem bspw. die Höhe des steuerbaren Einkommens für die Preisbildung herangezogen wird. Für Härtefälle gibt es auch dort immer noch ergänzende Finanzierungsmöglichkeiten. Die Instrumente der Ergänzungsleistungen und der Hilflosenentschädigung.

Dieser Sachverhalt wirft Fragen auf, um deren Beantwortung ich die Regierung hiermit bitten möchte:

Bereich Pflege

1. Warum werden Leistungsaufträge im Bereich Pflege nur an einen Anbieter vergeben und dadurch der Markt verzerrt?
2. Nach welchen Kriterien wird dieser Leistungsauftrag für die ambulante Pflege vergeben?
3. Zu welchen Leistungen verpflichtet sich der Empfänger des Leistungsauftrags?
4. Wie ist es möglich, dass der Empfänger des Leistungsauftrags Gesuche ablehnt und Pflegebedürftige dadurch ungleich behandelt werden?
5. Welche Bedingungen müssten gegeben sein, damit Leistungsaufträge an mehrere Organisationen vergeben werden können?
6. Wieso werden diese Leistungsaufträge nicht ausgeschrieben? In den letzten drei Jahren ging es immerhin um eine Summe von rund CHF 53 Mio.
7. Warum muss die Spitex Basel als NPO die erzielten Gewinne nicht dem Kanton zurückerstatten, so wie es in anderen Kantonen üblich ist (ZH, LU, BE)?

Bereich Hauswirtschaft

8. Auf welcher rechtlichen Grundlage werden Leistungsaufträge im Bereich der Hauswirtschaft abgeschlossen?
9. Weshalb werden nur Leistungsaufträge mit einer Organisation abgeschlossen und der Markt damit verzerrt?
10. Wieso subventioniert der Kanton BS überhaupt den Bereich Hauswirtschaft? Andere Kantone haben gezeigt, dass es gut ohne Subventionen geht.
11. Warum sollte nicht auch eine Subjektfinanzierung möglich sein, in der ausschliesslich Härtefälle unterstützt werden?

Stephan Mumenthaler

Interpellation Nr. 97 (September 2017)

betreffend Überdenken der Zusammenarbeit mit Uber im „NordwestMobil“

17.5292.01

„NordwestMobil“ ist ein App-basierter Routenplaner der PostAuto Mobilitätslösungen AG, der u.a. in Kooperation mit den Basler Verkehrsbetrieben BVB, dem Bau- und Verkehrsdepartement des Kantons Basel-Stadt und weiteren Mobilitätsunternehmen als Pilotpartner entwickelt und zwischen Oktober 2016 bis Januar 2017 getestet wurde. Gemäss der Website „nordwestmobil.ch“ (Stand 3.09.2017) werden momentan die Rückmeldungen der Testkunden ausgewertet, um diese in eine nationale Plattform einfließen zu lassen. Zur Zusammenarbeit mit dem Pilotpartner Uber hat der Regierungsrat bereits in der Interpellation Nr. 119 von Pascal Pfister (16.55'18.02) schriftlich Stellung bezogen. In der Beantwortung von Frage Nr. 4 schreibt er: „Sollten Gerichte abschliessend feststellen, dass sich Uber nicht gesetzeskonform verhält, so geht der Regierungsrat davon aus, dass Postauto Schweiz die Zusammenarbeit sistiert, bis Uber das Geschäftsmodell entsprechend angepasst hat.“ In der Zwischenzeit ist einiges bezüglich Uber passiert. In der Beantwortung einer Parlamentsanfrage zu Uber hielt der Zürcher Regierungsrat (Protokollauszug zur Anfrage 510 KR-Nr. 91/2017 vom 7. Juni 2017) fest: „Damit die Tätigkeit von berufsmässigen Uber-Pop-Fahrerinnen und -Fahrern ohne Personenbeförderungszulassung in Privatfahrzeugen ohne Fahrtschreiber legal wäre, bedürfte es einer Änderung der genannten bundesrechtlichen

Bestimmungen.“ In anderen Worten kann man die Aussage des Regierungsrates des Kantons Zürich so interpretieren, dass FahrerInnen ohne Fahrtschreiber illegal handeln, sofern die heutigen bundesrechtlichen Bestimmungen gelten. Uber hat daraufhin – wie im August in diversen Medien zu lesen war – bekannt gegeben, dass es in Zürich den Fahrdienst Uber Pop einstellt. Dies ist übrigens in Italien, Frankreich oder Deutschland aufgrund von Verboten bereits der Fall. Stossend ist die Tatsache, dass Uber den Fahrdienst Pop in Lausanne und Basel aufrechterhalten will. Weiter hat die SBB als Staatsnaher Betrieb bekannt gegeben, dass es seine Kooperation mit Uber sistiert, bis „offene Fragen“ geklärt sind, wie 20 Minuten am 16. Juni berichtete.

Vor diesem Hintergrund bittet der Unterzeichnende um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Ist der Regierungsrat der Meinung, dass sich seit der Interpellationsbeantwortung vom November 2016 eine neue Situation ergeben hat bezüglich der Legalität von Uber Pop?
2. Sind dem Regierungsrat die Verbote von Uber Pop in unseren Nachbarländern und die damit verbundenen Gerichtsurteile bekannt? Wie beurteilt er diese Entscheide?
3. Teilt der Regierungsrat die Einschätzung des Zürcher Regierungsrates bezüglich der Illegalität der berufsmässigen Personenbeförderung ohne Fahrtschreiber?
4. Der Regierungsrat erhofft sich, dass der umstrittene Fahrdienst „die Verkehrssituation in der Region Basel weiter verbessern“ kann. Ist er auch der Meinung, dass sich die Situation für die Beschäftigten und die Bevölkerung im Personentransport verbessert?
5. Teilt der Regierungsrat die Befürchtungen, dass die tiefen Preise von Uber Pop die durch das umstrittenen Geschäftsmodell mit Vermeidung von Sozialabgaben etc. erst ermöglicht werden, zu einer Konkurrenz zum öffentlichen Verkehr werden und damit zu einer Mehrbelastung der innerstädtischen Strassen führen kann?
6. Ist der Regierungsrat bereit, dem Beispiel der SBB zu folgen, und die Zusammenarbeit mit Uber im Rahmen von „NordwestMobil“ zu sistieren oder zumindest bei der PostAuto AG zu intervenieren, solange Uber das Geschäftsmodell Uber Pop in Basel weiterhin anbietet?

Harald Friedl

Interpellation Nr. 98 (September 2017)

17.5293.01

betreffend Förderung von direkten Veloverbindungen und Umsetzung der Argumente des Komitees gegen den Veloring im Masterplan Velo

Die Förderung des Veloverkehrs ist essentiell zur Beruhigung des städtischen Verkehrsaufkommens und benötigt im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr wenig Infrastruktur, schont die Umwelt und stärkt die Gesundheit der Bevölkerung. Die Forderung der Veloring-Initiative war es, eine ringförmige Velostrasse rund um Basel zu schaffen und so für mehr Sicherheit und Komfort für Velofahrende zu sorgen. An dieser Vorlage wurde im Vorfeld der Abstimmung stark kritisiert, dass Velofahrende keine Ringstrassen, sondern direkte Wege von A nach B benötigen würden. Zusätzlich wurde an die Entflechtung des Automobil und Veloverkehrs appelliert, welche die GegnerInnen in dieser Vorlage nicht genügend umgesetzt sahen. Die Stimmbevölkerung lehnte die konkrete Version der Veloförderung mittels Veloring in der Abstimmung vom 21. Mai dann ab.

Nach den Abstimmungen wurde der Masterplan Velo des Bau- und Verkehrsdepartements Basel-Stadt veröffentlicht, welcher eine fundierte und durchdachte Strategie zur Förderung des Veloverkehrs beinhaltet. Dieser Plan fokussiert auf einer kostengünstigen Verbesserung aller bestehenden Velorouten und umfasst auch eine Erweiterung der Veloparkplätze und eine Strategie zum Dienstleistungs- und Serviceangebot zum Thema Velo.

Während dem Abstimmungskampf argumentierte das Komitee gegen den Veloring mit den hohen Umsetzungskosten, der schon bestehenden Veloverkehrs-Planung, den Tempo 30 Zonen auf Hauptverkehrsachsen und dem vorgesehenen Velovortritt gegen die Veloring-Initiative. Der Masterplan Velo beachtet diese Kritik: Durch die Kopplung des Ausbaus der Veloinfrastruktur an Unterhaltsarbeiten wird hier eine viel kostengünstigere Variante präsentiert. Im Gegensatz zum Veloring, sind nun auch keine Fahrradstrassen mit dem viel kritisierten Velovortritt geplant. Der vorliegende Plan ist Teil der schon bestehenden Verkehrsplanung und er prüft Tempo 30 Zonen nur im Rahmen eines Grossratsbeschlusses von 2013. Der Masterplan Velo kann daher als konstruktive Reaktion auf die an der Initiative angebrachte Kritik gesehen werden. Das Junge Grüne Bündnis als Initiantin der Interpellation und der Interpellant erachten daher die rasche Umsetzung dieses Planes als äusserst wichtig.

Der Interpellant bittet den Regierungsrat daher um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie verändert bzw. beeinflusst das Nein zum Veloring die Strategie der Regierung für eine Verbesserung der Veloinfrastruktur?
- Beinhaltet der Velomasterplan genügend Massnahmen um die geforderten Direktverbindungen für Velofahrende zu optimieren?
- Können mit der Umsetzung des Velo-Masterplans Umwege für Velofahrende vermindert werden?
- Wird die Entflechtung des Veloverkehrs, zum Beispiel mit dem Bau der Zolli- und/oder Sevogelbrücke gezielt vorangetrieben?
- Im Velomasterplan fehlen quantitative Ziele. Bis wann soll der Veloverkehr um wie viele Prozent

zunehmen bzw. andere Verkehrsträger um wie viele Prozent abnehmen?

Thomas Grossenbacher

Interpellation Nr. 99 (September 2017)

17.5294.01

betreffend erneute Verletzung des Datenschutzes durch die Basler Polizei?

In den Medien wurde berichtet, dass es bei der Basler Polizei erneut zu unbefugten privaten Datenabfragen durch zwei Mitarbeitende gekommen sei. Die Polizistin und der Polizist seien mittlerweile freigestellt worden.

Erstaunlich ist, dass es nun innert weniger Monate zu zwei erneuten Vorfällen von unbefugten privaten Datenabfragen durch Polizistinnen und/ oder Polizeidienstangestellten gekommen ist. Diese Vorfälle sind sehr beunruhigend, haben die Mitarbeitenden der Polizei doch Zugriff auf äusserst sensible Daten, und zwar nicht nur auf kantonsweite sondern auch auf schweizweite Datensammlungen.

Eine Anpassung der Berechtigung bzgl. der Datenzugriffe je nach Funktion ist dringend notwendig und wurde beim letzten Skandal in Aussicht gestellt. Auch eine Schulung der Mitarbeitenden der Polizei im Umgang mit Daten erscheint von grosser Wichtigkeit zu sein.

Ich bitte die Regierung daher folgende Fragen zu beantworten:

1. Sind die beiden freigestellten Angestellten der Basler Polizei die einzigen Fälle, bei denen ohne beruflichen Kontext private Daten abgefragt wurden?
2. Gegen wie viele Personen ermittelt die Staatsanwaltschaft Basel-Stadt aktuell in diesem Zusammenhang?
3. In welchem Zeitraum fanden die fraglichen Abfragen statt?
4. Wie viele Fälle von unbefugtem Zugriff auf Daten durch Mitarbeitende der Basler Polizei wurden in den vergangenen 5 Jahren aufgedeckt? Welche Konsequenzen wurden den Mitarbeitenden jeweils verfügt?
5. Wie viele Menschen sind von den neuerlichen Abfragen betroffen?
6. Welche Daten wurden konkret abgefragt? Auf welche Datensammlungen wurde unbefugterweise zugegriffen?
7. Nach welchem Muster wurden die entsprechenden Abfragen getätigt?
8. War wiederum eine bestimmte Bevölkerungsgruppe besonders von den Abfragen betroffen?
9. Besteht der Verdacht oder die Gefahr, dass die Daten an einen ausländischen Staat weitergegeben wurden?
10. Wurden die betroffenen Menschen über den Datenmissbrauch informiert? Wenn nein, gedenkt die Regierung dies noch zu tun?
11. Wie wird der Umgang mit sensiblen Daten in der Polizei gelernt? Wer führt entsprechende Schulungen durch? In welchem Umfang?
12. Wann ist mit der Anpassung der Zugriffsrechte auf die verschiedenen Datensammlungen und Registern zu rechnen?
13. Wer wird nach dieser Reform der Zugriffsrechte noch Zugriff auf welche Daten haben?
14. Wie stellt die Polizei sicher, dass ihre Mitarbeitenden nicht unbefugt Daten abfragen? Werden Stichproben durchgeführt? Wenn ja, wie viele und wer macht diese? Wenn nein, wie kontrolliert die Polizei, dass keine unbefugten Daten abgefragt werden?
15. Wann wurde Regierungsrat Dürr über die erneuten unbefugten Datenabfragen informiert?
16. Wie gross schätzt die Regierung die Chance ein, solche Vorkommnisse in Zukunft zu verhindern?
17. Gibt es in anderen Departementen auch Verdachtsfälle von unbefugten Datenabfragen?
18. Ist die Regierung nicht der Ansicht, dass diesem wichtigen Thema mehr Aufmerksamkeit und Sorgfalt gewidmet werden sollte und im gesamten Kanton Vorkehrungen notwendig wären?

Ursula Metzger

Interpellation Nr. 100 (September 2017)

17.5295.01

betreffend bewilligte und unbewilligte Demonstrationen

Zur Meinungsäusserungsfreiheit gehört auch das Recht, eine Demonstration zu organisieren. Dazu gibt es ein Bewilligungsverfahren. Es kam in letzter Zeit oft vor, dass unbewilligte Demonstrationen durchgeführt wurden, meistens begleitet von Sachbeschädigungen und sogar – wie unlängst – massive Gewalt gegen Polizisten.

Das Demonstrationsrecht ist wichtig. Hingegen können die negativen Begleiterscheinungen nicht geduldet werden. Es kann nicht angehen, dass Gewalt gegen die Polizei angewendet wird. Ebenso wenig darf geduldet werden, dass Sachbeschädigungen erfolgen, die nicht geahndet werden. Nicht akzeptabel sind auch die Beeinträchtigungen, welche Ladengeschäfte in der Stadt erfahren. Es bleiben aus Angst nicht nur die Kunden und Kundinnen fern, man muss auch mit Sachbeschädigungen rechnen. Auch der Tramverkehr wird oft behindert. Eine grosse Anzahl von Leuten leidet unter den Folgen solcher Demonstrationen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Was wird unternommen, um künftig Gewalt gegen die Polizei zu verhindern?
2. Verfügen wir über genügend Einsatzkräfte und geeignetes Material, um Ausschreitungen im Umfeld von Demonstrationen zu verhindern?
3. Hafteten bei bewilligten Demonstrationen die Gesuchsteller für Schäden, welche von Teilnehmenden verursacht werden und die nicht festgenommen werden können?
4. Wer haftet für Schäden, welche im Zuge einer Demonstration angerichtet werden; muss zum Beispiel ein Ladenbesitzer eingeschlagene Schaufenster selber bezahlen?
5. Besteht Bereitschaft, mehr zu unternehmen, um Chaoten und Verursacher von Gewalt gegen Personen und von Sachbeschädigungen zur Verantwortung zu ziehen?
6. Wird daran gedacht, eine Haftung des Staates für Sachbeschädigungen im Umfeld von Demonstrationen einzuführen, falls die Verursacher nicht haftbar gemacht werden können?
7. Müssen Demonstrationen zwingend eine Bewilligung für die Innenstadt erhalten?

Felix W. Eymann

Interpellation Nr. 101 (September 2017)

betreffend Polizeikontrollen von "Uber Pop"-Fahrern

17.5296.01

Personen, die berufsmässig Personen transportieren wollen, benötigen dafür eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport (BPT). Die Bewilligung wird mit dem Code 121 im Führerausweis eingetragen. Wie bei jeder anderen gewerblichen Tätigkeit müssen auch auf Einnahmen aus Personentransport Steuern und Sozialversicherungsabgaben entrichtet werden. Fahrzeuge, die für berufsmässigen Personentransport verwendet werden, müssen u.a. über einen Fahrtenschreiber verfügen, mittels dessen aus Gründen der Verkehrssicherheit die Einhaltung der Ruhezeiten usw. kontrolliert werden können. Die Fahrzeuge werden regelmässig kontrolliert und auch die Fahrer mit Code 121 müssen alle fünf Jahre im Rahmen einer ärztlichen Kontrolle ihre Fahrtauglichkeit belegen.

Fahrer von "Uber Pop" verfügen im Gegensatz zu jenen von "Uber X" oder "Uber Black" über keinen Fahrtenschreiber und meistens auch nicht über eine Bewilligung zum berufsmässigen Personentransport. Sie bewegen sich rechtlich in einer dunkelgrauen Zone. In Basel geht man bislang offenbar davon aus, dass Uber Pop nur dann als illegal betrachtet werden kann, wenn Fahrer von sich aus zugeben oder ihnen nachgewiesen werden kann, dass sie regelmässig und gewerbsmässig fahren. Die bisher an den Tag gelegte Toleranz hat nicht nur bei Taxifahrern zu dramatischen Einkommensverlusten und Verarmung geführt, sondern betrifft gleichermaßen auch andere, die berufsmässig Personen transportieren (z.B. Uber X-Fahrer mit Fahrtenschreiber und Code 121). Das dürfte durch steigende Sozialhilfekosten auch den Staatshaushalt erheblich belasten.

Im Vergleich zu uns in Basel ist die Praxis andernorts in der Schweiz deutlich restriktiver. Die Zürcher Kantonsregierung hat sich auf den Standpunkt gestellt, dass Uber Pop illegal sei und gegen geltendes Bundesrecht verstosse; wenig später hat Uber angekündigt, den Dienst "Uber Pop" in Zürich nicht mehr anzubieten. In Genf ist seit 1. Juni ein neues Taxigesetz gültig, mit dem neu zwischen Taxis und VTC (=Mietwagen mit Fahrer) differenziert wird, wobei alle Fahrer gleichermaßen dem Gesetz unterstehen. Im Waadtland plant man die Übernahme dieser Praxis. Und in Bern ist Uber überhaupt nicht präsent. Der Stadtberner Sicherheitsdirektor Nause hat verlauten lassen, dass Uber Taxidienste anbiete und daher dem Taxigesetz unterstehe. In mehreren Kantonen sind bereits Uber Pop-Fahrer wegen Verstössen gegen die Verkehrszulassungsverordnung (ARV 2) resp. fehlendem Fahrtenschreiber verurteilt worden.

Das Problem an der Basler Praxis scheint u.a. auch darin zu bestehen, dass es äusserst schwierig ist, einem Uber Pop-Fahrer gewerbsmässigen Personentransport nachzuweisen. In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Stimmt es, dass Uber Pop-Fahrer nur dann verzeigt werden können, wenn sie von sich aus zugeben, regelmässig zu fahren oder gar Polizisten die Infos der App zu ihren Fahrten zur Verfügung stellen?
2. Stimmt es, dass die Polizei keinerlei Möglichkeit hat, von sich aus auf die Informationen der App zurückzugreifen?
3. Stimmt es, dass Polizisten aus datenschutztechnischen Gründen keine Nummern von Uber Pop-Fahrern notieren und sammeln dürfen? Könnte es daher theoretisch sein, dass ein Uber Pop-Fahrer, der im Verlaufe eines Monats von zehn unterschiedlichen Polizisten kontrolliert wird und jedes Mal behauptet, er fahre nur zum Spass einmal im Monat etwas "Uber Pop", ungeschoren davonkommt?
4. Wurde schon erwogen, eine Kennzeichnungspflicht für Uber-Fahrzeuge und andere Arten von Mietwagen mit Fahrern einzuführen, um Polizeikontrollen zu erleichtern resp. oft erst zu ermöglichen?
5. Wie viele Uber Pop-Fahrer sind im Verlaufe der letzten Monate wegen illegalem gewerbsmässigem Personentransport verzeigt worden?
6. Basel ist regulierungstechnisch bei Mietwagen mit Chauffeur schweizweit Schlusslicht und zeichnet sich durch jahrelange Passivität aus. Wird eine Regulierung von Mietwagen mit Chauffeur als notwendig erachtet, wie sie im Kanton Genf umgesetzt und im Kanton Waadt angedacht ist? (Zulassungspflicht für

alle Fahrerinnen und Fahrer mit Voraussetzung die Einhaltung aller gesetzlicher Verpflichtungen, von Behörden einsehbares Register, Geschäftssitzpflicht in der Schweiz, Geschäftstätigkeit unter Schweizer Gesetz, Kontrollmöglichkeiten dank speziellen Autokennzeichen.)

7. Was ist der Stand bzgl. den Forderungen der Petition ‚Über verbieten‘ der Unia. Welche konkreten Massnahmen gibt es, die aufgeworfenen Probleme anzugehen?"

Tim Cuénod