



Beantwortung der Februar-Interpellationen

Geschäfts-Nr.	18.5021
Titel	Interpellation Nr. 1 Beat K. Schaller betreffend "Rettet das Trottoir"
Beantwortung	RR Wessels, mündlich

Geschäfts-Nr.	18.5024
Titel	Interpellation Nr. 2 Michael Koechlin betreffend Neubau Kuppel mit Bandproberäumen endlich realisieren!
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	18.5026
Titel	Interpellation Nr. 3 Oswald Inglin betreffend Schaffung eines Stadtteilsekretariats Basel-Ost
Beantwortung	RR Ackermann, mündlich

Geschäfts-Nr.	18.5037
Titel	Interpellation Nr. 4 Heinrich Ueberwasser betreffend Bahnanschluss zum Euroairport Basel-Mulhouse: Steht der Bahnanschluss zum Euroairport Basel-Mulhouse vor dem Aus?
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	18.5038
Titel	Interpellation Nr. 5 Tim Cuénod betreffend Tariferhöhungen bei "Distribus", der Entwicklung des Pendelverkehrs aus dem Elsass und grenzüberschreitender ÖV-Tariflösungen
Beantwortung	Schriftlich

Februar- Interpellationen im Wortlaut:

Interpellation Nr. 1 (Februar 2018)

betreffend "Rettet das Trottoir"

18.5021.01

Im Bereich der leichten Personentransportmittel herrschten über Jahrzehnte hinweg klare Verhältnisse. Es gab Velos und Töffli und es galt der Grundsatz: was fährt, gehört auf die Fahrbahn, denn das Trottoir gehört den Fussgängern. So ist es auch im Strassenverkehrsgesetz Art. 43 Abs. 2 festgehalten: "Das Trottoir ist den Fussgängern [...] vorbehalten. Der Bundesrat kann Ausnahmen vorsehen". Die Ausnahmen waren überschaubar: Trottinette, Kindervelos und Mobilitätshilfen für Behinderte (allenfalls noch das Töffli mit Anhänger für den Pöstler, aber der wenigstens nur einmal am Tag).

Heute sehen wir uns auf den Trottoirs und anderen öffentlichen Gehflächen mit einer Vielzahl unterschiedlicher Fahrzeuge konfrontiert:

- Fahrzeugähnliche Geräte (FäG; gemäss Verkehrsregelverordnung VRV Art. 1 Abs. 10), wie Rollschuhe, Inline-Skates und weiterhin natürlich auch die Trottinettes und Kindervelos. Bei den beiden letzteren hat sich die Anzahl deutlich erhöht.
- Elektrisch angetriebene Trendfahrzeuge, wie Kickboards, Segways, Elektro-Trottinettes, Hoverboards, Monowheels, E-Skateboards, etc.)

Nach VRV Art. 50 Abs. 1 dürfen FäGs auf den für die Fussgänger bestimmten Verkehrsflächen wie Trottoirs, Fusswegen, Längsstreifen für Fussgänger und Fussgängerzonen verwendet werden.

Dazu kommt die zunehmende Beanspruchung von öffentlichen Gehflächen durch Signaltafeln, Verteilkasten, Stadtmobiliar, Reklametafeln (sog. Kundenstopper), Strassencafés sowie Abstellflächen für Velos, Motos und Motorfahrzeuge.

Es ist festzustellen, dass zunehmend Personen mit oben genannten Fahrzeugen, aber teilweise auch mit unzulässigen Fahrzeugen auf den öffentlichen Gehflächen unterwegs sind. Immer wieder kommt es vor, dass sie sich nicht bewusst sind, dass sie damit gegen das Strassenverkehrsrecht verstossen.

Das teilweise fehlende Unrechtsbewusstsein zeigt sich zunehmend auch im Verhalten gegenüber den Personen zu Fuss und im Rollstuhl, wenn das geltende Recht nachlässig durch das Recht des Stärkeren ersetzt wird. Dies führt zu Konflikten, schafft Probleme mit der Sicherheit und Attraktivität von Gehflächen und untergräbt die Rechtssicherheit. Die bewusste und unbewusste Missachtung der Verkehrsregeln - insbesondere auf den öffentlichen Fussverkehrsflächen - nimmt zu.

Vor diesem Hintergrund bitte ich den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, eine Strategie vorzulegen, wie er den durch die Zunahme von Fahrzeugen und anderen Behinderungen auf den Gehflächen verursachten Konflikten und Sicherheitsproblemen begegnen will? Diese Strategie soll insbesondere (aber nicht ausschliesslich) beinhalten:
 - a. Massnahmen, um Trottoirs, Fusswege und andere öffentlichen Gehflächen, welche für die Fussgänger bestimmt sind, von unzulässigen Fahrzeugen und behindernden Signalen, Werbeflächen, Verteilkasten und Stadtmobiliaren freizuhalten oder zu befreien.
 - b. Massnahmen, um Verstösse konsequent zu ahnden und mit wirksamen Sanktionen zu belegen.
 - c. Massnahmen, um dem zunehmenden Unrechtsbewusstsein der Fahrzeugbenutzer auf öffentlichen Gehflächen nachhaltig entgegen zu treten.
 - d. Massnahmen, um auf dem ganzen Kantonsgebiet die Fussgängerfreundlichkeit konsequent und durchgängig zu realisieren, durchzusetzen und nachhaltig zu bewahren?
2. Auch zu Fussgänger wollen zu zweit nebeneinander gehen oder sich kreuzen können. Welche Massnahmen ergreift der Regierungsrat, um eine fussgängerfreundliche Infrastruktur mit nutzergerechter Dimensionierung und attraktiver Qualität zu garantieren?
3. Ist der Regierungsrat bereit, darauf hinzuarbeiten, dass Basel als fussgängerfreundliche Stadt lokal, national und international Bekanntheit erlangt?

Beat K. Schaller

Interpellation Nr. 2 (Februar 2018)

betreffend Neubau Kuppel mit Bandproberäumen endlich realisieren!

18.5024.01

Seit bald zehn Jahren wartet die jüngere Basler Musik- und Kulturszene auf die Neue Kuppel mit Bandproberäumen im Nachtigallenwäldeli. Die Geduld der Szene ist nur damit zu erklären, dass für die chronische Verzögerung immer wieder unterschiedliche Gründe kommuniziert wurden und die Realisierung jeweils auf ein vages "Demnächst" versprochen wurde.

Der Bedarf nach einem nichtkommerziellen Konzertlokal in Basel mit ca. 750 Plätzen, also zwischen diversen kleineren Lokalen und der Kaserne Basel, sowie nach Proberäumen für Basler Bands ist nach wie vor unbestritten. Gleichzeitig sind die Chancen für die Realisierung des Projektes Neue Kuppel mit Bandproberäumen jetzt so gut wie noch nie, alle notwendigen Voraussetzungen sind erfüllt:

- Zustimmung des Grossen Rates vom 16.02.2011 zum Ratschlag des Regierungsrates vom 18.05.2010 mit Zonenänderung für den Neubau Kuppel.
- Der GR-Beschluss über den Investitionsbeitrag des Kantons in der Höhe von Fr. 1,7 Mio. an den Bau der Proberäume in der Neuen Kuppel wurde am 11. Mai 2016 vom Grossen Rat erneut bestätigt.
- Von privater Seite werden über Fr. 7 Mio. für Bau und Betrieb gespendet.
- Mit der Stiftung Kuppel ist seit 2016 eine kompetente und verlässliche Trägerschaft für Bau und Betrieb vorhanden, die Mitte vergangenen Jahres in Aussicht gestellt hat, ein neues Projekt zu planen.
- Vom Zoo Basel wird das Bauprojekt Neue Kuppel im Nachtigallenwäldeli akzeptiert. Nach Ablauf des 30-jährigen Baurechtsvertrags fällt gemäss Stiftungsurkunde alles dann noch vorhandene Vermögen der Stiftung Kuppel an den Zoo Basel.

Warum, kann man zu Recht fragen, steckt das Projekt nun wieder fest? Dem Vernehmen nach lässt sich dies insbesondere mit den unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen der auf kommerzielle Gastronomie ausgerichteten QPL AG (Baurechtsnehmerin) und der nichtkommerziellen Stiftung Kuppel (vorgesehene Sub-Baurechtsnehmerin), sowie dem Konzept des Baurechtsvertrags zwischen der Einwohnergemeinde der Stadt Basel und der QPL AG vom Februar 2014 erklären. Diese Probleme sind nicht unüberwindbar. Es braucht aber den politischen Willen und einen klaren Lead bei der Lösung der festgefahrenen Situation. Und diese Rolle kann nur - und muss - der Regierungsrat jetzt übernehmen. Denn wenn es jetzt nicht gelingt, das Projekt endlich zu realisieren, muss mit weitreichenden negativen Folgen gerechnet werden:

- Ein schweizweit einzigartiges Private Public Partnership-Projekt im Bereich der nichtkommerziellen Musik- und Jugendkultur würde definitiv scheitern, was zu Recht kritisiert würde.
- Der mehrfach durch entsprechende Beschlüsse dokumentierte Wille von Regierung und Parlament bezüglich der Realisierung der Neuen Kuppel mit Bandproberäumen würde missachtet, was der Glaubwürdigkeit der Politik schaden würde.
- Die privaten Geldgeber würden desavouiert.
- Die langjährige Geduld und Zurückhaltung der Szene wäre wohl beendet.

Auf Grund dieser Sachlage stelle ich dem Regierungsrat folgende Fragen:

1. Steht der Regierungsrat nach wie vor zu seinem Bekenntnis, dass im Nachtigallenwäldeli in Form einer Private Public Partnership der Neubau Kuppel mit Bandproberäumen realisiert werden soll (s. Ratschläge 10.0866.01 vom 18. Mai 2010 "Nachtigallenwäldeli" und 10.1967.01 vom 24. November 2010 "Investitionsbeitrag Bandproberäume im Neubau Kuppel")?
2. Erkennt der Regierungsrat die Notwendigkeit, dass er - im Rahmen seiner Zuständigkeit als einer von zwei Partnern der Private Public Partnership – nun eine aktive Rolle bei der längst überfälligen Realisierung des Projektes Neue Kuppel mit Bandproberäumen übernehmen muss?
3. Ist der Regierungsrat bereit, eine klar definierte Stelle in der Verwaltung mit dem Auftrag und der Kompetenz auszustatten, alles Notwendige zu unternehmen um baldmöglichst die Voraussetzung zum Bau der Neuen Kuppel mit Bandproberäumen zu schaffen?

Michael Koechlin

Interpellation Nr. 3 (Februar 2018)

betreffend Schaffung eines Stadtteilsekretariats Basel-Ost

18.5026.01

Das "Gesamtstädtische Konzept Quartiersekretariate Basel" vom 21. April 2004 (Aktualisierung: 1. Januar 2009) sieht unter Ziffer 2.5 vor, dass pro Wahlkreis ein Quartiersekretariat - inzwischen Stadtteilsekretariat genannt - vom Kanton mitfinanziert werden kann. Ein Stadtteilsekretariat betreibt eine Plattform zur Informationsvermittlung, bearbeitet aktuelle Schwerpunktthemen und dient als Ansprechstelle zur Mitwirkung der Quartierbevölkerung. Inzwischen gibt es das Stadtteilsekretariat Kleinbasel (März 2005) und das Stadtteilsekretariat Basel-West (Dezember 2010). In Basel-Ost gibt es kein Stadtteilsekretariat. Einzig für das Gundeldingerquartier existiert mit der Quartierkoordination Gundeldingen (QuKoG) eine vergleichbare Einrichtung, die auch vom Kanton subventioniert wird.

Im "Umsetzungskonzept Quartierarbeit 2020" vom März 2015 der Kontaktstelle für Quartierarbeit der Fachstelle Stadtteilentwicklung der Kantons- und Stadtentwicklung des Präsidialdepartements wird im Handlungsfeld 2 unter Ziffer 2b) festgehalten, dass das eingangs erwähnte Konzept angepasst und in allen Stadtteilen umgesetzt werden soll, insbesondere dass die QuKoG zu einem Stadtteilsekretariat "weiterentwickelt" werden soll.

Gegen das Umsetzungskonzept sind vom Stadtvorstand (Konferenz der Präsiden der Neutralen Quartiervereine Basels [NQV]) in einer Stellungnahme vom 25. August 2015 starke Vorbehalte geäussert worden, insbesondere auch gegen das Ansinnen, in allen Stadtteilen Stadtteilsekretariate einzurichten. Die vier NQV im Osten Basels befürchten, dass durch die Errichtung einer neuen Struktur zwischen Verwaltung und den NQV deren bis anhin gut funktionierender, direkte Zugang zur Verwaltung nicht mehr gewährleistet ist, da künftig alle Kontakte zur Verwaltung durch ein Stadtteilsekretariat in beiden Richtungen gebündelt und kanalisiert würden. In einem Antwortschreiben vom 14. Oktober 2015 schreibt Regierungsrat Morin jedoch, dass in Basel-Ost bis 2018 ein Stadtteilsekretariat eingerichtet werden soll.

In einer Aktennotiz über eine Austauschsitzung "Umsetzung Quartierarbeit 2020" der Kontaktstelle für Quartierarbeit vom 8. Mai 2017 wird festgehalten, dass die GV der QuKoG am 14. März 2017 beschlossen hat, die Weiterentwicklung der Quartierkoordination zu einem Stadtteilsekretariat anzustreben. Dieser Beschluss

bewog die Kontaktstelle dazu, mittels einer Arbeitsgruppe bestehend aus Organisationsvertretungen aus den unterschiedlichen Quartieren bis zum Frühling 2018 einen Vorschlag für eine entsprechende Umsetzung vorzulegen.

An einer Informationsveranstaltung der Kantons- und Stadtentwicklung unter dem Titel "Entwicklung im Dialog" vom 14. September 2017 konnte an einem Tischgespräch auch die Weiterentwicklung der Quartierkoordination Gundeldingen zu einem Stadtteilsekretariat thematisiert werden. Dort haben Teilnehmende zuhause der Leiterin der oben erwähnten Arbeitsgruppe klar zum Ausdruck gebracht, dass das Resultat der Arbeitsgruppe auch die Möglichkeit einer Nulllösung beinhalten muss, also den Verzicht auf ein Stadtteilsekretariat Basel-Ost. Auch wurde auf die Problematik hingewiesen, die QuKoG als gesetzte Grundlage für ein neues Stadtteilsekretariat Basel-Ost zu nehmen.

Die Arbeitsgruppe hat inzwischen die Arbeit abgeschlossen. Deren Leitung thematisierte aber hauptsächlich die Umsetzung der Quartierkoordination Gundeldingen in ein Stadtteilsekretariat, andere Szenarien unter Ausschluss eines eigentlichen Stadtteilsekretariats kamen nicht zur Sprache.

Anlässlich einer Aussprache, zu der die vier oben erwähnten Neutralen Quartiervereine Grossrätinnen, Grossräte und Parteipräsidien am 21. November 2017 eingeladen haben, wurde der Missmut über die eingeschlagene Entwicklung nochmals klar zum Ausdruck gebracht. Insbesondere bemängeln sie, dass die wiederholt eingebrachten Vorbehalte der NOV Basel-Ost nicht ernst genommen werden und auf sie nicht eingegangen wird.

Das Resultat dieser Aussprache sind die vorliegenden Fragen, die ich die Regierung freundlich bitte zu beantworten:

1. Ist das "Gesamtstädtische Konzept Quartiersekretariate Basel" vom 21. April 2004 (Aktualisierung: 1. Januar 2009) nach wie vor in Kraft?
2. Wenn ja, gilt entsprechend die dort festgelegte Ziffer 2.1, dass die Initiative für die Errichtung von Quartiersekretariaten von der Quartierbevölkerung ausgehen muss, immer noch?
3. Teilt die Regierung die Auffassung des Verfassers, dass die Absichtserklärung der Generalversammlung der Quartierkoordination Gundeldingen vom 14. März 2017, die Quartierkoordination in ein Stadtteilsekretariat umzuwandeln, nicht als Initiative der Bevölkerung von ganz Basel-Ost, insbesondere nicht der Quartiere Bruderholz, St. Alban- Gellert und Breite-Lehenmatt, gewertet werden kann?
4. Würde ein Stadtteilsekretariat Basel-Ost von der Regierung eingesetzt werden, ist davon auszugehen, dass die vier Neutralen Quartiervereine in jenem Stadtteil ihm nicht beitreten werden. Wie schätzt die Regierung den Stellenwert eines Stadtteilsekretariats Basel-Ost ein, wenn in ihr alle vier Neutralen Quartiervereine von Grossbasel-Ost, die aufgrund ihrer Mitgliederzahl die Bevölkerung in ihren Quartieren am repräsentativsten vertreten, nicht Mitglied des Stadtteilsekretariats sind?
5. Wie genau lautete der Auftrag an die Arbeitsgruppe zur Erarbeitung eines Konzepts für ein Stadtteilsekretariat Basel-Ost? Konnte in dieser Arbeitsgruppe auch über Alternativen zu einem Stadtteilsekretariat Basel-Ost gesprochen werden und/oder durfte/konnte diese Arbeitsgruppe auch zum Schluss kommen, ganz auf ein Stadtteilsekretariat oder ein ihm ähnliches Konstrukt zu verzichten?
6. Ist die Regierung unter Würdigung der jetzigen Situation bereit, auf die Errichtung eines Stadtteilsekretariats Basel-Ost zu verzichten?

Oswald Inglin

Interpellation Nr. 4 (Februar 2018)

betreffend Bahnanschluss zum EuroAirport Basel-Mulhouse: Steht der Bahnanschluss zum EuroAirport Basel-Mulhouse vor dem Aus?

18.5037.01

Einem Medienbericht von Peter Schenk in der bzbasel vom 3. Februar 2018 entnehme ich die Lagebeurteilung, dass das Projekt des Bahnanschlusses zum EuroAirport Basel-Mulhouse vor dem Aus stehe. Problem sei die Finanzierung seitens Frankreichs.

Ich frage deshalb den Regierungsrat:

1. Was ist der Sachstand zur Planung und Finanzierung des EAP-Bahnanschlusses?
2. Wie beurteilt der Regierungsrat die Lage?
3. Wie kann der rechtliche Status als binationaler Flughafen und gleichzeitig Schweizerischer Landesflughafen gestärkt werden?
4. Wäre eine staatsvertragliche Regelung des Bahnanschlusses sinnvoll, auch um langfristige finanzielle, technische und betriebliche Fragen von vorneherein zu klären?
5. Was sind die vorgesehenen weiteren Schritte?
 - a. Welches ist die Rolle des Kantons Basel-Stadt?
 - b. Wie und in welchen Gremien aktiviert er dabei die regionale Zusammenarbeit?
 - c. Was sind die Überlegungen des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL)?

Heinrich Ueberwasser

Interpellation Nr. 5 (Februar 2018)

18.5038.01

betreffend Tarifierhöhungen bei "Distribus", der Entwicklung des Pendelverkehrs aus dem Elsass und grenzüberschreitender ÖV-Tariflösungen

Mit der Eröffnung der 3er-Tramlinie nach St. Louis war und ist die Hoffnung verbunden, dass in Zukunft mehr Pendlerinnen und Pendler aus dem Elsass mit dem ÖV nach Basel gelangen werden.

Offenbar wurden zeitgleich mit der Eröffnung der 3er-Verlängerung die Preise für Bustickets nach Basel mittels der Linien 603 und 604 sprunghaft erhöht (von 1,50 Euro auf 2,80 Euro). Französischen Presseberichten vom letzten Mai zufolge ist diese Ticketpreiserhöhung v.a. darauf zurückzuführen, dass der bisherige niedrige Tarif durch eine Vereinbarung mit den Schweizer Partnern möglich war, die eine "einmalige Abweichung auf den Billetpreis seit der Einführung des Euro ermöglicht hätte. Die Verantwortlichen des Schweizer Netzes hätten von der Ankunft der 3er profitiert, um dieser Situation ein Ende zu setzen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Was für eine Vereinbarung bestand da genau bis vor kurzem?
2. Sind auch die Abo-Preise für regelmässige Benutzer dieser Buslinie erhöht worden?
3. Wurde die Ticketpreiserhöhung erwirkt, damit die BVB auf der Strecke von St. Louis nach Basel nicht durch die preiswerten französischen Billets konkurrenziert werden?
4. Ist angesichts der vollkommen anderen Linienführung der 3er-Tramstrecke und der genannten beiden Buslinien nicht wahrscheinlich, dass die genannten massiven Ticketpreiserhöhungen ein Anreiz für PendlerInnen aus St-Louis darstellen, statt mit dem ÖV wieder mit dem Auto nach Basel zu fahren?
5. Wie hat sich in den letzten Jahren das Mobilitätsverhalten von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Elsass generell verändert?
6. Gibt es neben der Eröffnung der 3er-Tramlinie momentan weitere Bemühungen, um PendlerInnen aus dem Elsass dazu zu bewegen, mit dem ÖV oder dem Velo in die Stadt zu kommen?
7. Offenbar wurden INTERREG-Mittel der laufenden Periode (INTERREG V) für öffentliche Verkehrsprojekte bei weitem noch nicht vollumfänglich ausgeschöpft. Das hat mir gegenüber ein Vertreter der Region "Grand Est" in Strasbourg erwähnt. Gäbe es nicht sinnvolle Projekte, für die man Interreg-Mittel erhalten könnte, um den Modalsplit von PendlerInnen aus dem Dreiland nach Basel positiv zu beeinflussen?
8. Die bestehenden Angebote für grenzüberschreitende ÖV-Abonnemente (RegioCardPlus, RegioCardPlus light, Distripass F/CH, AlsaPlus F/CH) scheinen auf den ersten Blick nicht besonders attraktiv zu sein. So kostet ein "Distripass F/CH", der Erwachsene zur Nutzung des TNW-Netzes und der Distribus-Buslinien berechtigt, im Jahr 1000 Franken (die RegioCardPlus kostet sogar 1240.-). Wie viele dieser Abonnemente werden tatsächlich verkauft?
9. Ausgesprochen attraktiv vor allem für Ausflüge usw. sind die Tagestickets "TicketTriRegio" und "TicketTriRegio Mini", mit denen man sich preisgünstig im ganzen trinationalen Eurodistrict-Gebiet mit dem ÖV frei fortbewegen kann. Spricht etwas dagegen, ein analoges Abo-Angebot zu schaffen?
10. Mehrere politische Vorstösse im Grossen Rat fordern ein vereinfachtes grenzüberschreitendes Ticketing. Wäre jetzt nicht der Zeitpunkt gekommen das U-Abo grenzüberschreitend zu erweitern? Denkbar wäre, dass der Gültigkeitsbereich dem des Tickets-Tri-Regio-Mini entsprechen würde. Gegen einen kleinen Aufpreis auf dem U-Abo könnte hier eine gewaltige Attraktivitätssteigerung grenzüberschreitend erzielt werden.

Tim Cuénod