



Januar-Interpellationen Nr. 130 bis 140

Interpellationen Nr. 119 bis 122, 124 und 129 sind im Geschäftsverzeichnis ab Seite 32 abgedruckt

Geschäfts-Nr.	18.5445
Titel	Interpellation Nr. 130 Thomas Gander betreffend Submissionsverfahren und Zuschlägen im Kanton Basel-Stadt
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5001
Titel	Interpellation Nr. 131 Beat Leuthardt betreffend Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5002
Titel	Interpellation Nr. 132 Daniel Spirgi betreffend den Tod eines 54-jährigen Afghanen nach der Verhaftung vor dem Polizeiposten Kannenfeld
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5003
Titel	Interpellation Nr. 133 Joël Thüring betreffend gefährliche Doppelnutzung von Strassen durch Fussgänger und Zweiräder – widerspricht sich die Regierung mit der geplanten Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt nicht selbst?
Beantwortung	RR Wessels, mündlich

Geschäfts-Nr.	19.5004
Titel	Interpellation Nr. 134 Beda Baumgartner betreffend Klimastreik der Schülerinnen und Schüler in Basel-Stadt
Beantwortung	RR Cramer, mündlich

Geschäfts-Nr.	19.5005
Titel	Interpellation Nr. 135 Sebastian Kölliker betreffend Umsetzung der Verlagerung von stationären zu ambulanten Eingriffen im Spitalbereich
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5006
Titel	Interpellation Nr. 136 Andreas Ungricht betreffend Rahmenabkommen mit der EU?
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5007
Titel	Interpellation Nr. 137 Oswald Inglin betreffend Bearbeitung Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente“ (17.5439.01)
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5008
Titel	Interpellation Nr. 138 Claudio Miozzari betreffend Fachausschuss Tanz & Theater BS/BL sowie RegioSoundCredit
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5009
Titel	Interpellation Nr. 139 Jörg Vitelli betreffend Kauf des Klybeckareals durch den Kanton
Beantwortung	Schriftlich

Geschäfts-Nr.	19.5014
Titel	Interpellation Nr. 140 Lisa Mathys betreffend St. Alban-Rheinweg: 97 Parkplätze Potenzial für städtischen Lebensraum
Beantwortung	Schriftlich

Januar- Interpellationen im Wortlaut:

Interpellation Nr. 130 (Januar 2019)

betreffend Submissionsverfahren und Zuschläge im Kanton Basel-Stadt

18.5445.01

Anhand eines kürzlich erfolgten Zuschlags, möchte ich gerne, insbesondere in Bezug auf die Preisbewertung der eingegangenen Offerten, dem Regierungsrat folgende Fragen stellen. Als Beispiel soll der Zuschlag vom 17. November (Kantonsblatt, S. 12) zum Beschaffungsprojekt WSU – Gebäudereinigung Weisses/Blaues Haus dienen:

1. Wie viele Unternehmen haben eine Offerte eingereicht?
2. Wurden Angebote ausgeschlossen?
3. Wie gross ist der Preisunterschied zwischen dem günstigsten und dem teuersten Angebot? Ich bitte um eine anonymisierte Auflistung aller eingegangenen Angebote.
4. Falls der Preisunterschied gross (>30%) ist, möchte ich um eine Antwort zu folgenden Fragen bitten:
 - a. Wie ist dieser in Bezug auf das gleiche Angebot aus Sicht der Regierung zu begründen?
 - b. Sind die Kalkulationsgrundlagen unklar formuliert?
 - c. Haben alle den Auftrag verstanden?
 - d. Gab es Angebote, die als unrealistisch eingestuft wurden und ausgeschlossen wurden?
 - e. Sind Preisunterschiede in dieser Höhe die Regel oder die Ausnahme?
5. Wie gross ist der Preisunterschied zwischen dem aktuellen und dem zukünftigen Anbieter? Ich bitte beide Zahlen anzugeben. Falls der Preisunterschied gross (>20%) ist, bitte ich um Beantwortung folgender Fragen:
 - a. Wie viele Angebote sind eingegangen, die günstiger sind als der aktuelle Anbieter?
 - b. Wie ist der Preisunterschied zu bewerten? Wurde das Angebot generell günstiger oder effizienter oder hat sich der Auftrag verändert?
 - c. Falls die neue Firma günstiger operiert, kann diese die geforderte Qualität und gute Arbeitsbedingungen einhalten?
6. Trägt die aktuelle Form der Preisberücksichtigung dazu bei, dass der Lohn- und Arbeitsdruck auf die Mitarbeitenden der ausgewählten Unternehmen zunimmt?
7. Braucht es eine Veränderung in der Gewichtung der Preis- und Qualitätsanforderungen um Aufträge für alle Seiten zufriedenstellend vergeben bzw. ausführen zu können?
8. Wie kontrolliert der Kanton, ob die eingereichte Kalkulation auch korrekt, wie angeboten, in die Praxis umgesetzt wird:
 - a. Gibt es jährliche Controlling-Gespräche?
 - b. Gibt es ein standardisiertes Controlling-Verfahren?

Thomas Gander

Interpellation Nr. 131 (Januar 2019)

betreffend Baustopp am Bahnhof SBB - Denkpause für ein flexibleres Tramnetz

19.5001.01

Es ist offensichtlich, dass die Verkehrsführung am Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) für Tramfahrgäste (wie auch für das Tram- und Buspersonal) eine Zumutung darstellt. Doch die betroffenen Ämter scheinen die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht so recht ernst nehmen zu wollen oder zu können.

Alternative Planungen von Fachleuten liegen den Ämtern vor, und der Grosse Rat hat einige Anregungen und Aufträge überwiesen. So könnte der Bahnhofplatz von Schlaufen- und Querfahrten gezielt und mit wenig Aufwand entlastet werden, wenn die erforderliche Flexibilität des Tramnetzes an anderer Stelle erhöht wird. Dies gilt für den Alltagsbetrieb (Bankvereinkurve, Markthallenkurve) ebenso wie für den Fasnachtsbetrieb (Heuwaagegerade). Stattdessen haben die BVB bloss den Auftrag erhalten, die Schienenanlage am Bahnhofplatz „eins zu eins“ zu erneuern. Die beiden einflussreichen Ämter haben es nicht für nötig erachtet, rechtzeitig eine alternative Planung zu erarbeiten, welche für sämtliche Verkehrsteilnehmenden Verbesserungen mit sich bringen würde.

Insbesondere verpasst wurde, die beiden zwischen Tramgleisen liegenden Perronkanten so zu spreizen, dass sie den Fahrgastfluss aufnehmen könnten. Es ist richtig und wichtig, dass diese bei nächster Gelegenheit zu BehiG-Haltestellen umgestaltet werden. Es ist aber falsch und grobfahrlässig, dies in einem „Eins-zu-eins“-Ersatz der heutigen viel zu schmalen Perrons vorzunehmen.

Ein vorsorglicher Baustopp scheint wegen der schon in wenigen Monaten geplanten Arbeiten zum Schienenersatz die einzige Alternative zum Behördendesaster. Er ermöglicht eine Denkpause und gibt den Amtsvorstehern die Gelegenheit, ihre Fehl- (bzw. Nicht-) Planung zu korrigieren und den Volkswillen endlich durchzusetzen.

Die geltend gemachte Dringlichkeit gilt, wie man hört, nur für maximal 4 vordringlich zu ersetzende Weichen, nicht aber für den Rest der Planung. Die Ausgaben von grob geschätzt vier Millionen Franken für vier neue Weichen (sowie den Fehlaufwand für die gestoppte Planung) gilt es abzuwägen gegen das Lebens- und Sicherheitsgefühl der gesamten Bevölkerung inklusive Tourismus für die kommenden 15 Jahre.

Aufgrund dieser Fakten und Überlegungen frage ich die Regierung an:

I. Bisherige (Nicht-) Planung

1. Nimmt die Regierung wahr, dass ihre Untätigkeit in Bezug auf die unzumutbare Verkehrsführung am Bahnhof SBB (Centralbahnplatz) von Links bis Rechts zunehmend kritisch beurteilt wird?
2. Wieso gibt sie trotz dieser Kritik an ihrer Untätigkeit den BVB den Auftrag zum Ersatz der Schienen bloss „eins zu eins“?
3. Wieso haben Mobilitätsamt und Tiefbauamt nicht schon seit Jahren Planungen erarbeitet, die jetzt, per 2019, zu deutlichen Verbesserungen für Trampassagiere und Fahrpersonal sowie einem flexibleren Tramnetz führen würden?
4. Hätte nicht der per 4. Dezember 2016 gesetzlich vorgeschriebene Tramnetzbericht zu einer öffentlichen Debatte über Verbesserungen am Centralbahnplatz und auf dem übrigen Tramnetz geführt und so ein Behördendesaster vermieden?
5. Läuft der „Eins-zu-eins-Ersatz“ nicht gesetzlichen Kriterien zu Nachhaltigkeit und Sicherheit zuwider, wie sie im Umweltschutz- und im ÖV-Gesetz sowie im Bundesrecht (BAV) enthalten sind?

II. Baustopp für bessere Neuplanung

6. Ist die Regierung angesichts von Sicherheitsbedenken und übermächtiger Kritik bereit, einen Baustopp zu verhängen?
7. Ist sie bereit, vom Baustopp einzig den offenbar unumgänglichen Ersatz von bis zu 4 Weichen auszunehmen?
8. Ist sie bereit, den Baustopp für die rasche und niederschwellige Umsetzung der hängigen parlamentarischen Vorstösse sowie der Anregungen von aussenstehenden Fachleuten zu nutzen?
9. Auf welche Summe schätzt sie den Fehlaufwand, der bei einem gänzlichen oder teilweisen Baustopp anfällt?
10. Ist die Regierung bereit, die BVB von dieser Summe zu entlasten und sie den planlos gebliebenen Ämtern anzulasten?
11. Wie bewertet die Regierung, die ja für nachhaltigen Verkehr und Volkssicherheit zu sorgen hat, die Verhältnismässigkeit solch vorsorglicher Massnahmen zur Perpetuierung der jetzigen Verkehrsführung während weiteren 15 Jahren?

Beat Leuthardt

Interpellation Nr. 132 (Januar 2019)

betreffend den Tod eines 54-jährigen Afghanen nach der Verhaftung vor dem
Polizeiposten Kannenfeld

19.5002.01

Am 29. Dezember 2018 ist ein Mann auf einer Polizeiwache verstorben. Er war kurz zuvor von der Polizei in Gewahrsam genommen worden.

Es wird erwähnt, dass der Mann die Polizisten mit einem gefährlichen Gegenstand angriff, worauf die Polizei eine zweite Patrouille zur Unterstützung aufbot.

In diesem Zusammenhang erlaube ich mir, folgende Fragen zu stellen:

1. Gab es Hinweise, dass der Festgenommene, neben seiner offensichtlichen psychischen Labilität, gesundheitliche Probleme haben könnte?
2. Wurde die Sanität aufgeboten?
3. Wenn nein warum nicht?
4. Existieren Protokolle, Algorithmen welche das Aufgebot der Sanität bei Festnahmen festlegen?

Im gleichen Artikel wird erwähnt, dass die Polizeiangehörigen, nachdem der Mann vor der Polizeiwache plötzlich zusammengebrochen war, Erste Hilfe leisteten und den Mann bis zum Eintreffen des Notarztes und der Sanität reanimierten. Trotz längeren Rettungsmassnahmen verstarb der Mann.

1. Wie werden die Polizeiangehörigen in Erster Hilfe geschult?
2. Geschieht diese Schulung nach internationalen Standards und regelmässig?
3. Ist die Durchführung einer effektiven Herz-Lungen-Wiederbelebung (cardiopulmonary resuscitation (CPR), allen Polizeiangehörigen, welche bei solchen Einsätzen eingesetzt werden vertraut?
4. Wie wird die Qualität dieser Schulung sichergestellt?
5. Welches sind die Schlussfolgerungen, die Konsequenzen der Einsatzleitung nach diesem Einsatz?

Daniel Spirgi

Interpellation Nr. 133 (Januar 2019)

19.5003.01

betreffend gefährliche Doppelnutzung von Strassen durch Fussgänger und Zweiräder – widerspricht sich die Regierung mit der geplanten Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt nicht selbst?

In der Beantwortung des Anzuges Heiner Vischer und Konsorten betreffend „Zulassung von allen E-Bikes mit Motorenunterstützung auf den kantonalen Velowegen und Velorouten sowie auf für Motorfahräder gesperrten Wegen“ (Nr. 13.5432.03) vom 19.12.2018 nimmt der Regierungsrat u.a. Stellung zu der Häufigkeit von Verkehrsunfällen mit schnellen E-Bikes (bis zu 45 km/h). Die Zunahme der Elektrovelos hat gemäss Regierungsrat auch zu einer Steigerung von Verkehrsunfällen geführt. So sei die Zahl der Verletzten in den letzten vier Jahren von 12 auf 33 angestiegen (+175 Prozent). Diese Entwicklung zeige sich schweizweit.

Gemäss Regierungsrat sei dies insbesondere dort gehäuft der Fall, wo Wege von Fussgängern und Zweirädern gemeinsam genutzt werden. Die höhere Geschwindigkeit der E-Bikes mit gelben Nummern wirke sich einerseits auf das subjektive Sicherheitsempfinden der schwächeren Verkehrsteilnehmer aus. Andererseits erhöhe sich das Risiko eines folgenschweren Unfalls.

So schreibt der Regierungsrat, dass „die Koexistenz der verschiedenen Benutzergruppen auf knapp bemessenen Mischflächen (...) sich als grundsätzlich anspruchsvoll“ erweist, vor allem „wenn Velofahrende zügig unterwegs sind und so beim Kreuzen oder Überholen von Fussgänger/innen bei diesen ein Gefühl der Unsicherheit entstehen kann.“

Der Regierungsrat gibt also in der Anzugsbeantwortung zu, dass derartige „Mischbereiche“ gefährlich sind. Dies erstaunt umso mehr, als dass er just aktuell mit der Neugestaltung der St. Alban-Vorstadt – über welche die baselstädtische Stimmbevölkerung am 10.2.2019 abschliessend beschliessen kann - eine solche Mischnutzung durch die Abschaffung der Trottoirs ausdrücklich zulassen und fördern will. Insbesondere aufgrund der vorhersehbaren Gefahr dieser Mischnutzung mit entsprechender Unfallfolge haben Anwohnerinnen und Anwohner gegen die Umgestaltung das Referendum ergriffen und hauptsächlich auch mit der Verkehrssicherheit argumentiert. Mit der Abschaffung der Trottoirs werden in der St. Alban-Vorstadt Fussgänger und Fahrbereich zusammengelegt. Dadurch entstehen gefährliche Verhältnisse: Auto- und Veloverkehr teilen sich den Strassenraum à Niveau mit Spaziergängern, Anwohnern und spielenden Kindern. In der St. Alban-Vorstadt sind nicht nur Anwohner, sondern auch Schulkinder und betagte Menschen aus dem Alters- und Pflegeheim „Ländliheim“ durch die Abschaffung der Trottoirs betroffen. Diese Interessengruppen gilt es aus Sicht des Interpellanten also besonders zu schützen.

Ich bitte den Regierungsrat daher um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Weshalb hat der Regierungsrat, trotz offensichtlichem Beleg und dem Zugeben der Gefahr von Koexistenzen auf knapp bemessenen Mischflächen, diese teure und gefährliche Luxussanierung in der St. Alban-Vorstadt beschlossen, obschon er in der Anzugsbeantwortung Vischer explizit die Zunahme von Verkehrsunfällen um rund 175 Prozent in solchen Zonen bestätigt?
2. Nimmt die Gefahr durch die geplante Abschaffung der Trottoirs in der St. Alban-Vorstadt nicht sogar noch zu?
3. Sind die vom Interpellanten erwähnten Interessengruppen, also v.a. Schulkinder und betagte Menschen, nicht besonders schutzbedürftig und deshalb eine Mischnutzung gerade in dieser Strasse gänzlich ungeeignet?

Joël Thüring

Interpellation Nr. 134 (Januar 2019)

19.5004.01

betreffend Klimastreik der Schülerinnen und Schüler in Basel-Stadt

Von Schweden bis Australien über die Schweiz streiken SchülerInnen für Klimaschutz und ihre Zukunft. Begonnen hat die weltweite Bewegung des „Climate Strike“ mit der 15jährigen Greta Thunberg. Die Schwedin geht seit August 2018 mindestens einmal die Woche nicht in die Schule, sondern setzt sich mit ihren Schulbüchern vor das Parlament, um die Regierung aufzufordern, sich konsequenter für den Klimaschutz einzusetzen. Sie streikt die Schule, um maximale Aufmerksamkeit auf das Klimathema zu lenken – und das mit grossem Erfolg. Weltweit berichteten Medien über ihre Aktion und sie inspirierte viele SchülerInnen in anderen Ländern. So gab es jetzt Schulstreiks für das Klima in Australien, Dänemark und auch in der Schweiz. Am Freitag, 22. Dezember, haben über 1'500 Schülerinnen und Schüler mit ihrem Klimastreik in Basel ein beeindruckendes Zeichen für mehr Klimaschutz durch die Politik gesetzt. Dabei haben Teile der SchülerInnenschaft in Kauf nehmen müssen, dass sie für das Fernbleiben mit Absenzen und daraus folgend möglichen Arresten und Nachteilen bestraft werden. Das Erziehungsdepartement hatte sich dahingehend geäussert, dass ihm das Anliegen sympathisch sei, jedoch Absenzen, welche mit dem Streikanliegen begründet seien, als unentschuldigtes Fernbleiben taxiert würden¹.

Aufgrund dieser Ausgangslage bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie stellt sich der Regierungsrat zum Anliegen des Streikes?
2. Wie sieht der Regierungsrat das Recht der Schülerinnen und Schüler auf Teilnahme an einem Streik?
3. Gibt es aus Sicht des Regierungsrates Lösungen, um die Teilnahme von Schülerinnen und Schülern an

- Protestveranstaltungen oder Streiks ohne Nachteile zu ermöglichen?
4. Hat der Regierungsrat eine interne Weisung bezüglich der Erteilung von Absenzen im Zusammenhang mit dem Klimastreik der Schülerinnen und Schüler erteilt?
 5. Falls ja, wie ist deren Wortlaut?
 6. Sieht der Regierungsrat aufgrund der Forderungen der Schülerinnen und Schüler zusätzlichen Handlungsbedarf in seiner Klimapolitik?

¹ <https://www.bzbasel.ch/basel/basel-stadt/basler-schueler-schwaenzen-gegen-klimawandel-und-riskieren-unentschuldigte-absenzen-133872986> (02.01.2019)

Beda Baumgartner

Interpellation Nr. 135 (Januar 2019)

betreffend Umsetzung der Verlagerung von stationären zu ambulanten Eingriffen im Spitalbereich

19.5005.01

Der Regierungsrat hat per 1. Juli 2018 eine Liste mit 13 Spitaleingriffen definiert, welche künftig nur noch ambulant durchgeführt werden sollen. Der Entscheid im April 2018 über die Einführung sowie die Einführung per 1. Juli 2018 lagen nahe beieinander. Sie bedeuten für die betroffenen Spitäler eine grosse Veränderung. Eine Umstellung benötigt neue Prozesse und das Personal muss instruiert werden. In diesem Zusammenhang bitte ich den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie verläuft die stufenweise Umstellung in den betroffenen Spitälern von stationären zu ambulanten Eingriffen? Wie werden die Prozessänderungen beurteilt? Wie wurde das Personal informiert, instruiert und gegebenenfalls geschult?
2. Können erste Aussagen zur Umsetzung und deren Kontrolle gemacht werden? Gibt es ein Monitoring- und Evaluationskonzept?
3. Wie gross ist das Verlagerungspotenzial im Kanton Basel-Stadt in Zahlen?
4. Besteht die Gefahr, dass das Personal in den betroffenen Spitälern durch die Umstellung von stationäre auf ambulante Eingriffe und dadurch kürzere Spitalaufenthalte durch Stellenabbau betroffen ist?
5. Wie wird die Nachbetreuung der Patientinnen und Patienten gewährleistet und wie ist die Zusammenarbeit mit den betroffenen Organisationen?
6. Die baselstädtische Liste betrifft, in Abweichung zu anderen Kantonen, keine kardiologischen Eingriffe, da deren Einschluss gemäss Berechnungen des Gesundheitsdepartements Basel-Stadt zu einer Kostensteigerung bei den Krankenkassen führen würde. Können diese Berechnungen dargelegt werden?
7. Mit der sukzessiven Umsetzung der Liste sollen neben der Vermeidung von unnötigen Hospitalisationen auch Fehlanreize im heutigen Tarifsysteem korrigiert und damit die Steuer- und Prämienzahler entlastet werden. Wie hoch ist das Sparpotenzial beim Kanton Basel-Stadt? Wie werden Steuer- und Prämienzahler entlastet?
8. Da die ambulanten Leistungen vollständig über die Versicherer und die stationären Leistungen mindestens zu 55% durch die Kantone finanziert werden, entstehen unterschiedliche Auswirkungen. Der Bund schreibt, dass Einsparungen in erster Linie bei den Kantonen in einem Umfang von über 90 Mio. Franken erfolgen. Die Berechnungen würden zeigen, dass keine Auswirkungen auf die Prämien entstehen. Kann der Regierungsrat hierzu Stellung beziehen?

Sebastian Kölliker

Interpellation Nr. 136 (Januar 2019)

betreffend Rahmenabkommen mit der EU?

19.5006.01

Die Konferenz der Kantonsregierungen (KdK) habe „Vorbehalte gegenüber dem Rahmenabkommen mit der EU“, so der Konferenzvorsitzende Benedikt Würth (Regierungsrat CVP/SG) gegenüber den Medien. Bedenken haben die Kantone primär bezüglich der staatlichen Beihilfen und der Unionsbürgerrichtlinie.

Staatliche Beihilfen können Subventionen, Steuererleichterungen oder staatliche Beteiligungen an Unternehmen sein, wie sie in den Kantonen relativ verbreitet sind. In der EU gilt ein Beihilfe-Verbot mit wenigen Ausnahmen.

Die Unionsbürgerrichtlinie regelt derweil den freien Personenverkehr innerhalb der EU. Sie ist grosszügiger bei der Sozialhilfe und der Niederlassung als die bilaterale Regelung mit der Schweiz im Personenfreizügigkeitsabkommen (FZA) und legt zudem die Hürden für Ausschaffungen höher. Die EU ist der Ansicht, die Schweiz müsse die Richtlinie übernehmen.

Der Interpellant möchte vom Regierungsrat folgende Fragen beantwortet haben:

1. Wie steht der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt zum Rahmenabkommen, in welchem sich die Schweiz verpflichten müsste, automatisch künftiges EU-Recht zu übernehmen?
2. Befürwortet der Regierungsrat die Übernahme der Unionsbürgerschaft?
3. Wenn ja: Hat man bereits ausgerechnet, wie viel mehr Sozialausgaben aufgewendet werden müssten?

4. Befürwortet der Regierungsrat eine dynamische resp. automatische Rechtsübernahme von der EU, die nebst der Schweizerischen Eidgenossenschaft auch den Handlungsspielraum der Regierung, des Parlaments und der Stimmbürgerinnen- und Stimmbürger des Kantons Basel-Stadt einschränken würde?
Andreas Ungricht

Interpellation Nr. 137 (Januar 2019)

19.5007.01

betreffend Bearbeitung Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend „griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente“ (17.5439.01)

Anlässlich seiner Sitzung vom 17. Mai 2018 hat der Grosse Rat die Motion Dominique König-Lüdin und Konsorten betreffend griffigem Lärmschutz entlang der Osttangente dem Regierungsrat zur Erarbeitung einer Vorlage bis zum 17. Mai 2019 überwiesen.

Diese Interpellation erfolgt in der Absicht, im Vorfeld der zu erwartenden Vorlage Klarheit in Bezug auf die Absichten des Regierungsrates zu bekommen und diesen allenfalls dazu zu bewegen, über die in der ersten Stellungnahme vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen im Bereich der Schwarzwaldallee hinauszugehen und auf die Forderungen der Anwohnenden in diesem Perimeter einzugehen und somit die Akzeptanz der Vorlage in der vorberatenden Kommission und im Rat zu erhöhen.

Diese weitergehenden Forderungen wurden nicht nur schon anlässlich der Debatte im Grossen Rat bei der Überweisung der Motion am 17. Mai 2018 gefordert, sondern auch im Rahmen der "Begleitkommission des Lärmschutzprojekts Osttangente" geäussert, die zwischenzeitlich eingesetzt wurde und zweimal tagte.

Anlässlich der Sitzung der Begleitkommission vom 29. November 2018 haben der anwesende Regierungsrat sowie Vertreter der Verwaltung mündlich bestätigt, dass der im Mai 2019 zu erwartenden Ratschlag infolge der oben genannten Motion folgende zwei Punkte enthalten wird:

- Breite: Resultat der Untersuchung Einhausung Breite-West, Ausweisung der Kosten, Kreditantrag für Projektierung
- Gesamter übriger Abschnitt: Kreditantrag für Kostenbeteiligung an Schallschutzfenstern, welche nicht mit Bundesmitteln finanziert werden.

Gleichlautende Aussagen finden sich auch in der schriftlichen Antwort des Kantons vom 16. November 2018 auf die Fragen der Begleitkommission vom März 2018 (S. 1, 3, 5) sowie in der Stellungnahme des Regierungsrates zur Petition P353 „Für Wohnqualität in den Quartieren – Lärmschutz an der Basler Osttangente jetzt!“.

Faktisch halten Regierung und Verwaltung damit an der Stellungnahme vom 18. April 2018 des Regierungsrates zur Motion fest. Sie negieren damit weiterhin die zweite Forderung der Motion, nämlich „für den Bereich Schwarzwaldbrücke - Badischer Bahnhof Lärmschutzmassnahmen zu projektieren, die über das gesetzliche Minimum hinausgehen um eine akzeptable Wohnqualität zu gewährleisten“. Bereits während der Grossratsdebatte zur Überweisung der Motion am 17. Mai 2018 wurde die Regierung von der Motionärin und weiteren Rednerinnen und Rednern eindringlich darauf hingewiesen, dass auch im Bereich Schwarzwaldbrücke – Badischer Bahnhof eine Verbesserung resp. Erhöhung der Lärmschutzwände zu prüfen sei.

Fragen:

1. Wird der Ratschlag zur Beantwortung der Motion Varianten zur Verbesserung resp. Erhöhung der Lärmschutzwände entlang der Schwarzwaldallee enthalten oder nicht?
2. Ist es korrekt, dass anlässlich der letzten Prüfung von Lärmschutzwänden im Bereich Schwarzwaldallee (wie der Begleitkommission am 9. Februar 2018 präsentiert) vor allem Massnahmen evaluiert wurden, welche eine möglichst vollständige Einhaltung der Immissionsgrenzwerte ermöglichen und in Wänden von rund 8 m Höhe resultieren würden?
3. Ist der Regierungsrat bereit, die Verwaltung zu beauftragen, im Bereich Schwarzwaldallee auch Massnahmen zu prüfen, welche zwar nicht zu einer vollständigen Einhaltung der Immissionsgrenzwerte, aber doch zu einer markanten Verbesserung gegenüber der heutigen Situation führen?
4. Ist der Regierungsrat bereit, frühere Projekte zur Erhöhung der Lärmschutzwände im Bereich Schwarzwaldallee, namentlich das Projekt des AUE von 2005, zu aktualisieren und dem Grossen Rat einen Kreditantrag für die Detailprojektierung zu unterbereiten?
5. Ist der Regierungsrat bereit, die Ideen der Anwohnerschaft der Schwarzwaldallee, namentlich die durchgehende Erhöhung und Kröpfung der Wände zu prüfen und dem GR einen Kreditantrag für die Planung zu unterbreiten?
6. Ist der Regierungsrat bereit, bei allfälligen statischen Problemen bei der Erhöhung von Lärmschutzwänden, welche an der in Hochlage verlaufenden Autobahn befestigt sind, alternative Konzepte zur Ableitung der Kräfte erhöhter Lärmschutzwände zu prüfen, namentlich die (teilweise) Befestigung in tieferen Lagen, wobei sich gegebenenfalls Synergien mit der Optimierung des Lärmschutzes gegenüber der Lokalstrassenebene ergeben können?

Oswald Inglin

Interpellation Nr. 138 (Januar 2019)

betreffend Fachausschuss Tanz & Theater BS/BL sowie RegioSoundCredit

19.5008.01

Der Kanton Basel-Stadt hat die Förderung von Kulturschaffenden in mehreren Fachausschüssen und anderen Fördergefässen (wie der Kulturpauschale, dem Kunstkredit und der Popförderung des RFV Basel) organisiert, deren Tätigkeiten die Grundlagen bilden für ein vielfältiges Kulturschaffen in Basel und der Region.

Laut Medienberichten hat sich bei mindestens zwei Fördergefässen im Jahr 2018 gezeigt, dass die zur Verfügung stehenden Mittel nicht ausreichen, um den eingehenden Gesuchen in einem sinnvollen Umfang zu entsprechen. So sind im Bereich Tanz und Theater zahlreiche freie Formationen leer ausgegangen, was ihren Fortbestand in Frage stellt, da sie ihre professionelle Tätigkeit ohne entsprechende Mittel einstellen müssen und ihre Mitglieder gezwungen sind, andere Verdienstmöglichkeiten zu suchen. Die geleistete mehrjährige Aufbauarbeit droht so zu verpuffen.

Auch beim RegioSoundCredit des RFV Basel sind selbst hochwertige Eingaben chancenlos geblieben, da für die verhältnismässig kleinen Förderbeiträge des Gefässes schlicht nicht genügend Mittel vorhanden waren.

Angesichts dieser Situation bitte ich den Regierungsrat, folgende Fragen zu beantworten:

1. Wie beurteilt der Regierungsrat Lebendigkeit und Bedeutung des Schaffens der regionalen Szene in den Bereichen Tanz und Theater sowie Populärmusik?
2. Wie hat sich das Verhältnis von beantragten Beiträgen und zur Verfügung stehenden Mitteln im Fachausschuss Tanz & Theater BS/BL sowie beim RegioSoundCredit in den letzten fünf Jahren entwickelt?
3. Wie sehen dieses Verhältnis und dessen Entwicklung im Vergleich bei den anderen Fachausschüssen BS/BL und den weiteren vom Kanton alimentierten Fördergefässen aus?
4. Bis wann kann eine Erhöhung der Mittel für den Fachausschuss Tanz & Theater BS/BL und den RegioSoundCredit frühestens umgesetzt werden und welche Schritte sind dafür notwendig?
5. Was für zusätzliche Massnahmen sind denkbar, um freie Formationen langfristiger zu fördern und so eine nachhaltigere Entwicklung ihres Schaffens zu ermöglichen?

Claudio Miozzari

Interpellation Nr. 139 (Januar 2019)

betreffend Kauf des Klybeckareals durch den Kanton

19.5009.01

Für das Klybeckareal fanden Beteiligungsveranstaltungen und Testplanungen statt. Diese Veranstaltungen stiessen auf ein sehr grosses Interesse und zeigten, dass die Bevölkerung stark an der weiteren Entwicklung interessiert ist. Dieses Vorgehen ist für eine partizipative Entwicklung in Basel einmalig. Beim Areal des ehemaligen DB Güterbahnhofs, heute Erlenmattareal, hat es die Regierung verpasst dieses Gelände zu kaufen. Beim Rosentalareal wurde der Direktkauf verpasst. Das Gelände wurde später von einem ausländischen Investor zu einem höheren Preis erworben. Beim Lysbüchel-Areal hat die Regierung die Chance ergriffen und zusammen mit der Stiftung Habitat das Areal direkt von COOP erworben. Nach der positiven Volksabstimmung im November 2018 kann nun das Areal im Sinne der Stadt und des Quartiers genutzt und überbaut werden.

Die Basler Bevölkerung hat im Februar 2016 die Bodeninitiative „Boden behalten – Basel gestalten“ mit 67% Ja Stimmen klar angenommen. Der Abstimmungskampf wurde auch unter dem Slogan „Unser Boden – unsere Zukunft“ geführt. Das heisst, dass der Kanton eine aktive Bodenpolitik führen soll. Wenn ein Areal ganz in den Händen einer durch die Öffentlichkeit kontrollierte Institution ist (Dreispitzareal – CMS) ist eine demokratische Einflussmöglichkeit für die Quartierentwicklung möglich.

Im Klybeck können gemäss Planungsvereinbarung Novartis und BASF ihre Grundstücke im Klybeckareal ab dem 1.1.2019 verkaufen. Dem Vernehmen nach hat Novartis Verhandlungen mit Investoren über den Verkauf des Klybeck-Areals aufgenommen. Dabei scheint Novartis offenbar zu beabsichtigen, das sich in ihrem Besitz befindende Areal an einen einzigen Investor zu veräussern.

Ich bitte die Regierung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Hat der Regierungsrat Kenntnis davon, dass Novartis und BASF aktuell beabsichtigen das Klybeckareal zu verkaufen?
2. Ist es richtig, dass Novartis und BASF beabsichtigten, ihr gesamtes Areal an einen einzigen Investor zu verkaufen?
3. Wie gedenkt der Regierungsrat die wiederholt geäusserte Forderung umzusetzen, dass die Stadt viel Land im Klybeck kaufen soll, um es der Spekulation zu entziehen und eine nachhaltige Stadtentwicklung zu ermöglichen?
4. Wie gedenkt der Regierungsrat sicherzustellen, dass sich im Klybeck der Fall Rosental nicht wiederholt und die Stadt später das Land zu einem viel höheren Preis kaufen muss?
5. Bei einem Verkauf an einen privaten Investor müsste der Kanton gleichwohl viel Fläche später zurückkaufen, denn Strassen, Plätze, Tramtrassee, aber auch Schulen, Kindergärten oder andere Infrastruktureinrichtungen gehören in die öffentliche Hand. Private haben daran kein Interesse. Ist es deshalb nicht zielführender, wenn der Kanton das ganze Areal erwirbt und im Sinne der Volksabstimmung vom Februar 2016 das bebaubare Land im Baurecht abgibt?

6. Ist die Regierung nicht auch der Auffassung, wenn das Land sich ganz in seinem Besitz befindet die Quartierentwicklung besser gesteuert werden kann, als bei Privaten, die primär nur ihren Nutzen sehen und die höchste Rendite erzielen wollen?
7. In Basel fehlt es an bezahlbarem Wohn- aber auch Gewerberaum. Sieht die Regierung hier nicht die Chance den notwendigen Wohn- und Gewerberaum zur Verfügung zu stellen?
8. Auf dem Klybeckareal hat es viele Altlasten. Achtet die Regierung darauf, dass bei einem Kauf die Kosten für die Altlastsanierungen zwingend zu Lasten der Verursacher und nicht von der öffentlichen Hand übernommen werden müssen.

Jörg Vitelli

Interpellation Nr. 140 (Januar 2019)

betreffend St. Alban-Rheinweg: 97 Parkplätze Potenzial für städtischen Lebensraum

19.5014.01

Die ersten Bauarbeiten für das seit langem geplante Parkhaus beim Kunstmuseum wurden gemacht. Es entstehen ca. 350 neue Parkplätze – gemäss Bebauungsplan müssen im Gegenzug als Teilkompensation (Grossratsbeschluss) 210 Parkplätze (60% von 350), aufgehoben werden.

Etwas weniger als die Hälfte davon kann allein mit der Aufhebung des grossen Parkplatzes am Anfang des St. Alban-Rheinweges ab Mühlenberg bis zur Wettsteinbrücke erreicht werden. Dort sind aktuell 97 Parkplätze vorhanden, die vorwiegend von Auswärtigen belegt werden, wenn sie in der Stadt einkaufen wollen oder ein Kulturangebot nutzen. Mit den neuen Parkplätzen im Kunstmuseumsparking können diese BesucherInnen direkter an der Innenstadt und mit kürzeren Fusswegen zum Ziel parkieren. Weiter kann festgestellt werden, dass die Parkplätze am St. Alban-Rheinweg im definierten Radius von 500 m liegen. Die Distanz Parking bis St. Alban-Rheinweg beträgt nur 250 m.

Der heutige Parkplatz am St. Alban-Rheinweg ist ausschliesslich durch das Quartier, also durch eine Tempo 30-Zone oder in Zukunft sogar eine Begegnungszone, erreichbar und liegt in einer „Sackgasse“ direkt am Rhein. Die Zu- und Wegfahrten führen durch das Quartier und beeinträchtigen die Wohnqualität. Nachts steht auch in der blauen Zone ab Mühlenberg rheinaufwärts eine grosse Zahl von Parkplätzen leer. Daraus lässt sich schliessen, dass für die Anwohnenden auch ohne diese 97 Parkfelder mehr als genug Parkraum vorhanden ist.

Durch eine Aufhebung dieser 97 Parkplätze würde zusätzlicher Raum für die Allgemeinheit geschaffen. Im Grossratsbeschluss vom 13.03.2013 wurde unter Punkt 5 festgehalten, dass aufgehobene Parkplätze flankierend mit baulichen Massnahmen zu sichern sind.

Ich bitte die Regierung, folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist ein grosser, öffentlicher Parkplatz mit einer Nutzung hauptsächlich durch Auswärtige und einer Erreichbarkeit ausschliesslich durch ein Wohnquartier aus fachlicher Sicht sinnvoll?
2. Ist dieser Parkplatz mit Blick auf die Kompensationspflicht durch den Bau des Kunstmuseumsparkings weiterhin gerechtfertigt?
3. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass für die heutigen NutzerInnen dieser Parkplätze das zukünftige Parkieren im neuen Kunstmuseumsparking eine Verbesserung bringt, weil sie näher am Zielort ihr Auto parkieren können und somit weniger Umwege fahren müssen?
4. Ist der Regierungsrat bereit die 97 Parkplätze am Anfang des St. Alban-Rheinweg aufzuheben, weil sie eine Konkurrenz zum Kunstmuseumsparking darstellen? Am St. Alban-Rheinweg kann aktuell während 3 Stunden gratis parkiert werden, dies im Gegensatz zum gebührenpflichtigen Parkieren im Kunstmuseumsparking.
5. Ist die Regierung auch der Ansicht, dass an der privilegierten Lage dieses Parkplatzes eine Nutzung mit mehr Lebensqualität für die Allgemeinheit als parkierte Fahrzeuge geschaffen werden könnte?
6. Könnte die Aufwertung des St. Alban-Rheinweges mit einer baulichen Umgestaltung, wie es der Grossratsbeschluss vorschreibt, über den Mehrwertabgabefonds finanziert werden?
7. Ist die Regierung gewillt, die Bedürfnisse und Ideen der Anwohnenden dafür mit einem Mitwirkungsverfahren abzuholen?

Lisa Mathys